

RETISSER LA VILLE

[Ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun

1



EXTRAIT

version complète

www.vivreenville.org/retisser-la-ville



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

VIVRE EN VILLE

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération.

Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

Coordination

David Paradis, Directeur – Recherche, formation et accompagnement

Jeanne Robin, Directrice générale adjointe

Christian Savard, Directeur général

Recherche et rédaction

Catherine Boisclair, Conseillère – Aménagement du territoire et urbanisme

Vincent Galarneau, Conseiller – Environnement et agriculture

Thomas Gérardin, Conseiller – Législation et réglementation d'urbanisme

Xavier Mercier Méthé, Conseiller – Transports et mobilité

Illustrations

Michelle Ladd, Conseillère – Design urbain et architecture

Corsaire design édition

Graphisme

Corsaire design édition

Remerciements

L'équipe de Vivre en Ville remercie sincèrement tous les intervenants qui, au Québec, en Allemagne, aux États-Unis et en Colombie-Britannique, ont contribué d'une manière ou d'une autre à mener à bien ce projet d'envergure. Merci pour votre grande disponibilité et votre passion à transmettre vos connaissances et votre expérience.

Partenaires financiers principaux

Ce document a été réalisé dans le cadre du projet Stratégies collectivités viables, rendu possible grâce au soutien et à l'appui financier des partenaires suivants :



Partenaire du Centre québécois d'actions sur les changements climatiques

ISBN : 978-2-923263-10-6 (version imprimée)
ISBN : 978-2-923263-11-3 (PDF)

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2013

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2013

©Vivre en Ville (2013)

www.vivreenville.org

www.vivreenville.org/retisser-la-ville

Notice bibliographique recommandée

VIVRE EN VILLE (2013). *Retisser la ville: [Ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun*, coll. « Outiller le Québec », 120 p. [www.vivreenville.org]

EXTRAIT
Les reproductions à des fins d'étude privée ou de recherche sont autorisées en vertu de l'article 29 de la Loi sur le droit d'auteur. Toute autre utilisation doit faire l'objet d'une autorisation de Vivre en Ville qui détient les droits exclusifs de propriété intellectuelle sur ce document. Cette autorisation peut être obtenue en formulant une demande en écrivant un courriel à: info@vivreenville.org.

version complète
Les données contenues dans le document peuvent être citées, à condition d'en mentionner la source.

www.vivreenville.org/retisser-la-ville

Table des matières

SOMMAIRE	8
AVANT-PROPOS : PRINCIPES DES COLLECTIVITÉS VIABLES	12
CHAPITRE 1 : POUR QUI ET POURQUOI RETISSER LA VILLE ?	15
1.1 Retisser la ville : pour les décideurs du domaine municipal	17
1.2 Retisser la ville : pour répondre à des enjeux d'actualité	22
CHAPITRE 2 : CHANGER DE DIRECTION	25
2.1 Une ville éparpillée qui consolide la dépendance à la voiture	27
2.2 Réapprendre à articuler ville et transport en commun	34
CHAPITRE 3 : HUIT PIERRES D'ASSISE POUR RETISSER LA VILLE	41
3.1 Retisser la ville à l'échelle de l'agglomération	44
1 ^e pierre d'assise – Des corridors pour retisser la ville	45
2 ^e pierre d'assise – Un réseau structurant de transport en commun	51
3 ^e pierre d'assise – Une localisation stratégique des activités à rayonnement métropolitain et régional	57
4 ^e pierre d'assise – La croissance dirigée vers les corridors	61
3.2 Retisser la ville à l'échelle locale	66
5 ^e pierre d'assise – Une ville des courtes distances	67
6 ^e pierre d'assise – Des espaces publics de qualité	71
7 ^e pierre d'assise – Un coeur de quartier vivant et animé	77
8 ^e pierre d'assise – Un cadre de vie destiné à une population diversifiée	83

EXTRAIT

version complète

www.vivreenville.org/retisser-la-ville

CHAPITRE 4 : LES DÉFIS DE LA MISE EN OEUVRE	87
4.1 Arrimer les planifications	89
4.2 Oser la planification et la maîtrise d’ouvrage	92
4.3 Accroître la participation citoyenne	96
4.4 Réclamer l’appui et exiger la cohérence des paliers supérieurs de gouvernement	98
4.5 Faire preuve de vision à long terme et de détermination	99
BIBLIOGRAPHIE	101
ANNEXE 1 : AU-DELÀ DU TOD CRÉER DES MILIEUX DE VIE	105
1. Le concept TOD revu et corrigé	107
2. Le TOD confronté à la pratique	112
3. Quand le TOD déraile	114
ANNEXE 2 : BON TOD, BAD TOD	117

EXTRAIT
version complète
www.vivreenville.org/retisser-la-ville

Sommaire

Les choix d'urbanisme et d'aménagement du territoire, de même que la forme de nos milieux de vie qui en découle, sont intimement liés aux systèmes de transport. Ainsi, l'arrivée de la voiture et son acquisition par un nombre croissant de ménages a, depuis environ 60 ans, bouleversé le visage de nos villes et de nos villages, de nos quartiers, de nos rues et même de nos bâtiments. En moins d'une génération, on est passé d'un urbanisme qui favorisait la proximité à une planification basée sur une ville éclatée et l'accroissement des distances à parcourir au quotidien.

DES VILLES ÉCLATÉES

Si cette révolution a apporté certains bénéfices, elle a surtout montré ses limites quant à sa capacité à former des milieux de vie de qualité. Par ailleurs, elle entraîne une augmentation du coût des infrastructures – en particulier de transport –, la dilapidation des terres agricoles et l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, entre autres enjeux qui préoccupent les acteurs municipaux et les paliers de gouvernement supérieurs. Sur un plan plus individuel, l'augmentation des coûts de transport devient un problème pour les ménages, qui sont également touchés par les enjeux de sécurité, de santé et de qualité de vie liés à la place prépondérante qu'a prise l'automobile dans nos milieux de vie.

Devant ce constat d'échec relatif des pratiques d'aménagement et d'urbanisme des dernières décennies, il apparaît indispensable de revoir notre façon de « faire la ville ». Cette révision devra porter tant sur l'échelle de l'agglomération que sur l'échelle locale. Éparpillées autour de réseaux routiers tentaculaires, dévorant les milieux naturels, de plus en plus étalées et de moins en moins cohérentes, nos agglomérations sont devenues le contraire de collectivités viables. Nos quartiers, eux, ne sont plus des milieux de vie, mais trop souvent de simples développements résidentiels : dépourvus de services de proximité et même d'espaces publics, déconnectés les uns des autres, ils obligent leurs habitants à parcourir de longues distances, au prix d'importants détours, dans des milieux, qui plus est, hostiles aux piétons.

Il est devenu nécessaire de retisser la ville, à l'échelle de l'agglomération comme à celle du quartier, en [ré]articulant l'urbanisation, la densification et le transport en commun.

CHANGER DE DIRECTION

Plusieurs collectivités et acteurs québécois ont commencé à entreprendre le virage vers une intégration de l'aménagement du territoire et de la planification du transport en commun. Les plans de mobilité durable, les plans métropolitains d'aménagement et de développement, les projets d'écoquartiers, les schémas d'aménagement, font, de plus en plus, référence à cet arrimage nécessaire pour changer les comportements de déplacement.

Ce début de prise de conscience reste toutefois timide et, surtout, peu porteur de résultats. La lecture des documents municipaux et l'observation des projets sur le terrain montrent une planification et des actions insuffisantes. Pourtant, les objectifs visés réclament des actions d'envergure ! Favoriser le retour des familles en ville, doubler les parts modales des transports collectifs et actifs, ne se fera pas au travers de quelques projets isolés – ni avec de bonnes intentions, toujours doublées de la secrète mais ferme volonté de ménager la chèvre et le chou.

Le virage nécessaire ne se limite pas à une simple amélioration de la desserte de transport en commun, ni à l'augmentation des densités aux abords des stations. C'est à une révolution dans la façon de penser la ville que sont invités les décideurs et les acteurs en aménagement. Pour retisser la ville, le transport en commun doit devenir l'élément central des corridors et des quartiers. Il doit devenir le mode de transport principal, celui par lequel on juge de la facilité d'accès à un quartier ou à un équipement. Les corridors et les quartiers doivent se structurer autour de ce service essentiel, dont la mise en place doit être réalisée avant même l'arrivée du premier résident.

EXTRAIT

version complète

www.vivreenville.org/retisser-la-ville

Cette vision n'est pas facile à mettre en application. Elle commande en effet un changement majeur dans les façons de faire d'une multitude d'acteurs publics et privés. À travers cette publication, Vivre en Ville apporte sa contribution à la réflexion en vue d'outiller les décideurs et les professionnels des collectivités québécoises.

UNE APPROCHE VALABLE POUR TOUTES LES COLLECTIVITÉS QUÉBÉCOISES

Retisser la ville s'adresse en premier lieu aux acteurs municipaux. Réarticuler ville et transport en commun est un enjeu pour toutes les collectivités québécoises, quelle que soit leur taille, qu'elles disposent d'un réseau de transport en commun, envisagent de s'en doter ou souhaitent simplement aménager des milieux de vie de qualité.

Outre le bagage de connaissances en matière d'aménagement, d'urbanisme et de transports accumulé par Vivre en Ville au cours des 15 dernières années, la stratégie présentée ici est issue de plusieurs activités :

- l'étude de documents de planification, d'expériences et de projets pilotes québécois ;
- différentes missions d'étude et de recherche effectuées récemment au Canada, aux États-Unis et en Allemagne ;
- l'examen approfondi de cinq quartiers conçus selon les principes du *transit-oriented-development*, qui sont présentés dans le document « Retisser la ville : Leçons de cinq expériences de *transit-oriented-development* ».

Cette réflexion a révélé l'importance de miser d'abord sur l'existant et de travailler à deux échelles, celle du quartier et celle de l'agglomération.

NOTRE CONTRIBUTION : HUIT PIERRES D'ASSISE POUR RETISSER LA VILLE

La contribution centrale de Vivre en Ville repose sur l'identification de huit pierres d'assise pour retisser la ville, quatre à l'échelle de l'agglomération et quatre à l'échelle du quartier.

À l'échelle de l'agglomération, réarticuler urbanisation, densification et transport en commun passe par quatre éléments :

1- Des corridors pour retisser la ville

La réarticulation de l'urbanisation, de la densification et du transport en commun passe d'abord par l'identification de corridors. Reliant les centralités et les diverses concentrations résidentielles et d'activités, ces corridors se dessinent le long des voies primaires et secondaires. Desservis par un réseau structurant de transport en commun ou ayant vocation à l'être, ils présentent un bon potentiel de consolidation.

2- Des réseaux structurants de transport en commun

Une fois identifiés les corridors, il importe de s'assurer de la qualité de leur desserte par le transport en commun (fréquence, confort, rapidité, capacité). Cette desserte doit être de nature structurante et s'appuyer en priorité sur les corridors identifiés, sans oublier les secteurs périphériques aux corridors.

3- Une localisation stratégique des activités à rayonnement métropolitain et régional

Les activités à rayonnement métropolitain et régional devraient venir renforcer, et non affaiblir, l'articulation de la ville et du transport en commun. Leur bonne localisation repose sur l'identification des centralités à consolider et la définition d'emplacements préférentiels selon le type d'activité.

4- La croissance dirigée vers les corridors

Concentrer la majorité, si ce n'est la totalité, de la croissance démographique dans les corridors identifiés selon la première pierre d'assise est essentiel au succès de l'articulation entre urbanisation, densification et transport en commun. Cela passe d'abord par une évaluation du potentiel d'accueil de ces corridors et par leur aménagement adéquat.

À l'échelle du quartier, réarticuler urbanisation, densification et transport en commun passe par quatre éléments :

5- Une ville des courtes distances

Pour favoriser l'utilisation du transport en commun pour les longs déplacements, les interventions à l'échelle de l'agglomération doivent s'accompagner, à l'échelle locale, d'une conception des milieux de vie qui assure la proximité des commerces et services du quotidien. Cette proximité est assurée conjointement par la mixité des activités, la densité résidentielle, la compacité du bâti et la perméabilité de la trame urbaine.

EXTRAIT
version complète

www.vivreenville.org/retisser-la-ville

6- Des espaces publics favorable aux piétons

Au-delà des milieux de vie fonctionnels, il importe de développer des milieux de vie agréables. Cet enjeu est notamment soutenu par la création et l'aménagement d'espaces publics de qualité, qu'il s'agisse de rues, de places ou des abords des stations de transport en commun.

7- Un cœur de quartier vivant et animé

Un milieu de vie complet doit aussi être animé, ce qui suppose une certaine organisation interne et notamment la présence d'un cœur de quartier. Pour que celui-ci soit vivant et animé, deux éléments majeurs sont à prendre en compte : la concentration des services et la localisation de la station de transport en commun, ainsi que son aménagement.

8- Un cadre de vie destiné à une population diversifiée

Toutes les catégories de population devraient pouvoir bénéficier de la qualité de vie qu'offrent les milieux de vie conçus selon les sept autres pierres d'assise. Pour s'assurer que les quartiers favorisent la mixité sociale et répondent aux besoins d'une population diversifiée, il est nécessaire d'y planifier des types d'habitation variés et d'assurer la présence de logement abordable.

En plus des lignes directrices décrites dans les pierres d'assise, le succès de la stratégie suppose de relever les défis qui ne manqueront pas de se poser à l'occasion de sa mise en œuvre.

CINQ DÉFIS À RELEVER POUR DES RÉSULTATS SUBSTANTIELS

Retisser la ville exige de revoir les pratiques dans plusieurs domaines qui touchent l'aménagement du territoire. Bien que la mise en œuvre relève du cas par cas, les projets analysés font ressortir cinq conditions principales au succès de la stratégie.

(1) Arrimer les planifications

Que ce soit entre les services d'une même organisation ou entre organisations, arrimer les différentes planifications est essentiel à la cohérence des actions, notamment à l'échelle de l'agglomération.

(2) Oser la planification et la maîtrise d'ouvrage

Les municipalités sont appelées à utiliser les outils d'urbanisme à leur plein potentiel et à jouer un rôle proactif dans la création de quartiers complets.

(3) Accroître la participation citoyenne

Comme toute transformation urbaine, les projets associés à cette planification susciteront aussi bien l'intérêt que les appréhensions de la population. L'acceptabilité, voire l'adhésion sociale, pourront émerger d'un processus clair, transparent et stable, où les citoyens seront engagés le plus tôt possible.

(4) Réclamer l'appui et exiger la cohérence des paliers supérieurs de gouvernement

Autant à Québec qu'à Ottawa, le cadre législatif, les pratiques gouvernementales et les choix budgétaires doivent être cohérents avec l'objectif, commun aux divers paliers, de retisser la ville.

(5) Faire preuve de vision à long terme et de détermination

Une fois les stratégies inscrites dans les documents de planification et les pratiques des divers acteurs, les décideurs devront faire preuve de patience et de détermination pour mettre en œuvre leur vision.

Faire des réseaux structurants de transport en commun le nouveau vecteur du retissage de la ville ne se fera pas du jour au lendemain. Au gré des opportunités et des gestes tant politiques qu'administratifs des municipalités et de leurs partenaires, cette stratégie a pourtant la capacité de transformer le visage de nos milieux de vie, aussi sûrement que l'a fait, en son temps, le développement des réseaux autoroutiers urbains.

ÉVALUER LES RÉSULTATS ET NON LES INTENTIONS

Les actions prises par les décideurs en vue d'arrimer ville et transport en commun devront être jugées sur les résultats obtenus, et non sur les intentions de départ.

L'étude de cas concrets (voir document « Retisser la ville : Leçons de cinq expériences de *transit-oriented-development* ») enseigne que l'inclusion d'une série de critères de conception apparemment positifs ne garantit pas, à elle seule, l'atteinte des objectifs visés. Il ne suffit pas, par exemple, de prévoir une mixité et une densité suffisantes, ni même d'ajouter aux projets des trottoirs et une bonne desserte de transport en commun. Ces éléments doivent être finement intégrés à un plan d'ensemble cohérent pour atteindre des résultats concrets.

Mieux que les principes fixés, mieux que le milieu créé, ce sont, au final, les modes de vie véritablement adoptés par les résidents du secteur qui feront foi du succès du projet.

EXTRAIT

version complète

www.vivreenville.org/retisser-la-ville



POUR QUI
ET POURQUOI
RETISSER LA VILLE?



EXTRAIT

version complète

www.vivreenville.org/retisser-la-ville



EXTRAIT

version complète

www.vivreenville.org/retisser-la-ville

Pour qui et pourquoi *Retisser la ville* ?

Ce document s'adresse aux élus, aux fonctionnaires, aux promoteurs, aux transporteurs qui interviennent dans le domaine municipal au Québec. Les collectivités québécoises, les grandes comme les plus petites, font aujourd'hui face à des défis complexes en matière d'urbanisme et de transport. Relever ces défis est indispensable pour répondre à divers enjeux, actuels et pressants, d'ordre économique, social et environnemental. L'intégration de l'urbanisme et de la planification du transport en commun apparaît comme une pièce maîtresse en vue de retisser la ville pour que chaque ménage québécois profite d'un milieu de vie de qualité.

1.1 RETISSER LA VILLE : POUR LES DÉCIDEURS DU DOMAINE MUNICIPAL

Les choix d'urbanisme et d'aménagement du territoire, de même que la forme de nos milieux de vie qui en découle, sont intimement liés aux systèmes de transport. Ainsi, l'arrivée de la voiture et son acquisition par un nombre croissant de ménages a, depuis environ 60 ans, bouleversé le visage de nos villes et de nos villages, de nos quartiers, de nos rues et même de nos bâtiments. En moins d'une génération, on est passé d'un urbanisme qui favorisait la proximité à une planification basée sur la ségrégation des activités et l'accroissement des distances à parcourir au quotidien.

Si cette révolution a apporté son lot de bénéfices, elle se révèle surtout, à l'usage, impossible à soutenir à long terme. Le coût croissant des infrastructures – en particulier de transport –, la dilapidation des terres agricoles, l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre préoccupent les acteurs municipaux comme les ministères de gouvernement supérieurs. Sur un plan plus individuel, l'augmentation des coûts de transport devient un problème pour les ménages, qui sont également touchés par les enjeux de sécurité, de santé et de qualité de vie liés à la place prépondérante qu'a prise l'automobile dans nos milieux de vie.

Devant ce constat d'échec relatif des pratiques d'aménagement et d'urbanisme des dernières décennies, il apparaît indispensable de revoir notre façon de « faire la ville ». Sans en revenir aux quartiers ouvriers du début du siècle, il est nécessaire de tirer les enseignements des résultats fâcheux du mode de développement urbain fondé sur le recours massif aux déplacements motorisés individuels. Réarticuler l'urbanisation, la densification et le transport en commun est l'une des stratégies – dont la déclinaison la plus connue est le *transit-oriented development* ou TOD – qui peuvent concourir au développement de collectivités viables.

Bien que faisant relativement consensus, cette vision n'est pas facile à mettre en application. Elle commande en effet un changement majeur dans les façons de faire d'une multitude d'acteurs publics et privés. À travers cette publication, *Vivre en Ville* apporte sa contribution à la réflexion en vue d'outiller les décideurs et les professionnels des collectivités québécoises.

Une approche pour toutes les collectivités québécoises

Réarticuler ville et transport en commun est un enjeu pour toutes les collectivités québécoises, quelle que soit leur taille. Bonne illustration de cette approche, le *family-oriented development* (FOD), par exemple, intéressera les collectivités, grandes comme petites, qui cherchent à attirer les familles (Center for Transit-Oriented Development, 2012).

Retisser la ville s'adresse en premier lieu aux acteurs municipaux. Qu'ils soient en cours de révision de leur schéma d'aménagement ou de leur plan d'urbanisme, qu'ils s'affairent à mettre en oeuvre un plan métropolitain d'aménagement et de développement, un plan de mobilité durable ou une politique familiale, les huit pierres d'assise présentées dans le chapitre 3 détaillent des lignes directrices qui seront utiles à leur réflexion.

Ce document n'est pas un guide technique sur l'aménagement de quartiers modèles. Il dépasse l'échelle du quartier, parce que tout quartier doit d'abord s'intégrer à la trame d'une agglomération. Au-delà des principes d'aménagement, il insiste aussi sur l'importance de faire des choix conséquents avec les objectifs fixés et les besoins identifiés en concertation entre la population et les décideurs.

Sa lecture pourrait être un prérequis pour tous ceux qui envisagent de concevoir leur ville au moyen de projets de *transit-oriented development* (TOD), ou à travers la consolidation du tissu urbain autour des pôles (centralités et concentrations d'activités), des noyaux périurbains et des axes structurants, le renforcement des coeurs villageois, etc.

Retisser la ville met en relation urbanisation, densification et transport en commun, en vue de concevoir des villes où il soit possible de se déplacer sans voiture, pour une majorité de déplacements. Il met surtout de l'avant ce qui devrait être la finalité de la planification en urbanisme et en aménagement du territoire: concevoir des milieux de vie complets, économes en ressources, qui répondent aux besoins variés de leurs résidents, sont favorables à leur santé et assurent leur qualité de vie: des collectivités viables.

Une stratégie pertinente, même en l'absence de transport en commun

Même une collectivité qui ne dispose pas de réseau de transport en commun peut tirer profit de la stratégie présentée ici. Elle permettra à une collectivité prévoyant de se doter d'un réseau de transport en commun à moyen ou long terme de préparer encore plus efficacement le terrain à la venue de ce dernier. Pour les collectivités qui ne peuvent espérer être desservies par un tel réseau, elles en sortiront tout de même gagnantes en créant un milieu de vie à échelle humaine.

En l'absence de réseau de transport en commun, les efforts devraient être concentrés sur la mise en place de milieux de vie privilégiant les déplacements actifs. On parle alors de *pedestrian-oriented development* (POD). Ils devront aussi prévoir l'intégration de certains modes de transport collectif pouvant pallier l'absence de transport en commun: taxi-bus, taxi, autopartage, etc.

Figures 1.1.a-b KING FARM ET KENTLANDS (MARYLAND), DES QUARTIERS DE TYPE POD

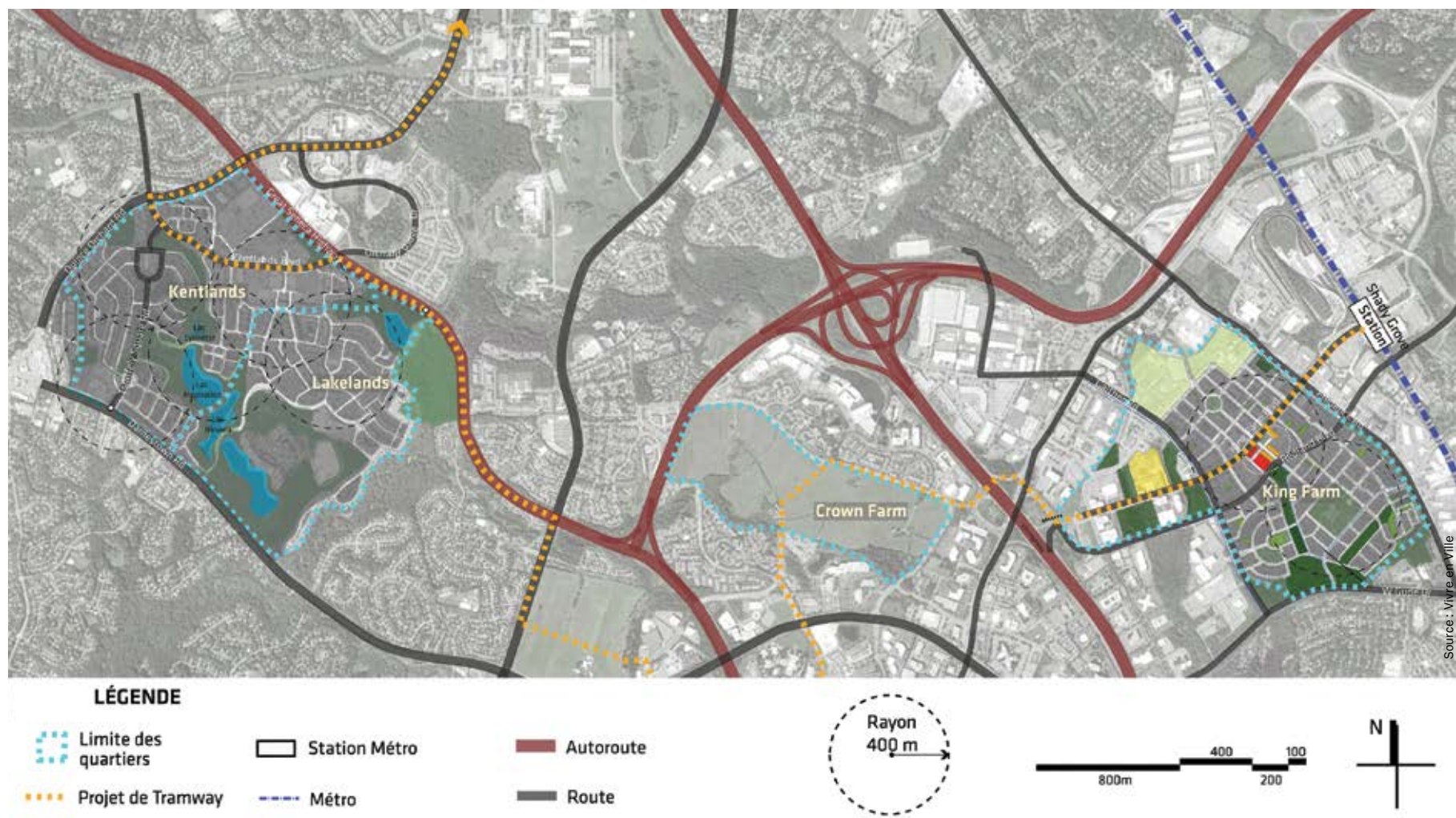


Source: Vivre en Ville



Source: Vivre en Ville

Figure 1.1.c LE CORRIDOR CITIES TRANSITWAY: LE TRAMWAY POUR RETISSER LE MONTGOMERY COUNTY (MARYLAND)



EXTRAIT
 version complète

Le *Corridor Cities Transitway* est un projet de tramway destiné à relier la station Shady Grove du Metrorail de la région métropolitaine de Washington D.C. à différents quartiers du Montgomery County. Parmi eux, on trouve Kentlands et Lakelands dans la Ville de Gaithersburg ainsi que King Farm dans la ville de Rockville. Ces quartiers, même s'ils se situent de 40 à 45 km du centre-ville de Washington D.C., sont conçus selon les principes du *pedestrian-oriented development* en attendant d'être desservis par un réseau structurant de transport en commun.

www.vivreenville.org/retisser-la-ville

GLOSSAIRE

TRANSPORT EN COMMUN ET TRANSPORT COLLECTIF

Les termes transport collectif et transport en commun ne sont pas interchangeables. En effet, transport collectif désigne une réalité plus large.

Transport en commun :

Système de transport mis à la disposition du public dans les centres urbains et qui met en oeuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes, et dont la tarification, les horaires et les trajets sont planifiés et connus à l'avance. Le transport en commun est habituellement assuré par l'autobus, le métro, le tramway et le train de banlieue.

Transport collectif :

Ensemble des modes de transport mettant en oeuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes. (GDT, dans MAMROT, 2011)

Source : OQLF, dans Boucher et Fontaine, 2011

PEDESTRIAN-ORIENTED DEVELOPMENT

Le *pedestrian-oriented development* (POD) vise à concevoir un quartier de façon à ce que les déplacements piétonniers y soient privilégiés. Comme pour le *transit-oriented development* (TOD), la proximité (par la compacité bâtie et la mixité des activités) et la qualité du réseau d'espaces publics sont des aspects essentiels du concept. On peut voir dans le POD un TOD en attente d'une desserte structurante de transport en commun. Le concept de *pedestrian pocket*, également développé par Peter Calthorpe, illustre d'ailleurs la proximité des deux idées. Au final, un TOD qui ne serait pas un POD aurait peu de chance d'atteindre les résultats escomptés.

Source : Vivre en Ville

Des orientations déterminantes à l'échelle des agglomérations

L'échelle métropolitaine de planification vient d'être créée au Québec. Les Plans métropolitains d'aménagement et de développement (PMAD) de Québec et de Montréal mettent à l'honneur l'articulation entre la ville et le transport en commun pour affronter les enjeux actuels des métropoles.

Ainsi, la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) a choisi de concentrer entre 40 % et 60 % de la croissance à l'intérieur de pôles métropolitains et le long d'axes structurants (CMQ, 2011, p.37). La plupart de ces territoires devront être desservis par au moins une ligne de transport en commun à haut niveau de service, c'est-à-dire un parcours dont l'intervalle entre les passages n'excède pas 15 minutes. Ils regrouperont les activités et les équipements « les plus structurants en fonction de leur rayonnement » (CMQ, 2011, p.13). La CMQ souhaite doubler la part modale du transport en commun sur son territoire d'ici 2031, pour atteindre 20 % des déplacements journaliers.

Pour sa part, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) souhaite augmenter la part modale du transport en commun à 35 % en période de pointe du matin d'ici 2031 (CMM, 2012, p.46). Pour y parvenir, la CMM souhaite concentrer au moins 40 % des nouveaux ménages à l'intérieur d'aires conçues selon les principes du *transit-oriented development*. Ces aires TOD sont localisées « aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant » (CMM, 2012, p. 80), lequel est principalement constitué du métro et du train de banlieue. En dehors des aires TOD, la CMM propose des cibles de densité pour « optimiser le développement urbain » (CMM, 2011, p.96).

Les moyens retenus par les PMAD, notamment les TOD et les pôles et axes structurants, sont une façon de prioriser des territoires. Cette priorisation est en effet la première chose à faire, puisqu'il faut concentrer les ménages à proximité des centralités existantes, et ce pour que le réseau de transport en commun soit réellement structurant en desservant une majorité de ménages d'une région métropolitaine. Cette priorisation, cependant, ne doit pas faire oublier que lier urbanisation, densification et transport en commun est un objectif pour l'ensemble du territoire et doit se refléter dans toutes les décisions. La CMM appelle ces autres quartiers les aires « hors-TOD », et les deux communautés métropolitaines se donnent aussi des objectifs de consolidation de ces zones.

D'autres agglomérations importantes du Québec ne sont pas en reste. La Ville de Sherbrooke s'est lancée dans une double démarche afin d'assurer la durabilité de son urbanisation. À la révision du Schéma d'aménagement et de développement (SAD) réalisée en 2012 s'est ajouté un Plan de mobilité durable. On y détermine trois axes structurants de transport collectif et des pôles privilégiés pour orienter la croissance des activités urbaines. Ces orientations en matière d'urbanisation et de mobilité visent notamment à assurer l'augmentation de la part modale des transports durables.

La Ville de Gatineau revoit également son Schéma d'aménagement et de développement (SAD) et fait une large place à la mobilité durable dans le cadre de sa réflexion. Certains scénarios envisagés visent à orienter le déploiement urbain à proximité du transport collectif. Le corridor du Rapibus (bus à haut niveau de service) est identifié comme un axe important de consolidation.



CHANGER DE DIRECTION



EXTRAIT

version complète

www.vivreenville.org/retisser-la-ville



EXTRAIT

version complète

www.vivreenville.org/retisser-la-ville

2.2 RÉAPPRENDRE À ARTICULER VILLE ET TRANSPORT EN COMMUN

Une approche qui ne date pas d'hier

Malgré le constat qu'à l'échelle de l'agglomération, les villes sont aujourd'hui étalées et largement dépendantes de l'automobile, il demeure des secteurs de ces mêmes villes qui sont fortement articulés au transport en commun. En effet, bien que l'automobile se soit vu accorder une place privilégiée dans les villes contemporaines, il s'agit là d'un phénomène relativement récent de l'histoire. Marier transport en commun et urbanisation n'est pas novateur : il s'agit d'une approche qui a été largement appliquée lors de l'apparition des premiers modes de transport en commun au milieu du XIX^e siècle et ces secteurs sont toujours ceux où les parts modales des transports collectifs et actifs sont les plus importantes. Il est donc intéressant de se pencher sur ces expériences et de voir ce qui peut en être retiré.

Les résultats les plus probants de cette pratique sont probablement les *streetcar suburbs*, ces banlieues nées de l'expansion rapide des réseaux de tramways en périphérie immédiate des centres-villes. Ces quartiers denses, complets, à échelle humaine et dont les constructions sont généralement de très bonne qualité, ont été mis en place du début du XX^e siècle jusqu'aux années 1940 et 1950, c'est-à-dire jusqu'au démantèlement des derniers réseaux de tramways. Ces réseaux de transport en commun étaient alors mis en place par des compagnies privées qui assuraient ainsi la desserte de leurs propres projets immobiliers, ce qui se répercutait par une augmentation de la valeur de ces quartiers, et permettait à ces promoteurs d'obtenir un retour intéressant sur leurs investissements en matière d'infrastructures.

Des villes se sont aussi déployées autour de gares ferroviaires, comme c'est le cas de la cité-jardin de Ville Mont-Royal créée en 1910. Dans ce cas, la liaison directe au centre-ville dont bénéficie le site apparaît un facteur déterminant dans le succès et la rapidité de mise en oeuvre du projet.

Des quartiers de qualité qui résistent à l'épreuve du temps

Bien que les réseaux de transport en commun à l'origine des *streetcar suburbs* soient désormais démantelés (cf. annexe 1) et que l'automobile y ait été introduite massivement, ces quartiers conservent encore aujourd'hui des qualités qui les distinguent de ceux qui leur ont succédé. On y retrouve, par exemple, une trame de rues très perméable pour les déplacements actifs et le transport en commun, une concentration marquée de commerces et de services de proximité, un cadre bâti compact notamment grâce à la mitoyenneté des bâtiments, ainsi que des types d'habitations compactes (duplex, triplex, quadruplex, conciergeries) qui assurent d'atteindre une densité résidentielle moyenne à élevée sans compromettre en retour la qualité des espaces privés.

Les qualités de ces quartiers contribuent aujourd'hui à ce que leurs résidents marchent et utilisent le transport en commun davantage que ceux des banlieues plus récentes. C'est notamment le cas des résidents des quartiers Limoilou, Montcalm et Saint-Sacrement à Québec, Verdun et Rosemont à Montréal, ainsi que du Vieux-Longueuil. Certes, chacun de ces quartiers bénéficie d'une proximité appréciable du centre-ville, mais cela n'explique pas entièrement les différences observées en matière de déplacements. Si c'était le cas, les résidents des quartiers pavillonnaires voisins, situés à une distance équivalente du centre-ville, adopteraient des habitudes de déplacement similaires. Or, ce n'est pas le cas.

Bien qu'ils relèvent d'une autre époque, les *streetcar suburbs* témoignent du fait qu'une conception initiale favorable au transport en commun et aux déplacements actifs est déterminante dans le recours à long terme aux modes de transport durables. Elle soutient, à travers le temps, le développement d'une offre substantielle de transport en commun et d'infrastructures adaptées aux piétons. Cela contribue à multiplier les options en matière de mobilité, ce qui rend les résidents de ces quartiers moins dépendants de la voiture, comme en témoignent les parts modales de chacun de ces quartiers.

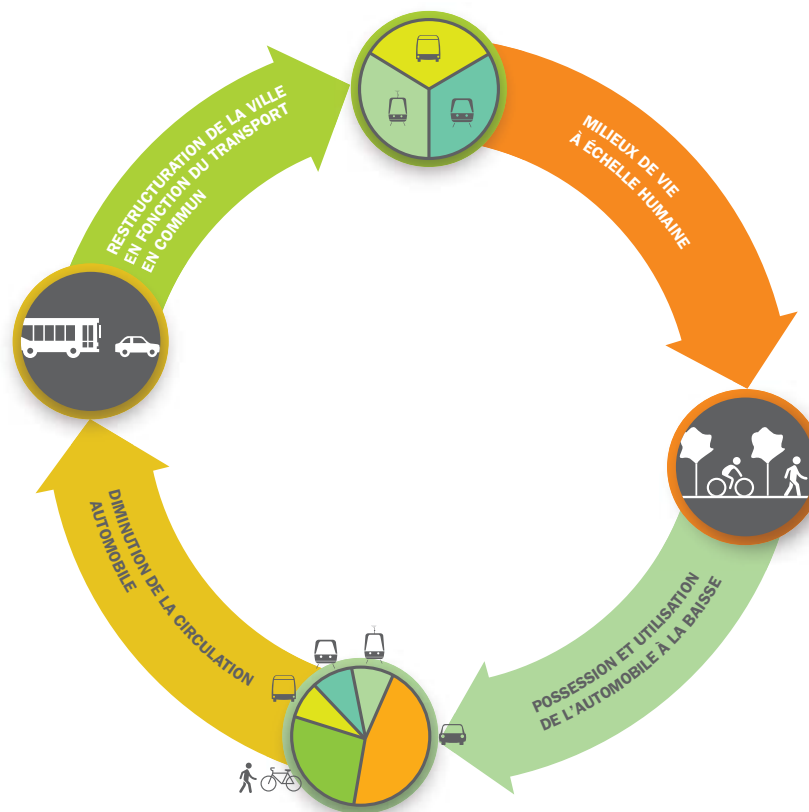
AU-DELÀ DE LA GESTION DE LA CONGESTION

Réarticuler ville et transport en commun, ce n'est pas offrir une desserte performante de transport en commun aux heures de pointe dans le but de désengorger les réseaux autoroutiers urbains. Cette approche est peu efficace pour influencer les choix de transport : c'est toute la journée, vers des destinations variées, que la population a besoin de se déplacer. La desserte d'heure de pointe pour des secteurs éloignés et peu denses implique des investissements coûteux, pour un bénéfice limité en matière de qualité de vie. Pour modifier en profondeur les comportements de mobilité, il est nécessaire de concevoir des milieux de vie où la majorité des activités soit accessible en transport en commun, à pied ou à vélo.

Figure 2.2.a LE CERCLE VERTUEUX DU TRANSPORT EN COMMUN

- Resserrement des périmètres d'urbanisation et bonne localisation à l'échelle métropolitaine des principales activités génératrices de déplacements
- Investissements pour développer les transports collectifs et actifs
- Urbanisation structurée en fonction des déplacements actifs et de la proximité au transport en commun structurant

- Réallocation de l'espace public et du réseau viaire en vue d'un partage plus équilibré entre les usagers des différents modes de transports
- Diminution des nuisances de la congestion routière
- Diminution des besoins en infrastructures routières
- Fonds disponibles pour le développement des transports collectifs et actifs



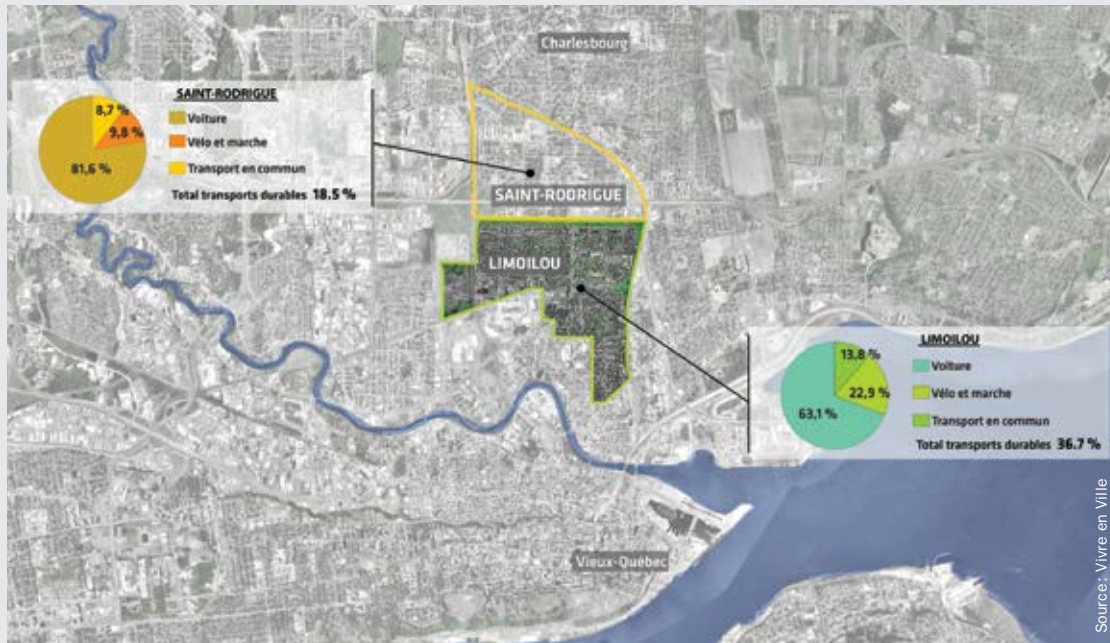
- Proximité des services :
Cadre de vie compact
Plus grande mixité verticale et horizontale des activités
Perméabilité de la trame urbaine pour les déplacements actifs et collectifs
- Environnement urbain favorable aux transports actifs
- Accroissement de la compétitivité des modes collectifs et actifs

- Diminution du nombre d'automobiles
- Diminution de la motorisation des déplacements
- Réduction des distances parcourues en voiture
- Réduction de la part des déplacements effectués en voitures au profit de ceux effectués en transports collectifs et actifs

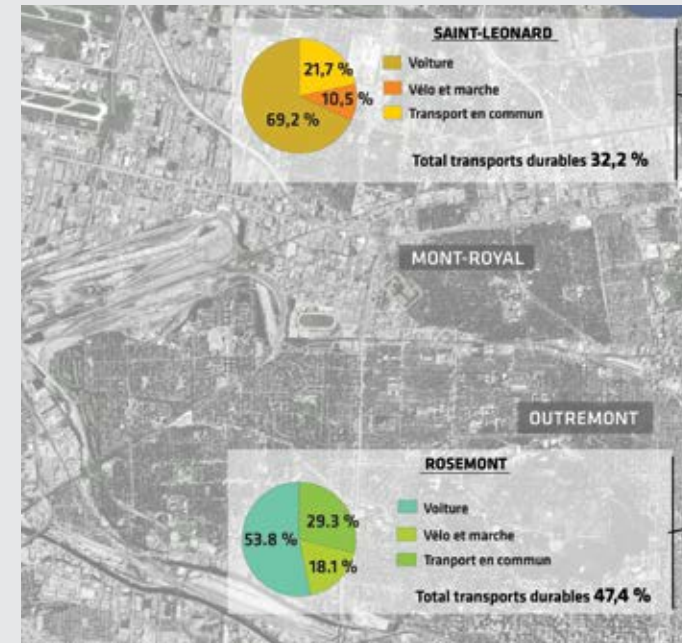
EXTRAIT

Restructurer la ville en fonction du transport en commun permet d'enclencher un cercle vertueux. Le resserrement des périmètres d'urbanisation et un aménagement du territoire structuré en fonction des déplacements collectifs et actifs réduisent l'usage et la possession d'automobiles. La demande pour des environnements urbains favorables aux transports collectifs et actifs croît alors de façon significative. La création de milieux de vie à échelle humaine accroît la compétitivité des modes de déplacement autres que l'automobile, diminuant le débit de circulation et les besoins en stationnement. De l'espace est ainsi libéré pour reconstruire la ville sur elle-même et maintenir les périmètres d'urbanisation restreints : le cercle vertueux est enclenché.

Figures 2.2.b-d LE QUARTIER LIMOILOU, QUÉBEC

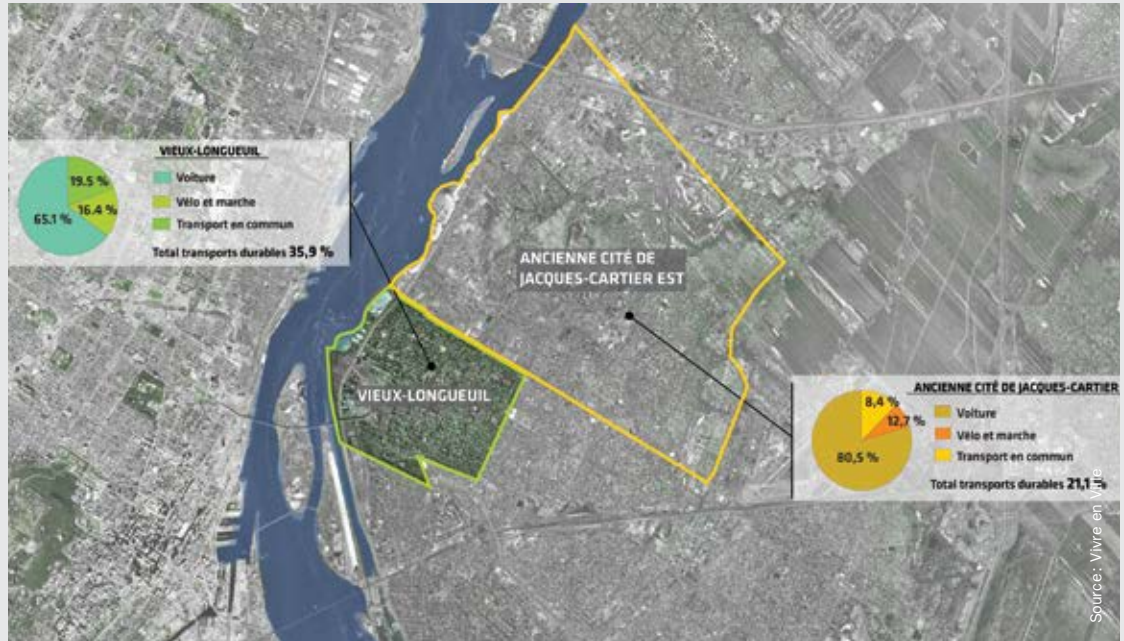


Figures 2.2.e-g LE QUARTIER ROSEMONT, MONTRÉAL



EXTRAIT
version complète

Figures 2.2.h-j LE QUARTIER VIEUX-LONGUEUIL, LONGUEUIL



Le défi de la ville contemporaine

Le projet de réarticuler la ville au transport en commun ne demande en rien de revenir en arrière et de reproduire la ville d'autrefois. L'exemple des *streetcar suburbs* sert plutôt à illustrer qu'il serait tout à l'avantage des municipalités québécoises de réapprendre, dans un contexte contemporain, à articuler urbanisation et transport en commun afin de redonner à la ville les qualités qu'on apprécie le plus de ses quartiers anciens et de rendre à nouveau possibles des modes de vie moins dépendants de l'automobile.

En effet, les quartiers conçus comme des *streetcar suburbs* sont, de nos jours, réputés pour la qualité de vie qu'ils offrent à leurs occupants, qu'ils soient résidents, étudiants, travailleurs ou visiteurs. Leur desserte en transport en commun est certes fondamentale, mais n'est qu'un des éléments qui contribuent à la qualité de vie de ces milieux. De même, mieux desservir en transport en commun les quartiers existants ne suffira pas à conduire la population à opérer un important transfert modal en faveur des déplacements actifs et collectifs. Les quartiers desservis doivent également être restructurés pour assurer l'efficacité de cette desserte et faciliter les déplacements actifs. En ce sens, les étiquettes de «TOD» ou d'«écoquartiers», pour ne nommer que celles-là, ne sont en rien garanties du succès des projets immobiliers auxquels on les accole. Il importe donc de dépasser l'argument publicitaire et de prendre les moyens qui s'imposent pour opérer un réel virage en matière d'urbanisme et de transport.

Les quartiers considérés les plus novateurs du Canada, des États-Unis et de l'Europe ont tous été rendus possibles en permettant aux transports en commun et aux équipements piétons de jouer un rôle de premier plan dans la structuration de l'urbanisation. La voiture est toujours présente dans ces quartiers mais se voit attribuer une place de moindre importance en matière d'espace occupé et de priorité accordée par rapport aux modes de transport collectifs et actifs.

Figures 2.2.k-p LES QUARTIERS CONTEMPORAINS ARTICULÉS AU TRANSPORT EN COMMUN



DIVISION 43, PORTLAND, OREGON



MÜHLENVIERTEL, TÜBINGEN, ALLEMAGNE



SCHARNHAUSER PARK, OSTFILDERN (STUTT GART), ALLEMAGNE



RIESELFELD, FREIBURG IM BREISGAU, ALLEMAGNE



EXTRAIT
version complète

www.vivreenville.org/retisser-la-ville

Au-delà du TOD : un urbanisme qui articule ville et transport en commun

La nécessité de changer de direction pour articuler à nouveau urbanisation et transport est mise de l'avant par un nombre croissant de collectivités québécoises, notamment dans le cadre de documents de planification et de plans de mobilité durable. Pour que cette prise de conscience se transforme en succès sur le terrain, deux prérequis sont essentiels à établir :

La volonté de créer de réels milieux de vie, en dépassant l'idée d'ensemble immobilier pour concevoir des quartiers complets, conviviaux et animés, où il est possible de réaliser la plupart des activités quotidiennes. En effet, la présence d'équipements de transport ne suffit pas pour que les résidents d'une ville ou d'un quartier adoptent des comportements différents en matière de mobilité. La forme urbaine à l'échelle du quartier est, en ce sens, cruciale.

La nature structurante des réseaux de transport en commun, caractérisée par la qualité de la desserte – fréquence, capacité, amplitude horaire, destinations accessibles, etc. – et par le positionnement stratégique des parcours et des stations. Pour influencer la forme urbaine et les comportements de mobilité, un haut niveau de service est nécessaire. C'est à l'échelle de l'agglomération que l'articulation entre urbanisation et transport en commun peut permettre le renforcement de réseaux structurants de transport en commun.

Ces deux prérequis conduisent à considérer deux échelles d'intervention essentielles pour retisser la ville à l'aide du transport en commun : échelle de l'agglomération et échelle locale. Le chapitre suivant détaille, à ces deux échelles, huit pierres d'assise fondamentales pour réarticuler urbanisation, densification et transport en commun.

Figures 2.2.q-s DU TRANSPORT EN COMMUN SUR RAILS ADAPTÉ AU MILIEU



GLOSSAIRE

TRAIN DE BANLIEUE, MÉTRO, TRAMWAY ET TRAIN LÉGER

Le train de banlieue, le métro, le tramway et le train léger sont tous des modes de transport en commun ferroviaire. Le train de banlieue est un véhicule de passagers de type « lourd » tiré par une locomotive qui circule sur des voies ferrées conventionnelles. Il assure les déplacements à l'échelle métropolitaine, entre un centre-ville et ses banlieues, principalement à l'heure de pointe pour les déplacements domicile-travail. Le métro circule plutôt sur un réseau de voies en site propre intégral, dans les parties les plus densément bâties de l'agglomération, ce qui conduit à la mise en place d'un tracé généralement en souterrain ou encore aérien dans le but d'éviter les interférences avec les autres réseaux de transport. Le tramway et le train léger sont quant à eux deux modes de transport en commun sur rails autopulsés, c'est-à-dire sans locomotive. Le tramway, généralement conçu pour desservir les milieux urbains, circule sur des rails mis en place à ses propres fins à même la rue ou en site propre. Pour sa part, le train léger peut circuler, dans un seul et même parcours, sur des rails conventionnels en banlieue, où il sert de métro de surface ou aérien, puis sur des rails d'un tramway de centre-ville. Il permet d'offrir une capacité de transport intermédiaire, se situant entre celle de l'autobus et du métro.

Source : Vivre en Ville, adapté de Vuchic (2007) et OQLF (2011).



Les choix d'urbanisme et d'aménagement du territoire sont intimement liés aux systèmes de transport. Après quelques décennies d'éparpillement des activités urbaines, la tendance est à réarticuler l'urbanisation, la densification et le transport en commun. Pour outiller les décideurs et professionnels des municipalités du Québec, Vivre en Ville propose huit pierres d'assise afin de retisser la ville et, surtout, de concevoir et consolider des milieux de vie de qualité. De l'échelle de l'agglomération à celle du quartier, ces lignes directrices s'appuient sur la documentation des meilleures pratiques, au Québec et à l'international.

À PROPOS DE VIVRE EN VILLE

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, oeuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération. Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

info@vivreenville.org | www.vivreenville.org | twitter.com/vivreenville | facebook.com/vivreenville

■ QUÉBEC

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT
FRÉDÉRIC BACK
870, avenue De Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9
T. 418.522.0011

■ MONTRÉAL

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4
T. 514.394.1125

■ GATINEAU

MAISON AUBRY
177, Promenade du Portage, 3^e étage
Gatineau (Québec) J8X 2K4
T. 819.205.2053

version complète

ISBN : 978-2-923263-10-6 (version imprimée)

ISBN : 978-2-923263-11-3 (PDF)

www.vivreenville.org/retisser-la-ville

RETISSER LA VILLE

Leçons de cinq expériences de *transit-oriented development*

2



EXTRAIT

version complète

www.vivreenville.org/retisser-la-ville



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

VIVRE EN VILLE

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération.

Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

Coordination

David Paradis, Directeur – Recherche, formation et accompagnement

Jeanne Robin, Directrice générale adjointe

Christian Savard, Directeur général

Recherche et rédaction

Catherine Boisclair, Conseillère – Aménagement du territoire et urbanisme

Vincent Galarneau, Conseiller – Environnement et agriculture

Thomas Gérardin, Conseiller – Législation et réglementation d'urbanisme

Xavier Mercier Méthé, Conseiller – Transports et mobilité

Illustrations

Michelle Ladd, Conseillère – Design urbain et architecture

Corsaire design édition

Graphisme

Corsaire design édition

Remerciements

L'équipe de Vivre en Ville remercie sincèrement tous les intervenants qui, au Québec, en Allemagne, aux États-Unis et en Colombie-Britannique, ont contribué d'une manière ou d'une autre à mener à bien ce projet d'envergure. Merci pour votre grande disponibilité et votre passion à transmettre vos connaissances et votre expérience.

Partenaires financiers principaux

Ce document a été réalisé dans le cadre du projet Stratégies collectivités viables, rendu possible grâce au soutien et à l'appui financier des partenaires suivants :



Partenaire du Centre québécois d'actions sur les changements climatiques

ISBN : 978-2-923263-12-0 (version imprimée)
ISBN : 978-2-923263-13-7 (PDF)

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2013

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2013

©Vivre en Ville (2013)

www.vivreenville.org

www.vivreenville.org/retisser-la-ville

Notice bibliographique recommandée

VIVRE EN VILLE (2013). Retisser la ville : Leçons de cinq expériences de *transit-oriented development*, coll. « Inspirer le Québec », 108 p. [www.vivreenville.org]

Les reproductions à des fins d'étude privée ou de recherche sont autorisées en vertu de l'article 29 de la Loi sur le droit d'auteur. Toute autre utilisation doit faire l'objet d'une autorisation de Vivre en Ville qui détient les droits exclusifs de propriété intellectuelle sur ce document. Cette autorisation peut être obtenue en formulant une demande en écrivant un courriel à : info@vivreenville.org.

Les données contenues dans le document peuvent être citées, à condition d'en mentionner la source.

www.vivreenville.org/retisser-la-ville

Table des matières

SOMMAIRE	8
AVANT-PROPOS : PRINCIPES DES COLLECTIVITÉS VIABLES	12
ÉTUDES DE CAS	15
1. Collingwood Village : Vancouver, Colombie-Britannique, Canada	16
2. Orenco Station : Hillsboro (Portland), Oregon, États-Unis	30
3. CityCenter Englewood : Englewood (Denver), Colorado, États-Unis	46
4. Rosslyn-Ballston : Arlington County, Virginie, États-Unis	62
5. Rieselfeld : Freiburg im Breisgau, Baden-Württemberg, Allemagne	82
BIBLIOGRAPHIE	105

EXTRAIT

version complète

www.vivreenville.org/retisser-la-ville

Sommaire

Depuis plus de 50 ans, les collectivités québécoises se développent selon un modèle d'utilisation du territoire insoutenable. Caractérisé notamment par une dépendance croissante à l'automobile, il entraîne la destruction des milieux naturels et agricoles et la dilapidation des ressources énergétiques et financières. Largement responsable de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, ce mode de développement est aussi en cause dans l'émergence des problématiques de santé liées à la sédentarité et à la mauvaise qualité de l'air. Il compromet également l'accès aux services pour les populations les plus vulnérables et affaiblit le lien social.

RETISSER LA VILLE

D'autres modèles sont pourtant possibles : aujourd'hui, la planification et la conception des rues, quartiers et agglomérations d'ici et d'ailleurs renouent avec des pratiques de développement plus viables.

Une de ces pratiques consiste à réarticuler urbanisation, densification et transport en commun. En effet, les choix d'urbanisme et d'aménagement du territoire, de même que la forme de nos milieux de vie, qui en découle, sont intimement liés aux systèmes de transport. Une des solutions aux enjeux cruciaux qui préoccupent les paliers de gouvernement supérieurs comme les acteurs municipaux consiste donc à retisser la ville à travers cette stratégie. Cette approche a le mérite de proposer une réponse intégrée qui mise, au-delà de simples choix de transport, sur le développement de milieux de vie de qualité.

Plusieurs collectivités et acteurs québécois ont commencé à entreprendre le virage vers une intégration de l'aménagement du territoire et de la planification du transport en commun. Les plans de mobilité durable, les plans métropolitains d'aménagement et de développement, les projets d'écoquartiers, les schémas d'aménagement, font, de plus en plus, référence à cet arrimage nécessaire pour changer les comportements de déplacement. Ce début de prise de conscience reste toutefois timide et encore peu porteur de résultats.

En vue d'inspirer les décideurs et les professionnels québécois du domaine municipal, à qui s'adresse en priorité ce document, Vivre en Ville a réalisé une étude approfondie de cinq quartiers conçus selon les principes du *transit-oriented-development*.

DES EXPÉRIENCES BIEN DOCUMENTÉES

Le choix de ces quartiers a été effectué de manière à refléter la diversité des cas de figure possibles, sur le plan du contexte urbain et géopolitique et des modes de transport en commun privilégiés. Nous tenions à présenter principalement des exemples nord-américains : Arlington County (Virginie), Englewood (Colorado), Hillsboro (Oregon) et Vancouver (Colombie-Britannique). Il nous paraissait cependant incontournable d'étudier au moins un cas européen, celui de Freiburg im Breisgau (Baden-Württemberg, Allemagne), particulièrement inspirant en raison de l'habile articulation qui s'effectue entre l'urbanisation, la densification et le transport en commun tant à l'échelle du quartier qu'à celle de l'agglomération.

Des villes de différentes tailles sont représentées dans cette étude de cas, de Englewood (30 000 habitants) et Hillsboro (93 000 habitants) à Vancouver (600 000 habitants), en passant par Arlington County et Freiburg im Breisgau (216 000 et 230 000 habitants). Les régions métropolitaines concernées sont plutôt semblables en termes de population (2,3 à 2,6 millions d'habitants), hormis le Grand Washington D.C., où se trouve le corridor Rosslyn-Ballston, qui regroupe 5,7 millions d'habitants.

Ces projets s'intègrent dans des contextes urbains variés. Ils ont été réalisés sur des friches urbaines (à Vancouver et Freiburg), sur les terrains d'activités commerciales en déclin (à Englewood et Arlington County) ou sur de nouveaux terrains (Portland). L'intérêt de ces cinq études de cas réside également dans la diversité des modes de transport en commun utilisés : bus, tramway, train léger (dont un aérien) et Metrorail souterrain.

EXTRAIT
version complète
www.vivreenville.org/retisser-la-ville

Chacun de ces cas a été documenté au moyen de visites de terrain, de rencontres avec des intervenants et de la consultation de diverses publications et bases de données.

Collingwood Village : Vancouver, Colombie-Britannique, Canada

Collingwood Village est un ensemble urbain dont la conception a permis la requalification d'une friche ferroviaire et industrielle connue sous le nom de Joyce Street Industrial Area. Cet ensemble, construit aux abords de la station Joyce-Collingwood de la ligne Expo du SkyTrain, se trouve à 9 km au sud-est du centre-ville de Vancouver et à 2 km du centre-ville de Burnaby : des distances qui peuvent respectivement être franchies en 12 et 3 minutes grâce au train léger.

Collingwood Village se caractérise par une haute densité bâtie, une certaine mixité d'activités ainsi qu'un important réseau d'espaces publics connectant efficacement les différentes habitations à la station Joyce-Collingwood. L'ensemble a été conçu afin d'être lié aux quartiers environnants, notamment en poursuivant la trame de rues existant au pourtour du site et en diversifiant l'offre de services sur la rue commerciale voisine : Joyce Street.

Orenco Station : Hillsboro (Portland), Oregon, États-Unis

Orenco Station est un nouveau quartier aménagé en périphérie de l'agglomération de Portland. Il se trouve au nord de la station de train léger Orenco / NE 231st Avenue, laquelle se trouve sur la ligne Bleue du MAX (Metropolitan Area Express) qui connecte le centre-ville d'Hillsboro à celui de Portland. Le quartier, qui s'arrime autant à cette ligne de transport en commun qu'à la route conduisant à Portland, est un milieu de vie conçu de façon à faciliter les déplacements piétons. Le réseau de trottoirs et d'espaces publics est étendu et forme une toile continue d'aménagements favorables aux piétons.

Orenco Station est pourvu d'un cœur de quartier à vocation commerciale vers lequel convergent à pied de nombreux résidents. Il se caractérise également par une certaine variété de types d'habitations, ce qui en fait un milieu accessible à différents types de ménages. Le prix médian des logements est toutefois supérieur à celui des logements de la région métropolitaine de Portland.

CityCenter Englewood : Englewood (Denver), Colorado, États-Unis

CityCenter Englewood est un nouveau quartier dont la conception a permis la requalification du site autrefois occupé par un centre commercial suburbain : le Cinderella City Mall. Ce quartier, construit à proximité d'une station de train léger, est structuré autour d'espaces publics dont la mise en réseau et la qualité cherchent à favoriser les déplacements piétons et à faciliter le recours au transport en commun vers le reste de l'agglomération de Denver.

Conçu comme un village urbain, CityCenter Englewood mise sur la mixité verticale des habitations, des commerces et des bureaux, ainsi que sur un tout nouveau cœur civique regroupant hôtel de ville, centre communautaire, musée et bibliothèque. Mais plus encore, le quartier se voulait un ambitieux projet immobilier qui, par son caractère unique, devait attirer d'importants investissements régionaux afin de pallier la baisse des revenus de la Ville provoquée par la fermeture du Cinderella City Mall.

Rosslyn-Ballston : Arlington County, Virginie, États-Unis

Rosslyn-Ballston est un corridor d'urbanisation d'Arlington redéveloppé à la suite de l'ouverture de la ligne Orange du Metrorail : un métro en partie souterrain reliant aujourd'hui le centre-ville de Washington D.C. au Fairfax County en Virginie. Ce corridor, qui s'étend sur cinq kilomètres au sein d'une ancienne banlieue pavillonnaire, prend aujourd'hui la forme d'un milieu de vie à caractère résolument urbain et conçu de façon à privilégier les déplacements piétons et le recours au transport en commun. Le transfert modal qui s'est opéré a été rendu possible par une densification importante du cadre bâti et par la diversification des activités se déployant à moins de 400 ou 800 mètres de chacune des cinq stations de métro du corridor.

La proximité de ces stations, qui sont à moins de 15 minutes de marche les unes des autres, a permis de rendre les déplacements actifs compétitifs par rapport à l'automobile et ainsi d'éviter que la densification ne soit accompagnée d'une augmentation de la circulation motorisée. Certains stationnements incitatifs du corridor ont même pu être retirés sans que la fréquentation des stations en soit affectée. Les quartiers environnants, principalement composés de maisons individuelles, ont été conservés intégralement et sont plus que jamais valorisés en raison de leur proximité au nouveau centre-ville d'Arlington. Aujourd'hui, le corridor Rosslyn-Ballston est presque aussi peuplé que plusieurs centres-villes des États-Unis et ce, même s'il s'agit toujours d'une banlieue de première couronne.

EXTRAIT
version complète

Rieselfeld : Freiburg im Breisgau, Baden-Württemberg, Allemagne

Rieselfeld est un quartier de Freiburg im Breisgau, ville où l'articulation de l'urbanisation et du transport en commun a été faite de façon remarquable. Il est situé à un peu de plus de quatre kilomètres du centre-ville, à la frange ouest de la ville, au nord d'une importante zone commerciale et industrielle, sur un ancien site d'épandage des eaux usées. La Rieselfeldallee, rue principale du quartier qui le traverse en son centre d'est en ouest, est desservie par trois stations de la ligne 5 du tramway qui relie le quartier au centre-ville en environ 15 minutes.

Rieselfeld se caractérise par une importante mixité d'activités, notamment verticale. Une fois complété, le quartier devrait compter 12 000 habitants dans 4 200 unités d'habitation de types et de tenures variés. Le quartier compte également environ 120 commerces et petites entreprises offrant plus de 800 emplois. La conception du quartier s'est réalisée dans le cadre d'un processus de planification ouvert. D'une part, le plan d'aménagement du quartier a fait l'objet d'un concours international d'urbanisme. D'autre part, tout au long du processus de planification et de mise en œuvre, la population de Freiburg a été informée, consultée et invitée à participer de diverses manières à la réflexion, ce qui a notamment favorisé l'émergence d'une vie associative particulièrement forte dans le quartier.

ÉVALUER UN PROJET SUR LA BASE DE SES RÉSULTATS, NON DE SES INTENTIONS

Les projets choisis devaient répondre à un critère primordial, soit le fait d'avoir été mis en œuvre de façon substantielle. Tous les cas présentés n'en sont plus à l'étape des plans : ils sont déjà réalisés en bonne partie. En effet, il importait que les projets aient commencé à donner des résultats, afin d'évaluer si les intentions de la planification avaient réellement pris forme et influencé le mode de vie des résidents.

Ces cinq études de cas internationaux enseignent que l'inclusion d'une série de critères de conception apparemment positifs ne garantit pas, à elle seule, l'atteinte des objectifs visés, notamment en matière de déplacements. Pour réussir, il ne suffit pas d'inclure des principes de densité et de mixité, des trottoirs et un parcours de transport en commun lors de la planification d'un quartier. Ces éléments doivent être finement intégrés à un plan d'ensemble cohérent pour atteindre les résultats escomptés.

HUIT PIERRES D'ASSISE ET CINQ DÉFIS À RELEVER POUR RETISSER LA VILLE

À partir de l'analyse de ces cinq cas, associée à l'étude de documents de planification, d'expériences et de projets pilotes québécois et au bagage de connaissances en matière d'aménagement, d'urbanisme et de transports accumulé au cours des 15 dernières années, Vivre en Ville a identifié des lignes directrices, proposées aux décideurs et aux professionnels québécois en vue de retisser la ville.

Ces lignes directrices sont détaillées dans **Retisser la ville : [Ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun**, publié par Vivre en Ville en février 2013 dans la collection « Outiller le Québec ». Ce document présente huit pierres d'assise (quatre à l'échelle de l'agglomération et quatre à l'échelle locale) ainsi que cinq défis à relever lors de la mise en œuvre des projets basés sur cette approche.

Tout comme l'ont été les cas présentés ici, les actions des décideurs et des promoteurs québécois visant à réarticuler urbanisation, densification et transport en commun devront être jugées selon les résultats obtenus, et non pas sur les intentions de départ.

EXTRAIT

version complète

www.vivreenville.org/retisser-la-ville

2. ORENCO STATION

Hillsboro (Portland), Oregon, États-Unis



Source: Vivre en Ville

EXTRAIT

version complète

www.vivreenville.org/retisser-la-ville

ORENCO STATION... EN QUELQUES MOTS

Orenco Station est un nouveau quartier aménagé en périphérie de l'agglomération de Portland qui s'inspire des principes du *transit-oriented development* (TOD). Il se trouve au nord de la station de train léger Orenco / NE 231st Avenue, laquelle se trouve sur la ligne Bleue du MAX (Metropolitan Area Express) qui connecte le centre-ville d'Hillsboro à celui de Portland. Le quartier, qui s'arrime autant à cette ligne de transport en commun qu'à la route conduisant à Portland, est un milieu de vie conçu de façon à faciliter les déplacements piétons. Le réseau de trottoirs et d'espaces publics est étendu et forme une toile continue qui n'est pas entravée par des aménagements hostiles aux piétons, tels que des stationnements de surface. Le quartier est également pourvu d'un coeur de quartier à vocation commerciale vers lequel convergent à pied de nombreux résidents. Il est également caractérisé par une certaine variété de types d'habitations, ce qui en fait un milieu accessible à différents types de ménages, quoique le prix médian des logements soit supérieur à celui des logements de la région métropolitaine.

Tableau 2.a RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX SUR ORENCO STATION

Conception et mise en oeuvre	1994 à aujourd'hui
Coût	200 M \$
Superficie	56,7 ha (quartier ouest) 84,6 ha (plan directeur)
Nombre de logements	2 800 (incluant les constructions en cours)
Densité résidentielle brute	49 log./ha (quartier ouest) 33 log./ha (plan directeur)

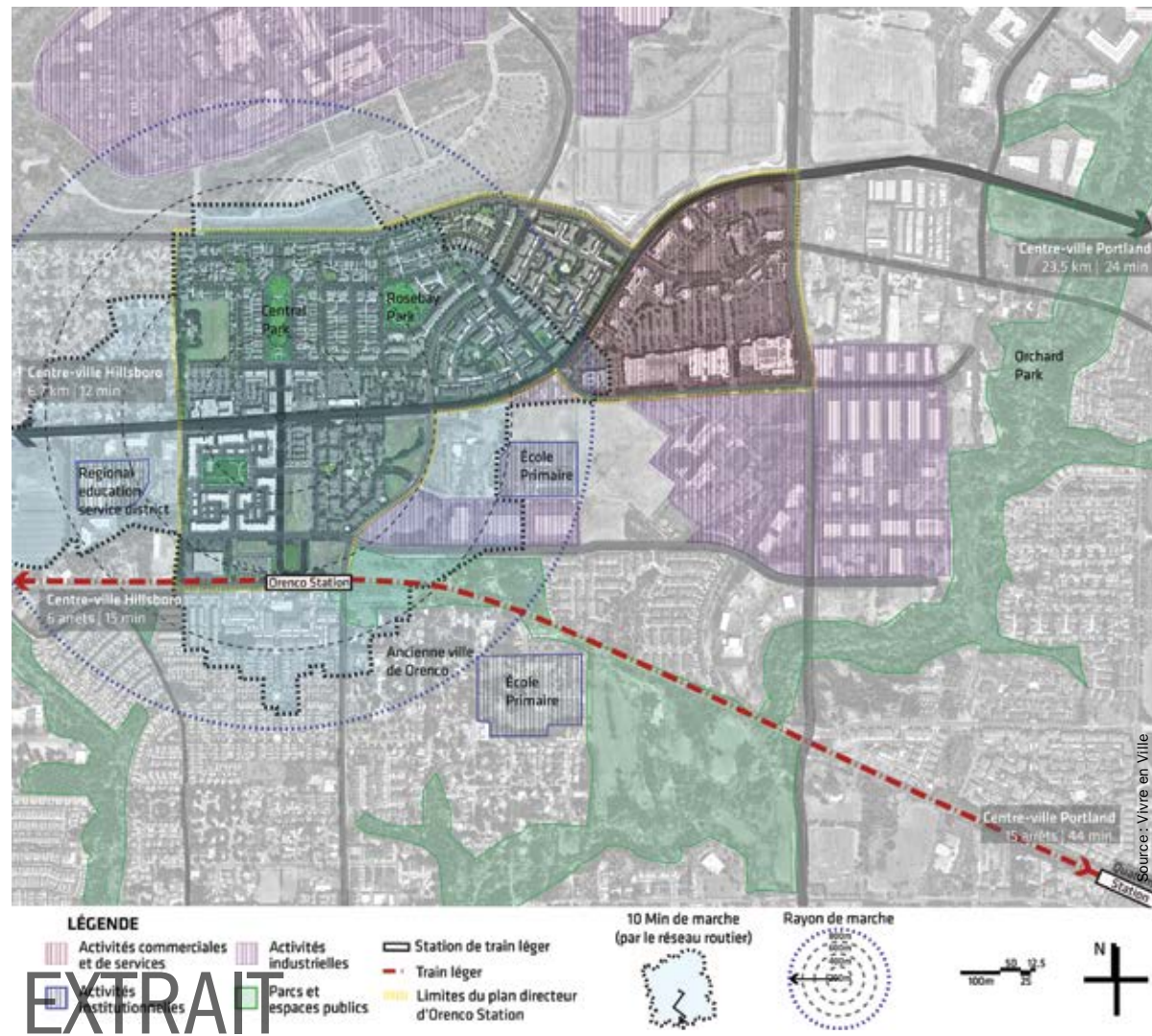
Source: Mehaffy (2012)

EXTRAIT

version complète

www.vivreenville.org/retisser-la-ville

Figure 2.c UN QUARTIER FAISANT LE PONT ENTRE DIFFÉRENTS PARCOURS MÉTROPOLITAINS



CONTEXTE

Le quartier Orenco Station de la ville d'Hillsboro est situé en banlieue nord-ouest de Portland en Oregon, à 25 km du centre-ville: une distance qui peut être franchie en 40 minutes environ en train léger. Il prend place sur une ancienne terre agricole située au nord d'une ancienne petite ville de compagnie fondée en 1905 par la Oregon Nursery Company, entreprise de laquelle elle tire directement son nom (Ore-N-Co). La ville, qui est reliée dès 1908 au centre-ville de Portland par une ligne de tramway, est alors un milieu de vie formé notamment de résidences confortables et de petits commerces de détail. La municipalité est cependant dissoute en 1938, à la suite de la Grande Crise de 1929 qui entraîna la fermeture de la compagnie et le départ de nombreux résidents et commerçants. Le tramway fut remplacé après la Seconde Guerre mondiale par un réseau autoroutier financé par l'État. (City of Hillsboro, non-daté; Wikipedia, 2011)

La Ville d'Hillsboro, à laquelle est désormais incorporée Orenco, réussit dans les années 1980 à attirer dans le quartier d'importantes entreprises de haute technologie rayonnant à l'échelle internationale. Entre 1993 et 1998, TriMet (Tri-County Metropolitan Transportation District of Oregon), l'organisation responsable des transports publics dans la région métropolitaine de Portland, met en place une nouvelle ligne de train léger vers Hillsboro: le Westside MAX (Trimet, 2012) connu depuis 2001 comme la ligne Bleue du MAX. En 1995, Metro, le gouvernement élu de la région métropolitaine de Portland,

Orenco Station est un quartier entièrement compris à l'intérieur d'un rayon de 800 mètres. Son coeur, situé sur la route régionale qui traverse le secteur, est centrale de la station de train léger qui se trouve au sud du quartier. Ceux-ci sont cependant liés l'un à l'autre par la rue principale du quartier, Orenco Parkway, ce qui permet aux résidents et aux consommateurs d'accéder rapidement tant au centre-ville de Portland qu'à celui d'Hillsboro.

adopte son *Portland's 2040 Growth Concept* et y désigne Orenco en tant que *Station community* et *Town center* (Metro, 1995). C'est dans la foulée de ces décisions que naît le projet de recréer un quartier mixte et complet qui allait également permettre de répondre à une demande importante en logements provenant des entreprises de haute technologie situées à proximité. C'est l'entreprise PacTrust, le promoteur commercial et industriel qui était propriétaire des terrains autour de la station de train léger, qui dirige la conception et la mise en oeuvre du projet Orenco Station. Même si la majeure partie du quartier a été construite entre 1997 et 2003, les terrains situés aux abords de la station de train léger sont encore aujourd'hui soit inoccupés, soit en développement par un autre promoteur : Holland Partners.

Tableau 2.b DENSITÉS RÉSIDENTIELLES ET PARTS MODALES DES TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS POUR ORENCO STATION ET SA RÉGION

INDICATEURS	ORENCO STATION	HILLSBORO	PORTLAND	PORTLAND-VANCOUVER ORWA CMA
Densité résidentielle brute	49 log./ha (quartier ouest) 33 log./ha (plan directeur)	4,9 log./ha	7,7 log./ha (2011)	0,7 log./ha (2009)
Part modale du transport en commun (navettage)	15 % (2007)	4,2 % (2011)	13,0 % (2011)	6,1 % (2009)
Part modale des transports actifs (marche et vélo pour le navettage)	11 % (2007, incluant le covoiturage)	4,7 % (2011)	11,2 % (2011)	5,3 % (2009)

Sources : Podobnik (2009) pour les données de 2007 (sondage); US Census Bureau (2011) pour les données de 2009 et 2011.

Figures 2.d-e UNE STATION AUX ABORDS TOUJOURS VACANTS



EXTRAIT

Source: Vivre en Ville



Source: Vivre en Ville

Le quartier Orenco Station n'a pas été construit à partir de sa station mais plutôt à partir du nord avant de s'étirer le long de la route régionale et de s'étendre vers le sud. Le quartier étant toujours en construction, les abords de la station restent donc encore aujourd'hui dépourvus de tout bâtiment. Par conséquent, on peut avoir l'impression que la station contribue peu à structurer le quartier. Il ne s'agit pourtant que d'une impression, puisque la trame de rues du quartier a bel et bien été tracée de façon à faciliter les déplacements piétons vers cette station, et que la densité résidentielle s'accroît au fur et à mesure qu'on s'approche de cette dernière.

version complète

www.vivreenville.org/retisser-la-ville

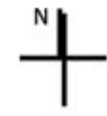
Figure 2.f UN QUARTIER COMPACT AU SEIN D'UNE VILLE ÉCLATÉE



Source: Vivre en Ville

LÉGENDE

Commerces	Équipements publics	Espaces partagés
Habitations	Industries	Station de train léger
Mixte (Habitations Commerces)	Espaces publics	Train léger



version complète

Orenco Station est composé d'un coeur mixte à vocation commerciale autour duquel se déploient des habitations de différents types.

www.vivreenville.org/retisser-la-ville

Figure 2.g UN COEUR COMMERCIAL TANT POUR LE QUARTIER QUE POUR LA VILLE



PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Un quartier qui s'inscrit dans un corridor d'urbanisation

Orenco Station est un quartier desservi, comme son nom l'indique, par la station Orenco / NE 231st Avenue. Le train léger qui dessert la station y circule à une fréquence très élevée, soit toutes les 10 minutes. Contrairement au modèle théorique des quartiers de type TOD, Orenco Station ne se déploie pas autour de sa station de train léger mais plutôt sur l'un de ses côtés seulement. En outre, le coeur commercial du quartier (Orenco Station Town Center), se trouve sur Cornell Road, route régionale qui relie le centre-ville d'Hillsboro à celui de Portland, plutôt qu'aux abords de la station de transport en commun. Cette dernière se trouve toujours à une distance de marche raisonnable du coeur de quartier, soit 400 mètres, en passant par l'Orenco Parkway, une rue conviviale pour les piétons qui traverse le quartier du nord au sud. Toutefois, les voies du quartier sont peu connectées à celles de la ville environnante, ce qui fait d'Orenco Station un milieu relativement fermé sur lui-même et ne facilite pas l'accès à la station de train léger pour les piétons en provenance des quartiers voisins (voir figures 1 et 2).

EXTRAIT

version complète

www.vivreenville.org/retisser-la-ville

Même si une concentration de grandes surfaces commerciales destinées aux automobilistes se trouve à moins de deux kilomètres à l'est sur Cornell Road, cela n'a pas empêché Orenco Station d'être doté de commerces et de services de proximité dédiés aux piétons.

Des stationnements résidentiels nombreux plus ou moins discrets

Le nombre de cases de stationnement par logement exigé dans le quartier varie selon le type d'habitation. Par exemple, chaque maison individuelle doit offrir à ses occupants deux cases de stationnement. Ces cases ne sont cependant pas accessibles par la rue mais bien par la ruelle, et se retrouvent à l'intérieur de garages individuels. Ceux-ci sont parfois surmontés d'un logement supplémentaire, connu sous le nom de pavillon-jardin. Dans un tel cas, la propriété doit offrir une case de stationnement supplémentaire. Les immeubles multifamiliaux doivent, pour leur part, offrir 1,5 case de stationnement par logement. Ce nombre peut cependant être revu à la hausse pour les logements disposant d'un nombre supérieur de chambres. Les promoteurs du quartier cherchent aujourd'hui à revoir cette norme à la baisse, jusqu'à 0,8 case par logement, compte tenu de la très bonne desserte en transport en commun dont disposent les résidents.

Figures 2.h-j DES STATIONNEMENTS CONÇUS POUR PRENDRE PEU D'ESPACE



Source : Vivre en Ville



Source : Vivre en Ville



Source : Vivre en Ville

Le quartier compte très peu de vastes aires de stationnement de surface. Les seules qui existent se situent à l'arrière des commerces ou des habitations de plus haute densité. Ailleurs, le stationnement se fait moins visible, plus discret : cases sur rue, garages individuels sur ruelles, stationnements souterrains, etc.

EXTRAIT

version complète

www.vivreenville.org/retisser-la-ville

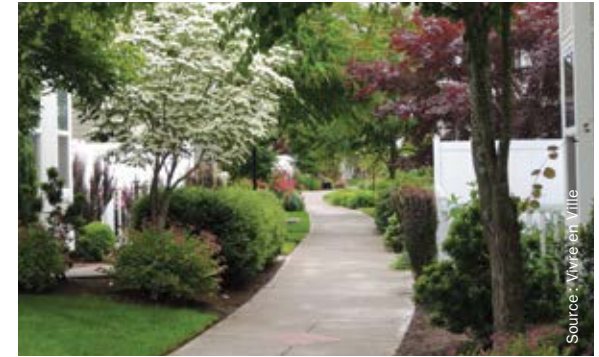
Une trame viaire conçue pour les piétons

Le quartier Orenco Station est structuré autour d'une trame viaire conçue en fonction des déplacements piétonniers. Dans la moitié nord du quartier, les rues comprennent deux trottoirs séparés de la chaussée par des banquettes plantées. Aux intersections de la principale voie du quartier, Orenco Parkway, de généreuses avancées de trottoirs, protégées par des bollards, permettent aux piétons d'être plus visibles des automobilistes et réduisent les distances à traverser. Les voies qui desservent la moitié sud du quartier se distinguent cependant en permettant davantage de stationnement sur rue (Nexus at Orenco Station), en faisant circuler les piétons entre les bâtiments plutôt que le long de la chaussée (Club 1201) ou en excluant totalement la voiture du site (The Q).

En complément, le quartier dispose d'un important réseau de parcs ponctuant le réseau piétonnier et aisément accessible à pied. Cependant, si certains ont une vocation claire, comme les terrains de jeux, ces parcs semblent trop vastes et restent, plus souvent qu'autrement, inanimés.

Le confort et la sécurité des déplacements piétonniers sont rendus possibles par une série de mesures complémentaires les unes aux autres : trottoirs larges et paysagers, rétrécissement de la chaussée et bollards aux intersections, diversité des itinéraires possibles, etc.

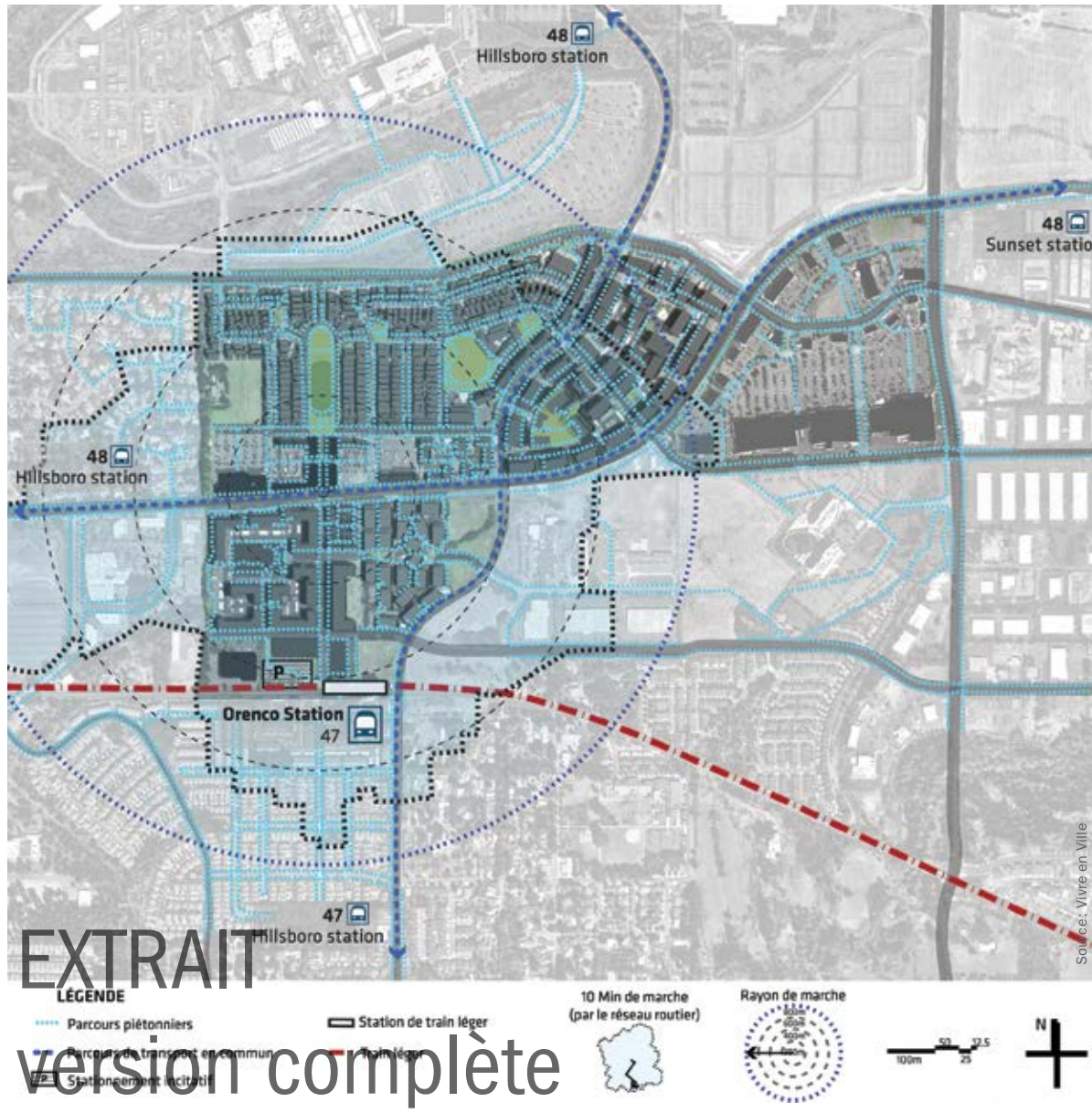
Figures 2.k-p DES PIÉTONS AU COEUR DES PRIORITÉS



version complète

www.vivreenville.org/retisser-la-ville

Figure 2.q UN STATIONNEMENT INCITATIF QUI SE FAIT DISCRET



Un stationnement incitatif subordonné aux piétons

La station de train léger n'étant pas au centre du quartier, il a été possible d'aménager à proximité du quai d'embarquement un stationnement incitatif destiné aux résidents des autres quartiers d'Hillsboro et qui ne compromettrait pas la création d'un cœur commercial compact et le caractère piétonnier de la rue principale du quartier, Orenco Parkway. En outre, la capacité de ce stationnement a été limitée à 137 cases, ce qui incite la grande majorité des usagers de la station de train léger à s'y rendre autrement qu'en voiture. Enfin, le trottoir qui traverse le stationnement en son centre a été tracé de façon à permettre aux piétons de se rendre à la station de train léger le plus directement possible, quitte à sacrifier quelques cases pour y parvenir.

Orenco Station est un quartier très perméable aux déplacements piétonniers, ce qui facilite l'accès aux différentes stations de transport en commun du secteur. Ces déplacements sont supportés par un important réseau de trottoirs qui accompagne chacune des rues du quartier, quelle que soit son importance. En outre, la station de train léger n'étant pas au cœur du quartier, un stationnement incitatif a pu être aménagé à proximité du quai d'embarquement sans compromettre la compacité du cadre bâti de la rue principale. Ce stationnement reste, malgré tout, de faible superficie et conçu de façon à accorder la priorité aux déplacements piétonniers à ses abords, mais également à l'intérieur de celui-ci.

Un quartier dense car compact

Le quartier Orenco Station comptera à terme environ 2 800 logements distribués sur un site de 56,7 hectares, pour une densité résidentielle brute totale de 49 logements à l'hectare. Cette densité est largement supérieure à la densité moyenne de la ville d'Hillsboro qui n'est que d'environ 5 logements par hectare. Si le quartier atteint une telle densité, c'est notamment en raison de sa compacité.

Dans la moitié sud, les bâtiments multifamiliaux, la mitoyenneté et les cours arrière partagées par les résidents d'un même ensemble permettent d'atteindre une densité nette allant de 30 à 174 logements à l'hectare, sans jamais dépasser trois étages.

Dans sa moitié nord, les maisons individuelles sont très rapprochées les unes des autres, grâce aux parcelles plus profondes que larges et aux ruelles qui permettent d'éviter les entrées charretières en cours avant. De plus, les maisons sont implantées très près de la rue : la marge de recul maximale qui leur est imposée est de 5,8 mètres. En contrepartie, une attention toute particulière a été accordée aux porches des résidences afin d'éviter que la transition entre l'espace public et l'espace privé soit trop brutale. De même, certaines mesures ont été prises pour assurer l'intimité de chaque résidence malgré l'é étroitesse des terrains qui les accueillent. Ainsi, chaque maison dispose d'une cour latérale fermée par le mur aveugle de la maison voisine. Un droit de passage sur cette cour est cependant accordé au voisin afin d'assurer l'entretien adéquat de son bâtiment.

EXTRAIT

Les maisons individuelles, les maisons en rangée et les habitations multifamiliales cohabitent dans le quartier. La compacité de leur implantation permet au quartier d'atteindre une densité brute élevée sans que la hauteur des bâtiments n'ait eu à dépasser quatre étages.

Figures 2.r-s UN CADRE BÂTI COMPACT ET À ÉCHELLE HUMAINE (1/2)



Un milieu de vie pour tous... ou presque

Le quartier offre une importante diversité de types de logements qui sont occupés selon différents modes de tenure – propriété, copropriété ou location – selon le cas. On retrouve par exemple des maisons individuelles, des maisons en rangée, des pavillons-jardins (logements secondaires situés au-dessus des garages et donnant sur les ruelles), ainsi que des appartements et des lofts. Le tout est complété par un petit hôtel, The Orenco, offrant dix suites en location aux visiteurs en plein coeur du quartier.

Compte tenu de la grande diversité de types d'habitations que compte le quartier, la valeur des propriétés et le coût des loyers varient grandement d'un logement à l'autre, ce qui rend le quartier accessible à des ménages aux revenus variés. L'architecture est cependant peu diversifiée, sans compter que la qualité de certaines constructions laisserait à désirer (Podobnik, 2002 et 2009).

En outre, le quartier ne compte aucun logement abordable ou subventionné; une proportion importante de résidents serait même réticente à l'idée d'en permettre (Podobnik, 2009).

Un milieu de vie diversifié mais pas complet

Le coeur du quartier Orenco Station prend la forme d'une zone commerciale s'étendant sur un hectare où se trouvent des commerces de détail (7 000 m²) et des espaces à bureaux (3 000 m²). On y retrouve notamment une épicerie, un café, trois restaurants et un bar à vin, un dentiste, un nettoyeur, un comptable, un courtier immobilier et un fleuriste. Un marché public, le Hillsboro Sunday Farmer's Market, se tient également dans le quartier du mois de mai au mois d'octobre. L'école primaire la plus proche est cependant en dehors du quartier, à l'est du Vieux-Orenco, soit à environ 800 mètres au sud-est de la station de train léger.

Des résultats : une utilisation toujours moindre de la voiture

Une enquête réalisée entre 2002 et 2007 révèle que la part des déplacements en voiture effectués par les résidents d'Orenco Station est passé de 75 % à 64 %, alors que le nombre de ceux en transport en commun est passé de 22 % à 15 %, au profit d'une augmentation des déplacements actifs et du recours à l'autopartage. Cette enquête révèle d'ailleurs que 69 % des résidents sondés en 2007 marchaient pour faire leurs courses trois fois ou plus par semaine, comparativement à 18 % cinq ans plus tôt (Podobnik, 2009). Notons également que la plupart des résidents d'Orenco Station travaillent dans les compagnies de haute technologie situées à proximité, à la maison ou dans le coeur du quartier, et que les déplacements actifs peuvent aisément être utilisés pour s'y rendre.

Figures 2.t-u UN CADRE BÂTI COMPACT ET À ÉCHELLE HUMAINE (2/2)



MISE EN OEUVRE DU PROJET

Un investissement public majeur en transport en commun

■ Le TriMet (Tri-County Metropolitan Transportation District of Oregon) a investi environ 190 millions de dollars pour la mise en place de la ligne Bleue du réseau de train léger MAX (Metropolitan Area Express) connectant Hillsboro à Portland. Un investissement supplémentaire de 500 000 \$, provenant du *Congestion Mitigation Air Quality Improvement Program*, a été nécessaire pour aménager le stationnement incitatif voisin de la station de train léger.

Un quartier conçu en mode participatif

■ La planification du projet s'est fait de façon participative. Plusieurs charrettes et séances de consultations ont été organisées et ont permis de regrouper autour d'une même table divers experts nationaux. C'est notamment le cas de consultants privés comme Peter Calthorpe.

■ L'équipe de design s'est inspiré de l'ancienne ville d'Orenco, de quartiers de Portland comme Northwest Portland, ainsi que de quartiers ailleurs au pays, afin d'identifier les caractéristiques urbaines ayant le plus contribué à leur succès. Les autorités publiques et le promoteur, PacTrust, ont ainsi travaillé ensemble à l'élaboration d'une vision d'ensemble pour Orenco Station et à la résolution des problèmes qui pouvaient en découler. La relation de confiance qui s'est établie entre les acteurs a convaincu le promoteur commercial et industriel de s'engager dans ce projet résidentiel, afin d'en réaliser les aspects les plus novateurs et ambitieux.

■ La Ville de Hillsboro a procédé à la modification de sa réglementation de zonage, afin de changer la fonction industrielle initialement accordée au site pour en faire un quartier de type *Station Community Residential Village*. Cette catégorie de zonage, qui ne précise pas la fonction souhaitée pour le site mais suggère plutôt sa forme et son caractère, a offert au promoteur une plus grande marge de manoeuvre en matière de mixité d'activités, de dimensions des voies, d'implantation des bâtiments et de types de logements.

Une mise en oeuvre partagée et effectuée par phase

■ La Ville de Hillsboro a procédé à la mise en place d'infrastructures.

■ Afin de partager les risques associés à un projet aussi novateur qu'Orenco Station, le promoteur PacTrust a rapidement fait appel à des co-promoteurs.

■ La construction des unités résidentielles s'est amorcée autour du coeur de quartier pour ensuite se poursuivre vers la périphérie, y compris la station de train léger. Ce phasage a pu favoriser la fréquentation des commerces locaux, qui se trouvent dans le coeur.

Dans la portion nord du quartier, des logements sont parfois aménagés dans les ruelles, au-dessus des garages des maisons individuelles.

Figures 2.v-w DES MAISONS SUR RUELLES



BILAN DE L'EXPÉRIENCE

Réussites

Orenco Station est un quartier :

MOBILITÉ ET TRANSPORTS

- qui est desservi par une station de train léger bénéficiant d'une fréquence de passage élevée.
- qui est structuré autour d'un réseau piétonnier bien développé, efficace, sécuritaire.
- où les stationnements sont localisés de façon à ne pas être visibles de la rue et à ne pas entraver le cheminement des piétons.

■ qui dispose d'un stationnement incitatif à capacité réduite dont la localisation ne nuit pas à la mise en place d'un coeur commercial et la qualité des cheminements piétonniers.

CADRE DE VIE ET URBANISATION

- dont la configuration permet de tirer profit tant de la station de train léger que du corridor d'urbanisation au sein duquel il s'insère.
- qui dispose d'un coeur à vocation commerciale situé sur une route régionale et donc aisément accessible pour l'ensemble des résidents du quartier et de la ville environnante.
- qui offre une importante diversité de logements qui peuvent répondre aux besoins de ménages disposant de revenus plutôt variés.
- qui mise sur la compacité du milieu bâti pour assurer la proximité des différentes activités et la rentabilité des infrastructures : parcelles plus profondes que larges, réduction de la marge avant, recours aux ruelles pour éviter les entrées charretières en cours avant, etc.

■ qui propose des solutions pour assurer l'intimité des résidents dans un milieu bâti compact : traitement de l'interface entre les espaces publics et privés, création de cours latérales adossées à des murs aveugles, octroi de servitudes de passage pour les voisins, etc.

MISE EN OEUVRE

- dont la conception résulte de la collaboration des autorités publiques, des promoteurs et d'experts nationaux.
- qui a été rendu possible par la mise en place d'une réglementation municipale suffisamment flexible pour permettre au promoteur d'innover, mais suffisamment précise pour donner naissance à une forme urbaine qui répond aux objectifs de la municipalité.

Limites

Orenco Station est un quartier :

MOBILITÉ ET TRANSPORTS

- dont les voies sont peu connectées à celles de la ville, ce qui ne facilite pas l'accès à la station de train léger par les piétons des quartiers voisins.
- qui compte encore de très nombreuses cases de stationnement.

CADRE DE VIE ET URBANISATION

- dont la densité résidentielle brute totale n'est pas très élevée lorsqu'on considère le plan directeur dans son ensemble.
- qui laisse peu de place aux logements abordables ou subventionnés (Podobnik, 2009).
- dont les vastes espaces publics sont dépourvus de vocation claire et sont peu utilisés.
- qui dispose de peu d'équipements publics et dépend donc de la ville environnante à cet égard.
- où l'architecture des bâtiments est peu diversifiée.
- dont la qualité des constructions laisserait à désirer (Podobnik, 2002 et 2009).

MISE EN OEUVRE

- qui a entraîné la perte d'une terre agricole, même si celle-ci s'était fait attribuer une fonction industrielle par la Ville.

RÉFÉRENCES PRINCIPALES

City of Hillsboro (non daté). *Documenting Hillsboro History: Orenco*. En ligne : <http://www.ci.hillsboro.or.us/Planning/HistoricOrenco.aspx#Heyday> (consulté le 20 novembre 2012)

Mehaffy, M. (2012). Entretien avec *Vivre en ville*, 13 juin 2012.

Metro (1995, 2000). *The Nature of 2040: The region's 50-year plan for managing growth*. En ligne : <http://library.oregonmetro.gov/files/natureof2040.pdf> (consulté le 20 novembre 2012).

Podobnik, B. (2009). *The Social and Environmental Achievements of New Urbanism: Evidence from Orenco Station*. En ligne : http://media.oregonlive.com/news_impact/other/podobnik_asa09.pdf (consulté le 20 novembre 2012).

Podobnik, B.(2002). *The Social and Environmental Achievements of New Urbanism: Evidence from Orenco Station*. En ligne : <http://reconnectingamerica.org/assets/Uploads/bestpractice164.pdf> (consulté le 20 novembre 2012).

TriMet (2012). *Westside MAX Blue Line Project History*. En ligne : <http://trimet.org/about/history/westblueline.htm> (consulté le 20 novembre 2012).

US Census Bureau (2011). *American Community Survey*. En ligne : <http://www.census.gov/acs/www/> (consulté le 25 octobre 2012).

Wikipedia (2011). *Orenco Station*. En ligne : http://en.wikipedia.org/wiki/Orenco_Station (consulté le 20 novembre 2012).

version complète

www.vivreenville.org/retisser-la-ville



Les principes du *transit-oriented development* (TOD) constituent l'une des approches qui visent à retisser la ville en réarticulant urbanisation, densification et transport en commun. À la suite d'une mission d'étude et de recherche aux États-Unis, au Canada et en Allemagne, Vivre en Ville dresse le portrait de cinq expériences de quartiers conçus selon les principes du TOD.

Les résultats observés, tant du point de vue de la forme urbaine que du mode de vie des résidents, sont parfois impressionnants, parfois mitigés, mais toujours riches en apprentissages. Chaque étude de cas présente le contexte du quartier, les principales caractéristiques du projet, le détail de sa mise en œuvre et un bilan de l'expérience ; le tout accompagné de nombreuses photos et cartes originales. Du contenu inédit et une analyse approfondie.

À PROPOS DE VIVRE EN VILLE

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, oeuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération. Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

info@vivreenville.org | www.vivreenville.org | twitter.com/vivreenville | facebook.com/vivreenville

■ QUÉBEC

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT
FRÉDÉRIC BACK

870, avenue De Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9

T. 418.522.0011

■ MONTRÉAL

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4

T. 514.394.1125

■ GATINEAU

MAISON AUBRY

177, Promenade du Portage, 3^e étage
Gatineau (Québec) J8X 2K4

T. 819.205.2053

EXTRAIT
version complète

ISBN: 978-2-923263-12-0 (version imprimée)

ISBN: 978-2-923263-13-7 (PDF)

www.vivreenville.org/retisser-la-ville