

**Par le Conseil régional de l'environnement (CRE) Capitale-Nationale.
Complément de réponse du CRE à la question sur le Transit-oriented
development (TOD) lors de l'audience publique du 4 août.**

Les TOD ne sont pas nécessairement des quartiers créés de toute pièce mais sont un modèle de développement axé autour du transport en commun et de ses différentes composantes (principalement les stations). Le TOD vient optimiser l'utilisation de l'espace dans un rayon d'influence de 400-800 mètres autour des stations du tramway et viens concrètement créer des liens en revalorisant ce qu'on appelle les «dents creuses», soit des terrains sous-utilisés comme des terrains vacants, des stationnements de surface, des terrains en attentes d'une nouvelle vocation (anciennes stations-services ou dépanneurs), de même que des terrains avec des bâtiments d'un seul étage. Le tramway devrait pouvoir stimuler un développement dynamique de ces espaces sous-utilisés pour accroître la qualité urbaine.

Pour directement paraphraser le titre de l'ouvrage de l'organisme Vivre en ville¹, les TOD doivent *retisser la ville : réarticuler l'urbanisation, la densification et le transport en commun*. Ainsi, l'organisme Vivre en ville énonce 8 pierres d'assise pour la réussite d'un TOD:

À l'échelle de l'agglomération :

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

À l'échelle locale :

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

Retisser la ville : Bon TOD, bad TOD...

« TOD » (transit-oriented development)
Il ne suffit pas de construire des logements près d'un arrêt de transport en commun.

Des exemples de « bad » TOD sont légions en Amérique du Nord. On parle de **TAD (transit-adjacent development)** (Cervero, 2002) - prédominance du stationnement incitatif dans le paysage urbain, notamment.

16 Extrait de Retisser la ville / Vivre en Ville

Extrait de la présentation de Catherine Boisclair, Coordinatrice de projet, Vivre en ville lors du Forum sur l'habitation de la Ville de Québec, Juin 2019.

Transit adjacent development (TAD)

Définition d'un TAD : « Des ensembles immobiliers ont été construits à proximité de stations de transport collectif, mais les choix effectués en matière d'aménagement urbain font en sorte que l'automobile y demeure dominante (Cervero 2002). L'automobile y est privilégiée pour accéder à la station de transport en commun du quartier, grâce à d'importants stationnements incitatifs qui favorisent cette pratique intermodale, au détriment de l'usage d'autres modes de déplacement comme le vélo ou la marche. En somme, l'interprétation des principes s'éloignent de la définition donnée à ce concept par Calthorpe : faible niveau de mixité fonctionnelle, une proximité variable des différentes activités, cœur de quartier mal défini ou inachevé... » (Vivre en ville²)

« (...) Les premières tentatives de mise en œuvre du TOD autour de gares de train de banlieue dans les couronnes (à Sainte-Thérèse et à Mont-Saint-Hilaire), au tournant des années 2000, ont pris cette forme. Elles se sont soldées par des échecs relatifs en matière tant de densification et de diversification fonctionnelle que d'accroissement de l'utilisation de la marche et du transport collectif.»³

² Vivre en ville, Article sur les [Transit-oriented development \(TOD\)](#), consulté en juillet 2020

³ Roy-Baillargeon, [Le TOD contre la ville durable? Utiliser le transport collectif pour perpétuer le suburbanisme dispersé dans le Grand Montréal](#), Environnement urbain, 2017