

# RETISSER LA VILLE

[Ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun

1



EXTRAIT

version complète

[www.vivreenville.org/retisser-la-ville](http://www.vivreenville.org/retisser-la-ville)



**VIVRE EN VILLE**  
la voie des collectivités viables

## VIVRE EN VILLE

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

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

### Coordination

**David Paradis**, Directeur – Recherche, formation et accompagnement

**Jeanne Robin**, Directrice générale adjointe

**Christian Savard**, Directeur général

### Recherche et rédaction

**Catherine Boisclair**, Conseillère – Aménagement du territoire et urbanisme

**Vincent Galarneau**, Conseiller – Environnement et agriculture

**Thomas Gérardin**, Conseiller – Législation et réglementation d'urbanisme

**Xavier Mercier Méthé**, Conseiller – Transports et mobilité

### Illustrations

**Michelle Ladd**, Conseillère – Design urbain et architecture

Corsaire design édition

### Graphisme

Corsaire design édition

## Remerciements

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

## Partenaires financiers principaux

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



Partenaire du Centre québécois d'actions sur les changements climatiques

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

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2013

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2013

©Vivre en Ville (2013)

[www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org)

[www.vivreenville.org/retisser-la-ville](http://www.vivreenville.org/retisser-la-ville)

Notice bibliographique recommandée

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

EXTRAIT  
version complète

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](mailto:info@vivreenville.org).

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

[www.vivreenville.org/retisser-la-ville](http://www.vivreenville.org/retisser-la-ville)

# Table des matières

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

## EXTRAIT

### version complète

[www.vivreenville.org/retisser-la-ville](http://www.vivreenville.org/retisser-la-ville)

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

EXTRAIT  
version complète  
[www.vivreenville.org/retisser-la-ville](http://www.vivreenville.org/retisser-la-ville)

# Sommaire

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

## DES VILLES ÉCLATÉES

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

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

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

## CHANGER DE DIRECTION

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

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

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

## EXTRAIT

# version complète

[www.vivreenville.org/retisser-la-ville](http://www.vivreenville.org/retisser-la-ville)

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

## UNE APPROCHE VALABLE POUR TOUTES LES COLLECTIVITÉS QUÉBÉCOISES

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

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

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

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

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

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

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

### 1- Des corridors pour retisser la ville

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

### 2- Des réseaux structurants de transport en commun

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

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

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

### 4- La croissance dirigée vers les corridors

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

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

### 5- Une ville des courtes distances

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

EXTRAIT  
version complète

[www.vivreenville.org/retisser-la-ville](http://www.vivreenville.org/retisser-la-ville)

## 6- Des espaces publics favorable aux piétons

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

## 7- Un cœur de quartier vivant et animé

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

## 8- Un cadre de vie destiné à une population diversifiée

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

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

## CINQ DÉFIS À RELEVER POUR DES RÉSULTATS SUBSTANTIELS

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

### (1) Arrimer les planifications

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

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

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

### (3) Accroître la participation citoyenne

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

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

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

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

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

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

## ÉVALUER LES RÉSULTATS ET NON LES INTENTIONS

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

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

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

# EXTRAIT

## version complète

[www.vivreenville.org/retisser-la-ville](http://www.vivreenville.org/retisser-la-ville)



POUR QUI  
ET POURQUOI  
*RETISSER LA VILLE?*



EXTRAIT

version complète

[www.vivreenville.org/retisser-la-ville](http://www.vivreenville.org/retisser-la-ville)



Source: Vivre en Ville

EXTRAIT  
version complète  
[www.vivreenville.org/retisser-la-ville](http://www.vivreenville.org/retisser-la-ville)

# Pour qui et pourquoi *Retisser la ville* ?

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

## 1.1 RETISSER LA VILLE : POUR LES DÉCIDEURS DU DOMAINE MUNICIPAL

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

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

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

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

## Une approche pour toutes les collectivités québécoises

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

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

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

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

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

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

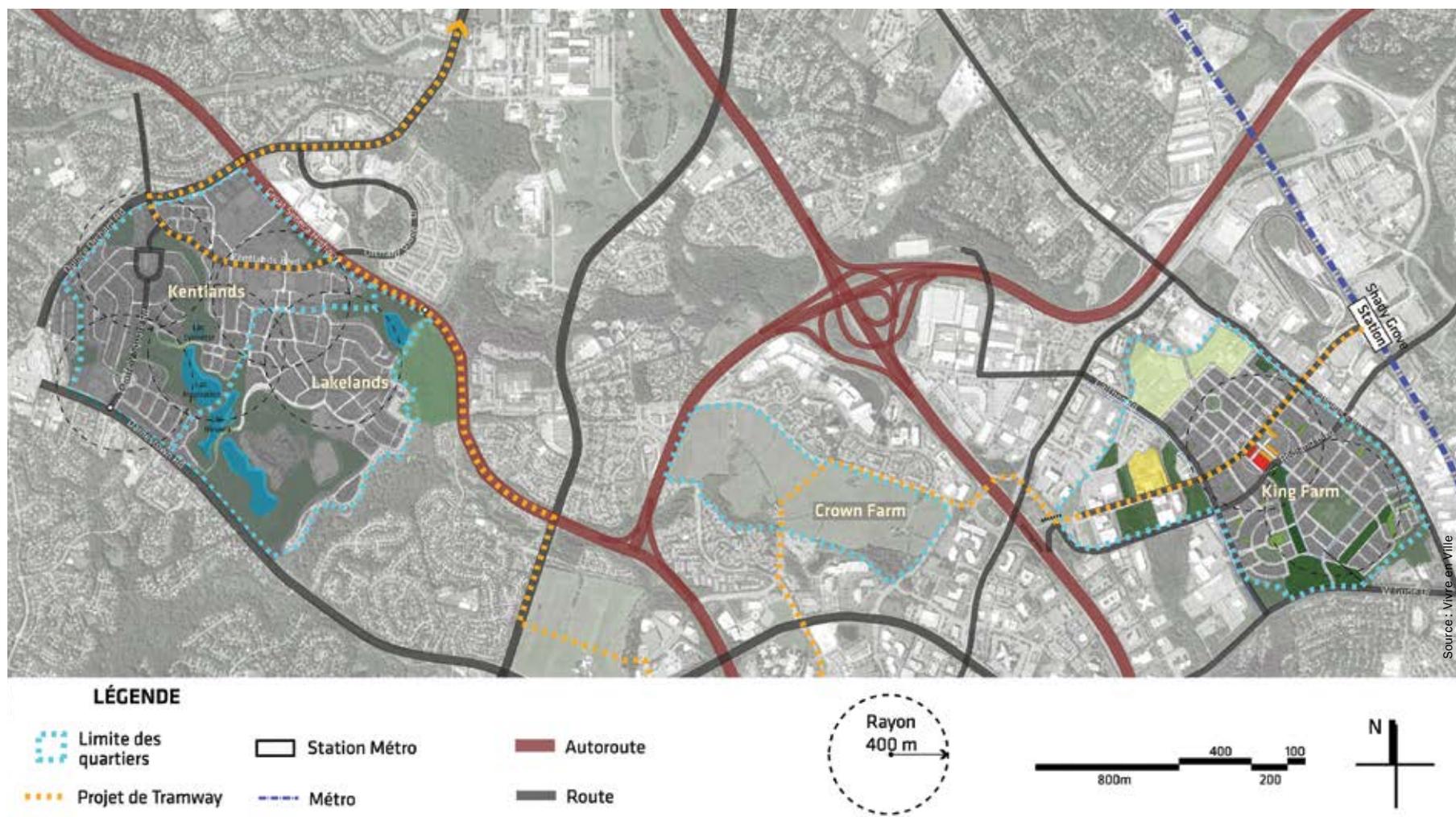
Même une collectivité qui ne dispose pas de réseau de transport en commun peut tirer profit de la stratégie présentée ici. Elle permettra à une collectivité prévoyant de se doter d'un réseau de transport en commun à moyen ou long terme de préparer encore plus efficacement le terrain à la venue de ce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

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

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



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



## EXTRAIT

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.

version complète

[www.vivreenville.org/retisser-la-ville](http://www.vivreenville.org/retisser-la-ville)

## GLOSSAIRE

### TRANSPORT EN COMMUN ET TRANSPORT COLLECTIF

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

#### Transport en commun :

Système de transport mis à la disposition du public dans les centres urbains et qui met en 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. (GDT, dans MAMROT, 2011)

Source : OQLF, dans Boucher et Fontaine, 2011

### PEDESTRIAN-ORIENTED DEVELOPMENT

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

Source : Vivre en Ville

### Des orientations déterminantes à l'échelle des agglomérations

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

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

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

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

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

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



# CHANGER DE DIRECTION

EXTRAIT

version complète

[www.vivreenville.org/retisser-la-ville](http://www.vivreenville.org/retisser-la-ville)



EXTRAIT  
version complète  
[www.vivreenville.org/retisser-la-ville](http://www.vivreenville.org/retisser-la-ville)

## 2.2 RÉAPPRENDRE À ARTICULER VILLE ET TRANSPORT EN COMMUN

### Une approche qui ne date pas d'hier

Malgré le constat qu'à l'échelle de l'agglomération, les villes sont aujourd'hui étalées et largement dépendantes de l'automobile, il demeure des secteurs de ces mêmes villes qui sont fortement articulés au transport en commun. En effet, bien que l'automobile se soit vu accorder une place privilégiée dans les villes contemporaines, il s'agit là d'un phénomène relativement récent de l'histoire. Marier transport en commun et urbanisation n'est pas novateur : il s'agit d'une approche qui a été largement appliquée lors de l'apparition des premiers modes de transport en commun au milieu du XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle jusqu'aux années 1940 et 1950, c'est-à-dire jusqu'au démantèlement des derniers réseaux de tramways. Ces réseaux de transport en commun étaient alors mis en place par des compagnies privées qui assuraient ainsi la desserte de leurs propres projets immobiliers, ce qui se répercutait par une augmentation de la valeur de ces quartiers, et permettait à ces promoteurs d'obtenir un retour intéressant sur leurs investissements en matière d'infrastructures.

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

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

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

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

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

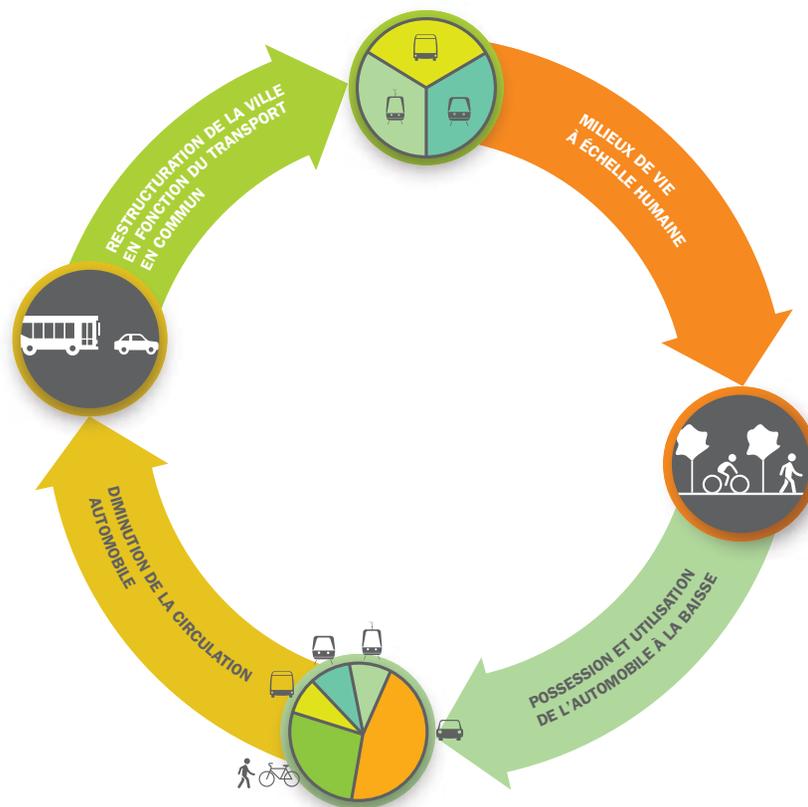
### AU-DELÀ DE LA GESTION DE LA CONGESTION

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

Figure 2.2.a LE CERCLE VERTUEUX DU TRANSPORT EN COMMUN

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

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



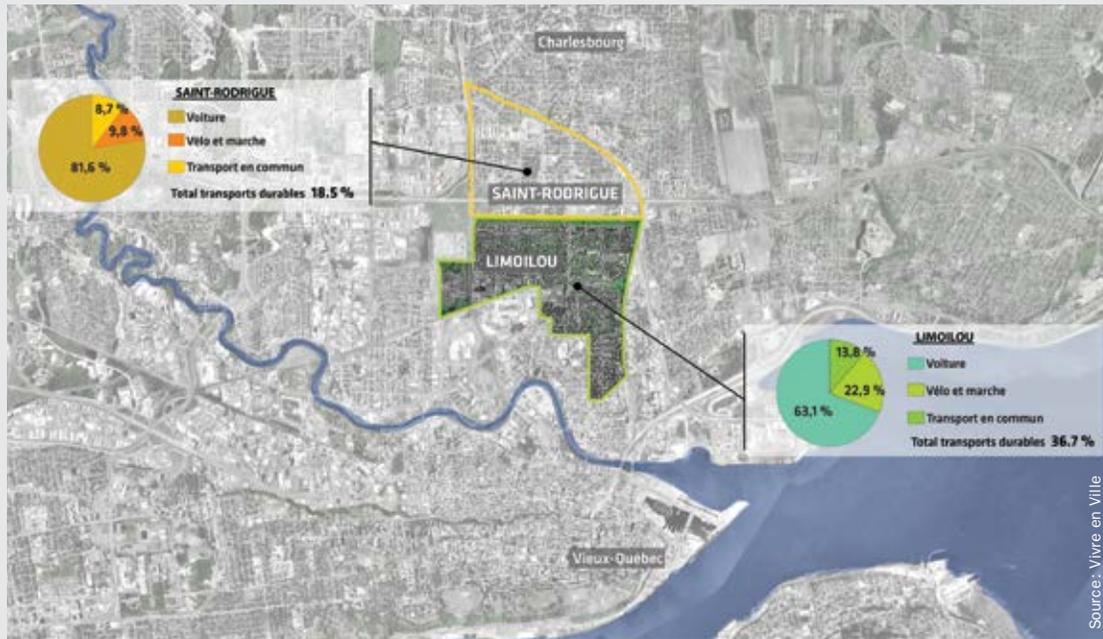
- Proximité des services :
  - Cadre de vie compact
  - Plus grande mixité verticale et horizontale des activités
  - Perméabilité de la trame urbaine pour les déplacements actifs et collectifs
- Environnement urbain favorable aux transports actifs
- Accroissement de la compétitivité des modes collectifs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

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

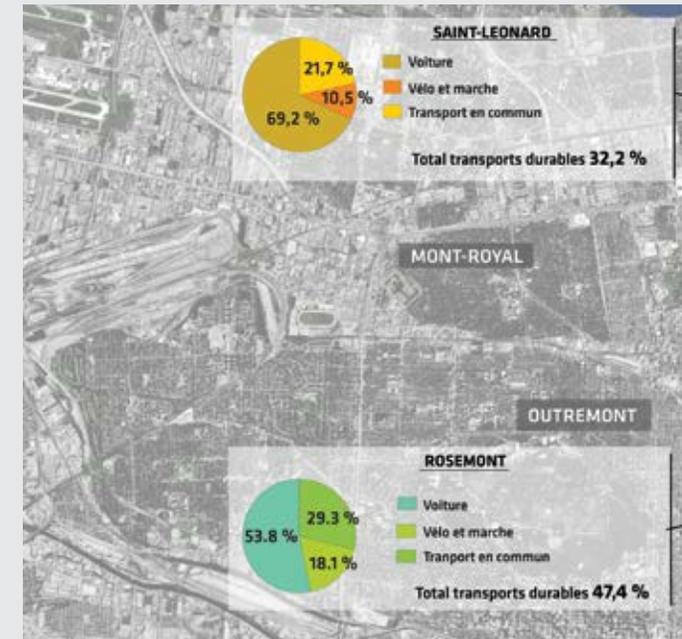
## EXTRAIT

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

Figures 2.2.b-d LE QUARTIER LIMOILOU, QUÉBEC

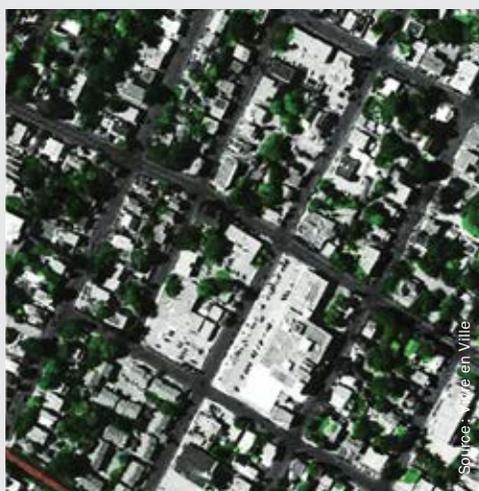
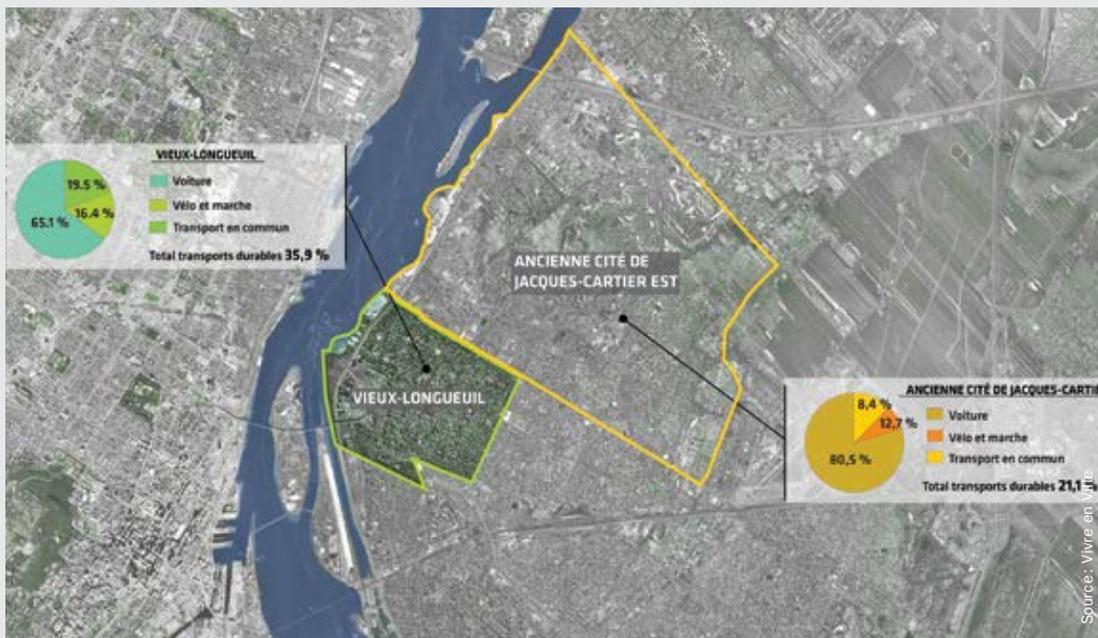


Figures 2.2.e-g LE QUARTIER ROSEMONT, MONTRÉAL



EXTRAIT  
version complète

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



## Le défi de la ville contemporaine

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

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

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

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



DIVISION 43, PORTLAND, OREGON



Source : Vivre en Ville

MÜHLENVIERTEL, TÜBINGEN, ALLEMAGNE



Source : Vivre en Ville

SCHARNHAUSER PARK, OSTFILDERN (STUTTART), ALLEMAGNE



Source : Vivre en Ville

RIESELFELD, FREIBURG IM BREISGAU, ALLEMAGNE



Source : Vivre en Ville

EXTRAIT  
version complète

[www.vivreenville.org/retisser-la-ville](http://www.vivreenville.org/retisser-la-ville)

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

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

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

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

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

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



## GLOSSAIRE

### TRAIN DE BANLIEUE, MÉTRO, TRAMWAY ET TRAIN LÉGER

Le train de banlieue, le métro, le tramway et le train léger sont tous des modes de transport en commun ferroviaire. Le train de banlieue est un véhicule de passagers de type « lourd » tiré par une locomotive qui circule sur des voies ferrées conventionnelles. Il assure les déplacements à l'échelle métropolitaine, entre un centre-ville et ses banlieues, principalement à l'heure de pointe pour les déplacements domicile-travail. Le métro circule plutôt sur un réseau de voies en site propre intégral, dans les parties les plus densément bâties de l'agglomération, ce qui conduit à la mise en place d'un tracé généralement en souterrain ou encore aérien dans le but d'éviter les interférences avec les autres réseaux de transport. Le tramway et le train léger sont quant à eux deux modes de transport en commun sur rails 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) et OQLF (2011).



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

## À PROPOS DE VIVRE EN VILLE

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

[info@vivreenville.org](mailto:info@vivreenville.org) | [www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org) | [twitter.com/vivreenville](https://twitter.com/vivreenville) | [facebook.com/vivreenville](https://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<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec) J8X 2K4  
T. 819.205.2053

version complète

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

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

[www.vivreenville.org/retisser-la-ville](http://www.vivreenville.org/retisser-la-ville)