

RETISSER LA VILLE

2^e édition

[Ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun

1



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

RETISSER LA VILLE

2^e édition

[Ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun



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

Illustration

Michelle Ladd, Conseillère – Design urbain et architecture

Corsaire design édition

Graphisme et édition

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, 1^{re} éd. ; 978-2-923263-23-6, 2^e éd. (version imprimée)

ISBN : 978-2-923263-11-6, 1^{re} éd. ; 978-2-923263-24-3, 2^e éd. (version PDF)

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2014

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2014

©Vivre en Ville (2013)

www.vivreenville.org

Notice bibliographique recommandée

VIVRE EN VILLE (2014). *Retisser la ville : [ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun*, 2^e éd. 108 p. (coll. Outiller le Québec; 1). [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.

Table des matières

GLOSSAIRE	9
SOMMAIRE	10
AVANT-PROPOS – PRINCIPES DES COLLECTIVITÉS VIABLES	14
CHAPITRE 1 – POUR QUI ET POURQUOI RETISSER LA VILLE ?	17
1.1 Retisser la ville : pour les décideurs du domaine municipal	19
1.2 Retisser la ville : pour répondre à des enjeux d’actualité	24
CHAPITRE 2 – CHANGER DE DIRECTION	27
2.1 Une ville éparpillée qui consolide la dépendance à la voiture	29
2.2 Réapprendre à articuler ville et transport en commun	36
CHAPITRE 3 – HUIT PIERRES D’ASSISE POUR RETISSER LA VILLE	43
3.1 Retisser la ville à l’échelle de l’agglomération	46
1 ^{re} pierre d’assise – Des corridors pour retisser la ville	47
2 ^e pierre d’assise – Un réseau structurant de transport en commun	53
3 ^e pierre d’assise – Une localisation stratégique des activités à rayonnement métropolitain et régional	59
4 ^e pierre d’assise – La croissance dirigée vers les corridors	63
3.2 Retisser la ville à l’échelle locale	68
5 ^e pierre d’assise – Une ville des courtes distances	69
6 ^e pierre d’assise – Des espaces publics de qualité	73
7 ^e pierre d’assise – Un cœur de quartier vivant et animé	79
8 ^e pierre d’assise – Un cadre de vie destiné à une population diversifiée	85

CHAPITRE 4 – LES DÉFIS DE LA MISE EN ŒUVRE	89
4.1 Arrimer les planifications	91
4.2 Oser la planification et la maîtrise d’ouvrage	94
4.3 Accroître la participation citoyenne	98
4.4 Réclamer l’appui et exiger la cohérence des paliers supérieurs de gouvernement	100
4.5 Faire preuve de vision à long terme et de détermination	101
ANNEXE 1 – BON TOD, BAD TOD	103
BIBLIOGRAPHIE	106



Glossaire

Agglomération	46
Compacité	71
Densification	32
Densité	71
Étalement urbain	32
<i>Gated community</i>	72
Marchabilité	74
Métro	42
<i>Pedestrian-oriented development</i>	22
Quartier	68
Requalification urbaine	66
Rue partagée	78
<i>Strip commerciale</i>	51
Suburbanisation	32
Tissu urbain	66
Train de banlieue	42
Train léger	42
Tramway	42
Transport collectif	22
Transport en commun	22

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 se faire tant à l'échelle de l'agglomération qu'à 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 feront pas à 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 à l'aune duquel 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.

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*** (Vivre en Ville, 2013a).

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 nécessite 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- Un réseau structurant de transport en commun

Une fois les corridors identifiés, 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 nécessite aussi 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.

6- Des espaces publics de qualité

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 (Vivre en Ville, 2013a) 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 témoigneront du succès du projet.

Avant-propos

Principes des collectivités viables

Première publication de la collection « Outiller le Québec », *Retisser la ville : [ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun* s'intègre dans une série qui explore, en vue d'outiller les décideurs et les professionnels, les nombreuses approches susceptibles de concourir au développement de collectivités viables, partout au Québec.

Qu'est-ce qu'une collectivité viable ?

C'est un milieu de vie qui répond aux besoins fondamentaux de ses résidents, est favorable à leur santé et assure leur qualité de vie. Son mode de développement favorise l'équité, respecte la capacité des écosystèmes et permet d'épargner les ressources naturelles, énergétiques et financières : elle peut se maintenir à long terme.

Une collectivité viable assure la protection de son patrimoine naturel, culturel et bâti. Aménagée à échelle humaine, elle se caractérise notamment par la compacité de sa forme urbaine, la mixité des activités, une offre de transport diversifiée et une bonne localisation des équipements. Elle rend ainsi accessibles à tous des espaces publics de qualité et des espaces verts abondants, une variété de services et un environnement riche en activités économiques, sociales, récréatives et culturelles.

Des principes transversaux

Le développement d'une collectivité viable implique de nombreux champs d'action : aménagement et urbanisme, transport, agriculture et verdissement, économie et fiscalité, politiques publiques, bâtiment et efficacité énergétique, santé, éducation, etc. Seule une approche intégrée des interventions variées qui en relèvent peut permettre d'assurer leur efficacité, de maximiser leurs bénéfices et de réduire leurs effets indésirables.

Vivre en Ville propose, pour guider cette approche intégrée, des principes transversaux.

PRINCIPES TRANSVERSAUX	QUELQUES EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES
Optimiser les équipements et les infrastructures de façon à en réduire les coûts de construction, d'utilisation, d'entretien et de remplacement.	Privilégier la réutilisation, la requalification et la revitalisation de l'existant. Définir des zones prioritaires d'urbanisation et des critères de localisation des activités. Assurer des densités résidentielles et d'activités suffisantes pour rentabiliser les équipements.
Viser l'équité et renforcer la démocratie dans les modes de gestion et de prise de décision, pour renforcer l'expertise publique et créer des collectivités à l'image de leurs habitants.	Renforcer les capacités et l'expertise des acteurs publics. Informer, consulter et favoriser la participation de chacun aux choix collectifs. Favoriser la mixité sociale, notamment en prévoyant des logements abordables. Éviter les situations de monopole dans la promotion immobilière et valoriser l'autopromotion.
Privilégier une approche écosystémique de l'aménagement pour minimiser les impacts du milieu bâti sur l'écosystème naturel et conserver ses effets régulateurs.	Limiter la consommation de ressources et la production d'externalités négatives. Minimiser les impacts sur l'environnement naturel. Restaurer et maintenir les trames vertes et bleues (ou trames écologiques). Valoriser les fonctions écologiques des espaces naturels, des sols et de la végétation. Remplacer ou compléter les infrastructures grises par des infrastructures vertes.
Favoriser la résilience et l'adaptabilité face aux changements démographiques et économiques et aux risques naturels et climatiques.	Prévoir et faciliter les changements de vocation. Assurer l'équilibre à long terme entre les revenus et les dépenses liés aux projets d'urbanisation. Développer des circuits courts en alimentation, notamment par l'agriculture urbaine et périurbaine. Privilégier les solutions qui ont les meilleures retombées à long terme aux solutions peu coûteuses à court terme.

Quatre échelles d'intervention complémentaires

Vivre en Ville distingue, du bâtiment à l'agglomération, quatre échelles d'intervention à travers lesquelles se déclinent la vision et les principes des collectivités viables.

Ainsi, dans une collectivité viable :

L'AGGLOMÉRATION EST TISSÉE SERRÉE	LES QUARTIERS SONT DES MILIEUX DE VIE COMPLETS	LES RUES SONT CONVIVIALES, À ÉCHELLE HUMAINE	LES BÂTIMENTS SONT CONFORTABLES, ACCESSIBLES ET EFFICACES
Elle optimise l'utilisation de son territoire ; l'urbanisation et la densification y sont articulées avec un réseau structurant de transport en commun ; les équipements et activités y sont accessibles et bien localisés.	Ils assurent la proximité des commerces et des services du quotidien, sont accessibles par des modes de transport viables et offrent des espaces publics de qualité.	Elles sont davantage des espaces de vie que des voies de circulation ; les cheminements y sont encadrés par les bâtiments et la végétation ; les déplacements actifs y sont prioritaires.	Ils assurent le confort de leurs usagers, contribuent à la qualité de l'espace public et ont une faible empreinte écologique.
DES PRINCIPES AJUSTÉS À CHAQUE ÉCHELLE D'INTERVENTION			
■ Resserrement du périmètre d'urbanisation. ■ Consolidation et contiguïté de l'urbanisation. ■ Protection du territoire agricole. ■ Protection des milieux naturels. ■ Articulation de l'urbanisation et du réseau structurant de transport en commun. ■ Réduction des barrières, connexions et complémentarité entre les quartiers. ■ Définition et consolidation de centralités (axes et pôles d'activités). ■ Localisation stratégique et accessibilité des équipements majeurs.	■ Compacité et densité. ■ Mixité des activités. ■ Proximité et diversité de l'offre commerciale et de services. ■ Diversité des types d'habitation. ■ Perméabilité de la trame urbaine. ■ Accessibilité du transport en commun. ■ Continuité et efficacité du réseau cyclable. ■ Variété et distribution stratégique des espaces publics (places et parcs).	■ Réduction de la largeur des rues de façade à façade. ■ Apaisement de la circulation. ■ Qualité des aménagements publics. ■ Mixité verticale des activités. ■ Priorité aux déplacements actifs (trottoirs, rues partagées, rues piétonnes, aménagements cyclables, stationnements à vélo, etc.). ■ Continuité du cadre bâti (marges de recul adaptées à la fonction de la rue ; stationnements en structure ou à l'arrière des bâtiments). ■ Réduction des stationnements de surface.	■ Priorité au confort et à la qualité de vie des usagers (résidents, travailleurs, visiteurs). ■ Diversité architecturale et qualité du bâti. ■ Ouverture sur la rue. ■ Présence d'équipements favorables à la mobilité durable (abribus intégré, stationnements à vélos, vestiaires, etc.). ■ Sobriété et efficience sur tous les plans (dimensions, énergie, matériaux, eau, etc.). ■ Priorité aux stratégies bioclimatiques (ventilation, éclairage, etc.). ■ Récupération et production d'énergie.

Ces principes doivent être compris comme complémentaires : ils se renforcent mutuellement. Bien que non exhaustifs, ils sont essentiels au développement de collectivités viables. Leur application contribue directement à répondre aux enjeux écologiques, sociaux et économiques auxquels font face les collectivités.

Une série d'outils et de publications

Dans le cadre des publications **Retisser la ville**, Vivre en Ville se concentre sur l'une des stratégies qui peuvent concourir au développement de collectivités viables : dépasser le cercle vicieux de la dépendance à l'automobile et (ré)articuler urbanisation, densification et transport en commun.

À l'échelle de l'agglomération, cette stratégie mise notamment sur la consolidation et la contiguïté de l'urbanisation, l'articulation de l'urbanisation autour d'un réseau structurant de transport en commun, la définition et la consolidation de centralités et la localisation stratégique des équipements majeurs.

À l'échelle du quartier, elle met de l'avant la création de milieux de vie complets caractérisés notamment par la compacité et la densité, la proximité et la diversité de l'offre commerciale et de service, la perméabilité de la trame urbaine, la qualité des espaces publics et, bien sûr, l'accessibilité au transport en commun.

Ces caractéristiques cruciales ne doivent toutefois pas faire oublier l'ensemble des autres principes déclinés aux différentes échelles d'intervention. Outre l'articulation entre urbanisation et transport en commun, la création de collectivités viables engage un vaste ensemble de démarches, d'acteurs et d'outils.

Vivre en Ville approfondit, dans le cadre de diverses publications et activités, d'autres stratégies pertinentes pour inciter les collectivités québécoises à passer à l'action.

Consultez **www.vivreenville.org** pour prendre connaissance des autres outils disponibles.

PUBLICATIONS

Collection « Inspirer le Québec »

- Retisser la ville : leçons de cinq expériences de *transit-oriented development* (2013, rééd. 2014)

Collection « Outiller le Québec »

- Bâtir au bon endroit : la localisation des activités et des équipements au service des collectivités viables (2013)
- Réunir les modes : l'intermodalité et la multimodalité au service de la mobilité durable (2013)
- Retisser la ville : [ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun (2013, rééd. 2014)

Collection « Vers des collectivités viables® »

- Vers une charte des écoquartiers : principes et balises pour guider les décideurs et les promoteurs (2013)
- Trousse d'actions Vers des collectivités viables® : de la théorie à l'action (2004)

Collection « L'Index »

- Deux poids, deux mesures : comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain (2013)

Ressources en ligne

Collectivitesviables.org | Mieux comprendre, planifier et construire nos milieux de vie

VIDÉOS

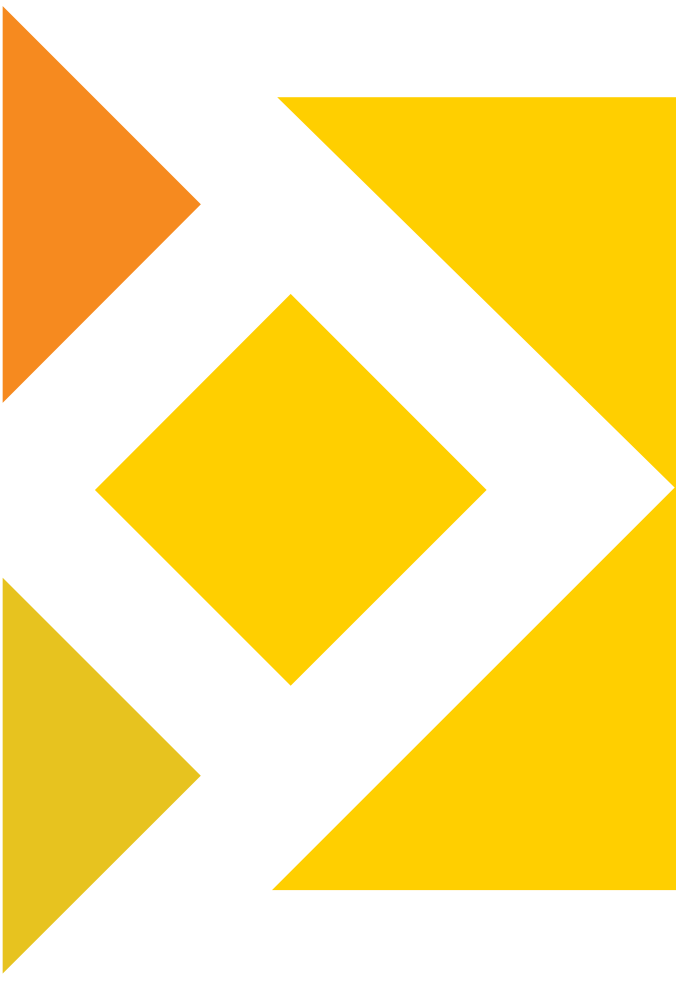
Disponibles sur Vivreenville.org/videos

- Retour vers la banlieue : construire la ville sur la ville (2013)
- La troisième voie : l'alternative de l'autopromotion (2013)
- Retisser la ville : le défi du TOD (2013)
- Saga Cité : nos collectivités face aux changements climatiques (2011)
- À la découverte des villes durables d'Europe (2004)
- Le rêve américain revu et corrigé (2004)
- Le tramway de Strasbourg (2003)

FORMATIONS ET CONFÉRENCES

Vivre en Ville offre également une gamme d'outils de formation, ainsi que des événements sur de nombreux thèmes liés aux collectivités viables.

Contact : Louise Levac, coordonnatrice – Recherche et formation
louis.levac@vivreenville.org



POUR QUI
ET POURQUOI
RETISSER LA VILLE?

1



Sources : Wire en 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 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 ». 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 œuvre 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 cœurs 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*

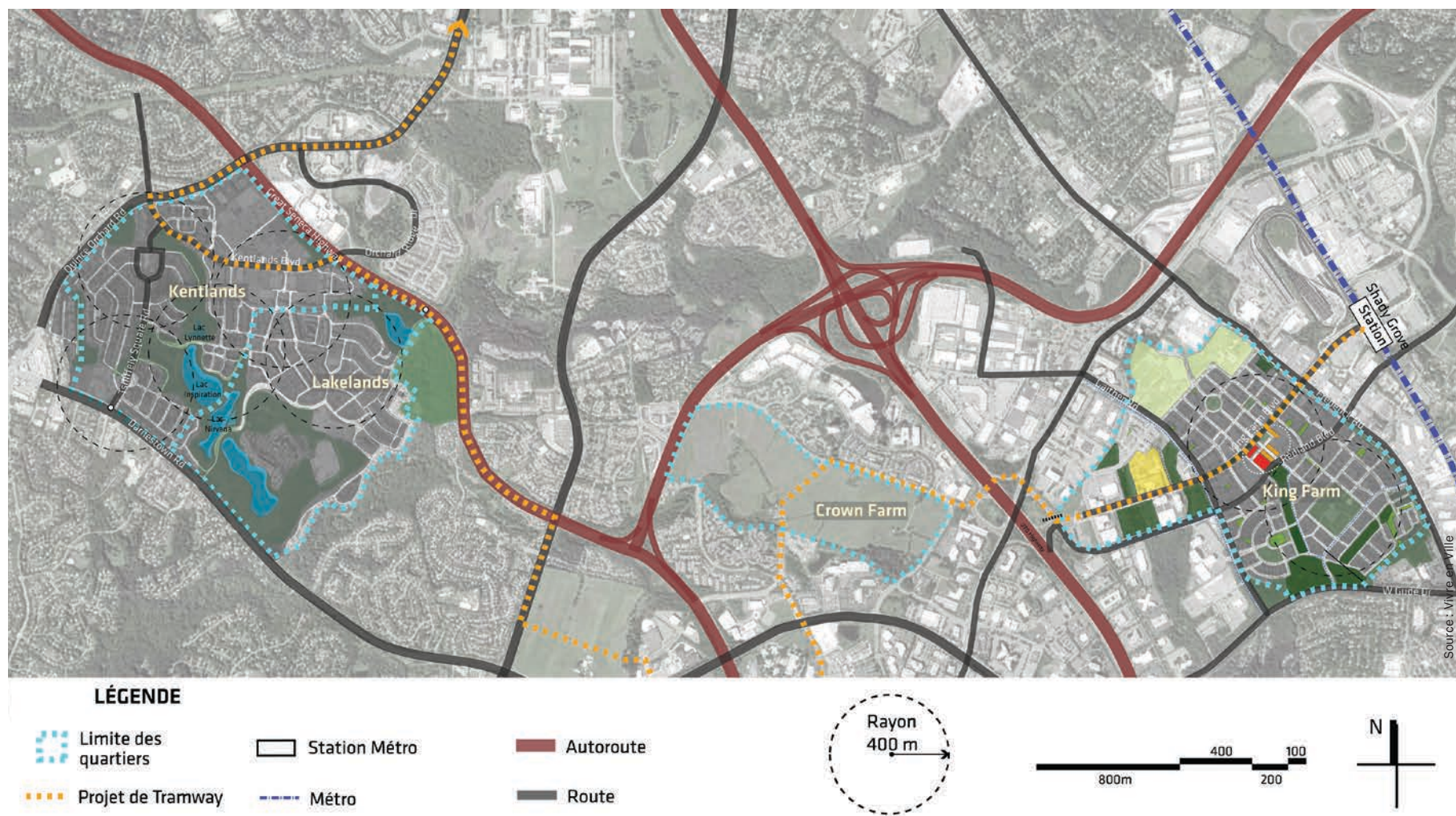


Source : Vivre en Ville



Source : Vivre en Ville

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



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.

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 œuvre 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 œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes.

Source : Office québécois de la langue française (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.

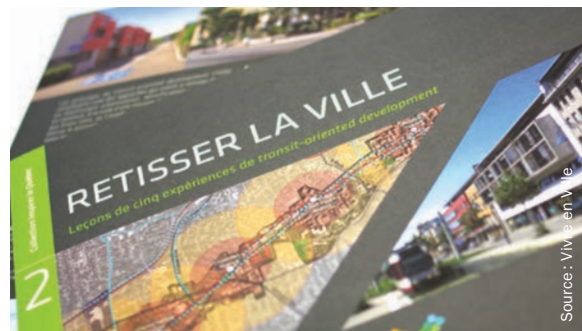
La Ville de Gatineau revoit également son Schéma d'aménagement et de développement (SAD) et fait une large place à la mobilité durable dans le cadre de sa réflexion. Certains scénarios envisagés visent à orienter le déploiement urbain à proximité du transport collectif. Le corridor du Rapibus (bus à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

Tableau 1.1.a LES OBJECTIFS MÉTROPOLITAINS ASSOCIÉS À LA RÉARTICULATION DE LA VILLE ET DU TRANSPORT EN COMMUN

	COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC	COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL	VILLE DE SHERBROOKE
Parts modales du transport en commun visées (2031)	26 % (pointe AM) 20 % (24h)	35 % (pointe AM)	12 % (pointe AM)
Moyens privilégiés pour articuler ville et transport en commun	Identifier des axes structurants et des pôles à proximité des corridors de transport en commun d'intérêt métropolitain Densifier et urbaniser dans les pôles et les axes structurants	Choisir les points d'accès du réseau métropolitain de transport en commun structurant pour établir des aires <i>transit-oriented development</i> (TOD) ; Densifier et urbaniser dans les aires TOD ; Densifier à l'extérieur des aires TOD, dans les territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace	Consolider et densifier le périmètre d'urbanisation en prenant compte de trois axes structurants de transport collectif
Part des nouveaux ménages localisés à proximité du transport en commun	60 % dans les pôles et axes structurants en milieu urbain 40 % dans les pôles et axes structurants en milieu suburbain	40 % dans les aires TOD	Non défini pour l'ensemble de l'agglomération 5 % de la croissance résidentielle dans le quartier central

Source: CMM, 2011; CMQ, 2011; Centre de mobilité durable de Sherbrooke, 2012; Ville de Sherbrooke, 2012.

Figures 1.1.d RETISSER LA VILLE : LEÇONS DE CINQ EXPÉRIENCES DE TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT



Les principes du *transit-oriented development* (TOD) sont l'une des approches qui visent à retisser la ville. Dans cette publication de la collection « Inspirer le Québec », Vivre en Ville (2013a) dresse le portrait de cinq expériences de quartiers conçus selon les principes du TOD.

SUGGESTIONS DE LECTURE À NE PAS MANQUER

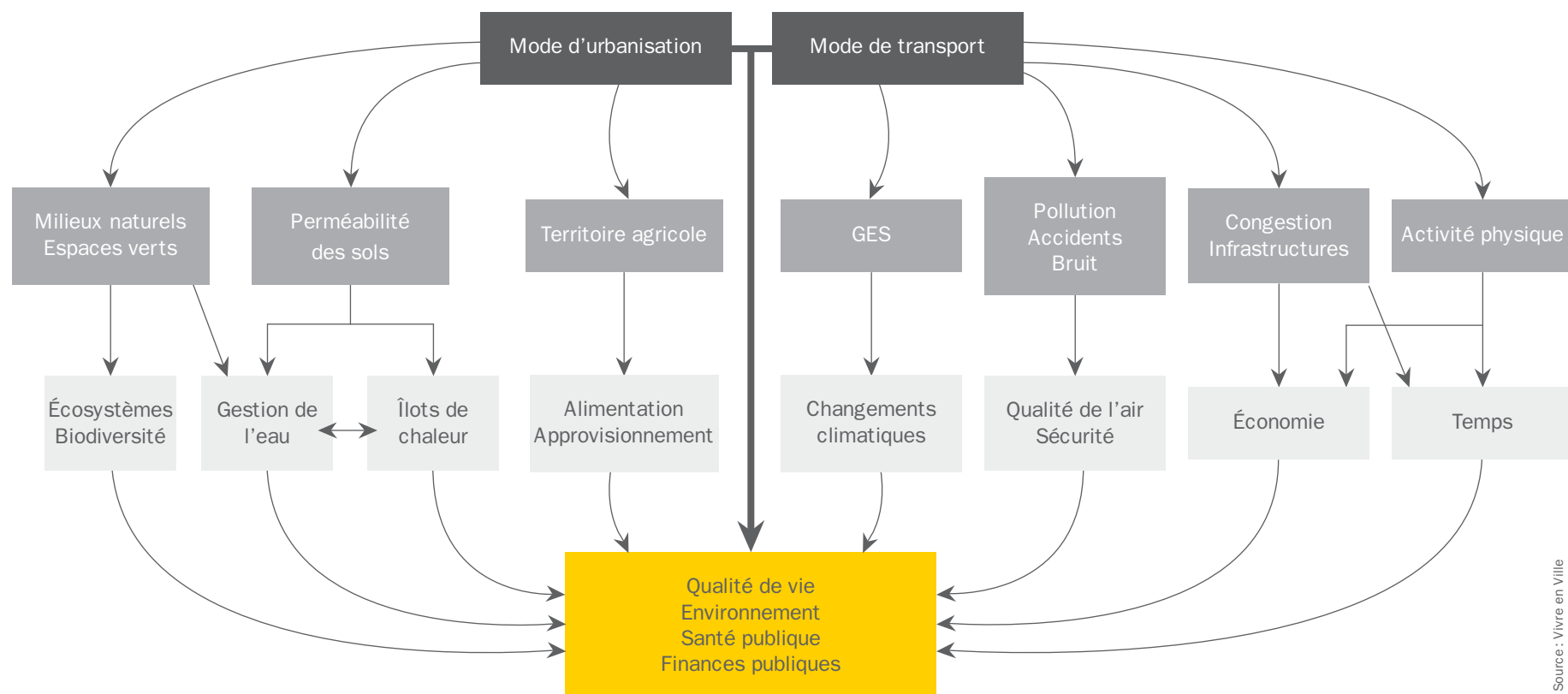
Les documents suivants, traitant des principes du *transit-oriented development* ou de l'écomobilité (mobilité durable), ont récemment été publiés par différents paliers gouvernementaux québécois et ontariens :

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO (MTO) (2012). *Lignes directrices en matière d'aménagement axé sur les transports en commun*.
- BOUCHER, I. et N. FONTAINE (2011). *L'aménagement et l'écomobilité. Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable*. Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, coll. « Planification territoriale et développement durable ».
- COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (CMM) (2012). *Guide d'aménagement pour les aires de TOD (Transit Oriented Development)*.

1.2 RETISSER LA VILLE : POUR RÉPONDRE À DES ENJEUX D'ACTUALITÉ

L'intégration de l'urbanisme et de la planification du transport en commun est la clé de la conception de milieux de vie qui répondent aux besoins variés de leurs résidents, sont favorables à leur santé et assurent leur qualité de vie. C'est également un moyen de s'occuper d'une panoplie d'enjeux, de l'amélioration de la santé de la population à la réduction des coûts individuels et collectifs, en passant par la protection de l'environnement et des terres agricoles.

Figure 1.2.a ENJEUX LIÉS AUX DIFFÉRENTS MODES D'URBANISATION ET DE TRANSPORT



Source : Vivre en Ville

Un mode d'urbanisation qui contribue aux changements climatiques

À lui seul, le domaine des transports au Québec compte pour 43,3 % des émissions de gaz à effet de serre du Québec (MDDEP, 2010, p.9). La baisse des densités d'occupation et, surtout, la multiplication des développements résidentiels monofonctionnels, sans services accessibles à distance de marche, ont eu de graves conséquences sur le bilan des émissions de gaz à effet de serre du Québec. La réduction des émissions globales de gaz à effet de serre et le succès de la lutte internationale contre les changements climatiques dépendront donc des actions entreprises en aménagement du territoire et en urbanisme, deux champs d'action à l'origine des besoins en transport.

Or, le gouvernement du Québec s'est donné comme objectif de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 20 % sous les niveaux de 1990 d'ici 2020, une des cibles les plus ambitieuses de toutes les juridictions d'Amérique du Nord (Gouvernement du Québec, 2009). Seules des interventions conséquentes en aménagement du territoire permettront d'atteindre cette cible, tout en renforçant la prospérité du Québec et en générant d'importants bénéfices collatéraux dont profitera l'ensemble de la société (Vivre en Ville, 2012, p.2).

Une santé publique préoccupante

■ UN MODE DE VIE PHYSIQUEMENT ACTIF, MISSION IMPOSSIBLE ?

Facteur de surpoids et d'obésité, en plus d'être associée à plusieurs maladies chroniques, la sédentarité est un phénomène en croissance qui préoccupe de plus en plus les acteurs de santé publique, mais également de nombreux autres intervenants, en raison de ses impacts sur les coûts de santé, la baisse de productivité liée à l'absentéisme, etc.

TRANSPORT EN COMMUN = TRANSPORT ACTIF

Le transport en commun pourrait presque être considéré comme un mode de déplacement actif, puisque son utilisation implique minimalement une part de marche pour se rendre à l'arrêt ou à la station de transport en commun, puis de l'arrêt à la destination finale.

Une étude de l'École polytechnique de Montréal (Morency et al., 2011) a démontré que le transport en commun contribue à l'atteinte d'un mode de vie physiquement actif. Ainsi, à Montréal, les usagers du transport en commun font en moyenne 2 500 pas par jour, soit 25 % de l'activité physique quotidienne recommandée.

S'il apparaît maintenant évident que les gens qui utilisent les transports publics pour se rendre au travail marchent davantage que ceux qui utilisent uniquement l'automobile, il est par ailleurs intéressant de constater que les usagers du transport en commun marchent autant que ceux qui se rendent au travail à pied (Lachapelle et Noland, 2012).

« Les gens qui utilisent les transports en commun ont trois fois plus de chance d'atteindre les recommandations d'activité physique suggérées par la Fondation des maladies du cœur, soit environ 30 minutes par jour, cinq jours par semaine » (Lachapelle et Noland, 2012).

La marche quotidienne, reconnue comme ingrédient essentiel d'un mode de vie physiquement actif, est passée de mode de déplacement universel à un mode totalement marginal en l'espace de quelques décennies, pour les adultes comme pour les jeunes.

Depuis 50 ans, nos villes ont vu progressivement disparaître l'échelle du piéton. La ségrégation des activités, la diminution des densités d'occupation du territoire en milieu urbain et l'augmentation des distances ont réduit la pratique des déplacements actifs. Dans de nombreux quartiers, les espaces publics trop rares, mal répartis ou mal conçus ne constituent pas, pour les jeunes Québécois, les lieux d'activité physique récréative spontanée qu'ils pourraient être. De plus en plus de Québécois demeurent dans des quartiers où la possession et l'utilisation d'une voiture s'avèrent indispensables.

■ UN ACCÈS RÉDUIT AUX ALIMENTS SAINS

Les recherches dans le domaine des saines habitudes de vie ont démontré un lien entre un bon accès à des commerces d'alimentation de type supermarché et la consommation de fruits et de légumes – indicateur privilégié pour mesurer la consommation d'aliments sains (INSPQ, 2010). Or, le mode d'urbanisation des dernières décennies a fait en sorte d'éloigner les activités commerciales, y compris les commerces d'alimentation, des lieux de résidences.

De quartiers et villages organisés autour d'une rue commerciale, on est passé à des lotissements résidentiels séparés des mégacentres commerciaux (*power centers*) voisins par des grands boulevards, voire des autoroutes, à vocation régionale. L'étalement urbain est donc un des responsables de la situation de « désert alimentaire » où se trouve une partie de la population québécoise, c'est-à-dire des secteurs dépourvus en supermarchés facilement accessibles autrement qu'en automobile.

Des municipalités de plus en plus endettées

L'ouverture de nouveaux secteurs à l'urbanisation et leur construction sous forme de lotissements résidentiels monofonctionnels sont apparues, depuis la Seconde Guerre mondiale, comme un mode d'urbanisation peu coûteux pour les municipalités, dans la mesure où la construction des nouvelles infrastructures a été et est encore assumée par les promoteurs et par les gouvernements supérieurs. Cependant, lorsque vient le temps d'assumer le renouvellement de ces infrastructures supplémentaires à la fin de leur cycle de vie, c'est aux municipalités que revient la responsabilité d'en assumer les coûts. La solution privilégiée pour élargir l'assiette fiscale est alors, bien souvent, d'ouvrir de nouveaux secteurs à l'urbanisation pour avoir de nouveaux revenus « disponibles ».

Cette façon de faire est insoutenable sur le plan fiscal et crée une immense dette intergénérationnelle. Elle est aussi à l'origine de la compétition entre les municipalités qui rivalisent pour attirer le développement immobilier, les nouveaux revenus générés servant à couvrir leurs obligations. Un mode d'urbanisation visant l'optimisation des infrastructures existantes apparaît aujourd'hui comme une voie de sortie de ce cercle vicieux, puisqu'il fait en sorte que les mêmes infrastructures desservent une plus grande quantité de payeurs de taxes.

De plus, en reconstruisant la ville sur elle-même et en faisant une plus grande place aux modes de transport qui consomment moins d'espace – le transport en commun, la marche et le vélo –, les municipalités réduiront à la source la quantité d'infrastructures nécessaires.

La dilapidation des terres agricoles

Malgré une loi pour protéger le territoire et les activités agricoles en vigueur depuis la fin des années 1970, le sud du Québec a sacrifié une importante partie de ses terres agricoles à des fins résidentielles. Les rapports Pronovost (Commission sur l'avenir de l'agriculture et de l'agroalimentaire québécois, 2008) et Ouimet (2009) soulignent pourtant tous deux l'importance, le premier de « réaliser l'ampleur du gaspillage que représente l'expansion du périmètre des villes, petites et grandes, vers la zone agricole » (Commission sur l'avenir de l'agriculture et de l'agroalimentaire québécois, 2008, p. 202) et l'autre de « diminuer la pression sur la zone agricole par une gestion plus serrée de l'urbanisation » (Ouimet, 2009, p. 15).

Comme le souligne le rapport Pronovost, « la revendication visant à établir sa propriété résidentielle dans les meilleures terres du Québec, sous prétexte qu'il n'y a plus de territoire à bâtir dans la municipalité, est une conception dépassée. On ne peut pas se réclamer, d'une part, du développement durable et poursuivre, d'autre part, un tel mode d'occupation du territoire » (CAAAQ, 2008, p. 202). Certes, les récentes initiatives de valorisation de la zone agricole pourraient permettre de redonner sa valeur à ce territoire. Néanmoins, à l'heure d'écrire ces lignes, tout indique que l'étalement urbain se poursuit alors que l'expansion des périmètres d'urbanisation vient directement contrecarrer les objectifs de consommation rationnelle de l'espace.

Des déplacements toujours plus coûteux et plus longs

Dans plusieurs agglomérations québécoises, la qualité de vie est menacée par l'augmentation des temps de déplacement et la part croissante du budget des ménages dédiée aux transports. Les ménages passent en effet de plus en plus de temps à se déplacer, étant donné l'accroissement de la congestion et des distances à parcourir.

Le développement du réseau routier et autoroutier est encore, presque partout, la solution aux questions de transport privilégiée en matière de dépenses publiques, bien que des investissements marginaux soient faits dans les transports collectifs et actifs. Le développement du réseau routier et autoroutier encourage pourtant le recours à l'automobile; il ne constitue donc pas une solution à long terme pour réduire la congestion.

Une offre résidentielle et des aménagements inadaptés aux changements démographiques attendus

La diversité des logements devrait répondre aux besoins des ménages, dont la composition évolue à travers le temps. À terme, tout semble indiquer que plus les *baby-boomers* délaisseront le marché de la maison individuelle, plus l'offre dans ce domaine dépassera la demande. Chaque quartier devrait pouvoir offrir des habitations diversifiées pour permettre à ses habitants d'y demeurer, quelle que soit l'évolution de leurs besoins.

Les municipalités s'inscrivent de plus en plus dans la mouvance des Municipalités et villes amies des aînés. Ces derniers doivent pouvoir demeurer actifs malgré la perte de leur permis de conduire, ce qui amène les planificateurs à penser les aménagements urbains en fonction des piétons plus vulnérables – pour le plus grand bénéfice notamment des personnes âgées, mais aussi des personnes à mobilité réduite et des enfants.



CHANGER
DE DIRECTION

2



Changer de direction

2

Un regard sur l'évolution récente des collectivités québécoises permet de comprendre pourquoi la grande majorité de nos déplacements sont aujourd'hui effectués en automobile et l'impact de ce choix de mobilité sur l'aménagement du territoire. Pour changer de direction, il importe de réapprendre à articuler ville et transport en commun.

2.1 UNE VILLE ÉPARPILLÉE QUI CONSOLIDE LA DÉPENDANCE À LA VOITURE

Le Québec aux prises avec la voiture et l'étalement urbain

Au début des années 1900, avec la création du ministère de la Voirie, le déploiement des voies de communication est devenu au Québec un synonyme de modernité, d'essor économique et de progrès. En effet, le développement du réseau routier supérieur pour les fins de la voiture individuelle et la flexibilité accrue que cette dernière a accordée au transport des personnes ont entraîné une importante modification des rapports qu'entretenait la population avec le territoire et la distance.

Dès les années 1940, la tendance du tout-à-l'auto s'est accentuée, puisqu'il était dorénavant possible et acceptable de franchir quotidiennement d'importantes distances pour les déplacements domicile-travail. Le lieu de résidence n'étant plus tributaire de la proximité d'un centre urbain mais plutôt d'une voie de communication, les villes ont commencé à croître au-delà de leurs propres limites administratives. Les lotissements résidentiels se sont multipliés le long des voies interurbaines, se juxtaposant les uns aux autres sans pour autant entretenir de liens entre eux, et répétant sans cesse les mêmes formes tant à l'échelle locale que métropolitaine : celles de la banlieue d'après-guerre.

Figures 2.1.a-b LA ROUTE PERÇUE COMME UN SIGNE DE PROGRÈS ET D'ESSOR ÉCONOMIQUE



Pendant plusieurs décennies au XX^e siècle, les publications gouvernementales présentent l'élargissement des routes et l'ouverture des autoroutes comme des synonymes de modernisation, de progrès et de développement économique national, au même titre que l'industrialisation, la mécanisation de l'agriculture et l'ouverture de nouvelles écoles.



Encore aujourd'hui, l'ouverture de nouvelles voies rapides, comme ici l'autoroute 30, est souhaitée par de nombreuses municipalités. En effet, plusieurs élus considèrent les autoroutes comme un puissant outil de développement économique, puisqu'elles facilitent l'accès à leur municipalité et accélèrent l'urbanisation de leur territoire, ce qui génère de nouveaux revenus fonciers.

De la ville compacte à la ville éclatée

Au cours du XX^e siècle, les villes québécoises, et tout particulièrement leurs banlieues, se sont radicalement transformées. Trois grandes époques peuvent être identifiées :

La ville compacte (1900-1940)

■ La banlieue du début du XX^e siècle est caractérisée par un cadre bâti compact et dense. On y retrouve des duplex, des triplex, voire de petites conciergeries, généralement mitoyens les uns des autres et alignés le long de rues formant une trame orthogonale et dotées de trottoirs de chaque côté. Le quartier est traversé par une rue commerciale traditionnelle qui fait office de rue principale. Il est également ponctué de noyaux institutionnels, comprenant église et école, situés à environ 800 mètres les uns des autres. Ainsi, chaque logement est situé à distance de marche des services de proximité dont il a besoin au quotidien.

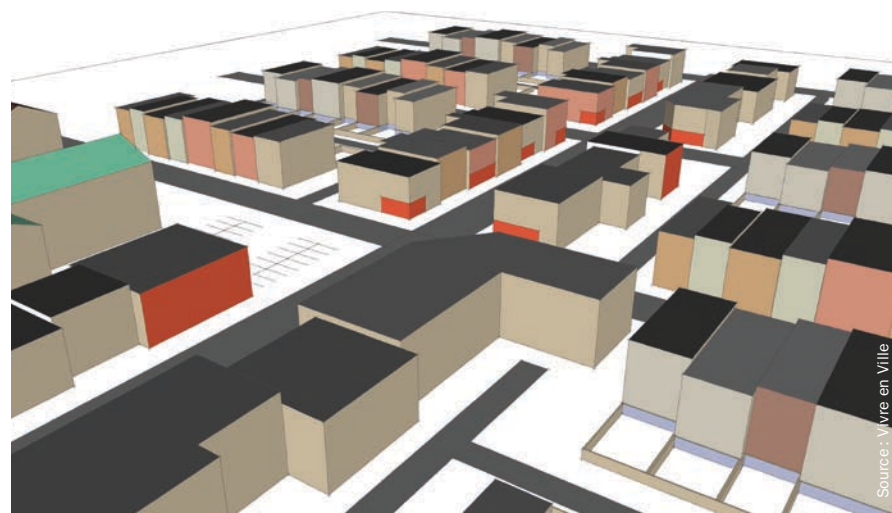
La ville en dissolution (1940-1990)

■ La banlieue d'après-guerre est marquée par une ségrégation systématique des activités résidentielles, commerciales et industrielles. Elle est principalement composée de maisons individuelles implantées sur de grandes parcelles, ce qui diminue grandement la densité du quartier. Les voies sont conçues d'abord et avant tout pour la circulation automobile et sont, plus souvent qu'autrement, dépourvues de trottoirs.

La ville éclatée (depuis 1990)

■ La banlieue contemporaine est marquée par les ruptures et les discontinuités. Elle se résume souvent à une juxtaposition de lotissements conçus indépendamment les uns des autres et peu connectés entre eux autrement que par une route importante. Même si on y retrouve davantage de types bâtis que dans la banlieue d'après-guerre, la banlieue contemporaine reste clairement monofonctionnelle. Les commerces de proximité, qui se trouvaient auparavant au cœur des quartiers, se retrouvent désormais au sein de grandes concentrations métropolitaines situées aux abords des autoroutes : mégacentres commerciaux (*power centers*) et *lifestyle centers*. Ici encore, les trottoirs se font rares. En contrepartie, on y retrouve parfois des voies cyclables, mais celles-ci sont généralement conçues à des fins récréatives et servent difficilement aux déplacements utilitaires.

Figures 2.1.c-d LA VILLE COMPACTE (1900-1940)



Source : Vivre en Ville

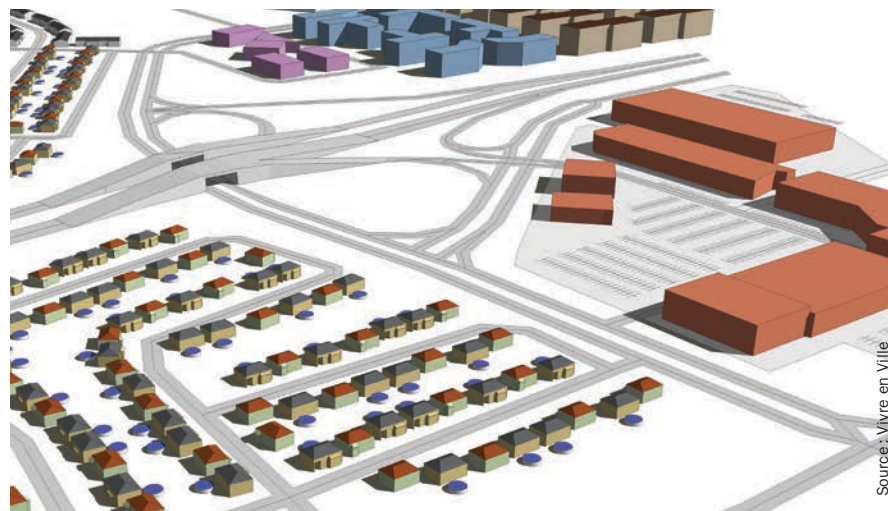


Source : Vivre en Ville

Figures 2.1.e-f LA VILLE EN DISSOLUTION (1940-1990)



Figures 2.1.g-h LA VILLE ÉCLATÉE (DEPUIS 1990)



GLOSSAIRE

CROISSANCE DE LA VILLE : SUBURBANISATION, ÉTALEMENT URBAIN ET DENSIFICATION

La croissance d'une ville peut s'effectuer selon différents modes, notamment par urbanisation et par densification.

Suburbanisation

La suburbanisation consiste en l'urbanisation de la périphérie d'une agglomération urbaine ou villageoise, où les résidents effectuent des déplacements quotidiens vers un des centres principaux de l'agglomération, généralement aux fins du travail. Ainsi, chaque ville ou village peut générer sa propre banlieue, indépendamment des forces qui façonnent celle de la ville voisine.

La suburbanisation peut prendre différentes formes. La banlieue d'après-guerre est la plus connue. Elle est caractérisée par une ségrégation systématique des activités, une densité résidentielle brute beaucoup plus faible que dans les quartiers centraux, et des voies conçues d'abord et avant tout en fonction du mode de transport automobile, voire sans considération pour les autres modes de déplacement.

Étalement urbain

L'étalement urbain est le phénomène décrivant une suburbanisation s'effectuant non plus seulement à l'échelle locale, mais aussi à l'échelle métropolitaine. Il se caractérise notamment par la mise en place, sur un territoire faisant fi des limites municipales, de lotissements résidentiels localisés principalement de façon à :

- (1) profiter de l'accessibilité aux grandes concentrations d'activités métropolitaines, souvent identifiées comme des « pôles d'emplois », que leur offre le réseau routier métropolitain ;
- (2) profiter des qualités paysagères du milieu qui les accueille ;
- (3) mais rarement profiter de la proximité, contribuer à la cohérence ou au dynamisme des agglomérations urbaines ou villageoises auxquelles ils se juxtaposent.

Densification

Tout comme la suburbanisation, la densification est un mode de croissance de la ville. Cependant, plutôt que d'entraîner une extension de la ville, la densification consiste à accroître le nombre de logements ou d'habitants au sein d'un milieu déjà urbanisé, permettant ainsi d'éviter la perte de terres agricoles et le prolongement coûteux des infrastructures urbaines.

Source : Vivre en Ville.

Figures 2.1.i-j UNE VILLE QUI S'ÉTALE DE PLUS EN PLUS LOIN



Dans la région de Québec, l'étalement urbain se fait aujourd'hui sentir de 30 à 50 km du centre-ville, soit jusqu'à Beauré, Pont-Rouge, Fossambault-sur-le-Lac, Beaumont, Sainte-Marie et Laurier-Station. Ainsi, de petits villages autrefois à vocation agricole ou forestière, comme ici Sainte-Brigitte-de-Laval et Lac-Beauport, deviennent des banlieues prisées par une population travaillant à Québec, ce qui contribue à accroître significativement les longs déplacements pendulaires effectués matin et soir en voiture sur les routes et autoroutes y conduisant.

Une prospérité illusoire

Si ce mode d'urbanisation misant sur la voiture s'est généralisé au Québec à partir des années 1950, c'est qu'il semblait a priori peu coûteux pour les municipalités, notamment en raison de la conjoncture parfaite de forte croissance économique et démographique qui prévalait alors. Le gouvernement assumait une bonne partie des coûts de mise en place des voies et des infrastructures, tandis que les promoteurs immobiliers affluaient en grand nombre dans les villes pour répondre à la demande croissante en logements. Mais aujourd'hui, après plus d'un demi-siècle de suburbanisation, le faible coût de ce mode de croissance apparaît clairement illusoire. Les municipalités ont hérité d'un important réseau viaire et d'infrastructures dont elles doivent assumer la plus grande partie de l'entretien et du remplacement. Un fardeau financier difficile à assumer avec les taxes foncières provenant des lotissements suburbains, souvent trop peu peuplés par rapport à l'importance des réseaux qui les desservent.

Le financement du réseau autoroutier étant encore aujourd'hui assumé en totalité par l'État, les municipalités souhaitant accroître leurs revenus à l'aide de nouvelles taxes foncières disposent d'une opportunité unique mais dangereuse : diriger leur urbanisation vers ces voies rapides dont elles n'ont pas à assumer les coûts de mise en place. Cependant, en optant pour une telle solution, elles encouragent directement les déplacements automobiles individuels et contribuent à perpétuer l'étalement urbain. C'est ainsi que, depuis les années 1990, de nombreux tronçons d'autoroutes des agglomérations métropolitaines ne servent plus à supporter les stricts déplacements interurbains, mais aussi les déplacements locaux. Du coup, les abords des autoroutes ne sont plus convoités par les seules industries, mais également par les commerces de proximité, les bureaux et les habitations, sans qu'il soit possible pour autant de faire de ces

autoroutes les rues principales des quartiers qu'elles desservent, comme cela était le cas des grands boulevards urbanisés au cours du demi-siècle précédent.

Le transport en commun exclu de la rue et de la ville

Parallèlement au déploiement des réseaux routier et autoroutier, la voiture a été mise en opposition aux modes de transport en commun sur rail, notamment au tramway. Ceux-ci sont alors considérés moins flexibles et une source d'encombrement des voies publiques. Le démantèlement rapide de ces réseaux, accéléré par le lobby des manufacturiers automobiles en faveur de l'autobus, a privé

le transport en commun de la place privilégiée qu'il occupait dans les quartiers des grandes villes. Dès lors, le transport en commun a été contraint de partager des voies dont les règles de fonctionnement sont imposées par des modes de transport individuels, comme la voiture. La difficulté à desservir la ville actuelle, aujourd'hui structurée exclusivement par les réseaux routiers et autoroutiers, est également partagée par les opérateurs de trains de banlieue qui sont contraints de circuler sur des voies conçues selon une logique étrangère à celle du transport des personnes, soit celle du transport des marchandises, et qui sont généralement situées à la périphérie plutôt qu'à l'intérieur des zones habitées.

Figure 2.1.k UNE BANLIEUE D'APRÈS-GUERRE QUI SE PERPÉTUE



La banlieue contemporaine diffère peu de la banlieue d'après-guerre. Même si les bungalows ont souvent laissé place à des cottages et des maisons jumelées, comme ici à Beauport, la densité bâtie s'est à peine accrue et les voies sont souvent aussi larges qu'en 1950 : des décisions coûteuses pour la collectivité.

Les villes d'aujourd'hui, des agglomérations modelées par la voiture

Depuis le milieu du XX^e siècle, les villes québécoises ont été grandement transformées par la venue de l'automobile.

Les grandes villes d'aujourd'hui sont des agglomérations étalées, éclatées, fragmentées et discontinues :

- elles s'étendent sur des dizaines de kilomètres ;
- la densité résidentielle des nouveaux quartiers est beaucoup plus faible que dans les quartiers centraux ;
- les activités sont ségréguées ;

■ l'urbanisation n'est pas continue entre les quartiers centraux et les différentes couronnes de banlieue. Les ruptures, qui sont souvent causées par les infrastructures en place, et les discontinuités, par exemple causées par une urbanisation en saut-de-mouton, sont nombreuses. Ces barrières sont bien souvent difficilement franchissables autrement qu'en voiture.

Les grandes villes sont aussi multipolaires, disposent de nombreuses centralités et offrent de multiples destinations d'importance métropolitaine :

- les anciens noyaux villageois, englobés par l'étalement urbain, exercent toujours leur influence sur les quartiers environnants ;
- les emplois sont dispersés dans plusieurs secteurs de la ville, tant centraux que périphériques, secteurs généralement choisis en raison de la proximité du réseau autoroutier.

Plus important encore, les grandes villes sont aisément accessibles en voiture, où que l'on aille, ce qui n'est pas le cas en transport en commun, à vélo ou à pied :

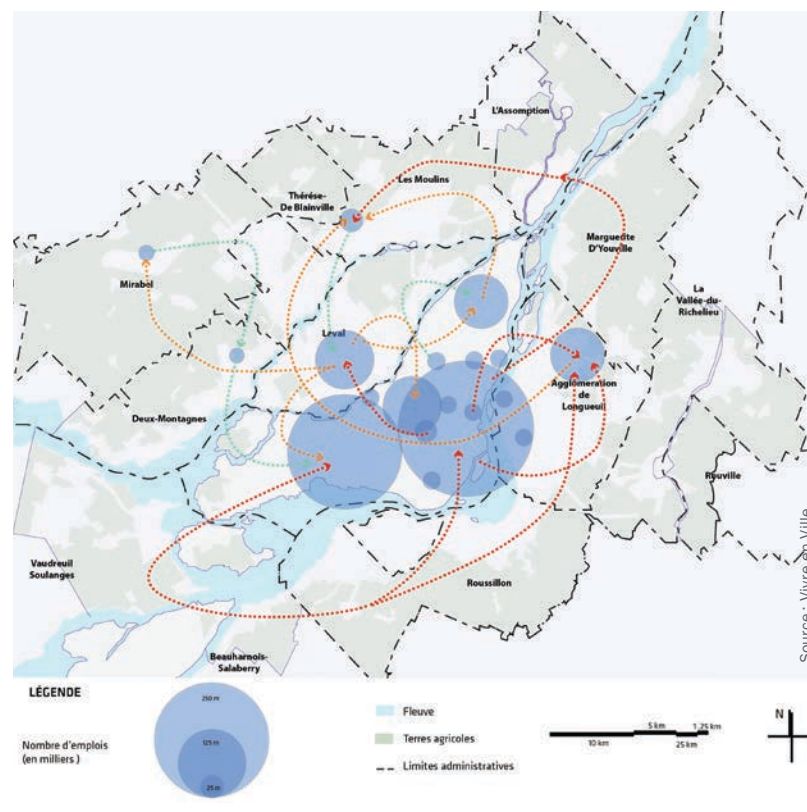
- l'urbanisation est structurée autour des grands boulevards et routes régionales, lesquels sont généralement directement connectés au réseau autoroutier métropolitain ;

■ la faible densité résidentielle des banlieues pavillonnaires et l'utilisation non optimale de ces territoires réduisent les chances de rentabiliser leur desserte par un réseau de transport en commun structurant ;

■ les voies ferrées ont été mises en place pour répondre à des besoins (transport des marchandises) qui diffèrent énormément de ceux auxquels répondent les trains de banlieue qui les utilisent (transport des personnes).

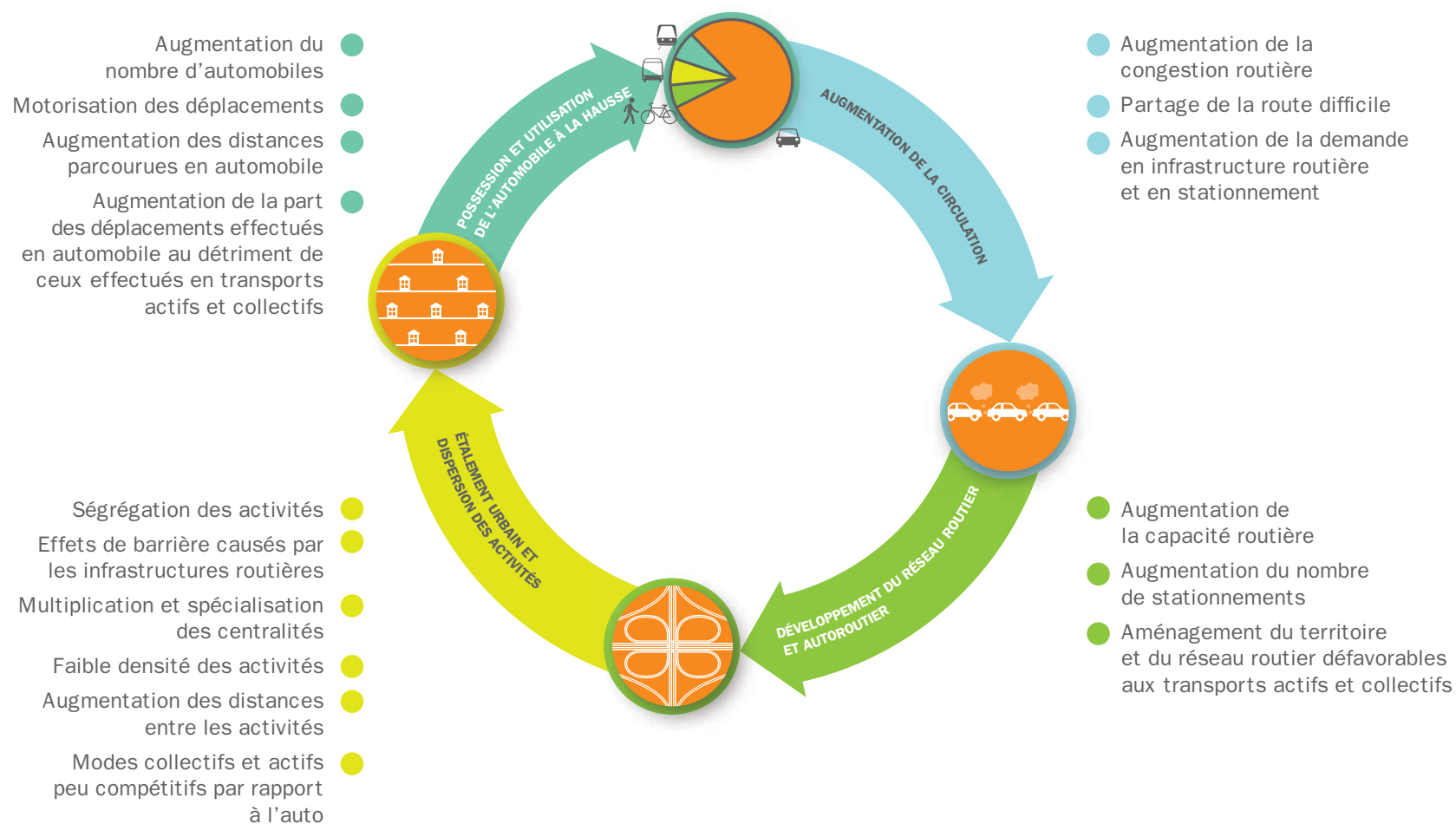
Ainsi, pour se sortir du cercle vicieux de l'automobile, il ne suffit pas de créer de nouveaux quartiers selon la logique du transport en commun. Il faut aussi revoir la forme urbaine existante, qui continuera d'influencer les modes de déplacement d'une majorité de la population. La voiture demeurera le mode de déplacement prédominant si rien n'est fait pour infléchir la façon dont sont faits les quartiers existants, mais surtout, les centralités existantes.

Figure 2.1.I LA VILLE CONTEMPORAINE : ÉTALÉE, MULTIPOLAIRE ET MULTIDESTINATION



La ville contemporaine est composée de multiples destinations dispersées sur tout le territoire métropolitain et rendues accessibles par le réseau autoroutier. Aujourd'hui, il est possible à quiconque dispose d'une voiture de fréquenter, pour une raison ou pour une autre, les différentes parties d'une agglomération métropolitaine quel que soit l'endroit où il habite. Pour cette raison, une restructuration de la ville grâce au transport en commun aura peu d'effet si ce dernier ne permet pas à la population de se déplacer aussi efficacement vers les destinations qu'elle convoite, du moins celles comprises à l'intérieur du corridor d'urbanisation où elle réside.

Figure 2.1.m LE CERCLE VICIEUX DE L'AUTOMOBILE



Concevoir la ville en fonction du seul mode de transport automobile est coûteux. L'étalement urbain entraîne une augmentation des déplacements automobiles et, parallèlement à ce mode d'urbanisation, entraîne des demandes d'amélioration, d'élargissement, d'extension et de reconfiguration des voies régionales, voire leur substitution par de nouvelles voies autoroutières. L'augmentation à répétition de la capacité du réseau routier encourage directement la poursuite de l'étalement urbain, faisant ainsi ressurgir le problème qu'on croyait avoir résolu.

Source : Vivre en Ville, adapté de Société de transport de Montréal, d'après Raad, 1998; Vivre en Ville, 2009; Victoria Transport Policy Institute (VPTI), 2010.

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 œuvre 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 et que l'automobile y ait été introduite massivement, ces quartiers conservent encore aujourd'hui des qualités qui les distinguent de ceux qui les 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 la qualité des espaces privés.

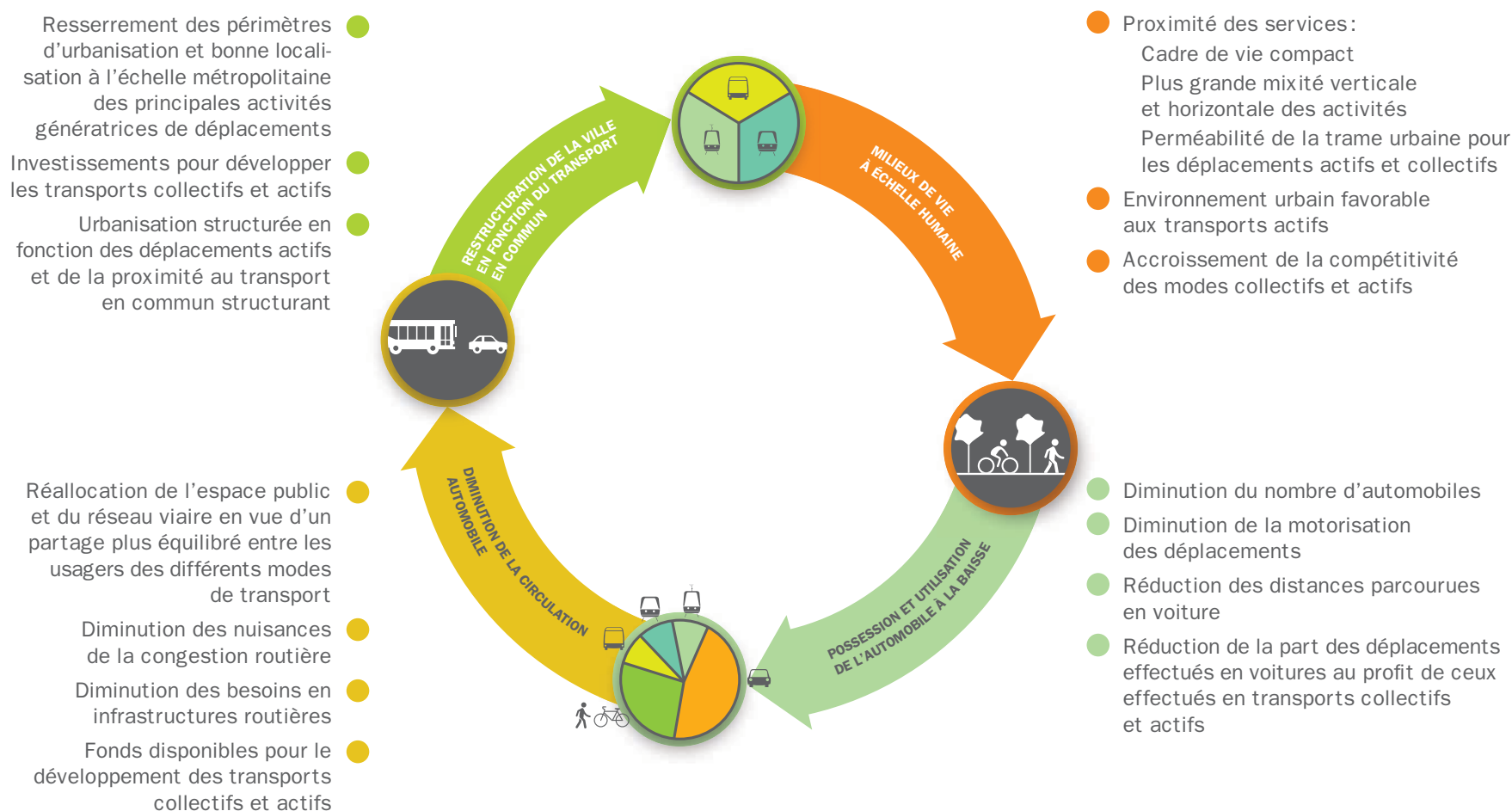
Les qualités de ces quartiers contribuent aujourd'hui à ce que leurs résidents marchent et utilisent le transport en commun davantage que ceux des banlieues plus récentes. C'est notamment le cas des résidents des quartiers Limoilou, Montcalm et Saint-Sacrement à Québec, Verdun et Rosemont à Montréal, 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

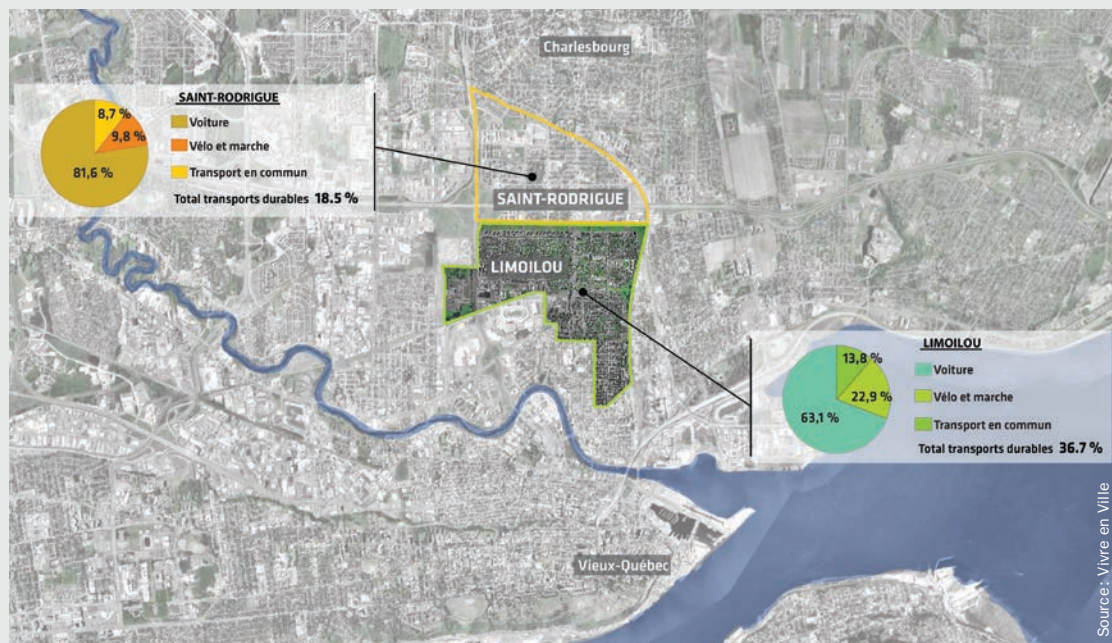
Réarticuler ville et transport en commun, ce n'est pas offrir une desserte performante de transport en commun aux heures de pointe dans le but de désengorger les réseaux autoroutiers urbains. Cette approche est peu efficace pour influencer les choix de transport : c'est toute la journée, vers des destinations 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 est accessible en transport en commun, à pied ou à vélo.

Figure 2.2.a LE CERCLE VERTUEUX DU TRANSPORT EN COMMUN

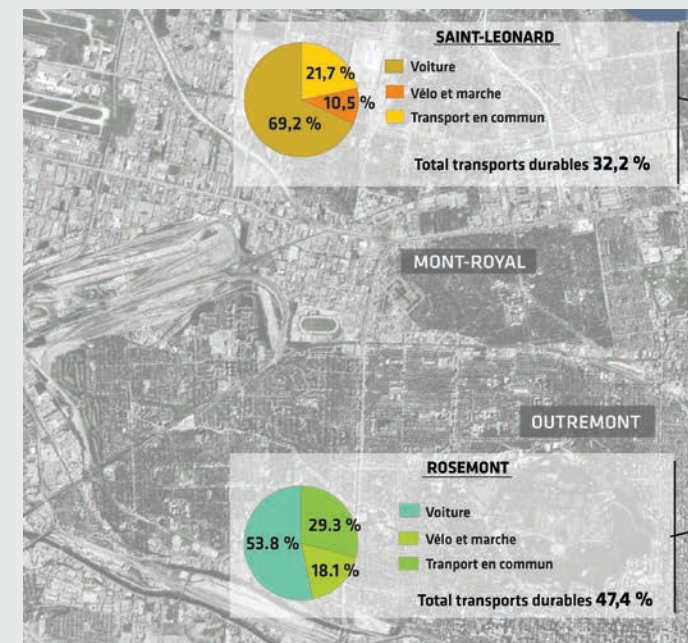


Restructurer la ville en fonction du transport en commun permet d'enclencher un cercle vertueux. Le resserrement des périmètres d'urbanisation et un aménagement du territoire structuré en fonction des déplacements collectifs et actifs réduisent l'usage et la possession d'automobiles. La demande pour 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 LIMOILLOU, QUÉBEC

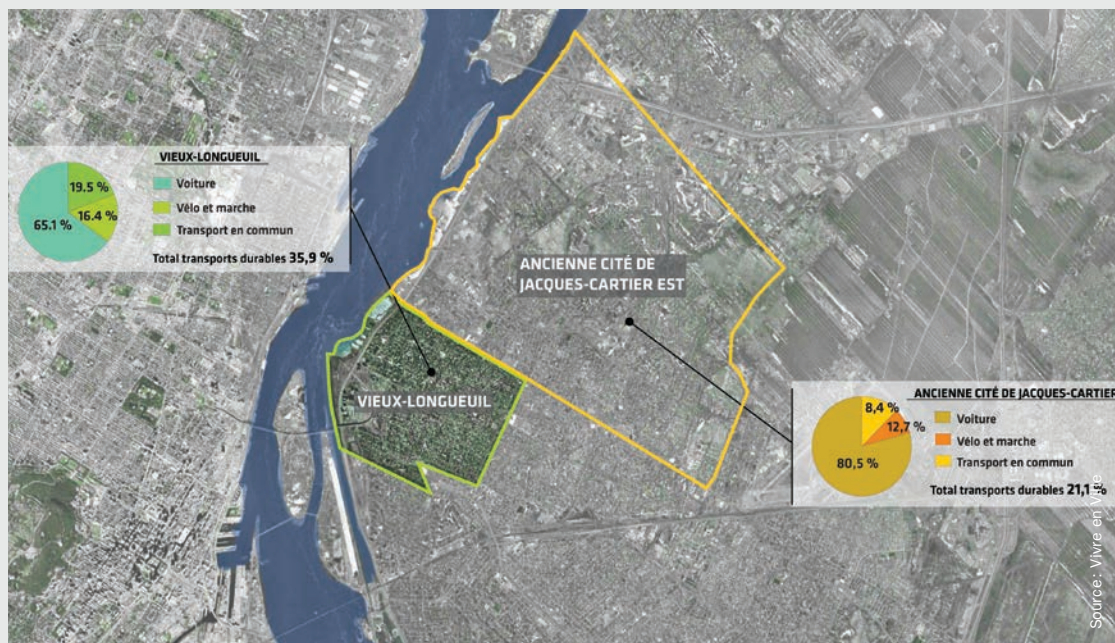


Figures 2.2.e-g LE QUARTIER ROSEMONT, MONTRÉAL





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 garantes du succès des projets immobiliers auxquels on les accolent. 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 piétonniers 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 moins d'espace et une moins grande priorité par rapport aux autres modes de transport.

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



Source : Vivre en Ville



Source : Vivre en Ville

DIVISION 43, PORTLAND, OREGON



MÜHLENVIERTEL, TÜBINGEN, ALLEMAGNE



SCHARNHAUSER PARK, OSTFILDERN (STUTTART), ALLEMAGNE



RIESELFELD, FREIBURG IM BREISGAU, ALLEMAGNE



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 en commun 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 autopropulsés, 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; OQLF, 2011.

HUIT PIERRES
D'ASSISE
POUR RETISSER
LA VILLE

3



Source: Vivre en Ville

Huit pierres d'assise pour retisser la ville

Les villes du Québec ont vécu, depuis plusieurs décennies, une tendance à l'éclatement et à l'éparpillement fondée sur la mise en place d'un mode de développement urbain axé sur la voiture comme mode de déplacement principal. Ce faisant, elles ont peu à peu contracté les nombreux maux liés à cette dépendance : augmentation du coût des infrastructures, baisse de la qualité de vie, dilapidation des terres agricoles, sédentarité, dépendance au pétrole, augmentation des émissions de gaz à effet de serre, etc. Pour répondre à ces divers enjeux, il apparaît essentiel de dépasser le cercle vicieux de la dépendance à l'automobile en articulant à nouveau urbanisation, densification et transport en commun.

Cette stratégie doit être entreprise sur l'ensemble du territoire occupé par les villes québécoises ; il ne sera, en effet, pas suffisant de la mettre en œuvre lors de la conception de nouveaux milieux de vie. Pour soutenir les objectifs poursuivis par la société québécoise en matière d'amélioration de la santé, de réduction des coûts et de protection de l'environnement, il faut parvenir à retisser, selon cette approche, les milieux de vie existants : c'est là que vit et se déplace la majorité de la population.

Le défi de la réarticulation de la ville et du transport en commun est de taille. Il implique de travailler à deux échelles complémentaires et cruciales pour cette approche. D'une part, l'échelle de l'agglomération, qu'il s'agisse d'une ville moyenne ou d'une métropole, échelle à laquelle se conçoivent les grands patrons d'urbanisation et les principaux réseaux de déplacement. D'autre part, l'échelle locale, celle du quartier ou de la zone d'activité spécialisée, échelle fine à laquelle se réalisent la plupart des déplacements du quotidien et où se dessinent les éléments de la qualité de vie de tous.

Vivre en Ville propose huit pierres d'assise – quatre à l'échelle de l'agglomération et quatre à l'échelle du quartier – sur lesquelles faire reposer cette stratégie.

À l'échelle de l'agglomération :

- 1 Des corridors pour retisser la ville
- 2 Un réseau structurant de transport en commun
- 3 Une localisation stratégique des activités à rayonnement métropolitain et régional
- 4 La croissance dirigée vers les corridors

À l'échelle locale :

- 5 Une ville des courtes distances
- 6 Des espaces publics de qualité
- 7 Un cœur de quartier vivant et animé
- 8 Un cadre de vie destiné à une population diversifiée

Outre le bagage de connaissances en matière d'aménagement, d'urbanisme et de transport accumulé par Vivre en Ville au cours des 15 dernières années, l'identification de ces pierres d'assise 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*, présentés dans le document **Retisser la ville : leçons de cinq expériences de transit-oriented development** (Vivre en Ville, 2013a).

3.1 RETISSER LA VILLE À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION

Figure 3.1.a



C'est à l'échelle de l'agglomération que se conçoivent les grands patrons d'urbanisation et les principaux réseaux de déplacement. Articuler urbanisation et transport en commun se fait donc en premier lieu à cette échelle. Il en va, d'abord, de l'efficacité et de la performance des réseaux de transport en commun, ce dernier ne pouvant s'adapter facilement à un mode d'urbanisation qui serait basé sur la juxtaposition de secteurs isolés les uns des autres.

Par ailleurs, il serait illusoire de penser réaliser des quartiers exemplaires sans d'abord questionner leur lieu d'implantation dans l'agglomération. Si l'échelle locale est essentielle pour penser les activités du quotidien, elle est insuffisante en matière de gestion des déplacements.

L'échelle de l'agglomération est de mieux en mieux prise en compte dans le cadre de la planification au Québec, que ce soit par les MRC ou par les communautés métropolitaines, par exemple. La réflexion entourant ce qu'on appelle l'échelle métropolitaine dans les grandes villes du Québec est tout aussi valable pour des villes moyennes comme Victoriaville, Saguenay ou Rivière-du-Loup. Ces dernières attirent des déplacements quotidiens des villes et villages environnants et ont tout à gagner de repenser leur déploiement selon d'autres modes de transport que l'automobile.

Les quatre pierres d'assise à l'échelle de l'agglomération permettent de jeter les bases de l'organisation d'un territoire qui cherche à rétablir les ponts entre urbanisme et transport en commun.

GLOSSAIRE

AGGLOMÉRATION

Ensemble dense d'habitations, villes ou villages, constituant une entité pour des raisons d'affinités, notamment géographiques, économiques, sociales, commerciales.

Source : OQLF ; Vivre en Ville.

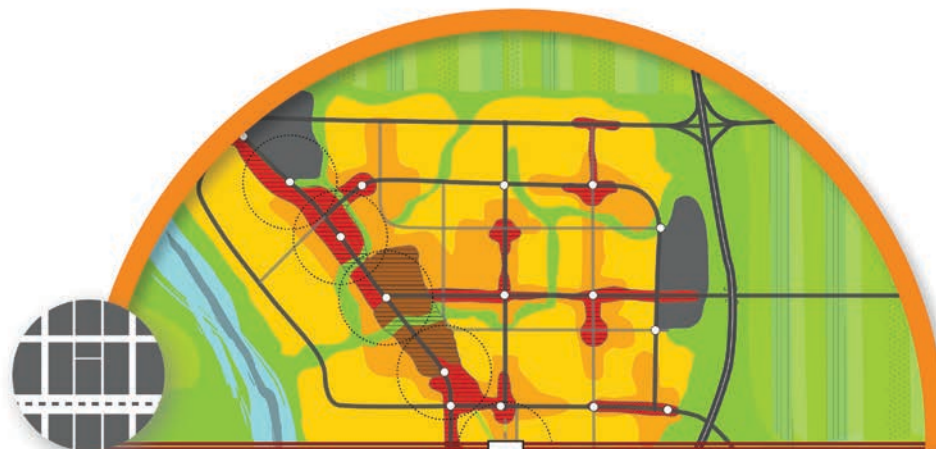
L'échelle de l'agglomération peut s'étendre au-delà des frontières administratives d'une ville, d'une MRC ou même d'une région. Une agglomération se caractérise notamment par l'existence de flux de déplacements quotidiens importants entre les différentes portions de son territoire.

La région métropolitaine de Montréal, la région métropolitaine de Québec, mais aussi les territoires situés autour de villes moyennes à l'influence desquelles ils sont soumis, constituent des agglomérations.

Source : Vivre en Ville.

1^{re} PIERRE D'ASSISE – DES CORRIDORS POUR RETISSER LA VILLE

Figure 3.1.b



La réarticulation de la ville 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.

Stratégies d'aménagement et de planification

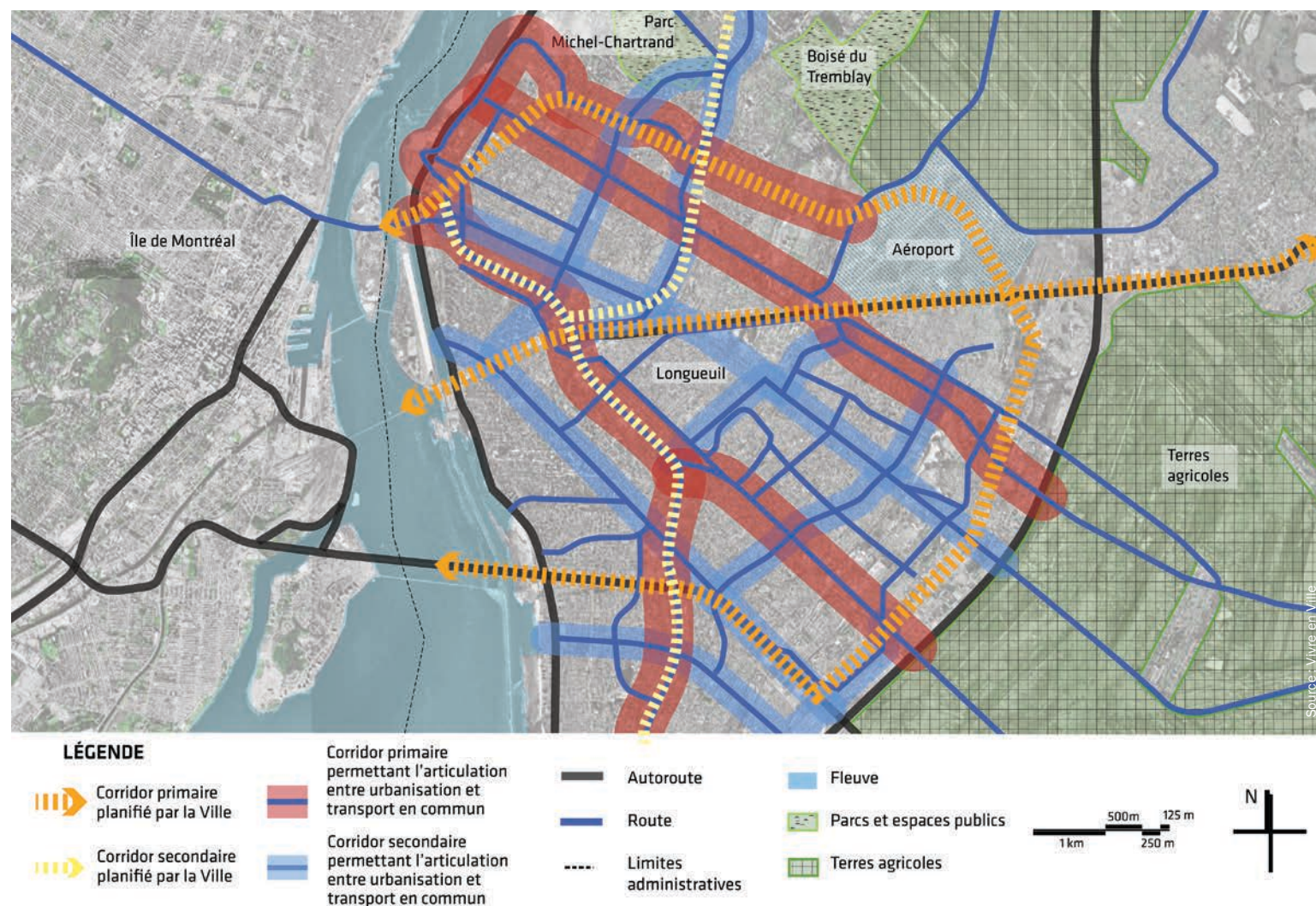
Pour identifier des corridors utiles afin de retisser la ville, les décideurs d'une municipalité ou d'une MRC devront :

- identifier les voies primaires et secondaires à fort potentiel à la fois de desserte structurante en transport en commun et de requalification urbaine, voire de densification ;
- identifier les principales centralités et concentrations d'activités existantes ou en puissance ;
- hiérarchiser les centralités et les concentrations en fonction du rayonnement des activités qui s'y trouvent – métropolitain, local, de voisinage –, de même que de la quantité de déplacements générés ;
- déterminer les corridors qui, mettant en réseau les centralités et concentrations d'activités de l'agglomération, pourront accueillir le réseau structurant de transport en commun ;

■ évaluer le potentiel de densification et de consolidation à court, moyen et long terme des corridors existants ;

■ planifier, lorsque le potentiel de densification et de consolidation des corridors existants est déjà exploité, les nouveaux corridors en continuité avec ceux existants.

Figure 3.1.c PROPOSITION THÉORIQUE DE CORRIDORS POUR LONGUEUIL



AVERTISSEMENT

La réalisation de cette carte est un exercice essentiellement théorique. Loin d'avoir la prétention de pondre un schéma d'aménagement sans une analyse approfondie du territoire de Longueuil, il s'agit plutôt d'exprimer l'étendue que pourrait avoir un réseau de corridors de transport en commun. En effet, le nombre de corridors servant à réarticuler urbanisation, densification et transport en commun est souvent sous-estimé dans les planifications actuelles, partout au Québec. Le territoire de Longueuil est un prétexte pour exprimer cette idée.

Chaque ville peut être retissée sur la base d'un maillage clairement hiérarchisé de corridors primaires, reliant les principales centralités entre elles et accueillant les activités à rayonnement métropolitain ou régional, et de corridors secondaires, reliant les corridors primaires entre eux et accueillant les concentrations d'activités d'importance locale. Le transport en commun desservant ces corridors aurait alors tout le potentiel de devenir véritablement structurant tant aux échelles locale, régionale (MRC) que métropolitaine, et de devenir une alternative intéressante à la voiture individuelle.

Identifier les « lignes de force » de l'agglomération

Pour retisser la ville, il est crucial d'identifier, à l'échelle de l'agglomération, les corridors qui permettront de quadriller l'ensemble du milieu urbain pour le desservir efficacement en transport en commun.

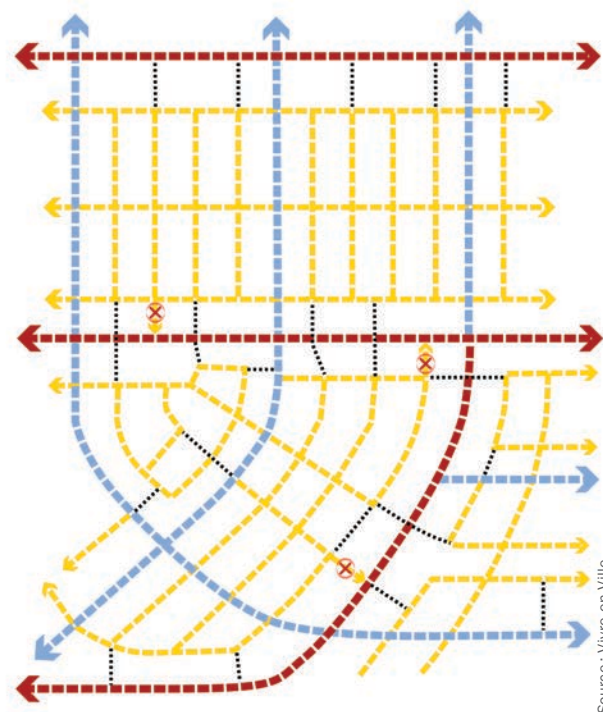
C'est le long de ces corridors qu'on trouve les concentrations résidentielles et les principaux pôles d'activités. Ils relient, avec une relative continuité, les quartiers qui se trouvent à distance de marche d'une voie primaire ou secondaire stratégique – généralement une route régionale, un boulevard ou une grande avenue – permettant de les desservir en transport en commun, que ce soit par un seul ou plusieurs parcours. La largeur des corridors est fonction de l'aire d'influence potentielle du transport en commun : on peut considérer une bande de 800 mètres environ de chaque côté des voies de desserte, soit une distance franchissable à pied en 10 minutes.

Dans un monde idéal, une agglomération serait quadrillée par des corridors espacés de 1,6 kilomètre et tous ses résidents bénéficieraient de l'accès à un réseau structurant de transport en commun. Dans la mesure où nos villes se sont construites, depuis 50 ans, selon une logique automobile et surtout autoroutière, le chemin à parcourir avant de réaliser ce tableau parfait sera long et ardu. Pour s'en rapprocher lentement mais sûrement, il faut avancer pas à pas en commençant par identifier les corridors – existants et potentiels – afin de les renforcer et de les compléter progressivement.

Le rôle crucial des voies primaires et secondaires

Les voies primaires et secondaires – que les ingénieurs en transport nomment artères et collectrices – jouent un rôle crucial dans la réarticulation de la ville et du transport en commun. Elles présentent souvent un fort potentiel à la fois de desserte structurante en transport en commun et de requalification urbaine, voire de densification. Ces voies doivent être à la base de la réflexion entourant la détermination de corridors.

Figure 3.1.d UNE HIÉRARCHIE DE VOIES POUR ÉVITER LES PROBLÈMES



LÉGENDE

- Voie primaire
- Voie tertiaire
- Voie secondaire
- Aménagement piétonnier
- ⊗ Connexion inappropriée entre une voie tertiaire et une voie primaire

C'est d'ailleurs le long de ces voies que les quartiers construits jusqu'aux années 1970 se sont déployés, en en faisant généralement leurs rues principales où se sont concentrées les activités commerciales. Il est donc plus aisé de desservir ces quartiers par un réseau de transport en commun efficace, voire structurant.

Cela est moins vrai pour les quartiers récents qui ne disposent pas toujours de voies primaires ou encore de voies secondaires, mais bien souvent des voies tertiaires connectées directement aux accès autoroutiers. Il reste cependant que certaines de leurs voies peuvent faire l'objet d'une requalification afin de devenir la colonne vertébrale d'un quartier, voire d'une municipalité dans le cas de villes moyennes, ou d'une portion d'agglomération, sous la forme d'un corridor d'urbanisation.

Outre les autoroutes, on distingue dans les milieux urbains trois types de voies :

- les voies primaires, qui traversent et structurent la ville, notamment en reliant différents quartiers entre eux ;
- les voies secondaires, qui traversent et structurent un quartier ou une de ses parties ;
- les voies tertiaires, qui servent uniquement à desservir les bâtiments qui les bordent.

L'articulation entre ces trois types de voies assure la lisibilité du tissu urbain et sa perméabilité. Dans certains secteurs récemment urbanisés, on observe un manque de voies secondaires, ce qui a deux conséquences majeures : d'une part, compliquer l'accès au quartier et créer une congestion locale et, d'autre part, rabattre la circulation de transit sur les voies tertiaires, au détriment de la qualité de vie de leurs résidents.

Hiérarchiser et mettre en réseau les centralités existantes

Utiles à l'identification de corridors, les centralités et concentrations d'activités sont à identifier et à hiérarchiser en fonction du rayonnement des activités qui s'y trouvent – métropolitain, local, de voisinage –, de même que de la quantité de déplacements générés. Les corridors devront être déterminés de façon à les mettre en réseau.

Les centralités sont souvent déjà situées le long des corridors desservis par le réseau structurant de transport en commun, puisque la présence de ce réseau a eu pour effet de concentrer les activités à ses abords. C'est le cas, par exemple, des parcours Métrobus de Québec et des lignes verte et orange du métro de Montréal.

Les agglomérations s'organisent en fonction de centralités qui peuvent prendre plusieurs formes, par exemple un centre-ville, un noyau civique ou encore un boulevard de type *strip* commerciale, comme ceux qu'on retrouve en banlieue. Les petites et moyennes villes disposent toutes d'une colonne vertébrale – une rue principale traditionnelle ou une *strip* commerciale – qui est ou pourrait être desservie par un ou des parcours locaux ou régionaux de transport en commun et où pourraient se concentrer les activités, dont l'habitation.

Miser sur le potentiel de requalification

Les boulevards et notamment les *strip* commerciales sont des lieux d'intervention à privilégier; une attention toute particulière devrait leur être accordée. Les vastes espaces ouverts et les bâtiments de faible hauteur, souvent en voie de désaffectation, qu'on y trouve, représentent une opportunité unique de reconstruire la ville sur elle-même.

Figure 3.1.e LE CORRIDOR D'URBANISATION, UNE ÉCHELLE INTERMÉDIAIRE POUR APPRÉHENDER CONJOINTEMENT LES ENJEUX LOCAUX ET MÉTROPOLITAINS D'URBANISME ET DE TRANSPORT

Les corridors d'urbanisation sont ces grands territoires urbanisés qui s'étirent généralement, mais pas systématiquement, du centre de l'agglomération vers la périphérie, ce qui correspond également à l'itinéraire suivi quotidiennement par une importante part des déplacements automobiles. Il s'agit d'une sous-division morphologique de la ville, d'une échelle intermédiaire entre celles de l'agglomération et du quartier, qui permet aux acteurs locaux d'appréhender plus facilement les enjeux métropolitains dans le cadre de leurs exercices de planification et de leurs interventions.

Un corridor d'urbanisation peut être composé de plusieurs municipalités locales, voire de plusieurs municipalités régionales de comté (MRC). Une même municipalité peut également se situer au croisement de deux corridors d'urbanisation différents. Par conséquent, la concertation des différentes administrations d'un même corridor d'urbanisation est essentielle pour développer une vision commune et cohérente du maillage de corridors structurants à mettre en place pour retisser leur territoire respectif. Cela implique, par exemple, de voir à la complémentarité des vocations qui seront attribuées aux milieux de vie (nouveaux quartiers et quartiers à densifier) ainsi qu'aux importantes concentrations commerciales et industrielles qui prendront place dans ces corridors structurants, lesquels peuvent générer d'importants déplacements à l'échelle métropolitaine.



GLOSSAIRE

STRIP COMMERCIALE

Une *strip* commerciale est un corridor suburbain à vocation commerciale de basse densité, accordant une place généreuse à la voiture (larges chaussées, vastes aires de stationnement de surface situées devant ou tout autour des bâtiments, absence de trottoirs, etc.), et dont la voie principale constitue généralement la seule connexion possible entre les différents lotissements résidentiels, les concentrations d'édifices à bureaux et les centres commerciaux du secteur.

Source : Vivre en Ville, adapté de ICF International et Freedmand Tung & Sasaki, 2010.

Les parcours Métrobus sont un vecteur important de densification de la ville de Québec. C'est notamment le cas le long de la 1^{re} Avenue dans l'arrondissement Charlesbourg où des bâtiments multifamiliaux, souvent dotés d'un rez-de-chaussée commercial, ont récemment été construits sur des parcelles autrefois occupées par des maisons individuelles de type bungalow.

Figures 3.1.f-k UNE VILLE QUI SE RECONSTRUIT SUR ELLE-MÊME LE LONG D'UN PARCOURS D'AUTOBUS STRUCTURANT



Minimiser l'ouverture de nouveaux corridors

Les nouveaux ménages et les nouvelles activités devraient être accueillis en priorité dans les corridors existants, grâce à leur densification, d'une part, et à la consolidation de leur urbanisation, d'autre part. Les troisième et quatrième pierres d'assise détaillent ces éléments qui reposent notamment sur l'évaluation du potentiel de densification et de consolidation des corridors existants.

Avoir le réflexe « transport en commun » dans la conception de nouveaux quartiers

Au même titre que les autres réseaux d'infrastructures (électricité, égout, aqueduc, routes), le réseau de transport en commun est un service public nécessaire et doit être planifié dès la conception d'un quartier.

Dans l'hypothèse où, une fois atteint le potentiel de densification des corridors existants, on envisagerait l'ouverture de nouveaux corridors, il est crucial que leur conception se fasse d'abord en fonction d'une desserte structurante en transport en commun. Le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) parle, à cet égard, des « zones de croissance désignées », et recommande de les planifier de façon à « permettre aux transports en commun de fonctionner avec efficacité dès le début, ce qui en fait une option de transport viable » (MTO, 2012, p.20).

RESTRUCTURER ET DENSIFIER LA VILLE EXISTANTE, UN INCONTOURNABLE

Les centralités des agglomérations, autour desquelles ces dernières s'organisent, prennent plusieurs formes : noyaux villageois, *strips* commerciales, concentrations de bureaux, zones industrielles. Ces centralités ont trop souvent été façonnées par le seul mode de transport automobile, tout particulièrement en milieu suburbain. En les restructurant et en les densifiant, on s'assure de :

- renforcer leur rôle et limiter l'éparpillement des activités ailleurs sur le territoire ;
- poser les bases de la requalification de la ville existante ;
- rentabiliser les infrastructures du secteur ;
- rentabiliser la mise en place et le maintien d'un réseau structurant de transport en commun ;
- rapprocher les lieux de résidence des destinations locales et métropolitaines par le transport en commun et par un environnement favorable aux déplacements actifs ;
- rentabiliser et favoriser l'accès aux équipements publics, aux commerces et aux services locaux en plus d'en attirer de nouveaux ;
- améliorer la qualité de vie des résidents existants et non seulement de ceux à venir.

2^e PIERRE D'ASSISE – UN RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN

Figure 3.1.I



Une fois identifiées les lignes de force d'une agglomération que sont les corridors, il importe de s'assurer de la qualité de leur desserte par le transport en commun. Cette desserte doit être de nature structurante et s'appuyer en priorité sur les corridors identifiés, sans oublier les secteurs périphériques aux corridors.

Stratégies d'aménagement et de planification

Pour établir un réseau de transport en commun réellement structurant, les décideurs d'une municipalité ou d'une MRC devront :

- planifier une desserte à haut niveau de service pour les corridors ;
- identifier le ou les modes les mieux adaptés ;
- s'assurer d'offrir une fiabilité et une flexibilité de déplacement qui rivalisent avec celles de l'automobile dans les corridors ;
- adapter le réseau de transport en commun existant en fonction de la nouvelle structure urbaine et régionale planifiée ;
- créer un environnement favorable aux déplacements actifs dans les corridors, particulièrement autour des stations, notamment en atténuant les effets de barrières et les nuisances dues aux traversées de routes, de rails et de stationnements ;
- relier les quartiers hors corridors au réseau structurant de transport en commun, en adaptant la desserte à la densité d'occupation et au niveau d'activité.

La nature structurante du réseau de transport en commun

Les corridors d’urbanisation décrits dans la première pierre d’assise ont vocation à être desservis par un réseau structurant de transport en commun. Un réseau de transport en commun est dit structurant lorsque :

- il offre une desserte à haut niveau de service grâce à :
 - des infrastructures importantes et durables (stations, voies, équipements intermodaux, dispositifs d’information aux usagers) ;
 - des mesures qui assurent sa fiabilité, en lui accordant la priorité sur les autres modes de transport ;
 - une fréquence élevée (intervalle maximal de 15 minutes entre deux passages) ;
 - une capacité et une vitesse commerciale élevées ;
 - une grande amplitude de service, afin de répondre aux besoins des usagers tôt le matin jusqu’à tard le soir, voire la nuit, tant la semaine que la fin de semaine ;
- il assure les déplacements d’une part significative de la population ;
- tout comme le réseau autoroutier a favorisé l’étalement urbain, il a le pouvoir d’influencer l’occupation du territoire, par exemple en favorisant la densification des villes existantes.

On peut avoir recours à différents modes pour répondre à ces caractéristiques de base d’un réseau structurant : autobus en voie réservée sur rue ou en site propre intégral (*busway*), tramways, trains légers, trains de banlieue et métros. Il revient aux autorités d’identifier les modes les plus adaptés à la nature de leurs corridors.

MODE LOURD OU MODE STRUCTURANT ?

Ce n’est pas la nature du mode de transport qui garantit son caractère structurant. Un réseau structurant doit permettre de rejoindre de multiples destinations de la façon la plus directe possible, sans nécessairement passer par le centre-ville. Il s’agit d’offrir d’autres options que la voiture, non seulement pour les déplacements domicile-travail vers le centre-ville en période de pointe, mais aussi en tout temps et pour une multitude de destinations. Un mode lourd comme le train de banlieue ne répond pas nécessairement à ces critères. La présence d’une station de train de banlieue dans un secteur n’en fait pas forcément un secteur propice à la réarticulation de l’urbanisation et du transport en commun.

Tableau 3.1.a DENSITÉ MINIMALE SUGGÉRÉE SELON LE TYPE DE SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN

TYPE DE SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN	DENSITÉ MINIMALE SUGGÉRÉE
Service de transport en commun de base (un autobus toutes les 20 à 30 minutes)	22 unités par hectare (ha) / 50 résidents et emplois combinés
Service de transport en commun fréquent (un autobus toutes les 10 à 15 minutes)	37 unités par ha / 80 résidents et emplois combinés
Service d’autobus très fréquent (un autobus toutes les 5 minutes avec possibilité de système léger sur rails [SLR] ou de système rapide par bus [SRB])	45 unités par ha / 100 résidents et emplois combinés
Service de transport rapide réservé (SLR ou SRB)	72 unités par ha / 160 résidents et emplois combinés
Métro	90 unités par ha / 200 résidents et emplois combinés

Source : MTO, 2012.

Selon le MTO, l’utilisation des transports en commun dépend, outre ces seuils de densité, de plusieurs facteurs : la conception des rues et des espaces ouverts, les caractéristiques des édifices, les niveaux de service d’appoint, le temps de déplacement, l’éventail des densités dans l’ensemble du réseau et la diversification des activités.

Figures 3.1.m-t **UN RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN ADAPTÉ AUX DIFFÉRENTS BESOINS**



Un réseau de transport en commun est structurant lorsqu'il offre une desserte à haut niveau de service et qu'il assure le déplacement d'une part significative de la population. Tout comme le réseau autoroutier a favorisé l'étalement urbain, un réseau structurant de transport en commun a le pouvoir d'influencer l'occupation du territoire, par exemple en favorisant la densification des villes existantes.



Déployer le transport en commun au cœur des corridors, ou déployer les corridors autour du transport en commun ?

La tentation est souvent grande de déterminer les secteurs à urbaniser et à densifier uniquement en fonction du réseau de transport en commun existant. Il s'agit certes d'une décision pratique, puisque cela n'implique aucun nouvel investissement en termes d'infrastructures (rails, voies réservées, stations, etc.). C'est une approche qui a ses avantages, et il est certain que les secteurs déjà desservis par un réseau structurant de transport en commun et qui sont propices à la consolidation de l'urbanisation auront probablement été identifiés comme des corridors, lors de la pose de la première pierre d'assise.

Si l'identification des corridors constitue la première pierre d'assise, ce n'est toutefois pas un hasard. La priorité est bien à l'identification du corridor propice à la mise en place d'un réseau structurant de transport en commun, pas l'inverse. L'organisation de nos villes étant ce qu'elle est, une bonne partie de la desserte de transport en commun est venue desservir, a posteriori, des milieux façonnés par l'automobile. C'est le cas, par exemple, des voies réservées au transport en commun sur autoroute. Ainsi, les modes de transport en commun choisis pour desservir ces milieux ne bénéficient pas toujours des conditions qui leur permettraient d'être structurants, donc de concurrencer l'automobile et de favoriser un transfert modal significatif en leur faveur.

Il sera donc préférable, dans bien des cas, de déterminer le tracé idéal du réseau structurant de transport en commun en fonction des corridors identifiés comme propices à la consolidation du tissu urbain.

AIRES TOD ISOLÉES : QUELS EFFETS ?

Sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), certaines aires TOD seront mises en place autour de stations de train de banlieue. Ces dernières sont généralement isolées les unes des autres et se trouvent hors des corridors (cf. 1^{re} pierre d'assise). Ainsi, même si ces stations servent bien les déplacements métropolitains, leur impact sur la dynamique urbaine de la ville qui les accueille se limite souvent à leur voisinage immédiat. Cette situation est accentuée par le fait qu'au Québec, les trains de banlieue circulent sur des voies ferrées tracées en fonction d'une logique étrangère à celle du transport des personnes : celle du transport des marchandises. Cette situation peut aussi se reproduire si le tracé d'une ligne de métro suit une autre logique que les déplacements en surface.

Ainsi, une urbanisation ou une densification s'appuyant uniquement sur de telles aires TOD risque d'avoir peu d'effets sur le reste de la ville.

- Les aires TOD trop éloignées des principales concentrations d'activités de la ville risquent de n'être fréquentées qu'en heure de pointe par les navetteurs, et ainsi mettre en péril les commerces et services qui se trouvent dans les cœurs de quartier.
- Les aires TOD situées en périphérie de la ville, par exemple autour d'une station située en plein champ, pourraient entraîner l'urbanisation de secteurs qui ne l'auraient pas été autrement, compte tenu de leur emplacement peu stratégique ou de leur accessibilité limitée pour les piétons et les cyclistes, et ce au détriment de secteurs qui auraient mérité d'être densifiés ou requalifiés.

Le transport en commun deviendrait alors, au même titre que l'autoroute, un vecteur d'étalement urbain en encourageant l'éparpillement des activités sur le territoire métropolitain. Un tel éparpillement est précisément ce qui empêche les villes existantes de bénéficier d'une réelle desserte à haut niveau de service. Il faut donc veiller à ne pas reproduire ce modèle une fois de plus. Certains quartiers qui n'accueillent pas de destinations métropolitaines ou locales, mais sont déjà desservis par une gare de train de banlieue, gagneraient peut-être à ne rester que des stations intermodales destinées aux navetteurs des villes et villages voisins ne disposant pas d'un réseau structurant de transport en commun.

Limiter les effets de barrière

Les barrières, qu'elles soient naturelles (rivière) ou anthropiques (autoroute), sont un obstacle à la fois à la mise en place d'un réseau structurant de transport en commun et à son accessibilité pour ses usagers. Un territoire morcelé par les infrastructures autoroutières oblige à de longs détours et isole les quartiers les uns des autres.

Atténuer les effets de barrière et les nuisances est donc l'une des conditions à ce que le transport en commun devienne le fil conducteur pour retisser les villes. Plusieurs moyens doivent être pris, notamment en ce qui concerne la traversée des routes, rails et stationnements, afin de créer un environnement favorable aux déplacements actifs, non seulement à proximité des stations de transport en commun, mais aussi dans l'ensemble des corridors. Le réseau structurant de transport en commun ne devrait d'ailleurs pas, dans la mesure du possible, contribuer à accentuer l'effet de barrière.

Figures 3.1.u-v UNE ANIMATION SUR RUE COMPROMISE



Dans la région métropolitaine de Washington, le Montgomery County souhaite requalifier les secteurs à vocation commerciale situés près de la station de Metrorail White Flint en s'appuyant sur les principes du *transit-oriented development*. Cependant, l'importante route régionale qui traverse ces secteurs demeure peu favorable aux déplacements actifs. En attendant que le County améliore la situation, l'animation des quartiers est confinée à l'intérieur des méga-îlots, le long de nouvelles rues à échelle plus humaine.

Source : Vivre en Ville

Pour une identité visuelle distinctive du réseau structurant de transport en commun

La lisibilité du paysage urbain est la « facilité avec laquelle on peut reconnaître ses éléments et les organiser en un schéma cohérent » (Lynch, 1999). L'identité visuelle du transport en commun peut contribuer à la lisibilité du paysage urbain, les résidents reconnaissant plus facilement où se trouvent les corridors de transport en commun, donc le service fréquent et de qualité.

Si elle est distinctive et attrayante, cette identité visuelle fait de ce mode de transport un point de repère. Elle peut même susciter une certaine fierté de la part des riverains. Tout comme plusieurs s'identifient à l'autoroute qui permet de rejoindre leur quartier, il devrait devenir naturel pour les résidents à proximité du réseau structurant de transport en commun de s'identifier à ce dernier, un peu à l'image des Montréalais qui indiquent leur localisation à partir d'une station de métro ou, à Québec, la référence aux lignes de Métrobus.

Desservir aussi les résidents des quartiers hors corridors

Outre les corridors décrits dans la première pierre d'assise, les agglomérations se composent de nombreux secteurs où la faible densité ou la trame de rues inadéquate ne permet pas la mise en place d'une desserte structurante de transport en commun. Ces quartiers ne devraient pourtant pas être oubliés dans la réflexion sur le nécessaire arrimage entre urbanisation et transport en commun. Il importe de les relier aussi efficacement que possible au réseau structurant, même si le niveau de desserte y est moindre.

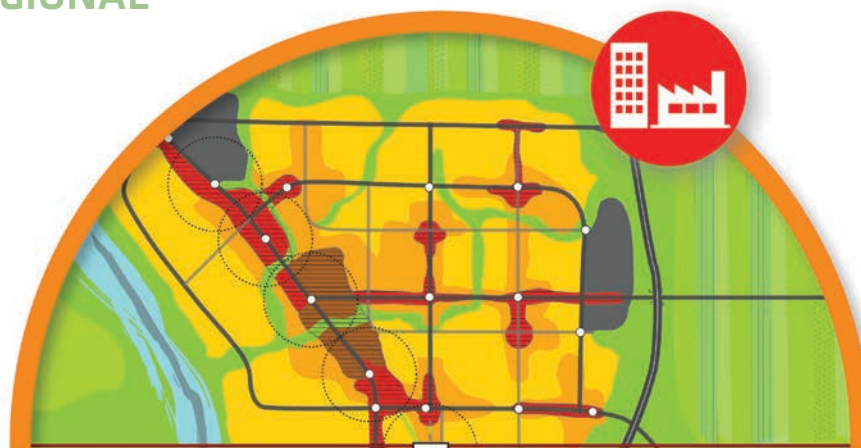
Il faut toutefois garder à l'esprit que ce sont les corridors (cf. 1^{re} pierre d'assise) qui ont vocation à être desservis par le réseau structurant de transport en commun (cf. 2^e pierre d'assise), à accueillir les activités génératrices de déplacements (cf. 3^e pierre d'assise) et à concentrer la croissance démographique (cf. 4^e pierre d'assise).

C'est dans ces corridors que la desserte de transport en commun sera assez efficace pour favoriser des comportements de mobilité durable chez une proportion importante de la population. Les quartiers hors corridors ne pourront pas être desservis aussi efficacement ; il faut donc s'attendre à ce que l'utilisation du transport en commun y reste marginale. Ces quartiers ne devraient donc pas être considérés comme des zones à consolider et à densifier en priorité.

Une fois atteint le potentiel d'accueil des corridors, il sera temps de planifier, en même temps, l'amélioration de la desserte de transport en commun et la densification des quartiers hors corridors, en identifiant en leur sein de nouveaux corridors !

3^e PIERRE D'ASSISE – UNE LOCALISATION STRATÉGIQUE DES ACTIVITÉS À RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN ET RÉGIONAL

Figure 3.1.w



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.

Stratégies d'aménagement et de planification

Pour localiser stratégiquement les activités à rayonnement métropolitain et régional, les décideurs d'une municipalité ou d'une MRC devront, à l'intérieur des corridors desservis par le réseau structurant de transport en commun :

- identifier clairement les différentes centralités et leur rayonnement respectif (métropolitain, régional, local, de voisinage), dont un nombre limité de centralités pouvant accueillir les activités et équipements à rayonnement métropolitain et régional. Les équipements et activités à rayonnement métropolitain et régional sont principalement les activités institutionnelles, les bureaux, les établissements d'enseignement, certaines activités commerciales, de même que les activités culturelles et de divertissement ;
- déterminer des critères de bonne localisation pour les différentes activités, en fonction de leur rayonnement, de façon à renforcer les centralités existantes ;

■ s'assurer qu'à l'intérieur des centralités, les activités génératrices de déplacement soient établies à moins de 400 mètres d'une station du réseau structurant de transport en commun, voire 200 mètres dans certains cas ;

■ établir des critères d'aménagement des espaces publics et de desserte par le réseau structurant de transport en commun des centralités à rayonnement métropolitain et régional de manière à ce que la majorité des résidents de l'agglomération puissent s'y rendre à pied, à vélo ou en transport en commun ;

■ planifier le réseau structurant de transport en commun de sorte que les centralités à rayonnement métropolitain et régional soient reliées entre elles et avec le reste de la ville ;

■ éviter la création de nouvelles zones d'activités spécialisées et traiter celles existantes de manière à assurer leur desserte en transport en commun et à diversifier les activités qui s'y trouvent, sans toutefois y déplacer des activités qui devraient se trouver en priorité dans des centralités.

La localisation des activités : une question de cohérence urbaine

La localisation des activités a d'importants impacts sur le milieu urbain et le fonctionnement d'une ville. Les choix de localisation des acteurs tant publics que privés peuvent engendrer des coûts pour la collectivité.

- Toute activité qui se développe en dehors du territoire déjà viabilisé requiert de nouvelles infrastructures : égout, aqueduc, routes, etc. Le coût de ces travaux est assumé par l'ensemble des contribuables.

- Le déplacement des activités commerciales dans les mégacentres commerciaux en bordure des autoroutes et l'éparpillement des activités compromettent la vitalité des rues commerciales. Inversement, les projets situés à proximité du centre participent au rayonnement de la ville.

- Le développement urbain éparpillé empêche de développer le réseau structurant de transport en commun. Pour favoriser le transport en commun, il faut concentrer les activités sur les principaux axes et pôles.

Il est donc légitime que les décideurs déterminent des critères de bonne localisation pour les différentes activités. Ces critères devraient, à l'échelle de l'agglomération, soutenir trois enjeux fondamentaux :

- l'optimisation des infrastructures et services publics existants ;

- l'accessibilité en transports collectifs et actifs ;

- la consolidation du développement urbain et du développement économique local.

Identifier les centralités à renforcer

Les localisations stratégiques peuvent être définies en fonction de leur caractère plus ou moins « métropolitain » ou « d'agglomération », afin d'accueillir les activités qui concordent avec le rayonnement de la localisation. Voici une liste d'exemples de localisation stratégique :

- une série de stations du réseau structurant de transport en commun, soit dans le centre de l'agglomération (dans le cas d'une métropole) ou dans le centre-ville (dans le cas d'une ville moyenne) ;

- les nœuds de transport en commun, tels que le croisement de deux parcours du réseau structurant de transport en commun ;

- un nombre limité de secteurs se trouvant à proximité immédiate d'une station du réseau structurant de transport en commun.

La majorité des résidents de l'agglomération devraient pouvoir se rendre dans les centralités à rayonnement métropolitain et régional à pied, à vélo ou en transport en commun. Ces centralités doivent également dialoguer entre elles et avec le reste de la ville par le biais du réseau structurant de transport en commun. Elles jouent donc le rôle de rotules, de plaques tournantes, tout en étant des milieux de vie de qualité pour les ménages qui décident de s'y établir.

Figure 3.1.x PIONEER COURTHOUSE SQUARE, MILIEU DE VIE ET PLAQUE TOURNANTE DU TRANSPORT EN COMMUN



Milieu de vie et plaque tournante, deux rôles réconciliables même avec un transport en commun de surface, comme l'a démontré Portland avec le réaménagement de Pioneer Courthouse Square. De forme carrée, cette place est encadrée par les quatre lignes de SLR de Portland, appelé le MAX.

Définir des localisations préférentielles selon les types d'activités

Les activités à rayonnement métropolitain et régional, de même que les équipements publics, regroupent une bonne part des emplois et génèrent des déplacements en provenance de l'ensemble du territoire métropolitain. Il importe donc qu'elles soient localisées à des endroits stratégiques à l'intérieur des corridors et non éparpillées le long de ceux-ci; encore moins ailleurs sur le territoire.

Les nouvelles activités à rayonnement métropolitain et régional devront non seulement être établies dans les centralités et concentrations qui accueillent déjà ce type d'activités, mais aussi se trouver à moins de 400 mètres d'une station du réseau structurant de transport en commun, voire même 200 mètres dans certains cas. Cette consolidation permettra de rentabiliser les infrastructures nécessaires pour desservir de telles activités.

De quelles activités parle-t-on ?

- les activités institutionnelles: hôpitaux, services et habitations pour personnes âgées, services gouvernementaux, équipements communautaires, etc.;
- les concentrations de bureaux ;
- les établissements d'enseignement secondaire et postsecondaire ;
- les activités commerciales à rayonnement métropolitain: commerces de destination, grandes surfaces, centres d'achats d'ampleur régionale, etc.
- les activités culturelles et de divertissement: théâtres, musées, cinémas, etc.

DES OUTILS POUR UNE LOCALISATION STRATÉGIQUE

La politique ABC des Pays-Bas : une politique de localisation des entreprises

La politique de localisation ABC a été conçue afin de diminuer l'utilisation de l'automobile dans les déplacements domicile-travail. La politique consiste à placer « la bonne entreprise au bon endroit » en définissant une stratégie de localisation des activités selon, d'une part, l'accessibilité du lieu et, d'autre part, le profil de mobilité de l'entreprise. Elle a été mise en œuvre par le biais de la Loi sur l'aménagement du territoire et est appliquée par les communes des Pays-Bas à travers leurs plans locaux d'affectation.

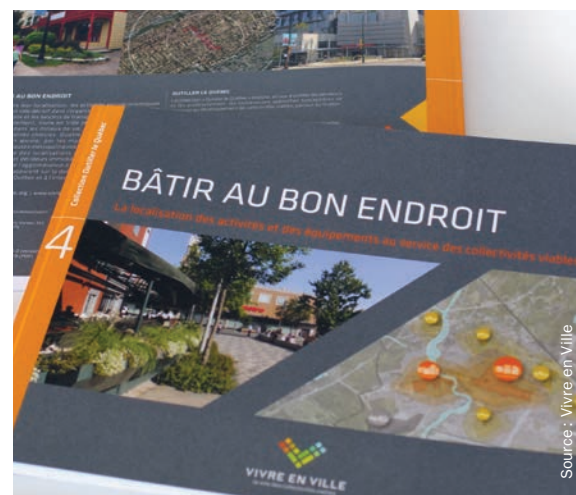
Source : Noirjean, 2004 ; cité dans Vivre en Ville et Équiterre, 2011.

Une politique de localisation commerciale

Une politique de localisation pour les nouvelles activités commerciales peut être élaborée. Ces activités, dont la vocation dépasse l'échelle locale, devraient être planifiées dans une perspective métropolitaine et être encadrées par des critères de localisation assurant une structuration optimale du territoire et favorisant l'utilisation des transports collectifs et actifs. Les principes de hiérarchie commerciale ont été étudiés par des villes québécoises, dont Gatineau, qui évaluent la possibilité de se doter d'outils en ce sens.

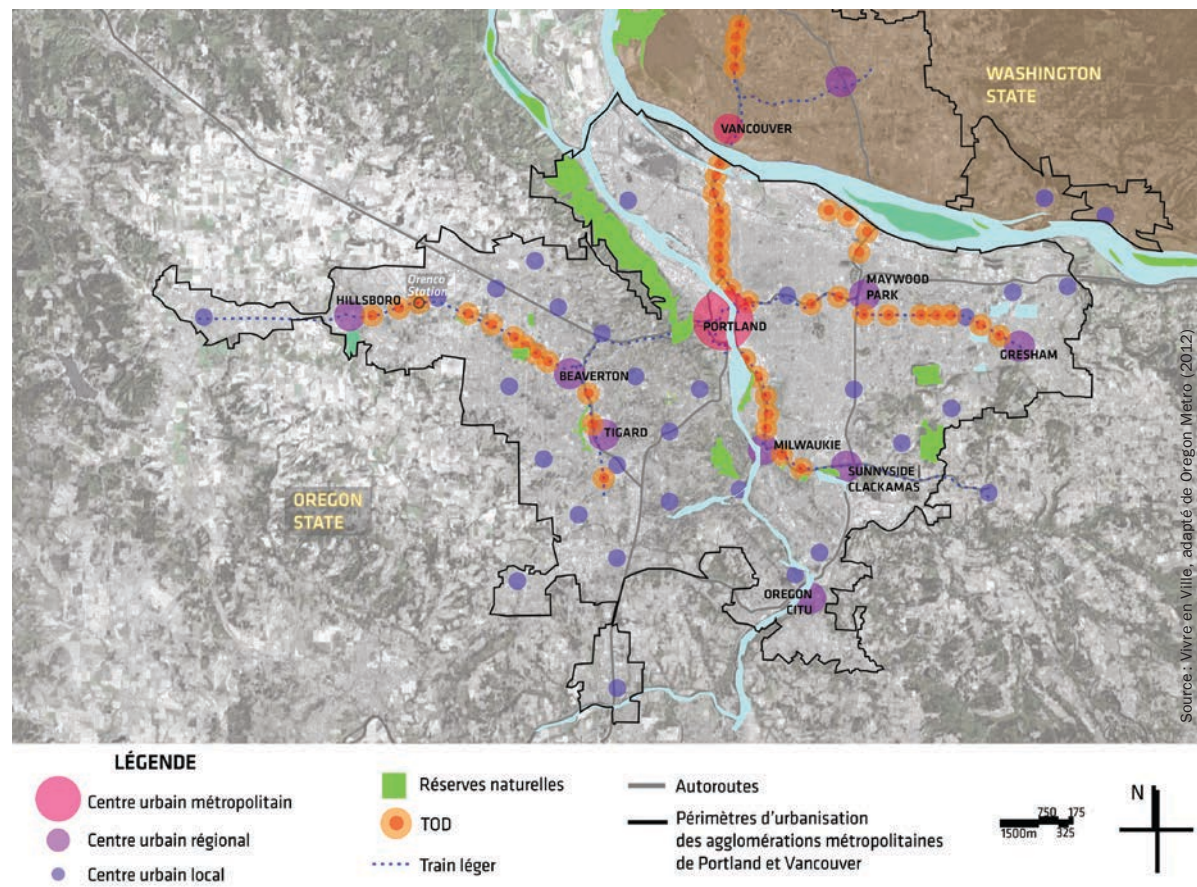
Source : Vivre en Ville, 2011.

Figure 3.1.y BÂTIR AU BON ENDROIT



À travers leur localisation, les activités socio-économiques jouent un rôle décisif dans l'organisation spatiale, la vitalité du territoire et les besoins de transport. Après des décennies d'éparpillement, Vivre en Ville (2013b) propose de réintégrer les activités dans les milieux de vie, en les répartissant dans des centralités choisies. Quatre principes clés guideront la mise en œuvre, par les municipalités locales, MRC et communautés métropolitaines du Québec, d'une stratégie qui favorise des localisations gagnantes, tant pour les exploitants et décideurs immobiliers que pour la collectivité. De l'échelle de l'agglomération à celle du bâtiment, ces lignes directrices s'appuient sur la documentation des meilleures pratiques, au Québec et à l'international.

Figures 3.1.z UNE TYPOLOGIE INCLUANT DES CENTRALITÉS URBAINES



À l'instar d'autres métropoles nord-américaines, les régions métropolitaines et villes moyennes du Québec gagneraient à se doter d'une typologie de centralités urbaines à partir de laquelle guider leur urbanisation et leur densification. À titre d'exemple, le *Growth Concept* de Metro Portland (Oregon) oriente la croissance des différents morceaux de l'agglomération sur la base de 13 types de milieux définis à partir de leur vocation, de leur échelle et des formes qu'on y retrouve. Parmi ces milieux figurent différents types de centralités urbaines dont les frontières exactes et les caractéristiques doivent par la suite être précisées par les municipalités concernées (Metro, 2000).

Assurer l'accessibilité des zones d'activités spécialisées

D'une manière générale, la ségrégation des activités va à l'encontre du développement de collectivités et de l'articulation entre ville et transport en commun. En effet, elle accroît les distances à parcourir pour atteindre les différentes activités du quotidien (cf. 5^e pierre d'assise). Toutefois, il existe dans toute agglomération des zones d'activités spécialisées, relativement concentrées et isolées des autres quartiers, que ce soit pour des raisons de nuisances (parcs industriels, par exemple) ou de fonction (campus universitaire).

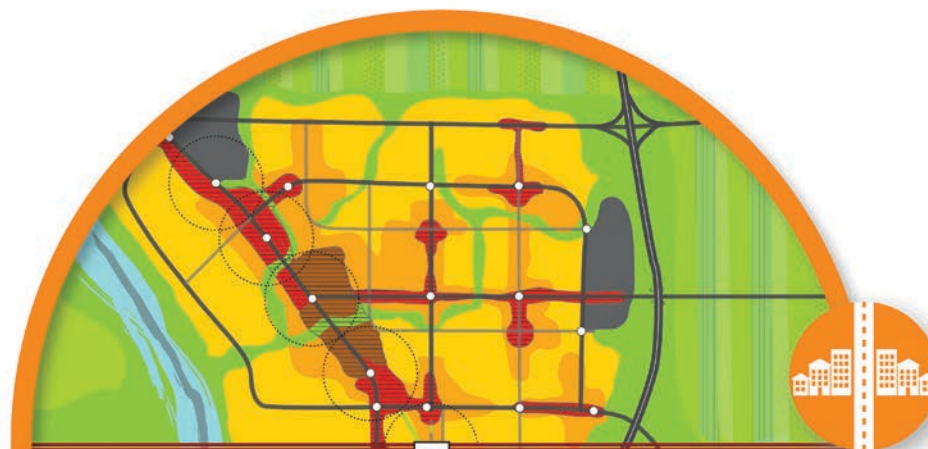
Ces zones bien souvent monofonctionnelles ne doivent pas constituer un frein au retissage de la ville à l'aide du transport en commun. Pour cela, il est important de minimiser l'effet de barrière et de rupture de la trame urbaine qu'elles génèrent, en assurant leur perméabilité et la continuité du réseau de rues avec les secteurs environnants. Il faut également assurer leur desserte en transport en commun, notamment en tenant compte de leur existence lors de l'identification des corridors.

Certaines de ces zones nécessitent un accès autoroutier direct. Si elles génèrent beaucoup d'emplois, il est néanmoins nécessaire d'y planifier une desserte efficace de transport en commun. Une zone industrielle, par exemple, peut se trouver entre une autoroute et un autre type de voie primaire sur laquelle pourra circuler le transport en commun.

Cependant, ces zones ne devraient pas accueillir les activités précédemment citées, qui devraient se retrouver dans les centralités à rayonnement métropolitain et régional.

4^e PIERRE D'ASSISE – LA CROISSANCE DIRIGÉE VERS LES CORRIDORS

Figure 3.1.z



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

Stratégies d'aménagement et de planification

Pour diriger la croissance vers les corridors, les décideurs d'une municipalité ou d'une MRC devront :

- évaluer le potentiel d'accueil (ou potentiel de densification et de consolidation de l'urbanisation) à court, moyen et long terme des corridors ;
- identifier les densités résidentielles désirées dans les corridors en fonction de la proximité aux centralités existantes (ces densités doivent être suffisantes pour soutenir un transport en commun à haut niveau de service et une diversité de commerces et de services de proximité) ;
- se doter de cibles concernant la proportion de la croissance localisée dans les corridors en fonction du potentiel d'accueil ;

- établir une planification détaillée des corridors, afin que leur densification et leur consolidation permettent l'émergence d'une série de noyaux ou de villages urbains ;
- prévoir des interventions améliorant la perméabilité et la continuité de la trame urbaine.

Évaluer le potentiel d'accueil

Le potentiel d'accueil des corridors existants doit être déterminé en fonction de la disponibilité de terrains vacants (potentiel de consolidation de l'urbanisation) et de la présence de terrains sous-utilisés (potentiel de densification). On multiplie le nombre d'hectares ainsi obtenu par les densités résidentielles désirées, ces dernières variant en fonction de la proximité aux centralités. Une fois la requalification de la ville existante avancée, ces densités devront être suffisantes pour soutenir un transport en commun à haut niveau de service et une diversité de commerces de proximité.

Ce potentiel, qui doit être évalué à court, moyen et long terme, permet aux collectivités de se doter de cibles à atteindre avant d'autoriser l'ouverture de nouveaux secteurs à l'urbanisation en périphérie de l'agglomération. En procédant de la sorte, une municipalité pourrait même s'assurer que 100 % des

nouveaux ménages s'établissant sur son territoire se retrouvent dans les corridors, selon la quantité de terrains vacants ou sous-utilisés et les densités désirées.

Les portions déjà urbanisées, mais souvent sous-utilisées, des corridors devront être traitées en priorité, pour des raisons évidentes de rentabilisation des infrastructures municipales et de proximité des activités.

De la concentration de la densité

Non seulement les corridors doivent-ils concentrer les habitations de moyenne à haute densité, mais ces logements ne devraient pas être autorisés ailleurs que dans les corridors. À travers les outils d'urbanisme, les plex et les immeubles à multi-logements ne devraient pas être autorisés s'ils ne sont pas à distance de marche du réseau structurant de transport en commun.

Assurer la continuité de la trame urbaine

La trame urbaine continue est une condition essentielle pour favoriser le recours aux déplacements actifs et au transport en commun. Les corridors à privilégier doivent être ceux qui bénéficient déjà d'une telle trame, ou qui en possèdent une qui peut être améliorée significativement par des interventions ponctuelles à court terme.

La densification et la consolidation d'un corridor sont l'occasion de développer, le long de l'axe ou dans des pôles de proximité, une succession de noyaux ou de villages urbains au sein desquels s'organise la vie locale.

Les densités résidentielles ne peuvent suffire à elles seules pour assurer la viabilité de ces quartiers. Une quantité et une diversité minimales d'activités commerciales et de services de proximité doivent être atteintes, afin de réellement réduire la nécessité de recourir à l'automobile pour les déplacements locaux. Cette proximité entre les activités sera rendue possible, non seulement par la compacité du cadre bâti, la mixité verticale et horizontale, mais aussi par un environnement favorable aux déplacements actifs tel que suggéré dans les quatre pierres d'assise concernant l'échelle locale.

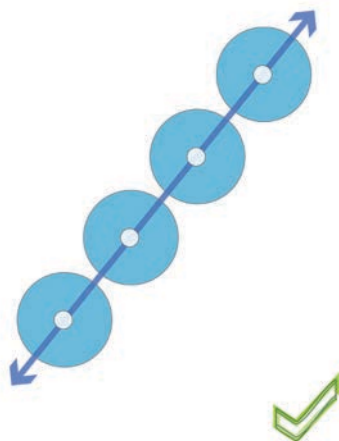
CONSTRUIRE LA VILLE SUR LA VILLE : UNE ÉVALUATION DU POTENTIEL DE CONSOLIDATION

Dans les 10 prochaines années, l'agglomération de Québec devra accueillir près de 40 % des nouveaux ménages dans le tissu urbain existant. Dans son PMAD, la CMQ a calculé que 16 703 logements pourraient potentiellement être construits sur des friches, des stationnements de surface ou sous forme d'insertion dans les zones déjà urbanisées, en fonction des densités préconisées. La CMQ établit cependant un facteur de pondération pour la consolidation potentielle à 50 %, étant donné l'incertitude entourant le redéveloppement des zones déjà urbanisées (contamination, multiples propriétaires privés, etc.).

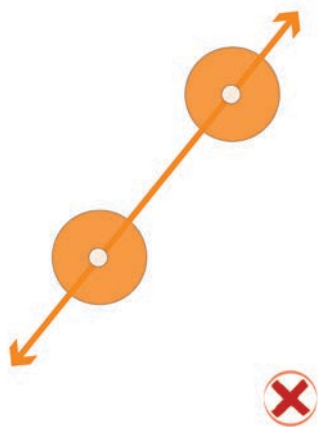
Ainsi, la CMQ envoie à l'agglomération de Québec un message clair, à savoir qu'elle s'attend à ce que 8353 ménages soient accueillis à l'intérieur du tissu urbain existant d'ici 2021, soit 38 % de la croissance prévue en 10 ans, à partir de 2011. Cette proportion n'est pas encore très élevée, le potentiel de consolidation ayant été évalué en fonction de densités (nettes) encore trop faibles (18 logements à l'hectare pour la ville de Québec). Malgré tout, il s'agit d'une stratégie cruciale pour diminuer l'étalement urbain, bien qu'il faudra établir les moyens pour y parvenir, de même que les outils de suivi.

Source : CMQ, 2011, p.171.

Figure 3.1.aa **DES STATIONS RAPPROCHÉES
LES UNES DES AUTRES**



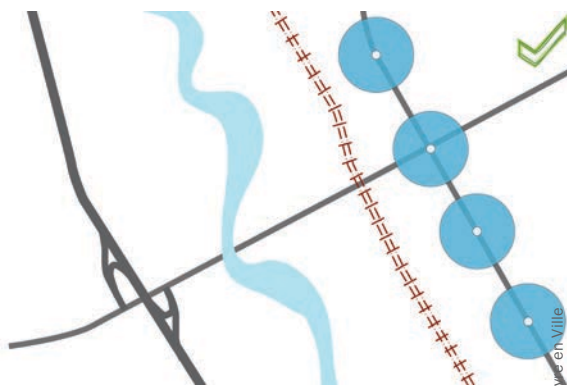
Source : Vivre en Ville



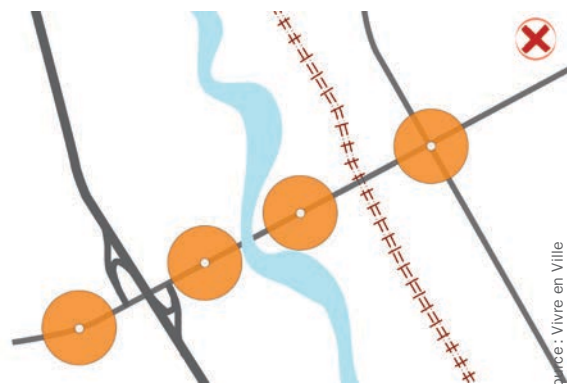
Source : Vivre en Ville

Les zones urbanisées sont trop éloignées les unes des autres pour que l'aire d'influence des stations qui les desservent, qui couvre un rayon de marche de 400 à 800 mètres, soit contiguë ou se chevauche.

Figure 3.1.bb **UNE ACCESSIBILITÉ
SANS ENTRAVES**



Source : Vivre en Ville



Source : Vivre en Ville

Des barrières physiques majeures, comme des autoroutes ou des rivières, empêchent la trame de rues d'un corridor de s'étendre en continu entre deux stations de transport en commun, rendant ainsi difficiles et inefficaces les déplacements actifs vers ces stations, voire également le rabattement des parcours locaux de transport en commun.

Figure 3.1.cc **UNE TRAME DE RUES FACILITANT
L'ACCÈS AUX STATIONS**



Source : Vivre en Ville



Source : Vivre en Ville

La trame de rues des quartiers du corridor est peu propice aux déplacements actifs, notamment en raison de sa configuration organique qui accroît les distances à parcourir entre deux points pourtant rapprochés en plan.

GLOSSAIRE

TISSU URBAIN

Le tissu urbain est constitué de la trame et du cadre bâti. La trame est formée par le réseau viaire, qui découpe un site en îlots, et par le découpage de ces derniers en parcelles. Le cadre bâti est quant à lui caractérisé par l'implantation, le gabarit et la volumétrie des bâtiments.

Source : Vivre en Ville.

REQUALIFICATION URBAINE

La requalification urbaine consiste à changer la vocation d'un quartier ou d'un site grâce à la transformation ou à la mise en place de nouveaux espaces publics à partir desquels déployer de nouvelles activités et formes bâties. Plus précisément, la requalification ne vise pas simplement à donner de nouvelles qualités cosmétiques à un morceau de ville, mais plutôt à lui donner les caractéristiques, fonctionnelles et esthétiques, qui lui permettront de jouer le rôle que l'on souhaite qu'il joue au sein de la ville.

Source : Vivre en Ville.

Des nouveaux quartiers : bien localisés et en nombre très restreint

Afin d'assurer le succès des corridors, la priorité doit aller à la consolidation du territoire urbanisé avant d'envisager l'ouverture de nouveaux quartiers. En effet, la consolidation du tissu urbain ne se réalisera que si le marché immobilier reçoit un signal fort qu'il n'est plus possible d'urbaniser de nouveaux terrains avant qu'une majorité de terrains disponibles à la consolidation ne soient redéveloppés. Les MRC et les municipalités disposent d'outils réglementaires pour y arriver : ce sont les zones prioritaires de réaménagement qui permettront la consolidation, alors que des zones de réserves urbaines permettront de geler l'urbanisation de nouveaux quartiers selon certaines modalités.

Si de nouveaux quartiers doivent naître, ce sont les portions des corridors qui se trouvent déjà dans les périmètres d'urbanisation qui doivent être privilégiées. De plus, les portions non urbanisées des corridors doivent être traitées de façon à consolider le tissu urbain existant. En effet, les nouveaux quartiers doivent au moins servir à unir les différents quartiers et lotissements existants qui ne sont pas connectés entre eux autrement que par des routes régionales ou les autoroutes, favorisant ainsi une meilleure perméabilité de la trame urbaine pour les déplacements actifs.

Mais attention ! La consolidation urbaine ne doit jamais s'effectuer par l'urbanisation de terres agricoles sous prétexte qu'on y retrouve des îlots « déstructurés ». Elle doit plutôt servir à réarticuler des ensembles immobiliers qui, même s'ils sont situés à proximité l'un de l'autre, ne sont pas suffisamment connectés pour s'influencer l'un l'autre, ni pour assurer la viabilité des activités économiques du secteur : commerces et services de proximité, équipements publics, etc.

L'ÎLOT DÉSTRUCTURÉ : UNE INVITATION À L'URBANISATION DES TERRES AGRICOLES ?

Les îlots déstructurés de la zone agricole sont des « entités ponctuelles de superficie restreinte, déstructurées par l'addition au fil du temps d'usages non agricoles et à l'intérieur desquelles subsistent de rares lots vacants enclavés et irrécupérables pour l'agriculture. [...] Un hameau à la croisée de chemins, une concentration d'usages mixtes, un ensemble résidentiel ou de villégiature dans lequel subsistent quelques lots non construits en sont des exemples » (Gouvernement du Québec, 2001).

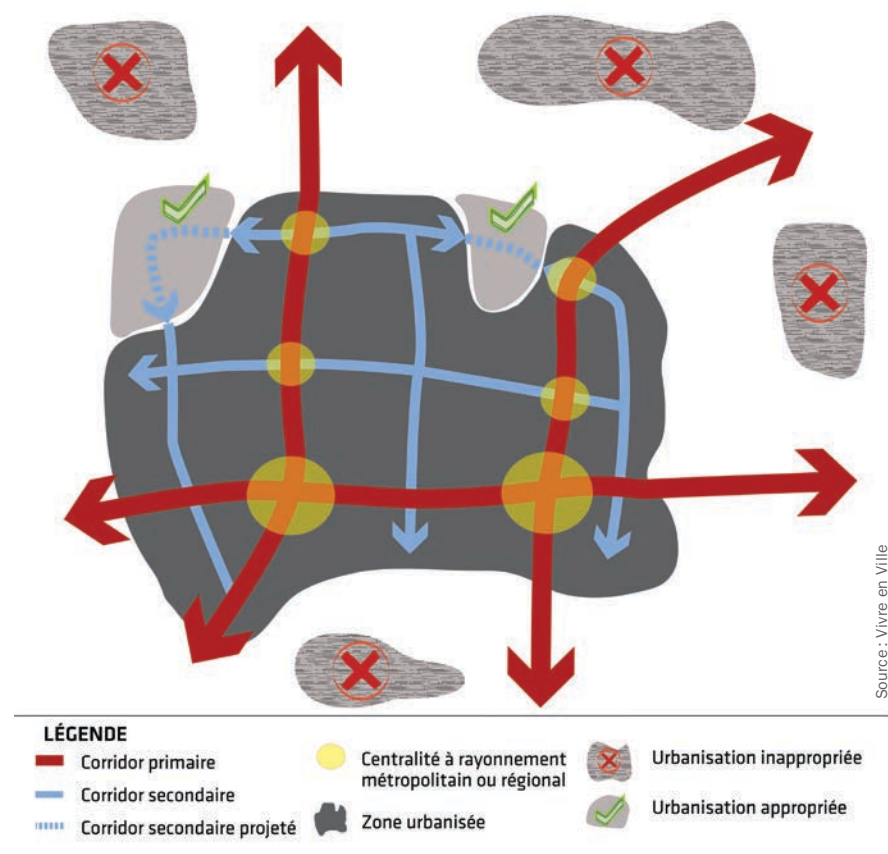
Cependant, il ne faut pas voir dans l'existence d'un îlot déstructuré situé à proximité d'une ville une invitation à urbaniser les terres agricoles qui les séparent l'un de l'autre. Dans une telle situation, c'est l'îlot déstructuré, et non la présence de l'agriculture, qui doit être considéré comme l'anomalie. Les terres agricoles ne sont pas des zones en attente d'urbanisation : elles font partie des activités économiques au même titre que les commerces et les industries. Par conséquent, leur maintien doit être valorisé, surtout si la proximité de la campagne est une raison importante pour laquelle les résidents choisissent de s'établir dans cette ville !

NE PAS CONFONDRE NOUVELLES FAÇONS DE FAIRE ET NOUVEAUX QUARTIERS

La croissance de la population représente une opportunité de restructurer et optimiser le tissu urbain existant en reconstruisant la ville sur elle-même, d'une façon qui permette de créer de véritables milieux de vie articulés au transport en commun. Utiliser cette opportunité pour développer des espaces encore non urbanisés serait cependant passer à côté des principaux objectifs métropolitains, soit de protéger le territoire agricole et les espaces naturels, de même que de freiner l'étalement urbain.

Source : Vivre en Ville

Figure 3.1.dd **UNE VILLE QUI CROÎT DE FAÇON RESPONSABLE**



Concentrer la croissance à l'intérieur de corridors pour retisser la ville existante doit permettre de requalifier et de densifier le tissu urbain existant en priorité. Lorsque des mesures sont prises par les autorités pour exploiter pleinement ce potentiel, il peut alors être envisagé de croître en dehors des zones déjà urbanisées. Cette urbanisation devrait toutefois être limitée en superficie, donc la plus compacte possible, et se faire en continuité avec les corridors de la ville existante, et non être dispersée un peu partout sur le territoire.

3.2 RETISSER LA VILLE À L'ÉCHELLE LOCALE

Figure 3.2.a



L'échelle de l'agglomération est indispensable pour établir les bases de l'articulation entre urbanisation, densification et transport en commun. Une fois ces éléments bien coordonnés, il est capital d'aborder les milieux de vie et les déplacements du quotidien à leur échelle, locale. En effet, pour que le transport en commun desserve adéquatement la population, son positionnement doit être pensé non seulement à l'échelle du réseau, mais aussi à celle de la station. À proximité de celle-ci, les quartiers doivent devenir des milieux de vie complets et qui facilitent les déplacements collectifs et actifs de leurs résidents, tant vers les destinations locales que vers la station elle-même et, de là, vers l'ensemble de l'agglomération.

La planification de quartiers exemplaires – aires TOD, écoquartiers, pôles métropolitains, villages urbains, *strip* commerciales requalifiées ou abords d'axes structurants – relève d'une multitude d'acteurs. Les acteurs publics, qu'ils soient du milieu municipal ou des paliers de gouvernement supérieurs, s'investissent de façon croissante dans ces projets, de plus en plus conscients de leur rôle dans la conception d'une ville cohérente et d'une forme urbaine qui permette de diminuer les besoins en déplacements motorisés. Bien que cette attitude proactive des acteurs publics ne devrait pas être réservée à quelques projets, mais s'étendre à l'ensemble du territoire urbain, leur implication dans le développement de quartiers exemplaires est un bon début pour que l'aménagement du territoire et l'urbanisme répondent à l'intérêt public.

Les quatre pierres d'assise à l'échelle locale jettent les bases de la conception de quartiers qui soient des milieux de vie complets, desservis par des réseaux structurants de transport en commun.

GLOSSAIRE

QUARTIER

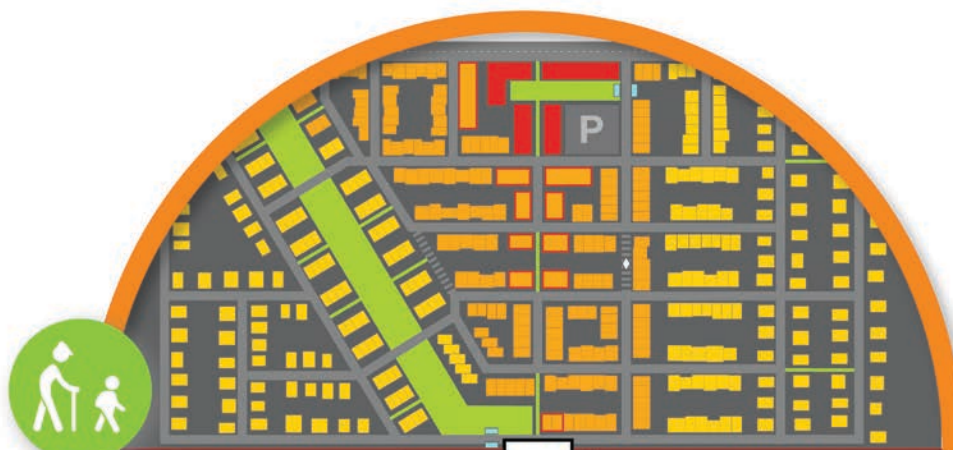
Partie d'une agglomération ayant une certaine unité et des caractéristiques propres.

On parle d'une certaine unité, par exemple, en faisant référence à une physionomie architecturale, à un style (quartier historique, quartier latin, quartier moderne, quartier gothique d'une ville européenne), à un ensemble de caractéristiques sociologiques ou fonctionnelles (quartier des artistes, des affaires, commercial, bourgeois, pauvre), ethniques ou religieuses (quartier chinois, portugais, juif).

Source : OQLF.

5^e PIERRE D'ASSISE – UNE VILLE DES COURTES DISTANCES

Figure 3.2.b



Articuler, à l'échelle de l'agglomération, urbanisation et transport en commun pour favoriser l'utilisation de ce dernier pour les longs déplacements doit 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.

Stratégies d'aménagement et de planification

Pour créer une ville des courtes distances, les décideurs d'une municipalité ou d'une MRC devront :

- s'assurer que leur planification permet et encourage, voire contraint, les promoteurs à planifier la présence d'un éventail diversifié de destinations quotidiennes (commerces, services, équipements) ;
- déterminer des densités résidentielles brutes suffisamment élevées pour rentabiliser les investissements en transport en commun et en équipements publics et assurer la viabilité des commerces et services de proximité ;

- prévoir des normes de construction assurant une compacité du cadre bâti, permettant ainsi d'atteindre des densités suffisantes tout en conservant une échelle humaine : mitoyenneté des bâtiments, cases de stationnement en souterrain, dimensions réduites des cours avant, latérales et arrière des bâtiments au profit d'espaces publics de plus grande qualité ;
- déterminer eux-mêmes ou approuver au préalable le tracé des rues des nouveaux quartiers, ou déterminer de nouvelles connexions entre quartiers, afin que les piétons aient accès à des tracés courts, directs et multiples.

Figures 3.2.c-e LE MARCHÉ D'ALIMENTATION AU CŒUR DE LA VIE QUOTIDIENNE



L'épicerie est un ingrédient incontournable d'un milieu de vie attrayant. Que ce soit dans les différents quartiers TOD du Grand Washington (en haut, Shirlington Village), de Portland en Oregon (en bas, Orenco Station), ou de Vancouver (par exemple sur le campus de l'Université de Colombie-Britannique – UBC), les urbanistes considèrent qu'une mixité intéressante d'activités inclut nécessairement un commerce d'alimentation de moyenne à grande surface. L'implantation et l'aménagement de ces commerces doivent contribuer à rehausser l'environnement piétonnier, mais nécessitent souvent une certaine quantité de stationnements, qui se retrouvent alors derrière les bâtiments ou en souterrain et non en façade.

Source : Vivre en Ville

Des activités diversifiées

Pour être de véritables milieux de vie complets, les corridors desservis par les réseaux structurants de transport en commun ne devraient pas être occupés uniquement par des développements immobiliers résidentiels, mais plutôt offrir une diversité d'activités :

- des habitations ;
- des commerces et services de proximité ;
- des institutions locales ;
- des équipements et espaces communautaires et récréatifs, etc.

Ainsi, on devrait retrouver dans le cœur de chaque quartier un éventail diversifié de destinations quotidiennes, ce qui permettra à leurs résidents d'accéder facilement aux destinations recherchées, tout en minimisant leurs besoins de déplacement.

Les activités à rayonnement métropolitain et régional, pour leur part, peuvent difficilement se retrouver dans chacun des quartiers mais seront à concentrer en certains points du réseau structurant de transport en commun (cf. 3^e pierre d'assise).

Une densité résidentielle suffisamment élevée

La densité contribue à la fois à assurer la viabilité des commerces de proximité et l'efficacité du transport en commun et à raccourcir les distances.

Afin de rentabiliser les investissements en transport en commun et en équipements publics et d'assurer la viabilité des commerces et services de proximité, il faut que ceux-ci puissent être fréquentés par un bassin de population suffisamment important. Le bassin d'achalandage d'une épicerie de taille moyenne est constitué, en majeure partie, des ménages qui résident à moins d'un kilomètre de son emplacement, soit une distance franchis-



Source : Vivre en Ville



Source : Vivre en Ville

DENSITÉ ET COMPACITÉ

La densité résidentielle brute se définit comme le rapport entre le nombre de logements d'un quartier et la superficie totale de ce dernier. Puisqu'elle fournit un portrait global d'un quartier, cette mesure peut être utilisée pour évaluer la rentabilité des espaces et des équipements publics mis en place dans ce quartier. À l'opposé, la densité résidentielle nette, qui ne considère que les espaces constructibles du quartier en excluant notamment les espaces publics, ne peut être utilisée que pour évaluer la rentabilité des investissements effectués sur les sites privés.

Pour sa part, la compacité urbaine peut être définie comme le rapport entre les surfaces bâties et non bâties. Par exemple, la compacité peut être accrue en réduisant la largeur des rues et les marges de recul des bâtiments pour rapprocher ces derniers les uns des autres ainsi que de l'espace public et, du coup, accroître la densité résidentielle brute du quartier. La compacité est donc ce qui permet à un quartier composé de petits bâtiments, par exemple des maisons individuelles ou des habitations multifamiliales de faible hauteur, d'atteindre une densité malgré tout élevée.

Source : Vivre en Ville.

Des quartiers compacts à échelle humaine

Construire un quartier dense ne signifie pas sacrifier l'échelle humaine des bâtiments. La densité, moyenne et haute, n'est pas synonyme de tours. Bien au contraire, un assemblage de bâtiments de deux à cinq étages peut permettre d'atteindre une densité aussi élevée que 100 logements à l'hectare – c'est d'ailleurs le cas des *streetcar suburbs*. Le moyen d'y arriver est de construire de façon compacte :

- en favorisant la mitoyenneté des bâtiments,
- en localisant les cases de stationnement en souterrain,
- en réduisant les dimensions des cours avant, latérales et arrière des bâtiments.

L'espace ainsi gagné se fait au profit d'espaces publics de plus grande qualité. Par exemple, réduire les cours avant permet de renforcer les liens qui existent entre les bâtiments et l'espace public, tout particulièrement dans le cœur commercial du quartier.

Conserver l'échelle humaine en ayant recours à la compacité permet ainsi de créer la proximité désirée entre les activités, sans pour autant générer une impression de promiscuité chez les résidents. Il s'agit là d'une condition essentielle pour qu'une population diversifiée accepte ce nouveau modèle de « vivre ensemble ».

sable à pied en moins de 15 minutes. Le nombre de ces ménages est directement lié à la densité résidentielle brute.

Une plus grande densité signifie aussi une plus grande proximité, pour une population plus importante, des services et des commerces. Plus la densité sera importante à proximité d'une station de transport en commun, plus grand sera le nombre de personnes qui pourront y accéder à pied.

Conçus pour assurer la viabilité du transport en commun, les *streetcar suburbs* présentés dans le chapitre 2 ont une densité brute d'environ 100 logements à l'hectare, pour une qualité de vie reconnue. Cette densité leur permet encore maintenant, malgré le bouleversement des comportements de mobilité, de justifier une desserte structurante de transport en commun. Les quartiers développés après-guerre présentent une densité brute beaucoup plus faible, de 20 à 40 logements à l'hectare, qui rend coûteux le déploiement d'un réseau structurant de transport en commun. Le tableau 3.1.a « Densité minimale suggérée selon le type de service de transport en commun » p.52 illustre le fait qu'en dessous de 40 logements à l'hectare, il est presque impossible d'assurer, à un coût acceptable, une desserte satisfaisante en transport en commun.

Figure 3.2.f **UNE TRAME DE RUES HYBRIDE**



Une trame de rues lisible et perméable

Les axes de déplacement doivent permettre de circuler le plus efficacement possible entre les habitations, le cœur du quartier et la station de transport en commun la plus proche. Ce besoin de perméabilité et de lisibilité de la trame de rues est particulièrement crucial pour les piétons, dont la vitesse de déplacement est plus lente. Les tracés doivent donc être courts, directs et multiples.

Cette préoccupation de perméabilité pour les déplacements actifs est tout à fait compatible avec des pratiques de dissuasion de la circulation de transit et d'apaisement de la circulation motorisée. Il est en effet possible de rendre plus sinueux le parcours des automobilistes, grâce à l'organisation de boucles de desserte, de rues à sens unique ou de portions de rues réservées à la circulation piétonne et cycliste. Ces aménagements dissuasifs guideront la circulation automobile vers les principales artères, au profit d'une qualité de vie accrue dans les quartiers.

Le quartier Rieselfeld de Freiburg im Breisgau offre aux piétons des cheminements directs d'un bout à l'autre du quartier. Ces cheminements peuvent être composés d'une série d'espaces publics de types variés qui ne peuvent être suivis d'un bout à l'autre par les automobilistes, comme c'est ici le cas en suivant du nord au sud l'axe formé de la Bollerstaudenstrasse et de la Käthe-Vordtriede-Weg : pistes multifonctionnelles (orange), allées piétonnières (vert), rues partagées, parfois traitées comme des places publiques (jaune), rues conventionnelles dotées de trottoirs (gris).

La perméabilité de la trame de rue devrait également être assurée entre les quartiers. Cela implique que les rues soient efficacement connectées, ou reconnectées, à celles de la ville existante : autrement dit, que le quartier ne soit pas fermé sur lui-même à l'image d'une *gated community*.

GLOSSAIRE

GATED COMMUNITY

Une *gated community* est une enclave principalement résidentielle clôturée ou autrement séparée du milieu urbain ou suburbain qui l'environne. Les allées et venues y sont contrôlées par différentes mesures afin d'apporter aux résidents un sentiment de sécurité. Ce concept, à géométrie et superficie variables, se fonde sur des principes de prestige, d'homogénéité socio-économique et/ou raciale, de protection de la valeur immobilière, de style de vie ou d'une combinaison de ces éléments. La gestion des *gated communities* est assurée par une association de propriétaires qui établit et s'assure du respect d'un ensemble de règlements internes et qui, par la collecte d'une taxe, voit au bon fonctionnement des services et des réseaux infrastructurels privés.

Source : Vivre en Ville, adapté de Blakely & Snyder, 1998; Golby, 2000; Grant & Mittelsteadt, 2004.

6^e PIERRE D'ASSISE – DES ESPACES PUBLICS DE QUALITÉ

Figure 3.2.g



Au-delà des milieux de vie fonctionnels produits par la 5^e pierre d'assise, 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.

Stratégies d'aménagement et de planification

Pour s'assurer de la qualité des espaces publics actuels et à venir, les décideurs d'une municipalité ou d'une MRC devront :

- revoir la voirie existante en fonction des principes de « marchabilité », c'est-à-dire de façon à encourager les déplacements à pied, mais aussi à vélo, notamment en vue de rejoindre les destinations, tant celles situées à l'intérieur qu'à l'extérieur du quartier ;
- intégrer les interventions sur l'espace public et celles sur les aires d'attente des stations et leur environnement immédiat, afin de rendre toujours plus attrayant le transport en commun ;
- réviser la place accordée à la voiture, non seulement lors des interventions sur la voirie, mais aussi celles relatives aux stationnements, notamment les normes.

La rue comme espace public

Outre leur tracé, les voies des quartiers des corridors structurants doivent être « marchables », autant pour les destinations situées à l'intérieur qu'à l'extérieur du quartier. Elles doivent bénéficier d'un traitement permettant leur usage et leur appropriation selon de multiples modalités – la voiture, mais aussi la marche et le vélo – ce que ne permet pas la grande majorité des voies conçues au cours des dernières décennies.

Pour favoriser les déplacements actifs, les rues doivent être pensées en fonction de leurs usagers les plus fragiles : les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite. Ainsi, on s'assure que tous les piétons et cyclistes, quel que soit leur état, pourront se déplacer selon les meilleures conditions possible, ce qui rendra le recours au transport en commun d'autant plus facile et agréable.

NOS RUES D'AUJOURD'HUI, SOUVENT PEU FAVORABLES AUX PIÉTONS

Les rues d'aujourd'hui sont plus souvent qu'autrement dépourvues de trottoirs, de voies cyclables et de mobilier urbain (luminaires, bancs, poubelles, supports à vélos, abribus, etc.). Pour leur part, les rues qui en disposent n'offrent pas nécessairement des conditions favorables à leur utilisation :

- trottoirs trop étroits et marqués par de nombreuses dénivellations au croisement des entrées charretières ;
 - délabrement fréquent et entretien insuffisant en hiver ;
 - absence de végétation pour protéger des intempéries (vent, chaleur accablante, etc.) ;
 - exposition aux éclaboussures liées à la circulation véhiculaire lors de précipitations ;
 - vastes stationnements en façade avant des bâtiments ;
 - empiètement des voitures stationnées ;
 - considérations esthétiques inexistantes, etc.
- À l'opposé, les besoins des automobiles sont toujours bien considérés, voire anticipés :
- largeur et configuration des chaussées ;
 - disponibilité de cases de stationnement ;
 - signalisation généreuse ;
 - priorités de passage, etc.

Il importe de renverser la tendance afin d'inciter les résidents à délaisser la voiture, notamment pour les trajets les plus courts.

GLOSSAIRE

MARCHABILITÉ

La marchabilité est une traduction libre du terme *walkability*, largement utilisé dans la littérature anglophone pour désigner les conditions générales d'une zone concernant la marche. Le potentiel piétonnier (ou qualité piétonnière) dépend de la qualité des aménagements pour piétons, mais aussi de la configuration de la voirie (largeur, vitesse de la circulation), de la répartition des activités et de la qualité de la connexion entre elles, de l'appui que reçoit la marche de la part de la collectivité, de même que du confort et de la sécurité des piétons. La marchabilité peut être évaluée à plusieurs échelles : l'îlot, la rue, le quartier, la ville, l'agglomération. Des systèmes de pointage ont été utilisés pour déterminer la marchabilité de quartiers donnés, tels que le WalkScore® ou l'indice piétonnier, du site passeportsante.net. Par exemple, la ville d'Englewood reçoit un WalkScore de 63 alors que le quartier Clarendon-Courthouse (corridor Rosslyn-Ballston) en reçoit un de 88.

Source : VTPI, Walk Score®, Passeportsanté.net.

Figures 3.2.h-i **EN PLUS DES TERRAINS DE JEUX, DE VÉRITABLES PLACES PUBLIQUES**



De l'importance des places publiques

Hormis les parcs pour enfants et autres espaces gazonnés, la rue est souvent le seul espace public des quartiers résidentiels de banlieue, surtout les plus récents. Comme la voiture a, la plupart du temps, le monopole de la rue, il reste peu d'endroits où créer des lieux de rencontres et de flânerie qui permettent aux résidents de renouer avec le milieu dans lequel ils évoluent.

Les places publiques peuvent jouer ce rôle fondamental. Articulées au cœur de quartier (cf. 7^e pierre d'assise), les places créent l'animation nécessaire pour encourager les transports actifs. Elles invitent à profiter de son propre quartier. Les places publiques, jumelées à d'autres activités, sont l'un des éléments qui permettent d'amener un peu d'urbanité en banlieue, répondant aux attentes d'un nombre grandissant de ménages.

Collingwood Village à Vancouver (en haut) et Rieselfeld à Freiburg im Breisgau (en bas) sont deux quartiers où les espaces publics ne se limitent pas aux terrains de jeux, mais où de véritables placettes, places et parcs urbains ont été aménagés à titre de lieux de rencontre et de rassemblement. Le traitement, la polyvalence, le mobilier urbain et la végétation de ces espaces invitent les passants à s'arrêter et se détendre. Les lotissements résidentiels conventionnels du Québec sont généralement dépourvus de véritables places publiques, celles-ci étant davantage associées aux quartiers centraux. Ce type d'espace contribue pourtant à la qualité de vie et à l'appropriation du quartier par les résidents, de même qu'au sentiment de sécurité.

Rendre attrayants les arrêts et stations de transport en commun

L'apparence et la convivialité des arrêts et stations de transport en commun expriment l'importance plus ou moins grande accordée au transport en commun, ce qui joue aussi sur l'attractivité que ce dernier exerce. Ainsi, les interventions sur l'espace public devraient viser en particulier une grande qualité des aires d'attente et de leur environnement immédiat. La station, en plus d'être un point focal des déplacements du quartier et de se trouver à courte distance des habitations, doit être pensée pour offrir un confort aux usagers du transport en commun en toute saison.

Les infrastructures de transport actif pour rejoindre la station doivent aussi participer à rendre le choix du transport en commun agréable et sécuritaire. Pour créer un environnement favorable aux déplacements actifs à proximité des stations, il importe de prendre tous les moyens qui s'imposent pour atténuer les nuisances et éliminer les effets de barrière (cf. 2^e pierre d'assise).

SIX ÉLÉMENTS-CLÉS POUR ENCOURAGER L'UTILISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS

Dans son tout récent livre, *Made for Walking*, Campoli (2012) revient sur 10 années d'expérimentation en matière d'interventions urbaines pour favoriser la marche, le transport en commun et la diminution du nombre de kilomètres parcourus par véhicule. Elle en vient à bonifier l'approche des 3 « D » valorisée depuis les années 1990 et suggère plutôt 5 « D » et 1 « S » comme éléments-clés :

- Diversité (des activités)
- Densité
- Design
- Distance relative au transport en commun
- Destinations (accessibilité des destinations)
- Stationnement

Figure 3.2.j UNE STATION DISTINCTIVE ET ACCESSIBLE



Les stations de transport en commun doivent faire partie intégrante de l'espace public et être de qualité. Contrairement à la voiture individuelle, les usagers du transport en commun doivent parfois attendre quelques minutes avant de pouvoir monter à bord d'un véhicule. Par conséquent, les quais d'embarquement et les aires d'attente doivent être accessibles, invitants et confortables si on souhaite véritablement encourager le recours au transport en commun.

Revoir la place accordée à l'automobile

Bonifier l'espace public pour les piétons, les cyclistes et les usagers du transport en commun suppose de revoir à la baisse la place accordée à l'automobile. Cela concerne aussi bien les voies de circulation que les espaces consacrés au stationnement.

Concernant le stationnement, plusieurs interventions connues permettent de diminuer l'espace occupé pour cet usage non optimal du sol qui nuit à la continuité de la trame urbaine, à la qualité des espaces publics et à l'attractivité des déplacements actifs :

- Réduire le nombre de cases de stationnement, par exemple en fixant un nombre maximum de cases plutôt qu'un minimum;

- Localiser les cases ailleurs qu'en façade des bâtiments, c'est-à-dire en souterrain ou en arrière-cour, sans que soit pour autant interdit le stationnement sur rue ;

- Faciliter le partage de stationnement entre les différentes activités, selon leurs heures d'achalandage.

D'autres interventions permettent d'améliorer les conditions de déplacements des autres usagers de la voie sans éliminer la voiture :

- La largeur des rues doit être réduite le plus possible, en fonction de leur rôle au sein du réseau viaire de la ville ;

- Les intersections doivent être traitées de façon à accroître la visibilité des piétons qui souhaitent traverser, par exemple grâce à des élargissements de trottoirs ;

- Des mesures complémentaires d'apaisement de la circulation peuvent également être envisagées au besoin : dos d'âne, chicanes, coussins berlinois, etc. ;

- Enfin, la mise en place de rues partagées, où chaque usager est le bienvenu sans qu'un espace précis lui soit réservé, peut également être envisagée.

Figure 3.2.k LE STATIONNEMENT EXCLU DE LA RUE



Dans le corridor Rosslyn-Ballston d'Arlington, le stationnement a très souvent été exclu de la rue afin de redonner le plus d'espace possible aux piétons : trottoirs, placettes, aires d'attente du transport en commun, mobilier, etc.

GLOSSAIRE

RUE PARTAGÉE

La rue partagée est un « espace commun créé pour être partagé par les piétons, les cyclistes et les véhicules motorisés, servant à la fois de corridor de déplacement et de milieu de vie. Il s'agit habituellement d'une rue étroite, sans bordure ni trottoir, dans laquelle la circulation est ralentie par des arbres, des stationnements et autres aménagements créant des obstacles dans la rue ».

Source : Boucher et Fontaine, 2011.

Figures 3.2.I-p UNE PLACE DE CHOIX POUR LES PIÉTONS



Ces aménagements piétonniers de qualité ont tous été tirés de quartiers densifiés et requalifiés de la région de Washington D.C. : Colombia Heights dans le District of Colombia, Bethesda et Rockville Square Town dans le Montgomery County, et Rosslyn-Ballston dans le Arlington County. Ces anciens secteurs commerciaux de faible densité faisaient autrefois une large place à l'automobile. Des réaménagements majeurs ont donc été nécessaires sur la voirie, notamment aux intersections. Les interventions sur le domaine privé ont été guidées par des lignes directrices pour favoriser les déplacements actifs.



7^e PIERRE D'ASSISE – UN CŒUR DE QUARTIER VIVANT ET ANIMÉ

Figure 3.2.q



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.

Stratégies d'aménagement et de planification

Pour situer le cœur de quartier là où il pourra battre, les décideurs d'une municipalité ou d'une MRC devront :

- **planifier finement l'offre commerciale et de services dans le quartier ;**
- **s'assurer que ce cœur soit relié aux différents ensembles d'habitations par un réseau d'espaces publics conçu pour répondre en priorité aux besoins des piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun ;**
- **s'assurer que le cœur soit un passage obligé tant pour les résidents que pour les étudiants, les travailleurs et les visiteurs. En ce sens, évaluer si le cœur gagnerait à être dissocié de la principale station de transport en commun, en fonction de la localisation de cette dernière et de son achalandage ;**

- **négocier avec les acteurs concernés afin de déterminer la réelle nécessité d'un stationnement incitatif, à court, moyen et long termes, et, le cas échéant, sa localisation et sa forme optimales ;**
- **voir à l'harmonisation de l'aménagement du stationnement incitatif avec celui des espaces publics, dans le but de favoriser les déplacements à pied et à vélo, et de réduire les nuisances associées à cet usage, tant pour les résidents que pour les différents usagers de la route.**

Concentration nécessaire des activités de proximité

Pour être de véritables milieux de vie qui ne se réduisent pas à des développements résidentiels, les quartiers doivent disposer d'un cœur qui puisse être vivant et animé, grâce aux activités qui s'y trouvent, à sa localisation, et à l'aménagement qui en est fait.

Le cœur de quartier est l'endroit où se regroupent déjà, et où devront se regrouper, les futurs commerces de proximité ainsi que les équipements publics du quartier: école primaire, centre de la petite enfance, bibliothèque, centre communautaire. Dans la plupart des milieux – hormis les milieux très denses –, la concentration des activités à rayonnement local et de voisinage est nécessaire pour créer une vie de quartier.

Point nodal du quartier, le cœur est le lieu vers lequel convergent les déplacements. Cela suppose l'organisation d'un réseau d'espaces publics qui le relie aux différents ensembles d'habitations, en répondant en priorité aux besoins des piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun. C'est cette ossature qui, une fois mise en place, permettra de déterminer la localisation optimale des bâtiments dans le cœur du quartier et les relations qu'ils entretiendront entre eux.

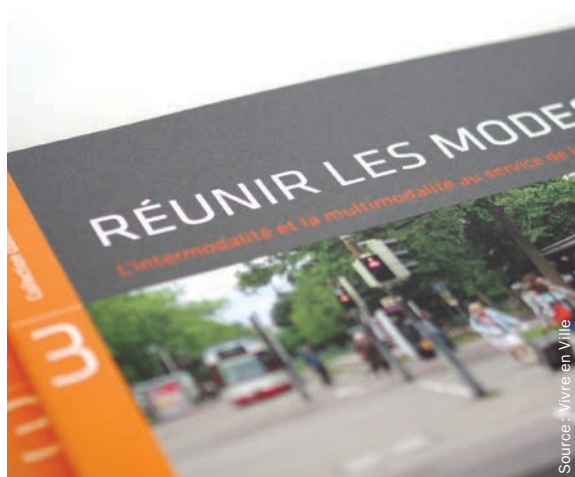
Localisation du cœur de quartier et relation avec la station de transport en commun

Dans la plupart des cas, le cœur de quartier sera situé au même endroit que la principale station de transport en commun et pourra ainsi bénéficier de son achalandage. Mais le cœur gagne parfois à être dissocié de cette station pour assurer la fréquentation et la survie des établissements qui s'y trouvent, entre autres raisons. C'est le cas lorsque :

- la station n'est utilisée que le matin et le soir, puisque desservie par un transport en commun circulant uniquement en période de pointe ;
- la station se trouve dans un cul-de-sac :
 - l'infrastructure de transport et la station se trouvant à la limite du tissu urbain ;
 - l'infrastructure de transport créant une coupure infranchissable entre le quartier et la ville environnante ;
 - des barrières importantes (autoroute, rivière) rendant l'accès à la station difficile autrement que par véhicule.

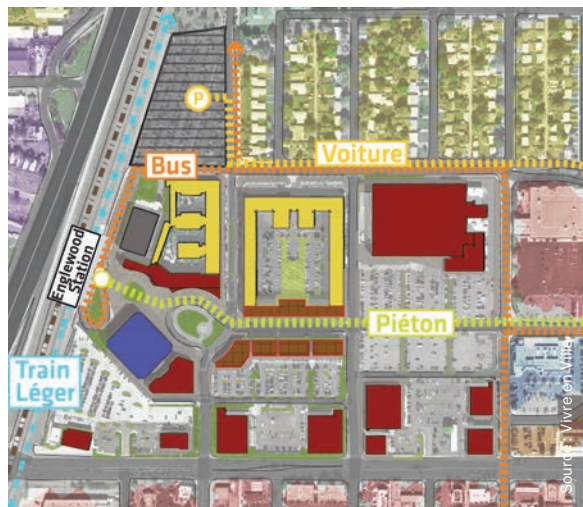
Dans ces cas, le cœur devrait plutôt se trouver dans un lieu propice à un achalandage continu, c'est-à-dire près d'une concentration d'activités locales ou métropolitaines existantes ou, si cela est impossible, sur la principale voie qui permet de sortir du quartier et de se rendre dans une telle concentration. Le cœur doit en effet être un passage obligé tant pour les résidents que pour les étudiants, les travailleurs et les visiteurs: un endroit névralgique pour faire ses courses, se rassembler, se divertir, etc. Il gagne donc à être accessible par tous les modes de transport, voiture comprise, cette dernière occupant cependant une place réduite. Cela étant dit, le cœur de quartier doit tout de même se trouver à distance de marche de la principale station du quartier et être desservi par un parcours de transport en commun local permettant également de rejoindre cette station.

Figures 3.2.r RÉUNIR LES MODES



Aucun mode de transport ne peut, à lui seul, rivaliser avec l'automobile pour répondre à l'ensemble des besoins de mobilité partout sur le territoire. Pour favoriser l'émergence d'un système multimodal où les différents modes de transports s'intègrent de manière à renforcer leur efficacité réciproque, Vivre en Ville et Accès transports viables (2013) proposent une stratégie qui met en exergue l'importance de l'autopartage et s'appuie sur trois piliers: les pôles d'échanges, l'information multimodale et la tarification intégrée.

Figures 3.2.s-u **UN CŒUR PRIVÉ D'UNE CLIENTÈLE POTENTIELLE**



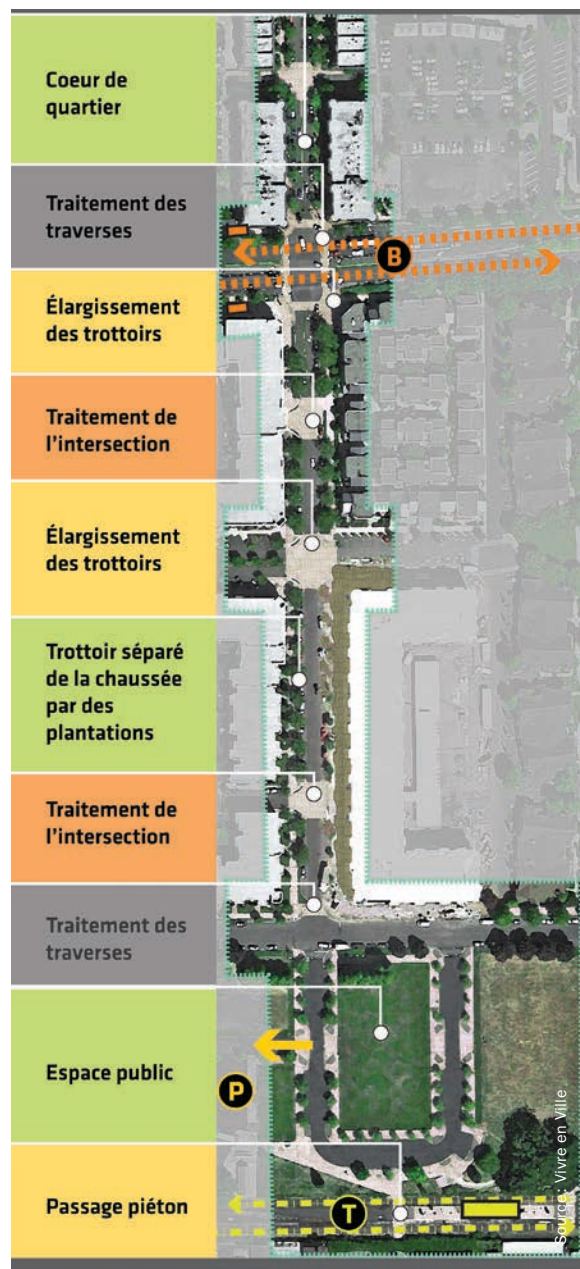
La majorité des navetteurs qui montent dans le train léger à partir de la gare multimodale du CityCenter d'Englewood, près de Denver au Colorado, y arrivent par autobus ou en voiture. Étant donné la disposition du stationnement incitatif et du terminus d'autobus, ces navetteurs n'ont pas à passer par la rue principale (Englewood Parkway) pour se rendre à la station. Les commerces qui s'y trouvent ne bénéficient donc pas de l'achalandage majeur créé par la station. Seuls ceux qui arrivent à pied, à vélo ou qui utilisent le dépose-minute passent par la rue principale.

Par conséquent, plusieurs locaux commerciaux d'Englewood Parkway situés au rez-de-chaussée des immeubles demeurent inutilisés. L'étude d'un consultant, Urban Land Institute, soulignait en 2009 l'absence d'une masse critique de consommateurs. De plus, les nuisances créées par le passage de nombreux autobus et voitures sur la rue qui marque la frontière entre le nouveau quartier et celui déjà existant ont amené la construction d'un mur antibruit, créant une coupure physique aux déplacements actifs.

Source : Vivre en Ville, 2013a



Figures 3.2.v-w UNE VOIE FAVORABLE AUX PIÉTONS ENTRE LE CŒUR ET LA STATION



Orenco Parkway est la voie qui connecte la station de train léger au cœur de quartier d'Orenco Station en banlieue de Portland en Oregon. Ce dernier se trouve le long du boulevard régional afin que les commerces qui s'y trouvent bénéficient à la fois de l'achalandage de la station et de celle du boulevard. Il importait que la voie entre le cœur et la station soit favorable aux piétons, afin d'encourager la marche pour atteindre le train léger et ainsi diminuer la pression pour davantage de stationnements incitatifs.

La gestion du stationnement incitatif, un enjeu pour le cœur de quartier

Le réseau structurant de transport en commun n'a pas forcément besoin de disposer de stationnements incitatifs :

- La population vivant à distance de marche devrait, à moyen terme, suffire à justifier une desserte de transport en commun à haut niveau de service ;
- La station devrait être le centre des réseaux locaux de transport actif et de transport en commun.

Le stationnement incitatif n'est pas un équipement utile aux résidents du quartier eux-mêmes. Dans l'optique où le réseau structurant de transport en commun vise à retisser la ville en articulant urbanisation, densification et transport en commun, la priorité devrait aller à la conception de milieux de vie de qualité. Or, le stationnement incitatif ne contribue pas à structurer le quartier, encore moins à l'animer. Il ne devrait donc jamais être réalisé aux dépens de la qualité de vie des résidents, et en particulier de la qualité du cœur de quartier.

Le stationnement est un usage non optimal du sol, surtout à proximité immédiate de la station de transport en commun. Il importe donc d'en réduire l'emprise et d'utiliser le sol ainsi libéré pour y construire des bâtiments mixtes et y établir des espaces publics. Si un stationnement incitatif est nécessaire, un garage étagé ou souterrain est à privilégier. Si ce stationnement se trouve près du cœur de quartier, les commerces et équipements publics qui s'y trouvent pourront partager les cases de stationnement, puisque les heures d'achalandage sont souvent complémentaires.

De plus, des efforts doivent être engagés afin d'éviter les effets négatifs d'une telle infrastructure. En effet, le stationnement incitatif :

UN CORRIDOR PRESQUE DÉPOURVU DE STATIONNEMENTS INCITATIFS

La majorité des usagers des cinq stations de Metrorail du corridor Rosslyn-Ballston s'y rend autrement qu'en automobile. Cela a permis de réduire graduellement le nombre de stationnements incitatifs sans avoir un impact sur la fréquentation des stations. Tous les stationnements incitatifs de surface ont été redéveloppés. Plusieurs facteurs expliquent la préférence des usagers pour l'utilisation de la marche d'abord, puis pour le bus afin de rejoindre le Metrorail, notamment :

- la proximité entre un grand nombre de logements et la station, grâce à la haute densité près des stations ;
- la place faite aux transports actifs et l'aménagement de places publiques ;
- la possibilité d'accéder à une diversité d'activités à proximité des stations ;
- la fréquence élevée d'une majorité des lignes d'autobus qui font le pont entre le reste de *Arlington County* et le corridor.

Sources : Leach, 2004 ; Washington Metropolitan Area Transit Authority, 2012.

■ est un usage non optimal du sol, et sa localisation à proximité de la station limite la possibilité de capter la valeur des terrains à proximité immédiate de la station, où devrait se trouver la plus haute densité résidentielle ;

■ génère, matin et soir, une circulation automobile qui peut devenir, si elle est mal encadrée, une nuisance pour les résidents des quartiers traversés : sécurité réduite, bruit excessif, espace perdu, etc.

La localisation d'un stationnement incitatif doit être choisie avec soin. L'un des risques d'une mauvaise localisation, en plus des effets négatifs cités ci-haut, est que le cœur commercial pourrait ne jamais bénéficier du passage de ces navetteurs. C'est notamment ce qui se produit lorsque le stationnement incitatif est construit aux abords du quai de la station et que le cœur se situe autre part.

Pour que les usagers du stationnement incitatif soient incités à fréquenter le cœur commercial, les activités doivent être disposées de façon à ce que les navetteurs aient l'occasion de le traverser avant de monter dans leur voiture en rentrant le soir. Le cœur de quartier gagnerait donc à ce que le stationnement soit associé à lui, plutôt qu'au quai de la station de transport en commun. Évidemment, une telle localisation ne peut être envisagée que lorsque le cœur est véritablement à distance de marche du transport en commun, sans quoi la distance à parcourir à pied pourrait devenir dissuasive.

Lorsque, pour une raison ou pour une autre, le stationnement ne peut être localisé ailleurs qu'aux abords de la station, celui-ci doit :

- être accessible en empruntant un parcours qui n'est pas plus avantageux que celui offert aux piétons, aux cyclistes et aux parcours locaux de transport en commun vers la station métropolitaine ;
- ne pas se trouver directement sur le parcours principal suivi par les piétons et les cyclistes se rendant à la station ;
- occuper une emprise au sol limitée (stationnements souterrains ou étagés) ;
- bénéficier d'un traitement paysager et architectural assurant son intégration dans le quartier ;
- s'il s'agit d'un stationnement de surface, pouvoir être traversé par les piétons le plus directement possible, en toute sécurité.

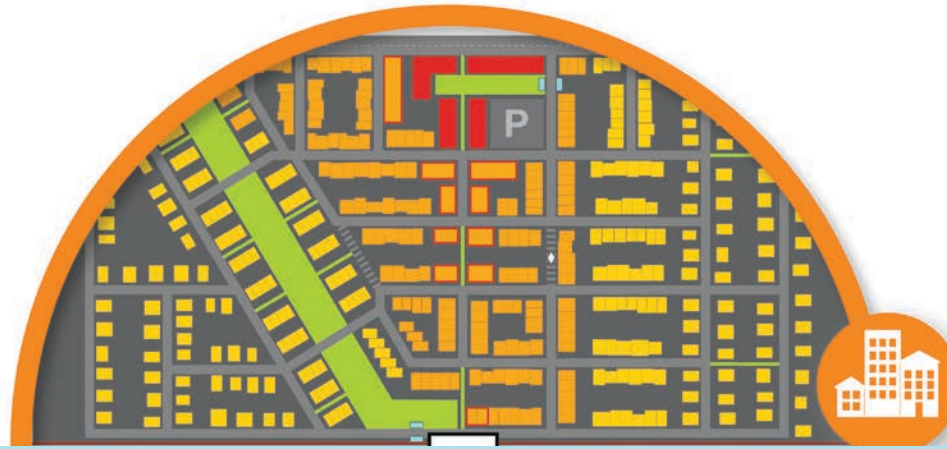
Figures 3.2.x-y UN STATIONNEMENT INCITATIF EN PÉRIPHÉRIE DU QUARTIER



Dans le quartier Rieselfeld de Freiburg im Breisgau, le stationnement incitatif du tramway n'est pas situé aux abords de la station mais bien en périphérie du quartier, à l'un des trois accès routiers conçus spécifiquement pour les automobilistes. Une fois garés dans le stationnement, les usagers doivent marcher 150 mètres pour se rendre à la station de tramway la plus proche qui se trouve sur la Rieselfeldallee. Cette station est entourée d'habitations, ce qui permet aux résidents locaux de bénéficier d'un excellent accès au transport en commun.

8^e PIERRE D'ASSISE – UN CADRE DE VIE DESTINÉ À UNE POPULATION DIVERSIFIÉE

Figure 3.2.z



Toutes les catégories de population devraient pouvoir bénéficier de la qualité de vie associée à des milieux de vie de qualité desservis par un réseau structurant de transport en commun. 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 logements abordables.

Stratégies d'aménagement et de planification

Pour créer un cadre de vie destiné à une population diversifiée, les décideurs d'une municipalité ou d'une MRC devront :

- **s'assurer que chaque quartier inclut une diversité de logements, plus particulièrement le long des corridors de transport en commun : différents types, tailles, configurations, coûts et tenures ;**
- **prévoir un minimum de logements abordables dans chaque développement immobilier ;**
- **établir des normes élevées de qualité des logements afin d'assurer l'attrait de ces logements quelle que soit l'évolution des besoins.**

Figures 3.2.aa-bb **DES MILIEUX DE VIE VARIÉS POUR CRÉER LA MIXITÉ SOCIALE**



Source : Vivre en Ville



Source : Vivre en Ville

Une typologie bâtie diversifiée, une diversité de population

Les quartiers des corridors de transport en commun ne doivent pas être planifiés en fonction d'un seul type de résidents. La mixité sociale est un facteur d'équité et favorise :

- la diversification de l'offre en commerces et services dans chacun des quartiers ;
- une utilisation à différentes fins des équipements et des espaces publics ;
- une utilisation du transport en commun à différentes périodes de la journée et de la semaine ;
- la capacité du quartier à traverser les époques et son adaptabilité aux changements démographiques : vieillissement de la population, modification dans la composition des ménages, etc.

Il importe donc d'offrir une diversité de logements à l'intérieur de chaque quartier :

- différents types d'habitation : maisons en rangée, duplex, triplex, quadruplex, conciergeries, etc.
- différentes tailles et configurations de logement ;
- selon différentes tenures : propriété, copropriété, location, coopérative, etc.

Ainsi, les quartiers pourront répondre à une diversité de besoins en logements et attirer une population tout aussi diversifiée.

Dans plusieurs villes du Baden-Württemberg, comme à Freiburg im Breisgau, Karlsruhe, Stuttgart, ou encore ici à Tübingen, les nouveaux quartiers offrent une diversité de types d'habitations, de tailles et configurations de logements et de modes de tenure. Cette diversité, exigée par les villes et grandement facilitée par la maîtrise d'ouvrage collective, est venue assurer la mixité sociale des quartiers.

Cette diversité peut notamment être obtenue par la réglementation. Par exemple, les acteurs municipaux cherchent souvent à attirer les familles. Sachant que ces dernières apprécient une masse critique de voisins avec enfants dans leur voisinage immédiat, il peut être intéressant de penser à des îlots comportant le type de logements recherchés par ce type de ménage.

Du logement abordable dans chaque quartier

Parmi les logements à différents coûts, des logements abordables doivent être proposés, ce qui nécessite des investissements publics des différents paliers de gouvernements. À travers une politique d'inclusion de logements sociaux – que ce soit des coopératives d'habitation ou des organismes à but non lucratif –, les municipalités ont le pouvoir d'imposer un certain ratio de logements abordables et devraient donc s'en servir afin d'assurer la diversité de population de chaque quartier.

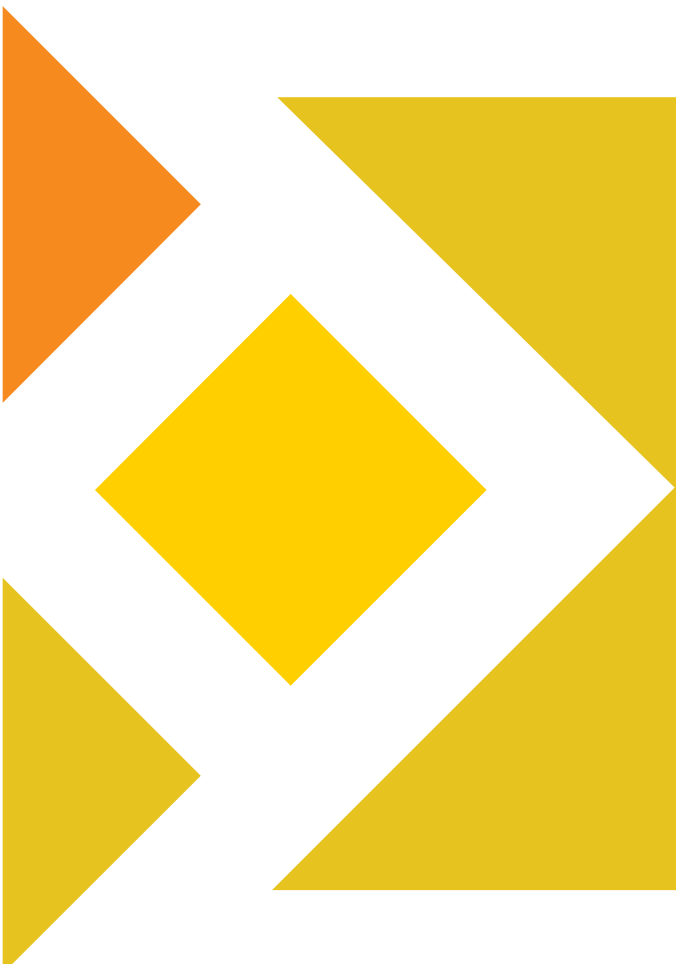
Le FRAPRU, par exemple, demande que soient inclus 30 % de logements sociaux dans les projets d'écoquartiers de Québec. La Ville de Montréal a adopté une Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels, qui rejoint la cible visée par le FRAPRU. En effet, Montréal vise à ce que « 15 % des nouvelles unités d'habitation construites sur le territoire de Montréal soient des logements sociaux et communautaires et qu'une autre proportion de 15 % des nouvelles habitations soit constituée de logements abordables d'initiative privée (propriétés abordables ou logements locatifs) » (Ville de Montréal, 2005).

Logement abordable ne doit toutefois pas être synonyme d'habitation de piètre qualité. Chaque logement doit bénéficier de qualités qui assurent le confort de l'occupant, quel qu'il soit : ensoleillement, isolation acoustique, isolation thermique, qualité des matériaux, espaces extérieurs privés de qualité (balcons et cours compactes, notamment), etc. Ces conditions assureront l'attrait des logements, surtout si ceux-ci peuvent être adaptés pour répondre aux besoins potentiels de nouveaux résidents : ajout d'ascenseur, d'une chambre ou d'une salle de bain, etc.

Planifier la diversité, s'adapter aux changements démographiques

Offrir des logements variés et de qualité au sein d'un même quartier permet également à un ménage de demeurer dans le même quartier aux différentes époques de sa vie, et quelles que soient les évolutions qu'il connaît : naissance des enfants, départ de ceux-ci, prise en charge de parents âgés, changement de situation financière, etc.





LES DÉFIS DE LA MISE EN ŒUVRE

4



Source: Vivre en Ville

Les défis de la mise en œuvre

Retisser la ville, en faisant du transport en commun le fil conducteur des collectivités viables, exige de revoir les pratiques dans plusieurs domaines qui touchent l'aménagement du territoire. La mise en œuvre relève du cas par cas, et elle doit se baser sur l'analyse fine du territoire de même que sur une connaissance de la dynamique des acteurs concernés. L'étude de cinq quartiers conçus selon l'articulation de l'urbanisation, de la densification et du transport en commun (Vivre en Ville, 2013a) fait néanmoins ressortir cinq conditions de succès :

- Arrimer les planifications
- Oser la planification et la maîtrise d'ouvrage
- Accroître la participation citoyenne
- Réclamer l'appui et exiger la cohérence des paliers supérieurs de gouvernement
- Faire preuve de vision à long terme et de détermination

4.1 ARRIMER LES PLANIFICATIONS

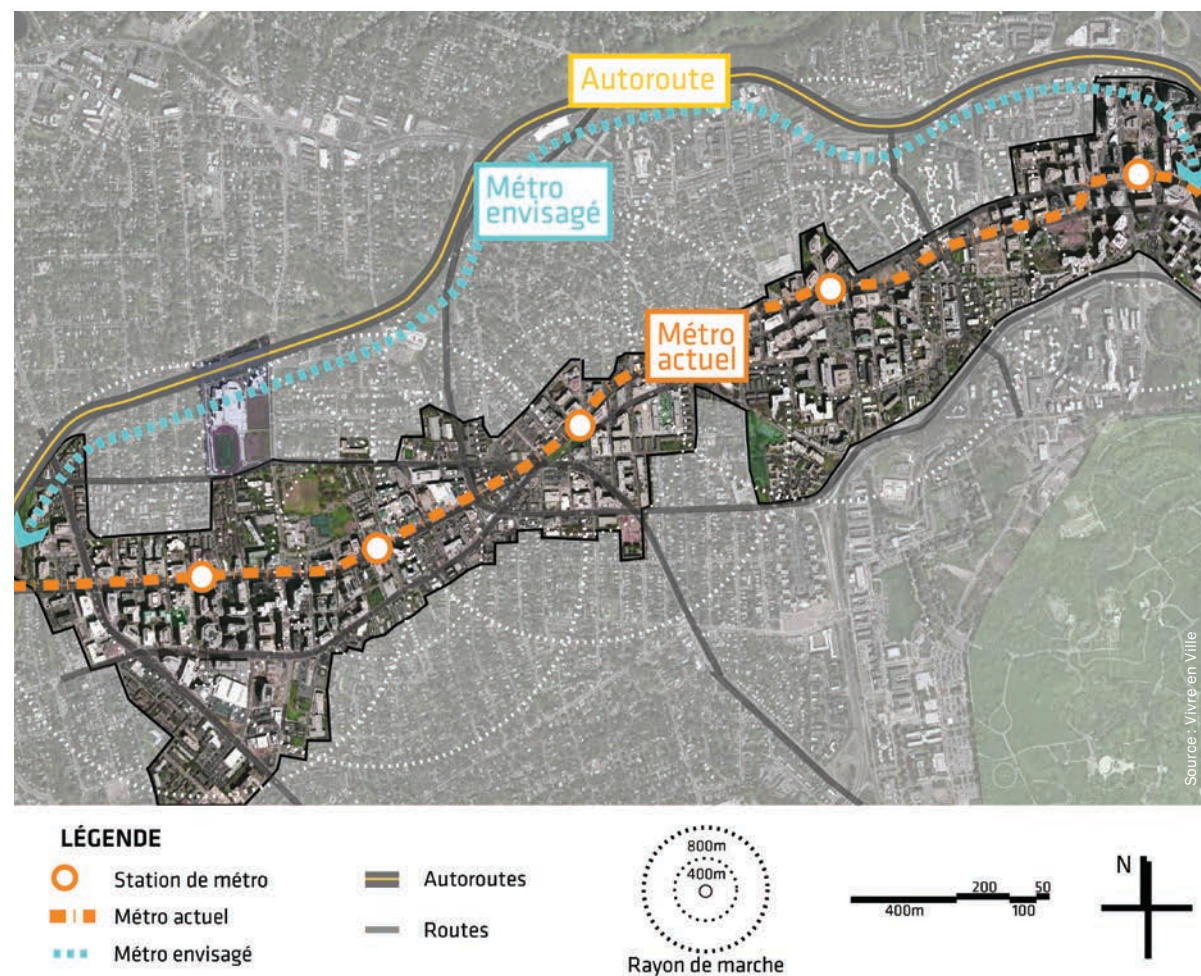
Un effort d'arrimage entre les planifications est nécessaire, afin de dépasser le travail en vase clos et de s'assurer de mener des actions cohérentes visant à retisser la ville. La segmentation du travail entre l'organisation du transport en commun et de l'urbanisme démontre bien à quel point les différentes planifications se sont cloisonnées. Encourageant le cercle vicieux de l'automobile, les impacts de ces cloisonnements sont tels qu'ils en appellent d'un changement dans les façons de travailler. Il revient aux municipalités de planifier conjointement l'urbanisation, la densification de leur territoire et sa desserte en transport en commun. Les autorités organisatrices de transport doivent en particulier reconnaître l'importance que revêt le choix des corridors desservis pour la planification urbaine des municipalités.

Entre quels acteurs cette coordination est-elle nécessaire ?

- entre les différentes organisations œuvrant à une même échelle. Ainsi, les municipalités doivent se coordonner entre elles, tout comme les MRC d'une même région (ex. : une municipalité avec sa voisine ou deux MRC entre elles) ;
- entre les différents services des organisations qui desservent un même territoire (ex. : une municipalité et l'autorité organisatrice de transport qui dessert son territoire) ;
- entre les différentes échelles de planification, que ce soit entre services distincts ou semblables (ex. : une MRC avec ses municipalités, un ministère avec un service d'une municipalité) ;
- entre les différents services à l'intérieur d'une même organisation. Dans une municipalité, une meilleure coordination est nécessaire entre les services (ex. : services d'urbanisme, de transport, de développement économique, d'ingénierie, de travaux publics, etc.).

Remettre en question le cloisonnement des pratiques entraînera nécessairement des résistances dans la plupart des organisations. L'un des premiers silos à faire éclater est celui des administrations municipales afin de réaliser une planification cohérente d'un réseau de corridors qui recoupera souvent plusieurs municipalités. Certaines se contentent de se conformer aux documents de planification de l'échelle supérieure, lorsque cela est exigé par la loi. Cela leur demandera encore plus d'efforts de collaborer sur des projets complexes de corridors de transport en commun, ne serait-ce qu'en raison du système de taxation qui les pousse à entrer en compétition.

Figures 4.1.a **DES CHOIX DE TRANSPORT EN COMMUN SUBORDONNÉS
À LA PLANIFICATION URBAINE**

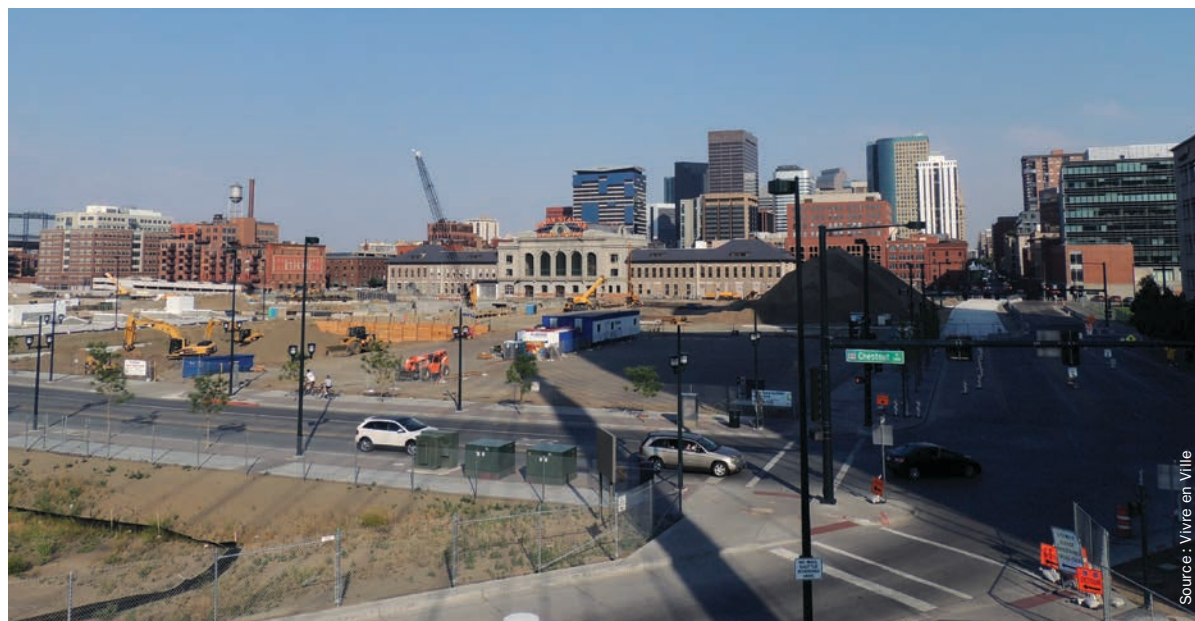


■ **Assurer la cohérence des actions à l'échelle de l'agglomération.**

Cette cohérence est une condition essentielle à la réussite de la réarticulation de l'urbanisation et du transport en commun. On ne peut, sur un même territoire, permettre une chose et son contraire; par exemple, demander à la population de prendre le transport en commun et autoriser l'ouverture d'un nombre toujours plus important de nouveaux quartiers pavillonnaires de faible densité en périphérie de l'agglomération, là où on ne peut se rendre aisément qu'en voiture. Une restriction à l'urbanisation de nouveaux territoires doit être en vigueur, non seulement à l'échelle d'une municipalité, mais de l'agglomération. Cela exercera une pression favorable au redéveloppement du tissu urbain existant, et en particulier des corridors de transport en commun. À l'inverse, si aucun frein n'est mis à l'ouverture de nouveaux quartiers, il serait étonnant de voir une consolidation significative des milieux existants, ce qui compromettrait la création de milieux de vie au sein de ces corridors.

Dans les années 1960, les décideurs d'Arlington County se sont entendus rapidement sur l'idée que la nouvelle ligne de Metrorail devait passer par le corridor commercial du boulevard Wilson plutôt que le long de l'autoroute juste au nord, bien que l'agence régionale de transport préférât cette deuxième option. Le projet aurait alors été réalisé sur une emprise publique, donc moins cher. L'Arlington County a eu gain de cause non seulement sur le tracé, mais a aussi obtenu que la ligne soit souterraine et que les stations soient très rapprochées les unes des autres. Ce choix est l'un des principaux facteurs-clés du succès du corridor Rosslyn-Ballston, puisque ce secteur avait un fort potentiel de redéveloppement, contrairement aux quartiers de faible densité le long de l'autoroute.

Figures 4.1.b-c CONTENIR L'ÉTALEMENT URBAIN POUR MIEUX CONSOLIDER L'EXISTANT



■ **Relever et dépasser les contradictions entre planifications régionale et locale.**

Plusieurs contradictions peuvent émerger entre les objectifs poursuivis à l'échelle régionale et ceux poursuivis à l'échelle locale, notamment compte tenu de leurs missions différentes.

Le stationnement incitatif est emblématique de cet enjeu. Sur cette question, un succès régional peut se transposer en un échec local, et vice versa (Brinklow, 2010, p.13). En effet, les instances régionales voudront souvent offrir un grand nombre de cases de stationnement afin d'attirer le plus grand nombre d'utilisateurs possible au point d'accès du réseau de transport en commun structurant. À l'échelle du quartier, cependant, ces choix résultent en un environnement modelé pour la voiture et réduisent la qualité de vie dans le quartier, de même que son potentiel piétonnier.



Consolider la ville existante est essentiel si l'on souhaite permettre un véritable transfert modal en faveur du transport en commun. Pour y parvenir, il importe de resserrer les périmètres d'urbanisation et de limiter le nombre et la taille des nouveaux quartiers qui peuvent être ouverts en périphérie des agglomérations. Il s'agit là d'un défi de taille, tout particulièrement en Amérique du Nord, où la banlieue pavillonnaire a été un mode d'urbanisation largement encouragé depuis les années 1940. Elle continue d'ailleurs de l'être encore aujourd'hui, comme ici à Stapleton, en banlieue de Denver (en bas), malgré les efforts de consolidation qui ont cours dans le Lower Downtown (LoDo) au centre de l'agglomération (en haut).

Figures 4.1.d-f UN STATIONNEMENT INCITATIF SITUÉ LÀ OÙ IL NE NUIRA PAS



Le stationnement incitatif est une composante importante des stations multimodales. Cependant, dans le cadre d'un projet urbanistique visant à mieux articuler urbanisation et transport en commun, le stationnement incitatif doit être localisé là où il ne fera pas obstacle à l'accès à la station par les résidents du quartier. Ainsi, plutôt que d'en faire une zone tampon entre la station et le quartier (en haut), le stationnement peut être localisé en marge des principaux accès piétonniers (au centre), voire idéalement en périphérie du quartier pour permettre aux habitations d'entourer la station (en bas).

4.2 OSER LA PLANIFICATION ET LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

Nos villes ont sous-planifié leur territoire dans les 50 dernières années, ce qui a laissé libre cours à un mode d'urbanisation de faible densité basé sur la facilité de se déplacer en voiture. Après tout ce laisser-aller, il est temps de se donner les moyens d'organiser nos quartiers autrement. Que ce soit par une expertise accrue à l'intérieur des organisations municipales ou par le rehaussement des exigences envers les promoteurs immobiliers, les municipalités peuvent reprendre des pouvoirs trop longtemps laissés en dormance. Elles doivent devenir les maîtres d'ouvrage, c'est-à-dire elles-mêmes :

- définir les besoins et fixer les objectifs ;
- établir les balises de l'urbanisation et de la densification de leur territoire ;
- dresser le calendrier de réalisation et élaborer une stratégie de financement ;
- pour ensuite déléguer la mise en œuvre à d'autres, voire y participer activement si cela leur est possible.

L'ALLEMAGNE, UN EXEMPLE DANS LA MAÎTRISE D'OUVRAGE PUBLIQUE ET COLLECTIVE

L'expérience allemande est, en matière de maîtrise d'ouvrage, riche en apprentissages.

D'une part, les villes ont la responsabilité d'effectuer la planification de l'ensemble de leur territoire, tant à l'échelle municipale, du quartier, du voisinage que de la parcelle, avant que cette dernière puisse être construite par un acteur privé. Ainsi, les villes s'assurent que chaque intervention privée profite le plus possible à la collectivité.

D'autre part, certaines villes – comme Freiburg, Tübingen et Karlsruhe – encouragent depuis plus de vingt ans un nouveau mode de promotion résidentielle, le *baugruppe* ou maîtrise d'ouvrage collective. Il s'agit d'un mode de promotion où un groupe de résidents participe directement à la conception de son immeuble d'habitation et procède, avec un architecte, à sa construction sans avoir recours à un intermédiaire tel qu'un promoteur immobilier. La maîtrise d'ouvrage collective n'est pas étrangère au Québec, alors que certains projets viennent de voir le jour, notamment celui de Cohabitat Québec dans le quartier Saint-Sacrement de Québec.

Source : Vivre en Ville.

DES INVESTISSEMENTS PUBLICS EN TRANSPORT EN COMMUN, DES INVESTISSEMENTS PRIVÉS EN ESPACES PUBLICS

Dans le cadre de la requalification du corridor Rosslyn-Ballston, l'Arlington County s'est doté d'une stratégie visant à partager, avec les promoteurs privés, la responsabilité du financement et de la mise en place des réseaux de transports et d'espaces publics. Ainsi, l'implantation du Metrorail et de ses stations multimodales a été financée par les acteurs publics, alors que la construction et l'amélioration des autres infrastructures de transport, qui pouvaient se faire au fil du déploiement des projets immobiliers, ont été financées par les acteurs privés. En outre, les promoteurs immobiliers souhaitant accroître l'ampleur de leurs projets se sont vu imposer différentes conditions par le *Site Plan Review Process*, notamment la bonification des espaces publics, des infrastructures cyclables et piétonnières et des routes. La cohérence de ces différentes interventions est assurée par l'Arlington County grâce à un ensemble de lignes directrices lui permettant de coordonner la multitude de promoteurs impliqués dans le processus de transformation.

Source : Leach, 2004.

Utiliser les outils d'urbanisme et de planification à leur plein potentiel

Pour que le transport en commun puisse devenir le fil conducteur de l'urbanisation et de la densification, les municipalités doivent être en mesure de diriger les interventions urbanistiques publiques et privées vers les corridors desservis par ce transport en commun. À l'intérieur de ces corridors, les municipalités n'auront qu'à établir elles-mêmes les balises de l'urbanisation (tracé, composantes et dimensions des rues, etc.) et de la densification (densité et hauteur des bâtiments, etc.) avant, si elles le désirent, de déléguer la mise en œuvre de cette structure publique et la construction des bâtiments aux acteurs privés.

Les municipalités doivent aussi se défaire d'outils inadaptés aux objectifs visés aujourd'hui. En effet, les projets qui ont le potentiel de retisser la ville sont généralement plus complexes que les simples lotissements résidentiels conventionnels. Par conséquent, ils sont plus risqués pour les acteurs publics et privés responsables de leur mise en œuvre. Or, le cadre réglementaire en vigueur n'est pas conçu pour supporter ces projets, étant souvent mésadapté et trop peu intégré. La ségrégation des fonctions et les exigences pour un ratio élevé en stationnement sont notamment deux exemples du caractère inadapté des règlements de zonage actuels.

Implication des pouvoirs publics municipaux

Face aux tendances d'urbanisation actuelles, la seule desserte par un réseau de transport en commun, aussi structurant soit-il, sera insuffisante pour inciter le marché immobilier à changer ses façons de faire et ainsi retisser la ville. Pour atteindre les objectifs qu'elles se fixent en matière de diversification des activités et des types de logements, les municipalités devront s'impliquer dans l'urbanisation et la densification de leurs corridors et jouer un rôle proactif afin de surmonter les nombreux obstacles structurels qui se dressent devant elles. Peut-être seront-elles plus souvent appelées à investir davantage de temps et d'énergie dans la planification de leur territoire que lors de la réalisation de lotissements résidentiels conventionnels. Cela se répercutera toutefois, à moyen ou long terme, de façon positive sur leurs finances compte tenu d'une plus grande rationalisation et d'une meilleure optimisation des infrastructures, des équipements, des espaces et des services publics.

La Ville d'Englewood a été très proactive pour mettre en œuvre la planification élaborée pour CityCenter. Elle a d'abord racheté le terrain de l'ancien centre commercial, a engagé des ressources pour planifier ce secteur comme un TOD et a été maître d'ouvrage à travers une fondation qu'elle a créée. Englewood a établi son nouvel hôtel de ville, jumelé à une bibliothèque et une piscine municipales, sur la nouvelle place publique qu'elle a elle-même réalisée.

Figures 4.2.a-b UNE VILLE QUI POSE LES BASES DE LA REQUALIFICATION D'UN QUARTIER



Source : Vivre en Ville



Source : Vivre en Ville

Les administrations locales ont différents pouvoirs qu'elles peuvent utiliser afin de jouer un rôle proactif :

- l'achat de terrains stratégiques et leur préparation à l'urbanisation, à la requalification ou à la densification, comme dans le cas de la décontamination et du remembrement de terrains bien localisés ;
- l'amélioration du transport en commun afin d'en encourager l'utilisation et non seulement pour répondre à la demande actuelle ;
- la mise à niveau de la voirie existante ;
- la construction d'infrastructures, d'équipements communautaires et d'espaces publics ;
- la mise en place d'incitatifs, comme des programmes de crédits de taxes municipales (*tax abatement*) ou des bonus de densité accordés aux promoteurs en échange d'une bonification du projet à l'avantage des résidents, actuels et futurs.

DES INCITATIFS POUR QUE LE PRIVÉ SUIVE LES ORIENTATIONS PUBLIQUES

Afin d'encourager l'amélioration du cadre bâti de certains quartiers, les juridictions locales de l'État de l'Oregon, dont Portland, peuvent adopter un programme de crédits de taxes. Les propriétaires ont alors un gel de taxes quant aux améliorations apportées à l'immeuble et ce, sur une période de 10 ans, bien qu'ils soient tenus de payer les taxes associées au terrain Trimet (2010). Il s'agit d'un moyen d'accroître la faisabilité financière de certains projets TOD planifiés dans la région de Portland. Les plus récents projets immobiliers réalisés à Orenco Station (Hillsboro, Oregon) tentent d'ailleurs d'obtenir ce crédit.

Dans le cas du quartier Collingwood Village, la Ville de Vancouver a offert aux promoteurs des incitatifs sous forme de bonus de densité, accordés en échange de la construction d'équipements collectifs. Le promoteur s'est vu accorder le droit d'accroître la hauteur des bâtiments du projet en échange d'un centre communautaire, d'une station de police et de généreux espaces verts.

Sources : Trimet, 2010 ; Davison, 2011.

4.3 ACCROÎTRE LA PARTICIPATION CITOYENNE

Comme toute transformation urbaine, la création de milieux de vie où s'articulent ville et transport en commun suscitera l'intérêt et les craintes de la population. Retisser la ville se fera principalement à partir de milieux en partie déjà bâtis. Ainsi, contrairement aux lotissements conventionnels sur des terrains non urbanisés, les résidents déjà en place voudront avoir voix au chapitre. Même dans le cas de nouveaux quartiers, ces derniers provoqueront des changements sur la ville existante et dans les habitudes des résidents actuels. Le mot « densité » sera nécessairement utilisé, et comme ce dernier provoque les passions, les municipalités doivent prévoir les mécanismes pour que celles-ci s'expriment. Les municipalités les plus à l'écoute pourront même dépasser l'acceptabilité sociale et susciter l'adhésion de sa population.

À Arlington en Virginie, les résidents ont été appelés à participer activement à la définition du projet de requalification et de densification du corridor Rosslyn-Ballston. Via la mise en place de commissions de citoyens, ils ont pu participer à la révision des projets immobiliers et des infrastructures proposés. Les associations communautaires (Clarendon Alliance, Ballston-Virginia Square Civic Association, etc.) ont également mobilisé les résidents et les ont amenés à se prononcer sur certains enjeux. Ces différentes mesures de participation citoyenne ont permis de dégager un consensus sur l'avenir du corridor, d'établir les balises de la densification, et plus particulièrement d'assurer la transition harmonieuse entre le corridor densifié et les quartiers pavillonnaires voisins.

Figures 4.3.a-b UNE DENSIFICATION IMAGINÉE AVEC LA POPULATION



Source : Vivre en Ville



Source : Vivre en Ville

Pour susciter l'adhésion, une municipalité doit :

- travailler en collaboration avec ses résidents le plus tôt possible dans le processus, soit au moment d'élaborer la vision;
- s'assurer que les citoyens aient l'opportunité de participer à toutes les phases du processus décisionnel;
- sonder les besoins de la population actuelle et démontrer en quoi la nouvelle planification pourra contribuer à y répondre, notamment en ce qui a trait à la qualité de vie;
- établir un processus clair, transparent et stable dans le temps, afin de créer un climat de confiance et de rendre son action prévisible;
- se montrer ouverte aux mécanismes créés par les citoyens eux-mêmes pour se faire entendre ou s'approprier les espaces de leur quartier.

Il existe plusieurs moyens de s'assurer de la participation citoyenne, qui ne sont pas nécessairement des étapes obligatoires selon la loi. Les études de cas internationaux détaillent différentes façons de travailler avec la population qui, dans tous les cas, se sont montrées bénéfiques. Plus l'engagement requis sera élevé, plus la possibilité pour les citoyens de développer leurs compétences sera grande. Voici différents moyens correspondant à des niveaux variables d'engagement citoyen :

- des séances d'information publiques;
- des consultations publiques;
- des séances d'urbanisme participatif, comme des ateliers de travail ou des charrettes de design;
- des comités réguliers entre élus et citoyens, comme des conseils de quartiers ou des comités thématiques;
- des commissions sur lesquelles sont nommés des citoyens.

UN PROJET AUGMENTÉ DE 20 ÉTAGES... GRÂCE À LA PARTICIPATION CITOYENNE!

Les bâtiments de Collingwood Village, qui ne comptaient que 3 à 6 étages dans le plan d'origine, s'élèvent aujourd'hui jusqu'à 26 étages. La raison : la participation citoyenne ! En effet, un comité de résidents et de professionnels, le Joyce Station Area Planning Committee, avait été formé dans les années 1980 pour dresser les grandes lignes du projet en respect du *CityPlan* de la Ville de Vancouver. Le résultat fut un ensemble immobilier ne dépassant pas 6 étages de hauteur auquel, malgré ces efforts, la population locale s'opposa vigoureusement. Cet échec amena la Ville et le promoteur à revoir leur façon de faire et à tenir différentes activités d'information, de consultation et de participation visant à rallier les résidents. La population a alors été convaincue que la densification du site ne résulterait pas en une perte de cohésion sociale pour le quartier, mais permettrait plutôt l'augmentation du nombre de commerces et de services de proximité, le financement et la mise en place de nouveaux équipements publics, l'amélioration de la sécurité des rues et donc de la qualité de vie de tous.

Source : Davison, 2011.

4.4 RÉCLAMER L'APPUI ET EXIGER LA COHÉRENCE DES PALIERS SUPÉRIEURS DE GOUVERNEMENT

Retisser la ville exige de réduire la place de l'automobile sur le réseau pour l'accorder à d'autres modes, ce qui permet également d'améliorer la qualité de vie des quartiers. Reconstruire la ville sur elle-même doit devenir la norme, et seuls une action gouvernementale cohérente et un contrôle panquébécois de l'urbanisation pourront changer les pratiques actuelles du tout-à-l'automobile et des lotissements monofonctionnels.

Cette action cohérente peut être encadrée par l'adoption d'une véritable Politique québécoise d'aménagement durable du territoire. Cette Politique devrait inclure des dispositions dans les domaines suivants : urbanisme, transports, agriculture, développement économique, santé, environnement. Elle pourrait d'ailleurs s'intégrer à la planification existante, telle que la Stratégie gouvernementale de développement durable et le Plan d'action sur les changements climatiques.

Guidée par une vision claire et des principes de base, une Politique québécoise d'aménagement durable du territoire devrait aller du cadre législatif aux pratiques gouvernementales, en passant par les choix budgétaires (Ville en Ville et Équiterre, 2011).

Un cadre législatif contribuant à retisser la ville

Le cadre législatif et de gouvernance devrait être favorable à une urbanisation et une densification des corridors de transport en commun ; du moins il ne doit pas lui être défavorable. En ce sens, le gouvernement québécois devra :

- réviser la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) ;
- adapter le contenu et la portée des orientations gouvernementales en aménagement du territoire ;
- rendre l'ensemble du cadre législatif cohérent avec les orientations en aménagement du territoire ;
- réviser la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA).

Ce cadre doit imposer des contraintes à ceux qui ne respectent pas les orientations gouvernementales permettant de retisser la ville.

Cohérence des pratiques gouvernementales

Les actions des acteurs municipaux et régionaux doivent être cohérentes avec les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire. Celles-ci ne sont cependant pas toujours appliquées ou applicables. Elles doivent donc être appuyées par d'autres politiques gouvernementales et budgétaires afin de permettre plus de cohérence, notamment :

- revoir la politique de soutien à l'habitation ;
- mieux choisir la localisation des édifices publics ;
- cesser de subventionner l'urbanisation dépendante des réseaux autoroutiers.

Des choix budgétaires conséquents

Les deux paliers de gouvernement supérieurs devront offrir un soutien financier et technique aux municipalités qui appuient la mise en place du transport en commun comme fil conducteur des collectivités viables. Les programmes incitatifs et de financement doivent encourager ou conditionner la planification afin d'infléchir les pratiques pour retisser la ville :

- réviser les critères des programmes de soutien aux infrastructures ;
- bonifier les programmes de soutien financier à la densification et à la revitalisation ;
- mettre sur pied un programme de soutien aux quartiers modèles (écoquartiers, TOD, etc.) ;
- offrir des programmes incitatifs pour reconstruire la ville sur elle-même ;
- investir massivement dans le transport en commun ;
- réallouer vers le développement du transport en commun les fonds prévus pour le développement et l'élargissement du réseau routier.

4.5 FAIRE PREUVE DE VISION À LONG TERME ET DE DÉTERMINATION

Déterminer un réseau de corridors de transport en commun est une décision de planification qui pourra être prise dans le cadre d'un processus normal de révision d'un schéma d'aménagement et de développement ou d'un plan d'urbanisme. Comme il s'agit d'une vision à long terme, la patience et la détermination nécessaires pour mettre en œuvre ces corridors ne doivent pas être sous-estimées.

L'urbanisation et la densification des corridors se feront graduellement, au gré des opportunités. Afin de saisir ces opportunités, les décideurs devront faire preuve de détermination. La volonté politique démontrée au moment de la révision du schéma d'aménagement et de développement ou du plan d'urbanisme devra se prolonger bien au-delà de leur adoption, et transparaître dans les actions quotidiennes des municipalités, notamment dans leurs décisions politiques et administratives :

- Décisions politiques : établissement des priorités (plan d'action, programme triennal d'immobilisation, etc.), demandes aux paliers de gouvernement supérieurs, cohérence entre les discours publics et les interventions.

- Décisions administratives : conditions à l'octroi de permis (lotissement, construction, etc.), critères de conception du réseau viaire lors de sa réfection (ex. : intégration de mesures préférentielles pour piétons, cyclistes et transport en commun), modalités d'entretien des espaces publics (ex. : déneigement des trottoirs destinés à encourager la marche).

La patience est aussi primordiale, puisque les opportunités d'interventions ne se présenteront pas nécessairement rapidement. Par exemple, ces opportunités pourraient ne pas se présenter avant que les élus ayant supervisé la révision du schéma d'aménagement et de développement ou du plan d'urbanisme ne doivent retourner en élection.

Finalement, à l'image des autoroutes qui ont directement encouragé l'étalement urbain, les corridors de transport en commun devront dorénavant devenir les vecteurs de l'urbanisation compacte et de la densification.

Figure 4.5.a LE QUARTIER DE LA GARE DE SAINTE-THÉRÈSE, UN PROJET AMORCÉ IL Y A 25 ANS



Le quartier de la Gare de Sainte-Thérèse, en périphérie de Montréal, ne s'est pas concrétisé du jour au lendemain. Déjà, dans le schéma d'aménagement et de développement de 1987, la MRC de Thérèse-De Blainville visait la mise en place d'une ligne de train de banlieue. C'est seulement en 1997, soit 10 ans plus tard, que la liaison ferroviaire Montréal – Blainville était mise en service. Le projet de réaménagement du secteur de la gare n'a, pour sa part, vu le jour qu'au tournant des années 2000. En 2006, on y dénombrait seulement 350 logements sur les 1 500 à 2 000 envisagés sur le site. Les espaces publics et les pistes cyclables du quartier ont aussi été mis en place graduellement. Cependant, l'aménagement de la place du Village et le réaménagement des intersections situées à proximité de la gare ont été effectués dès le début du projet, en 2001, soulignant ainsi la détermination de l'administration municipale à concrétiser ce projet.

Source : Forum URBA 2015, 2006.

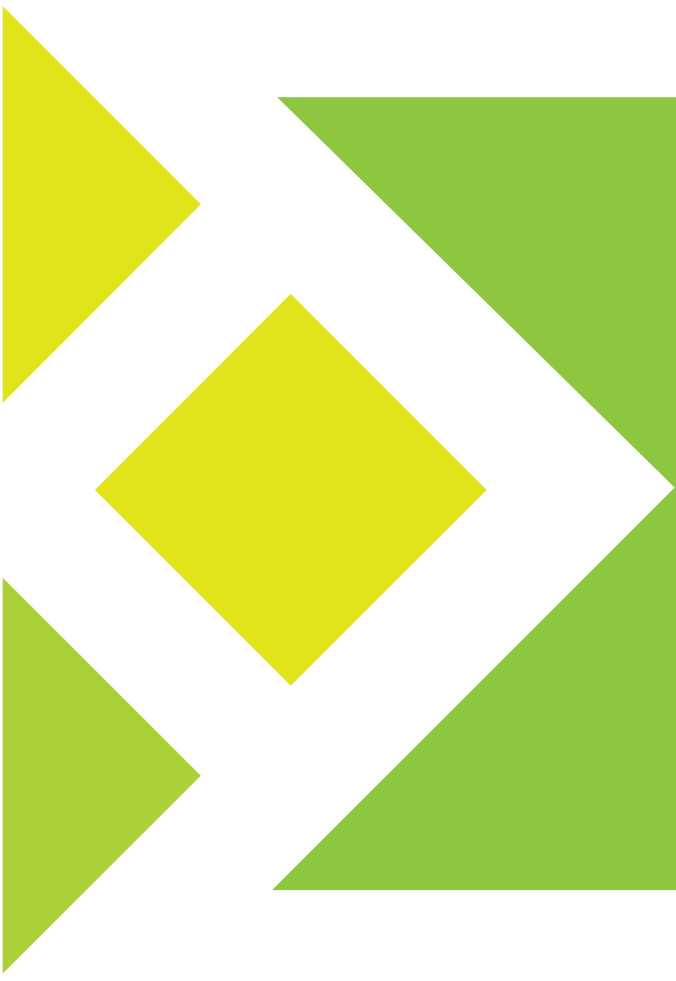
LE CORRIDOR ROSSLYN-BALLSTON, UN PROJET AMORCÉ IL Y A 50 ANS

Le corridor Rosslyn-Ballston a été un projet de longue haleine. Les premières discussions publiques à son sujet ont été entreprises dès les années 1960. La ligne de métro desservant le corridor n'a été ouverte qu'en 1979. En 2002, le corridor n'était construit qu'à 60 % à 70 % de son potentiel, si on tient compte de toutes les parcelles libres, mais aussi de celles qui, construites mais sous-utilisées, pourront un jour être redéveloppées. De plus, de nouveaux outils ont été mis en place en 2003 pour permettre la densification de certains projets en retour de bénéfices majeurs pour la communauté (financement privé d'infrastructures, d'espaces ou d'équipements publics, etc.), ajoutant ainsi un potentiel de 25 millions de p² d'espaces commerciaux et résidentiels.

La requalification de ce corridor est aujourd'hui citée en exemple, tout comme le processus qui l'a rendue possible. En effet, la transformation du corridor a été soumise à des politiques et des processus très constants et prévisibles à travers le temps : les principes encadrant la transformation urbaine sont demeurés les mêmes, engendrant une grande confiance tant de la part des promoteurs que de la communauté.

Certes, les outils de planification ont été mis à jour, mais de façon mineure seulement. Cette mise à jour a surtout consisté en l'adoption d'outils complémentaires comme des plans d'action portant sur certaines réalités particulières, par exemple celle des commerces de détail. Les élus comme les citoyens ont tout de même pu exprimer leurs préoccupations, à travers la révision à la pièce des projets, dont le processus relativement prévisible n'a pas semblé effrayer les promoteurs.

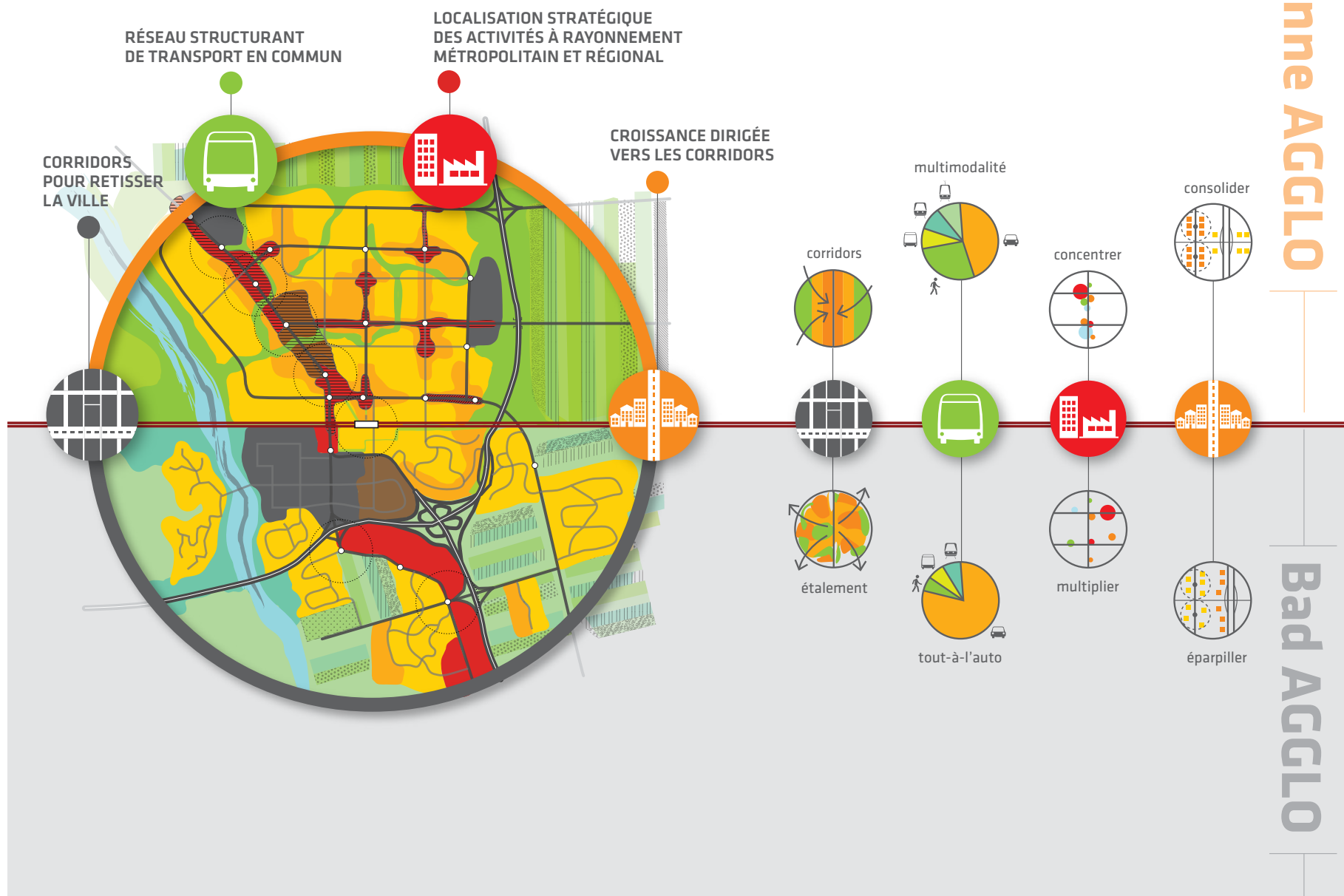
Source : Leach, 2004.



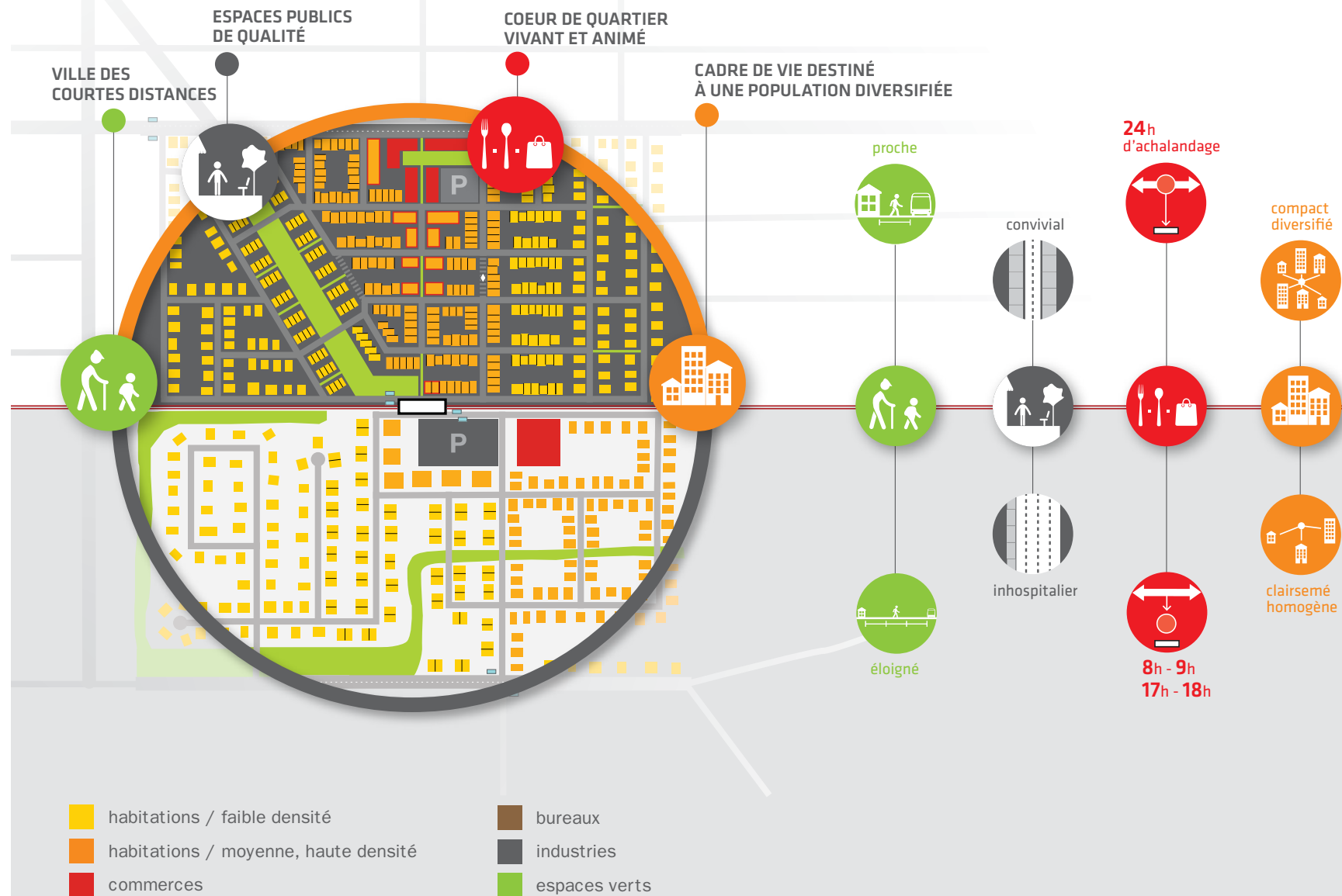
BON TOD, BAD TOD

Annexe 1

4 PIERRES D'ASSISE À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION



4 PIERRES D'ASSISE À L'ÉCHELLE DU QUARTIER



Bon TOD

Bad TOD

Bibliographie

BERNICK, M. et R. CERVERO (1997). *Transit Villages in the 21st Century*. McGraw-Hill.

BLAKELY, E. J. et M. G. SNYDER (1997). *Fortress America: Gated Communities in the United States*, Brookings Institution Press.

BOUCHER, I. et N. FONTAINE (2011). *L'aménagement et l'écomobilité. Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable*, Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, coll. « Planification territoriale et développement durable ». En ligne : www.mamrot.gouv.qc.ca (consulté le 2 novembre 2012)

BRINKLOW, A. (2010). *Transit-Oriented Development. A Policy Implementation Strategy*, Projet de recherche supervisé, McGill University. En ligne : http://tram.mcgill.ca/Teaching/srp/documents/Brinklow_SRP.pdf (consulté le 20 septembre 2012)

CALTHORPE, P. (1993). *The Next American Metropolis*, Princeton Architectural Press.

CAMPOLI, J. (2012). *Made for Walking. Density and Neighborhood Form*, Lincoln Institute for Land Policy.

CENTER FOR TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT (2012). *Families and transit-oriented development. Creating Complete Communities For All*. En ligne : <http://reconnectingamerica.org/assets/PDFs/20120620TODandFamiliesfinal.pdf> (consulté le 8 janvier 2013).

CENTRE DE MOBILITÉ DURABLE DE SHERBROOKE (2012). *Plan de mobilité durable de Sherbrooke 2012-2021*, 81 p. En ligne : http://www.mobilite_durable.qc.ca/centre-de-mobilite-durable-de-sherbrooke/publications/ (consulté le 15 janvier 2013).

COMMISSION SUR L'AVENIR DE L'AGRICULTURE ET DE L'AGROALIMENTAIRE DU QUÉBEC (CAAAQ) (2008). *Agriculture et agroalimentaire : assurer et bâtir l'avenir*. En ligne : http://www.caaq.gouv.qc.ca/userfiles/File/Dossiers%2012%20fevrier/Rapport_Fr_haute.pdf (consulté le 15 décembre 2012).

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (CMM) (2012). *Guide d'aménagement pour les aires de TOD (Transit Oriented Development)*, AECOM, 84 pages. [En ligne] pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20111004_guideAiresTOD.pdf (consulté le 21 février 2012)

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (CMM) (2011). *Un grand Montréal attractif, compétitif et durable. Plan métropolitain d'aménagement et de développement*. En ligne : http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20111208_pmad.pdf (consulté le 15 août 2012).

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC (CMQ) (2011). *Bâtir 2031. Structurer, attirer, durer. Le plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec*. En ligne : http://www.cmquebec.qc.ca/pmad/documents/Pmad_en_vigueur/PMAD_En_vigueur_Juin_2012.pdf (consulté le 30 octobre 2012).

DAVISON G. (2011). "An Unlikely Urban Symbiosis: Urban Intensification and Neighborhood Character in Collingwood, Vancouver", *Urban Policy and Research*, Faculty of Architecture, Building and Planning, University of Melbourne, Parkville, Victoria, Australia.

FORUM URBA 2015 (2006). *Ville de Sainte-Thérèse : le redéveloppement d'un secteur*, programme de recherche URBA TOD 2006, 20 pages. [En ligne] www.forumurba2015.com/4_urbatod/4.2_urbatod_2006/etudes_cas/terrain/Ville%20de%20Sainte-Th%C3%A9r%C3%A8se_Qu%C3%A9bec.pdf (consulté le 20 janvier 2013)

GOLBY, J.L. (2000). "Gated communities: coming soon to a neighbourhood near you!", dans: Romanosky, J.I. (Eds). *Prairies Perspectives. Geographical Essays*, Department of Geography, University of Manitoba. En ligne : <http://pcag.uwinnipeg.ca/Prairie-Perspectives/PP-Vol03/Golby.pdf> (consulté le 15 décembre 2012).

GOVERNEMENT DU QUÉBEC (2009, 23 novembre). *Cibles de réduction des émissions de GES. Avec une cible de - 20 % pour 2020, le Québec est une leader dans la lutte aux changements climatiques*. En ligne : <http://www.mddep.gouv.qc.ca/infuseur/communiquer.asp?no=1591> (consulté le 20 novembre 2012).

GOVERNEMENT DU QUÉBEC (2001). *Les orientations gouvernementales en matière d'aménagement. La protection du territoire et des activités agricoles*. Document complémentaire révisé. En ligne : http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/amenagement_territoire/orientations_gouvernementales/orientations_amenagement_agricole.pdf (consulté le 15 novembre 2012).

GRANT, J. et L. MITTELSTEADT (2004). "Types of gated communities", *Environment and Planning B: Planning and Design* 31, 6: pp. 913 à 930.

HALBUR, T. (2007). "TOD's Evil Twin. Transit-Adjacent Development". *Mass Transit*, 3 avril 2007. En ligne : <http://www.masstransitmag.com/article/10221228/tods-evil-twin-transit-adjacent-development> (consulté le 31 octobre 2012).

ICF INTERNATIONAL et FREEDMAN, TUNG & SASAKI (2010). *Restructuring the commercial strip: A practical guide for planning the revitalization of deteriorating strip corridors*, préparé pour le United States Environmental Protection Agency. En ligne : http://www.epa.gov/dced/pdf/2010_0318_wa_328_corridor_manual2.pdf (consulté le 31 octobre 2012).

INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC (INSPQ), Bergeron, P. et S. Reyburns (2010). *L'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique, l'alimentation et le poids*, Collection Politiques publiques et santé. En ligne : http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1108_ImpactEnvironBati.pdf (consulté le 10 décembre 2012).

LACHAPELLE, H. et R. B. NOLAND (mai 2012). «Does the commute mode affect the frequency of walking behavior? The public transit link», *Transport Policy*, volume 21, pp. 26 à 36.

LEACH, D. (2004). «The Arlington county case study: Rosslyn-Ballston Corridor», dans : H. Dittmar et G. Ohland (Eds). *The New Transit Town: Best practices in transit-oriented development*, Island Press, pp. 132 à 153.

LYNCH, K. (1960, 1999). *L'image de la cité*, Éditions Dunod.

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, DES RÉGIONS ET DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE (MAMROT) (2012). «Les périmètres métropolitains, les périmètres d'urbanisation et les zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement», *Guide La prise de décision en urbanisme*. En ligne : <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/> (consulté le 11 décembre 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)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO (MTO) (2012). *Lignes directrices en matière d'aménagement axé sur les transports en commun*. En ligne : <http://www.mto.gov.on.ca/french/transit/supportive-guideline/index.shtml> (consulté le 2 décembre 2012).

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES PARCS (MDDEP) (2010). *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2008 et leur évolution depuis 1990*. Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère. En ligne : <http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/ges/2008/inventaire1990-2008.pdf> (consulté le 15 septembre 2012).

MORENCY, C., TRÉPANIÉ, M. et M. DEMERS (2011). «Walking to transit: an unexpected source of physical activity», *Transport Policy Journal*, Vol. 18 no 6, pp. 800 à 806.

NEW JERSEY DEPARTMENT OF TRANSPORTATION (2009). *Transit Village Initiative Overview*. En ligne : <http://www.state.nj.us/transportation/community/village/> (consulté le 13 novembre 2013).

NOIRJEAN, S. (2004). *Mobilité de planification urbaine : la méthode ABC dans l'ouest lausannois face aux besoins de l'économie*, Université de Lausanne.

OFFICE QUÉBÉCOIS DE LA LANGUE FRANÇAISE (OQLF). *Le grand dictionnaire terminologique*. En ligne : <http://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/> (consulté le 26 septembre 2012)

OUIMET, B. (2009). *Protection du territoire agricole et développement régional. Une nouvelle dynamique mobilisatrice pour nos communautés*. En ligne : http://www.mapaq.gouv.qc.ca/fr/publications/rapportOuimet_WEB.pdf (consulté le 10 décembre 2012).

PASSEPORTSANTÉ.NET *Quel est l'indice piétonnier de votre quartier?* En ligne : http://www.passeportsante.net/fr/VivreEnSante/Tests/Test_Indice_Pietonnier_Index.aspx (consulté le 15 décembre 2012).

RAAD, T. (1998). *The Car in Canada: A Study of Factor Influencing Automobile Dependence in Canada's Seven Largest Cities, 1961-1991*, thèse de maîtrise, Université de Colombie-Britannique, School of Community and Regional planning, Vancouver.

STITT, H. J. (2012). *Entretien avec Vivre en Ville*, lundi 11 juin 2012.

TRANSLINK (2012). *Transit-Oriented Communities Design Guidelines. Creating more livable places around transit in Metro Vancouver*. En ligne : http://www.translink.ca/~media/Documents/plans_and_projects/transit_oriented_communities/Transit_Oriented_Communities_Design_Guidelines.ashx (consulté le 10 décembre 2012).

TRIMET (2010). *Livable Portland. Land Use and Transportation Initiatives*. En ligne : <http://trimet.org/pdfs/publications/Livable-Portland.pdf> (consulté le 25 octobre 2012).

VICTORIA TRANSPORT POLICY INSTITUTE (VPTI) (2010). *Automobile Dependency. Transportation and Land Use Patterns that Causes High Levels of Automobile Uses and Reduced Transport Options*. En ligne : <http://www.vtpi.org/tdm/tdm100.htm> (consulté le 10 novembre 2012).

VICTORIA TRANSPORT POLICY INSTITUTE (VPTI). *Walkability Improvements. Strategies to Make Walking convenient, safe and pleasant*. En ligne : <http://www.vtpi.org/tdm/tdm92.htm> (consulté le 10 novembre 2012).

VILLE DE GATINEAU (2012). *Aménageons le futur. Dossier d'information sur les Scénarios d'aménagement – Étape 2*, Révision du schéma d'aménagement et de développement, 37 p. En ligne : http://www.gatineau.ca/docs/guichet_municipal/urbanisme_habitation/revision_schema_aménagement_developpement/documents_references/dossier_information.fr-CA.pdf (consulté le 9 janvier 2013).

VILLE DE MONTRÉAL (2005). *Habiter Montréal. Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels*. En ligne : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/librairie_fr/documents/Strategie_inclusion.pdf (consulté le 12 décembre 2012).

VILLE DE SHERBROOKE (2012). *Réalisons Sherbrooke. Schéma d'aménagement et de développement révisé*, 153 p. En ligne : <http://realisons.sherbrooke.ca/pdf/sad.pdf> (consulté le 9 janvier 2013).

VIVRE EN VILLE (2013a). *Retisser la ville : leçons de cinq expériences de transit-oriented development*. 120 p. (coll. Outiller le Québec; 2). En ligne : <http://www.vivreenville.org/>

VIVRE EN VILLE (2013b). *Bâtir au bon endroit : la localisation des activités et des équipements au service des collectivités viables*. 107 p. (coll. Outiller le Québec; 4). En ligne : <http://www.vivreenville.org/>

VIVRE EN VILLE et ACCÈS TRANSPORTS VIABLES (2013). *Réunir les modes : l'intermodalité et la multimodalité au service de la mobilité durable*. 109 p. (coll. Outiller le Québec; 3). En ligne : <http://www.vivreenville.org/>

VIVRE EN VILLE (2012). Mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique sur les orientations gouvernementales et les enjeux en matière de changements climatiques. En ligne : http://vivreenville.org/media/4355/venv_2012-02_pacc_2013-2020.pdf (consulté le 30 octobre 2012).

VIVRE EN VILLE (2011). *Et si le PMAD ne changeait (presque) rien ? Pour renverser la tendance : des collectivités compactes, accessibles et de qualité*. Mémoire présenté à la commission de l'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal. En ligne : http://vivreenville.org/media/4473/venv_2011_pmad-montreal_memoire_web.pdf (consulté le 30 octobre 2012).

VIVRE EN VILLE et ÉQUITERRE (2011). *Changer de direction. Pour un Québec libéré du pétrole en 2030, Chantier Aménagement du territoire et transport des personnes*. En ligne : http://vivreenville.org/media/4555/changer_direction_web.pdf (consulté le 15 septembre 2012).

VUCHIC, V. (2007). *Urban Transit Systems and Technology*, John Wiley & Sons.

WALK SCORE. En ligne : <http://www.walkscore.com/> (consulté le 10 novembre 2012).

WASHINGTON METROPOLITAN AREA TRANSIT AUTHORITY (WMATA)(2012). *Parking at Metrorail Stations*. En ligne : <http://www.wmata.com/rail/parking/> (consulté le 18 octobre 2012).



RETISSER LA VILLE

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.

OUTILLER LE QUÉBEC

La collection « Outiller le Québec » explore, en vue d'outiller les décideurs et les professionnels, les nombreuses approches susceptibles de concourir au développement de collectivités viables, partout au Québec.

À PROPOS DE 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.

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

ISBN: 978-2-923263-10-6, 1^{re} éd.; 978-2-923263-23-6, 2^e éd. (version imprimée)

ISBN: 978-2-923263-11-6, 1^{re} éd.; 978-2-923263-24-3, 2^e éd. (version PDF)