

2m11.3024.7

Université de Montréal

L'aménagement du territoire axé sur les transports en commun :  
le cas de la ligne de train de banlieue Montréal/Blainville

par  
Stéphanie Côté

Institut d'urbanisme  
Faculté de l'aménagement

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures  
en vue de l'obtention du grade de maître  
en urbanisme

Janvier 2003



© Stéphanie Côté, 2003

NA

9000

U54

2003

v.013

**Direction des bibliothèques**

**AVIS**

L'auteur a autorisé l'Université de Montréal à reproduire et diffuser, en totalité ou en partie, par quelque moyen que ce soit et sur quelque support que ce soit, et exclusivement à des fins non lucratives d'enseignement et de recherche, des copies de ce mémoire ou de cette thèse.

L'auteur et les coauteurs le cas échéant conservent la propriété du droit d'auteur et des droits moraux qui protègent ce document. Ni la thèse ou le mémoire, ni des extraits substantiels de ce document, ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans l'autorisation de l'auteur.

Afin de se conformer à la Loi canadienne sur la protection des renseignements personnels, quelques formulaires secondaires, coordonnées ou signatures intégrées au texte ont pu être enlevés de ce document. Bien que cela ait pu affecter la pagination, il n'y a aucun contenu manquant.

**NOTICE**

The author of this thesis or dissertation has granted a nonexclusive license allowing Université de Montréal to reproduce and publish the document, in part or in whole, and in any format, solely for noncommercial educational and research purposes.

The author and co-authors if applicable retain copyright ownership and moral rights in this document. Neither the whole thesis or dissertation, nor substantial extracts from it, may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.

In compliance with the Canadian Privacy Act some supporting forms, contact information or signatures may have been removed from the document. While this may affect the document page count, it does not represent any loss of content from the document.

Université de Montréal  
Faculté des études supérieures

Ce mémoire intitulé :  
L'aménagement du territoire axé sur les transports en commun :  
le cas de la ligne de train de banlieue Montréal/Blainville

présenté par :  
Stéphanie Côté

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Michel Guénet  
président-rapporteur

Marie Lessard  
directrice de recherche

Paul Lewis  
co-directeur

Luc Couillard  
membre du jury

Les nombreux exemples réussis où l'aménagement du territoire est axé sur les transports en commun nous ont amené à nous questionner, premièrement, sur les éléments qui manquent à la région de Montréal pour favoriser des développements semblables et, deuxièmement, sur les potentiels de développement de quartiers intégrant les principes du *transit-oriented development* en prenant l'exemple des terrains adjacents les gares de la ligne de train de banlieue Montréal/Blainville.

Les recherches effectuées révèlent que le développement intégré aux infrastructures de transports en commun de ces terrains ne vient généralement pas instantanément : des mesures incitatives et des subventions sont nécessaires pour intéresser les municipalités et les promoteurs à réaliser des projets où la marche, le vélo et les transports collectifs ont priorité. D'ailleurs, l'étude des terrains adjacents aux gares de la ligne de train Montréal/Blainville montre qu'il existe certains potentiels. Toutefois, la faible densité d'occupation du sol et les activités déjà présentes sont des freins à l'aménagement de quartiers mixtes près des gares. De plus, les habitudes de déplacements et l'aménagement du territoire préconisant l'utilisation de l'automobile incitent les citoyens à utiliser ce mode de déplacement plutôt que les transports en commun.

Parmi les solutions à envisager, le gouvernement provincial pourrait offrir des subventions et de l'aide technique pour la réalisation de projets par le biais d'une agence paragouvernementale. Les municipalités et les promoteurs devraient être mieux informés sur les avantages que de tels aménagements représentent. Finalement, les services de transports en commun auraient avantage à être plus performants afin de concurrencer l'automobile.

Mots clés : train de banlieue, transport en commun, aménagement, développement du territoire, gares, urbanisme, planification.

Numerous successful national and regional examples of transit-oriented development brought us to question, firstly, the elements missing in the region of Montreal that would favour similar developments and secondly, the development potential of districts already integrating guidelines of transit-oriented development by analyzing areas adjacent to the stations of the Montreal/Blainville commuter train line.

This research found that development centered around transit infrastructures does not come by itself : incentive measures and grants are necessary to interest municipalities and owners in carrying out projects where walking, cycling and public transport have priority. Moreover, the study of the land around the stations of the Montreal/Blainville commuter train line shows that potential exists for transit-oriented development. That being said, low density and activities already present hold back the construction of mixed districts around the stations. In addition, car-oriented developments and ensuing travelling habits divert people from using public transport.

Among solutions, the provincial government could offer grants and technical assistance for the realization of TOD projects. Municipalities and developers should be better informed on the advantages that these developments present. Finally, public transit agencies should be more efficient in order to compete with the automobile.

Keywords : transit-oriented development, urban planning, commuter train, public transport, regional development, train station.

## TABLE DES MATIÈRES

---

<b>RÉSUMÉ</b> .....	<b>I</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>II</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES</b> .....	<b>III</b>
<b>Liste des tableaux</b> .....	<b>VII</b>
<b>Liste des figures</b> .....	<b>VIII</b>
<b>Liste des sigles et des acronymes</b> .....	<b>X</b>
<b>REMERCIEMENTS</b> .....	<b>XI</b>

### INTRODUCTION

<b>PARTIE I : LA PROBLÉMATIQUE</b> .....	<b>1</b>
--	----------

<b>1. LE SUJET D'ÉTUDE</b> .....	<b>1</b>
----------------------------------	----------

1.1 INTRODUCTION .....	1
1.2 LA PROBLÉMATIQUE .....	1
1.3 LA DESCRIPTION DU PROJET DE RECHERCHE .....	5
1.4 LES STRATÉGIES DE COLLECTE DE DONNÉES.....	8
<i>1.4.1 Les stratégies utilisées pour répondre à la question I</i> .....	8
<i>1.4.2 Les stratégies utilisées pour répondre à la question II</i> .....	9
1.5 CONCLUSION.....	10

<b>2. LES FORMES DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE</b> .....	<b>11</b>
---	-----------

2.1 INTRODUCTION .....	11
2.2 LES BANLIEUES .....	12
<i>2.2.1 L'histoire de la banlieue</i> .....	12
2.2.1.1 La naissance de la banlieue en Angleterre.....	12

2.2.1.2 L'évolution de la banlieue dans la région parisienne .....	14
2.2.1.3 La situation de la banlieue aux États-Unis .....	16
2.2.2 <i>Les relations entre les formes de banlieue et les modes de transport utilisés</i> .....	18
2.2.3 <i>Les raisons de l'attrait de la banlieue étalée</i> .....	24
2.3 LES NOUVELLES APPROCHES EN URBANISME .....	26
2.3.1 <i>Le smart growth</i> .....	26
2.3.2 <i>Le nouvel urbanisme</i> .....	29
2.3.3 <i>Le transit-oriented development</i> .....	31
2.4 CONCLUSION.....	35

## **PARTIE II : L'IMPLANTATION DU *TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT* DANS LA RÉGION MONTRÉALAISE .....**

### **3. LES IMPACTS DES INFRASTRUCTURES ET DES SERVICES DE TRANSPORT SUR LES DÉPLACEMENTS ET L'ENVIRONNEMENT URBAIN .....**

3.1 INTRODUCTION .....	37
3.2 UNE REVUE DES ÉCRITS .....	37
3.3 LES EXPÉRIENCES INTERNATIONALES .....	43
3.3.1 <i>Stockholm en Suède</i> .....	43
3.3.2 <i>Portland aux États-Unis</i> .....	47
3.3.3 <i>Toronto au Canada</i> .....	51
3.3.4 <i>Les conditions de réussite</i> .....	54
3.4 CONCLUSION.....	57

### **4. LE *TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT* DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL ...**

4.1 INTRODUCTION .....	59
4.2 LE PORTRAIT DU DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE À MONTRÉAL .....	59
4.2.1 <i>L'historique du développement de la banlieue de la région montréalaise</i> .....	59
4.2.2 <i>Les tendances pour les prochaines années</i> .....	65
4.2.2.1 Les changements démographiques .....	65
4.2.2.2 Les habitudes de déplacement .....	70

4.3 LES ORIENTATIONS DES MINISTÈRES, AGENCE ET MRC.....	73
4.3.1 <i>Le Plan de gestion des déplacements du ministère des Transports</i> .....	74
4.3.2 <i>Le Cadre d'aménagement du ministère des Affaires municipales et de la Métropole</i>	77
4.3.3 <i>Le Plan stratégique de l'Agence métropolitaine de transport</i> .....	80
4.3.4 <i>Les schémas d'aménagement</i> .....	84
4.3.4.1 <i>Le schéma d'aménagement de la MRC de Thérèse-De Blainville</i> .....	85
4.3.4.2 <i>Le schéma d'aménagement de la MRC de Laval</i> .....	87
4.4 CONCLUSION.....	89
<b>PARTIE III : LES POSSIBILITES D'AMENAGEMENT AUX GARES DE LA LIGNE DE TRAIN DE BANLIEUE MONTREAL/BLAINVILLE.....</b>	<b>90</b>
<b>5. LA LIGNE DE TRAIN DE BANLIEUE MONTRÉAL/BLAINVILLE .....</b>	<b>90</b>
5.1 INTRODUCTION .....	90
5.2 L'HISTORIQUE DE LA LIGNE DE TRAIN MONTREAL/BLAINVILLE .....	90
5.2.1 <i>La colonisation</i> .....	90
5.2.2 <i>Les Laurentides : un tourisme naissant</i> .....	92
5.2.3 <i>Le P'tit train du Nord aujourd'hui</i> .....	94
5.3 LA DESCRIPTION DES GARES ET LES POSSIBILITES D'Y IMPLANTER DES DEVELOPPEMENTS AXES SUR LE TOD .....	97
5.3.1 <i>La gare Blainville</i> .....	98
5.3.2 <i>La gare Rosemère</i> .....	101
5.3.3 <i>La gare Sainte-Rose</i> .....	103
5.3.4 <i>La gare Saint-Martin</i> .....	106
5.3.5 <i>La gare Bois-de-Boulogne</i> .....	109
5.4 CONCLUSION.....	112
<b>6. LE PROJET DE DEVELOPPEMENT A LA GARE SAINTE-THERESE .....</b>	<b>114</b>
6.1 INTRODUCTION .....	114
6.2 LES CARACTERISTIQUES ASSOCIEES A LA GARE SAINTE-THERESE .....	114
6.2.1 <i>Les caractéristiques de la municipalité de Sainte-Thérèse</i> .....	114
6.2.2 <i>L'utilisation du sol aux abords de la gare Sainte-Thérèse</i> .....	116

6.2.3 <i>Le profil des usagers de la gare Sainte-Thérèse</i> .....	121
6.3 LA DESCRIPTION DU PROJET DE DEVELOPPEMENT.....	124
6.3.1 <i>Les intentions de la Ville de Sainte-Thérèse</i> .....	124
6.3.2 <i>Les étapes de développement du projet de la gare Sainte-Thérèse</i> .....	128
6.4 LES ENSEIGNEMENTS DE L'EXPERIENCE DE SAINTE-THERESE ET LES RECOMMANDATIONS D'AMENAGEMENT.....	132
6.5 CONCLUSION.....	135
<b>PARTIE IV : LES CONCLUSIONS .....</b>	<b>137</b>
<b>7. LES ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE.....</b>	<b>137</b>
7.1 INTRODUCTION .....	137
7.2 LES REPONSES AUX QUESTIONS DE RECHERCHE.....	137
7.3 CONCLUSION.....	144
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>146</b>
LES OUVRAGES .....	146
LES SOURCES TIREES D'INTERNET.....	154
LES PERSONNES CONTACTEES .....	155
<b>ANNEXE .....</b>	<b>156</b>
LES LOIS INFLUENÇANT L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE .....	156
<i>La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme</i> .....	156
<i>La Loi de protection du territoire agricole</i> .....	158
LES OUTILS URBANISTIQUES RELIES A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE.....	159
<i>Le règlement de zonage</i> .....	159
<i>Le programme particulier d'urbanisme et le plan d'aménagement d'ensemble</i> .....	160
<i>Les droits acquis et l'expropriation</i> .....	163

## LISTE DES TABLEAUX

---

Tableau 1 :	Distribution modale attendue selon la distance entre les lieux de résidence et les stations de métro.....	24
Tableau 2 :	Facteurs expliquant le choix de la banlieue par les ménages.....	25
Tableau 3 :	Principaux outils utilisés par le <i>smart growth</i> .....	28
Tableau 4 :	Principales règles du nouvel urbanisme.....	30
Tableau 5 :	Principales règles d'aménagement reliées au <i>transit-oriented development</i> .....	33
Tableau 6 :	Politiques publiques en faveur des transports en commun.....	56
Tableau 7 :	Évolution du nombre de voitures particulières immatriculées au Québec.....	62
Tableau 8 :	Évolution des ménages dans la RMR de Montréal, 1971-2001.....	63
Tableau 9 :	Impact des différentes formes de télétravail sur les déplacements.....	72
Tableau 10 :	Investissements prévus par le MTQ, période 2000-2010.....	77
Tableau 11 :	Densités recherchées dans l'aire d'influence des infrastructures lourdes de transport en commun.....	79
Tableau 12 :	Nombre de déplacements en automobile et en transports en commun (scénario tendanciel pour le secteur rive-nord ouest).....	86
Tableau 13 :	Caractéristiques des entreprises situées dans l'aire d'influence immédiate de la gare Sainte-Thérèse.....	120
Tableau 14 :	Coûts estimés pour le redéveloppement du site.....	127
Tableau 15 :	Densités recherchées dans l'aire d'influence des infrastructures lourdes de transport en commun.....	133
Tableau 16 :	Nombre de personnes et de ménages par zone à la gare Sainte-Thérèse.....	133
Tableau 17 :	Avantages et inconvénients du règlement de zonage.....	159

## LISTE DES FIGURES

Figure 1 :	Réseau de trains de banlieue dans la région de Montréal.....	6
Figure 2 :	Aménagements axés sur la voiture.....	22
Figure 3 :	Aménagements axés sur les transports en commun.....	22
Figure 4 :	Plan de Calthorpe illustrant les principes du TOD.....	33
Figure 5 :	Réseau de transports en commun dans la région de Stockholm.....	45
Figure 6 :	Région de Portland, Oregon, Etats-Unis.....	48
Figure 7 :	Réseau de train léger MAX à Portland.....	48
Figure 8 :	Réseau de trains et de métro de la région de Toronto.....	53
Figure 9 :	Augmentation ou perte nette de population par secteurs dans la RMRM, période 1996-2041.....	68
Figure 10 :	Augmentation ou perte nette de population par groupes d'âge dans la RMRM, période 1996-2041.....	68
Figure 11 :	Évolution du taux d'activité des femmes et des hommes au Québec.	69
Figure 12 :	Territoire et organismes chapeautés par l'AMT en 2002.....	81
Figure 13 :	Ligne de train de banlieue Montréal/Blainville.....	95
Figure 14 :	Réseau de métro de Montréal.....	96
Figure 15 :	Environnement de la gare de train Blainville.....	99
Figure 16 :	Vue du stationnement de la gare Blainville.....	99
Figure 17 :	Entreprise de traitement du bois adjacente à la gare Blainville.....	100
Figure 18 :	Secteur de Blainville/Sainte-Thérèse selon l'enquête Origine-Destination.....	100
Figure 19 :	Environnement de la gare de train Rosemère.....	102
Figure 20 :	Bâtiment de la gare Rosemère.....	102
Figure 21 :	Secteurs de Rosemère/Lorraine/Bois-des-Filion selon l'enquête Origine-Destination.....	103
Figure 22 :	Environnement de la gare de train Sainte-Rose.....	104
Figures 23 et 24 :	Secteurs de Sainte-Rose/Fabreville et de Vimont/Auteuil selon l'enquête Origine-Destination.....	105
Figure 25 :	Terrain vacant situé à l'est de la gare Sainte-Rose.....	106

Figure 26 :	Environnement de la gare de train Saint-Martin.....	107
Figure 27 :	Développement domiciliaire adjacent à la gare Saint-Martin.....	108
Figure 28 :	Secteur de Laval-des-Rapides/Pont-Viau selon l'enquête Origine-Destination	108
Figure 29 :	Environnement de la gare de train Bois-de-Boulogne.....	110
Figure 30 :	Secteur d'Ahuntsic selon l'enquête Origine-Destination.....	111
Figure 31 :	Terrain situé au nord-est de la gare Bois-de-Boulogne.....	111
Figure 32 :	Emplacement de la gare Sainte-Thérèse.....	115
Figure 33 :	Utilisation actuelle du sol aux abords de la gare Sainte-Thérèse.....	117
Figure 34 :	Rue commerciale Turgeon.....	118
Figure 35 :	Mixité résidentielle des zones adjacentes à la gare Sainte-Thérèse...	118
Figure 36 :	Débarcadère pour les usagers de la gare Sainte-Thérèse.....	119
Figure 37 :	Terminus d'autobus adjacent à la gare Sainte-Thérèse.....	119
Figures 38		
et 39 :	Secteurs de Blainville/Sainte-Thérèse et de Boisbriand selon l'enquête Origine-Destination.....	121
Figure 40 :	Distribution par groupe d'âge et par sexe des usagers de la gare Sainte-Thérèse.....	122
Figure 41 :	Modes d'accès à la gare Sainte-Thérèse.....	123
Figure 42 :	Motifs de déplacement des usagers de la gare Sainte-Thérèse.....	123
Figure 43 :	Modes de transport de la gare de débarquement à la destination finale.....	124
Figure 44 :	Plan particulier d'urbanisme du secteur de la gare Sainte-Thérèse....	129
Figure 45 :	Plan de développement du site adjacent à la gare Sainte-Thérèse....	130
Figure 46 :	Plan d'intervention pour le programme de Renouveau urbain.....	131
Figure 47 :	Hiérarchie des documents de planification.....	157

## LISTE DES SIGLES ET DES ACRONYMES

---

AMT	Agence métropolitaine de transport
CERTU	Centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CMM	Communauté métropolitaine de transport
CN	Canadien National
CP	Canadien Pacifique
CPTAQ	Commission de protection du territoire agricole du Québec
MAMM	Ministère des Affaires municipales et de la Métropole
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports
PAE	Plan d'aménagement d'ensemble
PIIA	Plan d'implantation et d'intégration architecturale
PPU	Plan particulier d'urbanisme
RMR	Région métropolitaine de recensement
RMRM	Région métropolitaine de recensement de Montréal
SLR	Système léger sur rails
STM	Société de transport de Montréal
STL	Société de transport de Laval
TOD	<i>Transit-oriented development</i>

## REMERCIEMENTS

---

Merci à ma directrice Marie Lessard et mon co-directeur Paul Lewis pour leurs nombreux commentaires et recommandations.

Merci à l'Agence métropolitaine de transport où j'ai réalisé un stage qui m'a permis de compléter plusieurs parties de ce mémoire. Un merci particulier à Richard Bergeron, James Byrns, Luc Couillard, Emmanuel LeColletter et Louis Morin.

Merci au Conseil régional de l'environnement de Montréal, plus particulièrement à André Porlier, qui m'a permis d'alimenter mon mémoire en travaillant sur un sujet similaire.

Merci à Ghislain Éthier pour ses commentaires et son soutien.

Merci à ma famille, ma belle-famille et mes amis qui m'ont écouté dans mes moments de découragement et qui m'ont remonté le moral.

Et finalement, un merci rempli d'amour et de caresses à Jean-René qui s'est assuré de m'entourer des meilleures conditions pour rédiger. Merci.

Avec la création de la Communauté métropolitaine de Montréal et la fusion de plusieurs municipalités, le contexte est propice pour se questionner sur le type d'aménagement que la région souhaite se donner pour les prochaines années. Le développement des dernières décennies a surtout été axé sur la voiture, particulièrement dans les banlieues montréalaises. La congestion automobile, la dispersion des activités et la pollution atmosphérique sont quelques-unes des conséquences découlant de cette situation.

Afin de répondre à ces préoccupations, une réflexion sur l'aménagement du territoire s'est amorcée aux États-Unis et a donné naissance à trois nouvelles approches en urbanisme : le *smart growth*, le nouvel urbanisme et le *transit-oriented development*. Nous nous sommes intéressée plus particulièrement à cette dernière approche dont le but est d'utiliser les transports collectifs comme élément structurant du développement. En fait, tout est centré autour du nœud de transport collectif, qu'il s'agisse d'une gare de train, d'une station de métro ou d'une gare d'autobus. Les commerces, les bureaux, certains équipements collectifs et les immeubles d'habitation à forte densité se retrouvent dans la zone la plus près du nœud. L'intérêt des développements de type TOD est de permettre aux résidents d'avoir accès à une gamme variée de services et de logements à distance de marche.

Le but de ce mémoire est d'évaluer les possibilités d'implantation d'aménagements axés sur les transports en commun et, plus particulièrement, sur le train, dans la région de Montréal. La métropole possède des atouts majeurs qui permettent de croire que des développements axés sur les transports collectifs pourraient fonctionner. Tout d'abord, le réseau de train de banlieue est en expansion : cinq lignes sont présentement en fonction et plusieurs projets sont prévus. Ensuite, les problèmes de congestion qui s'amplifient à chaque année incitent les automobilistes à changer de mode de déplacement et plusieurs optent pour le train. Finalement, en proposant aux citoyens des quartiers intéressants près des gares de train, il est censé de croire que plusieurs opteront pour ce moyen de transport.

La recherche s'est faite dans l'optique de répondre à deux questions : ce qu'il manque à la région de Montréal pour favoriser des développements axés sur les transports collectifs et les possibilités d'implanter ce type d'aménagement aux gares de la ligne de train de banlieue Montréal/Blainville.

Nous présentons, dans la première partie, la problématique reliée à l'aménagement du territoire et, plus particulièrement, l'impact de l'évolution des modes de transport sur l'aménagement du territoire.

Dans la deuxième partie, une revue de la littérature et l'analyse d'expériences étrangères, où les transports collectifs ont été utilisés comme axe primaire de l'aménagement, permettent de mieux comprendre les impacts de l'aménagement des villes sur les modes de transport utilisés. Ensuite, nous exposons les grandes lignes du développement de la région de Montréal et nous énonçons les principales orientations des documents de planification des ministères, agence et MRC.

Pour sa part, la troisième partie porte sur une analyse des gares de la ligne de train de banlieue Montréal/Blainville en ce qui a trait aux caractéristiques physiques des terrains adjacents aux gares, aux caractéristiques des usagers du train, aux habitudes de déplacement des résidents et aux possibilités d'implanter des aménagements axés sur les transports en commun. Le cas de Sainte-Thérèse fait l'objet d'un chapitre où le projet de redéveloppement des terrains adjacents à la gare est décrit et analysé.

Finalement, la dernière partie expose les conclusions du mémoire et énonce des recommandations visant à favoriser des aménagements axés sur les transports en commun, particulièrement dans les villes de banlieue de la région de Montréal.

# PARTIE I : LA PROBLÉMATIQUE

## 1. LE SUJET D'ÉTUDE

---

### 1.1 INTRODUCTION

Plusieurs sources sont nécessaires pour cerner les nombreuses dimensions du domaine étudié. Le choix de l'information s'est fait de façon à répondre aux questions posées. Tout d'abord, à la section 1.2, il sera question de la problématique spécifique à la région de Montréal et aux données relatives au train de banlieue. Ensuite, nous exposerons le projet et les questions de recherche à la section 1.3. Finalement, à la section 1.4, nous ferons mention des stratégies de collecte de données pour répondre aux deux questions posées.

### 1.2 LA PROBLÉMATIQUE

La voiture gagne de nouveaux adeptes chaque année et les statistiques sur la motorisation le prouvent : augmentation de 34% des déplacements en automobile entre 1987 et 1997 dans la région de Montréal et 56% des ménages des couronnes nord et sud possèdent deux voitures ou plus (MAMM, 2001 : 52 et 28). L'enquête Origine-Destination de 1998 indique de plus que pour l'ensemble du territoire durant la période 1987-1998 : « [...] les déplacements en voiture ont augmenté davantage en proportion que la population » (MAMM, 2001 : 53). Un des problèmes associés à la voiture est son impact sur l'environnement puisque les transports sont responsables à plus de 65% des émissions de polluants atmosphériques dans la région de Montréal (Commission de consultation, 2001 : 5). Même si les véhicules sont de moins en moins polluants, l'augmentation du nombre d'automobilistes et de camionneurs et des distances parcourues vient contrecarrer cette réalité. De plus, au niveau de la congestion, le temps moyen de déplacement des automobilistes passera de 25 minutes en 1993 à 39 minutes en 2016, si rien n'est fait pour remédier à la situation (MTQ, 2000 : 31). La faible croissance prévue pour les prochaines décennies pourrait atténuer ces prévisions.

Généralement, lorsque le niveau de vie augmente, la circulation automobile augmente aussi et ce, au même rythme. Et une fois que les gens possèdent une voiture, ils l'utilisent, même pour des déplacements qui pourraient facilement être faits par d'autres moyens. De plus, les gouvernements ont tendance à investir dans le réseau routier afin de répondre à la motorisation grandissante plutôt que de modifier les habitudes de déplacement des citoyens en les incitant à utiliser des modes de transport plus viables (Monheim, 1996 : 32-33). En fait, ce n'est pas tant la possession d'une auto qui cause problème mais son utilisation constante. D'ailleurs : « [...] ce qui a tué la ville, ce n'est pas la voiture elle-même; c'est d'une part la décision de très nombreux ménages d'en acquérir une et de l'utiliser autant que possible et d'autre part la décision des gouvernements de financer massivement la construction d'autoroutes, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur des villes » (Fischler, 2002 : 29).

La majorité des banlieues se sont rapidement développées avec l'arrivée de modes de transport efficaces : en premier lieu grâce aux lignes de train et de tramway puis par le développement des grands axes de transport routier. Le zonage, ainsi que les nouvelles réalités industrielles et commerciales, ont entraîné une concentration d'usages similaires et une ségrégation des activités en plus de provoquer des distances accrues entre les différentes zones (Cervero, 1998 : 33). La configuration des rues résidentielles de banlieue, conçue pour décourager la circulation automobile de transit, et la faible densité ont aussi favorisé son utilisation en raison de l'accès difficile aux résidences et aux services par les autres moyens de transport. Cette affirmation est appuyée par le faible pourcentage d'utilisation des transports en commun dans les couronnes de la région montréalaise qui n'est que de 3% et ce, malgré une hausse de 17 000 déplacements journaliers additionnels entre 1987 et 1998. De plus, durant la même période, 162 000 véhicules sont venus s'ajouter au parc automobile des couronnes. (MAMM, 2001 : 53)

Trois raisons permettent de comprendre cette augmentation vertigineuse de l'utilisation de la voiture. Tout d'abord, la génération des baby-boomers est arrivée à maturité (vieillesse de la population). En raison de son pouvoir d'achat, elle tend davantage à utiliser la voiture. Ensuite, l'augmentation des motifs de déplacement, la

fragmentation des ménages et l'éloignement des lieux de résidence ont favorisé l'utilisation de la voiture, tout comme la dispersion des zones d'emplois. Finalement, l'accroissement du nombre de retraités, dont la grande majorité continuera d'utiliser la voiture, se répercutera sur le nombre de déplacements en dehors des heures de pointe. (MAMM, 2001 : 53)

Pour régler une partie des problèmes liés à la mobilité des citoyens de la banlieue, des trains faisant la liaison entre les banlieues et le centre-ville ont été mis en place. Le service fonctionne très bien puisque la majorité des trains et des stationnements incitatifs sont pleins lors des trajets vers le centre-ville le matin. Toutefois, les trains qui font les trajets en sens inverse sont vides puisqu'il y a peu de lieux de destination près des gares en banlieue et une voiture est nécessaire pour se déplacer. Il est donc important de développer des destinations en banlieue accessibles par train afin d'équilibrer les charges. Pour créer ces nouvelles destinations, il faut amener des services et des emplois près des gares de train et ne pas seulement y aménager des stationnements. De même, lorsque des résidences sont construites à proximité, elles doivent être mises en lien avec le train de banlieue afin que résidents puissent s'y rendre à pied, ce qui n'est pas nécessairement fait présentement.

Pour construire, il faut toutefois qu'il y ait des terrains disponibles adjacents au site. Même s'il est plus facile de construire sur des terrains vierges, une reconversion de certains sites peut aussi être envisagée. Puisque les trains de banlieue de la région de Montréal utilisent des chemins de fer qui passent majoritairement en zones développées, il y a souvent peu de possibilités d'utiliser les terrains adjacents aux gares et d'en faire des développements intégrés.

De plus, la faible densité et l'étendue du territoire à couvrir, qui s'est d'ailleurs développé en fonction de l'automobile, rendent difficile la création de noyaux plus denses offrant des services. Les commerces sont généralement bien implantés dans la municipalité et il est parfois difficile d'implanter un nouvel espace commercial. Il est donc nécessaire de penser à des incitatifs pour attirer les commerces et les entreprises

près des gares de train afin d'augmenter la mixité des usages tout en profitant de la présence du train et de son achalandage.

Selon les prévisions, le nombre de personnes très âgées augmentera et la plupart ne pourront plus conduire leur voiture. Ils auront alors des besoins en mobilité différents, c'est-à-dire que la proximité des services deviendra un élément important pour leur qualité de vie. Cette offre de services accessibles à pied pourrait prendre place dans un développement de type *transit-oriented development* (TOD). Cette réalité s'applique aussi aux adolescents qui ne sont pas en âge de conduire et qui sont limités quant à leurs déplacements en raison des distances à parcourir en banlieue. D'ailleurs, Fischler indique que : « [...] la congestion routière, qui est souvent présentée comme une atteinte à la qualité de vie des automobilistes, n'est qu'un problème bénin comparé au manque de mobilité des aînés, des jeunes, des pauvres et des handicapés » (2002 : 47).

Aussi, la population de l'agglomération montréalaise durant la période 2001-2021 augmentera de 9%, mais le nombre de ménages, pour sa part, augmentera de 19% (MAMM, 2001 : 17). Puisque chaque ménage a besoin d'un logement, une gamme variée d'habitations devra être offerte et ces logements pourraient alors se construire près des gares de train afin de tirer profit de cette infrastructure de transport.

Finalement, un autre élément important de cette problématique concerne les temps de parcours des automobilistes par rapport aux usagers du transport en commun. Ainsi : « La durée moyenne des allers et retours en voiture dans la région de Montréal est d'environ 60 minutes. Mais deux tiers des automobilistes passent en fait moins de temps que cela dans leur voiture, alors que trois quarts des usagers des transports collectifs sont en route pendant plus d'une heure » (Fischler, 2002 : 47). Pour améliorer l'attractivité du transport en commun, il est primordial de mieux lier les lieux d'emplois et de résidence afin de concurrencer avantageusement la voiture.

Parmi les solutions visant à diminuer l'usage de l'automobile par la population, l'aménagement du territoire axé sur le transport en commun est une option intéressante car elle agit à la source du problème.

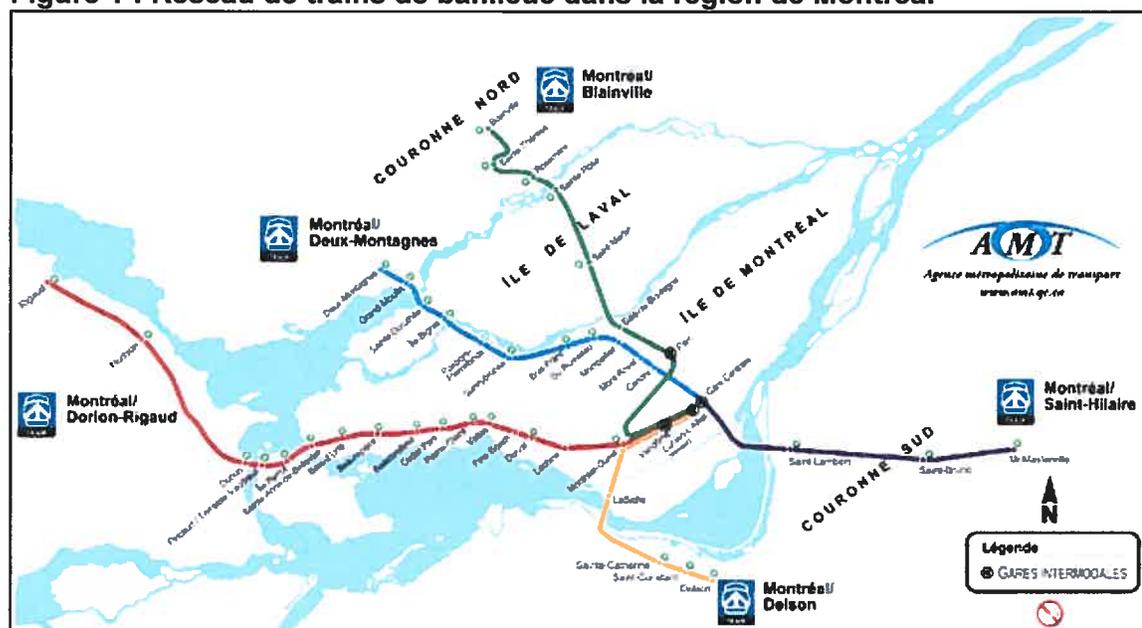
### 1.3 LA DESCRIPTION DU PROJET DE RECHERCHE

Le projet de recherche porte sur la question de la relation entre les trains de banlieue et l'aménagement du territoire et plus particulièrement des gares. Suite à la création de l'Agence métropolitaine de transport, le nombre de lignes de train de banlieue a été amplifié grâce à la présence d'axes ferroviaires permettant d'offrir des services de transports en commun efficaces aux résidents des banlieues (figure 1). Les résultats montrent que les automobilistes sont prêts à changer de mode de transport pour aller vers le train. D'ailleurs, l'achalandage des trains de banlieue, entre autres grâce à l'ajout de nouvelles lignes, a augmenté de 75,7% depuis 1996 (AMT, 2002b : 25). Plusieurs raisons expliquent cette popularité : confort, ponctualité, image moderne et rapidité. De plus, les stationnements incitatifs gratuits aux gares captent les automobiles avant leur arrivée au centre-ville et répondent aux besoins de la clientèle motorisée des banlieues. Ces stationnements sont une infrastructure importante pour faire la promotion du transport en commun. Malheureusement, dans bien des cas il s'agit des seuls aménagements réalisés près du quai d'embarquement, fonction qui n'exploite pas de façon optimale les possibilités du terrain. De plus, il est nécessaire de mentionner que le train de banlieue est une infrastructure coûteuse et financée à grand frais par le gouvernement à raison de près de trois dollars par trajet par passager selon le déficit d'exploitation (AMT, 2002c : 46).

Les cas de Stockholm, de Portland et de Toronto, qui seront décrits au chapitre 2, sont inspirants. Ces villes font des aménagements qui utilisent les transports en commun, c'est-à-dire les trains de banlieue et les systèmes légers sur rails, comme éléments structurants du développement. Il est donc légitime d'envisager de tels aménagements pour la région de Montréal afin de réduire la congestion routière et la pollution, de donner des alternatives aux automobilistes et d'augmenter la mobilité générale de la population.

Toutefois, le sujet est complexe et certaines questions ont déjà été traitées. Par exemple, le mémoire de Quirion (2000) traitait des trains de banlieue et de l'aménagement du territoire dans la région de Montréal. La conclusion de son étude indiquait que la présence de la ligne de train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes avait eu peu d'influence sur le développement résidentiel avoisinant les gares. Nous partons de ce constat en amenant un peu plus loin la problématique en nous interrogeant sur les éléments qui peuvent expliquer, sur le plan urbanistique, la faible utilisation des terrains adjacents aux gares de train. De plus, les possibilités d'implantation du concept du TOD seront analysées sur la ligne de train de banlieue Montréal/Blainville. Il est important de spécifier qu'il ne s'agit pas d'une étude visant à proposer des aménagements physiques pour les gares de la ligne choisie, mais bien à vérifier les éléments expliquant le faible intérêt pour ces terrains et d'évaluer les possibilités d'implantation du TOD le long de la ligne Montréal/Blainville.

**Figure 1 : Réseau de trains de banlieue dans la région de Montréal**



Source : Site Internet de l'AMT, 2002.

De façon plus spécifique, les objectifs de la recherche sont les suivants :

- Évaluer les éléments qui peuvent expliquer que les terrains adjacents aux gares de trains de banlieue de la région de Montréal ne soient davantage utilisés pour y accueillir de l'habitation, des commerces et des emplois;

- Évaluer les possibilités d'implantation du *transit-oriented development* sur une ligne de train de banlieue de la région de Montréal.

À partir de ces objectifs de recherche, deux questions de recherche qui touchent plusieurs aspects de l'implantation du *transit-oriented development*, une à portée régionale et l'autre à portée locale, ont été écrites.

1. Quels sont les éléments à introduire pour que les terrains situés près des gares de trains de banlieue soient développés selon les principes du *transit-oriented development*?
2. En prenant la ligne de train de banlieue Montréal/Blainville, quelles sont les possibilités d'implantation de quartiers intégrant les principes du *transit-oriented development* sur les terrains adjacents aux gares?

Certaines raisons expliquent le choix du train de banlieue Montréal/Blainville comme cas d'étude. Premièrement, la ligne se situe dans la couronne nord de la région montréalaise où les prédictions de croissance démographique sont les plus fortes (MTQ, 2000 : 11). En effet, c'est la couronne nord qui a connu la croissance la plus importante du nombre de ménages (81,5%) et de la population (57,4%) entre 1981 et 1996, suivie de Laval avec respectivement 45,3% et 23,1% (MAMM, 2001 : 43).

Deuxièmement, la motorisation est très forte dans les municipalités étudiées et il est commun qu'un ménage possède plus d'une voiture. L'implantation du TOD pourrait réduire sensiblement l'utilisation de l'automobile dans cette zone et ainsi augmenter le nombre d'usagers du transport en commun.

Troisièmement, le service est récent et sa popularité est grandissante. La ligne a été implantée en 1997 et l'expérience est considérée concluante par le gouvernement en automne 2000. La ligne devient alors permanente. Les données sur l'achalandage sont éloquentes : la clientèle est passée de 789 620 passagers annuels en 1998 à 1 715 700 en 2001, soit une augmentation de 117%. De plus, le nombre d'usagers quotidiens est

passé de 2 414 en 1998 à 4 255 en 2001. Ces données viennent confirmer l'attrait des citoyens envers ce mode de transport.

#### 1.4 LES STRATÉGIES DE COLLECTE DE DONNÉES

Cette section indique les différentes stratégies utilisées pour répondre aux deux questions ainsi que les chapitres correspondant aux éléments de réponse dans le mémoire.

##### **1.4.1 Les stratégies utilisées pour répondre à la question I**

La première question vise à identifier certains éléments qui peuvent expliquer le faible taux de développement près des gares de trains de banlieue. Tout d'abord, les banlieues et leur développement en Angleterre, en France et aux États-Unis seront étudiés. Ces éléments permettront de mieux comprendre les liens entre les transports et le type de développement, sujet qui fera l'objet du deuxième chapitre. De plus, les nouvelles approches en urbanisme permettront de connaître les préoccupations des aménagistes pour les prochaines années, en particulier en ce qui concerne les moyens de déplacement.

Le troisième chapitre exposera les conclusions d'études portant sur les impacts des transports ainsi que les expériences vécues dans trois villes qui ont appliqué le *transit-oriented development*. Le jumelage de ces deux informations éclairera les éléments mis en place par les autorités pour favoriser l'utilisation du transport en commun en lien avec le développement du territoire. Aussi, les tendances sur le plan des modes de transport utilisés, l'évolution démographique anticipée, les études de cas et les impacts notés dans la revue de littérature permettront d'évaluer l'influence sur les choix de transport des quartiers axés sur le TOD.

Pour sa part, le quatrième chapitre se concentrera sur la situation vécue à Montréal. Le développement de la région montréalaise et les prévisions pour les prochaines années, particulièrement sous l'angle des modes de déplacement, mettront en lumière les raisons de l'utilisation massive de la voiture. De plus, les orientations du MTQ, du

MAMM et de l'AMT, ainsi que des MRC Thérèse-De Blainville et Laval, montreront si l'utilisation des transports en commun est encouragée par des mesures concrètes ou simplement souhaitée.

Finalement, l'analyse de l'ensemble de ces informations amènera une meilleure compréhension à savoir si des ajustements sont jugés nécessaires pour favoriser l'implantation de quartiers complets aux abords des gares de trains.

#### **1.4.2 Les stratégies utilisées pour répondre à la question II**

La question II s'attarde à la ligne de train de banlieue Montréal/Blainville en regardant les possibilités d'implantation du *transit-oriented development* sur cette ligne. Pour répondre à cette question, deux éléments seront analysés. Tout d'abord, nous regarderons, dans le chapitre 5, l'historique de la ligne pour situer son développement et ses utilisations précédentes. Ensuite, chaque gare sera étudiée par rapport à son emplacement, à son utilisation du sol immédiate, à quelques données de l'enquête O-D de 1998 et de l'enquête à bord des trains faite par l'AMT en 2001. Finalement, une évaluation sommaire sera faite en ce qui concerne les possibilités offertes par les terrains adjacents relativement à l'implantation du *transit-oriented development*.

Le projet de développement résidentiel et commercial à la gare Sainte-Thérèse sera traité au chapitre 6. Afin de bien analyser le site, les caractéristiques de la municipalité de Sainte-Thérèse seront exposées. Ensuite, l'utilisation actuelle du sol sera analysée dans un rayon de 750 mètres de la gare et une carte l'illustrera. Cette distance est celle indiquée dans le Cadre d'aménagement comme limite de la zone d'influence des usagers piétons d'une infrastructure lourde de transport en commun. Ensuite, les intentions de la municipalité pour le projet du terrain visé et les étapes de développement du projet retenu par la municipalité seront expliquées. Finalement, le profil socio-économique des usagers de ces deux gares ainsi que les habitudes de déplacement seront décrites à partir de deux sources : l'enquête O-D de 1998 et l'enquête à bord du train Montréal/Blainville faite par l'AMT. La dernière section de ce chapitre sera une critique du projet proposé et des améliorations à apporter pour favoriser une meilleure utilisation des terrains.

Finalement, l'annexe porte sur les lois et les outils urbanistiques. Il sert de complément à l'information fournie dans le texte et approfondit certaines notions pour les personnes non familières avec ces notions reliées au domaine pratique de l'urbanisme.

### 1.5 CONCLUSION

Les stratégies utilisées dans le cadre de ce mémoire permettront d'apporter des réponses aux deux questions posées et contribueront à mieux maîtriser ce domaine de recherche. Le jumelage d'informations obtenues sur le terrain avec certaines données provenant de la littérature amènera des réponses aux questions de recherche faisant l'objet de ce présent mémoire. L'ensemble de ces informations fera ressortir les éléments qui manquent à Montréal pour favoriser une meilleure utilisation du sol aux abords des axes de transports en commun.

## **2. LES FORMES DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE**

---

### **2.1 INTRODUCTION**

Avec les débuts de l'industrialisation, la hausse importante du nombre d'habitants et la baisse de la mortalité, l'urbanisation s'est accélérée au XIX<sup>e</sup> siècle. Au départ, les ouvriers devaient habiter près de leur lieu de travail car ils s'y rendaient à pied. Avec l'arrivée des transports en commun de masse, la ville se déploie et s'étend en dehors des limites traditionnelles. Le train est le premier moyen de transport qui permet aux plus riches d'habiter à la campagne tout en se rendant quotidiennement dans la ville. Dès lors, le paysage urbain évolue, passant d'une concentration des activités dans la ville centre à des cellules de développement le long des voies ferrées. La banlieue prend la forme des réseaux de transport en commun, soit un développement tentaculaire et concentré près des gares. Par la suite, l'accessibilité de l'automobile à la classe moyenne vient changer totalement la dynamique des déplacements. La voiture, contrairement au train qui favorisait un développement concentré le long de l'axe de transport, permet une croissance complète du territoire et les naissances de banlieues se multiplient autour des grands centres urbains.

Ces banlieues axées sur la voiture présentent des avantages mais aussi des inconvénients. D'un côté, les prix abordables permettant d'accéder à la propriété, la densité plus faible et les aménagements réduisant la circulation ont favorisé un milieu approprié aux jeunes ménages. De l'autre côté, de nombreuses terres agricoles ont été perdues pour faire place au développement domiciliaire, l'étalement urbain et la faible densité ont favorisé l'utilisation abusive de la voiture, ce qui a entraîné une augmentation de la pollution atmosphérique et de la consommation énergétique. Le défi actuel de la banlieue est d'en faire un milieu de vie agréable pour tous les types de ménages qui répond aux grands principes du développement durable.

Dans ce deuxième chapitre, nous examinerons tout d'abord la banlieue en trois points : l'historique de la banlieue en Europe et en Amérique du Nord, les relations entre la forme de la banlieue et les modes de transport utilisés et les raisons de l'attrait de la banlieue étalée. Ensuite, il sera question des nouvelles approches en urbanisme : le *smart growth*, le nouvel urbanisme et le *transit-oriented development*.

## 2.2 LES BANLIEUES

À ses débuts, la banlieue était très dépendante de la ville centrale puisque la quasi-totalité des emplois s'y trouvaient. Aujourd'hui, la banlieue se transforme et devient de plus en plus indépendante par les services qu'elle offre et les nombreuses entreprises qui s'y sont installées. De plus, des développements de faible densité et monofonctionnels, deux caractéristiques souvent associées à l'étalement urbain et à la banlieue, se retrouvent dans certains quartiers du centre de l'île de Montréal. Où faut-il alors tracer la ligne entre la ville et la banlieue ? Nous essaierons de mieux comprendre les enjeux liés à la banlieue en regardant son évolution, son attrait et ses formes.

### **2.2.1 L'historique de la banlieue**

L'évolution de la banlieue et les raisons de son apparition sont des éléments essentiels à la compréhension des causes de son développement et de sa forme spatiale contemporaine. Les prochaines sections cerneront l'évolution de la banlieue depuis ses débuts en Angleterre, en France et aux États-Unis. Le développement de la région montréalaise sera décrit à la section 4.2.1.

#### 2.2.1.1 La naissance de la banlieue en Angleterre

La naissance de la banlieue en Angleterre s'explique par trois raisons principales : l'entassement des résidents relié à la croissance importante et très rapide de la ville qui ne pouvait se régler qu'en construisant de nouveaux logements à l'extérieur du périmètre d'urbanisation, le sentiment que la ville est un lieu insalubre et l'accessibilité des moyens de déplacement limitée aux mieux nantis.

Tout d'abord, la croissance rapide du nombre d'habitants à Londres oblige un développement de la première banlieue à l'extrémité de la ville vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Ainsi, les pauvres sont rejetés du centre et doivent s'installer à la périphérie de certaines villes anglaises. Londres devient : « [...] the first modern city to overcome the barriers to growth that kept the medieval and early modern cities in check. The modern suburb was a direct result of this unprecedented urban growth » (Fishman, 1987 : 19).

Ensuite, l'entassement des habitants dans la ville, en raison de la concentration du développement au centre, amène des conditions hygiéniques difficiles et la ville devient un lieu insalubre. Les commerçants de la classe moyenne habitent au-dessus de leur commerce avec leur famille puisque : « As late as the middle of the eighteenth century, it was taken for granted that "home" and "work" were virtually inseparable » (Fishman, 1987 : 5). Toutefois, l'insalubrité inquiète de plus en plus ces commerçants qui veulent changer cette situation.

Finalement, lorsque les bourgeois commencent à posséder leurs propres attelages et qu'ils comprennent qu'ils ne sont plus confinés à la ville, ils s'installent assez loin de celle-ci pour que leur famille, femme et enfants, ne soit pas atteinte par les vices et la déchéance du centre. Leurs aspirations sont comblées en allant habiter à la campagne. Ainsi, ils dépassent la zone de pauvreté pour s'installer avec leur famille sur les terres des nobles propriétaires. La ville se déploie alors grâce aux nouvelles banlieues riches. (Fishman, 1987 : 26 et 38)

Londres n'est pas la seule ville d'Angleterre à connaître une expansion importante. En effet, durant la décennie de 1835 à 1845, la ville de Manchester expérimente un développement des banlieues plus important que celui vécu à Londres de 1770 à 1870. Selon Fishman, Manchester passe d'une petite ville tranquille de 17 000 habitants en 1750, à une métropole de 70 000 citoyens en 1801 et de 303 000 en 1851 (1987 : 77). Cet expansion très rapide apporte les conditions idéales pour l'émergence de la banlieue : une classe moyenne fuyant un centre-ville bruyant, insalubre et dispendieux, qui recherchent des terrains vierges abordables à la périphérie. Les attelages privés et

les omnibus tirés par des chevaux permettent une expansion tout en gardant le lien économique essentiel aux nouveaux banlieusards. (Fishman, 1987 : 74-75)

Cette décision anglaise d'urbaniser la banlieue a trois grandes conséquences. La première concerne le fait de libérer le centre-ville de ses habitants en modifiant les appartements d'arrière-boutique en bureaux pour ainsi créer un centre-ville des affaires (CBD) inhabité qui se vide en fin de journée. La deuxième conséquence est que les ouvriers ont maintenant un accès difficile à la campagne puisque les nouveaux propriétaires clôturent leurs terres et empêchent l'accès aux ouvriers habitant la ville. La troisième est la disparition progressive de la cohabitation des classes sociales avec l'apparition des banlieues. Ainsi, une ségrégation sociale s'installe puisque les riches peuvent quitter la ville, tandis que les ouvriers ne peuvent accéder à la banlieue en raison des coûts des résidences et des transports. (Fishman, 1987 : 81-82)

#### 2.2.1.2 L'évolution de la banlieue dans la région parisienne<sup>1</sup>

L'urbanisation de la banlieue vécue en France diffère de celle qui prévalait en Angleterre même si les désirs au plan résidentiel sont les mêmes : isolation du noyau familial, séparation du lieu de travail et du lieu de résidence, ainsi que séparation des classes sociales. Ce dernier point s'explique par l'envie des bourgeois français d'éviter tout contact avec les classes inférieures et par la recherche d'un milieu de vie plus homogène socialement. Toutefois, la forme que prennent ces aspirations en France est à l'opposé de celles des Anglais. Fishman en décrit les caractéristiques :

[...] French middle class, who overwhelmingly preferred the form of housing the English most despised : an apartment in a large building located on a busy boulevard near the center of the city. In Paris it was the well-to-do who maintained their hold on the city, while industry and workers were pushed toward peripheral "suburbs" known primarily for their poverty and dreariness. (1987 : 106)

---

<sup>1</sup> Le propos n'étant pas ici de faire une description complète du développement des banlieues en France, seul le cas de la région parisienne sera traité puisqu'il s'agit de la ville la plus importante du pays et que les autres villes ont vécu le développement de leur banlieue sensiblement de la même façon.

Afin de créer dans un milieu de vie axé sur leurs propres exigences, un groupe de riches marchands bourgeois construisent un nouveau quartier à vocation résidentielle dans Paris appelée Chaussée d'Antin. Ainsi, les boutiques restent au centre-ville, près de la clientèle tandis que les résidences sont situées à proximité et procurent une certaine tranquillité à la famille. Les Français démontrent qu'ils préfèrent vivre dans un milieu urbain plutôt que de s'exiler en campagne comme le font leurs compatriotes anglais. (Fishman, 1987 : 108-110)

Les travaux d'Hausmann durant la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle ont permis d'assouvir, en partie, les désirs de la classe bourgeoise française émergente par la construction d'immeubles lui étant destinés. Hausmann croit que des grands travaux publics permettront de changer Paris, qu'ils seront un levier pour l'économie, en plus de moderniser la ville et de gagner la faveur du peuple. Deux grands principes, la modernisation et l'assainissement, guident les travaux d'Hausmann qu'il affecte à quatre domaines : la circulation, les équipements publics, les parcs urbains et les grandes infrastructures.

Les travaux reliés à la circulation et aux grandes avenues changent radicalement l'image de Paris. Ces travaux sont désignés comme étant les *percées haussmanniennes*. L'idée est simple : démolir une partie du bâti afin de permettre une meilleure circulation dans Paris. L'expropriation des vieux quartiers sur la largeur des voies et des nouvelles constructions est toutefois nécessaire. Les terrains libérés sont revendus et des immeubles prestigieux sont construits dans le but d'accommoder la classe bourgeoise montante et de donner une image de prestige à la cité. L'autre objectif important concerne la limitation des révoltes ouvrières en démolissant leurs quartiers. Ces destructions obligent les classes ouvrières à se replier en périphérie de Paris pour y ériger une banlieue pauvre. Les industries se voient infliger le même traitement, ce qui amène la formation de village d'ouvriers à côté des usines. (Castex, 1977 : 19 et Lucan, 1973 : 5)

Ainsi, les endroits choisis par la bourgeoisie comme milieu de vie sont à l'opposé de ceux de la riche classe anglaise. Il est donc possible d'affirmer que les débuts de

l'urbanisation en Île-de-France est en fait le déplacement des classes ouvrières et des usines vers des terrains situés à la périphérie de la ville. (Fishman, 1987 : 114-115)

### 2.2.1.3 La situation de la banlieue aux États-Unis

La banlieue s'est implantée rapidement aux États-Unis selon un modèle de faible densité. Déjà au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle à Philadelphie, les plus aisés de la classe moyenne commencent à aménager leurs résidences secondaires comme résidence principale puisque le train relie maintenant ces lieux et la ville centre. Les nouveaux développements présentent trois caractéristiques spécifiques à la banlieue américaine qui diffèrent de l'Angleterre et de la région parisienne : ségrégation des usages, ségrégation des classes sociales, moyens de transport différents. (Fishman, 1987 : 141-142)

L'exemple de la ville de Los Angeles montre l'influence des transports, en particulier l'automobile, sur l'émergence des banlieues à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup> siècle. Au début, un immense réseau de tramway permet aux travailleurs de Los Angeles de vivre loin de leur lieu de travail dans des développements de faible densité. Rapidement, ces compagnies ne font plus assez de profits en raison des longues distances et de la faible concentration de la population. Les coûts d'opération deviennent trop élevés pour le nombre restreint d'utilisateurs et les services sont abandonnés. La maison isolée est alors le modèle d'habitation privilégié dans l'ensemble de la municipalité et n'est plus confinée uniquement à la banlieue.

La voiture vient appuyer le développement de la maison individuelle en permettant des déplacements faciles et adaptés à la faible densité. Toutefois, cette popularité de la voiture provoque des problèmes de congestion énormes affectant le centre-ville dès 1924. Deux propositions sont envisagées afin d'améliorer la circulation. La première consiste à mettre en souterrain les lignes de train pour laisser le centre-ville intact en plus d'axer le développement le long des lignes de transport urbain. Pour sa part, la deuxième proposition privilégie la construction de nouvelles routes à six voies pour permettre de développer le territoire agricole adjacent. Cette dernière option est adoptée car la basse densité n'est pas compatible avec le transport en commun et les

citoyens sont réticents à changer leur mode de vie. La congestion du centre-ville encourage aussi le développement de basse densité car les entreprises commencent à se disperser. Fishman résume la situation : « To open the region for suburban development, the city created the world's largest mass transit system. When in the 1920s that system appeared to threaten the viability of the single family house, it was ruthlessly sacrificed and a massive automobile system put in its place » (1987 : 157).

À ce moment, l'automobile devient de plus en plus présente car elle est maintenant accessible à la classe moyenne. Évidemment, la création de systèmes performants de routes et d'autoroutes, pour Los Angeles comme pour les autres villes ayant connu un développement semblable, incite fortement l'utilisation de la voiture par les citoyens. De cette façon, tous les espaces sont maintenant constructibles et surtout atteignables. L'augmentation des terrains desservis par l'automobile permet aux entreprises de s'installer en dehors de la ville et d'ouvrir le territoire dans toutes les directions. Los Angeles a, en quelque sorte, inventé la congestion décentralisée (*decentralized congestion*). (Fishman, 1987 : 155-157)

Selon Palen, six raisons expliquent le boom immobilier connu dans les banlieues suite à la II<sup>e</sup> Guerre Mondiale aux États-Unis. Premièrement, la réalité démographique de l'après-guerre nécessite plusieurs nouveaux logements pour répondre au *baby boom*. Deuxièmement, les familles achètent en banlieue en raison de la disponibilité des maisons et des prix abordables. Troisièmement, les terrains disponibles pour la construction à la suite de la guerre sont tous situés en banlieue étant donné les périmètres d'urbanisation des municipalités presque totalement développés. Quatrièmement, Palen indique que c'est la plus importante libéralisation des prêts personnels pour l'achat de maisons. Au début, le programme offrant de faibles taux d'intérêts et sans paiement initial s'adresse aux vétérans de la guerre, mais il s'applique rapidement à tous les types de ménage. Cinquièmement, le gouvernement facilite la fuite de la ville vers la banlieue en finançant le système d'autoroutes. Finalement, plusieurs études américaines montrent que les Américains préfèrent en général les quartiers de basse densité composés de maisons unifamiliales sur grand terrain et ce, même s'ils sont sans enfants. (1995 : 58-62)

### 2.2.2 Les relations entre les formes de banlieue et les modes de transport utilisés

Les banlieues et les villes se sont développées en fonction des moyens de déplacement disponibles à l'époque. Ainsi, l'émergence des transports en commun de masse, puis l'apparition de la voiture, ont permis aux habitants de la ville de s'installer dans des lieux auparavant inaccessibles en raison de la distance à parcourir. Deux types de banlieue ont émergé de ces nouvelles réalités : la banlieue étalée et la banlieue compacte.

La banlieue étalée est généralement éloignée du centre-ville et est aménagée avec de la basse densité, ce qui rend la voiture nécessaire pour la quasi-totalité des déplacements. « Comme le note Yves Bussière, la banlieue n'aurait pas pu se développer sans l'automobile, mais elle fait aussi qu'une bonne partie de la population ne peut plus se déplacer sans automobile » (Fischler, 2002 : 25). D'ailleurs, dans ces zones, le transport en commun est généralement non viable financièrement puisque les grandes distances à parcourir et le peu de clients le rendent inefficace. Au départ, ces villes correspondaient souvent à des noyaux villageois. Les terres agricoles entourant ces villages ont été vendues en raison de la pression domiciliaire et de la spéculation foncière. Finalement, un nouveau centre-ville s'est érigé près des infrastructures de consommation et de services, comme le centre commercial par exemple.

Avec l'arrivée de l'automobile, les notions de temps et de distance ont changé. Comme le mentionne le Certu, une *proximité temporelle* s'est créée car la voiture permet de parcourir des distances autrefois impensables (2000 : 113). Les gens ont donc la possibilité d'aller s'établir toujours plus loin de la ville au profit de milieux moins compacts. De plus, les banlieues deviennent de plus en plus indépendantes par rapport à la ville centre puisqu'elles offrent des services et des emplois à ses citoyens.

Fishman a analysé une nouvelle forme de développement dans les banlieues qu'il nomme *technoburb* ou *techno-city*. Il décrit ces aménagements comme étant : « [...] a peripheral zone, perhaps as large as a county, that as emerged as a viable socioeconomic unit [...] the very existence of the decentralized city is made possible only through the advanced communications technology which has so completely

superseded the face-to-face contact of the traditional city » (1987 : 184). Cette ville nouvelle n'a pas de centre de haute densité et d'activités propre car les entreprises, les magasins et les habitations sont dispersés sur l'ensemble du territoire. Le parc et l'école de quartier deviennent les centres d'intérêt. Une caractéristique importante est que ce nouveau type de ville n'a pas de frontières propres car le développement se fait partout. De plus, contrairement à la banlieue, la technoburb ne se définit pas contre la ville ce qui élimine le concept propre de la banlieue et en fait une entité à part entière. (Fishman, 1987 : 185 et 190)

Le cadre d'aménagement de la région de Montréal note six étapes reliées au phénomène de l'expansion urbaine :

1. Les prix des résidences et des taxes foncières étant trop élevés dans la ville centrale, une première génération de ménages quitte pour s'établir dans la périphérie immédiate et pour devenir propriétaire d'une résidence;
2. Lorsque la population est suffisante, des commerces s'installent;
3. Les entreprises manufacturières ainsi que certains services se déplacent vers la périphérie pour profiter des avantages financiers et profiter de la main d'œuvre habitant à proximité;
4. Ce déplacement de population et d'entreprises amène des investissements commerciaux importants qui font des municipalités de cette zone un moteur de développement;
5. Avec les années, cette zone atteint une certaine maturité où des services, des emplois, des commerces et des résidences se retrouvent de façon équilibrée;
6. Cette offre complète aux citoyens justifie des coûts fonciers et des taxes plus élevés. C'est alors qu'une seconde génération de ménages s'installe dans des zones non encore développées en périphérie de la première banlieue pour retrouver les mêmes avantages que la première génération de ménages. (MAMM, 2001 : 22)

Une question entière demeure toutefois : quelle est la différence entre la banlieue, l'étalement urbain et l'expansion urbaine? Selon Fischler, l'expansion urbaine est la croissance de la banlieue, tandis que l'étalement urbain est une croissance principalement caractérisée par une faible densité (2002 : 52). Pour sa part, la banlieue représente un développement fait à l'extérieur de la ville centrale. La limite entre la ville et la banlieue peut évoluer avec les années. Par exemple, l'ancien territoire de la ville de Longueuil était une banlieue de Montréal grâce au pont Jacques-Cartier qui permettait une liaison directe. Maintenant, elle offre une gamme diversifiée de services à ces citoyens et est considérée par le MAMM comme faisant partie du centre de

l'agglomération (2001 : carte 11). Ainsi, certaines parties de la banlieue se sont diversifiées et ne peuvent plus être considérées seulement comme un territoire de faible densité. Finalement, certains indicateurs sont utilisés pour mesurer l'étalement urbain :

- le changement absolu de la superficie;
- le rapport entre l'expansion géographique et l'augmentation de la population;
- le taux d'urbanisation;
- le changement de la densité moyenne de population;
- le changement de la distribution spatiale par population (par zone géographique);
- le changement de la distribution spatiale des emplois et de la population (par zone);
- le changement de la part relative des divers modes de transport;
- le changement de la durée moyenne des déplacements pendulaires;
- le changement du nombre moyen de kilomètres parcourus en voiture (Fischler, 2002 : 54-55).

L'ensemble de ces indicateurs permet d'avoir une image globale de l'étalement urbain qu'une région connaît.

Le développement étalé de la banlieue peut amener certaines conséquences, principalement sur l'environnement. Premièrement, l'urbanisation entraîne souvent une perte de terres agricoles et de milieux naturels. Il semble que la région métropolitaine de recensement de Montréal (RMRM) a perdu près de 27 000 hectares de terres agricoles (cultivées et non cultivées) faisant partie de la zone agricole décrétée entre 1981 et 1996, et la part du territoire agricole est passée de 60,5% à 53,8% durant la même période. La situation n'est pas plus reluisante du côté des espaces naturels. En effet, un peu plus de 13 300 hectares de couvert végétal ont disparu de 1986 à 1994. De plus, les berges des cours d'eau sont de plus en plus inaccessibles en raison de la privatisation de ces espaces. (MAMM, 2001 : 48-49)

Deuxièmement, l'utilisation abusive de l'automobile fait augmenter la pollution atmosphérique. La consommation d'essence par les véhicules personnels génère 45% de la pollution de l'air et celle des camions 40%<sup>2</sup>. « En moyenne, une automobile

---

<sup>2</sup> Données présentées par Rémi Haf lors de la quatrième rencontre de la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-sud tenue le 5 juin 2001.

circulant au Québec produit annuellement 5 tonnes de GES, soit 3,5 fois son propre poids » (MAMM, 2001 : 56). Selon Environnement Canada, plusieurs impacts sont à prévoir conséquemment à l'augmentation des gaz à effet de serre dans les régions urbaines causés en grande partie par l'utilisation de l'automobile :

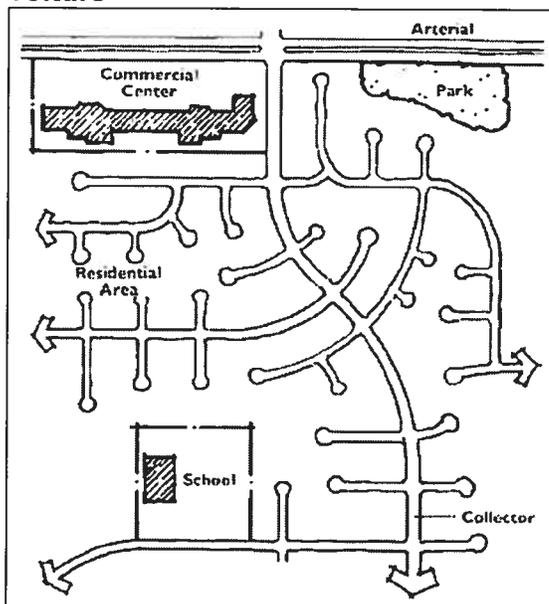
- Un plus grand nombre de problèmes de santé dus au stress provoqué par la chaleur, à la pollution et à la propagation de nouvelles maladies contagieuses;
- La réduction de la capacité de cultiver la terre et peut-être la nécessité de modifier à grands frais des méthodes agricoles;
- Des sécheresses plus longues et plus fréquentes dans certaines régions; de graves inondations dans d'autres;
- Des dangers qui menaceront les populations de poissons, de sauvagines et d'autres animaux;
- Une fréquence accrue des feux de forêts et des phénomènes météorologiques violents comme les orages et les tornades. (Veilleux, 1999 : 32)

Troisièmement, l'entreposage des véhicules demande un espace dont l'offre est très souvent supérieure à la demande puisque chaque nouvelle voiture sur les routes demande de six à sept espaces de stationnement (Nelessen, 1994). De plus, ces aménagements diminuent l'accès aux services pour les non-automobilistes qui deviennent de plus en plus marginalisés et oubliés dans la planification. Finalement, la voiture provoque des pertes importantes de temps et de productivité pour les travailleurs et les entreprises. Il est donc nécessaire de mieux lier les lieux de résidence aux lieux d'emplois.

Au niveau des avantages de la banlieue étalée, son urbanisation durant les années soixante a permis à plusieurs ménages d'accéder à la propriété, ce qui n'aurait pas été possible autrement. Les jeunes familles y ont trouvé un cadre de vie tranquille et sécurisant pour les enfants. La voiture, même si elle devient un moyen de transport essentiel, déplace facilement les membres de la famille et permet de s'éloigner des activités du centre-ville. L'étalement est acceptable dans la mesure où les ménages désirent habiter des lieux calmes, posséder des maisons à prix abordable et que les gouvernements ne cherchent pas à contrer ce phénomène. Finalement, plusieurs ménages se sont tournés vers la banlieue car la ville centrale ne leur offrait pas ce qu'il recherchait.

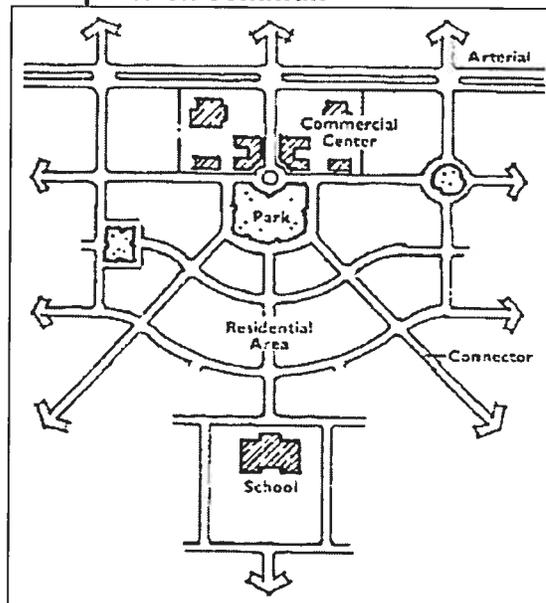
Pour sa part, la banlieue compacte ne présente pas le même schème de développement que la banlieue étalée (figures 2 et 3), même s'il s'agit d'une extension de la ville sur le territoire. La banlieue compacte doit son développement principalement grâce à l'arrivée des transports en commun, en particulier les trains puisqu'on peut alors y voir des tentacules de développement le long des voies ferrées. L'exode rural et le recul de la mortalité sont deux raisons qui expliquent l'urbanisation rapide des villes européennes et nord-américaines. Le besoin d'agrandir la ville pour améliorer les conditions de vie s'est alors manifesté. Cette expansion urbaine nécessite des moyens de transport plus rapides que la marche afin de transporter les travailleurs de leur logement vers l'usine. Les citoyens s'installent donc en périphérie le long des lignes de transport en commun car les loyers sont moins chers que dans la ville et qu'ils peuvent se rendre rapidement au travail. La banlieue prend cette fois la forme des réseaux de transport en commun, soit un développement tentaculaire et concentré près des gares. La densité est plus forte que dans les banlieues axées sur la voiture. (Beaucire, 1996 : 6-7)

**Figure 2 : Aménagements axés sur la voiture**



Source : Envision UTAH, 2002 : 19.

**Figure 3 : Aménagements axés sur les transports en commun**



Source : Envision UTAH, 2002 : 19.

La plupart des villages issus de l'arrivée des chemins de fer se sont développés selon ce principe. Cette forme d'aménagement permet d'allier la tranquillité et la sécurité de la

banlieue pour les ménages avec enfants, tout en permettant l'accès aux lieux de travail et de services situés dans la ville centre en transport en commun. Les densités y sont plus fortes ce qui permet de préserver une plus grande partie des milieux agricoles et naturels et de favoriser les moyens de transport alternatifs à l'automobile.

Selon une étude du Groupe de travail sur les transports du MAMM, il est nettement plus avantageux qu'un ménage s'installe près d'une infrastructure lourde de transport en commun. Les résultats de leur recherche portant sur le métro sont éloquentes :

- 1 050 déplacements par automobile en moins;
- une réduction de 15 000 kilomètres du kilométrage urbain;
- ce qui est l'équivalent du retrait complet d'une automobile, en l'occurrence, le second véhicule du ménage;
- une réduction des GES de l'ordre de 6 000 kilogrammes;
- 625 déplacements supplémentaires par transport en commun;
- 425 déplacements supplémentaires à pied ou à vélo. (MAMM, 2001 : 59)

Une seconde étude indique que plus les gens habitent près des infrastructures lourdes de transport en commun, plus ils l'utiliseront (tableau 1). Ainsi, le transport en commun, la marche et le vélo comptent pour 75% des modes de déplacement lorsque les citoyens ont un accès direct au métro. À l'inverse, lorsque les résidents doivent effectuer un long trajet en autobus pour se rendre au métro, la voiture devient le moyen de déplacement dans 90% des cas.

Cependant, on ne peut prétendre que les résidents adopteront le profil indiqué au tableau 1. Par exemple, dans les quartiers centraux, malgré les services complets offerts par les transports urbains, les déplacements en voiture tendent à augmenter et ceux en transport en commun à diminuer. Dans l'arrondissement Plateau Mont-Royal, selon l'enquête O-D, l'utilisation des transports en commun<sup>3</sup> est passée de 29,7% en 1993 à 22,9% en 1998 et ce, malgré la bonne desserte.

De plus, il ne faut pas oublier que le train de banlieue est une infrastructure organisée différemment du métro et qu'il est difficile de prédire les mêmes résultats pour des aménagements axés sur le train de banlieue. Toutefois, si des améliorations sont

---

<sup>3</sup> Tous motifs confondus sauf retour, bimodal inclus.

apportées pour améliorer le réseau des chemins de fer et mieux lier les lieux de résidence, d'emplois, de services et de loisirs, il serait réaliste de penser que l'on peut modifier positivement les habitudes de déplacement mais dans quelle mesure?

**Tableau 1 : Distribution modale attendue selon la distance entre les lieux de résidence et les stations de métro**

<b>Distance entre le lieu de résidence et la station de métro</b>	<b>Automobile</b>	<b>Transport collectif</b>	<b>Marche et vélo</b>
Distance nulle (accès direct au métro)	25%	50%	25%
Jusqu'à 200 mètres d'une station	35%	35%	30%
Entre 200 et 600 mètres d'une station	55%	25%	20%
Nécessité de prendre l'automobile	80%	10%	10%
Long trajet en autobus	90%	2%	8%

Source : MAMM, 2001 : 29.

Les aménagements faits aux gares de train de banlieue doivent reprendre les caractéristiques attribuées à la banlieue compacte afin de maximiser l'espace tout en offrant une excellente qualité de vie à ses résidents.

### **2.2.3 Les raisons de l'attrait de la banlieue étalée**

L'attrait des jeunes ménages envers la banlieue est relié aux avantages qu'ils y retrouvent pour élever leurs enfants. Tout d'abord, les logements sont mieux adaptés aux besoins des familles, par exemple une cour arrière permet aux enfants d'y jouer sans danger. Ces habitations sont aussi plus spacieuses et les taxes moins élevées que dans la ville centrale. La sécurité et la tranquillité retrouvées dans les banlieues, dues à une faible circulation automobile, sont deux facteurs importants dans le choix du lieu de résidence. Les ménages sont prêts à faire des compromis (temps de déplacement vers le travail plus long, achat d'une deuxième voiture, etc.) pour accéder à la propriété. De plus, un autre élément peut inciter les ménages à s'établir en banlieue : ils ont été élevés dans ce milieu de vie. Ayant déjà un sentiment d'appartenance à la banlieue, ils voudront offrir le même type d'environnement à leurs enfants. (Quirion, 2000 : 49-51)

Les déplacements en automobile, par le bruit et la pollution qu'ils provoquent, sont un des facteurs qui a le plus d'impacts sur les résidents d'un quartier. Lorsque les

automobilistes n'habitent pas la zone dans laquelle ils circulent, ils sont considérés comme dérangeants. Dans les couronnes nord et sud, seulement 10% des déplacements sont faits par des non-résidents comparativement à 89% au centre-ville de Montréal. La solution la plus susceptible d'améliorer l'image des quartiers centraux est de limiter la circulation automobile et d'augmenter la part du transport en commun, de la marche et du vélo. Pour l'instant toutefois, la banlieue demeure l'endroit préféré par les ménages avec enfants. (MAMM, 2001 : 58-59)

Les ménages qui s'installent en banlieue oublient souvent de calculer les frais de déplacement comme une dépense importante de leur budget. Or, la plupart de ces ménages devront assumer les coûts de deux voitures, ce qui représente environ 7 000\$ par année par automobile (CAA, 2002). Les coûts peuvent toutefois augmenter selon le nombre de kilomètres parcourus par année. Ainsi, malgré les faibles coûts du logement, les frais de déplacement font augmenter les dépenses du ménage.

**Tableau 2 : Facteurs expliquant le choix de la banlieue par les ménages**

<b>Échelle régionale :</b>	<b>Échelle locale :</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualité de vie, sécurité;</li> <li>• Fiscalité, gestion municipale;</li> <li>• Accès au travail;</li> <li>• Accès aux services publics;</li> <li>• Accès aux commerces régionaux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Type et prix du logement;</li> <li>• Taille du terrain, densité du quartier;</li> <li>• Espaces verts et récréatifs;</li> <li>• Services, commerces de proximité;</li> <li>• Population du voisinage.</li> </ul>

Source : Fischler, 2002 : 30.

Fischler avance d'autres raisons qui expliquent les choix qui s'offrent aux ménages contemporains. La criminalité, la pollution, la promiscuité, l'instabilité des valeurs morales, la présence de races différentes et d'enfants plus pauvres sont des éléments que les parents essaient d'éviter en s'installant en banlieue afin de mieux contrôler la socialisation de leurs enfants. Il faut aussi mentionner que plus les ménages ont des revenus élevés, plus ils ont de choix quant à leur lieu de résidence : prix de la résidence, coût des déplacements, écoles privées, etc. Les facteurs expliquant le choix de la banlieue par les ménages se regroupent en deux catégories, comme présenté dans le tableau 2. La banlieue semble offrir un meilleur choix de logements pour satisfaire les besoins des ménages et la publicité est faite en ce sens. De plus, les

promoteurs offrent, à quelques exceptions près, seulement ce type de résidence et les bailleurs de fonds les appuient en finançant ce type de projet. (Fischler, 2002 : 29-31)

La banlieue n'est pas choisie uniquement par les ménages : les entreprises s'y installent de plus en plus. Une des explications est le fait que les entreprises désirent être près de leurs employés. Mais il y a aussi et surtout l'accès autoroutier aisé, le prix du terrain et la visibilité de l'entreprise. Tous ces facteurs font en sorte que certaines industries, particulièrement celles nécessitant le transport de marchandises par camion, trouvent plus avantageux de s'installer en banlieue. Pour leur part, la plupart des entreprises de services demeurent au centre-ville. (Fischler, 2002 : 32-33)

Toutefois, ce déplacement des activités industrielles est problématique pour les employés à faible revenu qui doivent dépenser une part de plus en plus importante pour se déplacer et pour les entreprises qui ont de la difficulté à combler certains emplois. Cette situation est plus visible aux États-Unis où les entreprises ont massivement quitté les villes centrales pour aller en banlieue. De nouvelles approches émergent dans le but de mieux aménager le territoire en combinant les avantages de la ville et de la banlieue. Elles seront décrites à la prochaine section.

## 2.3 LES NOUVELLES APPROCHES EN URBANISME

Cette section expose les nouvelles approches en urbanisme dans le but de connaître les moyens de l'appliquer aux développements futurs de la région de Montréal. Trois approches seront décrites : le *smart growth*, le nouvel urbanisme et le *transit-oriented development*.

### **2.3.1 Le *smart growth***

Provenant des États-Unis, le *smart growth*, qui a une portée de planification à la fois locale et régionale, apporte une alternative aux aménagements traditionnels de banlieue dominés par un développement étalé, non planifié et aménagé pour la voiture. L'objectif premier est de diminuer l'utilisation des ressources et d'amener plus d'équité au niveau social par une approche axée sur la consolidation des tissus urbains plutôt que sur la création de nouveaux espaces. De plus, le développement n'est pas réprimé

mais les formes utilisées pour le faire se différencient des anciens modèles puisqu'elles sont plus respectueuses de l'environnement et qu'elles conservent les espaces agricoles et naturels tout en favorisant l'utilisation des modes de transports alternatifs. (Lewis et *al.*, 2002 : 22)

Le *National Association of Home Builders* (NAHB) a identifié cinq actions clés associées au *smart growth* :

- Planifier le développement économique de façon claire et structurée;
- Établir un plan sur un long terme pour chaque territoire en prévoyant toutes les fonctions et en laissant des terrains libres pour les prochaines années;
- Éliminer les interdictions dans les règlements urbanistiques afin de favoriser l'introduction de nouvelles techniques de construction en hauteur et de consolidation du territoire;
- Atteindre un équilibre dans les usages afin d'améliorer la qualité de vie des résidents; assurer un développement respectant les différentes activités (1999 : 3).

Un des buts du *smart growth* est de mieux utiliser les terres de façon à conserver les zones sensibles et les espaces naturels.

Les outils du *smart growth* sont nombreux (tableau 3) mais ressemblent à ceux utilisés par le nouvel urbanisme et le *transit-oriented development* (TOD). Il faut toutefois ajouter à cette liste le périmètre d'urbanisation. Il s'agit d'une limite qui fait la démarcation entre la campagne et le milieu urbain. En d'autres termes, il permet de mieux gérer et de mieux planifier le développement dans un espace urbain délimité. Toutefois, il est possible que cette barrière ait des effets pervers : développement du territoire au-delà de la ceinture de verdure, hausse du coût des logements et des terrains. (Lewis et *al.*, 2001 : 22-23).

À Portland, les autorités ont décidé de mettre en place un périmètre d'urbanisation afin d'atteindre trois objectifs : planifier et promouvoir une forme urbaine compacte, améliorer l'efficacité des installations publiques et des services et préserver les terres agricoles et les milieux naturels à l'extérieur du périmètre. Cette mesure amène une planification à plus long terme puisque les terrains doivent être bien gérés pour accommoder toutes les activités de la région et celles des générations futures. Dans la région de Portland, chaque communauté doit prévoir des terres constructibles pour les

vingt prochaines années. De plus, le plan est révisé à tous les cinq ans afin d'incorporer les nouvelles réalités socio-économiques. (*Oregon Department of Land Conservation and Development*, 1999 : 9)

**Tableau 3 : Principaux outils utilisés par le *smart growth***

THÈMES	MESURES
<b>Gestion de l'urbanisation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Orienter la croissance vers les quartiers anciens;</li> <li>• Mettre en place une forme plus compacte;</li> <li>• Préserver et mettre en valeur les espaces agricoles et naturels importants pour l'environnement.</li> </ul>
<b>Secteurs centraux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réutiliser les bâtiments et les terrains abandonnés;</li> <li>• Mettre en valeur les bâtiments anciens (patrimoniaux et autres).</li> </ul>
<b>Périphéries</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Restreindre les aménagements d'importance sur les terres agricoles.</li> </ul>
<b>Aménagement urbain</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser la mixité des fonctions;</li> <li>• Diversifier l'offre résidentielle (typologie et prix de logements);</li> <li>• Développer les services de proximité à distance de marche (environ 500 mètres).</li> </ul>
<b>Transports</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fournir une diversité de modes de transports;</li> <li>• Restreindre l'utilisation de l'automobile;</li> <li>• Favoriser des aménagements où la marche est possible.</li> </ul>
<b>Processus décisionnel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rendre le processus décisionnel plus apparent;</li> <li>• Favoriser la participation des citoyens et des partenaires aux décisions.</li> </ul>

Source : Lewis et al., 2001 : 23.

Le *smart growth* ne favorise pas un profil de développement du territoire plutôt qu'un autre : chaque communauté adapte sa vision d'aménagement selon ses réalités physiques et son profil urbanistique (règlements et type d'utilisation du sol). Au niveau des transports, ce concept encourage une utilisation de la marche et du vélo pour les déplacements de proximité. De plus, la mixité des usages permet de diminuer les distances à parcourir et d'éliminer la plupart des déplacements en automobile pour accéder aux services et aux emplois. Certaines grandes entreprises commencent à prendre en compte les bénéfices du *smart growth* pour leurs employés, c'est-à-dire la qualité de l'environnement physique et les services de transport en commun. Par exemple, la compagnie BellSouth à Atlanta aux États-Unis a décidé de consolider ses employés dans trois bâtiments situés à côté du système de transport en commun de la ville afin de faciliter les déplacements. Auparavant, l'entreprise était située dans un parc industriel de banlieue mais les problèmes de congestion l'ont décidée à déménager.

Finalement, la planification des territoires permet d'offrir des espaces naturels à proximité des résidences des citoyens, et cette amélioration augmente leur attractivité ainsi que la valeur des logements. (*Urban Land Institute, 1999 : 12-19*)

### 2.3.2 Le nouvel urbanisme

Cette conception de l'urbanisme, originalement appelée *new urbanism*, provient de la côte est américaine. Selon un article paru dans la revue *Urbanisme*, le nouvel urbanisme : « [...] désigne un mouvement à tendance conservatrice, prônant le concept du *village*, dont l'échelle et la qualité d'environnement favorisent des relations de bon voisinage, dans une ambiance pittoresque, pseudo-victorienne, géorgienne ou coloniale » (Wakeman, 1999 : 83). Toujours selon le même article, cette philosophie a vu le jour à la fin des années 1980 pour réagir contre les pratiques de construction des banlieues sans âme. Ses acteurs croient que la solution à ce problème contemporain réside dans le développement de l'esprit communautaire et de l'enracinement des habitants.

Le nouvel urbanisme recherche une atmosphère, qui ressemble un peu au village du XIX<sup>e</sup> siècle aux États-Unis, et une architecture pittoresque. La plupart des aménagements favorisent les conversations entre voisins et les déplacements des piétons par la construction de trottoirs et de balcons. La voiture est acceptée dans ce milieu mais ne domine pas l'environnement de vie des citoyens. La densification, l'utilisation des transports publics, la priorité aux piétons, l'unité du lieu, le sentiment de sécurité et d'intimité sont des principes prônés dans ce courant d'urbanisme (tableau 4). (Wakeman, 1999 : 83-85)

Comme le mentionne Bressi, les designers et les planificateurs doivent tenir compte des intérêts publics avant les intérêts privés. Il ajoute que les designers du nouvel urbanisme prônent aussi les principes suivants :

- The center of each neighborhood should be defined by public space and activated by locally oriented civic and commercial facilities;
- Each neighborhood should accommodate a range of household types and land uses;
- Cars should be kept in perspective;

- Architecture should respond to the surrounding fabric of building and spaces and to local traditions. (Bressi, 1992 : 30)

**Tableau 4 : Principales règles du nouvel urbanisme**

<b>THÈMES</b>	<b>MESURES</b>
<b>Quartiers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménager les quartiers à échelle humaine</li> </ul>
<b>Équipements et services</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Localiser les équipements à distance de marche de 5 minutes (environ 500 mètres) de la limite du quartier;</li> <li>• Réserver les localisations de choix aux bâtiments civiques.</li> </ul>
<b>Densité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévoir une densité d'environ 5 ou 6 unités résidentielles/acre, avec des lots généralement plus petits que ceux que l'on trouve en banlieue et des bâtiments de deux étages ou plus (plutôt qu'un seul étage), sans pour autant dépasser l'échelle humaine.</li> </ul>
<b>Mixité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévoir une mixité des fonctions et des usages (résidences, commerces, bureaux, industries, etc.);</li> <li>• Prévoir une mixité de types de logements (détachés, semi-détachés, appartements, etc.), pour convenir à une population variée.</li> </ul>
<b>Design</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'espace et le caractère du lieu sont définis par le design et l'échelle (rues plus importantes/bâtiments plus importants).</li> <li>• Établir des normes de design pour assurer une cohérence à l'ensemble (permettant de maintenir les valeurs foncières) et pour amener les résidents à s'approprier l'espace.</li> </ul>
<b>Centralité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménager les quartiers autour de véritables noyaux d'activités (commerces, bureaux et services).</li> </ul>
<b>Transport</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire la dépendance à l'égard de l'automobile : infrastructures de transport en commun et commerces et services à distance de marche des résidences;</li> <li>• Prévoir une grille de rues qui offre plusieurs trajets pour se rendre d'un point à un autre et pour éviter la monotonie.</li> </ul>
<b>Espaces publics</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménager les espaces publics, pour encourager l'interaction entre les résidents et créer un sentiment d'appartenance.</li> </ul>

Source : Lewis et al., 2002 : 26.

Un autre élément important du nouvel urbanisme, est la place accordée aux espaces verts, aux espaces publics et aux parcs. Des arbres bordant les rues étroites donneront un sentiment d'appartenance aux piétons. D'ailleurs, les planificateurs prévoient des distances de cinq minutes de marche des services. Plusieurs voisinages ayant des services sont planifiés pour former par la suite une ville. (Bressi, 1992 : 31-32)

Cette philosophie a été développée plus particulièrement par Duany et Plater-Zyberk. Ces architectes ont repris le principe des communautés traditionnelles et travaillent à une petite échelle, plutôt qu'au niveau de la planification régionale. Ils ont d'ailleurs

conçu le plan de la ville de Seaside en Floride, l'un des premiers exemples, qui a servi de toile de fond au film *Truman Show*. Avec les années, le modèle a évolué et d'autres quartiers ont été construits, comme par exemple Kentlands ou Georgetown.

Néanmoins, le nouvel urbanisme n'est pas la panacée à tous les problèmes urbains. D'ailleurs, certains aménageurs sont particulièrement critiques envers ce type de développement, considérant que ce concept reste fidèle : « [...] aux idéaux qui ont présidé à la création des banlieues américaines : parvenir à l'homogénéité sociale et au libre accès à l'espace » (Wakeman, 1999 :85). Malgré les principes de développement durable prônés par le nouvel urbanisme, les mesures de mise en place du transport en commun ne sont pas très explicites. La mixité des usages et des populations est peu présente en raison des coûts élevés associés à ce type de développement. Le nouvel urbanisme apporte *certaines* idées pour améliorer l'environnement physique urbain au niveau local mais des améliorations doivent être apportées.

### **2.3.3 Le *transit-oriented development***

Sur la côte ouest, un deuxième groupe a développé une philosophie qui conçoit des quartiers en utilisant les arrêts d'infrastructure lourde de transport en commun, en particulier les trains et les systèmes légers sur rails, comme lieu central. Peter Calthorpe est l'une des figures importantes du *transit-oriented development*, qui peut se traduire comme étant le développement axé sur les transports en commun, en mettant de l'avant l'idée que l'implantation d'infrastructures de transport en commun efficaces et à distance de marche des citoyens vont les inciter à les utiliser (Bressi, 1992 : 31).

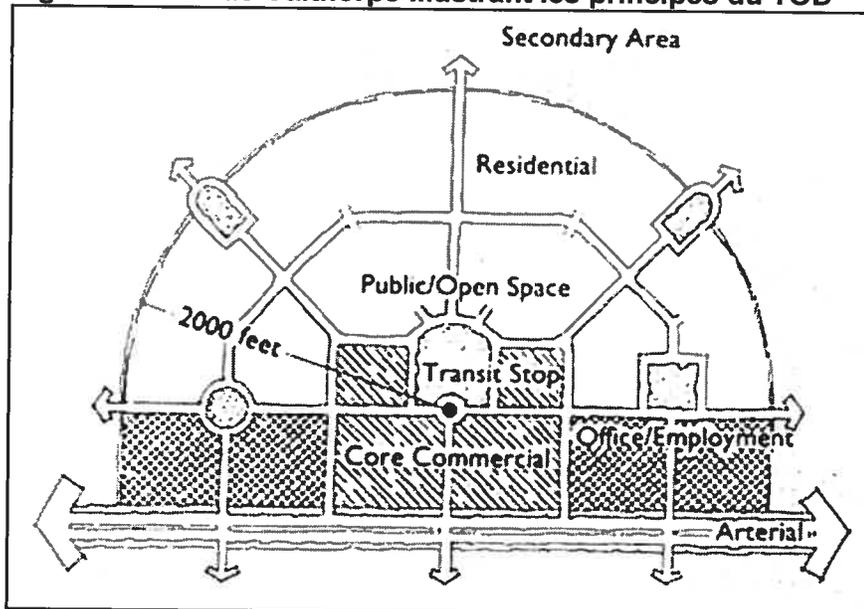
Calthorpe, dans son livre *The Next Metropolis*, décrit le concept de TOD qui est fondé sur des principes simples : des habitations de moyenne à haute densité, des lieux publics, des espaces à bureaux, des commerces et des services, qui sont concentrés à un point stratégique sur la ligne de transport en commun. Pour arriver à des développements de ce type dans les banlieues traditionnelles, il propose de planifier des aménagements plus denses associés aux transports urbains, de remplacer les zones à un seul usage par de la mixité, de mettre l'accent sur les piétons, et de construire des quartiers orientés sur l'humain et le domaine public plutôt que sur l'auto

et le domaine privé. Les propositions amenées par Calthorpe permettent d'augmenter le nombre potentiel d'utilisateurs des transports en commun et ainsi d'améliorer les services offerts. (Calthorpe, 1993 : 41-43)

Pour leur part, Newman et Kenworthy mentionnent que les quartiers développés autour des gares sont généralement axés sur le piéton et que les noyaux urbains sont situés à intervalles réguliers sur la ligne de train, ce qui amène une utilisation plus sensée de la voiture. De plus, ils indiquent dans leur livre *Sustainability and cities* (1999) les impacts d'un bon système de transport en commun sur les habitudes des citoyens. Le premier point mentionne que si le transport en commun devient disponible, les industries et les citoyens vont s'ajuster en s'installant près des lignes de transport et les temps de déplacement diminueront. Le deuxième élément concerne le fait que les utilisateurs du transport urbain combineront plusieurs déplacements en un seul plutôt que d'en faire plusieurs. Le troisième point fait la remarque que les ménages qui se tournent vers les transports collectifs n'ont besoin que d'une voiture, ce qui diminue les déplacements en automobile et les frais associés à la possession d'un véhicule. Finalement, le fait de marcher de la maison à la station de train influencera le style de vie et la santé des citoyens. (1999 : 29 et 87)

Un des éléments importants du concept est l'aménagement d'un environnement où la marche et le vélo sont encouragés ainsi que le transport en commun. La gare sert de point central et les fonctions s'étalent selon un demi-cercle avec un rayon maximal de 2000 pieds du centre (610 mètres) (figure 4). Un autre élément essentiel est l'emphase mise sur une planification à l'échelle régionale plutôt qu'un aménagement concentré à un endroit. Cette planification permet d'éliminer les risques de voir un développement désordonné à travers le territoire qui ne tient pas compte des infrastructures de transport en commun. (Bressi, 1992 : 31)

Figure 4 : Plan de Calthorpe illustrant les principes du TOD



Source : Calthorpe, 1993.

Tableau 5 : Principales règles d'aménagement reliées au *transit-oriented development*

THÈMES	MESURES
<b>Mixité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La mixité est essentielle. Elle variera en fonction des quartiers, et de la fonction du centre. Selon Calthorpe, la répartition idéale serait la suivantes : entre 10% et 15% pour les usages publics, entre 10% et 40% pour les activités productives (bureaux, commerces, etc.) et entre 50% et 80% pour le logement.</li> </ul>
<b>Densité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il faut augmenter la densité, à la fois sur les lieux d'origine (résidences) et sur les lieux de destination (emplois);</li> <li>Il faut également augmenter le nombre d'emplois dans les pôles.</li> </ul>
<b>Desserte en transport collectif</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les activités doivent se retrouver à une distance de marche d'environ 5 minutes (500 mètres) d'une station de transport collectif. La distance peut être augmentée à 1000 mètres, lorsque l'expérience de marche est agréable pour le piéton; au-delà, la tentation de se servir de la voiture augmente.</li> </ul>

Source : Lewis et al., 2002 : 29.

Chaque communauté présente des principes du TOD : une mixité résidentielle et des usages, une densité des fonctions qui se regroupent autour d'un élément de transport en commun (tableau 5). Selon le plan de développement défini par Calthorpe, la zone près de la station sert aux activités à caractère public (magasins, restaurants, services de santé). La deuxième zone regroupe des habitations de type duplex, triplex, maisons

de ville et maisons unifamiliales permettant à une diversité de clientèle d'y habiter. Finalement, la troisième zone est occupée par des maisons unifamiliales et des industries nécessitant de larges espaces, mais avec une densité assez forte pour soutenir le transport en commun. L'ensemble du territoire forme un demi-cercle ou un cercle, ce qui permet aux piétons de se rendre rapidement au centre de la ville ou dans les autres secteurs car les liens entre les différentes activités sont plus directs que dans un quartier formé de rues en quadrilatère. (Bressi, 1992 : 31-32)

Pour résumer le concept de TOD, Calthorpe indique sept principes ou intentions qui illustrent cette forme de développement :

- organize growth on a regional level to be a compact and transit supportive;
- place commercial, housing, jobs, parks and civic uses within walking distance of transit stops;
- create pedestrian-friendly street networks which directly connect local destinations;
- provide a mix of housing types, densities, and costs;
- preserve sensitive habitat, riparian zones, and high quality open space;
- make public spaces the focus of building orientation and neighborhood activity;
- encourage infill and redevelopment along transit corridors within existing neighborhoods. (1993 : 43)

Les principes du TOD ont été réutilisés par des planificateurs de certains états américains en utilisant des termes semblables comme *Transit Focused Development*, *Transit-Friendly Communities*, *Extended TOD*, *Urban Oasis*, *Transportation Demand Management*. Même si l'expression diffère, les principes d'aménagement et de développement demeurent les mêmes. Un document préparé par le *Regional Plan Association* indique comment cet organisme regroupant trois états (New York, New Jersey et Connecticut) désire revitaliser ses communautés déjà desservies par les transports en commun. Le document *Building Transit-Friendly Communities* intègre plusieurs principes que les autorités privilégient : la mixité des usages, le centre-ville commercial, une plus grande densité et une meilleure répartition des places de stationnement entre les différentes fonctions.

Burton indique cinq raisons qui font du TOD un choix intéressant. Premièrement, les aménagements favorisent une augmentation de l'utilisation du transport urbain. Deuxièmement, les investissements entrepris sont lucratifs pour la société puisque, par

exemple, un client utilisant le transport en commun dans une ville dense coûte généralement environ 2,50\$US contre 20,25\$US à Miami, ville axée sur la voiture. Troisièmement, le TOD peut aider à contenir l'étalement urbain en préservant les milieux agricoles et naturels en raison d'une plus grande densité. Quatrièmement, ce type d'aménagement favorise le développement des espaces abandonnés par une réurbanisation des terrains. Finalement, le TOD peut attirer des investisseurs vers des terrains qui semblent inintéressants à première vue en favorisant un développement intégré. (Burton, 1999 : 2-3)

En somme, pour qu'un quartier puisse être considéré comme axé sur le *transit-oriented development*, il doit posséder les caractéristiques suivantes :

- mixité des usages (résidentiel, commercial, espaces à bureaux, services);
- diversité dans les unités résidentielles (appartements, maisons en rangée, maisons unifamiliales, habitations à loyer modique);
- densité suffisante pour soutenir les services de transport en commun;
- aménagements axés sur la marche, le vélo et les transports collectifs.

Le *transit-oriented development* n'est pas toujours facile à implanter en raison de la résistance des instances municipales, de la communauté recevant les aménagements et des gouvernements qui ne veulent pas privilégier un seul courant de développement. Il est toutefois logique de penser qu'un tel développement puisse prendre place dans la région montréalaise en raison des nombreux axes de transport en commun (métro, trains de banlieue et prochainement SLR). Les possibilités d'implantation seront d'ailleurs vérifiées dans la dernière section de ce mémoire sur les gares de la ligne de train de banlieue Montréal/Blainville.

## 2.4 CONCLUSION

L'historique de la banlieue a permis de comprendre que le développement du territoire est directement en lien avec l'évolution des transports. Au départ, la marche obligeait les employés à demeurer près de leur lieu de travail. Ensuite, l'arrivée des transports en commun a permis l'aménagement de noyaux urbains à l'extérieur de la ville centrale et les ouvriers ont ainsi pu s'en éloigner. Finalement, l'invention de la voiture et son accessibilité à la classe moyenne ont fait exploser dans toutes les directions le

développement du territoire. De plus, la banlieue contemporaine continue d'être un lieu privilégié par les familles avec enfants pour la tranquillité du milieu de vie, la faible circulation automobile, la sécurité et l'offre de résidences adaptées à leurs besoins.

Le mode de transport lié à la croissance d'une banlieue influence la forme de son développement. Deux types de banlieue se retrouvent dans la région de Montréal : la banlieue compacte et la banlieue étalée. Le premier type est caractérisé par une densité forte à moyenne qui incite des déplacements faits par d'autres moyens de transport que l'automobile. Le deuxième type s'est développé par et pour l'automobile. Le milieu est donc aride pour les piétons et les cyclistes puisque la priorité est donnée aux modes de transport motorisés.

Les problèmes provoqués par la forme de développement associé à la banlieue étalée, type de développement retrouvé en majorité en périphérie du centre-ville montréalais, sont nombreux et nécessitent des actions concrètes afin de diminuer les impacts sur l'environnement. En ce sens, le développement durable est une option intéressante afin de rendre ces milieux urbains plus respectueux envers l'environnement et où les transports faits par automobile sont réduits.

À cet effet, trois concepts d'origine américaine permettent d'atteindre en partie les principes du développement durable : le *smart growth*, le nouvel urbanisme et le *transit-oriented development*. Le troisième concept donne la priorité aux transports en commun dont l'arrêt constitue le centre du quartier. Pour être efficace, le *transit-oriented development* doit se faire à la fois au niveau local dans les aménagements d'un quartier et au niveau régional afin de relier les différents quartiers entre eux de façon efficace.

## **PARTIE II : L'IMPLANTATION DU *TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT* DANS LA RÉGION MONTRÉLAISE**

### **3. LES IMPACTS DES INFRASTRUCTURES ET DES SERVICES DE TRANSPORT SUR LES DÉPLACEMENTS ET L'ENVIRONNEMENT URBAIN**

---

#### **3.1 INTRODUCTION**

Dans ce chapitre, nous examinerons en premier lieu des études portant sur les impacts des infrastructures de transport sur le développement et l'aménagement du territoire. En deuxième lieu, trois expériences reliées à l'implantation du *transit-oriented development* seront décrites, soit les villes de Stockholm en Suède, de Portland en Oregon (États-Unis), et de Toronto en Ontario (Canada). Les conditions de réussite de ces projets seront analysées dans la dernière section. Les constats de ces expériences serviront de base pour les recommandations appliquées à la région de Montréal.

#### **3.2 UNE REVUE DES ÉCRITS**

De nombreux chercheurs ont étudié les impacts des infrastructures de transport en commun sur le développement du territoire. Tout d'abord, une étude de Diaz (1999) s'attarde aux impacts du train<sup>4</sup> sur la valeur des propriétés. Pour ce faire, l'auteur a évalué les conclusions de huit études sur le sujet et a déterminé les facteurs qui influent ou non sur le prix des résidences. Tout d'abord, les cas étudiés démontrent que la présence de stations de train a des impacts positifs sur la valeur des unités résidentielles.

---

<sup>4</sup> Il s'agit des infrastructures suivantes: Southern New Jersey (PATCO) et Suburban Philadelphia (SEPTA) à Philadelphie, Spadina Line à Toronto, MARTA East Line à Atlanta, MAX Eastside Line à Portland, Miami Metrorail dans le Dade County de Floride, Caltrain dans le San Mateo County, Bay Area Rapid Transit (BART) à San Francisco, Light Rail à Sacramento, Light Rail à San Jose, The Trolley à San Diego.

Toutefois, cet effet est limité à la distance maximale de marche de la station estimée à 800 mètres puisque au-delà la valeur ajoutée est nulle. Cette augmentation de la valeur des résidences est due à une accessibilité accrue en raison de la présence de la ligne de chemin de fer. Même si l'espace est développé lors de l'arrivée de la ligne, il est possible de voir une certaine densification en raison du prix plus élevé des terrains et du désir de les rentabiliser. Mentionnons que les impacts négatifs (bruit et poussière) sont atténués par les aspects positifs tels la hausse de la valeur des résidences et une meilleure accessibilité générale.

De plus, cette étude souligne que l'aménagement de la ligne de train de banlieue BART à San Francisco a eu un impact réel sur l'augmentation de la valeur résidentielle puisque les maisons du comté présentaient des prix de vente parmi les plus élevés de tout le pays. De plus, une étude de Cervero mentionne qu'en 1996 les appartements à louer avaient une valeur de 10% à 15% plus élevée lorsqu'ils étaient situés à l'intérieur d'un quart de mile d'une station de BART. (Diaz, 1999 : 6)

Les résultats d'une étude concernant le choix d'un quartier résidentiel montrent que la proximité d'un arrêt de transport en commun n'est que l'un des nombreux éléments qui affectent le prix d'une maison. Les auteurs concluent que les effets du train de banlieue BART sont visibles du point de vue de la création d'un lien entre les nouvelles banlieues et le centre-ville de San Francisco. Toutefois, l'infrastructure du train de banlieue a peu attiré les commerces et les services aux stations puisque les gens arrivent en voiture le matin et repartent le soir venu, sans nécessairement faire leurs achats sur place. (Landis et Cervero, 1999)

Pour leur part, Boarnet et Compin (1999) ont fait une étude portant sur l'implantation d'un système léger sur rail en 1981 à San Diego. Les conclusions apportent des notions utiles sur les éléments à considérer dans l'établissement de TOD. Tout d'abord, les auteurs indiquent que les principes proposés par le *transit-oriented development* permettent d'élaborer des politiques de développement près des stations de train qui feront augmenter le nombre d'utilisateurs. Deux questions sont posées :

- Can the land use changes advocated by TOD policies can really increase rail transit demand ?

- Even if TOD projects increase ridership at particular stations, can TOD be implemented on a scale that will significantly increase system-wide ridership ? (1999 : 81)

La première question est sommairement répondue. Les auteurs indiquent que, selon Cervero, les personnes habitant près des stations de train sont cinq fois plus portées à l'utiliser. Toutefois, 42,5% des résidents demeurant près des stations de train utilisaient les transports collectifs avant de déménager. Ainsi, il est difficile d'établir une relation directe entre aménagement du territoire et transport puisque les personnes qui préfèrent voyager en train risquent de s'établir près des gares de train.

L'analyse du cas de San Diego permet de répondre à la deuxième question. Les résultats sont plutôt décevants et cinq raisons expliquent les difficultés d'implantation du TOD :

- les usages existants à proximité des stations de train (grandes surfaces, stationnements, etc.);
- les difficultés à regrouper de grandes parcelles de terrain;
- les réticences des promoteurs privés qui n'adhèrent pas ou peu à ce type de développement;
- l'économie locale et les raisons fiscales qui découragent les autorités;
- les autorités locales qui n'ont pas toujours la formation adéquate concernant les avantages associés à ce type de développement (1999 : 90).

Ces éléments expliquent, en partie, le faible nombre de stations ayant été aménagé selon les principes du TOD. La ligne de San Diego a été construite en grande partie dans des zones déjà fortement développées en fonction de l'automobile, ce qui amenuise les possibilités d'implantation et les changements de mentalité quant aux modes de transport. En réponse à la deuxième question, le cas de San Diego démontre que plus de développements TOD auraient été nécessaires pour amener un véritable changement dans les habitudes de déplacement. En conclusion, les auteurs affirment que l'utilisation existante du sol lors de la mise sur pied d'une ligne de train est l'un des éléments qui influence le plus la réussite ou l'échec de l'implantation de TOD. De plus, le développement aux abords des gares a plus de chances de réussir si des objectifs visés par la ville sont comblés par le projet (Boarnet et Compin, 1999). Cette affirmation est soutenue par Cervero qui indique que : « As learned from heavy rail projects, however, building a light rail won't bring about major land use changes or

stimulate private investments in and of itself; those goals will require plenty of development incentives and a strong public commitment to concentrated urban growth » (1984 : 134).

Une étude faite par Landis et Cervero (1999) sur le développement à proximité du train de banlieue BART (Bay Area Rapid Transit) montre que les résultats n'ont pas toujours répondu aux objectifs des planificateurs. Lors des consultations précédant la venue de BART, les attentes étaient importantes : diminution de la congestion, structuration du développement autour de BART en petits pôles aux gares, limitation de l'étalement urbain et redéveloppement des anciens quartiers. Ainsi, l'emploi a augmenté plus rapidement dans les secteurs non desservis par le BART (84,5%) que dans ceux desservis par le train (38,9%). Toutefois, en chiffres absolus, 153 000 emplois ont été créés dans les endroits desservis par le train de banlieue. L'augmentation des emplois près des stations du BART a été plus importante dans le comté de San Francisco que dans les autres comtés, mais la région d'East Bay a connu une hausse plus rapide des emplois dans les comtés non desservis par le BART. En somme, le lien entre le développement des emplois et la présence du train de banlieue ne peut être établi clairement.

La SCHL a fait une étude en 1999 qui examinait de quelle façon l'aménagement urbain et l'accessibilité aux transports en commun influençaient l'utilisation de la voiture particulière. Cette étude s'est déroulée à Edmonton auprès de 6 000 ménages. Les chercheurs sont arrivés à certaines conclusions intéressantes. Tout d'abord, il est possible de diminuer le nombre de kilomètres parcourus en rapprochant les activités et en augmentant le coût du stationnement. Plus l'accessibilité par la voiture est grande, plus ce moyen de transport sera utilisé. Cet élément influence davantage que la densité, le tracé des rues et l'accès au transport en commun. Plus important encore, l'étude démontre que : « [...] les mesures prises en urbanisme pour accroître l'accessibilité des sentiers pédestres, des autobus et des pistes cyclables, et diminuer l'accessibilité par voiture, peuvent réduire considérablement l'utilisation de la voiture » (1999 : iv). Il est donc important de cumuler plusieurs mesures - qui encouragent les transports urbains, la marche et le vélo tout en diminuant l'accessibilité de la voiture

par des stationnements aux prix élevés et à l'offre rare, ainsi qu'une diminution de l'espace de circulation - afin de voir des résultats concrets apparaître.

Finalement, regardons la théorie de l'effet structurant d'un système, de transport ou autre, qui signifie « [...] une action initiatrice d'effets durables, permettant d'impulser des dynamiques nouvelles, entraînant un changement structurel » (Courcier, 1999 : 20). L'arrivée de nouvelles infrastructures de transport, ferroviaires ou routières, est souvent vue comme la cause du développement rapide du territoire. Ce mythe est toutefois difficilement vérifiable et les conclusions des recherches sur le sujet indiquent une possible accélération des tendances présentes sans pour autant provoquer un développement.

Offner démontre que la théorie de l'effet structurant n'a pas été soutenue par des études sérieuses. Il prend l'exemple du train de banlieue BART à San Francisco qui n'a pas attiré les développements prévus par les planificateurs. D'autres études montrent que le TGV en France n'a pas amené d'aménagements immédiats avec l'arrivée de cette infrastructure lourde de transport. Quant aux tramways à Los Angeles qui auraient « fait la ville », Offner indique que l'idéal de la maison individuelle dans un décor bucolique était bien implanté et que le tramway a simplement permis de le concrétiser. L'auteur remarque que plusieurs études font maintenant mention « de l'absence d'effets automatiques et de la nécessité d'élaborer des mesures d'accompagnement » (1993 : 238).

Ce chercheur veut montrer que le mythe du développement automatique associé aux infrastructures de transport a survécu car il répond aux besoins de la classe politique locale. Des demandes de prolongement d'autoroutes et de métro, de nouveaux échangeurs et gares sont des demandes courantes de la part des politiciens locaux envers les gouvernements. Toutefois, la pensée magique d'un développement automatique avec la venue d'une infrastructure lourde de transport ne peut être considérée dans la prise de décision. Autant d'impacts positifs et négatifs sont à prévoir lors de l'implantation d'une infrastructure de transport mais ils sont difficilement

quantifiables, encore plus sur les plans du développement économique et de l'aménagement du territoire.

La même réflexion émerge des recherches de Plassard sur l'implantation d'autoroutes et ses effets sur le développement régional. Malgré la parution peu récente du livre (1977), les conclusions de l'étude s'avèrent toujours pertinentes. Il affirme que : « [...] les effets de l'autoroute ne peuvent être appréhendés qu'au sein des relations et des interactions entre le système de transport et la politique d'aménagement du territoire » (1993 : 323). Il élabore quatre conclusions très importantes sur l'effet structurant des autoroutes :

- La recherche des effets des autoroutes sur le développement doit se dégager du contexte de justification dans lequel elle s'est développée jusqu'à présent ;
- La vision simpliste de mécanismes de cause à effet ne peut être conservée dès qu'on étudie les relations entre autoroute et développement régional ;
- La détection des conséquences de l'autoroute ne peut se faire à l'aide de l'observation des seules grandeurs économiques : c'est le changement social dans sa totalité qu'il faut tenter de percevoir ;
- En dépit de l'insuffisance des connaissances des effets des autoroutes sur le développement, il est possible d'éclairer les choix de tracés de façon à les rendre aussi rationnels que possible. (1993 : 323)

L'auteur fait toutefois une mise en garde sur le fait que les conclusions de cette étude ne peuvent être reportées sur les chemins de fer car ces infrastructures ne sont pas du même type et n'apportent pas nécessairement les mêmes répercussions économiques. On peut toutefois retenir que le développement économique du territoire n'est pas directement relié à l'implantation d'une infrastructure lourde de transport. En fait, « L'autoroute ne susciterait pas un développement spontané, mais ne ferait qu'accélérer le développement existant » (1977 : 324).

En somme, nul ne peut prétendre que les infrastructures de transport auront des effets directs sur le développement économique du territoire. Toutefois, des impacts sont à prévoir et leur quantification demeure difficile à établir. La section suivante portant sur les expériences internationales permettra de mieux comprendre comment ces théories peuvent se traduire dans la réalité.

### 3.3 LES EXPÉRIENCES INTERNATIONALES

Les impacts discutés précédemment ont été déterminés grâce à l'étude de cas concrets. Regardons trois exemples de plus près, soit les villes<sup>5</sup> de Stockholm, Portland et Toronto, où l'implantation d'infrastructures lourdes de transport en commun fut accompagnée de mesures favorisant un développement intégré entre les transports et l'aménagement.

#### **3.3.1 Stockholm en Suède**

Stockholm, la capitale de la Suède, est la ville la plus peuplée du pays avec ses 1,8 millions d'habitants en 2000. Le comté de Stockholm comprend 26 municipalités, dont la population oscille entre 8 000 et 80 000 citoyens (Ducas, 2000 : 35). Selon Cervero : « Stockholm is arguably the best example of coordinated planning of rail transit and urban development » (1998 : 109). Newman et Kenworthy, ainsi que plusieurs autres auteurs mentionnent qu'il s'agit de l'un des seuls endroits où l'utilisation de l'automobile est à la baisse (1999 : 208). En fait, malgré un des taux de motorisation les plus importants en Europe, les Suédois de cette région utilisent massivement le transport en commun pour se rendre au travail, pour aller dans la métropole ou se déplacer dans la ville.

Le type de développement que l'on connaît aujourd'hui existe grâce à des plans qui ont guidé l'aménagement et les transports dans la région métropolitaine de Stockholm, mais surtout grâce aux autorités municipales et gouvernementales qui ont appliqué ces plans. Le conseil de ville de Stockholm a commencé à acheter des terrains dès 1904 afin de gérer les besoins en espace des futures décennies. De plus, le pays a été gouverné par un parti socialiste pendant 34 ans, de 1932 à 1976. Ces deux éléments ont permis de diriger la relance économique ainsi que le développement industriel et

---

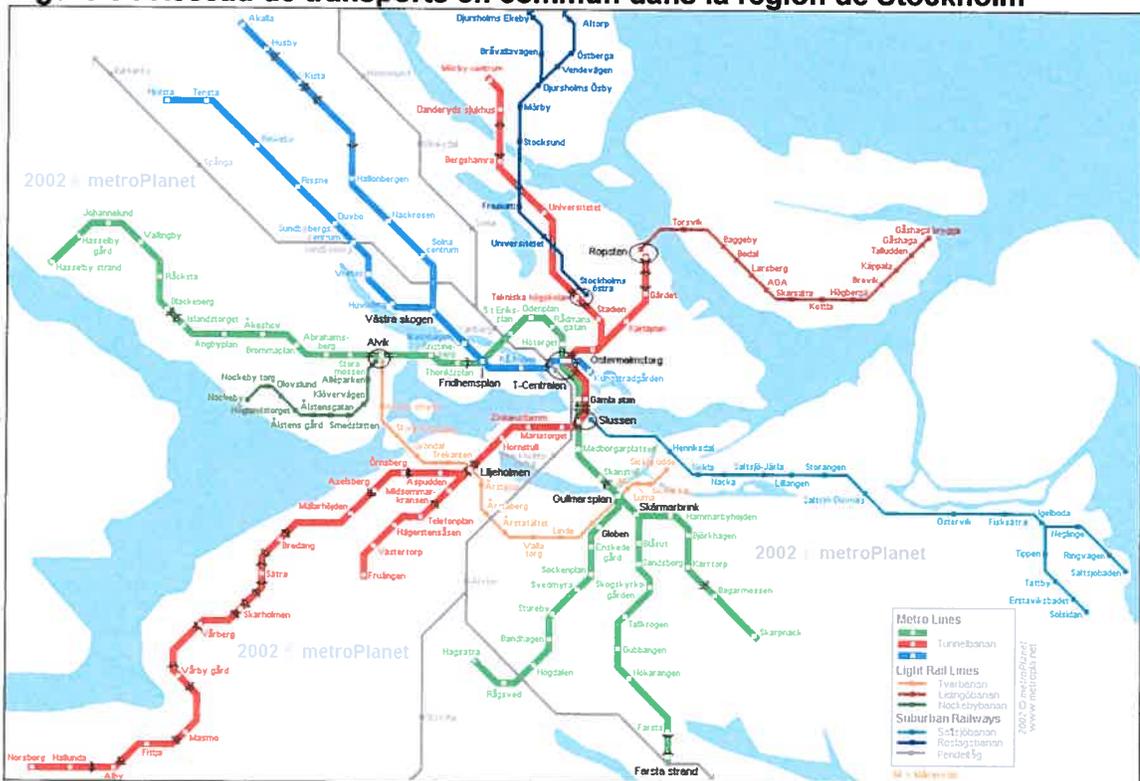
<sup>5</sup> Le cas de Stockholm est intéressant pour sa planification à long terme, soit près de 75 années, et son développement du territoire en pôles à chacune des stations de trains de banlieue. Pour sa part, l'organisme de planification de Portland a repris le même principe qu'à Stockholm en utilisant un système léger sur rails. La planification est toutefois beaucoup plus récente, environ 15 ans, ce qui peut inspirer les planificateurs montréalais. Finalement, l'exemple de Toronto est intéressant car les planificateurs du réseau de métro ont préparé le développement en achetant les terrains adjacents aux stations ce qui leur permettaient de vendre à certaines conditions aux promoteurs et ainsi obtenir une haute densité.

résidentiel de la région suite à la seconde Guerre mondiale (Cervero, 1998 : 112). Un autre élément important à souligner est la Loi sur l'urbanisme et la construction, votée en 1947, qui a donné plusieurs responsabilités aux villes, dont le développement du territoire en relation avec l'extension du réseau des transports en commun (Ducas, 2000 : 46). Il faut aussi noter que la population et les entreprises soutiennent ces décisions, ce qui facilite les interventions des gouvernements et des autorités en place. Ainsi, en l'espace de 50 ans, Stockholm et sa région ont radicalement changé. Durant cette période, la ville est passée d'une structure géographique centrale à une région polycentrique. (Bernick et Cervero, 1997 : 290-292)

Les politiques municipales et gouvernementales ont élaboré le développement vers les transports en commun par l'implantation de plusieurs centres périphériques reliés par des chemins de fer, appelé le Tunnelbana, qui en est la véritable colonne vertébrale. Les lignes partent de la ville centre pour se disperser sous forme d'étoile dans la région métropolitaine (figure 5). Le développement de la région est donc géré en fonction des besoins et des terrains disponibles, tout en tenant compte des éléments sociaux et environnementaux. Le fait de concentrer les bâtiments près de la gare réduit les déplacements automobiles, contribue à encourager la marche et le vélo et préserve les espaces verts. (Bernick et Cervero, 1997 : 289)

La planification des transports se divise entre trois organisations. Tout d'abord, il y a l'État national qui possède trois agences. La première, le conseil administratif, gère les subventions ayant trait au transport routier et au transport en commun. La seconde, l'Agence nationale des routes, s'occupe de la construction et de l'entretien des routes. La troisième, l'Administration nationale des voies ferrées de Suède, construit et entretient le réseau ferroviaire. Ensuite, le Conseil de comté chapeaute l'Agence régionale de planification et de transport et la Société de gestion du transport en commun. Finalement, la Ville de Stockholm a, quant à elle, la responsabilité des aspects locaux du transport par l'entremise du Service de la planification urbaine (transport et développement urbain), du Service de gestion immobilière et de la circulation (voies locales) et du *Stockholm Parkering* (gestion des terrains de stationnement). (Ducas, 2000 : 45-46)

Figure 5 : Réseau de transports en commun dans la région de Stockholm



Source : Site Internet, MetroPlanet, 2002.

Ce qui fait la force de chaque sous-centre de Stockholm, c'est qu'il existe une étroite relation entre eux, particulièrement au plan économique. En raison des emplois et des services regroupés autour des gares ferroviaires, les citoyens voyagent d'un endroit à l'autre en utilisant le transport en commun pour son efficacité et son faible coût. D'ailleurs, il semble que le train soit très utilisé, autant dans un sens que dans l'autre. Cervero rapporte en effet que l'un des traits les plus remarquables est l'équilibre du trafic : durant les heures de pointe, plusieurs lignes montrent une proportion de 45%-55% (1998 : 126). Ainsi, les travailleurs se déplacent autant de la ville centre vers les banlieues que des banlieues vers la ville centrale. De plus, 60% des citoyens de l'agglomération de Stockholm n'ont pas de voiture, pourcentage qui grimpe à 80% pour les habitants des quartiers centraux (Ducas, 2000 : 98).

La première génération de villes nouvelles établies autour des gares, de 1945 à la fin des années cinquante, ont adopté quelques principes de développement : entre 80 000 à 100 000 habitants par ville (nombre qui ne sera pas atteint) avec 60% d'habitations multifamiliales; les services et les commerces disposés près de la gare de train suivis

par les quartiers résidentiels; les densités fortes aux abords de la station puis une diminution avec l'éloignement; la circulation piétonne et cycliste séparée des véhicules motorisés; l'équilibre emplois/habitants (autre élément non atteint).

Pour sa part, la deuxième génération, fin des années soixante au début des années quatre-vingt, est en rupture avec la première puisqu'elle ne met plus en application les principes adoptés durant la première phase de construction. Au lieu de pourvoir à tous les besoins de la communauté, chaque nouvelle ville est plus spécialisée dans ses services et ses entreprises. Il semble maintenant important que les municipalités soient complémentaires dans leurs fonctions (Cervero, 1998 : 116-122). Pour les prochaines années, le gouvernement désire conserver le périmètre d'urbanisation à sa grandeur actuelle, tout en accommodant la hausse de population. Pour y arriver, il reconstruira la ville sur elle-même en densifiant, en revitalisant certains quartiers et en réutilisant des sites industriels abandonnés. De plus, les autorités veulent augmenter le potentiel d'attraction des secteurs périphériques en améliorant les services de transport en commun, les services collectifs et l'offre du parc d'habitations pour combler les besoins des familles démunies et des personnes âgées. Évidemment, la Ville possède une tradition urbanistique depuis les années trente et le développement du territoire est géré par des outils qui mettent en application des principes de densité moyenne à forte pour supporter les transports en commun (Ducas, 2000 : 28, 84-86).

En plus de gérer le développement autour des stations de train, le gouvernement a mis en place des mesures visant à diminuer l'attrait de la voiture en ville. « While transit fares are kept low, parking and taxi fares can be expensive, especially in central Stockholm » (Cervero, 1998 : 127). Ainsi, l'offre de stationnement mais aussi son coût influent sur les habitudes des citoyens qui préfèrent alors utiliser les transports en commun. L'aménagement du territoire en sous-centres reliés par un chemin de fer permet de diminuer à sa plus simple expression l'usage de l'automobile, autant à l'intérieur des villes qu'entre elles.

Afin de régler les problèmes de congestion et de pollution, un comité fut formé pour trouver des solutions. L'ensemble des partis politiques nationaux et régionaux ont signé

l'entente nommée L'Accord Dennis du nom du président du comité. Plusieurs mesures furent acceptées : parachèvement d'une voie de contournement routière financé par les usagers grâce à des postes de péage, investissement massif des gouvernements dans le transport en commun pour l'amélioration du service et l'implantation d'un train léger. Malheureusement, le traité a été abandonné en 1996 en raison des craintes politiques quant aux postes de péage. Les deux tiers des projets ont été complétés, c'est-à-dire ceux déjà approuvés ou en chantier. Il faut retenir de l'Accord Dennis les consultations qui ont mené à la signature du traité ainsi que les réalisations qui s'en sont suivies. (Ducas, 2000 : 53-57)

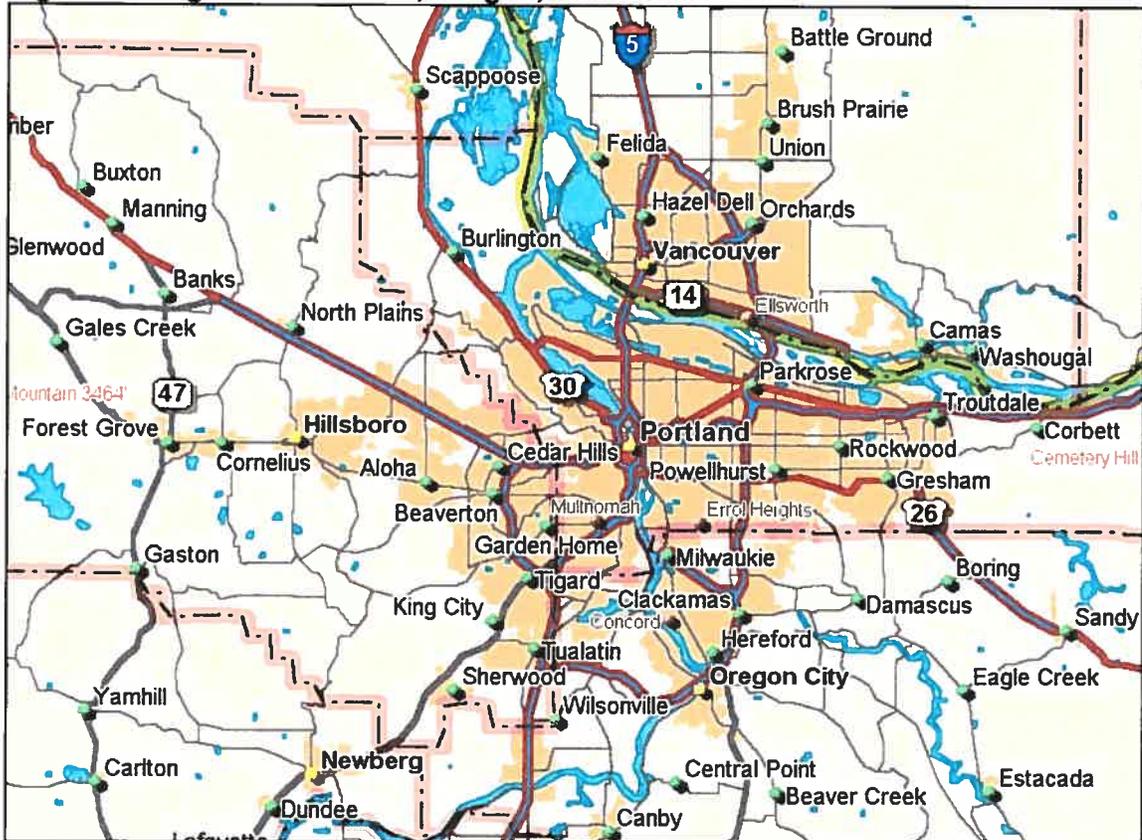
La ville de Stockholm et sa région métropolitaine sont un exemple à suivre quant au développement intégré des transports et de l'aménagement du territoire. Les autorités en place ont utilisé un périmètre d'urbanisation bien défini, des coûts d'utilisation de la voiture élevés et un service de transports en commun efficace pour atteindre leurs objectifs de conservation des espaces verts et de diminution de la circulation motorisée. Ainsi, lorsque le gouvernement met les efforts nécessaires pour rendre possible ce type de développement, les résultats sont éloquentes. « Stockholm, in recent years has demonstrated how to put in place both reurbanization and transit-oriented development in new suburban locations » (Newman et Kenworthy, 1999 : 208).

### **3.3.2 Portland aux États-Unis**

La ville de Portland est située dans l'état de l'Oregon aux États-Unis (figure 6). Cette municipalité a pris une décision politique et sociale très importante durant les années 1970. Les autorités avaient prévu la construction d'une autoroute qui aurait nécessité la destruction de 3 000 unités résidentielles. Après réflexion, elles ont finalement opté pour un système léger sur rails (figure 7), décision qui a d'ailleurs semé le doute chez plusieurs experts du monde des transports. Cervero fait remarquer que le train léger a été préféré aux autobus car il était considéré plus moderne et pouvant donner un meilleur service (1998 : 416). Le train léger, prénommé MAX (*Metropolitan Area Extension*), a commencé ses opérations en 1989. Afin de contrôler le développement de la région, un organisme nommé Metro a été formée en 1978. Douze ans plus tard, en 1990, Metro devenait la première organisation dans la région à obtenir un conseil

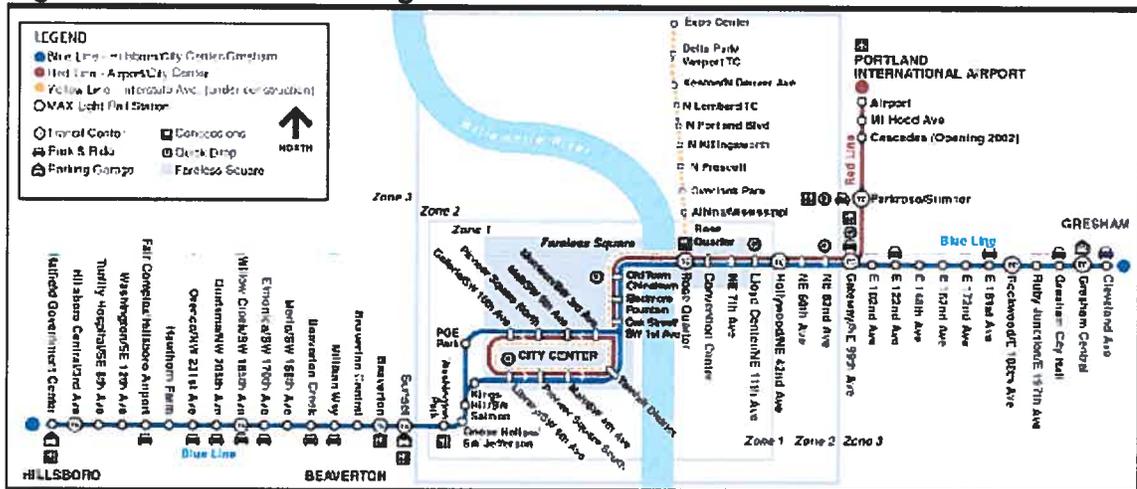
directement élu (Cervero, 1998 : 418). Aujourd'hui, l'expérience est un succès. Un seul problème subsiste : plusieurs autres corridors désirent recevoir le train léger MAX! (Newman et Kenworthy, 1999 : 228)

Figure 6 : Région de Portland, Oregon, États-Unis



Source: <http://www.missionportland.org/map-portland-metro.htm>

Figure 7 : Réseau de train léger MAX à Portland



Source : <http://www.tri-met.org/schedule/r090.htm>

Portland a mis plusieurs mesures en place afin de réaliser un développement basé sur le train léger comme moyen de concilier les transports et l'utilisation du sol :

- le Plan stipule que les aménagements les plus denses seront adjacents aux installations de transport en commun;
- le développement du territoire doit se faire à une échelle humaine avec une mixité d'usages;
- un nombre maximum de places est permis dans les stationnements incitatifs;
- des investissements sont prévus pour améliorer les transports en commun;
- la stratégie des transports a pour but d'équilibrer l'utilisation des différents modes de transport;
- une ceinture verte définit ce qui est urbain et ce qui doit rester rural (Tri-Met, 1996 : 2-3).

Le document produit en 1996 par l'agence des transports et de l'aménagement du territoire, nommé Tri-Met, montre les gains pour la région qui sont reliés à l'implantation du train léger. En fait, les planificateurs utilisent le train léger comme un moyen pour déplacer les citoyens, développer la région, remettre indéfiniment les projets de construction d'autoroutes, combattre la pollution de l'air et améliorer la qualité de vie. Le cœur de la stratégie des autorités responsables du projet est de jumeler les aménagements du train léger avec l'utilisation du sol. Ainsi, un plan de développement pour les futures années, intitulé *Framework 2040*, a établi certaines directions dont la concentration des aménagements dans les centres régionaux desservis par des boulevards où cohabitent plusieurs moyens de déplacement et des transports en commun de grande capacité (Cervero, 1998 : 418). Parmi les mesures liées à la construction, Tri-Met fait remarquer que les stations du train léger furent rezonées afin de permettre un développement axé sur les transports collectifs (Tri-Met, 1996 : 1 et 8).

Il est évident que ces aménagements doivent se faire en concertation avec de nombreux intervenants. À Portland, les gouvernements locaux ont travaillé en collaboration avec les communautés traversées par les lignes de train léger, les commerçants et les entreprises, ainsi que les groupes environnementaux pour arriver à un consensus sur les formes de développement et les endroits à privilégier (Cervero, 1998 : 418). Toutefois, la planification et la bonne entente entre les parties ne sont pas suffisantes pour réaliser le projet. Il est primordial de concrétiser le plan par des actions

sur le terrain qui amèneront la construction du train léger et des noyaux commerciaux, résidentiels et industriels (Tri-Met, 1996 : 14).

Un des exemples directement reliés à la ligne de train léger concerne le cas de l'extension vers l'aéroport. Un partenariat public/privé a été privilégié afin de financer les travaux. Ainsi, la compagnie privée Bechtel, choisie comme partenaire au projet, construira un complexe résidentiel et commercial de 120 acres axé sur le train léger à l'entrée de l'aéroport qui sera complété en 2015. Ce projet devrait permettre un développement important près des infrastructures aéroportuaires. D'ailleurs, les autorités prédisent une affluence de 7 500 personnes par jour, soit 2,7 millions d'usagers par année (Tri-Met, 2001).

Le cas de Portland démontre aussi que les citoyens ont un rôle très important à jouer. Chaque décision quant à l'emprunt d'argent relié à la construction de MAX se fait de manière démocratique puisque les habitants sont appelés à voter sur la question. Ceux-ci ont appuyé, depuis 1990, une taxe additionnelle afin de prolonger les installations du train léger. Selon Tri-Met, de 1989 à 1996, les citoyens ont voté à 90% en faveur du projet et les appuis à la construction d'autoroutes ont diminué pour se chiffrer à 14% (1996 : 22). De plus, cet organisme mentionne que le succès du train léger est le résultat de la préoccupation des habitants pour leur futur et qu'ils désirent créer les outils qui leur permettront d'arriver à leurs fins (Tri-Met, 1996 : 16). Une des mesures adoptées par le gouvernement de l'État consiste à obliger les municipalités à développer des quartiers qui réduiront les déplacements automobiles de dix pour cent en vingt ans et de vingt pour cent en trente ans. « Failure to do so jeopardizes state infrastructure funding » (Cervero, 1998 : 419). Il est donc important que les municipalités participent au plan si elles veulent conserver le soutien financier du gouvernement.

Plusieurs éléments expliquent la réussite de l'implantation du train léger dans la région de Portland : une instance métropolitaine, une longue tradition de lois proenvironnementales, un plan de développement convaincant, une procédure proactive avec la région, une ceinture verte, un centre-ville des affaires qui grossit et

prospère et un support venant des citoyens pour cette forme de développement (Cervero, 1998 : 416). Puisque la communauté a opté pour des aménagements axés sur les transports en commun plutôt que sur les autoroutes, les commerces du centre-ville ont augmenté leurs revenus de 5 à 30 pour cent par rapport à la région métropolitaine (Newman et Kenworthy, 1999 : 229). De plus, le nombre d'emplois est passé de 50 000 à plus de 105 000 depuis l'adoption du plan (Cervero, 1998 : 419).

Malgré les commentaires positifs reçus par la municipalité pour ses choix de développement, certains critiquent le fait que la ceinture verte, mise en place par le gouvernement, fait augmenter les prix des résidences en maintenant de façon artificielle l'utilisation du sol, que les densités ont atteint des niveaux intolérables, et que l'embourgeoisement a délogé des habitants de longue date. Il semble toutefois que les autorités ne reconnaissent pas ces problèmes car elles soutiennent que la ceinture verte est essentielle afin d'atteindre les objectifs fixés par le plan (Cervero, 1998 : 419). De plus, elles disent que cette situation pourrait tout aussi bien être le fruit de la croissance économique plutôt que de la ceinture verte. Il est toutefois difficile de connaître les véritables conséquences de ces aménagements sur le développement car plusieurs facteurs interviennent en même temps.

Les résultats atteints grâce aux efforts des planificateurs sont des éléments à retenir. Tout d'abord, il faut reconnaître que la communauté régionale a su se développer en respectant l'environnement grâce au train léger. Ensuite, la ville a reconnu que MAX permet une approche intégrée entre l'aménagement du territoire et les transports. Finalement, les autorités de Portland ont réussi à acquérir vingt ans d'expérience qui les amèneront à mieux gérer l'avenir. Tri-Met résume bien l'expérience vécue à Portland : « Light rail won't create new growth, but with supportive plans and policies in place, it can influence where development goes and what it looks like » (1996 : 8).

### **3.3.3 Toronto au Canada**

Toronto est la capitale de la province de l'Ontario au Canada. Cette ville : « [...] is often heralded as the best North American example of rail transit's city-shaping abilities » (Cervero, 1998 : 83). Metro, l'agence qui a comme fonction de concilier les transports

en commun et l'aménagement du territoire dans la région torontoise, a été fondée en 1953, tout juste avant l'ouverture de la ligne de métro Yonge en 1954 (Cervero, 1998 : 85). Deux autres dates majeures sont à retenir : 1921, lorsque les neuf compagnies de transport oeuvrant au sein de la région furent fusionnées pour devenir la *Toronto Transportation Commission*, une agence de la Ville de Toronto, et 1954, lorsque cette agence est devenue la *Toronto Transit Commission* en raison de l'établissement d'une région métropolitaine (Soberman, 1997 : 2).

La tangente vers le TOD a vraiment débuté alors qu'un groupe de citoyens s'est opposé au projet d'autoroute Spadina. Le mouvement était mené par Jane Jacobs, l'auteure du célèbre livre *The Death and Life of Great American Cities* paru en 1961, qui venait de déménager des États-Unis pour s'établir à Toronto. Elle était contre toute construction de routes qui venait mettre en péril la vitalité des centres-villes. Selon Jacobs, il est primordial que les citoyens redécouvrent les lieux publics et le caractère urbain de la ville, tout en luttant contre l'invasion de l'automobile. Finalement, le groupe a gagné la bataille et les autorités ont dû mettre l'accent sur le TOD dans la planification des transports et du territoire (Newman et Kenworthy, 1999 : 213-215).

Afin que les 22 communautés bâties autour des stations de transport en commun répondent aux besoins des habitants, les promoteurs ont développé les terrains en collaboration avec la *Toronto Transit Commission*. De cette façon, un certain contrôle a été effectué pour permettre de mieux gérer les constructions et d'exploiter les potentiels offerts par les emplacements. Ces politiques ont permis de changer définitivement la ville basée sur la voiture par une ville axée sur les transports en commun. Pour sa part, le centre-ville a été revitalisé grâce à des investissements reliés au transport en commun, mais aussi par un programme de rues principales qui a remis en état les quartiers situés à proximité des gares de train et des stations de métro (figure 8) (Newman et Kenworthy, 1999 : 215).

Les efforts de Toronto semblent avoir porté fruit. Durant la première décennie de mise en oeuvre, soit les années 1960, près de la moitié des tours d'habitations et 90% des bureaux se sont construits à cinq minutes de marche d'une station de métro ou de train

(Cervero, 1998 : 83). De plus, des politiques sur le stationnement dans la ville de Toronto jumelées à la construction d'habitations à haute densité près des réseaux de transports collectifs ont permis de favoriser une utilisation de ceux-ci : la population dans l'aire d'influence des infrastructures de transport en commun a augmenté de 4 000 personnes entre 1961 et 1991 (MAMM, 2001 : 54).

**Figure 8 : Réseau de trains et de métro de la région de Toronto**



Toutefois, la Ville de Toronto n'a pas complètement gagné la guerre contre l'envahissement de la voiture dans la ville. En effet, malgré la présence du métro depuis plusieurs décennies, une décentralisation des emplois s'est opérée au profit des banlieues. De ces emplois, une part importante s'est redistribuée dans les villes axées sur la voiture, tandis que l'autre part s'est répartie dans les centres desservis par le chemin de fer. Même si plusieurs efforts ont permis à la métropole d'axer son développement sur les transports en commun, la banlieue a continué de progresser et

l'automobile occupe une place prépondérante dans les modes de déplacement. Cette contradiction entre le centre-ville et la banlieue est bien exprimée dans le document de Cervero : « The emergence of American-style suburbs outside compact transit-oriented Toronto has produced what longtime Toronto transit planner Juri Pill describes as "Vienna surrounded by Phoenix" » (1998 : 89).

Des problèmes quant au maintien des infrastructures de transport en commun commencent à faire surface. Certaines décisions politiques récentes vont peut-être anéantir les résultats obtenus lors des décennies précédentes. Par exemple, une extension au tunnel du métro, qui devait relier la ville à l'aéroport, a été remplie car le gouvernement considérait que le projet coûtait trop cher. Toutefois, d'autres réalisations remettent à l'avant-plan les transports collectifs dont la construction du train léger sur l'avenue Spadina pour remplacer les autobus fonctionnant au diesel (Newman et Kenworthy, 1999 : 216).

Il faut retenir que cette métropole est demeurée : « [...] one of the most desirable place in the world to live and do business. Despite rapid suburbanization, Toronto still has one of the most viable, liveliest downtowns of any North American city » (Cervero, 1998 : 90). L'ancien maire Art Eggleton croit qu'une bonne accessibilité en transport en commun et que des stationnements rares et coûteux sont les clés d'une ville réussie. Il ajoute que Toronto a incité les citoyens à revenir vivre dans la ville centre grâce à certaines politiques (Newman et Kenworthy, 1999 : 216).

### **3.3.4 Les conditions de réussite**

Les expériences décrites dans le présent chapitre nous apprennent plusieurs éléments sur la façon dont Stockholm, Portland et Toronto ont réussi à adopter et à intégrer le *transit-oriented development*. Il y a quatre facteurs de réussite importants à retenir : l'apport du gouvernement, le soutien de la population, une intégration des transports avec l'aménagement du territoire et une politique soutenue sur le long terme. Le tableau 6 résume les propos qui suivent.

En premier lieu, le gouvernement doit favoriser sans équivoque le développement axé sur les transports en commun. Des investissements majeurs sont nécessaires afin d'augmenter la performance et l'attrait des transports urbains. Stockholm a d'ailleurs réussi à intéresser suffisamment ses citoyens aux transports en commun au point de voir l'utilisation de l'automobile régresser. À Portland, c'est le pourcentage de personnes en faveur de la construction d'autoroutes à la suite de l'implantation du réseau de trains légers qui a diminué. Le gouvernement doit aussi voter des mesures pour diminuer l'attrait de l'automobile, comme limiter l'accès aux stationnements en diminuant le nombre de places et en augmentant les coûts. Ainsi, quand le gouvernement et les autorités locales mettent conjointement leurs efforts dans un développement intégré des transports et de l'aménagement, les expériences montrent qu'il s'agit d'une option intéressante pour les citoyens. « Transit Metropolises [...] owe much to their efficient institutional structures and regional forms of governance that promote the close coordination of transportation and land use » (Cervero, 1998 : 404).

En deuxième lieu, il est primordial que la population participe activement aux politiques préconisées par les gouvernements en place. Parfois même, ce sont les citoyens qui prennent l'initiative avant les décideurs. L'expérience vécue à Toronto est très évocatrice à ce sujet : grâce à sa détermination contre le projet de l'autoroute Spadina, la population locale a réussi à convaincre le gouvernement de prendre une tangente axée sur les transports en commun plutôt que sur l'automobile. Dans le cas de Portland, les citoyens ont voté à 90% en faveur d'une taxe additionnelle pour financer le train léger. Ainsi, lorsque les gouvernements et les autorités locales font la promotion de mesures axées sur les transports en commun, le projet a de meilleures possibilités de réussite si la population soutient ces mesures.

En troisième lieu, un autre point important à retenir concerne le développement du territoire. Même si tous les efforts sont tournés vers l'amélioration des transports en commun, il est possible qu'aucun changement ne soit perceptible. Afin d'optimiser son utilisation, il est nécessaire de miser sur un aménagement qui intègre une mixité d'usages (commerciaux, résidentiels, industriels) pour diminuer les déplacements automobiles. L'établissement d'un périmètre d'urbanisation ou d'une ceinture verte qui

contrôle le développement permet de mieux guider les interventions. Dans cette optique, Stockholm a aménagé des villes nouvelles qui utilisent la gare de train comme élément structurant du territoire, c'est-à-dire comme point central où les aménagements prennent forme. Toronto, par le développement de son métro, a permis une densification grâce à l'implantation de tours d'habitations dans des zones déjà construites afin d'augmenter la clientèle du transport en commun et de diminuer l'utilisation de l'automobile dans la ville. Cervero indique que : « In adaptive cities, transit-supportive built forms are substantially the result of planning processes that are farsighted, pro-active and strategic » (1998 : 405). Ainsi, en mettant en lien le développement du territoire avec l'offre de transport collectif, il est possible de changer les habitudes des citoyens.

**Tableau 6 : Politiques publiques en faveur des transports en commun**

Les villes régions qui ont les réseaux de transport en commun les plus performants sont celles qui ont adopté des politiques ayant les caractéristiques suivantes :

- Ces politiques sont basées sur une vision forte de l'avenir de la métropole comme agglomération vivable, vision partagée par l'ensemble de la population et portée par un leadership énergique;
- Elles sont mises en œuvre par des institutions régionales performantes, des agences ou gouvernements régionaux qui planifient le développement du territoire et celui des réseaux de transport de manière coordonnée;
- Elles misent sur l'existence ou l'émergence d'une structure métropolitaine polycentrique, avec un centre-ville fort et des centres secondaires ou des corridors de développement plurifonctionnels et relativement compacts;
- Elles sont donc relayées par un aménagement du territoire et un urbanisme, ainsi que par une politique foncière, qui favorisent un développement plus dense et plurifonctionnel et qui font de la ville un lieu agréable pour le piéton plutôt que pour l'automobiliste;
- Elles sont aussi soutenues par des politiques de taxation et des programmes de tarification qui font payer aux automobilistes une plus grande part des coûts réels des déplacements en voiture;
- Elles sont également mises en œuvre par une planification des transports qui donne la priorité aux véhicules de transport collectif sur le réseau routier et contraignant l'utilisation de la voiture dans certaines zones de l'agglomération;
- Elles sont flexibles et patientes; elles n'ont pas pour but de régler tous les problèmes d'un coup, savent s'adapter au changement et sont ouvertes à la participation du secteur privé dans l'offre de services de transport en commun;
- Elles offrent la preuve que le lien entre utilisation du sol et transport est réel et pertinent.

Source : Fischler, 2002 : 41.

En dernier lieu, il est important de noter que les réalisations des trois exemples précédents ne se sont pas effectuées en quelques années. À Stockholm, il s'agit d'une politique soutenue des transports en commun et de son intégration à l'aménagement depuis le début des années 1900 et qui continue d'être appliquée aujourd'hui. Bien que les deux autres exemples soient plus récents, ils présentent quand même un historique où les transports en commun ont été priorités : depuis 1978 à Portland et dès les années 1960 à Toronto. Il est donc indispensable que cette ligne directrice de l'aménagement du territoire soit maintenue, et ce malgré les changements de gouvernement et de parti politique.

Les trois exemples étudiés dans ce chapitre montrent qu'il est possible de changer l'aménagement du territoire avec l'implication des gouvernements, des autorités et de la population locale. Les résultats de ces expériences confirment que l'aménagement du territoire jumelé à une infrastructure adéquate de transport collectif peut influencer les habitudes des citoyens quant aux moyens de déplacement. Il est essentiel de soutenir ce type de développement sur une longue période afin de voir de véritables changements sur le territoire. Montréal, pour améliorer les déplacements de sa population, devra s'inspirer des cas soulevés.

### 3.4 CONCLUSION

La revue de littérature a mis en lumière certains résultats de recherches sur les impacts des infrastructures lourdes de transports en commun sur l'aménagement des zones adjacentes aux gares et sur les usagers. Tout d'abord, les propriétés situées dans un rayon de 800 mètres de la gare présentent des valeurs plus élevées que les autres résidences du quartier. Ensuite, les études ont démontré que pour favoriser le développement commercial et résidentiel des zones adjacentes aux gares, des programmes d'aide gouvernementale sont essentiels. Finalement, la présence d'une infrastructure lourde de transport en commun semble encourager les résidents à l'utiliser. Les conclusions des études montrent que les effets de ces infrastructures sur le développement sont généralement faibles, mais qu'ils peuvent être amplifiés lorsqu'ils sont conjugués à des politiques d'aménagement du territoire. Il faut aussi

prendre en considération qu'il s'agit d'études américaines où l'état intervient moins fréquemment qu'au Québec. Les résultats risquent donc d'être différents dans notre contexte politique.

Les cas de Stockholm, de Portland et de Toronto montrent qu'il est possible de réaliser des développements qui favorisent la réalisation de projets intégrant l'aménagement du territoire et les transports en commun. Le cas de Stockholm est particulièrement éloquent pour illustrer de quelle façon cette relation peut prendre forme. Ainsi, les autorités de cette région ont mis en place des noyaux de développement résidentiel, commercial et d'emplois le long des lignes de train de banlieue. Cette pratique facilite les déplacements entre les différents pôles.

Finalement, quatre conditions sont essentielles à la réussite de programmes de développement alliant l'aménagement du territoire aux transports en commun. Tout d'abord, les gouvernements doivent mettre en place des politiques claires s'inspirant des exemples présentés et favoriser son application par des mesures concrètes. Ensuite, la population doit être consultée sur les mesures apportées pour qu'elle apporte son soutien lors de la réalisation. La planification des aménagements doit être faite au niveau régional. Finalement, la même ligne de pensée doit être conservée sur plusieurs décennies afin de bénéficier des résultats escomptés au départ.

## 4. LE TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL

### 4.1 INTRODUCTION

Dans ce chapitre, nous analyserons en premier lieu l'évolution de l'aménagement du territoire dans la région de Montréal en regardant l'historique de la ligne de train Montréal/Blainville et les prévisions pour les prochaines années. En deuxième lieu, il sera question des orientations des documents de planification du ministère des Transports, de l'Agence métropolitaine de transport, du ministère des Affaires municipales et de la Métropole, ainsi que des MRC de Thérèse-De Blainville et de Laval.

### 4.2 LE PORTRAIT DU DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE À MONTRÉAL

Cette section porte sur le développement du territoire à Montréal selon deux parties : la première porte sur l'historique du développement dans la région de Montréal et la seconde sur les tendances prévues pour les prochaines années.

#### **4.2.1 L'historique du développement de la banlieue de la région montréalaise<sup>6</sup>**

Les banlieues montréalaises commencent à se développer grâce à la disponibilité d'un moyen de transport fiable faisant la navette entre le centre-ville et la campagne. À l'origine, il n'existe pas de service de train destiné uniquement aux banlieusards travaillant au centre-ville : la fréquence du service interrégional et continental suffit à les desservir.

---

<sup>6</sup> Cette section est plus précise que celle portant sur l'Angleterre, la région parisienne et les États-Unis puisque ce mémoire porte plus spécifiquement sur la région montréalaise ce qui demande un plus grand niveau de détails.

Quatre axes majeurs offrent un service aux banlieusards. Le premier axe ferroviaire, qui est aussi la première desserte de la banlieue, est la ligne Montréal/Lachine construite en 1847. La ligne de train connaît un succès important et les dates de fondation des villes adjacentes en témoignent : Dorval en 1892, Senneville en 1895, Montréal-Ouest en 1897 et Beaconsfield en 1910. Le deuxième axe est la ligne Montréal/Sainte-Thérèse, qui se prolongera jusqu'à Saint-Jérôme puis à Mont-Laurier. Le troisième axe est celui du *New York Central*, qui offre des arrêts à Châteauguay, Kahnawake et à la gare Windsor à Montréal. Finalement, le quatrième axe est celui qui traverse le Mont-Royal grâce à un tunnel pour atteindre Ville Mont-Royal. Cette ville est la première dans la région montréalaise à être complètement conçue et planifiée pour satisfaire les besoins d'une tranche de la population désirant habiter en campagne tout en ayant accès rapidement au centre-ville. (Hanna, 1996-97 : 36-45)

En novembre 1861 à Montréal, les tramways tirés par des chevaux font leur apparition. Le développement de plusieurs quartiers est étroitement lié à la disponibilité d'un service de transport en commun. Par exemple, le Plateau Mont-Royal s'urbanise grâce au service de tramway de la rue Saint-Laurent qui se rend au nord de la rue Sherbrooke. Il est à noter que l'aménagement du tramway a influencé directement la largeur des rues, comme par exemple l'avenue du Parc. (Pharand, 1997 : 17-22)

En 1892, l'électricité fait son apparition sur les lignes de tramways de Montréal. Il s'agit d'un important facteur d'expansion territoriale car il permet de franchir des distances beaucoup plus longues que les tramways à chevaux. D'ailleurs, l'année suivante, le tramway électrique ouvre le nord de l'île à proximité de la rivière des Prairies aux résidents et aux commerçants. Il s'agit d'un moyen sûr de se rendre dans cette partie peu habitée mais qui demeure une destination de campagne prisée, en particulier lors des mois d'été. On voit l'apparition du premier parc industriel de la métropole, en 1903, aménagé par la compagnie *Montreal Terminal* qui étend son réseau vers l'est. La rive-sud est aussi une destination de choix pour les ouvriers de la ville centre puisque le tramway leur permet de s'installer à la campagne durant toute l'année et d'aller travailler à peu de frais au centre-ville. La *Montreal Southern* offre un service de tramway sur la rive-sud et elle permet l'urbanisation de ce territoire : Longueuil en

1910, Greenfield Park et Mackeyville en 1912, Marieville en 1913 et Granby en 1916. (Pharand, 1997 : 31-46, 95-104 et Prévost, 1993 : 92-130)

Au début des années 1910, Montréal annexe les municipalités les plus proches afin de conserver une population équivalente à la banlieue, en plus des revenus en taxes que cela représente. De plus, la majorité des villes de banlieue font rapidement faillite et Montréal les annexe. Il est à noter que les promoteurs vendent ces nouveaux secteurs résidentiels en insistant sur le fait qu'il s'agit de véritables havres de paix loin des problèmes de la ville. (Hanna, 1996-97 : 47 et Prévost, 1993 : 131-134)

Malgré le succès obtenu par les tramways, la *Montreal Tramways Company* (MTC) commence à acheter des autobus vers les années 1920, la nouvelle technologie à la mode, pour effectuer certains trajets. Il semble que les véhicules soient plus confortables que les wagons. Durant les années 1950, les tramways commencent à laisser définitivement leur place aux autobus. L'enlèvement des rails débute sur les artères les plus passantes, dont Saint-Laurent et Saint-Denis. Une des raisons de ce changement est la diminution du nombre de chauffeurs requis. De plus, il faut faire place à la modernité. En août 1959, un défilé marque le retour aux garages du dernier tramway à Montréal. (Pharand, 1997 : 135-138, 201-235)

L'apparition de la voiture comme moyen de transport accessible aux classes moyennes permet de reculer les limites de la banlieue. En 1907, avec l'adoption par le gouvernement du Québec d'une politique sur la voirie, le développement du réseau routier devient un élément important du budget de la province. Bien que certains ponts et routes soient construits au début du siècle, la véritable poussée se fait durant les années 1920 alors que trois liens routiers sont mis en service. L'aménagement des routes vers les banlieues se fait aussi très rapidement. Ces nouvelles voies de circulation suivent souvent le trajet des chemins de fer. (Hanna, 1993 : 29-30) « En somme, tout ce que le chemin de fer avait fait auparavant, l'autoroute l'amplifie » (Hanna, 1996-97 : 51).

La fin de la deuxième Guerre mondiale amène trois nouveaux facteurs d'urbanisation favorisant le développement des banlieues. Tout d'abord, le *baby boom*, soit des familles nombreuses, une mortalité infantile basse et une augmentation de l'espérance de vie, nécessite la construction d'une quantité considérable de nouveaux logements. Ensuite, la création de la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL) facilite l'accès à la propriété à de nombreux ménages. Des critères stricts, dont un terrain à prix faible qui se retrouve dans les banlieues éloignées, permettent de signer une hypothèque. Finalement, le nombre de voitures particulières au Québec augmente considérablement, comme indiqué au tableau 7. En 1951, un sixième des citoyens de la région montréalaise habite déjà en banlieue (Hanna, 1996-97 : 50). Il faut aussi noter que la baisse du nombre de personnes par ménage et la hausse du nombre de pièces par personne a fait diminuer de façon importante le nombre de résidents de Montréal.

**Tableau 7 : Évolution du nombre de voitures particulières immatriculées au Québec**

<b>Année</b>	<b>Nombre de voitures particulières immatriculées</b>
1915	9 288
1925	80 354
1935	139 497
1945	171 240
1955	549 129
1965	1 145 785
1975	2 188 895
1985	2 285 479
1995	3 124 587
<b>2000</b>	<b>3 388 123</b>

Source : Leacy, 1983 et SAAQ, 2001.

Une étude de la Société d'habitation du Québec (SHQ) montre la croissance importante vécue dans les banlieues entre 1976 et 1996 (tableau 8). Durant cette période, Laval ainsi que les couronnes sud et nord, ont respectivement vu leur nombre de ménages augmenter de 80%, 78% et 144%. De son côté, l'île de Montréal a peu profité de l'arrivée des *baby-boomers* sur le marché résidentiel puisque la hausse du nombre de ménages n'a été que de 17% pour la même période. Le taux de propriété en 1996 indique que les gens s'installent en banlieue pour s'acheter une maison. Ainsi, l'île de Montréal comptait 34,3% de propriétaires contre 64,9% pour Laval, 67,1% pour la couronne sud et 70,8% pour la couronne nord. (SHQ, 2000 : 4 et 32)

**Tableau 8 : Évolution des ménages dans la RMR de Montréal, 1971-2001**

Secteurs	1971	1981	1991	2001	Variation 1971-2001
Île de Montréal	1 959 142	1 760 122	1 775 871	1 812 723	-8,08%
Laval	228 010	268 335	314 398	343 005	33,53%
Couronne sud	409 916	579 369	684 160	736 879	44,37%
Couronne nord	206 775	312 903	434 996	533 743	61,26%
RMR de Montréal	2 803 843	2 920 729	3 208 455	3 426 350	18,17%

Source : CUM, 2000 et Statistique Canada, 2002.

Le transport ferroviaire de passagers commence à perdre des clients au profit des nouveaux services d'autobus à la fin des années quarante. Il est à noter que le transport ferroviaire doit payer pour les infrastructures et l'entretien de son réseau en plus de payer des taxes, tandis que les autobus se déplacent sur des routes financées par l'ensemble des contribuables. Cette différence se reflète dans le prix des billets et désavantage fortement le ferroviaire au profit des autobus. Ironiquement, l'argent recueilli par le gouvernement auprès des compagnies de chemins de fer sert souvent à financer la construction du réseau routier. (Hanna, 1996-97 : 48 et 50)

Le réseau des trains de banlieue se réduit considérablement avec l'arrivée en masse de l'automobile puisque les compagnies accumulent des déficits importants, plusieurs lignes commencent à être éliminées : Montréal-Nord en 1964, Sainte-Thérèse, Saint-Hilaire et Farham en 1981. En 1982, il ne reste que les lignes de Deux-Montagnes et de Rigaud mais leur achalandage a diminué de façon importante entre 1967 et 1986. (Hanna, 1993 : 36-39) Lorsque l'AMT fait son apparition en 1995, elle reprend en main le réseau de train de banlieue. Son rôle est, entre autres, d'exploiter et de favoriser le développement des trains de banlieue. Ainsi, la ligne Montréal/Blainville débute son service en 1997, puis celle de Montréal/Mont-Saint-Hilaire en 2000 et de Montréal/Delson en 2001. D'autres projets sont en cours : le prolongement de la ligne Blainville vers Saint-Jérôme et deux nouvelles lignes qui desserviraient la banlieue est de Montréal, soit à partir de Mascouche et de Repentigny.

La construction du métro de Montréal est un élément marquant qui vient changer la structure du réseau de transport en commun dans la région de Montréal. Bien que le

métro est en service en 1966, de riches hommes d'affaires commencent à élaborer des plans pour la construction d'un réseau de chemin de fer souterrain au début du XX<sup>e</sup> siècle. En 1913, le rapport Macleod souligne l'urgence de gérer la circulation des tramways, des chevaux et des voitures. Il propose l'établissement de lignes de métro en décrivant chacun des tronçons. La première Guerre mondiale et la mise en tutelle de la ville de Montréal (1918-1921) mettent de côté les projets de métro. De nombreuses personnalités appuient la venue du métro dans les années 1920 et la compagnie des tramways de Montréal propose un plan de financement pour le projet. Cette fois, c'est le krach de 1929 qui envoie le projet aux oubliettes. Le chômage important diminue les problèmes de circulation dans les rues de Montréal jusqu'à la reprise de l'économie après la deuxième Guerre mondiale. Suite à de nombreuses études portant sur la construction d'un réseau de métro, le maire Drapeau, nouvellement élu, adopte une résolution d'emprunt pour financer la construction du métro qui débute en 1962. Quelques mois plus tard, Montréal est choisie pour accueillir l'exposition universelle de 1967. La ligne vers Longueuil, qui fait un arrêt à l'Île Sainte-Hélène, est ajoutée au réseau initial (STM, 2002).

Cette infrastructure lourde de transport en commun, rapide et techniquement innovatrice, devient le nœud du réseau montréalais. La majorité des lignes d'autobus se rabattent sur les stations de métro. Toutefois, ce nouveau service ne permet pas de rattraper la perte de clientèle survenue au début des années 1950 puisque la clientèle potentielle, a migré massivement vers la banlieue.

L'expansion des banlieues demande de nouvelles routes puisque celles construites jusque dans les années 1940 ne sont plus suffisantes pour desservir les automobilistes. Le gouvernement se dote alors d'une politique de construction d'autoroutes, en particulier dans la région de Montréal. La construction d'autoroutes dans le sud-ouest du territoire québécois est accélérée lors de la confirmation de la venue de l'Exposition universelle en 1967 à Montréal afin de combler le retard sur les États-Unis et l'Ontario. En 1977, lors du premier mandat du Parti Québécois, un moratoire sur la construction d'autoroutes est voté ce qui arrête la lancée des deux dernières décennies. (Hanna, 1993 : 34-36)

Finalement, il est important de noter que le développement de la banlieue n'a pas vidé le centre-ville de ses activités malgré le poids démographique de la banlieue qui augmente et des nouveaux pôles d'emplois qui se créent dans les parcs industriels en périphérie du centre-ville. Une meilleure planification au niveau régional permettra de répartir les emplois sur le territoire tout en maintenant un centre-ville fort.

L'évolution du transport en commun à Montréal présente certaines similitudes avec les situations vécues en Angleterre, en France et aux États-Unis. D'un côté, tout comme dans les grandes villes d'Europe, la part de marché du transport en commun est encore très forte dans la région, particulièrement au centre de l'île de Montréal. Cette situation s'explique par la présence du métro et une forte densité qui peut atteindre jusqu'à 65 logements à l'hectare dans les quartiers centraux montréalais. De l'autre côté, à l'instar des États-Unis, la région a développé son réseau routier et modifié la ville pour faire une place importante à l'automobile. Ces deux facettes ont permis l'émergence de modes de vie complémentaires dans la région de Montréal.

#### **4.2.2 Les tendances pour les prochaines années**

Plusieurs facteurs risquent d'affecter l'urbanisme et l'aménagement du territoire dans les prochaines années. Cette section fera mention des principales tendances au niveau de l'utilisation du sol et de la démographie, principalement sous l'angle des impacts sur les déplacements et sur l'aménagement du territoire, pour la région de Montréal. La section 4.2.2.1 abordera les changements démographiques et la section 4.2.2.2 présentera les habitudes de déplacement. Même si les prochaines sections ne portent pas directement sur le territoire d'étude, il est réaliste de penser que les mêmes tendances s'appliqueront.

##### 4.2.2.1 Les changements démographiques

Depuis quelques années, les changements démographiques liés au vieillissement de la population et au faible taux de natalité préoccupent les gouvernements. Ces nouvelles réalités auront des répercussions évidentes sur l'aménagement du territoire autant que sur les transports.

Tout d'abord, il est important de comprendre ce qu'une cohorte représente. Il s'agit d'un groupe d'âge qui possède les mêmes caractéristiques au niveau du nombre de naissances pendant une certaine période. La cohorte qui a influencé et qui influencera le plus l'aménagement du territoire dans les prochaines années est celle des baby-boomers. Ces personnes sont nées durant la période 1947-1966. Il s'agit de la plus longue et de la plus nombreuse cohorte du XX<sup>e</sup> siècle puisque les naissances ont été constantes durant ces vingt années. En raison de leur poids démographique (ils représentent près du tiers de la population), ils ont un impact important sur la façon dont le territoire est aménagé. (Foot, 1996 : 27-33)

La génération des baby-boomers approche le temps de la retraite et quittera massivement le monde du travail durant les deux prochaines décennies. Elle privilégie trois principales options au niveau du choix du lieu de résidence. Tout d'abord, une petite portion de retraités s'achètera un condominium en ville. Ensuite, les retraités qui ont les capacités financières suffisantes s'installeront dans les petites municipalités sur des terrains de 2 à 5 hectares. Ils rechercheront des endroits pouvant leur offrir à proximité des services de santé, des loisirs et des restaurants. Finalement, la grande majorité des baby-boomers resteront dans leur maison en banlieue ou en ville et opteront pour des rénovations plutôt que de déménager. (Foot, 1996 : 48-53)

Cette dernière tendance est vérifiable en regardant les prévisions de population jusqu'en 2021 pour la région de Montréal. Les augmentations entre 2001 et 2021 de personnes âgées de 65 et plus seront de 38% sur l'île de Montréal, de 120% dans la couronne sud, de 160% dans la couronne nord et de 174% à Laval. Ces chiffres cachent toutefois le fait que le nombre le plus important de citoyens du troisième âge de la RMR habite et habitera encore l'île de Montréal : 62,6% en 2001 qui diminuera à 51,3% en 2021. De plus, le MAMM note qu' : « [...] entre 1996 et 2026, l'on prévoit une augmentation de plus de 121,6% des personnes de 65 ans et plus au sein de la population, alors que le nombre de jeunes (14 ans et moins) diminuera de 21,7% » (2001 : 8).

Le problème majeur relié à une population vieillissante dans les banlieues concerne les services offerts à cette clientèle. La plupart des villes de banlieue fournissent un service de transport en commun efficace aux heures de pointe vers le centre-ville mais qui diminue de façon minimale le reste de la journée, ce qui ne convient pas pour les déplacements intra-muros. Quant au logement, les banlieues, présentement axées sur les ménages avec enfants, devront offrir des services mieux adaptés à cette tranche d'âge autant pour le logement, les services de santé, l'aménagement urbain, la sécurité publique que les transports. De plus, des alternatives aux maisons unifamiliales, comme des condominiums et des habitations intergénérationnelles, sont des éléments à considérer. (MAMM, 2001 : 19-20)

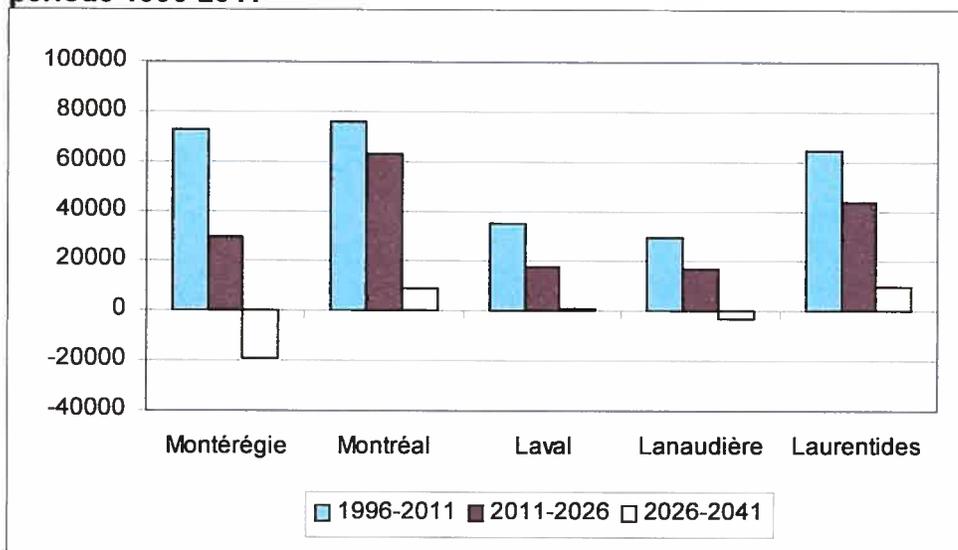
Quant à la RMR de Montréal, les prévisions statistiques préparées par l'ISQ indiquent que tous les secteurs de la région métropolitaine auront une augmentation de population jusqu'en 2026, puis une stabilisation jusqu'en 2041 (figure 9). En fait, la région métropolitaine passera de 3 396 000 habitants en 1996 à 3 845 000 en 2041, soit une augmentation de 13,2% sur une période de 45 ans ce qui est relativement faible. De plus, Montréal bénéficiera aussi de cette hausse de population. Les seules pertes de population prévues surviendront en Montérégie et dans Lanaudière durant la période 2026-2041. (ISQ, 2000)

L'évolution des groupes d'âge vient confirmer les phénomènes du vieillissement de la population et de la diminution de la natalité qui provoqueront une baisse de la population active (figure 10). Deux faits majeurs sont à noter : la perte du nombre de personnes âgées entre 0 et 39 ans et l'ajout important de personnes âgées de 65 ans et plus. D'ailleurs, le groupe d'âge des 80 à 99 ans atteindra près de 805 000 personnes en 2041.

L'augmentation du nombre de femmes sur le marché du travail depuis la fin des années 1960 est un autre élément qui a modifié les schèmes de déplacement (Cervero, 1998 : 33). Le taux d'activité, entre les hommes et les femmes tend à s'équilibrer depuis le dernier quart de siècle (figure 11). La famille traditionnelle où le mari travaille et la femme demeure à la maison n'est plus le modèle dominant. Le changement de la

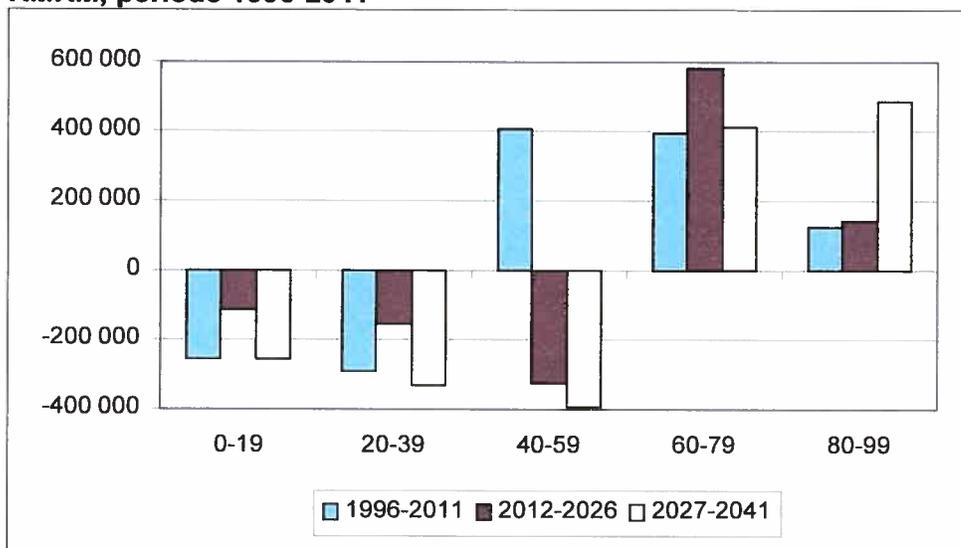
situation financière des femmes leur a permis d'accéder à une indépendance plus grande qui, jumelée à d'autres facteurs, a provoqué des changements au niveau des ménages : diminution du nombre de personnes par ménage et augmentation du nombre de ménages d'une personne.

**Figure 9 : Augmentation ou perte nette de population par secteurs dans la RMRM, période 1996-2041**



Source : Site Internet de l'ISQ, 2000.

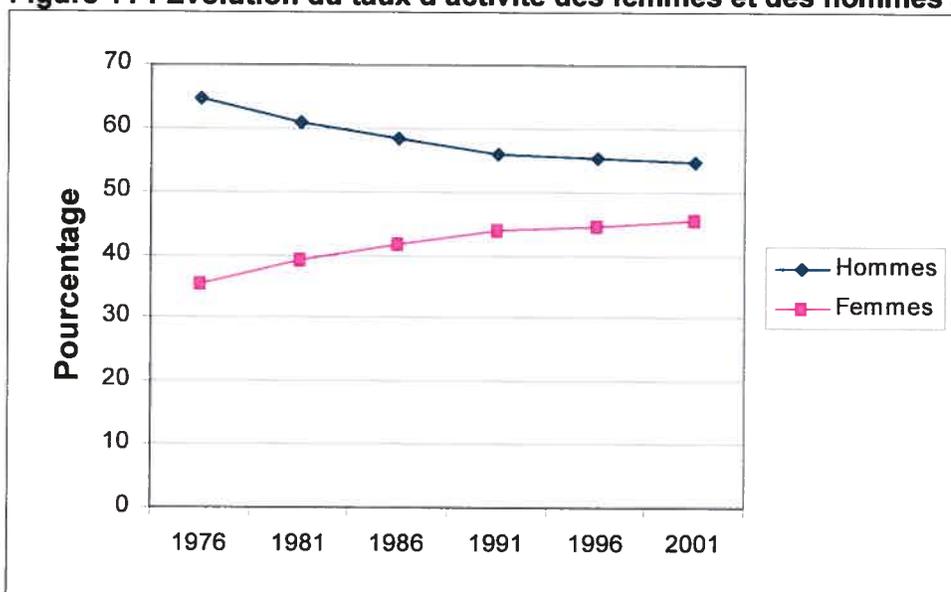
**Figure 10 : Augmentation ou perte nette de population par groupes d'âge dans la RMRM, période 1996-2041**



Source : Site Internet de l'ISQ, 2000.

Toutefois, ces changements au niveau de la composition des ménages influenceront peu le choix du lieu de résidence de la population active puisque les banlieues continueront d'attirer les familles avec enfants et Montréal continuera d'accueillir les ménages d'une personne et les familles monoparentales. D'ailleurs, le succès de la formule condo à Montréal démontre bien le besoin en logements de petite taille qui se développera encore au cours des prochaines années. (Gill in Lewis et *al.*, 2002 : 100-101)

**Figure 11 : Évolution du taux d'activité des femmes et des hommes au Québec**



Source : Site Internet de l'ISQ, 2002.

Le développement de la banlieue et la diminution de la population dans les quartiers anciens de Montréal devraient se stabiliser avec le faible accroissement de population prévue dans les prochaines années, mais l'île de Montréal verra tout de même son poids démographique diminuer (MTQ, 2000). De l'autre, les nouveaux immigrants continueront de privilégier la région de Montréal comme lieu de résidence, en particulier le centre de l'île de Montréal (MAMM, 2001 : 9).

La mobilité résidentielle à l'intérieur même de la région de Montréal est bien réelle : 373 110 citoyens se sont déplacés d'un secteur à un autre entre 1991 et 1996. Le secteur central de l'île de Montréal est en déficit par rapport aux banlieues, particulièrement la couronne nord. En effet, pendant que le territoire de l'ancienne ville

de Montréal perdait 45 535 résidents qui s'établissaient dans d'autres secteurs de la région, la couronne nord en gagnait 28 490, dont la moitié provenait de l'ancienne ville de Montréal (MAMM, 2001 : 16).

#### 4.2.2.2 Les habitudes de déplacement

Les deux motifs les plus importants quant aux déplacements resteront le travail et les études, mais les loisirs, le magasinage et les affaires personnelles connaîtront la plus forte croissance dans les prochaines années. De plus, ces déplacements se feront majoritairement en voiture, d'autant plus que ce mode de transport verra son nombre d'utilisateurs solo augmenter puisque le covoiturage et les transports en commun perdront des usagers. Les nouveaux pôles d'emplois en croissance attireront plus de déplacements qu'auparavant et ceux vers l'île de Montréal diminueront, passant de 71% à 66%. (MTQ, 2000 : 16)

Les changements démographiques entraîneront de nouvelles tendances par rapport aux déplacements. Tout d'abord, les baby-boomers sont, pour la majorité, motorisés et continueront de l'être dans les prochaines années. En fait, il s'agit de la tranche d'âge où la possession automobile est la plus forte. « Throughout the Western world, as baby boomers have entered their peak earnings years, motor vehicle consumption has also peaked » (Cervero, 1998 : 33). Cette réalité explique en partie l'augmentation de la motorisation. Ensuite, malgré que les personnes âgées soient normalement de bons clients des transports en commun, les baby-boomers continueront d'utiliser leur voiture durant leur retraite en raison de leur bonne forme physique et de leurs habitudes de déplacement déjà ancrées. Ils circuleront majoritairement en dehors des heures de pointe. Finalement, la baisse du nombre de personnes âgées de 20 ans et moins influera aussi sur le nombre de clients des transports en commun qui devrait diminuer (Cervero, 1998 : 33-34).

De nombreux emplois ont aussi été transférés vers la banlieue. Cette situation peut s'expliquer par, entre autres, les raisons suivantes : superficies plus grandes des terrains et faible coût de location, facilité d'accès pour les employés et les fournisseurs qui évitent en partie la congestion, proximité du lieu de résidence d'une grande partie

des employés de ces parcs industriels qui sont caractérisés par de la faible densité et un accès difficile aux transports en commun. De plus, en raison du faible coût des terrains, les entreprises aménagent de grands stationnements pour desservir leurs employés, ce qui n'incite guère ceux-ci à utiliser d'autres modes de déplacement. Malgré cette concurrence, le centre-ville montréalais devrait maintenir son titre de pôle principal d'emplois dans la région métropolitaine de Montréal.

Pour les ménages où les deux conjoints travaillent, la localisation de la résidence familiale devient un élément important puisque les lieux d'emplois des membres du ménage ne se trouvent pas nécessairement au même endroit. En ce sens, la voiture a permis aux familles de s'installer de façon indépendante des réseaux de transport en commun en se rapprochant plutôt des réseaux routiers supérieurs qui donnent accès à tous les lieux d'emplois de la région montréalaise.

Les nouvelles technologies permettent maintenant de travailler à l'extérieur du lieu d'emploi. Le télétravail peut être défini comme étant tout travail fait à distance. Il existe quatre principales formes de télétravail : les téléservices, le téléploiement, le travail mobile et le travail télépendulaire. Chaque forme de télétravail possède ces propres caractéristiques et amène des impacts sur les déplacements (tableau 9).

Une des conclusions à tirer de ces nouvelles formes de travail est la suivante : il n'y a pas nécessairement une baisse du nombre de déplacements. Même s'il s'agit de télétravail, la plupart des télétravailleurs continuent à se déplacer, mais ils le font à des moments différents dans la journée et pour des motifs différents. De plus, la majorité des déplacements s'effectue en dehors de la congestion, ce qui peut inciter certains travailleurs à s'établir encore plus loin de la banlieue traditionnelle puisqu'ils utilisent leur voiture. Ainsi, l'étendue des territoires urbanisés pourrait augmenter plutôt que de rester stable. (Lewis, 1996)

Dans le même ordre d'idées, certaines municipalités considèrent que le télétravail, en particulier le travail télépendulaire, pourrait les aider à se développer davantage en recevant une nouvelle population n'ayant pas à se déplacer quotidiennement vers la

métropole. De plus, elles croient que cet apport pourrait remplacer les pertes de population causées par la fermeture d'entreprises. Il n'est toutefois pas évident que le télétravail pourra apporter un ajout substantiel de nouveaux résidents aux petites municipalités.

**Tableau 9 : Impact des différentes formes de télétravail sur les déplacements**

	<b>Caractéristiques principales</b>	<b>Conséquences sur les déplacements</b>
Téléservices	Les services sont rendus à distance grâce aux technologies de l'information	Aucune réduction des déplacements, sauf peut-être interurbains
Téléploiement	Les emplois sont parfois déplacés près des zones de résidences, parfois dans une autre agglomération	Les déplacements pendulaires demeurent, bien qu'ils puissent être diminués
Travail mobile	L'employé peut travailler de partout	Augmentation des déplacements
Travail télépendulaire	L'employé travaille de la maison ou d'un télécentre	Réduction du nombre de déplacements
Travail autonome	Le travail s'effectue à partir de la maison	Réduction des déplacements pendulaires et croissance des autres types de déplacements

Source : Lewis, 1996 : 7.

Même si l'ordinateur est le moyen principal de transmission de l'information, les rapports sociaux demeurent très présents et importants au niveau du travail. D'ailleurs : « [...] les activités de pointe ont de plus en plus tendance à se regrouper autour de pôles de développement en raison de l'importance qu'accordent aux rapports de proximité les acteurs du développement » (MAMM, 2001 : 7). On peut même ajouter que la qualité du milieu de travail est un élément de plus en plus considéré par les employeurs pour leurs employés. Par exemple, les entreprises en multimédia pourraient se localiser presque partout sur le territoire en raison des nouvelles technologies qu'elles utilisent. Toutefois, une grande majorité de celles-ci se sont localisées à la Cité du Multimédia pour l'obtention de subventions mais aussi pour offrir un milieu de vie intéressant à ses employés.

Toutes ces tendances ont influencé les orientations des différents ministères et MRC. La prochaine section porte sur les orientations touchant plus particulièrement l'aménagement du territoire et les transports.

### 4.3 LES ORIENTATIONS DES MINISTÈRES, AGENCE ET MRC

Le gouvernement du Québec a émis plusieurs orientations qui concernent le domaine de l'aménagement du territoire dans un document intitulé *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement* (1994)<sup>7</sup>. La question de l'étalement urbain et des coûts qu'il provoque revient souvent comme une préoccupation pour les prochaines années. Malgré que les orientations demeurent vagues, elles expriment des idées fondamentales :

- Privilégier la consolidation des zones urbaines existantes et prioriser la revitalisation des centres-villes et des secteurs anciens
- Orienter l'extension urbaine dans les parties du territoire pouvant accueillir le développement de façon économique et dans le respect de l'environnement
- Favoriser une approche intégrée du développement pour l'ensemble d'une agglomération urbaine
- Maintenir et améliorer les équipements et les services collectifs en maximisant leurs retombées sur le milieu urbanisé
- Arrimer aux objectifs d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement la planification des infrastructures et des équipements à caractère public et assurer leur viabilité
- Préserver les infrastructures de transport, maintenir un service adéquat à l'utilisateur et soutenir le développement socio-économique des différentes régions du Québec en optimisant les acquis des différents modes de transport (Gouvernement du Québec, 1994).

Par ces orientations, le gouvernement souhaite contrôler l'étalement urbain en demandant aux MRC et aux municipalités de mieux gérer les zones développées et celles à développer. De plus, il souhaite la revitalisation des quartiers anciens ainsi que des zones urbaines déjà existantes. Pour ce qui est des transports et de l'aménagement du territoire, le gouvernement désire que les nouvelles infrastructures de transport soient appuyées par des études sur les besoins actuels et futurs. Le MTQ devra rédiger

---

<sup>7</sup> Le document n'est pas récent mais il s'agit de la plus récente publication concernant les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. D'autres orientations ont paru par la suite pour la zone agricole. De plus, ces orientations se reflètent dans les documents de planification des différents ministères.

un plan de transport pour chaque région du Québec en y insérant les priorités et les voies de développement pour les prochaines années afin de mieux prévoir les besoins. De plus, chaque MRC devra dorénavant approfondir la notion d'intermodalité entre les différentes modes de transports, en plus de déterminer les axes importants, les besoins futurs et appuyer les demandes actuelles.

Les prochaines sections exposent les orientations des principaux acteurs en transport et en aménagement pertinents pour notre étude, selon l'ordre de parution des documents, soit le Plan de gestion des déplacements du ministère des Transports (2000), le Cadre d'aménagement du ministère des Affaires municipales et de la Métropole (2001), le Plan stratégique de l'Agence métropolitaine de transport (2002) ainsi que les schémas d'aménagement des MRC de Thérèse-De Blainville (2002) et Laval (2002).

#### **4.3.1 Le Plan de gestion des déplacements du ministère des Transports**

Le ministère des Transports est l'un des ministères les plus importants au sein du gouvernement en raison, entre autres, de l'enveloppe budgétaire qu'il doit administrer. Selon son site Internet, le MTQ : « [...] a pour mission d'assurer la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés, fiables et sécuritaires qui contribuent au développement économique et social du Québec et de ses régions. » De plus, les interventions du MTQ doivent tenir compte des impacts sur l'environnement et sur l'aménagement du territoire.

Certains champs du domaine des transports relèvent du gouvernement provincial, et d'autres du gouvernement fédéral. Ce dernier s'occupe des secteurs qui touchent l'ensemble du Canada : sécurité, trains de passagers interprovinciaux, transport maritime international entre provinces et exclusivement du transport aérien. Du côté des infrastructures ferroviaires, le gouvernement fédéral a créé la compagnie ViaRail pour le transport des passagers entre les provinces, secteur délaissé par les compagnies privées qui ne font maintenant que le transport des marchandises. Les gouvernements provinciaux sont désormais responsables de la gestion des trains de banlieue. Le MTQ a donc pris la relève au début des années 1980, et n'a gardé que

deux des cinq lignes. En 1996, le MTQ a donné la responsabilité des trains de banlieue à l'AMT qui développe depuis le réseau.

Pour sa part, le MTQ s'occupe des ports et des aéroports provinciaux, ainsi que des routes régionales. Depuis 1995, le ministère a délaissé l'entretien et la construction des routes locales qui incombent maintenant aux municipalités. Toutefois, le plus important secteur du MTQ demeure le transport routier au niveau de la construction et de l'entretien. Il collabore aussi aux enquêtes Origine-Destination et est responsable de la sécurité routière.

Le *Plan de gestion des déplacements, Région métropolitaine de Montréal*, est le document de planification pour la région de Montréal, autant au niveau du transport des marchandises que du transport des personnes. Le but premier du document est de trouver des solutions quant aux problèmes de mobilité vécus par les résidents de la région métropolitaine. Le document a été adopté au mois d'avril 2000 et les orientations s'inscrivent jusqu'en 2010.

Le document fait mention de certains constats par rapport aux transports en commun :

- faible utilisation de la capacité des véhicules circulant sur le réseau routier et capacité résiduelle des réseaux de transport en commun;
- érosion de la clientèle traditionnelle du transport en commun;
- desserte inadéquate en transport en commun de certains secteurs situés au centre de l'agglomération;
- faiblesse des liens intermodaux actuels (2000 : 30-34).

En réponse à ces problèmes, le Plan de gestion propose des orientations générales pour améliorer la situation :

- Privilégier les interventions qui soutiennent la compétitivité de l'économie régionale et québécoise
- Privilégier les interventions qui favorisent la revitalisation du territoire au centre de l'agglomération et qui facilitent l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière de développement économique, d'aménagement et d'environnement
- Donner la priorité au renforcement et à la modernisation des réseaux de transport existant
- Assurer l'efficacité et l'équité du financement (2000 : 37-38).

De plus, quatre objectifs viennent appuyer ces orientations :

- diminuer le nombre de points de congestion;
- augmenter l'utilisation du transport en commun;
- accroître l'efficacité du transport des marchandises;
- gérer la demande plutôt qu'y réagir (2000 : 42-43).

Au niveau des moyens d'intervention préconisés par le MTQ, deux stratégies touchent directement le transport en commun. Tout d'abord, la gestion de la demande est favorisée parce qu'il s'agit d'une solution peu coûteuse à mettre en place qui permet de maximiser à la fois les infrastructures routières et les véhicules. Pour y parvenir, il y aura mise en place de programmes-employeurs, de mesures fiscales et d'une gestion du stationnement. Ensuite, le MTQ souhaite augmenter l'offre de transport en commun afin de favoriser son utilisation et d'améliorer la fluidité des déplacements. Il souhaite entre autres développer le métro et l'intermodalité : prolongement du métro à Laval et Longueuil, aménagement d'un SLR sur l'estacade du pont Champlain en partenariat avec le secteur privé, amélioration du service de trains de banlieue, aménagement de terminus, de stationnements et de voies réservées aux autobus.

L'ensemble de ces actions jumelées à celles sur le réseau routier devrait permettre au MTQ d'obtenir des résultats concrets pour 2006<sup>8</sup> :

- réduction de 5% des déplacements en automobile solo;
- augmentation de 9% de covoitureurs;
- augmentation de 12% d'usagers du transport en commun;
- diminution de 5% du nombre de véhicules-kilomètres parcourus (2000 : 77).

Une des premières constatations que l'on peut faire des actions prises dans le document concerne la part égale des subventions accordées au transport en commun et au transport routier (tableau 10). Il s'agit d'un appui certain aux transports en commun comme partie intégrante des solutions aux problèmes de mobilité dans la région de Montréal. Plusieurs projets concrets viennent soutenir ces orientations. De plus, une ouverture est faite quant à l'importance de l'aménagement du territoire dans la planification des transports. Le document indique même que : « [...] le ministère des Transports fait de la revitalisation et de la consolidation du centre de l'agglomération métropolitaine un défi qu'il entend relever avec les outils dont il dispose » (MTQ, 2000 :

<sup>8</sup> Il s'agit de réduction ou d'augmentation par rapport au scénario tendanciel en 2006.

41). Toutefois, l'argent accordé au transport en commun sert à financer des projets coûteux afin d'améliorer l'image générale de ce moyen de transport sans pour autant augmenter les services offerts aux usagers.

**Tableau 10 : Investissements prévus par le MTQ, période 2000-2010**

Type d'intervention	Coûts (en millions de dollars)
Gestion de la demande	10,3
Interventions en transport en commun	1 066,2
Interventions en conservation du transport en commun	490,02
<b>TOTAL Transport en commun</b>	<b>1 556,22</b>
Interventions sur le réseau routier au centre de l'agglomération	1 120,1
Interventions sur le réseau routier menant au centre de l'agglomération	244,4
<b>TOTAL Réseau routier</b>	<b>1 364,5</b>
<b>TOTAL DES INVESTISSEMENTS</b>	<b>2 920,72</b>

Source : MTQ, 2000 : 68-69.

#### **4.3.2 Le Cadre d'aménagement du ministère des Affaires municipales et de la Métropole**

Le ministère des Affaires municipales et de la Métropole s'occupe des aspects relatifs à l'aménagement du territoire. Tout d'abord, il encadre les institutions municipales en surveillant les structures, les compétences, les pouvoirs, les modes de financement et les règles démocratiques de fonctionnement. Ensuite, il conseille le gouvernement au niveau de l'aménagement. Finalement, il représente le gouvernement auprès des municipalités, en particulier pour faire reconnaître les orientations et les projets apportés par le gouvernement. (MAMM, 2000)

Pour la région montréalaise, le ministère joue un rôle de soutien à l'essor économique, culturel et social, en plus de s'assurer que les intérêts de la métropole sont pris en considération dans les orientations gouvernementales. De plus, le MAMM s'assure une coordination et une cohérence des décisions prises par les divers paliers d'intervenants au niveau de l'aménagement du territoire. Finalement, il apporte un soutien financier aux projets qui améliorent la métropole par l'entremise de programmes de subventions. (MAMM, 2000)

Le Cadre d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal a été adopté en juin 2001 et il émet des orientations pour le développement du territoire jusqu'à l'horizon 2021. Ce document dresse un portrait semblable au Plan de gestion des déplacements du MTQ pour la région montréalaise. Parmi les éléments indiqués dans le Cadre d'aménagement, mentionnons les suivants :

- la majorité des ménages avec enfants habitent en banlieue;
- le vieillissement de la population se remarquera surtout en banlieue même si la plus grande proportion de personnes âgées habitera toujours l'île de Montréal;
- le nombre de ménages d'une seule personne augmentera;
- les immigrants se localisent surtout à Montréal;
- la région de Montréal est le principal employeur de la région;
- la voiture est le principal mode de déplacement;
- les terrains contaminés se retrouvent surtout sur l'île de Montréal;
- le nombre d'hectares de terres agricoles et de milieux naturels a diminué et le développement des banlieues menace de réduire encore ces espaces;
- l'urbanisation non planifiée coûte cher au gouvernement en raison du besoin de nouvelles infrastructures en périphérie et de la sous-utilisation au centre de l'agglomération (MAMM, 2001).

À partir de ces constats, le MAMM a élaboré un concept composé de neuf éléments qui ont comme base les principes du développement durable :

1. Une stratégie d'urbanisation visant à limiter les coûts des infrastructures et équipements collectifs dans la RMRM et en dehors de la RMRM
2. Une urbanisation et des types d'habitation contribuant à assurer une composition sociale diversifiée
3. Une amélioration de la qualité de vie dans les quartiers anciens ou vétustes
4. Un renforcement des pôles économiques contribuant à maintenir la compétitivité de la métropole sur le plan international
5. Une planification des équipements et des infrastructures publics de transport visant la consolidation des zones urbaines existantes et des pôles économiques majeurs ainsi que la réduction des gaz à effet de serre
6. La protection et la mise en valeur de la zone et de l'économie agricoles
7. La protection et la mise en valeur des espaces verts et bleus ainsi que la protection du patrimoine et des paysages dans le cadre d'une stratégie à l'échelle métropolitaine
8. La prise en compte des risques de sinistre dans les décisions d'aménagement et de développement économique
9. L'harmonisation interrégionale des interventions de la CMM, des régions et des MRC voisines dans un esprit de réciprocité et d'alliance stratégique (MAMM, 2001 : 76-109).

En ce qui concerne ce mémoire, les première, deuxième et cinquième préoccupations nous intéressent plus particulièrement car elles viennent soutenir l'implantation du *transit-oriented development*.

La première préoccupation concerne la limitation des coûts reliés à l'urbanisation dans la région de Montréal en consolidant les zones urbaines existantes, ainsi qu'en maintenant et en améliorant les infrastructures présentes. Un des deux enjeux découlant de cette orientation fait directement référence au TOD : « Développer le territoire en considérant les infrastructures lourdes de transport collectif comme l'armature principale du développement urbain futur de l'agglomération montréalaise » (MAMM, 2001 : 76).

Pour répondre à cette préoccupation, le MAMM veut créer des zones d'influence allant jusqu'à 750 mètres des points de service de transport en commun. La densification de ces zones se fera selon les objectifs indiqués dans le tableau 11. De plus, les activités devront être localisées de façon à permettre une desserte efficace en transport en commun.

La deuxième préoccupation, qui concerne une offre diversifiée des types de logement pour assurer une mixité sociale, est directement reliée aux principes du *transit-oriented development*. Calthorpe a fait de cette préoccupation un élément guidant le TOD : « provide a mix of housing types, densities, and costs » (1993 : 43).

**Tableau 11 : Densités recherchées dans l'aire d'influence des infrastructures lourdes de transport en commun**

Distance d'accès au service de transport en commun (mètres)	Cibles de densité résidentielle nette (logements à l'hectare hors voies publiques, parcs, etc.)		
	Métro	SLR	Train/Métrobus
0-250	200	135	75
250-500	150	100	50
500-750	100	65	25
Moyenne	125	80	40

Source : MAMM, 2001 : 78.

Finalement, la dernière préoccupation du Cadre d'aménagement touche la planification du territoire en lien avec l'offre de transport. L'orientation du MAMM est de favoriser

l'utilisation du transport en commun et des modes non motorisés tout en diminuant l'utilisation de la voiture afin de diminuer l'émission de GES en optant pour une forme urbaine permettant d'atteindre ces objectifs. De plus, il est mentionné qu'il est nécessaire d'offrir une meilleure desserte en transport en commun pour les six pôles économiques identifiés : le centre-ville de Montréal avec 296 720 emplois, Saint-Laurent/Dorval avec 142 487 emplois, Anjou/Mercier avec 58 814 emplois, le centre de Laval avec 50 047 emplois, Longueuil nord/Boucherville avec 28 159 emplois et la Zone de commerce international de Mirabel avec 10 780 emplois. Ces pôles ont été déterminés, entre autres, selon leur potentiel de croissance, leur disponibilité d'espaces pour le développement, l'impact du pôle sur la périphérie et le nombre d'emplois créés. Ainsi, le centre-ville montréalais n'est plus le seul générateur de déplacements associés au travail et il est nécessaire de tenir compte de ces nouveaux secteurs dans l'aménagement du territoire des prochaines décennies et surtout dans les services de transport en commun desservant ces secteurs. (MAMM, 2001 : 87)

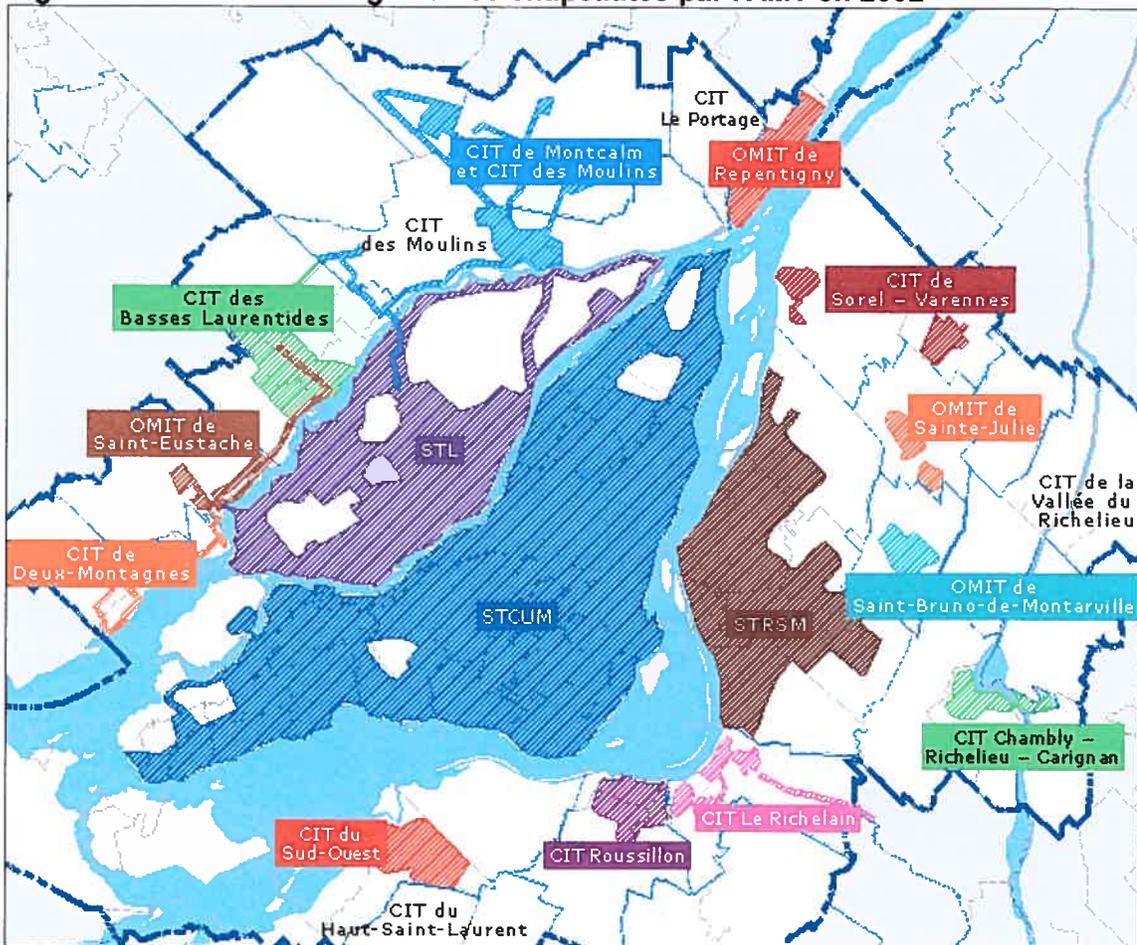
Ces neuf éléments guideront les orientations contenues dans les schémas d'aménagement des MRC et les plans d'urbanisme des municipalités faisant partie de la région métropolitaine. Le MAMM a mis une véritable emphase sur l'augmentation des densités, une meilleure articulation entre les transports et l'aménagement du territoire ainsi que sur les pôles d'emplois pour orienter le développement du territoire, ce qui appuie directement l'implantation du TOD dans la région de Montréal.

#### **4.3.3 Le Plan stratégique de l'Agence métropolitaine de transport**

L'Agence métropolitaine de transport a été créée au mois de décembre 1995 par l'Assemblée nationale du Québec. Son territoire d'action regroupe 63 municipalités de la région métropolitaine de Montréal ainsi que la réserve de Kahnawake et chapeaute les 22 organismes de transport en commun (figure 12). Sa mission consiste à : « [...] soutenir, développer, coordonner et promouvoir le transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes et d'augmenter la qualité de vie dans la région métropolitaine de Montréal » (AMT, 2002c : 7). Elle est gestionnaire des trains de banlieue de la région, de la planification et de la gestion du prolongement du métro vers Laval, des études préliminaires du SLR dans les axes de l'autoroute 10/Centre-ville

de Montréal et de l'avenue du Parc. Son financement provient du ministère des Transports du Québec (MTQ), des municipalités faisant partie du territoire de l'AMT, d'une taxe de 0,015\$ par litre d'essence et des titres de transport vendus aux usagers.

**Figure 12 : Territoire et organismes chapeautés par l'AMT en 2002**



Source : Site Internet de l'AMT.

Le Plan stratégique de l'AMT est en fait un bilan des réalisations depuis le premier plan de 1997<sup>9</sup> et le but est de réajuster les objectifs de développement du réseau de transport en commun. Le diagnostic de la situation des déplacements dans la région de Montréal, entre 1987 et 1998, est semblable à celui indiqué dans les documents du MTQ et du MAMM :

<sup>9</sup> Il est à noter que le premier *Plan stratégique* (1997) proposait plusieurs projets liés aux transports en commun qui n'ont pas été retenus par le ministère des Transports dans son *Plan de gestion des déplacements de la région de Montréal* (2000). Le prochain Plan stratégique de l'AMT s'arrimera aux orientations émises dans le document du MTQ.

- croissance et vieillissement de la population;
- diminution de la taille des ménages;
- décroissance de la partie centrale et urbanisation des couronnes éloignées;
- perte d'emplois au centre de l'île au profit des extrémités est et ouest;
- augmentation du parc automobile, particulièrement dans les couronnes;
- augmentation du nombre de déplacements, majoritairement en automobile;
- travail et études sont toujours les deux motifs principaux de déplacement;
- diminution de l'utilisation quotidienne du transport en commun;
- décroissance de la part de marché des transports en commun;
- augmentation importante des déplacements de banlieue à banlieue (AMT, 2002c : 11-15).

L'objectif de l'AMT jusqu'en 2012 est de : « Faire du transport en commun l'un des instruments privilégiés de l'efficacité, de la prospérité et de la qualité de vie dans la région métropolitaine » (2002c : 24). Pour atteindre cette cible, l'AMT met en place quatre éléments stratégiques : transport, aménagement, mobilisation et financement.

En premier lieu, le défi transport consiste à bonifier l'offre de transport en commun actuel en centrant les services sur les usagers afin de rivaliser avec la voiture. Pour y parvenir, plusieurs mesures sont préconisées : réseau du métro comme ossature du transport en commun, voies réservées, mesures préférentielles, SLR urbains pour remplacer les lignes d'autobus les plus achalandées, trains de banlieue, SLR régionaux, lignes d'autobus express, parcs de stationnements incitatifs. Plus concrètement, des projets de train vers Repentigny, Mascouche, Varennes et l'aéroport de Dorval sont à l'étude. Quant au SLR, il est question d'utiliser l'estacade du pont Champlain vers le centre-ville et de mettre en place cette infrastructure sur l'avenue du Parc. Le prolongement de la ligne 2-est du métro vers Laval est en cours, des prolongements vers Anjou et Longueuil sont aussi prévus. (AMT, 2002c : 25)

En deuxième lieu, le défi aménagement propose une stratégie comprenant quatre éléments : densification des secteurs adjacents aux infrastructures lourdes de transport en commun comme les gares de train et les terminus d'autobus, développement de quartiers selon les principes du *transit-oriented development*, redéveloppement des artères commerciales, meilleur partage de la voirie entre les différents modes de transport. Pour réaliser cette stratégie, l'AMT fournira un soutien à la CMM, aux nouvelles villes de Montréal et Longueuil ainsi qu'aux autres municipalités qui réviseront

leur plan d'urbanisme. De plus, elle fournira des outils techniques ainsi qu'un soutien promotionnel et tarifaire pour aider les municipalités à implanter ce type de développement. (AMT, 2002c : 26)

Troisièmement, le défi financement met de l'avant deux possibilités pour augmenter les revenus de l'AMT. Tout d'abord, il s'agirait de mettre en place des : « [...] mécanismes de financement croisés permettant aux automobilistes de mieux soutenir et développer le transport en commun » (AMT, 2002c : 26). Ensuite, des négociations avec le gouvernement devraient permettre la mise sur pied d'avantages fiscaux pour les covoitureurs et les usagers du transport en commun. Quatrièmement, le défi mobilisation concerne l'implication des différents intervenants pour mener à la réussite de la stratégie métropolitaine concernant les transports en commun.

Le Plan stratégique de l'AMT intègre clairement le développement du transport en commun à l'aménagement du territoire. L'appui complet au Cadre d'aménagement du MAMM est visible par des mesures concernant l'implantation du *transit-oriented development* comme élément structurant de la stratégie pour renforcer l'usage du transport en commun. Un autre élément important qui se dégage de ce document de planification concerne les cibles concrètes à rencontrer. Par exemple, dans le Plan stratégique de 1997, l'AMT désirait augmenter de 51 000 le nombre de déplacements en transport en commun jusqu'en 2007, soit passer de 345 000 à 396 000 déplacements en TC en période de pointe du matin. Cet objectif est presque atteint puisqu'en 2002, il y a eu environ 40 000 nouveaux usagers du transport en commun. (AMT, 2002c : 28)

En ce qui concerne ce mémoire, il est certain que l'AMT désire que le *transit-oriented development* soit implanté dans la région de Montréal afin de favoriser l'usage du transport en commun. Cette mesure viendra appuyer le développement du réseau des trains de banlieue et l'aménagement des gares au-delà du stationnement incitatif. L'AMT considère donc que le TOD est un concept d'avenir qui permettra de renforcer la place du transport en commun arrimé à l'aménagement du territoire dans la région de Montréal. Toutefois, le rôle de l'AMT n'est pas de stimuler l'aménagement des terrains

adjacents aux gares. Elle peut soutenir les villes qui ont des projets en intégrant l'aménagement des stationnements aux projets, en donnant des cartes de transport aux futurs résidents et offrant son expertise. Son rôle s'arrête toutefois là. Il y aurait lieu d'augmenter les pouvoirs de l'AMT afin qu'elle puisse acquérir des terrains en vue de réaliser des réserves foncières. Le développement fait sur ces terrains serait alors contraint aux règles émises par l'AMT qui pourrait favoriser les projets véritablement intégrés aux gares de train.

#### **4.3.4 Les schémas d'aménagement**

Les schémas d'aménagement sont produits par les MRC afin d'orienter le développement des municipalités. En fait, il s'agit d'un :

[...] instrument de planification territoriale qui énonce les objectifs généraux de développement de la collectivité régionale, formule les orientations d'aménagement afférentes et détermine l'organisation physique du territoire en définissant, selon un ordre rationnel et réfléchi, les interventions physico-spatiales permettant d'orienter l'évolution de l'occupation du sol (Guay, 1987 : 89).

Le schéma d'aménagement sert de guide aux municipalités pour l'élaboration de leur plan d'urbanisme. Il détermine les grandes affectations du territoire que les municipalités devront inclure dans leurs orientations. Ainsi, le schéma n'est pas imposable directement aux citoyens puisque les MRC n'émettent pas de règlements. Toutefois, les schémas affectent le citoyen dans la mesure où les orientations devront être suivies dans les plans d'urbanisme et que les règlements d'urbanisme découlent des décisions prises dans le plan.

Quant aux transports, la LAU indique les éléments qui doivent se retrouver dans les schémas d'aménagement (voir annexe). Auparavant, les MRC ne devaient qu'identifier et localiser les infrastructures de transport sur leur territoire. De plus : « [...] les MRC pouvaient indiquer le tracé approximatif et le type des principales voies de circulation (art. 6,3°) ainsi que les propositions intermunicipales d'aménagement (art. 6,4°) » (MTQ, 1995 : 2-1). Toutefois, les résultats étaient décevants puisque les orientations demeuraient des revendications de nouveaux tronçons routiers qui n'étaient pas soutenues par une analyse justifiant les demandes. Ainsi, plusieurs thèmes reliés aux

transports n'ont pratiquement jamais été traités dans les schémas d'aménagement : les effets structurants des réseaux de transport, les liens entre affectations du sol, densité, et demande en transport, ainsi que les répercussions des infrastructures et des équipements de transport sur la qualité de vie des résidents.

Les limites de la première version de la Loi ont incité le gouvernement à apporter des modifications afin d'obliger les MRC à mieux planifier leurs infrastructures de transport et ce, depuis 1993. Trois nouveaux éléments ont fait leur apparition :

- la planification du transport terrestre;
- l'organisation du transport maritime et aérien (si applicable);
- les contraintes majeures à l'occupation du sol occasionnées par les voies de circulation (MTQ, 1995).

Le premier élément est celui ayant le plus d'impact sur l'aménagement du territoire. Cette nouvelle partie obligatoire doit contenir les infrastructures et équipements existants et projetés de transport terrestre qui sont de nature régionale. De plus, les MRC ont l'obligation de déterminer les voies qui ont des incidences sur la sécurité publique, la santé publique et le bien-être général. Ces deux ajouts à la réglementation obligent les MRC à mieux planifier les infrastructures de transport car elles doivent analyser les répercussions sur le territoire.

Les sections 4.3.4.1 et 4.3.4.2 présenteront plus particulièrement les orientations en matière de transport contenues dans les schémas d'aménagement des MRC de Thérèse-De Blainville et de Laval.

#### 4.3.4.1 Le schéma d'aménagement de la MRC de Thérèse-De Blainville

Le schéma d'aménagement de la MRC de Thérèse-De Blainville s'oriente vers une consolidation des infrastructures routières et du développement économique du territoire. Deux principaux constats, appuyés par des moyens d'intervention, traitent plus particulièrement du transport en commun :

**Septième orientation :** Optimiser la mobilité des personnes et des marchandises :

- Consolider l'offre de transport en commun
- Moderniser le réseau ferroviaire du train de banlieue

- Appuyer le projet de prolongement du train de banlieue jusqu'à Saint-Jérôme
- Réduire les temps de déplacement pour accéder aux réseaux de transport en commun
- Planifier le tracé des rues de façon à simplifier la circulation des véhicules en transport en commun.

#### **Huitième orientation** : Améliorer l'efficacité énergétique régionale

- Soutenir la mise en place de moyens de transport collectif peu énergivores, comme le train de banlieue.

Les autres orientations concernent le renforcement et la revitalisation des centres-villes des municipalités, particulièrement celui de Sainte-Thérèse qui représente le centre de la MRC autant géographiquement qu'au niveau des services offerts à la population (institutions scolaires et de santé). De plus, la MRC indique qu'elle souhaite une diversification des typologies résidentielles tout en conservant une prédominance de la maison unifamiliale et réaffecter les anciennes zones industrielles pour les intégrer à la zone urbaine.

La MRC inclut, parmi ses territoires d'intérêt patrimonial, le Village de Sainte-Thérèse qui correspond au noyau traditionnel correspondant au territoire compris entre le cégep et la gare de train. De plus, il est à noter que le secteur de la gare intermodale est d'affectation mixte ce qui permet la cohabitation de différentes activités dans un même secteur.

**Tableau 12 : Nombre de déplacements en automobile et en transports en commun (scénario 2011 tendanciel pour le secteur rive-nord ouest)**

	<b>Nombre de déplacements en 2011</b>	<b>Variation 1991-2011 (en nombre)</b>	<b>Variation 1991-2011 (en %)</b>
Mode des déplacements originant du secteur :			
Automobiles	174 566	79 610	83,8
Transport en commun	9 394	4 159	79,4
<b>Total</b>	<b>183 960</b>	<b>83 769</b>	<b>83,8</b>
Mode des déplacements se dirigeant vers le secteur :			
Automobiles	68 813	26 914	64,2
Transport en commun	1 288	315	32,4
<b>Total</b>	<b>70 101</b>	<b>27 229</b>	<b>63,5</b>

Source : MRC de Thérèse-De Blainville, 2001.

En ce qui concerne l'organisation du transport terrestre, la MRC souligne l'importance de soulager les réseaux de transport actuels, la nécessité d'influencer les comportements de déplacement afin d'assurer une utilisation rationnelle des infrastructures, l'importance d'implanter de nouveaux équipements aux endroits où la demande excède largement l'offre et la nécessité d'améliorer les liens est-ouest à l'intérieur de la MRC. Toutefois, elle n'indique pas quels modes de transport ces éléments concernent. Finalement, une hausse de 83,8% des déplacements originaires du secteur rive-nord ouest est à prévoir (tableau 12).

Finalement, la MRC détaille certaines propositions qu'elle désire mettre en place dans son plan d'action. Tout d'abord, l'électrification de la ligne de train Montréal/Blainville est mentionnée. L'AMT est responsable de la coordination des travaux dont les coûts sont estimés à 180 millions (MRC de Thérèse-De Blainville, 2001 : annexe B). Le MTQ est partenaire du projet et la MRC agit à titre de membre du comité de suivi. Ensuite, le document indique qu'il y aura des investissements sur les équipements et les bâtiments de transport en commun. Les informations ne sont toutefois pas explicites quant à la nature des travaux qui se chiffrent à 29 millions. Les partenaires sont la MRC elle-même, les municipalités de Blainville, Sainte-Thérèse et Rosemère, ainsi que le MTQ. Une étude de faisabilité est prévue à court terme et la réalisation se fera à moyen terme. (MRC de Thérèse-De Blainville, 2001)

#### 4.3.4.2 Le schéma d'aménagement de la MRC de Laval

La MRC de Laval est un cas exceptionnel puisqu'elle ne compte qu'une ville, c'est-à-dire Laval. En raison de cette situation, le schéma d'aménagement de la MRC sert aussi de plan d'urbanisme. Les règlements d'urbanisme sont écrits directement à partir des orientations contenues dans le schéma d'aménagement.

Certaines problématiques liées au transport sont décrites dans le schéma. Tout d'abord, la congestion affecte beaucoup la ville car les déplacements entre la rive-nord et Montréal doivent en grande majorité transiter par l'île Jésus. Les aménageurs de la MRC désirent densifier les pôles d'emplois lavallois afin de capter les travailleurs de la

rive-nord qui se rendent quotidiennement à Montréal. Cette mesure, appuyée par des transports en commun efficaces, diminuerait la congestion.

L'orientation de transport du schéma d'aménagement consiste en l' : « Amélioration des liens interrives en support au développement du pôle de croissance Laval dans la métropole ». Trois objectifs sont rattachés à cette orientation :

- développement et amélioration de l'offre de transport en commun;
- prolongement et amélioration du réseau autoroutier;
- développement du réseau cyclable artériel.

Pour atteindre ces objectifs, plusieurs projets sont envisagés. Nous mentionnerons ceux en lien avec le transport en commun. Tout d'abord, le prolongement de la ligne de métro 2-est vers Laval devrait permettre de réduire la congestion sur les ponts vers l'île de Montréal. Trois nouvelles stations, Cartier, Concorde et Montmorency, verront le jour dans cette municipalité en 2006. La station Concorde sera adjacente au train de banlieue Montréal/Blainville et une nouvelle gare sera ajoutée. Étant donné le peu d'espace disponible sur le terrain pour aménager un stationnement incitatif, la station de train Saint-Martin sera maintenue afin d'accommoder les automobilistes qui utilisent le train de banlieue puisqu'elle est munie d'un stationnement incitatif. La station Montmorency, adjacente au cégep du même nom, sera le nœud du nouveau centre d'activités de Laval et un stationnement incitatif étagé de 2 715 places sera aménagé pour favoriser l'utilisation du transport en commun par les automobilistes. (MRC de Laval, 2002 : 39)

Ensuite, le prolongement du métro permettra de dégager 20 autobus de leurs circuits habituels puisqu'il n'y aura plus de déplacements jusqu'au terminus Henri-Bourassa. Ce surplus sera réaffecté aux autres trajets ce qui améliorera le service. Finalement, le prolongement de l'autoroute 25 vers Laval permettra d'y aménager une voie réservée au transport en commun qui sera reliée à la future station de métro lors du prolongement de la ligne 5 vers l'est. (MRC de Laval, 2002 : 41)

Le schéma d'aménagement ne fait pas mention de développement résidentiel relié au transport en commun et ce, malgré les deux gares de train et les trois futures stations de métro présentes sur son territoire. Les terrains vacants seront construits en

continuité avec l'existant, soit environ 15 logements à l'hectare. Selon les prévisions, les terrains devraient être complètement construits d'ici 20 ans.

#### 4.4 CONCLUSION

Le vieillissement de la population et le faible taux de natalité sont les deux tendances démographiques qui affecteront le plus les transports et l'aménagement dans les prochaines années. De plus, une faible augmentation de la population dans la région de Montréal est prévue pour les quarante prochaines années. Les ménages avec enfants devraient continuer de favoriser les couronnes nord et sud comme lieu de résidence, au détriment de l'île de Montréal. La voiture restera le moyen de transport privilégié.

Les orientations des documents de planification du MTQ, du MAMM et de l'AMT sont axées vers le transport en commun combiné à l'aménagement du territoire. Les moyens d'action sont toutefois peu détaillés. Pour leur part, les MRC proposent des projets concrets en lien avec les infrastructures de transport en commun mais pas nécessairement en lien avec l'aménagement du territoire.

Malgré ces orientations favorables au transport en commun, aucun document ne fait mention concrètement de l'aménagement de quartiers axé sur les transports en commun. Pourtant, les exemples analysés au chapitre 3 ont montré qu'il était avantageux de combiner ces deux éléments, autant sur l'aspect du nombre de déplacements en transport en commun que sur celui d'une meilleure utilisation du sol. Dans la prochaine partie, nous traiterons des possibilités d'implantation du *transit-oriented development* aux gares de train de banlieue de la ligne Montréal/Blainville.

# **PARTIE III : LES POSSIBILITES D'AMENAGEMENT AUX GARES DE LA LIGNE DE TRAIN DE BANLIEUE MONTREAL/BLAINVILLE**

## **5. LA LIGNE DE TRAIN DE BANLIEUE MONTRÉAL/BLAINVILLE**

### **5.1 INTRODUCTION**

Ce chapitre se veut une analyse de la ligne de train Montréal/Blainville. La section 5.2 s'intéresse à l'historique et à l'évolution de la ligne. Pour sa part, la section 5.3 concerne la description des gares de train, du profil des usagers et des possibilités d'implantation du TOD. Il est à noter que la gare Sainte-Thérèse sera traitée au chapitre 6 où il sera question du projet de la municipalité pour le secteur de la gare.

### **5.2 L'HISTORIQUE DE LA LIGNE DE TRAIN MONTRÉAL/BLAINVILLE<sup>10</sup>**

Afin de comprendre l'importance de la ligne de train étudiée, il est nécessaire de s'attarder à son évolution. Une description des trois principales étapes de la construction de cette ligne permettra au lecteur de se familiariser avec l'histoire unique de cette ligne de chemin de fer.

#### **5.2.1 La colonisation**

Durant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, la situation agricole au Québec est très difficile. En raison des familles nombreuses et de la division maximale des terres agricoles, les pères n'ont plus de terres à donner à leurs fils. Comme les emplois de la province sont orientés en grande partie vers l'agriculture, près d'un demi-million de personnes quittent pour aller s'établir ailleurs, comme par exemple aux États-Unis où ils profitent de la révolution industrielle du textile.

---

<sup>10</sup> Cet historique a été rédigé grâce aux textes et personnes suivantes: Paquette, 1997, Poirier, 1987; M. Jacques Thibault du Canadien Pacifique; M. Paul Dorval de l'AMT; en plus des autres références indiquées dans le texte.

En réaction à cette vague d'émigration, le Gouvernement et l'Église s'unissent pour mettre sur pied une politique de la colonisation qui permettra ainsi aux jeunes de rester dans la province. Les régions visées sont la rive nord du Saint-Laurent, l'Outaouais et les Laurentides. Afin de permettre aux populations d'atteindre les nouvelles régions colonisées, il est indispensable de construire un chemin de fer pour amener les colons vers ces nouvelles terres et ramener, au retour, des matières premières à la ville. Le curé Labelle s'occupe personnellement de la région des Laurentides où il fonde près de 60 communautés.

Le 5 avril 1869, des subventions sont accordées pour la construction du chemin de fer. La *Montreal Northern Colonization Railway Company* est créée en 1873 et s'occupe de construire le tronçon entre Montréal et Saint-Jérôme. Toutefois, en raison des difficultés économiques, la vente de bons qui servent au financement se fait difficilement et la construction arrête en 1875. À la fin de la même année, le gouvernement de Charles Boucher achète la ligne, en plus de celles de Québec et de Hull. La compagnie est renommée *Quebec, Montreal, Ottawa and Occidental Railway*. Le tronçon est officiellement inauguré le 8 octobre 1876 et reçoit ses premiers voyageurs la semaine suivante. À Montréal, les trains partent de la gare Hochelaga, à l'intersection des rues Sainte-Catherine et Moreau. Le train s'arrête aux stations Mile End, Park Ave., Bordeaux, Laval-des-Rapides, Saint-Martin, Saint-Martin Jct, Sainte-Rose, Sainte-Thérèse, Saint-Janvier pour arriver à Saint-Jérôme.

En 1882, le gouvernement d'Adolphe Chapleau décide de vendre les lignes achetées par le gouvernement Boucher quelques années auparavant. Le Canadien Pacifique (CP) acquiert alors la section ouest qui comprend la branche jusqu'à Saint-Jérôme. Cette compagnie décide de compléter la ligne vers le centre-ville de Montréal à la gare Dalhousie, en face de l'actuelle Place Viger. En 1889, la gare Windsor ouvre ses portes et certains trains partent à cet endroit. Jusqu'en 1951, année de la fermeture de la gare Dalhousie, les trains de passagers partent à l'une des deux gares. La construction du chemin de fer vers le nord continue par étapes. Sainte-Adèle est atteinte en 1891, puis Labelle en 1893, L'Annonciation en 1903, Nominingue en 1904 et finalement Mont-Laurier en 1909. Le parcours complet mesure 158,1 miles, soit environ 253 kilomètres.

Dès lors, la ligne est surnommée le P'tit train du Nord et permet d'offrir un avenir aux jeunes gens de la province.

Il est important de noter que des déplacements pendulaires chez la classe moyenne sont déjà visibles dès les années 1890 aux gares Bordeaux, Laval-des-Rapides, Sainte-Rose et Rosemère. Ainsi, la population de ces pôles augmente assez rapidement, passant de 2 000 à 8 000 habitants entre 1911 et 1941. Ces nouveaux habitants veulent profiter de la nature et de l'ambiance des petits villages, tout en étant reliés au centre-ville par la ligne de train (Hanna, 1996-97 : 46).

### **5.2.2 Les Laurentides : un tourisme naissant**

Au début des années 1920, une augmentation du nombre de départs du P'tit train du Nord lors de la saison estivale et pendant les fins de semaine est nécessaire afin de répondre à la demande des villégiateurs qui possèdent un chalet sur le bord d'un des nombreux lacs. La gare de Sainte-Rose est une autre destination prisée des montréalais et visiteurs qui viennent y passer leurs vacances d'été. Des hôtels, des auberges et des maisons de pension logent les clients. En voyant ce succès touristique, le skieur de fond Herman Johannsen, ayant comme surnom Jack Rabbit en raison de sa vitesse à ski de fond, comprend que le train permet aux Montréalais de se rendre facilement dans les Laurentides pour s'y détendre et pratiquer une activité sportive. Johannsen réalise une piste de ski de fond, la *Maple Leaf*, qui s'étend de la gare Shawbridge au Mont-Tremblant. De plus, toutes les gares sur le parcours sont reliées à la piste.

Grâce au succès touristique des Laurentides, les trains de passagers sont de plus en plus nombreux sur la ligne. Certains vendredis, jusqu'à sept trains partent de la gare de Montréal, remplis de voyageurs et de paires de skis. Ces randonnées pittoresques durent plus de 30 ans. Fait intéressant à noter : avant 1950, les trains transportent des marchandises et des voyageurs en même temps; après 1950, le CP sépare les deux types de transport. Suite à la II<sup>e</sup> Guerre mondiale, l'avion, la voiture et le camion attirent, en raison de la rapidité du service et de la livraison porte-à-porte, la clientèle qui était auparavant fidèle au train. La région des Laurentides ne fait pas exception au développement routier. Dès 1910, la première route bétonnée (117) est créée entre

Montréal et Sainte-Rose. Par la suite, les années 1958-1959 voient la construction de l'autoroute 15 jusqu'à Saint-Jérôme (Hanna, 1996-97 : 50). Ainsi, à la fin des années 1960, le service de train vers les Laurentides est retiré car la concurrence avec l'automobile et l'autobus est trop forte. Quelques temps après, le CP remet en service le P'tit train du Nord à raison de trois départs par semaine.

Pour fêter le centième anniversaire de M. Johannsen en 1975, ses amis organisent une randonnée spéciale vers les Laurentides à bord d'un train à deux étages surnommé *Train Spécial - Ski Jack Rabbit*. Le parcours débute à Rigaud, pour passer par la gare Windsor à Montréal et ensuite poursuivre vers les Laurentides en arrêtant aux anciennes stations. Plus de mille personnes embarquent dans le train ce jour-là. Ce succès permet à nouveau de croire au P'tit train du Nord.

En 1977, les efforts du Conseil régional de développement des Laurentides et de l'Association touristique des Laurentides permettent la remise sur pied du train des Laurentides. Ainsi, jusqu'en 1981, le train roule de juin à octobre et de décembre à mars. Il part cette fois de la gare Windsor à Montréal et s'arrête à toutes les gares sur son parcours. Malheureusement, le ministre des Transports à l'époque, Jean-Luc Pépin, décide d'arrêter ce service suite à un plan de rationalisation. Le 15 novembre, le légendaire P'tit train du Nord effectue son dernier voyage.

Après 1970, le transport des passagers devient non rentable pour le CP tout comme pour le Canadien National. Une loi votée en 1978 permet aux compagnies canadiennes de délaissé le transport des personnes pour s'occuper uniquement du transport des marchandises. Le gouvernement crée donc Via Rail pour offrir un service de passagers entre les provinces. Les déplacements de passagers à l'intérieur de la province sont à la charge du gouvernement provincial. À Montréal, le mandat des trains de banlieue est laissé à la Société de transport de la communauté urbaine de Montréal (STCUM) qui conserve les lignes Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Rigaud.

De 1981 à 1995, aucun transport de passagers n'est effectué sur la ligne du P'tit train du Nord, seul le transport de marchandises y circule. Certaines gares sont d'ailleurs

détruites en raison de l'arrêt du service dont celles de Bordeaux, Sainte-Rose, Piedmont et Val-David. Les autres sont conservées par l'implantation de restaurants ou de commerces à l'intérieur, ou simplement par la volonté de la communauté de maintenir le patrimoine.

### **5.2.3 Le P'tit train du Nord aujourd'hui**

La partie désaffectée de la ligne entre Saint-Jérôme et Mont-Laurier est enlevée puis convertie en piste cyclable qui porte encore le nom de P'tit train du Nord. Une nouvelle forme de tourisme prend ainsi place dans les Laurentides, le tourisme à vélo. Certaines gares abritent maintenant des centres touristiques, des boutiques et des restaurants pour satisfaire aux besoins de la clientèle. La partie au sud de Saint-Jérôme continue de servir pour le transport des marchandises.

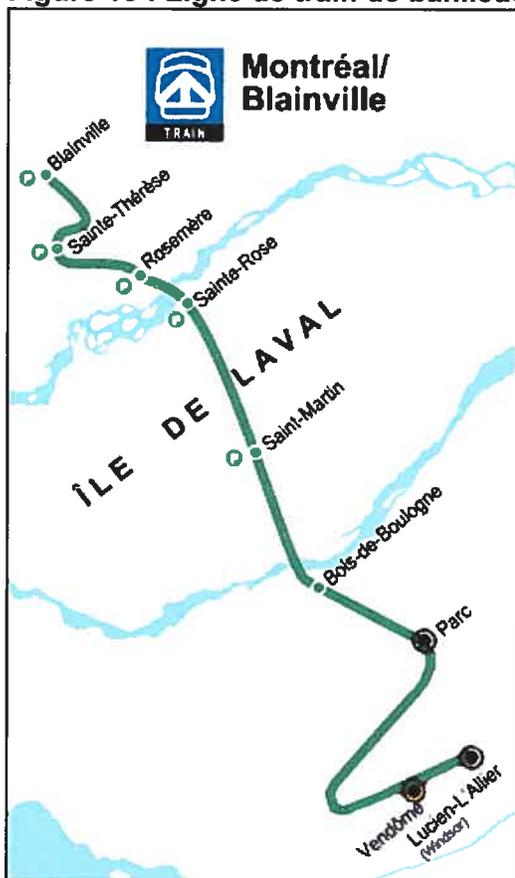
Il est à noter qu'il y a un retour à l'usage du chemin de fer depuis 1990, autant au niveau des marchandises que des personnes, en raison des routes congestionnées et des aéroports souvent saturés. De leur côté, les trains sont presque vides, ont des voies réservées et une plus grande capacité de transport. L'ancienne clientèle est donc progressivement de retour, attirée par les avantages que le train procure.

En 1997, des travaux importants sur le pont Marius-Dufresne entre Laval et Rosemère nécessitent sa fermeture complète. Le gouvernement, par l'entremise du MTQ, met sur pied, pour la durée des travaux, un service de train de banlieue entre Blainville et la gare Jean-Talon à Montréal (figure 13). L'AMT, créée en décembre 1995, se voit octroyer la gestion de la ligne dès septembre 1997. Le projet pilote dure cinq mois, puis l'étude est prolongée de deux ans en raison de sa très grande popularité et ce, malgré la réouverture du pont Marius-Dufresne. À l'automne 2000, avant que le projet pilote soit terminé, la ligne est déclarée permanente par le gouvernement, c'est-à-dire que l'expérience est concluante et que le service sera maintenu. La clientèle annuelle passe de 789 620 passagers en 1998 à 1 611 230 en 2000, soit une augmentation de 49%.

L'AMT est propriétaire des trains mais elle a signé un contrat avec le CP qui possède la ligne de chemin de fer. Ce dernier fournit l'équipage et les contrôleurs, fait l'entretien et

l'inspection des trains et de la ligne, et charge à l'AMT un coût par kilomètre parcouru. Il est à noter que l'AMT a donné un contrat à la compagnie du Canadien Pacifique pour qu'elle entretienne toutes ces lignes à chaque année afin de conserver en bon état les chemins de fer. Avant, l'entretien général des gares était laissé au télégraphe ou au chef de gare.

**Figure 13 : Ligne de train de banlieue Montréal/Blainville**

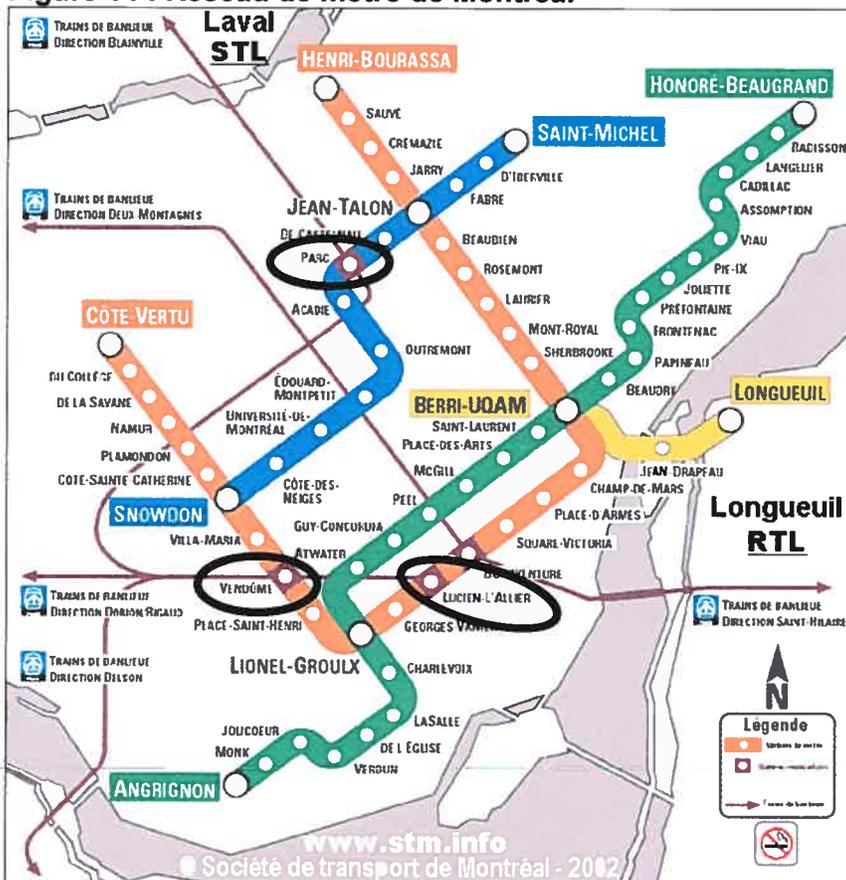


Source : Site Internet de l'AMT.

En raison de la présente saturation des wagons aux heures de pointe, l'AMT désire améliorer le service sur cette ligne. Il est à noter que l'horaire actuel dessert les déplacements pendulaires des résidents de la banlieue qui partent le matin et reviennent le soir durant les heures de pointe du lundi au vendredi. Parmi les améliorations que l'AMT désire apporter, il est prévu d'ajouter deux wagons par train, soit dix wagons au lieu de huit pour chaque trajet. Tous les terrains de stationnements incitatifs seront asphaltés. De plus, des pourparlers sont en cours pour électrifier la ligne, à l'instar de la ligne Montréal/Deux-Montagnes. Finalement, il pourrait y avoir

l'ajout de deux nouvelles gares à Laval (Dagenais, entre la rivière des Prairies et la gare Saint-Martin, et Concorde, entre les gares Saint-Martin et Sainte-Rose), ainsi qu'une extension du service jusqu'à Saint-Jérôme. La gare Concorde sera raccordée à la nouvelle station de métro. Dernièrement, on projetait l'ajout d'une station à l'intersection du chemin de fer et de la rue Chabanel mais celle-ci a été refusée par la Ville de Montréal en raison de coûts supplémentaires à défrayer.

Figure 14 : Réseau de métro de Montréal



Source : Site Internet de la STM, 2002.

Cette ligne de train de banlieue est importante au niveau des transports en commun dans la région de Montréal puisqu'elle dessert des villes en croissance sur la rive-nord, dont Blainville. Un terminus d'autobus desservant l'ensemble de la MRC de Thérèse-De Blainville est adossé à la gare de train de Sainte-Thérèse. Ce service apporte une option aux résidents qui ne peuvent ou ne veulent pas prendre leur véhicule. De plus, trois arrêts importants sont offerts sur l'île de Montréal : les stations de métro Parc,

Vendôme et Lucien-L'Allier (figure 14). Ces différents arrêts augmentent la qualité du service en offrant plusieurs options de lieux de destination aux usagers.

### 5.3 LA DESCRIPTION DES GARES ET LES POSSIBILITÉS D'Y IMPLANTER DES DÉVELOPPEMENTS AXÉS SUR LE TOD

Le choix de l'emplacement des gares est une étape très importante dans la mise en place d'une ligne de train de banlieue. Des études sur les différents emplacements possibles d'une gare sont nécessaires afin d'évaluer les possibilités de développement, l'accessibilité au site, les services à proximité, les liens piétonniers, etc. Pour l'instant, l'AMT semble surtout choisir l'emplacement des gares en fonction de l'aménagement d'un stationnement incitatif et d'un accès automobile aisé le but étant d'enlever des automobilistes de la route.

Les prochaines sections feront la description des gares présentes le long de la ligne de train de banlieue Montréal/Blainville sur les plans suivants :

- Les caractéristiques physiques des terrains adjacents aux gares dans un rayon de plus ou moins 750 mètres. Des photos et une description des principaux traits physiques permettront de réaliser un portrait sommaire du quartier entourant la gare.
- Les caractéristiques des usagers des gares selon deux sources complémentaires : l'enquête O-D de 1998 et l'enquête à bord du train Montréal/Blainville fait par l'AMT en septembre 2001. Tout d'abord, les résultats de l'enquête O-D pour les zones concernées permettront de connaître les habitudes de déplacement des résidents des villes d'où proviennent les usagers des gares. Ensuite, l'enquête à bord des trains révélera le profil des utilisateurs des gares.
- Les possibilités d'implantation du *transit-oriented development* seront brièvement énoncées pour chacune des gares.

La compréhension du milieu physique des gares est primordiale lorsqu'il s'agit d'implanter des TOD. Les terrains disponibles, les fonctions adjacentes et le type de

bâtiments présents sont autant de points à analyser. Il est à noter que les usagers de la ligne Montréal/Blainville sont âgés majoritairement entre 20 et 49 ans (75,1%), que les femmes sont plus nombreuses (58,3%) et que le motif travail est le plus souvent énoncé comme raison de l'utilisation du train (72,3%). Peu de personnes du troisième âge utilisent le train pour leurs déplacements. Cette situation est explicable par le fait que ces personnes n'ont pas nécessairement à se déplacer aux heures de pointe mais plutôt à différents moments au cours de la journée.

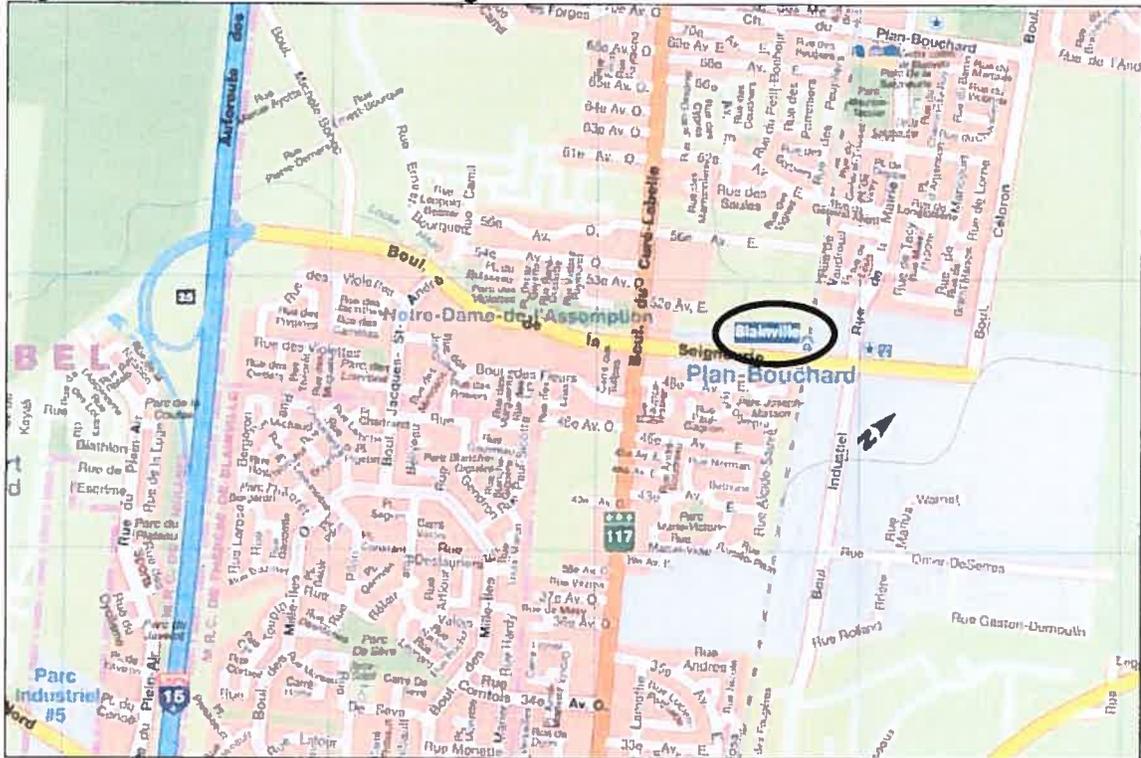
### **5.3.1 La gare Blainville**

La gare de train Blainville se situe au croisement du chemin de fer et du boulevard de la Seigneurie, à environ un demi-kilomètre au nord-est du boulevard Curé-Labelle (route 117). Elle est facilement accessible par la sortie 25 de l'autoroute 15 (figure 15). Toutefois, un seul trajet d'autobus de la CITBL circulant à l'intérieur de la municipalité dessert le site. Le stationnement incitatif peut accueillir 582 véhicules et 21 supports pour vélo sont disponibles (figure 16). Deux secteurs résidentiels sont adjacents au site. Celui situé au nord est relié à la gare par une piste cyclable que les piétons peuvent utiliser. Une zone industrielle composée de PME se retrouve à l'est de la gare. Des services sont accessibles à proximité de la gare, aux abords de la route 117 et du boulevard de la Seigneurie. Toutefois, l'environnement de ces routes n'est pas agréable pour les piétons en raison des aménagements axés sur l'automobile. Finalement, à l'ouest de la gare le terrain qui semble vacant est occupé par une compagnie de traitement du bois (figure 17).

Regardons maintenant les résultats de l'enquête Origine-Destination de 1998. Le secteur considéré pour la gare Blainville est composé des villes de Sainte-Thérèse et de Blainville (figure 18). Il s'agit des municipalités d'où proviennent en majorité les usagers de la gare Sainte-Thérèse. On remarque le fort taux de motorisation puisque seulement 9,1% des ménages n'ont pas de voiture. Cette donnée est en lien avec le très faible pourcentage de personnes à utiliser les transports en commun sur une période de 24 heures, soit 3,2%. Parmi les usagers du transport en commun, 57,4% utilisent le train, en combinaison ou non avec d'autres modes de transport. En d'autres termes, le train attire un usager des transports collectifs sur deux. Il est à noter que même durant la

période de pointe du matin, c'est-à-dire le moment où les citoyens sont les plus susceptibles d'utiliser le transport en commun, celui-ci ne représente que 5,8% des déplacements, contre 72,6% pour l'automobile.

**Figure 15 : Environnement de la gare de train Blainville**



Source : MapArt, 2002.

**Figure 16 : Vue du stationnement de la gare Blainville**



Source : Côté, décembre 2002.

Pour sa part, l'enquête effectuée par l'AMT à bord des trains en septembre 2001 nous révèle que les usagers accèdent à cette gare majoritairement en voiture (82,5%),

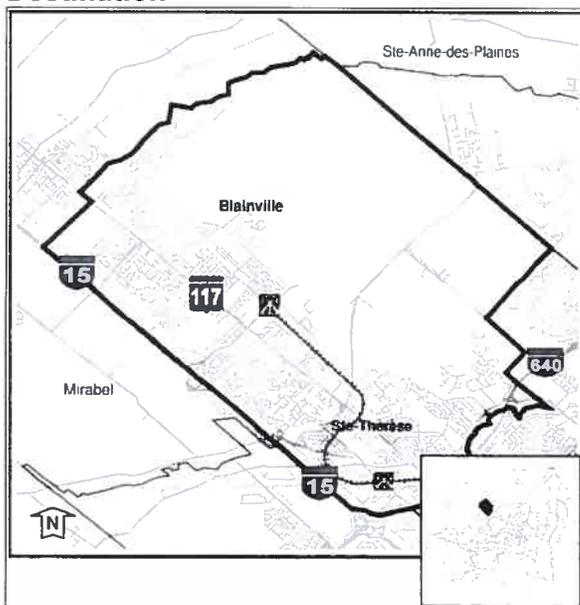
comme conducteur ou passager. Seulement 9,5% des usagers marchent jusqu'à la gare et un maigre 3,3% y accèdent en autobus. Il s'agit essentiellement d'une gare d'origine puisque seulement une dizaine de personnes y débarquent le matin.

**Figure 17 : Entreprise de traitement du bois adjacente à la gare Blainville**



Source : Côté, décembre 2002.

**Figure 18 : Secteur de Blainville/Sainte-Thérèse selon l'enquête Origine-Destination**



Source : Enquête O-D, 1998.

Le secteur présente les ingrédients d'une mixité d'usages : présence d'entreprises, de résidences et de commerces. Toutefois, les aménagements sont axés sur la voiture et forment des zones séparées. Les distances entre les fonctions sont grandes et les résidents se déplacent en voiture, comme le révèle l'enquête O-D. Les quartiers résidentiels à proximité de la gare sont composés presque uniquement de maisons unifamiliales. Le terrain occupé par l'entreprise de traitement du bois pourrait éventuellement accueillir d'autres fonctions en lien avec la gare de train. Toutefois, la

conversion de ce seul terrain ne permettra pas de changer les habitudes des citoyens de l'ensemble de la municipalité. Ce serait tout de même un début.

### **5.3.2 La gare Rosemère**

La gare de train Rosemère se situe au croisement du chemin de fer et du chemin de la Grande-Côte (route 344). Elle est facilement accessible par la sortie 19 de l'autoroute 15 et la sortie 22 de l'autoroute 640 (figure 19). Un seul circuit d'autobus de la CITBL dessert la gare et la partie ouest de Rosemère. Le stationnement incitatif peut accueillir 200 véhicules et 21 supports pour vélo sont disponibles. Le stationnement a été aménagé en collaboration avec la municipalité qui a exproprié certains propriétaires et démolit certains bâtiments pour aménager le présent stationnement. De plus, la municipalité a fait construire une gare où loge un restaurant, la billetterie et des toilettes publiques (figure 20). La gare se retrouve dans un quartier résidentiel composé majoritairement de maisons unifamiliales. Des services (dentiste, fleuriste, restaurant, animalerie, etc.) sont accessibles à proximité sur le chemin de la Grande-Côte. En raison du caractère ancien du secteur, l'environnement est agréable pour les piétons : circulation légère, trottoirs, bâtiments à échelle humaine.

Regardons maintenant les résultats de l'enquête Origine-Destination de 1998. Le secteur considéré pour la gare Rosemère est composé des villes de Rosemère, Lorraine et Bois-des-Filion (figure 21). Il s'agit des municipalités d'où proviennent en majorité les usagers de la gare Rosemère. On remarque le fort taux de motorisation puisque seulement 2,3% des ménages n'ont pas de voiture. De plus, un très faible pourcentage de la population utilise les transports en commun sur une période de 24 heures, soit 3,4%. Parmi les usagers du transport en commun, 39,7% utilisent le train, en combinaison ou non avec d'autres modes de transport. Il est à noter que même durant la période de pointe du matin, celui-ci ne représente que 5,9% des déplacements contre 70,4% pour l'automobile.

**Figure 19 : Environnement de la gare de train Rosemère**



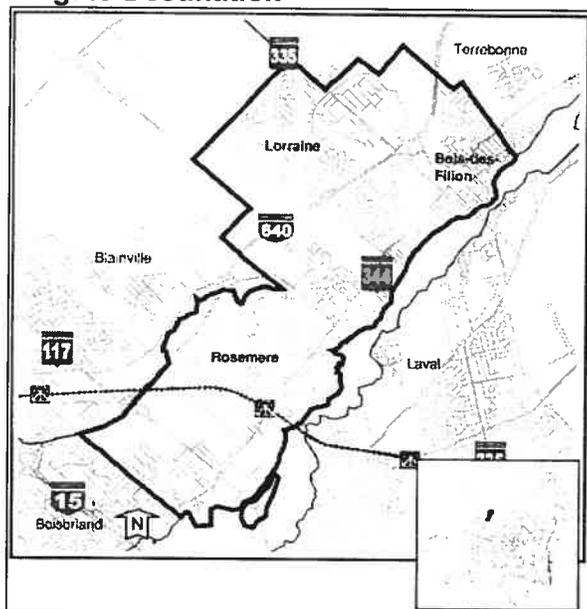
Source : MapArt, 2002.

**Figure 20 : Bâtiment de la gare Rosemère**



Source : Côté, mars 2001.

**Figure 21 : Secteur de Rosemère/Lorraine/Bois-des-Filion selon l'enquête Origine-Destination**



Source : Enquête O-D, 1998.

Pour sa part, l'enquête effectuée par l'AMT à bord des trains en septembre 2001 nous révèle que les usagers accèdent à la gare majoritairement en voiture (74,5%), comme conducteur ou passager. Un sixième des usagers marchent jusqu'à la gare (16,2%) et seulement 5,7% y accèdent en autobus. Tout comme pour la gare de Blainville, il ne s'agit pas d'une gare de destinations puisqu'une dizaine de personnes seulement y descendent le matin.

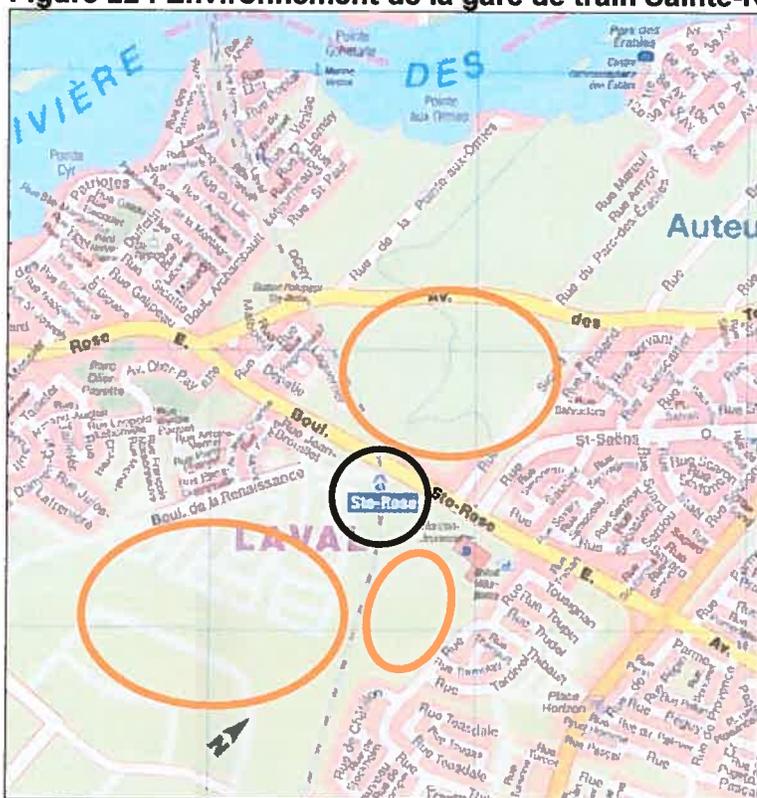
Les possibilités de réaliser un développement axé sur le train de banlieue sont limitées. Aucun terrain vacant n'est disponible. De plus, la municipalité a déjà dépensé pour l'aménagement du stationnement incitatif et ne désire pas investir davantage pour d'autres aménagements axés sur la gare de train. Elle est satisfaite des travaux réalisés et considère qu'ils sont suffisants pour l'instant.

### 5.3.3 La gare Sainte-Rose

La gare de train Sainte-Rose se situe au croisement du chemin de fer et du boulevard Sainte-Rose. Elle est facilement accessible par la sortie 16 de l'autoroute 15 (figure 22). Un seul circuit se rend à la gare de train. Il relie la gare Sainte-Dorothée à la station de métro Henri-Bourassa en passant par le boulevard Sainte-Rose. Le stationnement

incitatif peut accueillir 291 véhicules et 15 supports pour vélo sont disponibles. Le secteur historique de l'ancien village de Sainte-Rose se situe à environ 5 kilomètres au sud-est de la gare. Cette dernière est entourée d'une zone résidentielle composée de maisons unifamiliales et certains terrains sont encore vacants. Un développement résidentiel à l'ouest est en cours de construction. Toutefois, il n'est pas en lien avec la gare puisque les rues ne tiennent pas compte de la présence du train et qu'il s'agit uniquement de maisons unifamiliales. De plus, il n'y a pas de services facilement accessibles à pied.

**Figure 22 : Environnement de la gare de train Sainte-Rose**



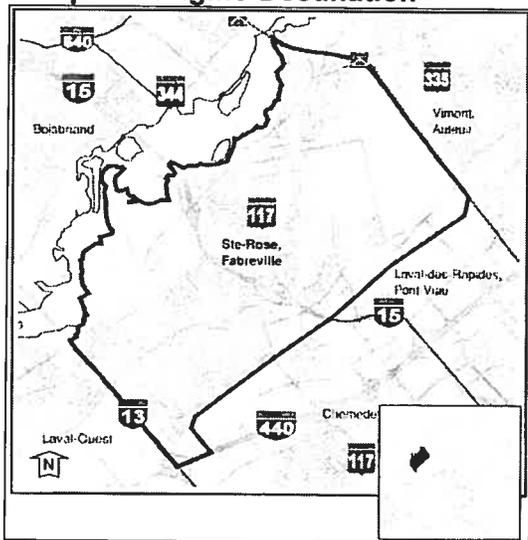
Source : MapArt, 2002.

Regardons maintenant les résultats de l'enquête Origine-Destination de 1998. Le secteur considéré pour la gare Rosemère est composé de deux zones d'étude qui correspondent à la zone d'influence de cette gare (figures 23 et 24). On remarque le fort taux de motorisation (seulement 4,6% des ménages n'ont pas de voiture) et le faible taux d'utilisation du transport en commun sur une période de 24 heures, soit 5,1%. Parmi les usagers du transport en commun, 20,4% utilisent le train, en

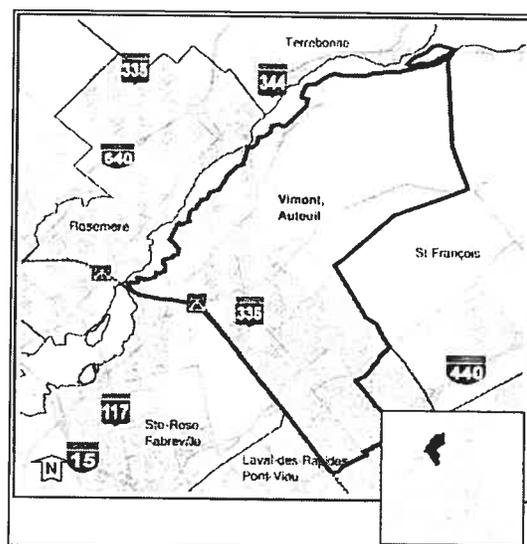
combinaison ou non avec d'autres modes de transport. Durant la période de pointe du matin, ce pourcentage augmente pour atteindre 7,7% des déplacements, contre 72,3% pour l'automobile.

Pour sa part, l'enquête effectuée par l'AMT à bord des trains en septembre 2001 nous révèle que les usagers accèdent à la gare majoritairement en voiture (78,8%), comme conducteur ou passager. Les personnes qui marchent jusqu'à la gare représentent 11,9% des usagers et seulement 6,3% y accèdent en autobus. Encore une fois, il s'agit d'une gare d'origine et non de destination étant donné le faible nombre de personnes qui débarquent à cet endroit le matin, soit environ une dizaine.

**Figures 23 et 24 : Secteurs de Sainte-Rose/Fabreville et de Vimont/Auteuil selon l'enquête Origine-Destination**



Source : Enquête O-D, 1998.



Source : Enquête O-D, 1998.

Cette gare présente les plus importants potentiels d'aménagements axés sur le train de banlieue en raison de la présence de grands terrains vacants. Toutefois, la Ville ne semble pas vouloir profiter de cette possibilité de densification, comme en fait foi le développement présentement en construction qui ne tient pas compte de la présence du train et les orientations présentes dans le schéma d'aménagement. De plus, aucun PAE n'est en vigueur sur les terrains vacants adjacents la gare. Il est donc à prévoir que les prochains quartiers seront construits dans la continuité de l'existant, c'est-à-dire majoritairement composé de maisons unifamiliales.

**Figure 25 : Terrain vacant situé à l'est de la gare Sainte-Rose**



Source : Côté, décembre 2002.

#### **5.3.4 La gare Saint-Martin**

La gare Saint-Martin est située à Laval, à la jonction du chemin de fer et du boulevard Saint-Martin. Le site est accessible par les sorties 8 et 9 de l'autoroute 15 (figure 26). Les autobus de la STL desservent le site grâce à quatre trajets d'autobus dont deux partent de Chomedey et se rendent au terminus Henri-Bourassa. Les deux autres trajets circulent à l'intérieur de la municipalité. Une piste cyclable est aménagée du côté est du chemin de fer. Le stationnement incitatif comporte 190 places et 7 supports à vélos. Une zone commerciale se retrouve le long du boulevard Saint-Martin et une variété de commerces ont pignon sur rue dont une majorité de restaurants. Le quartier situé au sud-est est composé de maisons en rangée et d'immeubles à appartements (figure 27). Ce quartier est relié à la gare par une piste cyclable. Les quartiers résidentiels présents au nord de la gare Saint-Martin sont majoritairement constitués de maisons unifamiliales et de quelques immeubles à appartements. Pour sa part, le quartier situé au sud-ouest de la gare est composé uniquement d'immeubles à logements.

Les résultats de l'enquête O-D montrent que pour le territoire ceinturant la gare Saint-Martin (figure 28), le pourcentage de ménages sans voiture est élevé (14,3%). Il s'agit de l'un des secteurs anciens de Laval, c'est-à-dire parmi les premiers à être urbanisés et où l'on retrouve une plus grande densité de population que dans les autres quartiers de Laval. Ensuite, l'offre de services de transport en commun est plus complète, efficace et disponible. Il est donc probable que les ménages sans voiture et ayant des revenus moindres vivant à Laval se concentrent dans ces secteurs car ils ont accès plus

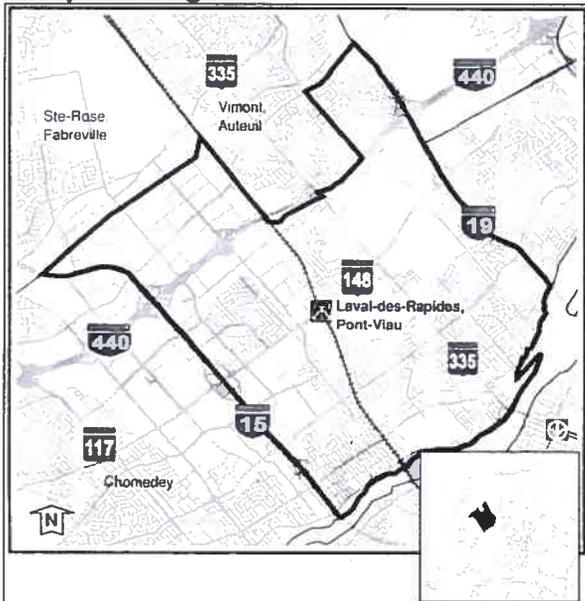


**Figure 27 : Développement domiciliaire adjacent à la gare Saint-Martin**



Source : Côté, août 2001.

**Figure 28 : Secteur de Laval-des-Rapides/Pont-Viau selon les territoires de l'enquête Origine-Destination**



Source : Enquête O-D, 1998.

Lorsque le projet d'implantation de la ligne Montréal/Blainville a été décidé, l'AMT a préféré le site actuel de la gare Saint-Martin à un site plus au sud choisi par la Ville de Laval, soit à l'intersection de la rue Du Souvenir et de la voie ferrée. Les autorités municipales avaient même constitué une réserve foncière dans les années 1970 afin d'y développer un pôle d'activités. Présentement, les terrains adjacents à la gare Saint-Martin sont difficilement développables puisqu'ils font partie d'une zone industrielle et que les possibilités physiques sont limitées. De plus, le terrain adjacent a récemment

été développé. Les typologies résidentielles présentes sont intéressantes puisqu'on y retrouve une certaine mixité : maisons et appartements de différentes grandeurs.

Quelques améliorations au site seraient à apporter pour faciliter l'accès aux piétons et aux cyclistes qui arrivent du nord-est. Les places destinées aux vélos sont situées de l'autre côté de la voie cyclable et l'entrée de la clôture faite en V ne permet pas de circuler aisément d'un côté à l'autre de la voie ferrée avec son vélo. Il faudrait donc ajouter des aires réservées aux bicyclettes du côté nord. L'arrêt d'autobus est situé sur le boulevard Saint-Martin ce qui demande aux usagers du transport en commun un effort supplémentaire pour accéder à la gare de train. L'aménagement d'un débarcadère à côté de la gare inciterait les usagers à utiliser davantage l'autobus pour s'y rendre.

La Ville de Laval utilisera plutôt ses ressources financières et techniques pour aménager son futur centre-ville. La station Montmorency sera le cœur de ce développement puisqu'une zone multifonctionnelle y sera aménagée. Il est déjà prévu d'y développer un stationnement incitatif sur étages de 2 715 places, d'un terminus d'autobus pour desservir la STL (ce qui éliminera le terminus situé présentement à la station Henri-Bourassa), d'une aire de taxi, d'une trentaine de places de stationnement de courte durée et de 300 places de stationnement pour vélo.

### **5.3.5 La gare Bois-de-Boulogne**

La gare de train Bois-de-Boulogne se situe au croisement du chemin de fer et du boulevard Henri-Bourassa Ouest. Elle est accessible par la sortie 3 de l'autoroute 15 (figure 29). Plusieurs trajets se destinant à la gare de métro Henri-Bourassa font un arrêt à proximité de la gare de train. Il n'y a pas de stationnement incitatif mais des places sont disponibles sur rue. Quelques places pour vélo sont aménagées. La gare se retrouve dans un quartier d'activités mixtes. Tout d'abord, le cégep Bois-de-Boulogne est situé au sud de la gare et plusieurs étudiants provenant de la rive-nord utilisent le train pour s'y rendre. Au nord, on retrouve un supermarché Loblaws et des ateliers du ministère des Transports. Le boulevard Henri-Bourassa est commercial et plusieurs services sont présents à distance de marche (dentiste, caisse, restaurants, épicerie,

etc.). Les secteurs résidentiels situés à proximité sont composés d'une mixité de typologies : tours à habitations, duplex, triplex, maisons unifamiliales.

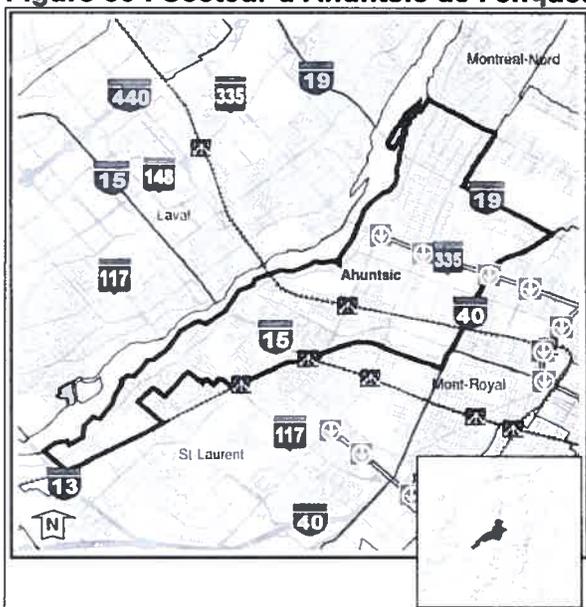
**Figure 29 : Environnement de la gare de train Bois-de-Boulogne**



Source : MapArt, 2002.

Regardons maintenant les résultats de l'enquête Origine-Destination de 1998. Le secteur considéré pour la gare Bois-de-Boulogne est composé de l'arrondissement Ahuntsic/Cartierville à Montréal (figure 30). On remarque tout d'abord un taux très élevé de ménages sans voiture 31,5% et 21,6% des déplacements sont faits en transport en commun sur une période de 24 heures. Parmi les usagers du transport en commun, seulement 3,3% utilisent le train, en combinaison ou non avec d'autres modes de transport. Durant la période de pointe du matin, le pourcentage du transport collectif est plus élevé atteignant 30,5% des déplacements contre 58,3% pour l'automobile.

**Figure 30 : Secteur d'Ahuntsic de l'enquête Origine-Destination**



Source : Enquête O-D, 1998.

**Figure 31 : Terrain situé au nord-est de la gare Bois-de-Boulogne**



Source : Enquête O-D, 1998.

Pour sa part, l'enquête effectuée par l'AMT à bord des trains en septembre 2001 nous révèle que parmi les usagers qui embarquent à cette gare, 62,7% y accèdent à pied. Les autres arrivent en voiture et en autobus. Cette gare peut être considérée comme une gare de destination puisque seulement 65 passagers y embarquent et que le double d'usagers y débarquent.

La situation de cette gare est très différente des autres gares étudiées. Elle présente une mixité résidentielle et d'usages. Un supermarché d'alimentation a été construit sur le dernier terrain vacant qu'il y avait dans le secteur (figure 31). Il y aurait lieu d'améliorer l'accès nord-est de la gare qui est laissé à l'abandon présentement.

#### 5.4 CONCLUSION

L'historique de la ligne de train de banlieue Montréal/Blainville nous a montré son importance pour le développement de la région des Laurentides. Présentement, le succès de la ligne de train de banlieue prouve que le train est encore un mode intéressant pour le déplacement des personnes.

Le détail de chacune des gares a permis de vérifier les potentiels d'implantation d'aménagements axés sur les transports en commun. Comme indiqué, les potentiels sont faibles, exception faite de la gare Sainte-Rose, et les autorités municipales sont peu intéressées à utiliser la gare de train comme potentiel. Pour faciliter la construction de quartiers axés sur les gares de train, il faudrait se questionner sur l'espace que doivent occuper les stationnements incitatifs. Est-il envisageable de construire des stationnements étagés pour libérer une partie du terrain et permettre d'autres usages tout en évitant les mers de stationnement? Cet élément sera discuté plus à fond dans le dernier chapitre.

On ne peut passer sous silence le projet de gare à la jonction du chemin de fer et de la rue Chabanel. L'ajout de cette gare sur la ligne Montréal/Blainville permettrait sûrement d'attirer des entreprises qui recherchent des locaux sur l'île sans être nécessairement situées au centre-ville (Lewis, 2002 : A17). Le site de l'Innopôle est intéressant étant

donné la capacité d'accueil et la bonne desserte autoroutière (A-15 et A-40) et en transports en commun. Toutefois, pour attirer ces entreprises et faire de cette gare une destination, une diversification des activités est nécessaire. Le potentiel est là, il suffit de l'exploiter.

## 6. LE PROJET DE DEVELOPPEMENT A LA GARE SAINTE-THERESE<sup>11</sup>

### 6.1 INTRODUCTION

Ce chapitre fait la description du projet prévu à la gare Sainte-Thérèse par l'analyse de trois éléments : les caractéristiques associées au secteur de la gare, la description du projet de développement, les enseignements de l'expérience de Sainte-Thérèse et les recommandations d'aménagement.

### 6.2 LES CARACTÉRISTIQUES ASSOCIÉES À LA GARE SAINTE-THÉRÈSE

Ce chapitre explique les caractéristiques associées à la gare Sainte-Thérèse. Trois sections apporteront des informations : la première sur les caractéristiques de la municipalité de Sainte-Thérèse, la deuxième sur l'utilisation du sol aux abords de la gare Sainte-Thérèse et la troisième sur le profil des usagers de la gare Sainte-Thérèse.

#### **6.2.1 Les caractéristiques de la municipalité de Sainte-Thérèse**

La gare Sainte-Thérèse se trouve au sud de la municipalité du même nom, près du noyau villageois. Cette municipalité fait partie de la MRC de Thérèse-De Blainville et de la région administrative des Laurentides. Le site de la gare est accessible par les autoroutes 15 et 640 (figure 32). De nombreux circuits d'autobus de la CIT des Basses-Laurentides s'arrêtent à la gare puisque le terminus intermodal est adjacent. Les autobus, selon des trajets déterminés, circulent principalement à l'intérieur de la MRC et deux circuits se rendent au terminus Henri-Bourassa.

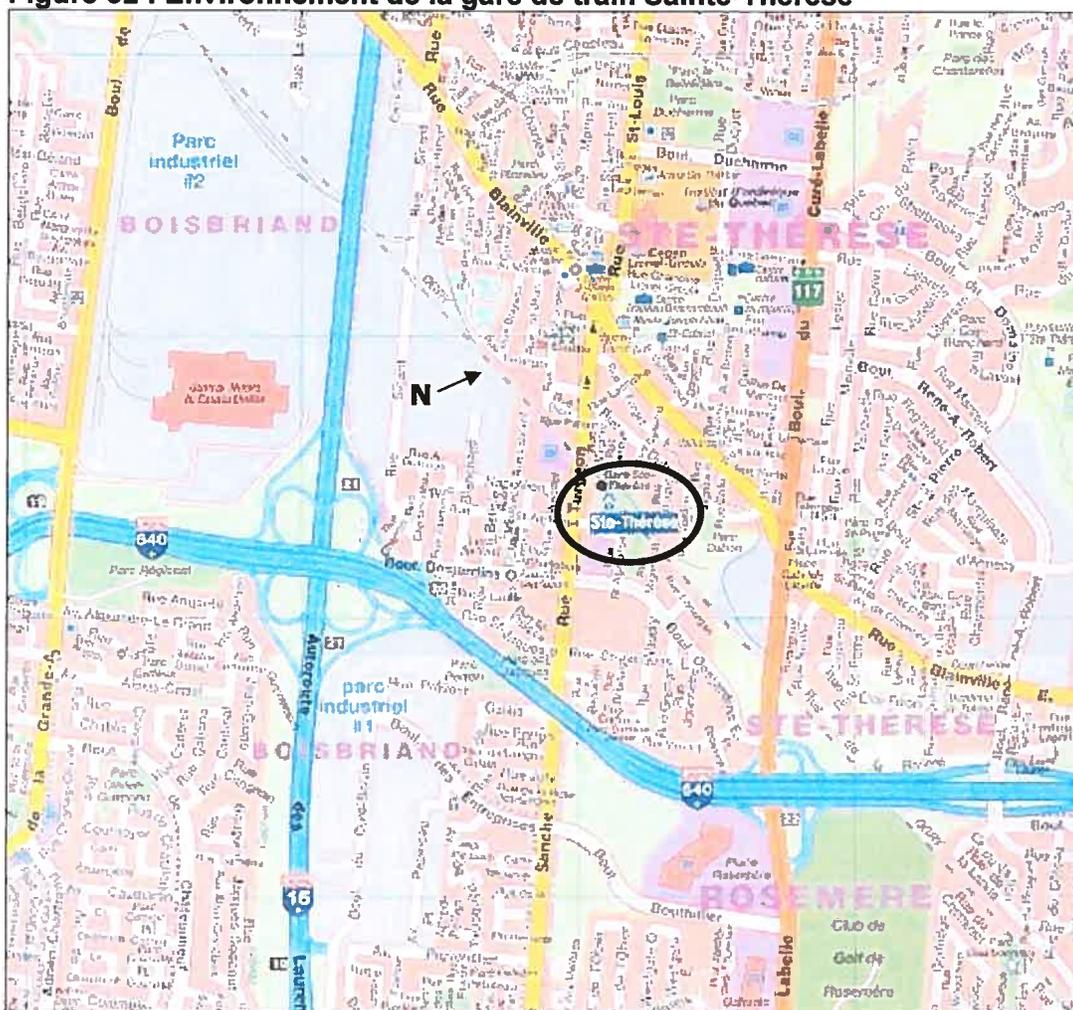
---

<sup>11</sup> Ce chapitre a été rédigé lors d'un stage à l'Agence métropolitaine de transport à l'été 2002, sous la supervision de Richard Bergeron.

Un autre élément à noter concerne les typologies résidentielles. La municipalité de Sainte-Thérèse possède le pourcentage le plus faible de propriétaires (45,7% comparativement à 69,5% pour la MRC) et les typologies résidentielles les plus diversifiées puisque la municipalité présente un fort taux d'immeubles de cinq étages et moins et le plus faible taux de maisons unifamiliales. (Statistique Canada, 1996)

Ces statistiques montrent que la municipalité de Sainte-Thérèse possède un véritable profil de ville centre, un peu à la manière de Montréal. Elle a une vocation historique de pôle de croissance à portée régionale. On doit chercher les moyens de renouveler et relancer cette vocation plutôt qu'accepter son déclin. À cet égard, la gare pourrait devenir un élément central de la municipalité et, en l'occurrence de la rive-nord.

**Figure 32 : Environnement de la gare de train Sainte-Thérèse**



Source : MapArt, 2002.

### 6.2.2 L'utilisation du sol aux abords de la gare Sainte-Thérèse<sup>12</sup>

La gare Sainte-Thérèse est située à proximité du noyau historique de la municipalité (angle des rues Blainville et Turgeon), qui est aussi le centre-ville de la municipalité, où plusieurs activités se côtoient. La gare est reliée à cette zone par la rue Saint-Alphonse pour les automobilistes et par un trottoir pour les piétons. Un secteur commercial est présent dans le secteur des rues Desjardins et Turgeon où l'on retrouve 133 commerces (magasins de vêtements, services professionnels, restaurants, etc.) (figure 34) (Société Biancamano Bolduc, 1998 : 9). Les secteurs résidentiels à proximité de la gare sont diversifiés au niveau de l'habitat puisqu'on y retrouve des maisons unifamiliales, des duplex et des immeubles à appartements (figure 35). Trois écoles primaires sont accessibles à l'intérieur de la zone d'étude.

Sur les terrains nord et sud adjacents au quai d'embarquement, deux stationnements incitatifs sont accessibles. Selon le site Internet de l'AMT, ils peuvent accueillir jusqu'à 822 voitures et 14 vélos. Le stationnement au sud a été asphalté à l'été 2002 afin d'y accueillir l'ensemble des automobilistes usagers du train. De plus, un débarcadère du type *kiss-and-ride* a été aménagé afin de diminuer les conflits entre les automobilistes et les piétons (figure 36). Pour sa part, le stationnement au nord disparaîtra pour permettre l'aménagement du terrain et du parc linéaire envisagés par la ville.

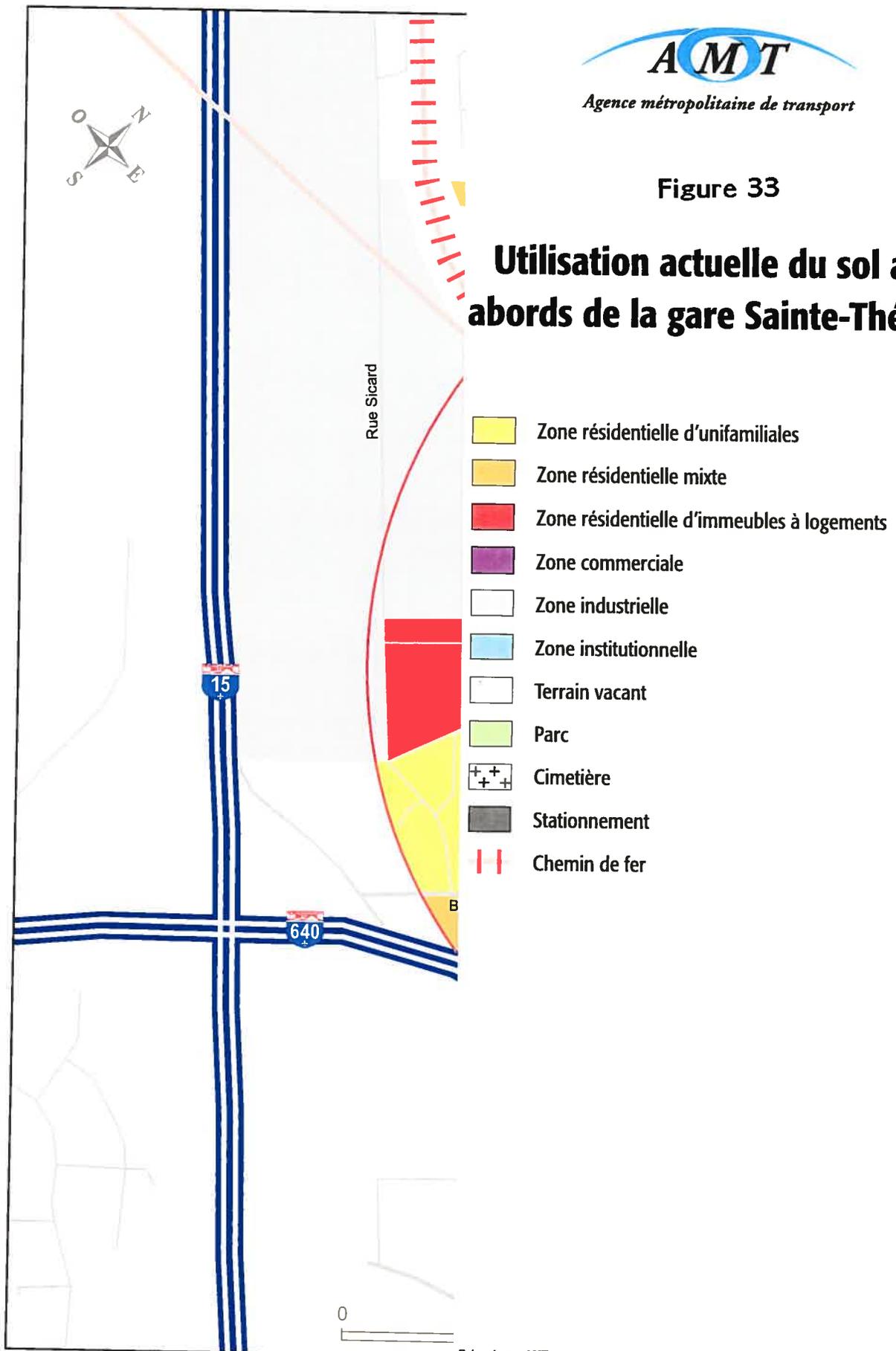
Le bâtiment de l'ancienne gare est présentement occupé par des équipements de télécommunications qui sont reliés à la tour de transmission et n'est donc pas accessible aux usagers. Des abris temporaires sont présents sur le quai mais la Ville désire y construire une gare semblable à celle de Rosemère. Un terminus d'autobus servant au CIT des Basses Laurentides est aménagé à l'ouest du quai (figure 37). Les horaires des trajets d'autobus permettent aux usagers de transférer d'un autobus à l'autre dans un court laps de temps puisque les autobus arrivent au site au même moment et repartent tous selon le même horaire. La plupart des trajets prennent en considération les heures de passage du train de banlieue.

---

<sup>12</sup> Les observations font référence à la figure 33.

Figure 33

## Utilisation actuelle du sol aux abords de la gare Sainte-Thérèse



**Figure 34 : Vue de la rue commerciale Turgeon**



Source : Côté, juillet 2002.

**Figure 35 : Mixité résidentielle des zones adjacentes à la gare Sainte-Thérèse**



Source : Côté, juillet 2002.

Le secteur industriel adjacent à la gare compte une dizaine d'entreprises qui ne semblent pas causer d'impacts importants auprès de la population (tableau 13). Deux autres secteurs industriels se retrouvent au-delà de la première zone de 250 mètres, l'un à l'ouest de la gare où la majorité des entreprises sont des PME puisqu'il s'agit du

parc industriel de la municipalité et l'autre à l'est de la gare où l'on retrouve une compagnie de traitement du bois.

**Figure 36 : Débarcadère pour les usagers de la gare Sainte-Thérèse**



Source : Côté, juillet 2002.

**Figure 37 : Terminus d'autobus adjacent à la gare Sainte-Thérèse**



Source : Côté, juillet 2002.

Un important pôle institutionnel se retrouve au nord-ouest. Il est composé de l'hôtel de ville, du cégep Lionel-Groulx, d'écoles et de services de santé. Finalement, quatre terrains vacants pourraient servir au développement d'un TOD, dont deux ont déjà des

projets de développement. Le premier terrain est situé à l'intersection du chemin de fer et de la rue Turgeon et devrait recevoir le CLSC ainsi qu'une garderie. Le second à l'angle des rues Desjardins et Turgeon sera développé par un promoteur qui y construira des immeubles de quatre étages vendus selon la formule condo ; 128 unités résidentielles sont prévues. Le troisième est adjacent à la gare et est présentement boisé. Le quatrième terrain donnant sur la 117 est situé à l'arrière d'une zone commerciale.

**Tableau 13 : Caractéristiques des entreprises situées dans l'aire d'influence immédiate de la gare Sainte-Thérèse**

<b>Numéro sur la figure 10</b>	<b>Nom</b>	<b>Adresse</b>	<b>Année de fondation</b>	<b>Nombre d'employés</b>	<b>Production</b>
1	Atelier Pro-Ébéniste	12, rue Lesage	1995	1	Cours d'ébénisterie
2	La Vieille fabrique	15, rue Lesage	1989	1	Meuble québécois d'époque
4	Vêtements S et F	20, rue Hogue	1923	215	Vestons et manteaux
7	Ébénisterie Classique	1, rue St-Alphonse	1998	14	Ébénisterie architecturale, meubles
6	Meubles Busch	5, rue St-Alphonse	1999	27	Meubles sur mesure
9	Stations service	Rue Desjardins			Dépanneur et essence
10	Natrel	153, rue Turgeon	1947	32	Produits laitiers

Source : Société de développement économique de Thérèse-De Blainville, Site Internet.

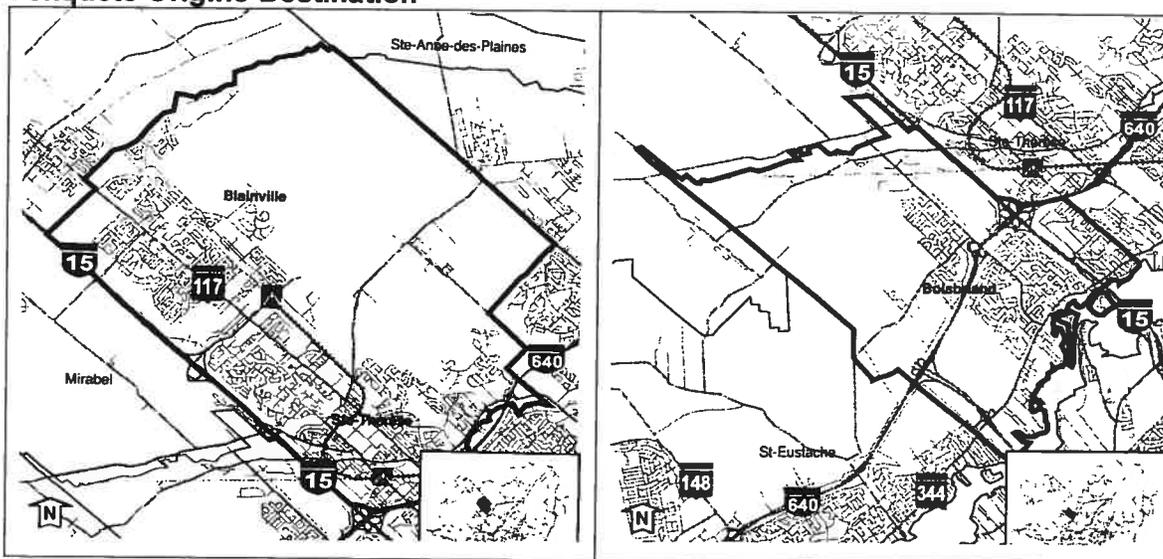
Si l'on considère uniquement la première zone de 250 mètres, certains éléments plus spécifiques sont à prendre en considération. Le terrain est séparé en deux par le chemin de fer. Cette barrière implique un aménagement différent dans chaque partie. Tout d'abord, il a déjà été décidé que le stationnement incitatif prendrait place au sud à côté du terminus d'autobus du CIT des Basses Laurentides et son aménagement est déjà complété. Il serait donc logique d'y concentrer les activités nécessitant de nombreux déplacements en automobile comme certains commerces, la billetterie, une garderie, etc. De plus, cela permettrait de partager les places entre les différentes fonctions. Il serait alors possible de concentrer la fonction résidentielle au nord et d'y

aménager un secteur résidentiel avec une faible circulation automobile et de nombreux espaces verts. Nous reviendrons sur ces éléments dans les sections 6.3 et 6.4.

### 6.2.3 Le profil des usagers de la gare Sainte-Thérèse

Il est tout d'abord question des résultats de l'enquête O-D de 1998. Les secteurs considérés dans le cadre de ce mémoire sont les villes de Sainte-Thérèse, de Blainville et de Boisbriand (figures 38 et 39). Il s'agit des municipalités d'où proviennent en majorité les usagers de la gare Sainte-Thérèse. On remarque le fort taux de motorisation puisque seulement 7,5% des ménages n'ont pas de voiture. Cette donnée se répercute aussi dans le très faible pourcentage de personnes à utiliser les transports en commun sur une période de 24 heures, soit 3,2% à Blainville/Sainte-Thérèse et 2,9% à Boisbriand. Parmi les usagers du transport en commun, 57,4% utilisent le train, en combinaison ou non avec d'autres modes de transport. En d'autres termes, le train attire un usager des transports collectifs sur deux. Il est à noter que même durant la période de pointe du matin, c'est-à-dire le moment où les citoyens sont les plus susceptibles d'utiliser le transport en commun, celui-ci ne représente que 5,2% des déplacements, contre 71,6% pour l'automobile.

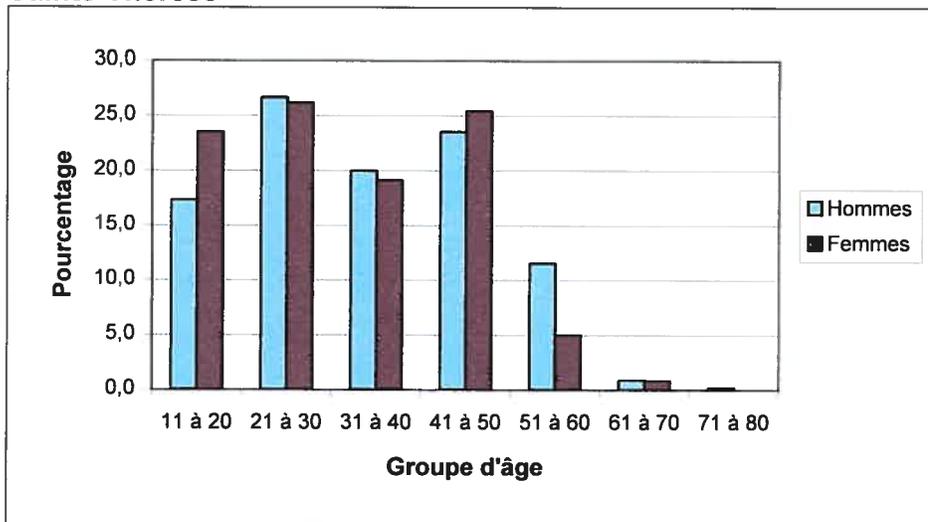
**Figures 38 et 39 : Secteurs de Blainville/Sainte-Thérèse et de Boisbriand selon l'enquête Origine-Destination**



Source : Enquête O-D, 1998.

Le deuxième groupe de données provient de l'enquête interne faite à bord des trains par l'AMT au mois de septembre 2001. Les usagers proviennent des municipalités de Sainte-Thérèse (39,5%), Boisbriand (24,3%) et Blainville (11,1%). La distribution par groupe d'âge et par sexe montre que les usagers embarquant à la gare Sainte-Thérèse sont composés majoritairement de femmes (60%) (figure 40). De plus, les personnes âgées de 11 à 20 ans utilisent en grand nombre la gare. Il est possible d'affirmer qu'en raison de la présence du terminus d'autobus adjacent à la gare de train Sainte-Thérèse, les jeunes peuvent accéder facilement au train sans être motorisés. Cette remarque est d'ailleurs confirmée par le pourcentage d'utilisateurs qui accèdent en autobus à la gare, soit 15,3% (figure 41). La voiture demeure le mode d'accès le plus populaire avec 68,9% puis vient la marche avec 12,0%. Les déplacements sont motivés principalement par le travail (64,5%) puis par les études (32,8%) (figure 42). Finalement, les usagers de la gare Sainte-Thérèse utilisent majoritairement l'autobus/métro (64,0%) et la marche (27,2%) pour se rendre de la gare de débarquement à leur destination finale (figure 43).

**Figure 40 : Distribution par groupe d'âge et par sexe des usagers de la gare Sainte-Thérèse**

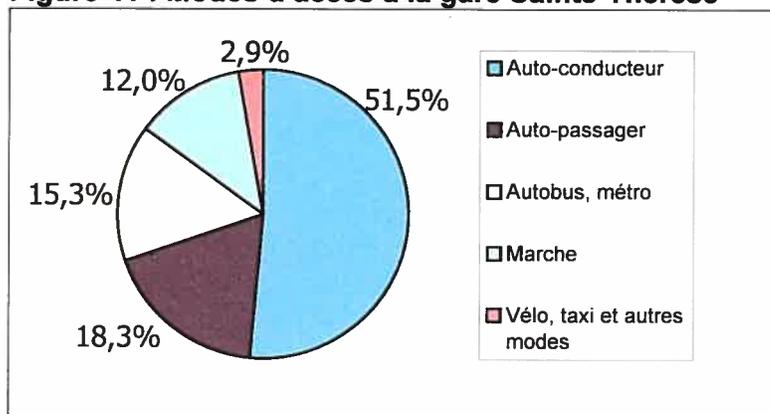


Source : Enquête interne AMT, 2001.

De ces statistiques, on peut dégager un portrait général des usagers de la gare Sainte-Thérèse qui doit servir à la planification du TOD. Lorsqu'on regarde les statistiques, on s'aperçoit que la voiture est le mode de transport dominant au détriment du transport en commun. La proportion de résidents de Sainte-Thérèse et des villes avoisinantes est

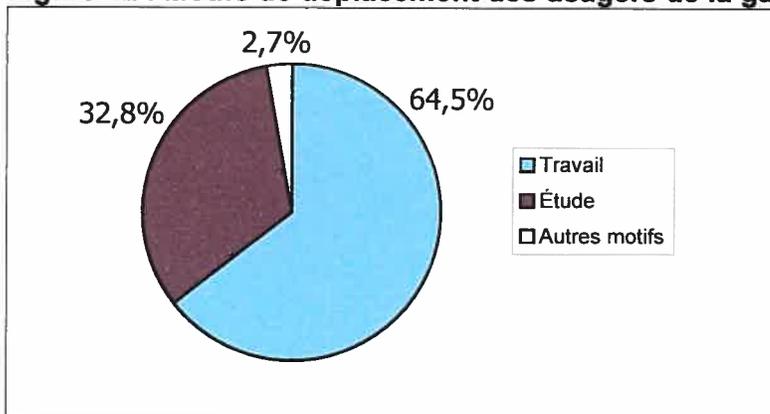
très faible. Pour intéresser les ménages à venir s'installer près de la gare, des aménagements de qualité supérieure doivent être prévus. Par exemple, des parcs et des pistes cyclables, en plus de la proximité des commerces, pourraient être des arguments de vente sérieux. La facilité d'accès à la gare doit aussi être évaluée pour inciter les gens à ne posséder qu'une voiture. Un autre élément concerne les stationnements incitatifs qui doivent être conservés pour accommoder les automobilistes. Il est toutefois possible d'imaginer une diminution des places de stationnement puisque certains ménages utilisant présentement l'auto pour se rendre à la gare pourraient déménager à proximité et marcher. Finalement, le marché cible doit être les travailleurs entre 20 et 50 ans. L'offre résidentielle doit donc être variée afin de convenir aux différents revenus.

**Figure 41 : Modes d'accès à la gare Sainte-Thérèse**

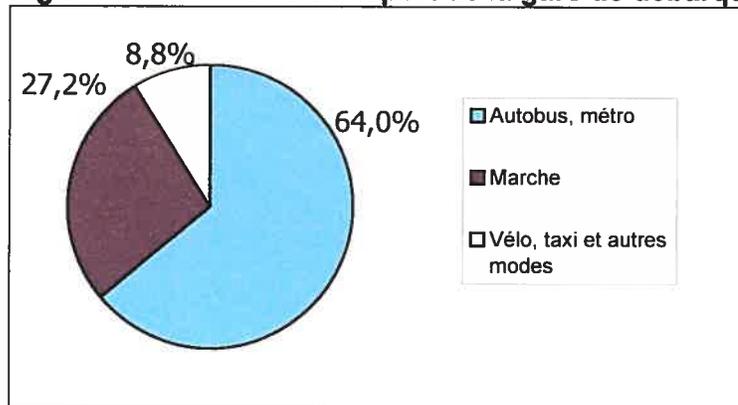


Source : Enquête interne AMT, 2001.

**Figure 42 : Motifs de déplacement des usagers de la gare Sainte-Thérèse**



Source : Enquête interne AMT, 2001.

**Figure 43 : Modes de transport de la gare de débarquement à la destination finale**

Source : Enquête interne AMT, 2001.

### 6.3 LA DESCRIPTION DU PROJET DE DÉVELOPPEMENT

Cette section traite des différentes options de redéveloppement des terrains aux abords de la gare de train de banlieue Sainte-Thérèse. Tout d'abord, il sera question des intentions de la Ville de Sainte-Thérèse. Ensuite, les possibilités d'aménagement pour le site de la gare seront expliquées.

#### **6.3.1 Les intentions de la Ville de Sainte-Thérèse**

Le plan d'urbanisme (voir annexe) de la Ville de Sainte-Thérèse date de 1989, ce qui n'est plus représentatif de la vision de la municipalité. Toutefois, parmi les orientations spécifiques, le document mentionnait la suivante :

- Retenir le site du Canadien Pacifique et les propriétés adjacentes à des fins de transport pour y mettre l'implantation éventuelle d'une gare intermodale.

Toutefois, aucune mention n'était faite quant à une densification de l'habitation, une mixité des usages ou l'implantation d'un développement en lien avec le terminus d'autobus.

Ce projet de mise en place du terminus d'autobus à proximité de la gare de train s'est réalisé sur plusieurs années et entre-temps le service a repris du service. Certains faits marquants sont à noter :

- 1989 : identification dans le plan d'urbanisme d'un site pouvant recevoir une éventuelle gare intermodale;

- 1991 : achat du site choisi par la municipalité qui lui donne une nouvelle vocation;
- 1992 : organisation d'une journée promotionnelle par le Canadien Pacifique qui redonne le service de passagers gratuitement sur cette ligne pour une journée;
- 1995 : révision du schéma d'aménagement de la MRC de Thérèse-De Blainville par les planificateurs qui remettent à l'agenda le projet de la gare intermodale à Sainte-Thérèse et l'identifient comme un élément régional structurant;
- 1997 : mise sur pied de la ligne de train Montréal-Blainville par le MTQ comme mesure d'atténuation durant la réfection du pont Marius-Dufresne à la condition que les municipalités concernées aident financièrement le projet;
- 1998 : aménagement de la gare intermodale à côté de la station de train de banlieue. Le site comprend de plus la billetterie de l'AMT et de la CIT des Basses Laurentides (AMT, 1999 : 11-14).

L'installation permanente du service de train de banlieue a offert à la municipalité de Sainte-Thérèse une opportunité de redévelopper le secteur industriel entourant le quai d'embarquement. La Ville désire implanter un projet d'envergure sur les terrains adjacents à la gare de train afin de tirer profit de ce moyen de transport au niveau de son développement. Par ce projet, elle souhaite amener des densités plus élevées que dans les autres secteurs et une meilleure mixité des usages, en plus d'ajouter des espaces verts. Elle a d'ailleurs commandé deux études à la Société Biancamano Bolduc afin qu'elle élabore un projet de développement pour le site.

La première étude (1998) évalue les possibilités de mise en valeur selon l'évaluation de cinq scénarios par les critères suivants : la vocation du secteur, l'accessibilité et la fonctionnalité de la gare, la revitalisation du centre-ville, la qualité de vie des résidents du secteur ainsi que la rentabilité du projet pour la municipalité. Les conclusions indiquent que le commerce de gros et l'industrie lourde sont deux fonctions qui ne sont pas compatibles avec la mise en valeur du site. L'étude retient deux possibilités de développement qui présentent les caractéristiques suivantes : vocation résidentielle forte, consolidation de la vocation commerciale sur la rue Turgeon, assurer une homogénéité dans les styles architecturaux, intégrer des espaces verts et des parcs. Il est à noter qu'il s'agissait d'une première évaluation des possibilités qui amorçait la discussion.

Pour sa part, la deuxième étude (2000) porte sur l'adoption d'un plan particulier d'urbanisme (voir annexe) et sur les propositions concrètes d'aménagement. Les

recommandations indiquent un aménagement incluant majoritairement des maisons unifamiliales en rangée, quelques bâtiments à appartements avec des commerces au rez-de-chaussée, un marché public et un réseau piétonnier/cyclable avec des liens nord-sud au niveau du chemin de fer (figure 44). Les auteurs mentionnent que la maison unifamiliale est le modèle recherché par les ménages qui s'installent en banlieue. Le plan propose la construction de 190 nouvelles unités résidentielles.

Toutefois, les recommandations ne correspondent pas aux intentions de développement de la municipalité. Celle-ci désire plutôt aménager le terrain B par la construction de bâtiments massifs de 4 à 6 étages sous forme de condos (figure 45 et 46). Pour sa part, le terrain A est zoné comme étant résidentiel et communautaire. La Ville souhaite que le CLSC déménage de son emplacement actuel, où il manque d'espace, et s'implante sur ce terrain. De plus, une garderie de 80 places y serait construite sous forme de centre de la petite enfance (CPE). Les trois quarts du terrain appartiennent à la ville : la bâtisse donnant sur la rue Turgeon est présentement occupée par des commerces qui pourraient éventuellement fermer leurs portes et les deux autres ont été détruits. Si le CLSC décide de déménager à un autre endroit, le terrain sera développé à des fins résidentielles comme présenté à la figure 44.

La Ville a acheté le bâtiment 5 (figure 45) qui a été détruit à l'été 2002. Au départ, elle désirait conserver le bâtiment mais en raison des coûts trop élevés de rénovation et de la faible valeur patrimoniale, il en coûtait moins cher de le détruire et d'en construire un nouveau qui accueillera la billetterie et certains services pour les usagers. La Ville désire aussi acheter le bâtiment 3 (figure 45) qui est en vente mais dont le prix est trop élevé pour l'instant. Le terrain situé au sud du quai accueille le stationnement incitatif permanent de la gare. Pour compléter cet aménagement, la Ville a dû exproprier le propriétaire du cimetière d'autos (bâtiment 6, figure 45), puisqu'il ne voulait pas vendre. La municipalité est donc allée en procédure d'expropriation (voir annexe). Le juge a évalué les frais de dédommagement et le montant s'est révélé beaucoup plus élevé que ce que la Ville avait prévu. De plus, le site était contaminé et elle a dû procéder à sa décontamination risquant ainsi d'autres coûts. Malgré le programme

Revi-Sols du ministère de l'Environnement qui a remboursé 50% des coûts, les frais ont été beaucoup plus élevés que prévus.

La Ville désire implanter une place des Artisans afin de souligner la spécialisation en ébénisterie des entreprises du secteur et les bâtiments 1 et 2 seraient incorporés dans les aménagements (figure 45 et 46). Les entreprises 6, 7, 9 et 10 (figure 45) seraient achetées et les terrains redéveloppés. Finalement, la Ville de Sainte-Thérèse loue présentement le bâtiment 8 (figure 45) à une entreprise selon un contrat renouvelé annuellement. Il sera donc facile pour la municipalité de libérer le site et d'y établir une nouvelle fonction.

**Tableau 14 : Coûts estimés pour le redéveloppement du site<sup>13</sup>**

Étude de redéveloppement et de marché (PPU)	50 000 \$
Acquisition d'immeubles	250 000 \$
Démolition de bâtiments	350 000 \$
Étude de caractérisation et de capacité des sols	50 000 \$
Travaux de contamination (s'il y a lieu)	À déterminer
Plans et devis des travaux de construction et d'aménagement	112 800 \$
Travaux d'aménagement des sentiers piétons	126 000 \$
Travaux d'aménagement de la Place des artisans	158 000 \$
Travaux d'aménagement d'un stationnement municipal	431 000 \$
Travaux d'amélioration et d'aménagement de la gare	225 000 \$
<b>TOTAL</b>	<b>1 752 800 \$</b>

Source : Ville de Sainte-Thérèse, 2002 : 4-28.

Pour réaliser son projet, la Ville va demander l'aide du ministère des Affaires municipales et de la Métropole par l'entremise de son programme de renouveau urbain<sup>14</sup> puisque la gare se situe dans un quartier ancien. Ce programme consiste à

<sup>13</sup> Il s'agit de coûts estimés par les instances municipales et ils sont inscrits ici à titre indicatif.

<sup>14</sup> Le programme du renouveau urbain s'applique à certaines parties urbanisées des municipalités qui répondent à des critères précis du MAMM, dont le taux de chômage, le pourcentage de logements construits avant 1971, le nombre de ménages consacrant plus de 30% de leur revenu à leur logement et le pourcentage de logements nécessitant des réparations majeures. Sainte-Thérèse a répondu à ces critères et son projet s'est classé dans le sous-volet de la revitalisation du milieu physique et de l'environnement. (Gouvernement du Québec, 2002)

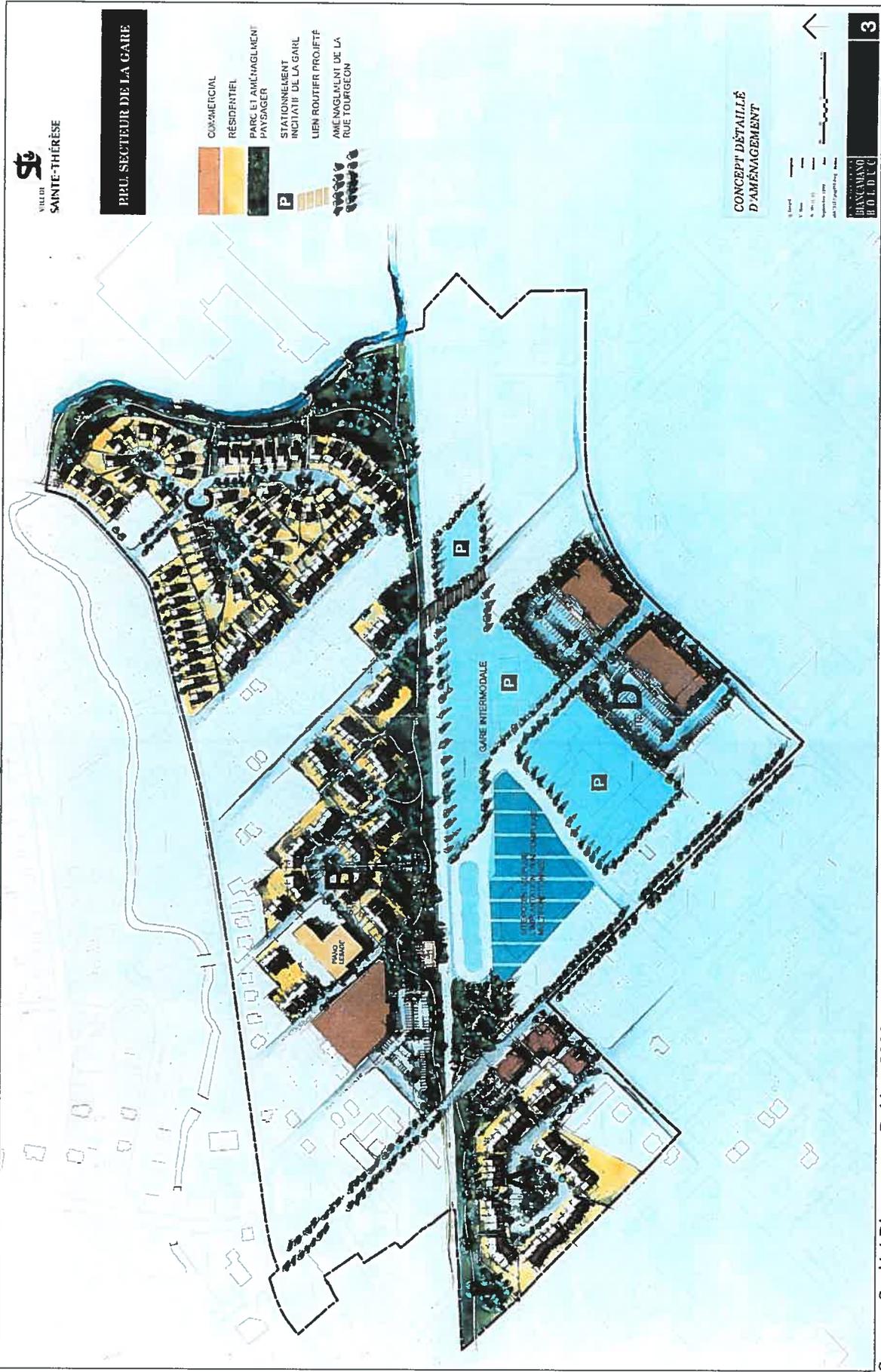
aider financièrement les municipalités qui veulent revitaliser un quartier de leur municipalité. La municipalité de Sainte-Thérèse est donc admissible avec son projet de la gare Sainte-Thérèse qui permettra de donner une nouvelle vocation à cette ancienne zone industrielle. Les coûts estimés pour redévelopper du site sont présentés dans le tableau 14. Les subventions couvrent 50% des frais admissibles encourus par les aménagements. Ainsi, les frais admissibles aux subventions s'élèvent à 1 452 800 \$ puisqu'il faut exclure l'étude du PPU et les coûts d'acquisition d'immeubles (tableau 14). La Ville n'aura à déboursier, si le projet est accepté, que la moitié des frais admissibles, soit 726 400 \$, le MAMM se chargeant de payer l'autre moitié. Au niveau de l'étude de caractérisation et de décontamination, la municipalité fera de nouveau appel au programme de subventions Revi-Sols du ministère de l'Environnement.

### **6.3.2 Les étapes de développement du projet de la gare Sainte-Thérèse**

L'aménagement du site est déjà commencé depuis quelques temps et d'autres étapes seront complétées dans les prochaines années. Voici la chronologie des événements :

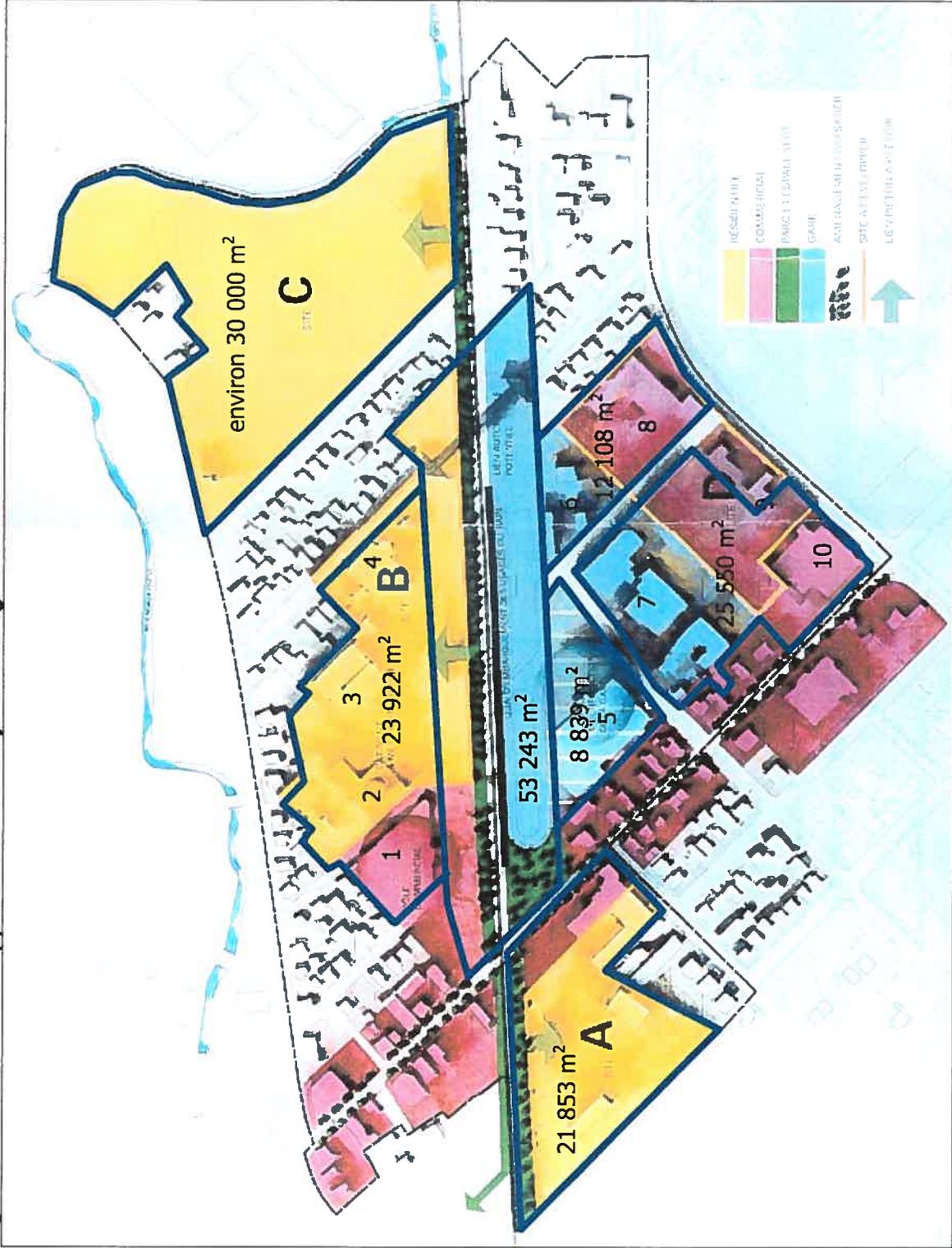
- 1996 : aménagement de stationnements temporaires du côté nord du site;
- 1998 : étude sur les possibilités de mise en valeur du site de la gare par la firme Biancamano Bolduc;
- 1999 : consultation auprès des citoyens, des grands propriétaires et des promoteurs; Aménagement du terminus d'autobus de la CIT des Basses Laurentides;
- 2000 : étude sur le programme particulier d'urbanisme du secteur de la gare par la firme Biancamano Bolduc;
- 2001 : expropriation d'un garage et décontamination du site afin d'y aménager des places de stationnement;
- 2002 : aménagement de stationnements permanents et du quai d'embarquement du côté sud de la gare, démolition du bâtiment au sud du terminus d'autobus;
- À venir : adoption du programme particulier d'urbanisme du secteur de la gare.

Figure 44 : Plan particulier d'urbanisme du secteur de la gare Sainte-Thérèse



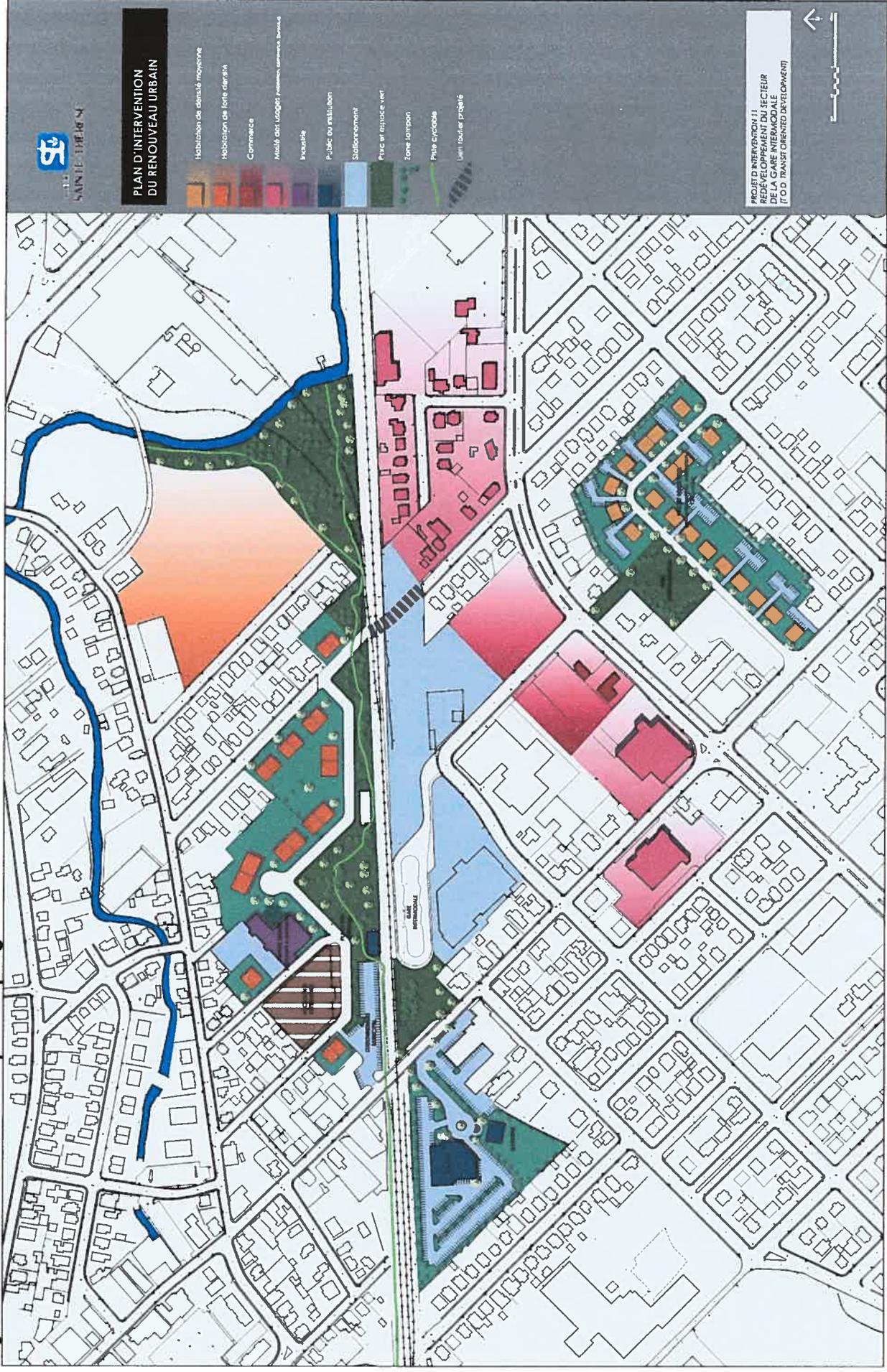
Source : Société Biancamano Bolduc, 2000.

Figure 45 : Plan de développement du site adjacent à la gare Sainte-Thérèse



Source : Société Biancamano Bolduc, 2000.

Figure 46 : Plan d'intervention pour le programme de Renouveau urbain



Source : Ville de Sainte-Thérèse, 2002.

#### 6.4 LES ENSEIGNEMENTS DE L'EXPÉRIENCE DE SAINTE-THÉRÈSE ET LES RECOMMANDATIONS D'AMÉNAGEMENT

Cette section traite des aménagements proposés afin de déterminer s'ils correspondent aux critères d'application du *transit-oriented development*. Il est tout d'abord évident que la Ville est très motivée à réaliser le projet puisque les démarches ont débuté en 1998 avec le premier rapport de la Société Biancamano Bolduc. La municipalité pourrait, avec la réalisation de son projet, devenir un point stratégique, soit véritablement le cœur de la MRC de Thérèse-De Blainville comme cette dernière l'a identifié dans son Schéma d'aménagement.

En ce qui concerne la région de Montréal, les principes du *transit-oriented development* ont été repris dans le Cadre d'aménagement du ministère des Affaires municipales et de la Métropole qui présentent les grandes orientations de développement devant être suivies par les municipalités régionales de comté (MRC) et les municipalités. Un des enjeux est de : « Développer le territoire en consolidant les infrastructures lourdes de transport collectif comme l'armature principale du développement urbain futur de l'agglomération métropolitaine » (MAMM, 2001 : 76). Pour arriver à cette fin, le Ministère indique des cibles de densité à atteindre pour chaque infrastructure de transport en commun selon un rayon de 750 mètres du centre de l'infrastructure (tableau 15).

En prenant ces cibles et en les appliquant à la gare Sainte-Thérèse, il est possible de calculer le nombre de personnes correspondant à la superficie de terrain de chaque zone (tableau 16). Il est à noter que le nombre de ménages est calculé en utilisant 2,4 personnes par ménage, ce qui correspond à la moyenne du nombre de personnes par ménage dans la municipalité de Sainte-Thérèse selon le recensement de 1996. De plus, la densité de la première zone est calculée sur 40% du terrain car il faut tenir compte du stationnement incitatif, du terminus d'autobus, de la voie ferrée, des quais, etc. Pour leur part, les deux autres zones sont considérées à 60% car il n'y a pas de stationnement incitatif. Il faut toutefois tenir compte de l'espace occupé par les rues, les parcs, etc.

**Tableau 15 : Densités recherchées dans l'aire d'influence des infrastructures lourdes de transport en commun**

Distance d'accès au service de transport en commun (mètres)	Cibles de densité résidentielle nette (logements à l'hectare hors voies publiques, parcs, etc.)		
	Métro	SLR	Train/Métrobus
0-250	200	135	75
250-500	150	100	50
500-750	100	65	25
Moyenne	125	80	40

Source : MAMM, 2001 : 78.

**Tableau 16 : Nombre de personnes et de ménages par zone à la gare Sainte-Thérèse<sup>15</sup>**

Zone ciblée	Nombre d'hectares	Nombre de ménages	Nombre de personnes
0-250 mètres Nette (40%)	8	600	1 500
250-500 mètres Nette (60%)	32	1 850	4 500
500-750 mètres Nette (60%)	60	1 550	4 000
<b>0-750 mètres Densité nette</b>	<b>100</b>	<b>4 000</b>	<b>10 000</b>

En regardant l'exemple de Stockholm, on peut penser que les objectifs calculés ici ne sont pas élevés. Toutefois, il faut considérer qu'il s'agit de contextes d'insertion différents pour ces deux aménagements. Les noyaux d'urbanisation de Stockholm ont été planifiés et développés sur des terrains vierges contrairement à Sainte-Thérèse où le développement près de la gare se fait sur une ancienne zone industrielle et les terrains avoisinants sont déjà presque complètement développés. À Stockholm, le nombre moyen de personnes par noyau urbanisé le long du train de banlieue est de 35 000 personnes. Du côté des gares de train de banlieue de la région de Montréal, un objectif d'environ 10 000 résidents dans un rayon de 750 mètres du centre de la gare, ce qui correspond à une densité de 3,5 fois moins importante, semble réaliste.

Un autre élément important, qui est complémentaire à la longévité du projet, est la concrétisation de certaines étapes dans le temps. Par exemple, l'aménagement du

<sup>15</sup> Il est à noter que 10 000 m<sup>2</sup> équivaut à un hectare. De plus, la densité nette a été calculée en prenant en compte la superficie brute de chaque zone (piR<sup>2</sup>). Finalement, les chiffres ont été arrondis afin de faciliter la lecture.

stationnement incitatif et la réalisation d'études ont permis de faire avancer le dossier. Cette continuité dans le temps montre que la Ville est sérieuse vis-à-vis son projet de développement. De plus, elle se sent responsable au niveau des investissements et du programme de mise en place des étapes de réalisation en raison de son rôle de leadership pour l'ensemble de la MRC de Thérèse-De Blainville.

Le projet de la municipalité qui servira pour la subvention du renouveau urbain (figure 46) ne sera pas évalué car les gabarits ne sont pas encore décidés. Nous analyserons plutôt le projet proposé par la Société Biancamano Bolduc (figure 44) pour le Plan particulier d'urbanisme du secteur de la gare. Ce projet propose la construction d'un seul type d'unité résidentielle, la maison unifamiliale en rangée. Dans un TOD, l'un des buts est de diversifier l'offre d'unités résidentielles afin de satisfaire plusieurs types de clientèle et de besoins. Cette variété permet aussi de maintenir la population même si les réalités familiales changent car plusieurs types d'unités résidentielles sont offerts. Pour améliorer le projet, il faudrait donc intégrer d'autres logements que la maison unifamiliale.

La densité du premier cercle (0-250 mètres) devrait être de 75 logements par hectare selon le Cadre d'aménagement du MAMM, ce qui correspond à 600 logements (tableau 15) en ne considérant que 40% du terrain à développer. Les terrains A et B font partie de cette zone. Le projet propose 106 logements et il y a présentement environ 100 résidences déjà construites dans cette zone. Ainsi, il manque environ 400 logements. Pour arriver à cet objectif, il faudrait opter pour des immeubles de 3 à 4 étages avec des cours communes.

De son côté, le terrain C se situe dans la zone 250-500 mètres et le MAMM vise une densité de 50 logements par hectare. Le projet compte 86 logements et l'objectif à atteindre est de 90 logements, ce qui est satisfaisant. Il faudrait toutefois vérifier si l'ensemble de la zone répond au critère de densité.

Un autre élément concerne l'aménagement du stationnement incitatif. La surface occupée par cet aménagement enlève des possibilités intéressantes pour un

développement immobilier. En aménageant ces places dans une structure à étages plutôt qu'à la surface du sol, la municipalité pourrait récupérer les frais supplémentaires de construction par les taxes résidentielles générées par un développement domiciliaire de moyenne à haute densité. De cette façon, elle augmenterait la densité résidentielle et diminuerait l'espace accordé à la voiture. De plus, les places associées aux commerces pourraient être combinées avec celles du stationnement incitatif afin de maximiser leur utilisation. S'il s'agit d'unités résidentielles, il faudrait les raccorder au secteur résidentiel à l'ouest du terrain, aménager un lien piétonnier et un écran séparateur pour limiter les impacts dus à la circulation automobile. S'il s'agit de commerces ou de bureaux, il faudrait évaluer les besoins du quartier.

Il est à noter que l'un des avantages de la gare Sainte-Thérèse est qu'elle est située au même niveau que les rues environnantes, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de viaduc qui vient compliquer l'accès piéton et cycliste à la gare. Les développements sont aussi plus faciles puisqu'ils peuvent prendre place directement à côté de la gare. Cet avantage peut toutefois devenir un inconvénient puisque le chemin de fer constitue une barrière permanente. L'idéal est de construire un étage complet par-dessus le rail où la voiture est exclue, à la manière des gares de train dans la région de Stockholm.

Finalement, les estimations de coûts indiquées au tableau 14 sont très optimistes. L'achat des immeubles risque de coûter davantage que 250 000 \$. La Ville a d'ailleurs eu des surprises concernant l'aménagement du stationnement incitatif. Dans les prochaines étapes du projet, il risque d'y avoir d'autres surprises de ce genre puisqu'il s'agit d'une ancienne zone industrielle. Le projet aurait aussi avantage à être mieux intégré dans son ensemble. Il pourrait même être nécessaire d'exproprier certaines résidences afin d'assurer une continuité dans les aménagements.

## 6.5 CONCLUSION

L'évaluation du projet de la Ville de Sainte-Thérèse montre qu'il s'agit d'un développement très intéressant pour la municipalité. Il permettra de rehausser le secteur de la gare qui s'avère être une ancienne zone industrielle dont l'aménagement

a été délaissé durant les dernières années. Plusieurs points positifs sont à noter : ajout d'espaces verts, utilisation de la gare comme pôle de développement, construction de nouvelles unités résidentielles, etc.

En raison de la densité insuffisante dans la première zone de 250 mètres, de l'espace accordé à l'automobile et de la faible offre de services, on ne peut appliquer l'étiquette de TOD à ce développement. Il serait toutefois possible de procéder à certaines modifications – augmentation des densités résidentielles, offre de formules résidentielles variées, consolidation des stationnements de manière à augmenter les superficies constructibles et autres aménagements – qui permettraient d'augmenter l'envergure du projet de redéveloppement et de le doter de caractéristiques TOD.

Même en maintenant sa forme actuelle, le projet de Sainte-Thérèse est très inspirant pour les autres municipalités qui aimeraient faire le même type de développement sur leur territoire.

## PARTIE IV : LES CONCLUSIONS

### 7. LES ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE

---

#### 7.1 INTRODUCTION

Les six chapitres précédents ont mis en lumière plusieurs faits importants reliés à l'aménagement des terrains entourant les gares de train de banlieue. Le présent chapitre apporte des éléments de réponse aux deux questions posées initialement. Dans les prochaines sections, nous reprendrons ces faits et nous établirons des liens entre eux afin de répondre de façon satisfaisante aux questions qui ont guidé la recherche.

#### 7.2 LES RÉPONSES AUX QUESTIONS DE RECHERCHE

Plusieurs informations plus spécifiquement reliées à l'une ou l'autre des questions sont nécessaires à la compréhension de l'ensemble de la problématique. Pour cette raison, les réponses aux questions de recherche seront élaborées simultanément. Rappelons les deux questions énoncées dans le chapitre 1 :

1. Quels sont les éléments à introduire pour que les terrains situés près des gares de trains de banlieue soient développés selon les principes du *transit-oriented development*?
2. En prenant la ligne de train de banlieue Montréal/Blainville, quelles sont les possibilités d'implantation de quartiers intégrant les principes du *transit-oriented development* sur les terrains adjacents aux gares?

L'examen des formes de développement du territoire, des impacts des infrastructures et des services de transport sur les déplacements ainsi que sur l'environnement urbain, l'étude des principes du *transit-oriented development* et l'analyse des potentiels de développement sur la ligne Montréal/Blainville ont tous permis d'apporter des éléments de réponse.

Le type de développement qu'ont connu les banlieues de la région montréalaise a grandement affecté l'intégration des transports collectifs dans la construction des quartiers. Même si cette intégration fut initialement observée, la voiture a rapidement pris beaucoup de place et est devenue de facto le moyen de transport dominant. Conséquemment, ces zones sont maintenant peu accueillantes aux autres modes de déplacement en raison de l'organisation du territoire et du type d'habitat valorisé, soit la maison unifamiliale.

Les tendances montrent sans équivoque que l'automobile demeurera le moyen de transport préféré des citoyens et que le nombre de déplacements en automobile augmentera encore dans les années à venir. Les banlieues resteront une terre d'accueil recherchée par les ménages avec enfants et le vieillissement de la population y sera particulièrement important. Les lieux d'emplois continueront d'être dispersés sur le territoire plutôt que concentrés en certains pôles et ce, malgré le fait que le centre-ville de Montréal demeurera un bassin important d'emplois. Même si l'aménagement du territoire ne facilite pas l'usage des transports en commun dans la région de Montréal, il est primordial de développer ce réseau de façon à faciliter les déplacements des personnes habitant la banlieue et ne possédant pas de voiture ou voulant limiter son utilisation.

Les enquêtes Origine-Destination indiquent que les citoyens habitant près des gares de la ligne de train Montréal/Blainville, exception faite de la gare Bois-de-Boulogne, sont de très faibles utilisateurs des transports en commun. Le train de banlieue est utilisé majoritairement par les travailleurs et les étudiants se dirigeant vers le centre-ville puisque le service leur convient : horaire, facilité de stationnement aux gares, évitement de la congestion, faible coût d'utilisation, etc. Pour favoriser un véritable changement dans les habitudes de déplacement des citoyens, des mesures incitatives sont nécessaires sur le plan de l'aménagement du territoire puisque la forme physique du développement influence les modes de transport utilisés. En effet, selon une étude de la SCHL (1999), l'accumulation de mesures qui favorisent les autres modes de transport fait diminuer l'utilisation de l'automobile.

De même, certaines mesures favorisent l'utilisation des transports collectifs :

- fiabilité, rapidité et fréquence du service;
- confort, sécurité et commodité du service;
- compétitivité du transport collectif avec la voiture;
- politiques et pratiques de l'aménagement favorables aux transports en commun (Fischler, 2002 : 40).

Présentement, ces conditions ne sont pas rassemblées partout sur le territoire de la région de Montréal, en particulier dans les banlieues. Pour attirer de nouveaux usagers des transports en commun, les services doivent être améliorés pour mieux concurrencer l'automobile, notamment par l'entremise de liens permanents entre les réseaux, d'une intégration tarifaire entre les organismes de transport en commun et finalement d'une améliorant de la desserte.

Le peu de gares d'origine et de gares de destination offertes aux usagers du train de banlieue et l'utilisation massive de l'automobile expliquent en partie le faible pourcentage d'utilisation de cette infrastructure dans les déplacements. De plus, les résultats de l'enquête Origine-Destination laissent à penser que l'application des principes du *transit-oriented development* sur la seule ligne de train Montréal/Blainville n'engendrera pas de modifications importantes dans les habitudes de déplacement des citoyens de cette partie de la région montréalaise. Pour qu'il se produise un véritable changement, une planification à l'échelle régionale, comme celle présentée dans le Cadre d'aménagement du ministère des Affaires municipales et de la Métropole, doit être appliquée. L'enjeu repose sur ces liens entre les lieux d'emplois et ceux de résidence. Le MAMM a identifié, dans son document de planification, six pôles majeurs où les entreprises se concentrent : le centre-ville, Saint-Laurent/Dorval, Anjou/Mercier, centre de Laval, Longueuil nord/Boucherville et la zone de commerce international de Mirabel. De ces pôles, seul le centre-ville de Montréal est facilement accessible par le biais des transports collectifs et ce, en provenance d'une grande majorité des villes et arrondissements de la région. Il s'agit donc de lieux prioritaires à relier de façon efficace aux réseaux existants de transports en commun.

Les aménagements axés sur les principes du *transit-oriented development* doivent être fortement soutenus directement par les autorités responsables du développement, et

ainsi occuper une place prioritaire dans leurs orientations et leurs plans directeurs. Un exemple de ce type d'urbanisme, pertinent au cas à l'étude, est l'implantation de noyaux urbains aux gares de trains et aux terminus d'autobus accueillant des fonctions variées (résidences, commerces, entreprises, etc.). Dans les cas analysés, soit les villes de Stockholm, Portland et Toronto, les autorités ont délibérément axé le développement d'une partie ou de l'ensemble du territoire sur les transports en commun afin de modifier de façon permanente les habitudes de déplacement des citoyens de la région. À Stockholm, les résultats ont été particulièrement éloquentes puisque la majorité des citoyens se déplacent dorénavant en train, que ce soit pour aller vers le centre-ville ou vers les différents pôles situés en banlieue.

Le même constat a émané des exemples analysés dans les articles scientifiques figurant à la bibliographie. À ce sujet, le cas de San Diego est intéressant puisqu'il ressemble, à maints points de vue, au cas de la ligne de train de banlieue Montréal/Blainville et les mêmes conclusions s'y appliquent. Les résultats reliés au nombre de gares aménagées selon les principes du *transit-oriented development* sont plutôt décevants et cinq raisons expliquent les difficultés d'implantation rencontrées :

- les usages existants à proximité des stations de train (grandes surfaces, stationnements, etc.);
- les difficultés à regrouper de grandes parcelles de terrain;
- les réticences des promoteurs privés qui n'adhèrent pas ou peu à ce type de développement;
- l'économie locale et les raisons fiscales qui découragent les autorités;
- les autorités locales qui n'ont pas toujours la formation adéquate concernant les avantages associés à ce type de développement (Boarnet et Compin, 1999 : 90).

Ces éléments expliquent le faible nombre de stations ayant été aménagées selon les principes du *transit-oriented development*. La ligne de San Diego a été construite en grande partie dans des zones déjà fortement développées en fonction de l'automobile, ce qui amenuise évidemment les possibilités d'implantation et les changements de mentalité quant aux modes de transport. Le cas de San Diego démontre aussi que plus de développements TOD auraient été nécessaires pour instaurer un véritable changement dans les habitudes de déplacement. En conclusion, les auteurs affirment que l'utilisation existante du sol lors de la mise sur pied d'une ligne de train est l'un des

éléments qui influence le plus la réussite ou l'échec de l'implantation du TOD. Le développement intégré aux gares a plus de chances de réussir si des objectifs visés par les autorités sont comblés par le projet (Boarnet et Compin, 1999). Selon Cervero, pour véritablement inciter la venue de projets près des gares de trains de banlieue, des programmes de subventions et des mesures incitatives doivent inévitablement être mis sur pied.

Une planification à long terme fortement appuyée par les autorités gouvernementales, régionales et municipales alliant transport en commun et aménagement du territoire est essentielle. Dans les exemples analysés, les autorités ont encouragé ce type d'aménagements en appliquant réellement au développement leurs orientations axées sur les transports en commun. Dans le cas à l'étude, des plans directeurs du réseau de trains de banlieue dans la région de Montréal n'existent que depuis environ six ans, période correspondant à l'existence de l'AMT, gestionnaire du réseau. Plusieurs mesures concrètes peuvent encore être mises de l'avant pour améliorer le service.

Il est à noter que l'ensemble des documents de planification analysés dans le présent mémoire, qui sont spécifiques à la région de Montréal, font mention de la nécessité d'augmenter l'usage des transports en commun. Toutefois, les mesures préconisées pour y arriver sont à tout le moins floues; seul le Cadre d'aménagement du MAMM aborde la question de façon plus explicite. De plus, les aménagements sur le terrain vont parfois à l'encontre des orientations. Par exemple, l'Agence métropolitaine de transport défend les principes du *transit-oriented development* dans ses documents de planification mais elle multiplie du même coup les stationnements incitatifs qui utilisent la majorité de l'espace disponible près des gares. Or, elle ne semble pas non plus envisager la construction de stationnements étagés qui permettraient l'aménagement d'autres fonctions près des gares.

À ce jour, les stationnements incitatifs, dont la capacité varie entre 200 et 700 places par gare, demeurent gratuits et monopolisent un espace résolument stratégique. L'AMT devrait sérieusement envisager une manière de faire autre : en construisant des stationnements étagés, cette agence pourrait régler des problèmes flagrant de capacité

à certaines stations et du même coup rentabiliser le coût de la construction du stationnement par la vente ou la location des terrains récupérés pour des fonctions commerciales, par exemple. La municipalité serait aussi gagnante dans une telle entreprise puisqu'elle recevrait des revenus supplémentaires (taxes municipales) grâce aux nouvelles fonctions.

En ce qui concerne le Cadre d'aménagement du ministère des Affaires municipales et de la Métropole, adopté en 2001 par le gouvernement provincial, la vision directrice est claire : mettre à l'avant les transports en commun lors de l'aménagement de nouvelles zones urbaines et urbaniser en priorité les terrains déjà desservis par les infrastructures d'aqueducs, d'égouts et de transports collectifs. Les municipalités régionales de comté sont tenues par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme d'inclure ses nouvelles orientations dans leurs propres documents de planification et les résultats seront seulement perceptibles dans une dizaine d'années. Il sera alors intéressant de vérifier si ces résultats sont visibles dans la région de Montréal, particulièrement sur les plans des pourcentages d'utilisation des différents moyens de déplacement utilisés et des aménagements présents.

Il est toutefois important de mentionner que même s'il existe une obligation de conformité entre les différents paliers de gouvernements (voir annexe), son application est peu contraignante pour les MRC et les municipalités. En fait, les orientations du MAMM ne seront appliquées que si les autorités municipales ont le désir de réaliser ces aménagements axés sur le transport en commun puisque ce sont eux qui gèrent directement le développement du territoire.

Grâce à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, les municipalités possèdent les outils urbanistiques nécessaires pour favoriser le développement près des axes de transport. Toutefois, le manque de ressources financières est l'un des obstacles les plus importants dans la réalisation de ce type de projets. Outre ces considérations d'ordre pécuniaire, les municipalités et les promoteurs possèdent peu d'informations sur les avantages, les coûts engendrés et l'implication exigée par ce type de développement.

Les citoyens devraient aussi être informés sur les avantages que ces projets peuvent leur apporter.

Sur le plan des déplacements, il de première importance de mieux lier les pôles d'emplois, de résidences et de services par les transports en commun pour en favoriser le taux d'utilisation. De plus, l'usage de l'automobile devrait être moins facile, notamment par une augmentation des coûts d'utilisation, une renonciation à tout nouveau projet routier avantageant l'utilisation de la voiture et des mesures incitant les citoyens à utiliser d'autres moyens de déplacement que l'automobile.

Les trains constituent une infrastructure de transport en commun dont les coûts de financement demeurent élevés. L'établissement de pôles variés (entreprises, résidences, services, commerces, etc.) amènerait des déplacements plus équilibrés, c'est-à-dire que des gens habitant dans la ville centrale pourraient se déplacer en train vers les banlieues et ainsi accéder à divers pôles à proximité de la gare sans avoir à se déplacer en voiture. Outre un certain étalement des charges, ce développement aurait un impact positif en ce qui a trait au financement, le rendant quasi autosuffisant de ce mode de transport.

La création d'une instance paragouvernementale directrice est essentielle. Elle aurait deux missions principales. Premièrement, elle disposerait d'une enveloppe budgétaire accordée par le gouvernement dont une partie serait distribuée sous forme de subventions aux projets les plus intéressants, c'est-à-dire à ceux où les transports en commun et la mixité des usages prédominent. Les subventions pourraient s'adresser directement aux acheteurs par un rabais sur le prix d'achat d'un quelconque produit immobilier et par des titres de transport valides au minimum pour une année. De cette façon, les nouveaux citoyens du quartier découvrirait les avantages de voyager avec les transports collectifs pendant la période d'essai gratuite. L'autre partie de l'enveloppe budgétaire servirait à acheter des terrains adjacents aux gares de train afin d'offrir des sites suffisamment grands pour attirer des promoteurs. Il s'agit aussi d'une façon de contrôler le développement puisque la vente de ces terrains peut ensuite se faire à certaines conditions émises par l'agence.

Deuxièmement, cette agence aurait pour mandat de donner de l'aide technique aux promoteurs et aux municipalités intéressés, de même que de promouvoir activement ce genre de développements. Cette promotion pourrait aussi se faire auprès des citoyens, particulièrement ceux qui désirent acheter une propriété, afin qu'ils fassent un choix de localisation éclairé.

En fait, si l'horaire n'est pas assez flexible pour les usagers, s'il n'y a pas assez de lieux d'origine et de destination et enfin si l'utilisation de l'automobile n'est pas découragée, les tendances annoncées sur le plan des déplacements, soit une hausse de l'utilisation de l'automobile, se révéleront vraies. Il faut donc apporter des changements immédiatement pour récolter des résultats dans les prochaines décennies. La création d'une agence paragouvernementale faciliterait l'utilisation des transports en commun, particulièrement du train.

### 7.3 CONCLUSION

L'implantation d'aménagements axés sur le transport collectif est un projet ambitieux vu les fortes tendances allant à l'encontre de ce dernier. Toutefois, il s'agit d'un scénario prometteur pour la région de Montréal. Évidemment les premiers développements axés sur les principes du *transit-oriented development* ne permettront certes pas de changer radicalement les modes de déplacement dans la région montréalaise, mais l'amalgame de projets y arrivera sur une période de moyen à long terme.

Les autorités ont un rôle résolument déterminant à jouer pour y arriver. Elles devront donc mettre en place des programmes de développement incitant les quartiers axés sur le *transit-oriented development*. Seules, les municipalités n'auront pas les moyens techniques et financiers pour mener à terme des projets aussi ambitieux. Monheim rappelle que pour arriver à changer les tendances : « La mobilité par autobus et par rail doit être aussi attrayante pour les gens qui font leurs emplettes, les personnes en quête de loisirs, les vacanciers, bref en tout temps, pour toutes les destinations et pour

tous les types de déplacement traditionnellement réservés aux automobilistes » (1996 : 33).

Ainsi, le TOD permet de valoriser l'utilisation des modes de déplacement alternatifs à l'automobile tout en offrant un milieu de vie d'une qualité exceptionnelle. Un tel objectif prend d'autant plus d'importance qu'il constitue un scénario de développement durable plausible pour l'avenir. Il ne reste donc qu'à se donner les moyens de nos ambitions pour favoriser une meilleure utilisation des ressources. Une seule question demeure : voulons-nous une région vouée à l'automobile ou une région où la marche, le vélo et le transport en commun ont leur place à égalité avec la voiture?

### LES OUVRAGES

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (1999) *La gare intermodale de Sainte-Thérèse*, Dossier de candidature pour le Prix AQTR-Environnement 1999, 17 pages + annexes

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (2001) *Enquête à bord du train de banlieue Montréal/Blainville*, compilation à l'interne, septembre.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (2002a) *Train de banlieue Montréal/Blainville, Gare Innopôle*, Étude d'opportunité, Rapport préliminaire, document réalisé par les Conseillers ADEC.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (2002b) *L'avenir du transport collectif, Rapport annuel 2001*, 60 pages.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (2002c) *Une vision métropolitaine du transport collectif, Bilan 2002 et Perspectives 2007, horizon 2012*, Plan stratégique, document préliminaire, 89 pages.

BASTIÉ, Jean (1964) *La croissance de la banlieue parisienne*, Centre National de la Recherche scientifique, Presses universitaires de France, 624 pages.

BEAUCIRE, Francis (1996) *Les transports publics et la ville*, Éditions Milan, Collection les Essentiels Milan, Toulouse, 63 pages.

BERGERON, Richard (2002) *Programme de développement de la périphérie du métro et des trains de banlieue*, ministère des Affaires municipales et de la Métropole, juin, 9 pages.

BERNICK, Michael et Robert CERVERO (1997) *Transit Villages in the 21st Century*, McGraw-Hill, 387 pages.

BOARNET, Marlon G. et Nicholas S. COMPIN (1999) *Transit-Oriented Development in San Diego Country, The Incremental Implementation of a Planning Idea*, Journal of the American Planning Association, vol. 65, no. 1, winter, p. 80-95.

BRESSI, T. W. (1992) *Planning the American Dream*, in P. Katz (éd.), New Urbanism, p. XXV-XXXII

BURTON, Mike (1999) *Transit Oriented Development as Tools to promote Livable Communities*, communication présentée au colloque Vers des collectivités viables tenu à Québec, du 3 au 6 novembre 1999.

CALTHORPE, Peter (1993) *The Next American Metropolis, Ecology, Community and the American Dream*, Princeton Architectural Press, 175 pages

CANADIAN AUTOMOBILE ASSOCIATION – ASSOCIATION CANADIENNE DES AUTOMOBILISTES (2002) *Coût d'utilisation d'une automobile*, 7 pages.

CARON, Alain (1995) *La prise de décision en urbanisme*, 2<sup>e</sup> édition revue et augmentée, réalisé par la Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire du ministère des Affaires municipales, 265 pages.

CASTEX, J. et al. (1977) *Formes urbaines: de l'îlot à la barre*, Paris, Dinod, p.13-44.

CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (2000) *La forme des villes. Caractériser l'étalement urbain et réfléchir à de nouvelles modalités d'actions*, Collections du Certu, 178 pages.

CENTRE DE RECHERCHE D'URBANISME (1964) *L'urbanisation française*, 338 pages.

CERVERO, Robert (1984) *Light Rail Transit and Urban Development*, Journal of American Planning Association, spring, p. 133-147.

CERVERO, Robert (1998) *The Transit Metropolis. A Global Inquiry*, Island Press, Washington, 464 pages.

COMMISSION DE CONSULTATION sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud (2001) *Rencontre thématique 4, Les transports et l'environnement : une problématique à plusieurs dimensions*, guide d'animation, 5 juin, 9 pages.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (2001) *Population des municipalités de la région métropolitaine de recensement de Montréal*.

COURCIER, Sabine (1999) *L'effet structurant des grands projets urbains, des liens à favoriser*, Revue Dire, automne, p. 20-21.

DIAZ, Roderick B. (1999) *Impacts Of Rail Transit On Property Values*, Booz, Allen and Hamilton Inc, 8 pages.

DOMON, G., M. GARIÉPY et P. JACOBS (1992) *Développement viable en milieu urbain : vers une stratégie de gestion des interventions*, Plan Canada, janvier, p. 8-17.

DUCAS, Sylvain (2000) *Étude de cas de l'agglomération et de la municipalité de Stockholm*, étude faite pour la Ville de Montréal, le ministère des Affaires municipales et de la métropole et la Société de l'habitation du Québec, 164 pages.

EWING, Reid (1997) *Alternative Views of Sprawl : Counterpoint. Is Los Angeles-Style Sprawl Desirable?*, Journal of the American Planning Association, vol. 63, no 1, winter.

FISCHLER, Raphaël (2002) *Forme urbaine et mobilité dans la région de Montréal*, rapport préparé pour la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, 146 pages.

FISHMAN, Robert (1987) *Bourgeois Utopias, The Rise and Fall of Suburbia*, Basic Books Inc., New York, 241 pages.

FOOT, David K. (1996) *Entre le boom et l'écho : comment mettre à profit la réalité démographique*, avec la collaboration de Daniel Stoffman, 307 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2002) *Agir pour l'emploi et la qualité de vie, Guide du programme de renouveau urbain et villageois*, Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, 20 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (1994) *Les orientations du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire*, document préparé par la Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire du ministère des Affaires municipales, 70 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (1989) *Les plans d'aménagement d'ensemble*, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, 15 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (-) *Les règlements d'urbanisme et les droits acquis*, 13 pages.

GRANT, J., P. MANUEL et D. JOUDREY (1996) *A Framework for Planning Sustainable Residential Landscapes*, Journal of the American Planning Association, summer, p. 331-344.

GUAY, Pierre-Yves (1987) *Introduction à l'urbanisme : approches théoriques, instruments et critères*, Modulo éditeur, 178 pages.

HANNA, David B. (1993) *Transport des personnes et développement de la banlieue montréalaise : une perspective historique*, Service de planification du territoire de la Communauté urbaine de Montréal, 81 pages.

HANNA, David B. (1996-1997) *Transport des personnes et développement de la banlieue montréalaise : une perspective historique*, Routes et transports, 26, no 4, hiver, p. 43-55.

LANDIS, John and Robert CERVERO (1999) *Middle Age Sprawl : BART and Urban Development*, Access, 14, spring, p. 2-15.

LEACY, Frank H. (1983) *Statistiques historiques du Canada*, Statistique Canada, Ottawa.

LESSARD, Marie (2000) *Notes de cours, Analyse de site et aménagement*, URB 6751, Université de Montréal.

LEWIS, Paul (1996) *Les nouvelles technologies de l'information et la ville : télétravail et aménagement du territoire*, Chaire UQAM-SITQ Immobilier, 32 pages.

LEWIS, Paul (2002) *SOS Innopôle*, La Presse, 24 octobre, p. A17.

LEWIS, Paul, Michel BARCELO et Caroline LARRIVÉE (2002) *Améliorer la mobilité en aménagement autrement, examen du potentiel des mesures et stratégies pour améliorer la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*, avec la collaboration de Daniel Gill, rapport préparé pour la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, 199 pages.

LUCAN, Jacques (1973) *Haussmann... un viaduc*, Institut de l'Environnement, 84 pages.

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE (2001a) *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales*, Gouvernement du Québec, juin, 141 pages.

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE (2001b) *Plan stratégique*, Gouvernement du Québec, avril, 30 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1995) *Planification des transports et révision des schémas d'aménagement*, Guide à l'intention des MRC, disponible sur Internet.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2000) *Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal*, Pour une décongestion durable, Gouvernement du Québec, avril, 82 pages.

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LAVAL (2002) *Projet de schéma d'aménagement révisé de la municipalité régionale de comté de Laval*, Annexe A au projet de règlement de numéro M.R.C.L.-6.

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE THÉRÈSE-DE BLAINVILLE (2001) *Schéma d'aménagement révisé*, décembre.

MONHEIM, Heiner (1996) *Peut-on se déplacer autrement qu'en automobile?*, Écodécision, été.

NATIONAL ASSOCIATION OF HOME BUILDERS (1999) *Smart Growth : Building Better Places to Live, Work and Play*, Washington, 20 pages.

NELESSEN, Anton C. (1994) *Visions for a New American Dream*, American Planning Association, Chicago.

NEWMAN, Peter et Jeffrey KENWORTHY (1999) *Sustainability and cities. Overcoming automobile dependence*, Washington, 442 pages.

OFFNER, Jean-Marc (1993) *Les «effets structurants» du transport : mythe politique, mystification scientifique*, L'Espace géographique, no. 3, p. 233-242.

OREGON DEPARTMENT OF LAND CONSERVATION AND DEVELOPMENT (1999) *Urban Growth Boundaries*, in Community Building Sourcebook, Portland, Oregon, Chapter two : adopted plans and policies, September.

PALEN, J. John (1995) *The Suburbs*, Éditions McGraw-Hill, 236 pages.

PAQUETTE, Marcel (1997) *La gare de Sainte-Rose*, Journal Bonjour Laval, section Vie de quartier, 23 décembre, p.8.

PHARAND, Jacques (1997) *À la belle époque des tramways*, Les Éditions de l'Homme, 280 pages.

PLASSARD, François (1977) *Les autoroutes et le développement régional*, Presses universitaires de Lyon, 341 pages.

POIRIER, Daniel (1987) "*Le P'tit train du Nord*" *Montréal/Labelle/Mont-Laurier 1876-1981*, Canadian Rail, no. 397, mars-avril, p.40-53.

PRÉVOST, Robert (1993) *Cent ans de transport en commun motorisé*, Les publications Proteau, 318 pages.

QUIRION, Étienne (2000) *Les trains de banlieue et l'aménagement du territoire dans la région de Montréal*, Mémoire de maîtrise, Université de Montréal, 176 pages + annexes.

RICHARDSON, N. H. (1996) *What is a "Sustainable City"?*, Plan Canada, septembre, p. 34-38.

SECRÉTARIAT À L'ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION (2000) *Enquête Origine-Destination 1998, Mobilité des personnes dans la région de Montréal*, 170 pages + annexe.

SOBERMAN, Richard M. (1997) *The Track Ahead, Organization of the TTC under the new amalgamated City of Toronto*, préparé pour la Toronto Transit Commission, 76 pages.

SOCIÉTÉ BIANCAMANO BOLDUC (2002) *Programme particulier d'urbanisme du secteur de la gare*, Rapport des étapes 1 et 2, Analyse et concept d'aménagement, document préparé pour la Ville de Sainte-Thérèse, mars, 44 pages.

SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUE ET DE LOGEMENT (1999) *Incidence de l'aménagement urbain et de l'accessibilité du transport sur l'utilisation de la voiture particulière*, Le point en recherche, Série socio-économique no.49, 4 pages.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2001) *Rapport annuel de gestion 2001*, 152 pages.

SOCIÉTÉ D'HABITATION DU QUÉBEC (2000) *Étude temporelle de la distribution géographique des ménages au Québec, 1976-1996*, Gouvernement du Québec, rédigé par Paul Forest et Claude-Rodrigue Deschênes, 56 pages+annexes.

TRÉPANIÉ, Marie-Odile (1999) *Notes de cours, Bilan de l'évolution du zonage agricole au Québec*, URB 1024/6283, automne, Université de Montréal.

TRI-MET (1996) *Beyond the Field of Dreams : Light Rail and Growth Management in Portland*.

TRI-MET (2001) *Tri-Met's Light Rail System*.

TRUDEAU, Alain (1996-1997) *Quelques facettes de l'étalement urbain*, Routes et transports, 26, no 4, hiver, p. 35-42.

URBAN LAND INSTITUTE (1999) *Smart Growth : Myth and Fact*, 22 pages.

VEILLEUX, Michel (1999) *Effet de serre et transport en commun : variations sur un thème*, Routes et transports, 28, no 2, printemps, p. 31-33.

VILLE DE SAINTE-THÉRÈSE (1989) *Plan d'urbanisme*, 86 pages.

VILLE DE SAINTE-THÉRÈSE (2002) *Plan d'intervention du renouveau urbain*, juin.

WAKEMAN, R. (1999) *États-Unis : New Urbanism*, Urbanisme, no 308, septembre-octobre, p. 83-85.

#### LES SOURCES TIRÉES D'INTERNET

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT  
[www.amt.qc.ca](http://www.amt.qc.ca)

INSTITUT DE LA STATISQUE DU QUÉBEC  
<http://www.stat.gouv.qc.ca>

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE  
[www.mamm.gouv.qc.ca](http://www.mamm.gouv.qc.ca)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC  
[www.mtq.gouv.qc.ca](http://www.mtq.gouv.qc.ca)

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC  
[www.saaq.gouv.qc.ca](http://www.saaq.gouv.qc.ca)

SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE THÉRÈSE-DE BLAINVILLE  
[www.sodet.com](http://www.sodet.com)

STATISTIQUE CANADA  
[www.statcan.ca](http://www.statcan.ca)

LES PERSONNES CONTACTÉES

M. RICHARD BERGERON, Responsable des analyses stratégiques à l'Agence métropolitaine de transport.

M. PAUL DORVAL, Vice-président, Service des trains de banlieue à l'Agence métropolitaine de transport.

M. RICHARD FLEURY, Directeur, Service de l'urbanisme, Ville de Laval.

M. PIERRE PAUZÉ, Urbaniste, Service de l'urbanisme, Ville de Sainte-Thérèse.

M. NORMAND ROUSSEAU, Directeur, Service de l'urbanisme, Ville de Sainte-Thérèse.

M. JACQUES THIBAUT, Chef de l'administration et du service à la clientèle, Services des trains de banlieues au Chemin de fer Canadien Pacifique.

---

### LES LOIS INFLUENÇANT L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Deux lois régissent l'aménagement du territoire au Québec. La première, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, agit directement en accordant certains pouvoirs aux MRC et aux municipalités. La deuxième, la Loi de protection du territoire agricole, agit indirectement en protégeant les zones agricoles et en empêchant son urbanisation. Ces lois ont une importance par rapport au *transit-oriented development* puisqu'elles régissent les pouvoirs reliés à chacun des niveaux de planification : gouvernement, MRC, municipalité. Il est donc important de comprendre les pouvoirs accordés à chaque niveau de décision pour mieux comprendre comment le TOD peut être implanté.

#### **La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme**

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, adoptée en 1979, met des balises sur la façon de procéder à l'aménagement du territoire. Cette loi était devenue nécessaire en raison du manque de réflexion dans la réglementation d'urbanisme, c'est-à-dire que les règlements en place ne découlaient pas d'orientations claires pour la municipalité. Ainsi, plusieurs villes d'une même région pouvaient adopter des règlements contradictoires. Ce manque de cohérence se reflète, par exemple, dans la multitude de parcs industriels sous-utilisés dans un même secteur. Il faut comprendre qu'il s'agit d'une source de financement importante pour la municipalité et par le fait même, chaque municipalité désire attirer des entreprises sur son territoire.

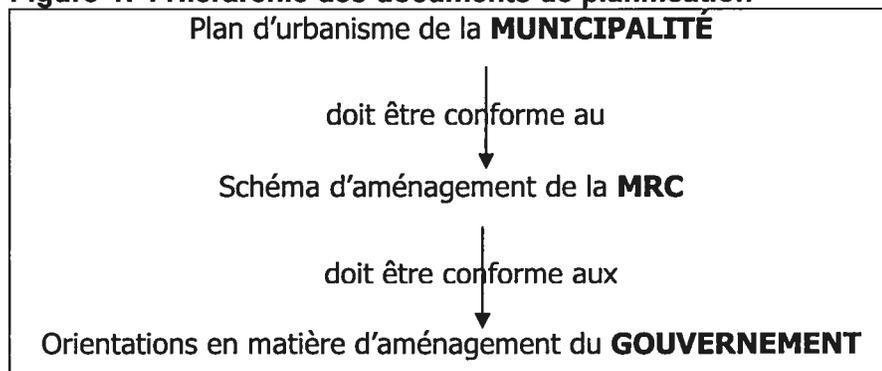
Présentement, la LAU régit l'ensemble des actes des instances municipales et régionales qui sont faits en matière d'aménagement du territoire. En fait :

Elle détermine et articule de façon fort détaillée le cadre juridique et institutionnel à l'intérieur duquel doivent être élaborés, discutés et appliqués les instruments d'urbanisme. Cette loi prescrit en outre le type, la forme, le contenu, la portée et les échelles d'application des instruments d'urbanisme qu'elle rend obligatoire (schéma d'aménagement, plan d'urbanisme et règlements d'urbanisme). Elle détermine aussi les rapports mutuels qui s'exercent entre eux, précise le rôle des différents paliers institutionnels concernés et indique les procédures de consultation qu'ils doivent observer entre eux et avec la

population. Enfin, elle prescrit les modalités d'adoption et d'application de ces instruments. (Guay, 1987 : 85)

Les documents de planification doivent être conformes les uns avec les autres. Comme présenté à la figure 47, le gouvernement, par l'entremise du ministère des Affaires municipales et de la Métropole, adopte un document dont les orientations devront être suivies par les MRC et les municipalités. Le gouvernement a un droit de regard sur le contenu des schémas et peut demander des révisions et des changements. Le même droit de regard s'applique par la MRC sur les plans d'urbanisme des municipalités faisant partie de son territoire.

**Figure 47 : Hiérarchie des documents de planification**



Le plan d'urbanisme d'une municipalité permet à celle-ci d'orienter le développement de son territoire. Il : « [...] décrit et explique les décisions du conseil municipal qui concernent l'organisation physique du territoire de la municipalité » (Caron, 1995 : 6).

Le document doit contenir trois grandes parties :

- les grandes orientations d'aménagement du territoire;
- les grandes affectations du sol et les densités de son occupation;
- le tracé projeté et le type des principales voies de circulation. (Caron, 1995 : 54)

Le plan d'urbanisme ressemble au schéma d'aménagement de la MRC dans la mesure où ils émettent des orientations et déterminent les zones de développement et les affectations du territoire. Toutefois, le plan d'urbanisme s'applique localement plutôt qu'à l'ensemble de la région. Ainsi, l'étude du territoire est plus approfondie et les orientations tiennent davantage compte des besoins de la population. (Guay, 1987 : 113)

Le grand changement survenu avec cette loi est l'obligation de cohérence et d'uniformité entre les différents paliers de planification. Toutefois, selon Guay, deux lacunes importantes dans l'application de la LAU subsistent. Tout d'abord, elle ne peut éliminer les contradictions entre les MRC puisque aucune instance n'a été mise en place pour vérifier la cohérence entre les documents de planification. Ensuite, la population ne joue qu'un rôle de recommandation qui ne représente pas un pouvoir d'application. Les MRC et les municipalités peuvent donc agir sans tenir compte des avis de la population. (Guay, 1987 : 87-88)

### **La Loi de protection du territoire agricole**

La Loi de protection du territoire agricole a été adoptée en 1978. Ses objectifs étaient de protéger le territoire agricole et de consolider les propriétés agricoles. La Commission de protection du territoire agricole est l'organisme chargé de surveiller les usages à l'intérieur des zones protégées, d'évaluer les demandes d'exclusion de la zone agricole et d'évaluer les demandes d'autorisation d'usages non agricoles, de lotissement, de coupe, etc.

De nombreuses modifications ont permis d'améliorer l'application de la loi et le rôle de la commission. Dorénavant, les MRC doivent considérer l'agriculture dans son ensemble, un comité de consultation agricole a été ajouté pour juger des projets dans la zone agricole, la surveillance s'est accrue pour les terrains adjacents à la zone agricole. Cette loi ne touche pas directement le *transit-oriented development* mais elle influence les zones d'urbanisation dans les MRC. Celles-ci doivent prévoir à long terme les besoins en logement de leur population. Finalement, pour ceux qui désirent quand même faire une demande de dézonage, ils doivent montrer qu'aucun autre terrain n'est disponible dans les environs. Ces mesures permettent de mieux gérer la zone agricole permanente. (Trépanier, 1999)

Afin de protéger les territoires agricoles, les municipalités ont le devoir de bien gérer le développement de leur territoire afin de ne pas empiéter sur les terres faisant partie de la zone agricole permanente. En densifiant les développements résidentiels et en les axant sur le transport en commun, moins d'espace est nécessaire pour le logement et

les stationnements. Ainsi, le TOD peut donc être un moyen pour atteindre à la fois des objectifs de densification et de protection des terres agricoles.

### LES OUTILS URBANISTIQUES RELIÉS À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

La municipalité agit directement sur l'aménagement du territoire car elle est responsable du zonage et de la réglementation. L'implantation du *transit-oriented development* aux abords des infrastructures lourdes de transport en commun, dont les gares de train de banlieue, ne peut se faire sans l'utilisation d'outils urbanistiques. Afin de bien comprendre le rôle de chacun, ces outils seront décrits et expliqués. Ensuite, l'utilisation de certains de ces outils sera reliée au projet de TOD à Sainte-Thérèse.

Il est important de noter que pour qu'un projet axé sur les transports en commun fonctionne, il ne suffit pas d'avoir les outils appropriés. Il faut surtout que la ville ait une vision d'avenir avant-gardiste, que les promoteurs s'impliquent, que des subventions soient accordées à ces projets innovants et que le marché soit prêt à absorber ces nouveaux types de développement, particulièrement en banlieue. Les outils décrits dans cette section permettent de réaliser la vision de la municipalité.

#### **Le règlement de zonage**

Le règlement de zonage partage le territoire en zones distinctes soumises à des règles concernant l'implantation, la forme et l'apparence des constructions. De plus, il indique les usages permis et interdits. Le règlement de zonage présente des avantages et des inconvénients qui sont indiqués au tableau 17.

**Tableau 17 : Avantages et inconvénients du règlement de zonage**

<b>Avantages :</b>	<b>Inconvénients :</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• directement opposable aux citoyens;</li> <li>• simple d'application;</li> <li>• normes fixées qui limite toute interprétation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ne peut garantir la qualité des projets en raisons de facteurs uniformes pour l'ensemble du secteur;</li> <li>• peu flexible.</li> </ul>

Source : Caron, 1995 : 122.

Les inconvénients associés au règlement de zonage des secteurs particuliers, comme par exemple les quartiers anciens, sont maintenant palliés grâce à l'ajout de trois nouveaux règlements : le programme particulier d'urbanisme, le plan d'aménagement d'ensemble et le plan d'implantation et d'intégration architecturale<sup>16</sup>. Il est à noter que le PAE et le PIIA nécessitent la constitution d'un comité consultatif d'urbanisme (CCU). Ce comité est composé de citoyens de la municipalité et d'au moins un élu, mais se rapproche généralement de la composition suivante : deux membres élus, trois à cinq membres résidents et un fonctionnaire municipal. Le rôle du comité est de fournir un avis sur toute demande d'un particulier concernant une dérogation mineure, un PAE ou un PIIA. Le comité n'a pas de pouvoir de décision, il ne fait que fournir un avis au conseil municipal qui prend par la suite la décision finale. (Caron, 1995 : 15-16)

Le règlement de zonage permet d'attribuer des densités d'occupation du sol pour chacune des zones délimitées. La municipalité pourrait donc, en l'occurrence, exiger pour le secteur entourant la gare de train une mixité d'usages et des densités plus fortes que celles prévues pour les autres quartiers. Les promoteurs devraient ainsi se conformer au zonage en vigueur et implanter un développement axé sur le transport en commun.

### **Le programme particulier d'urbanisme et le plan d'aménagement d'ensemble**

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) est une composante du plan d'urbanisme de la municipalité. Le plan d'urbanisme est un outil de planification qui s'applique à l'ensemble de la municipalité tandis que le PPU apporte des précisions pour la planification d'une partie plus restreinte du territoire qui demande une attention particulière comme un centre-ville, un nouveau quartier résidentiel ou un secteur industriel. La Ville peut choisir les aspects qu'elle désire développer et doit délimiter le secteur concerné dans la municipalité. Le plan d'urbanisme doit être modifié afin d'y inclure le PPU. (Caron, 1995 : 56)

---

<sup>16</sup> La qualité des projets ne peut toutefois être garantie par ces nouveaux règlements.

Dans un PPU, la municipalité décide de l'ensemble des détails d'implantation des futurs projets ou des quartiers demandant une attention particulière. Le document peut comprendre les éléments suivants :

- l'affectation détaillée du sol et la densité de son occupation;
- le tracé projeté et le type de voies de circulation;
- la nature, l'emplacement et le type des équipements et des infrastructures destinés à la vie communautaire;
- la nomenclature des travaux prévus, leurs coûts et une indication des organismes concernés;
- les règles de zonage, de lotissement et de construction proposées;
- la séquence de construction;
- la durée approximative des travaux;
- les programmes particuliers de réaménagement, de restauration et de démolition;
- il est possible d'y inclure un programme d'acquisition d'immeubles si le PPU est appliqué au centre-ville ou au secteur central de la ville (Caron, 1995 : 56).

Lorsque la gare est implantée dans un secteur déjà construit, la municipalité doit nécessairement adopter un PPU si elle désire préciser le règlement en place afin de favoriser une certaine homogénéité au secteur pour atteindre les objectifs fixés. De plus, si la municipalité veut acheter des bâtiments, cette dernière doit se munir d'un programme d'acquisition d'immeubles.

Pour sa part, le plan d'aménagement d'ensemble s'applique à des zones du territoire qui seront développées dans un avenir plus ou moins rapproché. Il permet d'avoir une approche souple tout en ayant une stratégie de développement pour ces zones qui seront aménagées dans un avenir à moyen ou long terme. Lorsqu'un promoteur se manifeste pour développer une zone soumise à un PAE, il doit préparer un plan d'aménagement de la zone considérée qui sera ensuite soumis et approuvé ou non par la Ville. Cet outil est utile pour les quartiers résidentiels qui seront construits en périphérie, les zones de villégiature ou de loisirs qui nécessitent la préservation du milieu naturel et les milieux bâtis voués à un changement de vocation (de grands domaines religieux, des zones industrielles). (Caron, 1995 : 143-144)

La municipalité détermine les grands critères d'implantation et la vocation de la zone soumise au PAE. Pour développer ce secteur par la suite, les promoteurs doivent préparer un plan d'aménagement d'ensemble répondant aux critères de la Ville,

document qui sera ensuite adopté par le conseil municipal. Pour l'approbation du projet, la municipalité peut exiger : « [...] que le promoteur prenne à sa charge le coût des infrastructures, réalise le plan dans un délai fixé et fournisse des garanties financières » (Caron, 1995 : 144). Toutes les conditions de réalisation sont déterminées avec le promoteur lors de l'approbation du projet.

Deux conditions doivent être remplies avant d'arriver à implanter un PAE. Tout d'abord, la Ville doit constituer un comité consultatif d'urbanisme qui devra juger de tous les projets qui prendront place dans les zones soumises au PAE. Ensuite, elle doit adopter un règlement sur les PAE qui comprend cinq sections : « [...] les zones où la préparation d'un PAE est requise, les usages et les densités pouvant être inclus pour chaque zone visée, la procédure pour la soumission d'un PAE, les éléments devant paraître sur le PAE et dans les documents d'accompagnement et les critères d'évaluation de chaque plan par la municipalité » (Caron, 1995 : 144).

Pour chaque zone soumise à un PAE, la municipalité doit déterminer la vocation future de la zone, la répartition des usages, la localisation des équipements, des infrastructures et des autres éléments structurants. Le PAE est normalement décidé par la Ville en collaboration avec les propriétaires des terrains. De plus, si le délai de réalisation est court, la municipalité peut inclure des éléments plus précis concernant l'aménagement des terrains, l'implantation et l'architecture des bâtiments. (Caron, 1995 : 144-145)

La PAE est différent du PPU sur les plans suivants :

- Le PPU requiert l'adoption de dispositions réglementaires qui traduisent les orientations retenues par les interventions privées (usages, densités, normes d'implantations, etc.)
- Le PPU est préparé par la Ville tandis que le PAE est préparé par le promoteur du projet (Gouvernement du Québec, 1989 : 4).

Dans le cas du réaménagement d'un secteur adjacent à une gare de train, un PAE est plus approprié s'il s'agit d'un terrain non construit ou abandonné depuis plusieurs

années ou d'une réserve foncière<sup>17</sup> établie par la municipalité. Le cas de la Ville de Mont-Saint-Hilaire est éloquent à ce sujet. Cette municipalité accueillera une gare de train prochainement et le site choisi est un terrain anciennement occupé par une raffinerie de sucre. La Ville a donc utilisé l'outil PAE puisqu'il a permis à la municipalité de déterminer, en accord avec le propriétaire, un projet convenant à leurs objectifs de densification et de développement articulé sur le train de banlieue.

### **Les droits acquis et l'expropriation**

Avec l'entrée en vigueur d'un nouveau règlement de zonage, tous les nouveaux usages et nouvelles constructions doivent être conformes. Toutefois, les usages et les constructions non conformes, c'est-à-dire en vigueur avant la modification au règlement de zonage, peuvent profiter d'un droit acquis. (Guay, 1987 : 133) En fait : « Le droit acquis, c'est la possibilité pour un lot, une construction ou une utilisation du sol, de maintenir et de jouir d'une situation de fait, même si cette situation n'est plus conforme à un nouveau règlement d'urbanisme » (Gouvernement du Québec, - : 1). Toutefois, la ville peut indiquer dans son règlement que les usages présents sont aussi concernés par le règlement, tout en donnant un délai raisonnable pour que les propriétaires se conforment aux nouvelles règles.

Il est à noter que les droits acquis sont rattachés à un bâtiment, un usage ou une enseigne et non pas à une personne. De plus, même si le bâtiment change de propriétaire, l'usage dérogatoire doit demeurer le même. Toutefois, le droit acquis peut se perdre s'il y a indication dans le règlement. Ainsi, « [...] une municipalité peut exiger dans son règlement de zonage que cesse un usage dérogatoire protégé par droits acquis si cet usage a été abandonné, a cessé ou a été interrompu pour une période de temps qu'il définit et qui doit être raisonnable mais qui dans aucun cas ne doit être inférieure à six mois » (Gouvernement du Québec, - : 4).

---

<sup>17</sup> La réserve foncière consiste à établir une banque de terrain ou à acquérir des terrains à des fins de redéveloppement urbain pour des institutions privées, para-publiques ou publiques. Cette pratique favorise certains projets qui ne se réaliseraient pas sans une disponibilité suffisante de terrains. (Caron, 1995 : 221-222)

Les droits acquis limitent parfois les projets de réaménagement d'un quartier puisque des usages non désirés par la municipalité peuvent demeurer en place malgré un changement à la réglementation. La Ville doit donc prévoir une clause de rétroactivité afin que les usages soient modifiés et permettre à des projets de réaménagement de zones en bordure de la gare de train de se réaliser dans son entièreté.

L'expropriation est un outil utilisé en dernier recours par les municipalités lorsque aucune entente n'a été conclue entre le propriétaire et la Ville pour l'achat d'un terrain ou d'un bâtiment. La Ville peut exproprier pour les fins suivantes :

- un PPU applicable au centre-ville ou à la partie centrale de la ville;
- l'établissement d'une réserve foncière.

La Chambre de l'expropriation de la Cour provinciale possède la compétence exclusive pour déterminer les indemnités payables lors d'une expropriation. La Ville est tenue de rembourser le propriétaire au niveau de la valeur du bien mais aussi pour tous les dommages causés. (Caron, 1995 : 249-252)

