Conseil régional
de l'environnement
de Montréal

HUIT PRINCIPES

pour construire la ville du transport durable

Coordonateur du projet
André Porlier

Auteurs
Louis Carpentier | Stéphanie Côté | André Porlier

Crédit des photos
Louis Carpentier | André Porlier | Vélo-Québec

Comité aviseur
Sylvie Laniel (Ministère des Affaires municipales et de la Métropole) | Luc Brunelle (Ministère des Affaires municipales et de la Métropole) | Richard Bergeron (Agence métropolitaine de Transport) | François Vermette (Vélo-Québec) | Robert Stafford (Société de transport de Montréal) | Danielle Lussier (Ville de Montréal) | Paul Lewis (Université de Montréal) | Pierre Giard (Société de transport de Laval)

Collaboration spéciale
Daniel Gill (Université de Montréal) | Jules Hurtubise (Expert-conseil en habitation) | Sylvain Villeneuve (Ville de Mont-Saint-Hilaire) | Benoit Malette (Arrondissement Verdun de la Ville de Montréal) | David Morin (Architecte) | Daniel Sauriol (Ville de Terrebonne) | Jacques Boivin (Ministère des Affaires municipales et de la Métropole)

Cette publication a été réalisée en juillet 2003 grâce au Fonds de développement de la Métropole, programme du Ministère des Affaires municipales et de la Métropole ainsi qu'au Fonds d'action québécois en développement durable. Les auteurs tiennent également à remercier de leur précieuse collaboration l'Agence métropolitaine de transport et la Société de transport de Montréal.

GUIDE d'aménagement en fonction des modes de transport durable

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal

Créé en 1996, le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme à but non lucratif qui regroupe des organisations préoccupées par la réhabilitation, le maintien et l'amélioration des milieux de vie naturels et urbains. Sa mission première consiste à promouvoir l'intégration des valeurs environnementales au développement local et régional, en intervenant sur les enjeux prescrits par ses membres. Sa stratégie favorise le partage d'expertises et d'information, l'éducation, la démocratisation des processus décisionnels, la concertation et la réalisation de projets concrets avec les intervenants du milieu.

Conseil régional de l'environnement de Montréal
454, av Laurier Est, Montréal (Québec) H2J 1E7
Tél. : (514) 842-2890 | cremtl@cam.org | www.cremtl.qc.ca

L'Agence métropolitaine de transport

L'AMT est un organisme gouvernemental de transport métropolitain qui a pour mission d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes en favorisant l'utilisation du transport en commun dans la région de Montréal. À cette fin, l'AMT gère et finance le réseau métropolitain de trains de banlieue et les équipements d'envergure métropolitaine comme les parcs de stationnement incitatif, les voies réservées et les terminus d'autobus. L'AMT émet aussi les titres de transport métropolitain et en fixe les tarifs, coordonne les services de transport adapté et apporte un soutien financier aux organismes locaux de transport qui offrent des services sur le réseau métropolitain. Finalement, l'AMT voit à la planification, à la coordination, à l'intégration et à la promotion des services de transport collectif ainsi qu'à l'amélioration de l'efficacité des routes d'envergure métropolitaine. Créée le 15 décembre 1995 par la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, l'AMT succède au Conseil métropolitain de transport en commun, avec des pouvoirs élargis et une mission répondant aux besoins de la région montréalaise.

Agence métropolitaine de transport
500, Place d'Armes, 25e étage, Montréal (Québec) H2Y 2W2
www.amt.qc.ca

TABLE DES MATIÈRES

Introduction 7

Clientèle visée et objectifs du guide 8

L'aménagement en fonction des modes de transport durable 9

Une approche novatrice pour la ville et la banlieue 10

Les principes d'aménagement en fonction des modes de transport durable 11

1. Une plus grande densité 12
2. Un milieu de vie diversifié 16
3. Un développement continu du territoire 20
4. Un aménagement favorisant l'accès et l'utilisation des transports collectifs 24
5. Des infrastructures de transport collectif au cœur du quartier 28
6. Un aménagement favorisant les piétons et les cyclistes 32
7. Une offre résidentielle diversifiée 36
8. Des bâtiments orientés vers la rue 40

Les conditions de réussite 44

Exemples de projets d'aménagement en fonction des modes de transport durable 45

Programmes gouvernementaux 50

Bibliographie 51

INTRODUCTION

Habiter autrement

Le marché immobilier de la région de Montréal est en pleine mutation. La plupart des baby-boomers arrivent à leur retraite alors que leurs enfants ont quitté la maison familiale depuis quelques années. Comme la génération des baby-boomers continue d'exercer une influence déterminante sur le marché immobilier de la région de Montréal, ce changement de situation entraîne un délaissement progressif des maisons individuelles puisque ce type d'habitation correspond moins à leurs besoins. Conséquemment, la part de marché de la maison individuelle risque de diminuer par rapport à d'autres types de logement (condominium, maison multi-générationnelle, plex). Le marché immobilier s'oriente alors davantage vers un type d'habitation de plus petite dimension, demandant moins d'entretien et surtout, situé à proximité des commerces, des services et des transports collectifs. Ce nouveau type d'habitation repose essentiellement sur la création d'un milieu de vie convivial et mieux adapté aux petits ménages et aux personnes seules. Or, ce nouveau marché représente de multiples possibilités pour les promoteurs et les municipalités désirant mettre de l'avant un développement adapté au marché immobilier tout en préservant l'environnement et en favorisant l'utilisation de modes de transport durable.

Se déplacer autrement

La majorité des déplacements des ménages dans la région de Montréal se fait actuellement en voiture. Malgré des investissements massifs dans le développement du réseau routier, l'augmentation du nombre de véhicules a rapidement dépassé la capacité du réseau routier aux heures de pointe. Devant l'augmentation de la congestion routière, il ne suffit plus de construire de nouvelles routes; il faut maintenant offrir des solutions de remplacement attrayantes par le biais du transport en commun, du covoiturage, du vélo ou de la marche. Malgré une demande croissante pour les transports collectifs, force est de constater que plusieurs quartiers n'ont pas été conçus en fonction du transport en commun et qu'il est difficile, voire impossible, d'y offrir une desserte efficace. Il faut donc éviter de reproduire le type de développement caractérisé par l'aménagement de vastes zones de faible densité trop souvent éloignées les unes des autres; ce modèle d'aménagement du territoire a rendu indispensable l'utilisation de l'automobile et a découragé le développement du réseau de transport en commun ainsi que les déplacements à bicyclette ou à pied. Ce type de développement a également entraîné de profonds impacts sur l'environnement, principalement dus à l'étalement urbain et à la disparition de nombreux espaces naturels. La demande croissante en transport collectif est l'occasion idéale pour les promoteurs et les municipalités de mettre en place un nouveau type de développement plus dense permettant l'intégration des transports publics, de pistes cyclables et de réseaux piétonniers au cœur des quartiers. Ce type d'aménagement favorise également la création d'un milieu de vie sécuritaire et agréable, autant pour les automobilistes et les usagers des transports collectifs que pour les cyclistes et les piétons. Plus que jamais, le développement des réseaux de transport en commun et l'aménagement du territoire doivent se faire de concert pour assurer une réponse adéquate et durable aux nouveaux besoins et enjeux.

CLIENTÈLE visée et objectifs du guide

Le développement de communautés durables nécessite la mise en place d'une nouvelle approche intégrant l'aménagement du territoire au développement des réseaux de transport en commun et des pistes cyclables, tout en favorisant un usage plus judicieux de l'automobile. Trop souvent, les promoteurs qui souhaitent intégrer les principes d'un aménagement en fonction des modes de transport durable se voient imposer de nombreuses contraintes de règlements d'urbanisme trop restrictifs. La révision des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme est donc l'occasion idéale d'améliorer ces outils d'aménagement et de favoriser l'émergence de projets novateurs dans nos communautés.

Ce guide a été élaboré pour les élus municipaux, les professionnels de l'urbanisme et de l'aménagement, les promoteurs ainsi que toutes les personnes intéressées par cette approche novatrice de l'aménagement du territoire. Il a été conçu pour présenter aux différentes instances les principes d'aménagement élaborés en fonction des modes de transport durable. Les principes avancés dans ce guide reposent sur les orientations gouvernementales du *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal* et proposent un aménagement favorisant l'utilisation de modes de transport durable tout en répondant aux besoins de la population. Ces principes peuvent tous s'intégrer à la pratique des professionnels de l'aménagement et des promoteurs immobiliers.

CE GUIDE S'ADRESSE AUX MUNICIPALITÉS ET AUX PROMOTEURS IMMOBILIERS DÉSIRANT

- Créer des milieux de vie adaptés aux nouvelles tendances du marché immobilier
- Faciliter les déplacements à pied, à vélo ou en transport en commun
- Réduire la circulation routière dans les rues de leur communauté
- Créer des quartiers conviviaux, dynamiques et plus respectueux de l'environnement
- Harmoniser leur réglementation pour favoriser l'aménagement en fonction des modes de transport durable
- Développer des services de transport en commun efficaces
- Optimiser leurs investissements en infrastructure
- Proposer des projets novateurs correspondant davantage aux besoins des nouveaux acheteurs
- Améliorer les quartiers existants en fonction des nouveaux besoins

L'AMÉNAGEMENT en fonction des modes de transport durable

Le mode d'occupation du territoire influence les choix de transport et, inversement, l'offre de transport conditionne à son tour l'occupation du territoire. Il est donc possible de favoriser l'utilisation des transports publics, de la marche ou du vélo en modifiant les modalités d'aménagement des quartiers urbains et en périphérie. C'est que les règles actuelles d'occupation du sol favorisent les quartiers décentralisés et axés sur l'automobile peu viables présentement et encore moins dans les prochaines décennies en raison de la congestion routière croissante, de la dégradation de la qualité de vie et du peu de possibilités de mobilité pour les jeunes et les personnes sans voiture.

En réaction à cette approche, de nouveaux modèles d'aménagement du territoire comme le *Smart Growth*, le nouvel urbanisme et le *Transit-Oriented Development* sont nés. Bien que chaque concept possède sa définition, ils partagent un certain nombre de principes communs : un quartier où les services sont accessibles à pied, des transports collectifs efficaces, une plus grande densité et une mixité des usages. De plus, ces nouvelles approches en aménagement mettent en valeur des principes similaires d'utilisation rationnelle des ressources, de réduction de l'utilisation de l'automobile et d'amélioration de la qualité de vie.

L'aménagement en fonction des modes de transport durable constitue en quelques sortes un amalgame des principes mis de l'avant par les nouveaux modèles d'aménagement du territoire. Il s'agit d'une approche visant à aménager des quartiers où les résidants ont la possibilité de se déplacer autrement qu'en voiture. Selon cette approche, l'automobile doit demeurer un des éléments du cocktail transport mais ne doit plus être l'unique mode de transport de nos villes et de nos quartiers.

Enfin, l'aménagement en fonction des modes de transport durable montre qu'il est possible de changer les modes de développement du territoire, tout en offrant un cadre de vie agréable et en facilitant les déplacements en autobus, en métro, en train, à pied et à vélo. Plus les quartiers sont aménagés en fonction des modes de transport durable, plus les transports en commun sont efficaces. La qualité de vie du quartier s'en trouve améliorée car apparaissent des communautés où il fait bon marcher, et où la circulation automobile permet aux enfants de vivre dans un milieu sécuritaire.

UNE APPROCHE novatrice pour la ville et la banlieue

Ce guide propose huit principes permettant de créer ou de réaménager des quartiers pour faciliter l'utilisation des modes de transport durable que sont les transports collectifs, la marche et le vélo, le taxi et le covoiturage. Ces huit principes, sans constituer une liste exhaustive, s'appliquent autant aux quartiers de banlieue qu'aux quartiers centraux. C'est pourquoi chacun des principes présentés dans ce guide est analysé en fonction des quartiers périphériques et des quartiers anciens.

Quartiers anciens

Les quartiers anciens sont ceux déjà desservis par des équipements et des services publics (réseaux d'aqueduc, d'égouts, de transport public et de voirie). Ces quartiers ont généralement été aménagés avant l'arrivée massive de l'automobile de la période d'après-guerre et sont caractérisés par une cohabitation de différentes fonctions urbaines comme les lieux de résidence, les commerces et les entreprises. Plusieurs de ces quartiers ont été aménagés en même temps que le développement des lignes de tramway et on y constate des densités de population élevées.

Quartiers périphériques

Les quartiers périphériques dont il est question dans ce guide correspondent généralement aux quartiers aménagés à l'époque de l'après-guerre dans les milieux périurbains des première et deuxième couronnes. Ces quartiers sont généralement caractérisés par une faible densité d'occupation du sol, une ségrégation des activités, un aménagement conçu en fonction de l'automobile et une très forte proportion de maisons unifamiliales. De plus, ces milieux ne sont généralement pas desservis par des services de transport en commun efficaces et requièrent l'utilisation de la voiture pour la majorité des déplacements.

Ce guide présente des principes flexibles et adaptables aussi bien à des projets de redéveloppement urbain dans un quartier ancien qu'à l'aménagement d'un nouveau quartier en banlieue. Il propose également des principes pouvant être appliqués à des projets desservis par un train de banlieue, un circuit d'autobus, une station de métro ou un train léger sur rail (SLR). Les modes de transport collectif auxquels le guide fait référence peuvent donc être multiples, tout en étant complémentaires. Traditionnellement, le train de banlieue est présenté comme le mode de transport privilégié sur lequel reposent les développements des quartiers périphériques. Or, un service d'autobus express peut tout aussi bien remplacer le train. De plus, les nouvelles technologies dans le monde des transports permettent maintenant de bâtir des réseaux et du matériel roulant moins dispendieux, plus efficaces et mieux intégrés dans leur milieu. Il suffit d'aménager des quartiers compatibles avec le niveau de service de transport collectif désiré.

LES PRINCIPES

d'aménagement en fonction des modes de transport durable

Ce guide ne nécessite pas l'application intégrale de tous les principes proposés. Bien qu'il soit avantageux de les appliquer de façon simultanée, il demeure possible d'en utiliser seulement une partie puisqu'ils sont présentés comme une série de mesures et d'outils parmi lesquels les municipalités et les promoteurs peuvent choisir. Les huit principes présentés ici ont comme objectif d'illustrer ce qu'est l'aménagement en fonction des modes de transport durable.

1. **UNE PLUS GRANDE DENSITÉ** Favoriser une plus grande densité d'occupation du sol à proximité des infrastructures de transport en commun et encourager des densités qui permettent la mise en place d'infrastructures efficaces de transport en commun.

2. **UN MILIEU DE VIE DIVERSIFIÉ** Favoriser une meilleure intégration des commerces, services, résidences et institutions afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique facilitant les déplacements à pied, à bicyclette ou en transport public.

3. **UN DÉVELOPPEMENT CONTINU DU TERRITOIRE** Encourager une forme de développement continu et dense du territoire afin de minimiser l'impact des nouveaux quartiers sur les terres agricoles et les boisés, et de faciliter la desserte de ces nouveaux quartiers par le transport en commun.

4. **UN AMÉNAGEMENT FAVORISANT L'ACCÈS ET L'UTILISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS** Instituer, dans l'aménagement des quartiers, des mesures permettant de faciliter l'accès aux infrastructures de transport collectif et les intégrer aux réseaux piétonniers ainsi qu'aux voies cyclables.

5. **DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF AU CŒUR DU QUARTIER** Intégrer les infrastructures de transport collectif au cœur des quartiers afin de favoriser leur utilisation et faire de ces infrastructures des lieux publics agréables et animés.

6. **UN AMÉNAGEMENT FAVORISANT LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES** Encourager un aménagement qui favorise les déplacements à pied ou à vélo, permettant ainsi l'émergence d'une vie de quartier conviviale. L'aménagement des espaces publics, des routes et du quartier devrait toujours favoriser en priorité la sécurité et le confort du piéton et du cycliste.

7. **UNE OFFRE RÉSIDENTIELLE DIVERSIFIÉE** Favoriser la construction d'une gamme variée de logements afin de mieux répondre aux besoins des différents types de ménages et de mieux intégrer les différents groupes socio-économiques à la vie de quartier.

8. **DES BÂTIMENTS ORIENTÉS VERS LA RUE** Favoriser la localisation des bâtiments commerciaux et leur accès à proximité des trottoirs afin de diminuer la distance de marche aux arrêts de transport public et créer un environnement convivial pour les piétons.

1. UNE PLUS GRANDE DENSITÉ

Favoriser une plus grande densité d'occupation du sol à proximité des infrastructures de transport en commun et encourager des densités qui permettent la mise en place d'infrastructures efficaces de transport en commun.

LA SITUATION VISÉE

La densité d'occupation du sol est la principale condition préalable à la mise en place de services de transport public efficaces. La répartition des densités, tout en respectant la spécificité des communautés, doit permettre d'optimiser la desserte en transport en commun. Il est donc essentiel d'établir des objectifs de densité en fonction du type d'infrastructure de transport en place (métro, train de banlieue, autobus) et du niveau de service désiré. Cette répartition des densités devrait prioritairement être établie en fonction de la distance de marche aux arrêts de transport public. Plus les densités sont élevées, plus elles devraient être rapprochées des corridors de transport public. Grâce à cette approche, il est possible de concilier les différents types d'habitation avec des densités d'occupation du sol suffisantes pour permettre une desserte efficace de transport en commun.

EXEMPLES À ÉVITER

Milieu urbain

La disposition des immeubles autour des stations de métro ne permet pas toujours d'atteindre les densités requises pour ce type d'infrastructure de transport en commun. Dans le cas du métro, la densité minimale est de 100 logements à l'hectare dans un rayon de 750 mètres alors que pour le train de banlieue la densité minimale est de 25 logements à l'hectare. Conséquemment, les immeubles de haute densité devraient préférablement être situés à proximité des accès au transport en commun, alors que les développements de faible densité devraient être plus éloignés.

Milieu périphérique

Les quartiers périphériques sont généralement de faible densité, soit de 7 à 14 habitations à l'hectare. Or, la faible densité de ces secteurs rend presque inévitable l'utilisation quotidienne de la voiture puisque les secteurs d'une densité inférieure à 10 logements à l'hectare peuvent difficilement offrir un service d'une plus grande fréquence qu'un service aux heures. Ce type de développement entraîne également de fortes pressions sur les terres agricoles et les boisés de la région métropolitaine.

UN PAS DANS LA BONNE DIRECTION

Plusieurs projets combinent maintenant la construction de condominiums, de maisons individuelles et de tours d'habitation répondant aux besoins de plusieurs types de ménages tout en créant des densités qui permettent la mise en place de services de transport en commun efficaces. Dans ce type de projet, la mise en place d'espaces publics de qualité permet souvent de réduire la superficie des lots et d'augmenter la densité moyenne du secteur. Le projet Jumonville dans l'arrondissement Rosemont/Petite-Patrie représente un bon mélange de multiples types d'habitation (condominium, jumelé et plex) et d'espaces publics de qualité permettant d'atteindre une densité élevée tout en offrant un milieu de vie convivial.

Tout en respectant les choix d'habitation, il est possible dans les quartiers périphériques de combiner la construction de maisons individuelles avec des bâtiments de moyenne densité permettant de soutenir un service de transport en commun efficace. Dans les nouveaux développements, une densité de 17 logements à l'hectare permet généralement un service d'autobus aux 30 minutes. Pour atteindre ces densités d'occupation du sol et concilier les divers besoins en type d'habitation, il est préférable comme dans le quartier Brossard sur le Golf à Longueuil de concentrer les bâtiments de plus forte densité à proximité des infrastructures de transport en commun afin qu'un maximum de personnes soient le plus près possible des services de transport collectif.

EXEMPLES À SUIVRE

Les quartiers anciens sont généralement caractérisés par des densités d'occupation du sol élevées. Ces fortes densités permettent de soutenir des infrastructures lourdes de transport en commun comme le métro. Elles font également en sorte de rapprocher les lieux de résidence, les commerces, les lieux d'emploi et les lieux de loisir, favorisant ainsi les déplacements à pied et à vélo. Les anciens quartiers montréalais d'une densité moyenne de 200 logements/hectare, comme les arrondissements Plateau Mont-Royal et Verdun, sont de bons exemples de densité permettant de soutenir des infrastructures lourdes de transport en commun.

Certains nouveaux développements en banlieue préconisent des densités moyennes de plus de 30 logements à l'hectare en combinant des tours d'habitation et des maisons individuelles. En favorisant une plus grande densité et en diminuant l'espace des terrains privés, il est possible d' offrir un milieu de vie dynamique basé sur une mise en valeur des espaces publics. Outre l'utilisation de remblai pour agrandir l'espace aménageable, l'île Patton à Laval est un bon exemple de projet en périphérie offrant une plus grande variété de type d'habitation dans un environnement où les espaces publics comme les parcs dominent sur les espaces privés. Les nombreux projets domiciliaires de l'île Patton ont su combiner la construction de tours d'habitation à l'aménagement d'un réseau d'espaces verts qui est devenu l'image de marque de ce projet d'une densité élevée.

UNE PLUS GRANDE DENSITÉ ENTRAÎNERA

- **Une réduction des coûts d'infrastructure per capita pour la municipalité et le promoteur**
- **Un bassin d'utilisateurs de transport collectif permettant d'offrir un bon service**
- **Un bassin de population permettant l'implantation de services et commerces de proximité**
- **Une réduction des besoins en nouveaux terrains et une réduction de l'étalement urbain**

LES CONDITIONS PERMETTANT D'OBTENIR UNE PLUS GRANDE DENSITÉ

- **Un règlement de lotissement permettant de réduire les dimensions des terrains résidentiels**
- **Un règlement de zonage permettant d'augmenter la hauteur des constructions**
- **Des politiques municipales prônant la densification le long des corridors de transport en commun ou à proximité des infrastructures lourdes de transport public**

- **Un règlement de zonage déterminant des objectifs de densité à proximité des infrastructures lourdes de transport en commun**

Distance d'accès au service de transport collectif	Cible de densité résidentielle nette *(logements à l'hectare, hors voies publiques et parcs)*		
	Métro	**SLR**	**Trains de banlieue**
0 - 250 mètres	200	135	75
250 - 500 mètres	150	100	50
500 - 750 mètres	100	65	25

Source : MAMM, Une vision d'action commune, Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, Région métropolitaine de Montréal 2001-2021, 2001

- **Un règlement de zonage permettant d'augmenter les rapports plancher-terrain**

Type d'infrastructure de transport en commun	Rapports plancher-terrain recommandés
Autobus	1,5 à 2,01
Autobus express	2,0 à 4,0
Train de banlieue et métro	3,0 à 5,0

Source: Ministère des Transports de l'Ontario, Lignes directrices en matière d'aménagement axé sur les transports en commun, 1992.

Rappel de l'objectif du principe 1

Favoriser une plus grande densité d'occupation du sol à proximité des infrastructures de transport en commun et encourager des densités qui permettent la mise en place d'infrastructures efficaces de transport en commun.

2. UN MILIEU DE VIE DIVERSIFIÉ

Favoriser une meilleure intégration des commerces, services, résidences et institutions afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique facilitant les déplacements à pied, à vélo ou en transport public.

LA SITUATION VISÉE

L'intégration des différentes fonctions (commerces, résidences, bureaux et services de proximité) encourage l'apparition d'un milieu de vie animé et convivial favorisant les déplacements à pied ou en transport public. Cette mixité crée des occasions de substituer la marche à la voiture et entraîne l'émergence d'un sentiment de sécurité pour les utilisateurs du transport public. Bien que la présence de commerces et de services à l'intérieur des quartiers ne puisse garantir une diminution de l'utilisation de la voiture, elle permet toutefois d'améliorer la qualité de vie des résidants en leur offrant la possibilité de se déplacer autrement qu'en voiture. De même, la concentration d'espaces à vocation mixte dans un secteur fera du transport public une option plus intéressante puisqu'un seul trajet permettra d'effectuer plusieurs activités.

EXEMPLES À ÉVITER

Milieu urbain

Plusieurs quartiers anciens ont vu apparaître des centres commerciaux au détriment de leurs artères commerciales existantes. Cette approche a entraîné une augmentation des distances de déplacement pour se rendre à l'épicerie, chez le nettoyeur ou au restaurant tout en entraînant la disparition progressive de certaines artères commerciales essentielles à la vitalité des quartiers anciens. Une distance de déplacement de moins de 400 mètres est généralement favorable aux déplacements à pied puisque cette distance correspond à une marche de 10 minutes. Au-delà de cette distance, les déplacements à pied deviennent de moins en moins attrayants par rapport à l'utilisation de l'automobile.

Milieu périphérique

Plusieurs quartiers de banlieue de la région de Montréal sont caractérisés par de vastes zones résidentielles isolées des commerces, des lieux de travail et des centres de services, ce qui entraîne de longs déplacements et rend l'automobile indispensable. Dans ces secteurs, les usagers du transport public doivent souvent utiliser plusieurs correspondances pour se rendre au travail, à l'école ou à l'hôpital. Puisqu'un simple achat à l'épicerie requiert très souvent l'utilisation de la voiture, les déplacements des personnes âgées sans voiture, des personnes à mobilité réduite ou simplement des ménages sans voiture sont alors particulièrement difficiles.

UN PAS DANS LA BONNE DIRECTION

Dans les quartiers existants, la construction d'un ou d'une série de nouveaux bâtiments devrait tenir compte de la dynamique locale, mais également de la possibilité d'intégrer dans un même bâtiment des fonctions commerciales et résidentielles. Il est possible, à titre d'exemple, de construire des logements au-dessus d'une boutique ou d'un café. Cette mixité a non seulement pour avantage de rapprocher les résidants des commerces mais également d'améliorer la sécurité dans le quartier en assurant un nombre accru de passants tout au long de la journée. Plusieurs bâtiments sur la rue Laurier à Montréal intègrent harmonieusement cette approche favorisant une mixité des fonctions dans un même bâtiment.

Dans les nouveaux projets immobiliers, il est souvent difficile d'offrir des commerces et des services de proximité puisque ce type de service demande une masse critique qui n'est pas toujours présente dès le début du projet. Les municipalités et les promoteurs doivent donc prévoir des densités suffisantes et des phases de réalisation du projet permettant de soutenir des commerces et des services de proximité (une petite épicerie, un nettoyeur ou un bistro). À cet égard, le quartier Cité des Jeunes à Vaudreuil-Dorion constitue un bon exemple de phases de réalisation permettant la mise en place de services de proximité dès le début du projet.

EXEMPLES À SUIVRE

Les quartiers anciens offrent généralement une bonne intégration des commerces, résidences et services de proximité. Cette proximité des différentes fonctions, généralement regroupées autour d'une rue commerciale, facilite les déplacements à pied et réduit la nécessité d'utiliser la voiture. Cette mixité, combinée à la mise en place d'une politique restrictive du stationnement et de services de transport en commun efficaces, permet de réduire significativement les déplacements automobiles. La rue Mont-Royal à Montréal en est un bon exemple puisqu'on y trouve une artère commerciale dynamique offrant une grande variété de boutiques, cafés et une bibliothèque au cœur d'un quartier résidentiel bien desservi par le transport en commun. Cette mixité des rues résidentielles et de la rue commerciale a favorisé la création d'un milieu de vie dynamique très recherché dans la région de Montréal.

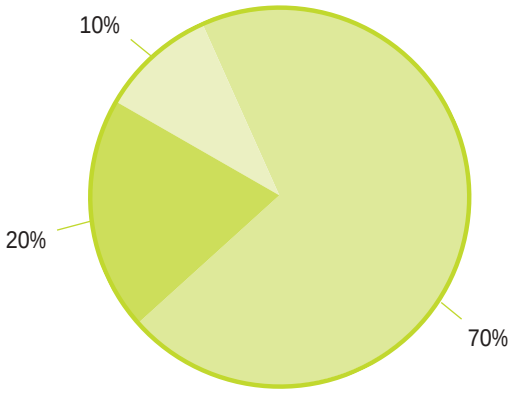
De plus en plus de quartiers en périphérie, comme le centre-ville de Saint-Jérôme, offrent des services de proximité dans des carrefours d'activités permettant de desservir les quartiers résidentiels avoisinants. Ce type de commerce situé à moins de 400 mètres des lieux de résidence est donc accessible à pied. En aménageant les carrefours d'activités à des points de convergence du réseau de transport en commun, on favorise aussi un meilleur accès au transport public à davantage d'usagers. Le grand nombre de personnes circulant dans ce secteur en fait le centre des activités sociales du quartier. De plus, la présence de services comme les garderies et les centres de loisirs dans ces carrefours d'activités évite aux parents des déplacements supplémentaires.

UNE PLUS GRANDE MIXITÉ ENTRAÎNERA

- **Une meilleure répartition des activités tout au long de la journée, contribuant à améliorer le sentiment de sécurité et à créer un milieu de vie dynamique**
- **La possibilité pour les résidants de faire différentes activités à pied, à vélo ou en transport public**
- **Une augmentation des déplacements à pied et à vélo par une réduction des distances entre les lieux de résidence, de travail et de service**
- **Une augmentation de l'utilisation du transport public par la possibilité de faire plusieurs activités sans perte de temps due aux correspondances**

LES CONDITIONS PERMETTANT DE CRÉER UN MILIEU DE VIE DIVERSIFIÉ

- **Un règlement de zonage permettant une mixité des usages (zonage mixte) et évitant des affectations à vocation unique aux carrefours d'activités**
- **Un règlement de zonage autorisant le zonage mixte sur les rues attenantes aux parcours des principales lignes de transport public**
- **Un plan d'urbanisme favorisant l'établissement de carrefours d'activités autour des points de croisement des lignes d'autobus et des infrastructures lourdes de transport en commun (gare de train de banlieue, station de métro ou SLR)**
- **Un plan d'urbanisme favorisant l'aménagement d'une vaste gamme d'activités le long des artères commerciales**
- **Une densité suffisante pour permettre la survie des commerces et des services du secteur ainsi qu'un équilibre entre les besoins en services des résidants et l'achalandage nécessaire à la survie des commerces**



Secteur résidentiel
Lieu d'emploi
Espace public

Selon Peter Calthorpe, l'un des fondateurs de l'approche du Transit Oriented Development (TOD) aux États-Unis : « La base d'une communauté devrait être composée d'environ 10 à 15 % d'usage public, de 10 à 40 % d'usage destiné aux employeurs et de 50 à 80 % d'espace réservé au domaine résidentiel. » (Calthorpe, The Next American Metropolis, Ecology, Community and the American Dream, 1993)

Rappel de l'objectif du principe 2

Favoriser une meilleure intégration des commerces, services, résidences et institutions afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique facilitant les déplacements à pied, à vélo ou en transport public.

3. UN DÉVELOPPEMENT CONTINU DU TERRITOIRE

Encourager une forme de développement continu et dense du territoire afin de minimiser l'impact des nouveaux quartiers sur les terres agricoles et les boisés, et de faciliter la desserte de ces nouveaux quartiers par le transport en commun.

LA SITUATION VISÉE

La continuité de la trame urbaine permet une utilisation optimale des infrastructures publiques et la mise en place de services de transport en commun plus efficaces. Pour ce faire, il faut soutenir les zones résidentielles déjà viabilisées et limiter le développement dispersé dans les régions rurales isolées ne pouvant être desservies à coût raisonnable par les transports en commun. Un développement continu passe également par une consolidation et une densification des secteurs urbains, particulièrement autour des infrastructures lourdes de transport en commun comme les stations de métro et les gares de train de banlieue.

EXEMPLES À ÉVITER

Milieu urbain

La régularité de la trame urbaine dans les quartiers anciens constitue à bien des égards un bon exemple de développement compact et continu. Cependant, il existe plusieurs terrains en friche ou sous-utilisés qui pourraient faire l'objet de projets de revitalisation urbaine. À cet égard, le développement des nombreux terrains en friche ou sous-utilisés à proximité des infrastructures lourdes de transport en commun (stations de métro et gares de train de banlieue) devrait être une priorité puisque ces terrains à fort potentiel de développement sont souvent des barrières pour les piétons, les cyclistes et les utilisateurs de transport public. De même, leur présence près des gares et stations de métro crée un environnement peu sécuritaire.

Milieu périphérique

En périphérie, le faible coût d'achat, combiné à une surabondance des terrains destinés au développement résidentiel, a favorisé le développement de quartiers dispersés sur l'ensemble du territoire. Or, ce type de développement discontinu entraîne des investissements importants en infrastructure publique (eau, électricité, routes). Selon le Cadre d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal, au cours des 20 dernières années, la demande d'espace résidentiel en périphérie a conduit à la révision à la baisse de la zone agricole de 27 000 hectares. De plus, la faible densité de l'occupation du sol et les grandes distances entre les quartiers rendent difficile et coûteuse une desserte efficace en transport en commun.

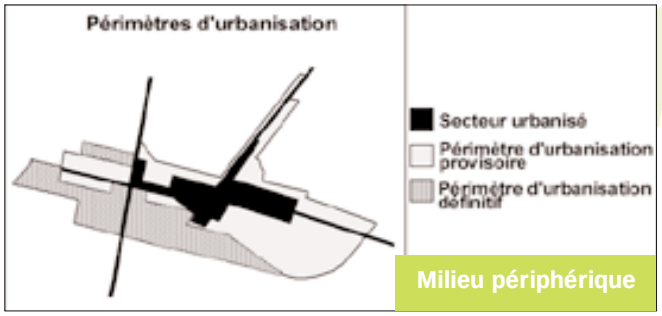
UN PAS DANS LA BONNE DIRECTION

Les milieux urbains contiennent très souvent des espaces sous-utilisés occupés notamment par des parcs de stationnement. Or, dans les secteurs bien desservis par les transports publics, les normes minimales concernant le nombre d'espaces de stationnement devraient être réduites. Cette réduction des normes combinée à une politique de réduction de l'offre de stationnement permettra de faire meilleur usage de plusieurs terrains à fort potentiel. Ces terrains sous-utilisés constituent autant d'occasions de consolider et de densifier les quartiers anciens. Le projet du Laurier du Plateau sur la rue Laurier à Montréal constitue un exemple intéressant de construction d'un immeuble multi-étages sur un ancien parc de stationnement favorisant une consolidation et une densification du tissu urbain à proximité d'une station de métro.

Après avoir permis un développement dispersé, plusieurs municipalités ont récemment entrepris de mieux choisir les secteurs à développer afin de réduire les besoins en nouvelles infrastructures et de contrer la disparition progressive des terres agricoles et des boisés. Pour ce faire, certaines municipalités ont mis en place des programmes de rénovation urbaine tout en limitant l'affectation de terrains supplémentaires à des fins d'urbanisation. À cet égard, le boulevard Sainte-Anne à Sainte-Anne-des-Plaines est un exemple de rue commerciale ayant bénéficié de programmes de rénovation urbaine permettant de renforcer le noyau villageois et de créer un milieu dynamique et convivial.

EXEMPLES À SUIVRE

En milieu urbain, les terrains en friche possèdent souvent un lourd héritage industriel exigeant une décontamination des sols. Malgré les difficultés inhérentes à ces vastes terrains, leur aménagement doit demeurer une priorité puisqu'ils constituent un important potentiel de consolidation et de revitalisation des quartiers anciens. La revalorisation de ces sites avec l'aide des gouvernements permet non seulement de consolider le tissu urbain mais également d'augmenter le nombre d'utilisateurs du transport public en réduisant les pressions sur les milieux non développés en banlieue. Le projet de revitalisation du Canal Lachine est un bon exemple de réaménagement de friches industrielles en milieu urbain puisque cet ancien site industriel fait l'objet d'un vaste projet de développement autour d'un axe récréo-touristique.



Pour les municipalités, la consolidation du tissu urbain est l'occasion idéale d'optimiser les investissements en infrastructure, mais également de réunir les conditions nécessaires à la mise en place d'un service de transport en commun efficace. À cet égard, la mise en place d'un périmètre d'urbanisation définitif établissant les secteurs à développer à long terme ainsi qu'un périmètre provisoire indiquant les secteurs à développer à court terme, permet de définir les secteurs qui seront urbanisés et les secteurs qui devront être protégés. Le périmètre permet à la fois d'orienter l'extension urbaine à long terme et de décourager l'aménagement dispersé des quartiers à court terme.

3. UN DÉVELOPPEMENT CONTINU DU TERRITOIRE (suite)

UN DÉVELOPPEMENT CONTINU DU TERRITOIRE ENTRAÎNERA

- **Une réduction de l'étalement urbain et des pertes en terres agricoles et en boisés**
- **Une réduction per capita des coûts d'infrastructure pour la municipalité et le promoteur**
- **Une forme urbaine permettant d'augmenter le nombre d'utilisateurs de transport collectif et d'offrir ainsi un bon niveau de service**
- **Une consolidation et une densification des quartiers en milieu urbain et en milieu périphérique**

LES CONDITIONS PERMETTANT UN DÉVELOPPEMENT CONTINU

- **Un périmètre d'urbanisation définitif établissant les secteurs à développer et les secteurs à protéger à long terme**
- **Un périmètre d'urbanisation provisoire établissant les secteurs à développer en priorité à l'intérieur du périmètre d'urbanisation définitif**
- **Un règlement de zonage encourageant l'aménagement de zones résidentielles de plus forte densité dans les zones urbaines**
- **Un plan d'urbanisme favorisant un développement continu à proximité des infrastructures existantes**
- **Une politique municipale évitant de viabiliser à l'avance les terrains situés à l'extérieur du périmètre d'urbanisation provisoire**

Rappel de l'objectif du principe 3

Encourager une forme de développement continu et dense du territoire afin de minimiser l'impact des nouveaux quartiers sur les terres agricoles et les boisés, et de faciliter la desserte de ces nouveaux quartiers par le transport en commun.

4. UN AMÉNAGEMENT FAVORISANT L'ACCÈS ET L'UTILISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Instituer, dans l'aménagement des quartiers, des mesures permettant de faciliter l'accès aux infrastructures de transport collectif et les intégrer aux réseaux piétonniers ainsi qu'aux voies cyclables.

LA SITUATION VISÉE

La meilleure façon d'augmenter l'utilisation des transports publics est d'en rendre l'accès agréable, facile et rapide pour l'usager. Le déplacement à pied demeure le principal moyen d'accéder aux arrêts de transport public. Il est donc essentiel de créer un environnement agréable et sécuritaire pour les piétons à proximité des infrastructures de transport en commun. Les aires d'attentes aux arrêts de transport en commun et les centres de correspondance doivent également faire l'objet d'une attention particulière pour répondre aux besoins des différents usagers.

EXEMPLES À ÉVITER

Milieu urbain

En général, les arrêts d'autobus et les stations de métro sont localisés à proximité de quartiers denses permettant de desservir d'importants bassins de population. Cependant, les aménagements et les activités à proximité de ces infrastructures de transport en commun peuvent s'avérer incompatibles avec les déplacements des piétons et des utilisateurs du transport public. Certaines stations de métro sont à proximité de stations-service ou de commerces générant beaucoup de déplacements automobiles, ce qui augmente les risques de conflit avec les piétons et les utilisateurs du transport public. Or, les activités générant beaucoup de déplacements automobiles devraient être éloignées des infrastructures de transport en commun.

Milieu périphérique

En périphérie, la majorité des lotissements construits dans la période d'après-guerre sont caractérisés par des rues tortueuses et la présence de nombreux culs-de-sac visant à décourager la circulation de transit. Par la même occasion, cette approche a entraîné une augmentation considérable des distances de marche pour se rendre aux arrêts de transport public. Or, au-delà d'une distance de marche de 400 mètres, même si la qualité et la fréquence du service sont satisfaisantes, le transport collectif devient beaucoup moins attrayant. De même, l'absence de trottoirs menant aux arrêts, d'abribus et de mobilier urbain attrayant contribue à dissuader les gens d'utiliser le transport en commun.

UN PAS DANS LA BONNE DIRECTION

La majorité des stations de métro sont de bons exemples d'aménagement dans la mesure où les piétons et les usagers du transport en commun peuvent y accéder facilement et en sécurité. Or, de plus en plus de gens se rendent à vélo aux infrastructures de transport en commun lorsque les distances de marche sont trop élevées. Il faut donc aménager des installations adéquates d'entreposage pour bicyclette afin d'encourager l'utilisation du vélo comme moyen d'accès aux transports en commun. Certaines stations de métro, comme la station Rosemont, demeurent difficile d'accès puisque les liens piétonniers et cyclables ne permettent pas de franchir en toute sécurité les rues adjacentes, Saint-Denis et Rosemont.

Dans la mesure du possible, le parcours que doit emprunter le piéton pour se rendre à l'arrêt de transport public doit être direct. Dans la majorité des cas, le réseau de rues permet de réduire les distances de marche. Par ailleurs, il est parfois nécessaire d'aménager des passages pour piétons entre les pâtés de maison et de rapprocher les arrêts d'autobus afin de respecter les normes relatives à la distance de marche. À cet égard, l'aménagement d'un passage pour piétons sous la voie du train de banlieue de Dorion-Rigaud à la gare de Sainte-Anne-de-Bellevue a permis de diminuer les distances de déplacement mais surtout d'améliorer la sécurité des usagers du transport public.

EXEMPLES À SUIVRE

Un aménagement favorisant l'accès et l'utilisation des transports collectifs doit intégrer des liens rapides et sécuritaires pour les piétons, les cyclistes et les utilisateurs de transport public. De même, les arrêts d'autobus et les stations de métro doivent être munis d'aires d'attente, d'abribus et d'installations d'entreposage pour vélo afin de répondre aux besoins des usagers tout en créant une ambiance et une image positives du transport public. À cet égard, la sortie Saint-Joseph de la station Laurier représente un bon exemple d'une station de métro conviviale pour l'ensemble des utilisateurs des transports publics qui y accèdent à pied, à vélo, en autobus ou en métro.

Dans la mesure du possible, il faut favoriser la marche pour atteindre les infrastructures de transport en commun. En banlieue toutefois, les grandes distances de déplacement pour rejoindre la gare de train demandent également des infrastructures pour accueillir les automobilistes. Il faut mettre en place toutes les conditions nécessaires pour créer un environnement pratique, agréable et sécuritaire pour le piéton mais également des stationnements incitatifs et des débarcadères. À cet égard, la gare de train de banlieue de la ville de Mont-Saint-Hilaire constitue un bon exemple puisqu'elle permet aux cyclistes et aux piétons d'accéder facilement et rapidement aux secteurs résidentiels avoisinants et ce, dans un environnement pratique et confortable. En fait, cette gare a été pensée tout d'abord en fonction des utilisateurs bien que les automobilistes puissent également s'y rendre facilement depuis les espaces de stationnement.

UN AMÉNAGEMENT FAVORISANT L'ACCÈS ET L'UTILISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS ENTRAÎNERA

- **Une réduction des distances de marche pour rejoindre les arrêts de transport public**
- **Une amélioration de la sécurité et du confort pour les usagers du transport en commun**
- **Une augmentation du nombre d'usagers et donc, une amélioration du sentiment de sécurité**
- **Une meilleure perception du transport public**

LES CONDITIONS PERMETTANT UN AMÉNAGEMENT FAVORISANT L'ACCÈS ET L'UTILISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS

- **Un règlement de lotissement obligeant l'aménagement de trottoirs pour accéder aux arrêts de transport collectif**
- **Un règlement de lotissement permettant aux nouvelles résidences d'être situées à une distance de marche de moins de 400 mètres d'un arrêt de transport en commun**
- **Des programmes municipaux prévoyant l'installation d'abribus, de bancs et d'éclairage assurant le confort et la sécurité des usagers du transport public**
- **Des programmes municipaux prévoyant la construction de passages pour piétons et de voies cyclables**

Rappel de l'objectif du principe 4

Instituer, dans l'aménagement des quartiers, des mesures permettant de faciliter l'accès aux infrastructures de transport collectif et les intégrer aux réseaux piétonniers ainsi qu'aux voies cyclables.

5. DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF AU CŒUR DU QUARTIER

Intégrer les infrastructures de transport collectif au cœur des quartiers afin de favoriser leur utilisation et d'en faire des lieux publics agréables et animés.

LA SITUATION VISÉE

Les infrastructures lourdes de transport en commun, comme les stations de métro ou les gares de train de banlieue, devraient être intégrées de préférence au cœur des quartiers. Il faut y favoriser la présence de commerces et de services de proximité afin de créer un environnement dynamique permettant d'optimiser les déplacements en combinant travail, achats et loisirs. Afin de faciliter l'accès au plus grand nombre d'utilisateurs, il s'agira donc de mettre en place des centres générateurs de déplacements à proximité des infrastructures de transport collectif tandis qu'on implantera les équipements de plus faible densité, comme les stationnements, à l'arrière-plan. On s'assurera ainsi que le réseau de transport public soit facile d'accès et on réduira les distances de marche.

EXEMPLES À ÉVITER

Milieu urbain

En milieu urbain, les infrastructures de transport collectif sont généralement bien intégrées au cœur des quartiers puisqu'elles ont souvent été à l'origine de leur développement. Toutefois, plusieurs secteurs avoisinant les stations de métro sont des espaces de faible densité occupés par des parcs de stationnement, des stations-service ou des espaces vacants. Les secteurs entourant les stations de métro devraient plutôt faire l'objet d'un aménagement particulier et d'une densification permettant de placer cette infrastructure au cœur du quartier afin de favoriser son accès à un maximum d'utilisateurs et de créer un environnement attrayant.

Milieu périphérique

En périphérie, les gares de train de banlieue sont souvent établies en frange des développements. Cette approche oblige les gens à utiliser la voiture pour se rendre à la gare et dessert difficilement les quartiers existants, entraînant du même coup une faible visibilité des transports publics et un sentiment d'insécurité autour des gares. De même, la faible correspondance des gares avec les réseaux d'autobus et l'absence de liens piétonniers agréables et sécuritaires demeurent un obstacle important à l'utilisation des transports publics en milieu périphérique.

UN PAS DANS LA BONNE DIRECTION

Milieu urbain

Milieu périphérique

Les utilisateurs du métro considèrent généralement acceptable une distance de marche de 400 mètres pour atteindre la station. Conséquemment, le secteur situé dans ce périmètre doit faire l'objet d'une planification minutieuse afin d'en favoriser l'accès au plus grand nombre possible d'utilisateurs. Dans ce contexte, il est souhaitable d'encourager l'installation de commerces de détail et de centres de services (garderie, clinique médicale, etc.) à proximité de la station de métro afin de permettre aux utilisateurs du transport public d'optimiser leurs déplacements en y effectuant plusieurs activités. À cet égard, la station de métro Jean-Talon constitue un exemple intéressant puisque, située au cœur d'un carrefour d'activités, elle dessert plusieurs utilisateurs provenant des quartiers résidentiels adjacents.

Les nouvelles gares de train de banlieue devraient être aménagées dès le départ en fonction d'une amélioration graduelle de la correspondance entre le train et les réseaux d'autobus tout en conservant un accès pour les automobilistes. C'est pourquoi il est préférable d'établir les gares dans des secteurs partiellement aménagés ou sur le point de l'être. Cette approche permet de densifier graduellement le secteur et d'augmenter le nombre de résidants à proximité de la gare, ce qui permettra l'installation de commerces suscitant à leur tour une plus grande circulation à toute heure du jour. À cet égard, le projet de la gare de Sainte-Thérèse est un bon exemple d'aménagement urbain utilisant la gare comme pôle de développement. La construction de nouvelles unités résidentielles permettra d'augmenter le nombre d'utilisateurs et ainsi, l'achalandage à proximité de la gare.

EXEMPLES À SUIVRE

Milieu urbain

Milieu périphérique

Les infrastructures lourdes de transport en commun comme le métro ou le train de banlieue doivent non seulement se situer au cœur des quartiers résidentiels mais doivent idéalement être au cœur de la vie de quartier. La grande fréquentation de la station et de ses environs entraînera un sentiment de sécurité et de convivialité pour les usagers et les résidants du secteur. Certaines stations de métro comme la station Mont-Royal sont devenues le centre de la vie de quartier par l'aménagement d'une place publique, mais également par la présence de centres générateurs de déplacements (la bibliothèque de quartier, les commerces de la rue Mont-Royal et le Centre communautaire du Monastère).

La région de Montréal compte de bons exemples d'infrastructures de transport collectif bien intégrées aux quartiers. Ces infrastructures sont souvent au cœur de la vie sociale des quartiers car elles combinent la présence de commerces de détail, d'un espace public de qualité et de résidences. La gare de train de banlieue de l'arrondissement Mont-Royal en est un bon exemple puisque ce secteur regroupe des immeubles de moyenne densité et des commerces autour d'une place publique conviviale et attrayante, faisant de cette gare le cœur du quartier. De plus, la gare bénéficie de correspondances avec un réseau d'autobus efficace desservant les quartiers avoisinants.

L'INTÉGRATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF AU CŒUR DU QUARTIER ENTRAÎNERA

- **Un meilleur accès au transport en commun permettant de combiner achats, loisirs et déplacements**
- **Une augmentation de l'utilisation du transport collectif et une diminution de l'utilisation de la voiture**
- **Un achalandage accru autour des infrastructures de transport public, créant un sentiment de sécurité pour ses utilisateurs et les citoyens du quartier**
- **Une augmentation de la valeur immobilière des secteurs périphériques**

LES CONDITIONS PERMETTANT D'INTÉGRER DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF AU CŒUR DU QUARTIER

- **La planification des infrastructures de transport collectif avant la réalisation de futurs projets de développement**
- **Un règlement de zonage favorisant l'emplacement des centres générateurs de déplacements (bibliothèque, hôpital, école) à proximité des infrastructures de transport collectif**
- **Un règlement de zonage permettant une densification à proximité des infrastructures lourdes de transport en commun**
- **L'aménagement de gares et de stations conviviales, sécuritaires et pratiques incluant des places publiques, des commerces et des parcs pour les usagers et les résidants du secteur**
- **L'équilibre entre les besoins de stationnement et d'accès automobile aux stations et l'importance d'aménager les accès en fonction des piétons et des cyclistes**

Les commerces et immeubles générateurs de déplacements devraient être situés à proximité des services de transport en commun, alors que les développements de faible densité devraient en être plus éloignés (AMT, 2002).

Rappel de l'objectif du principe 5

Intégrer les infrastructures de transport collectif au cœur des quartiers afin de favoriser leur utilisation et d'en faire des lieux publics agréables et animés.

6. UN AMÉNAGEMENT FAVORISANT LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES

Encourager un aménagement qui favorise les déplacements à pied ou à vélo, permettant ainsi l'émergence d'une vie de quartier conviviale. L'aménagement des espaces publics, des routes et du quartier devrait toujours favoriser en priorité la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes.

LA SITUATION VISÉE

Un quartier où il est agréable de circuler à pied ou à bicyclette est habituellement un quartier animé et vivant. Il est donc souhaitable d'intégrer des mesures d'apaisement de la circulation dans les quartiers résidentiels afin d'améliorer la cohabitation entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes. De plus, il faut prévoir l'aménagement de trottoirs et de sentiers permettant aux piétons et aux cyclistes de réduire les distances de déplacement tout en créant un environnement sécuritaire et convivial.

EXEMPLES À ÉVITER

Milieu urbain

Plusieurs quartiers résidentiels en milieu urbain subissent les nuisances liées à l'augmentation du débit et de la vitesse des véhicules. Il en découle une augmentation du risque d'accidents entre piétons, cyclistes et automobilistes ainsi qu'une dégradation significative de la qualité de vie dans ces quartiers. Or, les rues résidentielles ne sont pas que des corridors de circulation automobile, il y existe aussi une vie de quartier avec des enfants, des personnes âgées, des cyclistes et des piétons. Dans ce contexte, il est essentiel de mieux contrôler la vitesse et le comportement des automobilistes afin d'améliorer la qualité de vie des quartiers urbains.

Milieu périphérique

Les rues de banlieue sont généralement conçues pour favoriser une circulation efficace et sécuritaire des voitures. L'adaptation de la rue à la voiture produit toutefois des effets secondaires indésirables qui se traduisent par de longues distances de déplacement, une discontinuité des rues et une confusion pour les piétons et les cyclistes. De même, l'absence de trottoir ou de piste cyclable peut accroître les dangers pour les piétons et les cyclistes, spécialement lorsque les vitesses et les débits de circulation sont élevés. Par ailleurs, la présence d'une piste cyclable ne peut garantir la sécurité des cyclistes que si des mesures sont prises pour séparer adéquatement la piste cyclable du reste de la chaussée.

UN PAS DANS LA BONNE DIRECTION

Les propriétés de la route ont une incidence sur le comportement des automobilistes. Les routes larges et rectilignes incitent le conducteur à accélérer. À l'inverse, les routes sinueuses et étroites dont la vision éloignée est interrompue favorisent plutôt des vitesses modérées. Dans une optique d'amélioration de la sécurité, il est possible de mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation permettant de ralentir les vitesses de circulation et de limiter la circulation de transit. Certains arrondissements ont fait des efforts pour rendre leurs quartiers plus agréables aux piétons et aux cyclistes. Ainsi, l'arrondissement Outremont a récemment appliqué sur la rue McEachran des mesures d'apaisement de la circulation en diminuant la largeur de la rue, en élargissant les trottoirs et en faisant des renflements de trottoirs aux intersections pour renforcer la sécurité des piétons.

Étant donné que les usagers du transport public sont également des piétons au début et à la fin du parcours, il est important de tenir compte de leurs besoins en aménageant de nouveaux quartiers. À cet égard, il est souhaitable de mettre en place une grille de rues continue intégrant des mesures limitant la vitesse de circulation. Cette approche réduira les distances de déplacement pour les piétons et favorisera une dispersion de la circulation automobile locale. Les rues devraient également être bordées de trottoirs et d'un couvert végétal qui protège les piétons du climat et agit comme une mesure d'apaisement de la circulation. Le boulevard Roland-Durant à Repentigny est un exemple de voie publique où malgré la présence d'un seul trottoir, il a été possible d'obtenir des résultats satisfaisants en aménageant une piste cyclable de part et d'autre de la rue ce qui assure un certain niveau de sécurité et de confort pour les cyclistes et les piétons.

EXEMPLES À SUIVRE

Il est important de créer un milieu urbain qui réponde autant aux besoins des piétons. La rue Brébeuf dans l'arrondissement Plateau Mont-Royal est un très bon exemple d'aménagement favorisant les piétons, les utilisateurs de transport public et les cyclistes, puisqu'elle est dotée d'un large trottoir de chaque côté et d'une piste cyclable protégée en site propre permettant des déplacements rapides et sécuritaires pour les vélos et les piétons. De plus, la présence de nombreux arbres formant un important couvert végétal et la faible largeur de la rue favorisent la réduction de la vitesse de circulation des automobiles dans un environnement agréable, sécuritaire et convivial.

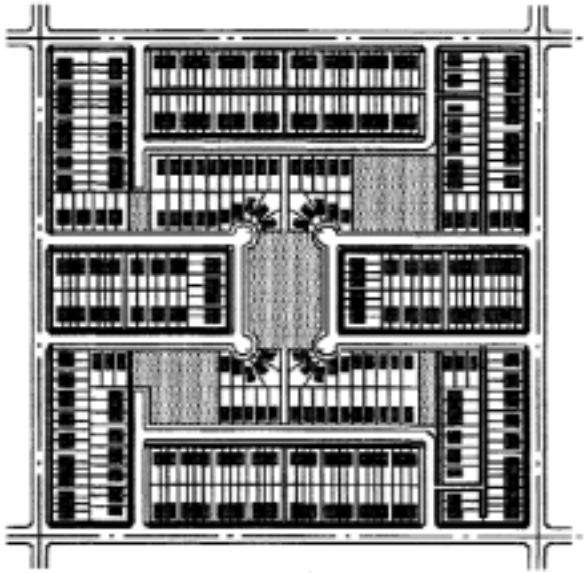
En périphérie, il est souhaitable d'intégrer dans les nouveaux quartiers des mesures d'apaisement de la circulation afin de créer une grille de rues limitant la circulation de transit et réduisant la vitesse de circulation. Il faut également aménager à l'intérieur du quartier des pistes cyclables et des réseaux piétonniers afin d'encourager les déplacements des piétons et des cyclistes pour les loisirs, le travail et les achats. Situé dans le secteur du Vieux-Longueuil, le projet Collectivité Nouvelle a été conçu pour permettre aux piétons et aux cyclistes de circuler à travers un réseau de sentiers dans un environnement agréable et sécuritaire. Le réseau de pistes multi-usages permet également de relier différents secteurs résidentiels à des parcs et même de rejoindre, via la piste cyclable en bordure du fleuve, la station de métro de Longueuil.

UN AMÉNAGEMENT FAVORISANT LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES ENTRAÎNERA

- **Une amélioration de la sécurité et du confort des piétons et des cyclistes**
- **Une augmentation du nombre de déplacements à pied ou à bicyclette dans le quartier et une réduction de la dépendance à l'automobile**
- **L'émergence d'un quartier vivant et animé**

LES CONDITIONS PERMETTANT UN AMÉNAGEMENT QUI FAVORISE LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES

- **Un règlement de lotissement prévoyant une largeur de rue suffisante pour installer du mobilier urbain, des arbres et d'autres aménagements pour les piétons et les cyclistes**
- **Un règlement de lotissement obligeant la construction de trottoirs des deux côtés de la rue dans la mesure du possible**
- **La mise en place de différentes mesures d'apaisement de la circulation sur les rues résidentielles problématiques**
- **Une politique municipale visant l'installation de supports à bicyclette à proximité des infrastructures de transport public et des bâtiments publics**
- **Une politique municipale visant le développement d'un réseau cyclable en fonction des besoins de déplacement et reliant les zones résidentielles, d'emplois, commerciales, institutionnelles et les infrastructures de transport en commun**



La grille de rues proposée illustre une zone entièrement piétonnière de 16 hectares. Elle est caractérisée par une ligne diagonale d'espaces verts reliant tous les secteurs aux voies transversales. (SCHL, Leçons à tirer des banlieues : conception des rues dans les quartiers résidentiels, août 2001)

Rappel de l'objectif du principe 6

Encourager un aménagement qui favorise les déplacements à pied ou à vélo, permettant ainsi l'émergence d'une vie de quartier conviviale. L'aménagement des espaces publics, des routes et du quartier devrait toujours favoriser en priorité la sécurité et le confort des piétons et cyclistes.

7. UNE OFFRE RÉSIDENTIELLE DIVERSIFIÉE

Favoriser la construction d'une gamme variée de logements afin de mieux répondre aux besoins des différents types de ménages et de mieux intégrer les différents groupes socio-économiques à la vie de quartier.

LA SITUATION VISÉE

La composition idéale d'un quartier est caractérisée par l'intégration d'une variété de types d'habitation permettant de répondre aux besoins de différents types de ménages comme les familles, les personnes âgées ou les jeunes. En offrant une gamme variée de logements et en diminuant la superficie des terrains privés, il est possible d'offrir un milieu de vie dynamique basé sur une mise en valeur des espaces publics et permettant l'apparition d'un sentiment d'appartenance au quartier.

EXEMPLES À ÉVITER

Milieu urbain

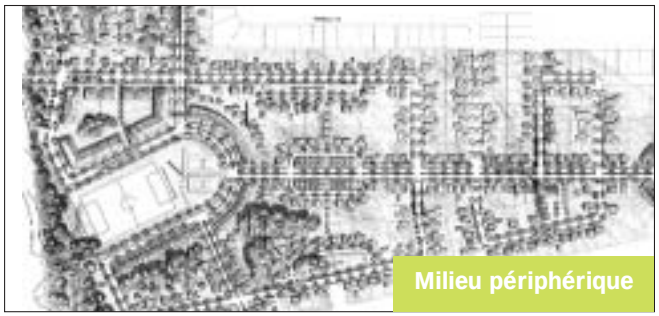
Certains quartiers sont très homogènes tant du point de vue socio-économique que du type de logement. Cette absence de variété contribue à créer une ségrégation entre les différentes classes socio-économiques mais également entre les différents types de ménages (couples sans enfant, retraités, étudiants). Cette ségrégation peut également être à l'origine de l'émergence d'un climat d'insécurité dans les quartiers défavorisés.

Milieu périphérique

Les développements immobiliers en banlieue sont surtout conçus pour les jeunes familles à revenu moyen. Ce type de développement répond peu aux besoins des personnes seules, des retraités ou des personnes à faible revenu. Or, le vieillissement de la population et la fragmentation des ménages demandent une plus grande variété de logements moins grands, exigeant moins d'entretien et situés plus près des services.

UN PAS DANS LA BONNE DIRECTION

De plus en plus de projets immobiliers intègrent différents types de logement permettant de répondre aux besoins de différents types de ménages. Cette approche offre l'avantage de répondre à différentes clientèles du marché immobilier tout en permettant l'émergence d'une vie de quartier dynamique. Le projet domiciliaire de Bois-Franc, dans l'arrondissement Saint-Laurent, est un exemple intéressant d'une variété de logements (condominium, maison jumelée, plex) conçus afin de répondre aux besoins de différents ménages. Par ailleurs, le projet laisse peu de place à ceux qui disposent d'un faible revenu.



À cause des changements dans la composition des ménages et du vieillissement de la population, les banlieues traditionnelles occupées en bonne partie par les baby-boomers devront s'ajuster pour faire face à la demande de nouveaux types de logement. Plusieurs nouveaux projets immobiliers en banlieue cherchent maintenant à accommoder une plus grande variété de ménages dans un même quartier ou dans un même bâtiment. Le projet de la Pommeraie à Terrebonne est un exemple de ce type de projet immobilier intégrant des bâtiments multi-générationnels qui permettent la cohabitation de jeunes familles et de couples de retraités.

EXEMPLES À SUIVRE

Les quartiers anciens représentent souvent, tant par leur diversité et leur architecture, de bons exemples d'une offre résidentielle diversifiée. Plusieurs projets en milieu urbain comme le projet Angus dans l'arrondissement Rosemont/Petite-Patrie sont identifiés comme des milieux dynamiques et conviviaux grâce à leur diversité et à l'intégration de différents types de logement. On y trouve généralement une cohabitation harmonieuse de condominiums, d'immeubles locatifs et de logements sociaux répondant aux besoins des différents types de ménages (couples, personnes seules, étudiants, personnes âgées, etc.).

Les quartiers traditionnels de banlieue reposent essentiellement sur un développement de faible densité caractérisé par des maisons individuelles sur des terrains privés. Or, il est souhaitable en banlieue - comme en milieu urbain - de créer des milieux de vie favorisant une mixité sociale. À cet égard, la place Charlemagne à Vaudreuil-Dorion est un bon exemple d'un nouveau quartier intégrant des maisons individuelles, des condominiums et une coopérative d'habitation.

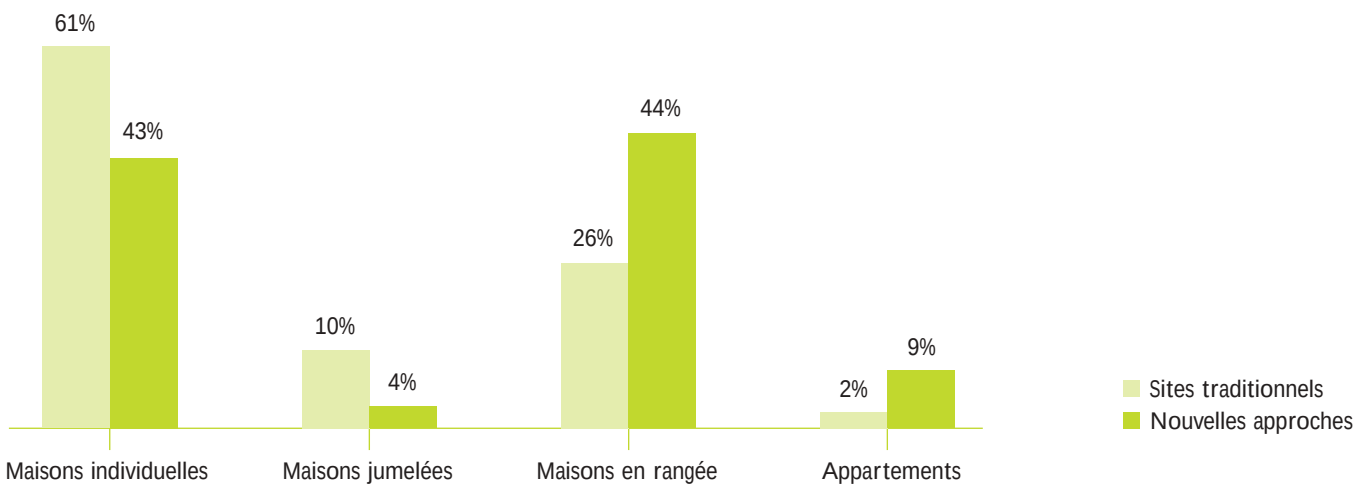
UNE OFFRE RÉSIDENTIELLE DIVERSIFIÉE ENTRAÎNERA

- **Une meilleure intégration des différents types de ménages (personne seule, famille monoparentale, couple de retraités)**
- **Une gamme de logements correspondant davantage aux réalités socio-économiques des communautés**
- **Une mixité sociale accrue permettant d'éviter une ségrégation des différentes classes socio-économiques**
- **Une meilleure qualité de vie pour les résidants du milieu**

LES CONDITIONS PERMETTANT D'AMÉLIORER LA DIVERSITÉ DE L'OFFRE RÉSIDENTIELLE

- **Un règlement de zonage qui permet une mixité des types de logement dans un même quartier**
- **Des programmes municipaux qui favorisent un équilibre entre les types de logement et les besoins des différents types de ménages**

Composition des sites selon le type d'approche en aménagement



Les nouvelles approches en aménagement proposent une plus grande variété de types de logement afin de mieux intégrer les nouvelles catégories de ménages. (SCHL, Approches traditionnelles et nouvelles en matière d'aménagement, 1997)

Rappel de l'objectif du principe 7

Favoriser la construction d'une gamme variée de logements afin de mieux répondre aux besoins des différents types de ménages et de mieux intégrer les différents groupes socio-économiques à la vie de quartier.

8. DES BÂTIMENTS ORIENTÉS VERS LA RUE

Favoriser la localisation des bâtiments commerciaux et leur accès à proximité des trottoirs afin de diminuer la distance de marche et créer un environnement convivial pour les piétons.

LA SITUATION VISÉE

La conception et la localisation des bâtiments contribuent grandement à encourager ou à décourager les déplacements à pied et, dans une certaine mesure, l'utilisation du transport public. Il est donc important de localiser les bâtiments de façon à en favoriser l'accès aux utilisateurs de transport public, aux piétons, aux cyclistes aussi bien qu'aux automobilistes. Les bâtiments, surtout les commerces et les centres de services générant beaucoup de déplacements, doivent être implantés à proximité des trottoirs et des circuits de transport collectif existants. De même, les espaces de stationnement ne devraient jamais être situés à l'avant des bâtiments mais plutôt à l'arrière ou sur les côtés afin de ne pas créer de ruptures pour le piéton et l'utilisateur du transport public.

EXEMPLES À ÉVITER

Milieu urbain

En milieu urbain, les immeubles sont généralement situés à proximité des trottoirs alors que les stationnements sont localisés à l'arrière ou sous les immeubles. Or, les artères construites dans la période d'après-guerre ont souvent été aménagées en fonction des besoins des automobilistes, sans tenir compte de ceux des piétons. Il en résulte des rues inhospitalières et potentiellement dangereuses pour les piétons et les utilisateurs du transport public. Cette approche a encouragé une utilisation accrue de l'automobile et une diminution des déplacements à pied ou à vélo en milieu urbain. Les larges rues encadrées par des bâtiments disparates dans leur architecture et leur volume ayant des marges de recul aussi importantes que différentes ne créent pas un environnement favorable aux transports actifs.

Milieu périphérique

Les artères commerciales en banlieue sont souvent aménagées avec de vastes parcs de stationnement à l'avant des bâtiments, ce qui crée un environnement hostile pour les piétons et les cyclistes. Cette situation est le résultat de la volonté des commerçants d'offrir de vastes espaces de stationnement puisqu'une partie importante de leur clientèle se déplace en automobile. Conséquemment, plusieurs bâtiments commerciaux en banlieue sont aménagés uniquement en fonction de l'automobile, ce qui implique de longs déplacements pour les piétons et les utilisateurs du transport public. De même, plusieurs bâtiments publics comme les écoles ou les centres culturels sont situés en retrait des lignes d'autobus, contraignant les gens à marcher sur de grandes distances à travers des milieux peu favorables aux piétons (stationnements, terrains en friche, etc.).

UN PAS DANS LA BONNE DIRECTION

La convivialité d'une rue ou d'un quartier repose sur le partage équitable du domaine public entre les différents utilisateurs. À cet égard, la localisation des bâtiments commerciaux près de la rue constitue un élément significatif dans la création d'un environnement favorable aux piétons, aux cyclistes et aux utilisateurs du transport public. Une façade de bâtiment alignée sur la rue avec une faible marge de recul permet de faciliter son accès aux piétons et aux utilisateurs du transport public. La récente construction d'un bâtiment commercial au coin des rues Mont-Royal et Saint-Urbain est un bon exemple de bâtiment orienté vers la rue favorisant l'accès aux piétons et aux utilisateurs de transport en commun.

Actuellement, la plupart des centres commerciaux ne tiennent pas compte des besoins des piétons et des usagers du transport en commun. Or, il est possible de concilier l'aménagement de meilleurs accès aux piétons et aux utilisateurs du transport public tout en conservant les espaces de stationnement nécessaires à la clientèle se déplaçant en voiture. À cet égard, la localisation des espaces de stationnement à l'arrière ou sur le côté du bâtiment constitue un pas dans la bonne direction en évitant aux piétons de circuler à travers les stationnements. Malgré un nombre important d'espaces de stationnement, le centre Rockland est un exemple de centre commercial avec des cases de stationnement situées derrière et sur le côté du bâtiment pour permettre un accès facile, rapide et sécuritaire aux piétons et aux usagers du transport collectif.

EXEMPLES À SUIVRE

En général, les bâtiments commerciaux des quartiers anciens sont aménagés avec une faible marge de recul. Cette faible marge de recul des bâtiments, combinée à la localisation des commerces de détail au niveau de la rue, permet d'accroître l'animation sur la rue et encourage la circulation piétonnière. La rue Bernard à Montréal avec ses étalages, ses vitrines et ses éléments architecturaux d'intérêt constitue un bon exemple de rue commerciale dynamique avec des bâtiments orientés vers la rue.

Il est souhaitable pour les centres commerciaux en périphérie et en milieu urbain d'aménager l'entrée principale en fonction d'un accès direct aux lignes de transport public. L'aménagement d'une entrée adjacente à la rue pour piétons et usagers du transport public permet de réduire les distances de marche et d'améliorer leur sécurité. De même, cette approche permet aux autobus de desservir les centres commerciaux plus efficacement sans avoir à circuler à travers les stationnements. À cet égard, le Centre Adoncour dans la ville de Longueuil constitue un exemple de bâtiment commercial offrant de bons accès aux piétons et aux utilisateurs de transport en commun tout en limitant le nombre d'espaces de stationnement.

DES BÂTIMENTS ORIENTÉS VERS LA RUE ENTRAÎNERONT

- **Une amélioration de la sécurité et du confort des piétons et des usagers du transport en commun**
- **Une réduction des distances de marche pour les piétons et les utilisateurs du transport public**
- **Une consolidation des activités commerciales en milieu urbain et en banlieue**
- **L'émergence d'un quartier vivant et animé**

LES CONDITIONS PERMETTANT DES BÂTIMENTS ORIENTÉS VERS LA RUE

- **Un règlement de lotissement interdisant la localisation des stationnements à l'avant des bâtiments**
- **Un règlement de zonage favorisant la localisation des centres commerciaux à proximité des infrastructures lourdes de transport en commun**
- **Un règlement de lotissement obligeant l'aménagement de l'entrée principale des bâtiments à proximité des lignes de transport public**
- **Un règlement de lotissement limitant la marge de recul des bâtiments**
- **Un règlement de lotissement obligeant l'aménagement de stationnements à l'arrière des bâtiments**

Rappel de l'objectif du principe 8

Favoriser la localisation des bâtiments commerciaux et leur accès à proximité des trottoirs afin de diminuer la distance de marche et créer un environnement convivial pour les piétons.

LES CONDITIONS de réussite

Étant donné que les conditions pour la réussite de ces aménagements sont nombreuses, il est essentiel que les promoteurs et les municipalités en tiennent compte dans leurs projets. Cette liste de conditions sans être exhaustive, identifie toutefois les principales conditions de réussite de projets d'aménagement en fonction des modes de transport durable.

Une volonté politique locale

Il est nécessaire de bénéficier d'une attitude proactive des autorités et du leadership d'un ou d'une élu(e) afin d'influencer les décisions sur tout projet ayant trait à l'aménagement en fonction des modes de transport durable. Sans volonté réelle des élus et des municipalités, cette nouvelle approche ne pourra se concrétiser.

Un soutien financier

La mise en place de projets d'aménagement en fonction des modes de transport durable exige des investissements supplémentaires des promoteurs et des municipalités. Sans les investissements nécessaires - dès le début du projet - pour mettre en place les infrastructures de transport en commun et aménager des espaces publics de qualité, ces projets ne pourront se concrétiser. Par ailleurs, la plus-value des habitations entraînera à court comme à long terme des revenus supplémentaires pour les promoteurs et les municipalités. La séquence habituelle d'investissement est à inverser puisque les municipalités doivent investir dès le début. Dans cet ordre d'idées, un programme de développement de la périphérie du métro et des trains de banlieue est plus que nécessaire.

Une réglementation municipale adaptée

La réglementation municipale actuelle constitue trop souvent un obstacle majeur à la réalisation de ce type de projet. La révision des plans et des règlements d'urbanisme doit intégrer des mesures pour adapter la réglementation actuelle afin de faciliter l'aménagement en fonction des modes de transport durable.

La consultation et la participation de la population

La majorité des nouveaux projets de développement génère des impacts importants pour les résidants localisés à proximité. Ces projets sont souvent source d'inquiétude et de craintes pouvant mener à une opposition du milieu. Il est donc essentiel d'informer et de consulter la population sur les impacts des projets d'aménagement en fonction des modes de transport durable. Ce faisant, il sera possible de prendre en considération les demandes et les inquiétudes des milieux récepteurs pour éviter des conflits pouvant mener à l'échec du projet.

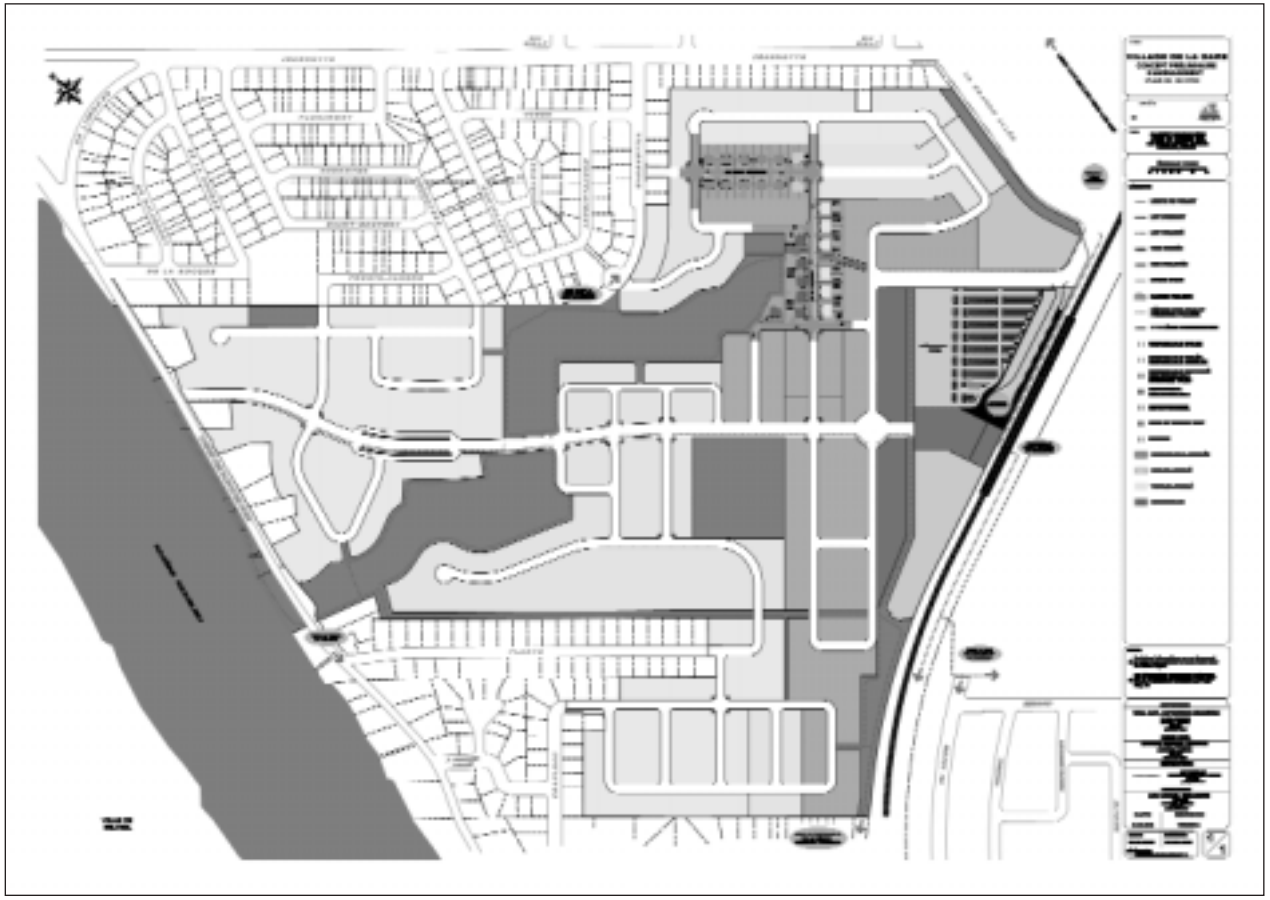
Un appui gouvernemental

La mise en place de projets novateurs requiert souvent un appui financier des gouvernements. Puisque le gouvernement du Québec, dans son Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, demande à la Communauté métropolitaine de Montréal d'orienter en priorité le développement urbain vers des secteurs actuellement ou prochainement desservis par les réseaux de transport en commun, il serait nécessaire qu'il appuie financièrement les initiatives d'aménagement en fonction des modes de transport durable.

EXEMPLES de projets d'aménagement en fonction des modes de transport durable

VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

Ce projet en cours de réalisation est issu d'une volonté municipale de faire face à des changements du marché immobilier, de faciliter l'accès au transport en commun pour les citoyens, ainsi que de développer un quartier de la ville en harmonie avec la nature. Le projet de la Ville de Mont-Saint-Hilaire consiste à créer un quartier axé sur la gare de train de banlieue. Au Village de la gare, tout a été mis en œuvre pour favoriser la marche, de même que l'utilisation du transport en commun et du vélo. Le terrain retenu pour le développement résidentiel et commercial, une friche industrielle, occupe une surface de 73 hectares et est bordé par deux quartiers résidentiels déjà existants. Le développement accueillera jusqu'à 1 000 nouvelles unités d'habitation et une zone commerciale équivalente à 25 000 pieds carrés pour des commerces d'appoint comme des restos-cafés, des dépanneurs, des nettoyeurs, des comptoirs bancaires, des clubs vidéo, etc. Des réseaux verts et cyclables seront aussi intégrés au quartier. L'horizon de développement prévu est de dix ans, à raison de 100 nouvelles unités d'habitation par année. (VMSH, 2001; VMSH et AMT, 2002)



Plan du Village de la gare et densités associées

Le projet intègre plusieurs principes d'aménagement orienté vers des modes de transport durable, tout en étant adapté à la réalité physique et socio-économique de la Ville de Mont-Saint-Hilaire. Les rues ont été planifiées pour encourager les déplacements à pied; elles sont perpendiculaires et il y a des raccourcis pour accéder plus rapidement à la gare. La majorité des résidants pourront d'ailleurs s'y rendre en moins de 10 minutes. Le développement intégrera des densités et des prix variables dans le but d'accommoder une population variée. La densité moyenne sera d'environ 30 à 35 unités par hectare, comparativement à une dizaine d'unités par hectare dans les autres secteurs de la municipalité. De plus, le site comportera plus d'espaces verts avec des proportions supérieures à 10 % pour l'ensemble du site, ce qui représente un pourcentage plus élevé que la norme municipale en vigueur. Le site accueillera une école primaire, un centre de la petite enfance et une nouvelle gare dont le rez-de-chaussée sera aménagé par la Ville et mis à la disposition des usagers du transport en commun. Il est également prévu que le projet comprendra à terme plus de 1 000 cases de stationnement pour desservir une clientèle régionale puisqu'il s'agit de la dernière gare de la ligne de train de banlieue. Ce parc de stationnement servira de zone tampon entre les résidences et la voie ferrée. Enfin, plus de 10 quais d'autobus seront aménagés et certains parcours rejoindront le métro Longueuil. (VMSH, 2001; VMSH et AMT, 2001)

Par ce projet, la Ville souhaite projeter une image de qualité associée autant à la desserte en transport en commun qu'à ses interventions publiques en ce qui a trait à l'aménagement, l'architecture, la rénovation de la gare, la plantation d'arbres et de végétaux ainsi qu'au mobilier urbain. Les coûts d'aménagement des infrastructures seront partagés, selon les champs de compétence, entre la Ville, le ministère des Transports, l'Agence métropolitaine de transport et le promoteur. Le programme Revi-Sols du ministère de l'Environnement du Québec permettra de défrayer une partie des coûts de décontamination des terrains anciennement occupés par une raffinerie de sucre de betteraves. (VMSH, 2001; VMSH et AMT, 2002)

Le nouveau projet de la gare de la Ville de Mont-Saint-Hilaire constitue un bon exemple d'intégration des principes d'aménagement en fonction des modes de transport durable.

QUARTIER DE LA POUDRIÈRE DE L'ARRONDISSEMENT VERDUN À MONTRÉAL

Inaugurée en septembre 1978 et récipiendaire d'un prix d'excellence du Canadian Architecture Review pour son architecture unique, la station de métro LaSalle est restée longtemps isolée dans une friche industrielle. Ce n'est qu'en 1982 que la Ville de Verdun a décidé de mettre sur pied, autour de la station de métro, une opération de réhabilitation des sols de l'ancienne Dominion Engineering Limited (DEL), compagnie de production de poudre à canon.

La station de métro LaSalle joue un rôle important comme élément identitaire du quartier de la Poudrière et comme pôle intermodal entre les transports en commun, les cyclistes et les piétons.

Dans un premier temps, à la suite de négociations avec un promoteur, la Ville a élaboré un plan d'ensemble pour le quartier. Ce plan a évolué graduellement au cours des années afin de s'ajuster au marché immobilier. Une première série de coopératives d'habitation et des maisons en rangée furent construites au début des années 1980, en bordure du quartier de la Poudrière. Dans un deuxième temps, des condominiums ainsi que des maisons jumelées furent érigés sur le site. Le projet fut complété à la fin de la décennie 1990 par la construction de nouveaux condominiums et de maisons en rangée situés à proximité du métro. Actuellement, il est envisagé de consolider ce pôle résidentiel par la construction de nouveaux bâtiments à densité élevée aux limites du quartier.

La mixité des types de logements du quartier de la Poudrière crée une ambiance et une qualité de vie très recherchées. Cette variété de types d'habitation entraîne également une mixité socio-économique.

L'ancienne Ville de Verdun a ainsi profité de la présence d'un équipement de transport en commun important pour transformer une friche industrielle en un quartier dynamique et recherché. On trouve environ 850 logements sur un territoire équivalant à près de 16 hectares, ce qui inclut les espaces publics et les emprises publiques diverses. La station de métro LaSalle joue plusieurs rôles considérables dans son quartier. En effet, grâce à une architecture unique et reconnue, elle incarne un symbole identitaire pour ce quartier. Elle est également un pôle intermodal de rabattement important pour quatre parcours d'autobus, dont un en provenance de l'Île des Sœurs. De plus, la station de métro est facilement accessible à pied de même qu'à vélo par le biais d'une piste cyclable en site propre. La Ville envisage d'ailleurs son prolongement afin de compléter le réseau cyclable dans ce secteur de Montréal. De même, la grille de rues a été conçue de façon à réduire la circulation automobile dans le quartier et à encourager les déplacements à pied ou à vélo.

Enfin, la réglementation municipale ne permet que des activités résidentielles dans le quartier de la Poudrière. L'absence de commerces et de services de proximité est cependant compensée par la présence de nombreux services et commerces sur la rue Wellington. Ainsi, les autorités ont préféré concentrer sur cette artère commerciale la majorité des services et des commerces puisqu'elle est à moins de 400 mètres de la station de métro.

Peu de signes nous rappellent l'héritage industriel si unique et particulier de ce quartier. Un des seuls rappels physiques se traduit par la conservation d'une ancienne tourelle et d'un mur en façade. La tourelle a été transformée pour faire partie d'un immeuble appartenant à une coopérative d'habitation située au centre du quartier. De plus, le nom du quartier et d'une des rues soulignent la présence de l'ancienne poudrière.

PROGRAMMES gouvernementaux

Les nombreuses facettes d'un projet basé sur l'aménagement en fonction des modes de transport durable demandent des investissements importants de la part des promoteurs et des municipalités. Bien qu'aucun programme spécifique ne soit encore disponible pour financer ces initiatives, plusieurs programmes sectoriels permettent de soutenir les projets en transport en commun, en habitation ou en développement durable, en voici quelques-uns :

Programme d'appui au développement de l'industrie québécoise de l'habitation (SHQ)
Le Programme d'appui au développement de l'industrie québécoise de l'habitation s'adresse principalement aux entrepreneurs, aux promoteurs, aux professionnels et aux organismes à but non lucratif œuvrant dans le secteur de l'habitation. Ce programme d'assistance technique et financière vise principalement la réalisation de projets favorisant le développement de l'industrie québécoise de l'habitation, tant au Québec qu'à l'étranger.
[www.shq.gouv.qc.ca]

Fonds de développement de la métropole (MAMSL)
Le Fonds de développement de la métropole est un outil qui allie souplesse et dynamisme afin de soutenir le développement de la région métropolitaine de Montréal. Il permet d'assurer la réalisation de projets émanant d'organismes privés ou publics, pour favoriser une meilleure performance de la métropole au chapitre de l'économie et de l'emploi, dans les secteurs économique, social et culturel.
[www.mamm.gouv.qc.ca/index_metr.htm]

Travaux d'infrastructures Canada-Québec 2000 (MAMSL)
Le programme Travaux d'infrastructures Canada-Québec 2000 vise l'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement en finançant des projets pour la construction et la réfection d'infrastructures d'aqueduc et d'égout, d'infrastructures locales de transport ainsi qu'en finançant des projets à incidence économique, urbaine ou régionale. Les gouvernements du Canada et du Québec versent l'aide financière requise à la réalisation de ces différents projets.
[www.mamm.gouv.qc.ca/infrastructures/infr_queb.htm]

Travaux d'infrastructures Québec-Municipalités (MAMSL)
Le Programme d'infrastructures Québec-Municipalités vise l'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement en finançant des infrastructures d'aqueduc et d'égout ainsi que des programmes à incidence économique, urbaine ou régionale. Le gouvernement du Québec verse l'aide financière requise pour la réalisation de ces différents projets.
[www.mamm.gouv.qc.ca/infrastructures/infr_muni.htm]

Programme d'aide au transport en commun (MTQ)
Ce programme d'aide au transport en commun vise principalement à assurer, surtout au cœur des grandes agglomérations urbaines, des conditions privilégiant le transport en commun comme principal mode de déplacement. Il vise également à favoriser le maintien et le développement de réseaux et de services efficaces.
[www.mtq.gouv.qc.ca/fr/services/programmes/index.asp]

Programme d'aide à l'amélioration du transport ferroviaire (MTQ)
Le Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire est un programme spécifique destiné à la restructuration du réseau ferroviaire québécois. Il touche particulièrement le réseau secondaire et porte sur la réhabilitation des lignes secondaires exploitées par un CFIL ainsi que sur la mise en place d'infrastructures liées à des lignes ferroviaires ayant un potentiel intermodal.
[www.mtq.gouv.qc.ca/fr/services/programmes/index.asp]

Revi-Sols / Programme de réhabilitation de terrains contaminés en milieu urbain (MENV)
La réhabilitation de terrain peut être grandement favorisée lorsque des instruments économiques sont disponibles pour encourager les propriétaires et les promoteurs à passer aux actes. Devant les succès initiaux importants de cette démarche auprès des promoteurs et devant les sollicitations pressantes de promoteurs des autres municipalités, le gouvernement a convenu d'allouer quelque 50 millions de dollars additionnels pour étendre ce programme d'aide à l'ensemble des municipalités de la province.
[www.menv.gouv.qc.ca/sol/terrains/programme.htm]

Programme de démonstration en transport urbain (Transports Canada)
Le Programme de démonstration en transport urbain est un programme de cinq ans mis sur pied pour présenter les meilleures technologies et stratégies de transport urbain afin de réduire les émissions de GES. Grâce à ce programme, Transports Canada établira des partenariats avec les provinces et les municipalités pour mettre en place un certain nombre de « démonstrations » sur le transport dans des villes choisies. Ces villes présenteront et évalueront les options de transport urbain appropriées dans un cadre élargi de planification.
[www.tc.gc.ca/programmes/environnement/transporturbain/menu.htm]

BIBLIOGRAPHIE

Sites WEB : (La majorité des sites suivants sont en anglais)

- Agence métropolitaine de transport [www.amt.qc.ca]
- California Division of Mass Transportation [www.dot.ca.gov/hq/MassTrans/tod.htm]
- Calthorpe Associates, Urban designers, planners, architects [www.calthorpe.com]
- Citizens For Modern Transit, St-Louis, Missouri [www.cmt-stl.org]
- Congress for New Urbanism [www.cnu.org/index.cfm]
- Dan Burden, Walkable cities [www.walkable.org]
- King County Transportation division, Washington [www.metrokc.gov/kcdot/alts/tod/index.htm]
- New Urban news [www.newurbannews.com]
- NewUrbanism [www.newurbanism.org/pages/416429/index.htm]
- Portland Bureau of Planning, Oregon [www.planning.ci.portland.or.us/index.html]
- Santa Clara Valley Transportation Authority [www.vta.org/projects/tod.html]
- Seattle Transportation Department [www.seattle.gov/transportation]
- Smart Communities Network [www.sustainable.doe.gov]
- Smart Growth BC [www.smartgrowth.bc.ca/index.cfm]
- Société de transport de Montréal [www.stcum.qc.ca]
- Urban Land Institute [www.uli.org]
- Victoria Transport Institute [www.vtpi.org]
- Ville de Montréal [www2.ville.montreal.qc.ca]
- Ville de Mont-Saint-Hilaire [www.ville.mont-saint-hilaire.qc.ca]

Bibliographie :

- Agence métropolitaine de transport (1997a et b) *Plan stratégique de développement du transport métropolitain, Partenaires, maintenant vers 2007, Une vision métropolitaine*, 105 et 77 p.
- Burden, Dan (1999) *Street Design Guidelines for Healthy Neighbourhoods*, Local Government Commission, Center for Livable Communities, 52 p.
- Burden, Dan (2000) *Streets and Sidewalks, People and Cars Design, The Citizen's Guide to Traffic Calming*, Local Government Commission, Center for Livable Communities, 52 p.
- Calthorpe, Peter (1993) *The Next American Metropolis, Ecology, Community and the American Dream*, Princeton Architectural Press, 175 p.
- Cervero, Robert (1989) *America's Suburban Centres*, Unwin Hyman, Boston, 232 p.
- Vélo Québec (2003) *Guide technique d'aménagement*, 3e édition, Montréal, 132 p.
- Conseil régional de l'environnement (2002) *Le stationnement comme outil de gestion des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal*, 27 p.
- Envision Utah (2002) *Wasatch Front, Transit oriented development guidelines*, 168 p.
- Lewis, Paul, M. Barcelo et C. Larrivée (2002) *Améliorer la mobilité en aménageant autrement, Examen du potentiel des mesures et stratégies pour améliorer la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*, 126 p.
- Mid-America Regional Council. *Transit-Supportive Development guidebook*, Creating Quality places. 72 p.
- Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (2001) *Une vision d'action commune, Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, Région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, Gouvernement du Québec, 143 p.
- Ministère des Transports (2001) Plan de gestion des déplacements, Région métropolitaine de Montréal, *Pour une décongestion durable, et Stratégie d'intervention prioritaire*, Gouvernement du Québec, 82 p et 36 p.
- Ministère des Transports de l'Ontario (1992) *Lignes directrices en matière d'aménagement axé sur les transports en commun*, 119 p.
- New Jersey Office of State Planning (2000) *Designing New Jersey*, 80 p.
- Oregon Department of Land Conservation and Development (1999) *Urban Growth Boundaries, in Community Building Sourcebook, Portland, Oregon.*
- Puget Sound Regional Council (1999) *Creating Transit Station Communities in the Central Puget Sound Region*, 129 p.
- Société canadienne d'hypothèque et de logement (1997) *Approches traditionnelles et nouvelles en matière d'aménagement, Phase 1: Coûts de l'infrastructure*, 43 p. *Phase 2 : Revenus municipaux*, 41 p.
- Société canadienne d'hypothèque et de logement (2001) *Leçon à tirer des banlieues : conception des rues dans les quartiers résidentiels*, 41 p.
- Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (1993) *Guide d'aménagement urbain.*
- Urban Land Institute (1999) *Smart Growth : Myth and Fact*, 22 p.
- Vélo Québec (2001) *L'état du vélo au Québec en 2000*, Gouvernement du Québec, 12 p.
- Victoria Transport Policy Institute (2002) *Pedestrian and Bicycle Planning, A Guide to Best Practices*, 59 p.
- Société de transport de l'Outaouais (1990) *Les transports collectifs dans les quartiers résidentiels. Principes et techniques d'aménagement*, Deluc.
- San Diego Metropolitan Transit Development Board (1994), *Designing for transit : A manual for integrating public transportation and land development in the San Diego Metropolitan Area*, 48 p.