

Le concept de développement axé sur les transports en commun

Transit-Oriented Development (TOD)

Approche et application

Présentation du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation dans le cadre de l'audience sur le projet de construction d'un tramway à Québec

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Québec

Le 8 juillet 2020

Plan de présentation

- Les origines du concept TOD;
- Les principes du TOD;
- Les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT) et l'arrimage aménagement-transport en commun;
- L'arrimage aménagement-transport en commun dans les plans métropolitains d'aménagement et de développement (PMAD) des communautés métropolitaines.

Les origines du concept TOD

- Apparition à la fin du 19e siècle, notamment avec les banlieues desservies par le tramway (les "*streetcar suburbs*") développées dans plusieurs régions métropolitaines d'Amérique du Nord;
- Au Québec, le cas de la Ville de Mont-Royal, au centre de l'île de Montréal, dont le plan d'urbanisme est articulé en fonction de la localisation centrale de la gare de train;
- Développement de certaines villes de banlieue en Amérique du Nord et en Europe en lien avec la présence du transport collectif, après la Seconde guerre mondiale;
- Appellation « TOD » attribuée en 1993 à l'architecte et urbaniste Peter Calthorpe, qui en a défini les principes.

Les principes du TOD

- Selon la littérature, quatre principes encadrent le concept TOD
 - Une diversité et une densité de logements, de services et d'emplois autour d'un point de service de transport en commun, visant l'accessibilité (rayon de 600 mètres);
 - Un environnement bâti et piétonnier à échelle humaine qui assure les liaisons entre les différents services par le déplacement actif;
 - Une planification et un aménagement des aires TOD à l'échelle de la région, dans les corridors de transport collectif sur des sites vacants ou à requalifier;
 - Une localisation des aires dans les quartiers existants.

Les OGAT et l'arrimage aménagement-transport en commun

- Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)
 - Principe de l'arrimage aménagement-transport en commun intégré dans le Cadre gouvernemental en matière d'aménagement pour la région métropolitaine de Montréal en 2001 (une attente de densification de l'aire d'influence des points de service des modes lourds de transport en commun dans un rayon de 750 mètres);
- Communauté métropolitaine de Québec (CMQ)
 - Le même principe énoncé comme orientation (attentes comparables, sans cibles de densité résidentielle) surtout dans les axes de transport en commun
 - Ex : Privilégier le développement du transport collectif et actif et des modes de déplacement réduisant l'utilisation individuelle de l'automobile.
 - Principes et attentes réaffirmés dans les addendas aux orientations gouvernementales en 2011.

L'arrimage aménagement-transport en commun dans les PMAD des communautés métropolitaines

- CMM
 - 2012 : 155 aires TOD (rayon d'un kilomètre autour des gares de train et des stations de métro, 500 mètres autour des terminus métropolitains d'autobus);
 - Programme d'aide financière à la conception d'aires TOD (1,7 M\$ a été investi dans le financement de 17 projets novateurs en Phase 1).
- CMQ
 - Aucune aire TOD identifiée;
 - Le PMAD de la CMQ identifie des corridors de transport en commun d'intérêt métropolitain.



Merci