

Réalisé par: Marilou Lemieux

lx\_marilou@hotmail.com

Projet Terminal Hiver 2009

Supervisé par: M. Paul Lewis

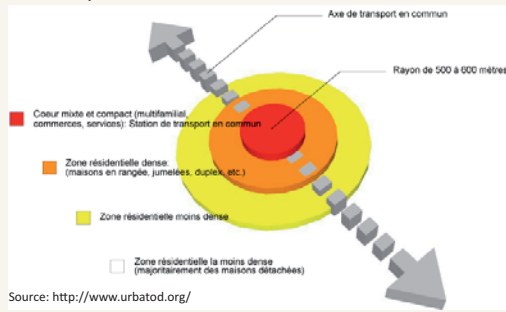
## Quelle banlieue pour demain ?

L'ouverture de nouvelles gares donne la chance à la banlieue de se redéfinir. Au lieu de faire du développement centré uniquement sur les déplacements en automobile, comme on le fait depuis plus d'un demi-siècle, de nouveaux projets axés sur l'utilisation des transports collectifs voient le jour. Comme l'automobile a façonné la banlieue, les trains pourraient avoir une influence sur les futurs développements en périphérie. Les préoccupations de plus en plus fortes à l'égard de la protection de l'environnement et du patrimoine bâti obligent les aménageurs à créer des espaces qui ne compromettent pas l'intégrité des lieux existants. Très populaire aux États-Unis, les développements de type *transit oriented development* (TOD) font partie des nouvelles tendances en aménagement du territoire qui abordent cette direction.

## Le TOD : Un nouvelle manière d'aménager la ville

La conception des TOD implique la règle des quatre « D » soit, la distance, la densité, la diversité et le design. Le TOD prône un développement dense en son centre, mêlant résidences et commerces, et dont la densité diminue à mesure qu'on s'éloigne. Le TOD s'étend sur un rayon allant de 500 à 600 mètres. Articulé autour d'une infrastructure de transport, son design urbain favorise les déplacements à pied sans toutefois exclure la voiture. Le schéma ci-dessous illustre bien les caractéristiques du TOD.

### Caractéristiques du TOD



## La gare comme moteur de développement



Situé dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges en Montérégie, Vaudreuil-Dorion est une ville en pleine expansion qui se démarque de par sa situation géographique - au carrefour des grands axes routiers et commerciaux - ses nombreux espaces verts, ses plans d'eau et ses multiples services offerts aux citoyens. Comme la majorité des municipalités québécoises, le développement de la Ville de Vaudreuil-Dorion a été influencé par l'utilisation de l'automobile.

Par conséquent, la densité y est faible et le modèle de développement immobilier, composé essentiellement de maisons unifamiliales isolées, contribue à l'élargissement des limites du périmètre urbain. Les terrains disponibles au développement, sans empiéter sur les milieux naturels, se font de plus en plus rares. Dans le but de contrer l'étalement urbain, le désir de la Ville est de densifier la population près de la gare Vaudreuil et ainsi, de transformer le boulevard de la gare en TOD. La gare Vaudreuil, inaugurée en 2003, se situe sur la ligne de train de banlieue Montréal/Dorion-Rigaud (voir plan ci-dessous). Une ligne de plus en plus populaire.

### Plan du réseau de trains de banlieue de l'AMT



## L'aménagement en fonction du train ?

D'abord, il faut se demander si ce type de développement peut être réalisé à partir du moment où il y a présence d'une infrastructure de transport collectif ou, si d'autres facteurs sont nécessaires. Dans le cadre de ce projet, j'ai cherché à comprendre le concept du TOD, ses principes directeurs ainsi que les impacts des TOD à l'aide d'études de cas. Également, il faut examiner le processus de développement du secteur du boulevard de la gare, ce qui permet d'évaluer la possibilité d'implantation d'un quartier TOD à Vaudreuil-Dorion. Mais d'abord, il faut étudier les potentiels du secteur à l'étude, comme le démontre le tableau ci-dessous, et ses contraintes.

La gare Vaudreuil offre plus de 600 places de stationnement



Une partie du pôle commercial affichant un vaste stationnement



Un des terrains vacants où l'on construira deux tours d'habitations



Potentiels du secteur du boulevard de la Gare
L'accessibilité pour la clientèle régionale par transport en commun ou en automobile
L'accessibilité pour la clientèle locale par transport en commun ou en automobile
Une infrastructure de transport en commun au cœur du développement
La qualité du service de train
Le potentiel de développement urbain
Une localisation stratégique dans une optique à long terme du développement urbain de Vaudreuil-Dorion
La présence future d'une piste cyclable
Un pôle commercial important
Une population grandissante
Plusieurs autres modes en transport en commun disponibles

À l'encontre du principe de favoriser les transports actifs, la gare Vaudreuil ainsi que le pôle commercial offrent de vastes stationnements, tel qu'illustré sur les photos de droite. Suite à la hausse de son achalandage, des travaux d'agrandissement du stationnement de la gare vont débuter bientôt afin d'augmenter sa capacité d'accueil. Malgré la présence de terrains vacants potentiels au développement, comme le démontre l'exemple ci-bas, l'offre résidentielle ne s'annonce pas très dense si l'on se fie aux constructions prévues, soit 1000 logements seulement. Plusieurs autres facteurs viennent également contredire les principes du TOD. Toujours est-il que le développement du secteur ne nuira certainement pas à la Ville de Vaudreuil-Dorion.

## Schéma de concept du secteur du boulevard de la Gare

Sur des rayons de 500 mètres et 1 kilomètre, voici le schéma qui illustre le concept d'aménagement du projet de TOD à Vaudreuil-Dorion.



### Constats

Puisque le secteur est en développement, il est tôt pour dire si le projet sera un échec ou non. À certains égards, il possède quelques caractéristiques d'un quartier TOD. Toutefois, il ne respecte pas tous les principes, car plusieurs éléments manquent à l'appel. On constate qu'il ne suffit pas de construire une infrastructure de transport collectif à un endroit précis pour que les territoires autour se développent ou pour entraîner un usage accru du transport en commun. Les principes d'application du TOD, pourtant flexibles, ne s'appliquent que partiellement pour le projet de Vaudreuil-Dorion, du moins pour le moment. En contrepartie, la gare ne peut qu'avoir un effet positif sur le secteur en plus de changer la relation entre la ville et le transport en commun.