

TOD : de la théorie à la pratique

Marc Perreault

Associé principal

lemay+ DAA



Congrès INFRA 2014
1^{er} décembre

Qu'est-ce qu'un TOD?

- *Transit-Oriented Development*

Secteur de développement de **moyenne à haute densité** situé à **distance de marche** (± 500 m) d'un point d'**accès** important du **réseau de transport collectif** offrant des opportunités de **logements**, d'**emplois** et de **commerces**, conçu pour le **piéton**, mais n'excluant pas l'automobile.

[Inspiré de la définition de Peter Calthorpe, 1993]

Qu'est-ce qu'un TOD?

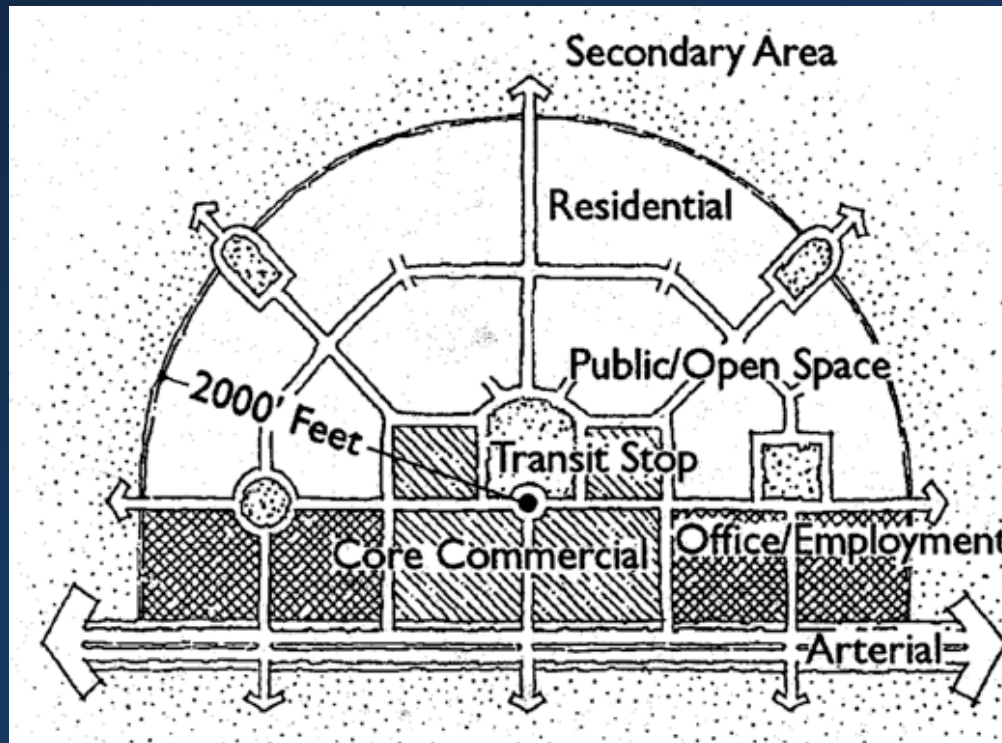
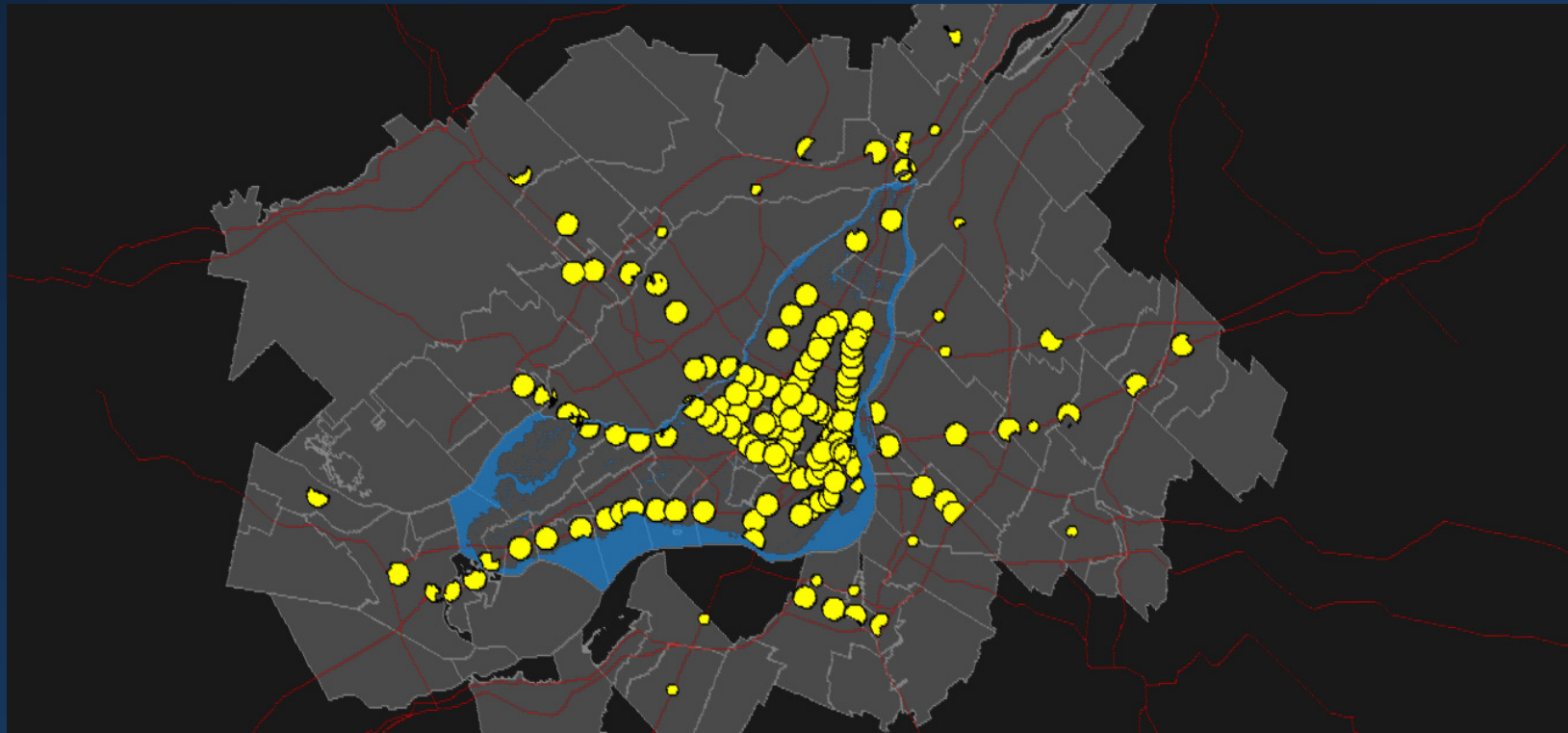


Illustration originale du TOD
Source : Peter Calthorpe,
The Next American Metropolis

Les TOD et le PMAD

- 155 TOD sur le territoire de la CMM
- Objectif d'ici 2031 : 40 % des nouveaux ménages attendus s'y établiront

Les TOD et le PMAD



Source :
CMM
et ESRI

Définition d'un TOD selon la CMM

- Point d'accès au transport collectif actuel ou prévisible
 - station de métro
 - gare de trains
 - terminus d'autobus
- Rayon de 1 000 m

Définition d'un TOD selon la CMM

- Seuils de densité résidentielle selon le mode de transport et la proximité au centre-ville de Montréal

Seuils de densité résidentielle brute (log/ha)

Métro/SLR	Train	Bus
150	110	80
110	80	60
80	60	40
60	40	30

Les limites d'un TOD

- Est-ce que le concept de **TOD** est à ce point **structurant** pour **contrer l'étalement urbain** et **modifier les pratiques de mobilité** de la population de la CMM?

Les limites d'un TOD

Mythe 1

La présence d'un point d'accès majeur au transport collectif induit forcément la densité urbaine.

FAUX

Le **zonage** demeure le principal outil pour atteindre la densification.

Or, les municipalités gèrent généralement suivant un **plafond** de densité et non un **seuil** de densité.

Toronto vs Montréal



Les limites d'un TOD

Mythe 2

La rente foncière est plus élevée à proximité d'un point d'accès majeur au transport collectif.

FAUX

Difficile de dissocier l'impact de la composante transport des autres externalités qui influent sur la rente foncière.

Il y a toujours une **valeur ajoutée** à une communauté **intégrée** et bien **planifiée**.

Les limites d'un TOD

Mythe 3

La création d'un TOD génère une demande en commerces et bureaux.

FAUX

Les principaux critères de localisation des commerces et des bureaux sont respectivement :
l'**achalandage soutenu** et la **visibilité**, principalement autoroutière.

Les limites d'un TOD

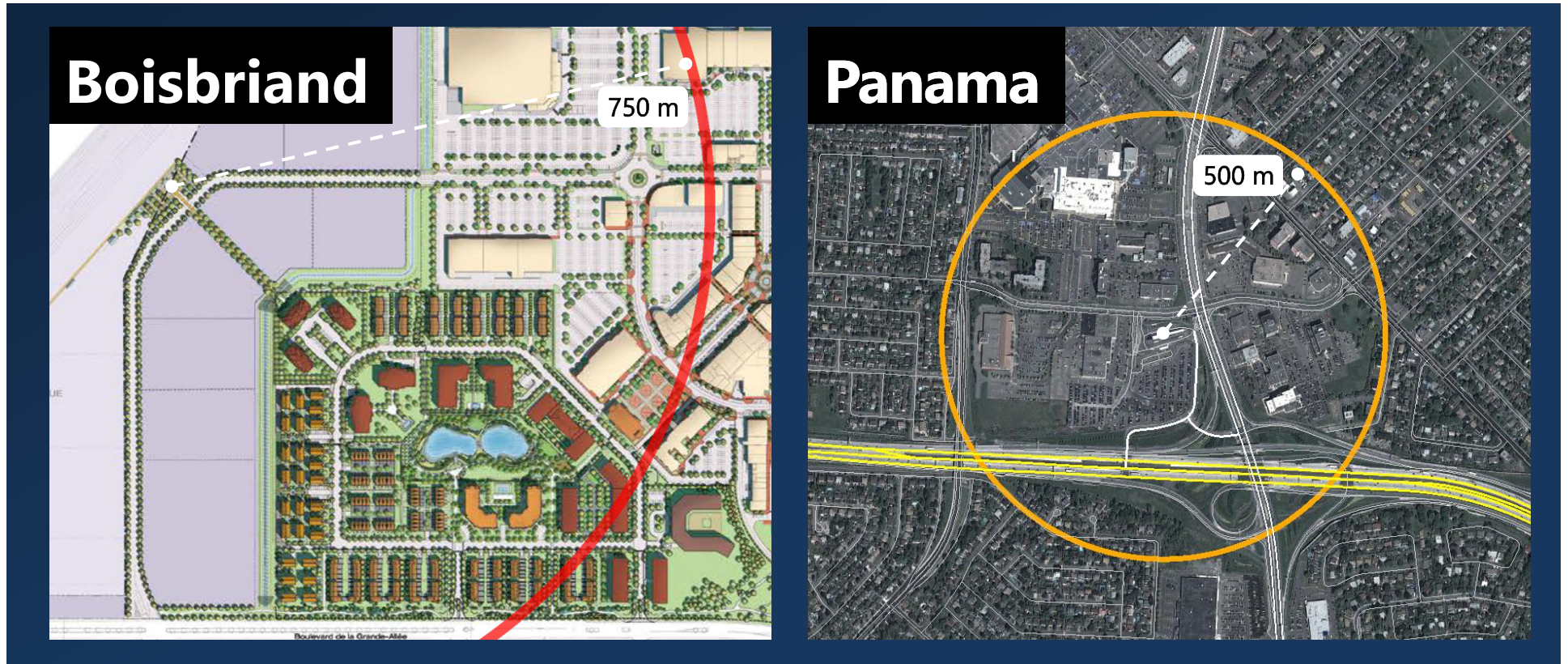
Mythe 4

Les TOD encouragent les déplacements actifs.

FAUX

Tout dépend de l'aménagement des parcours piétons et cyclistes qui doivent être **conviviaux** et **directs** vers le point d'accès au transport collectif.

Les limites d'un TOD



Les limites d'un TOD

Mythe 5

Les résidents d'un TOD utilisent davantage le transport collectif.

FAUX

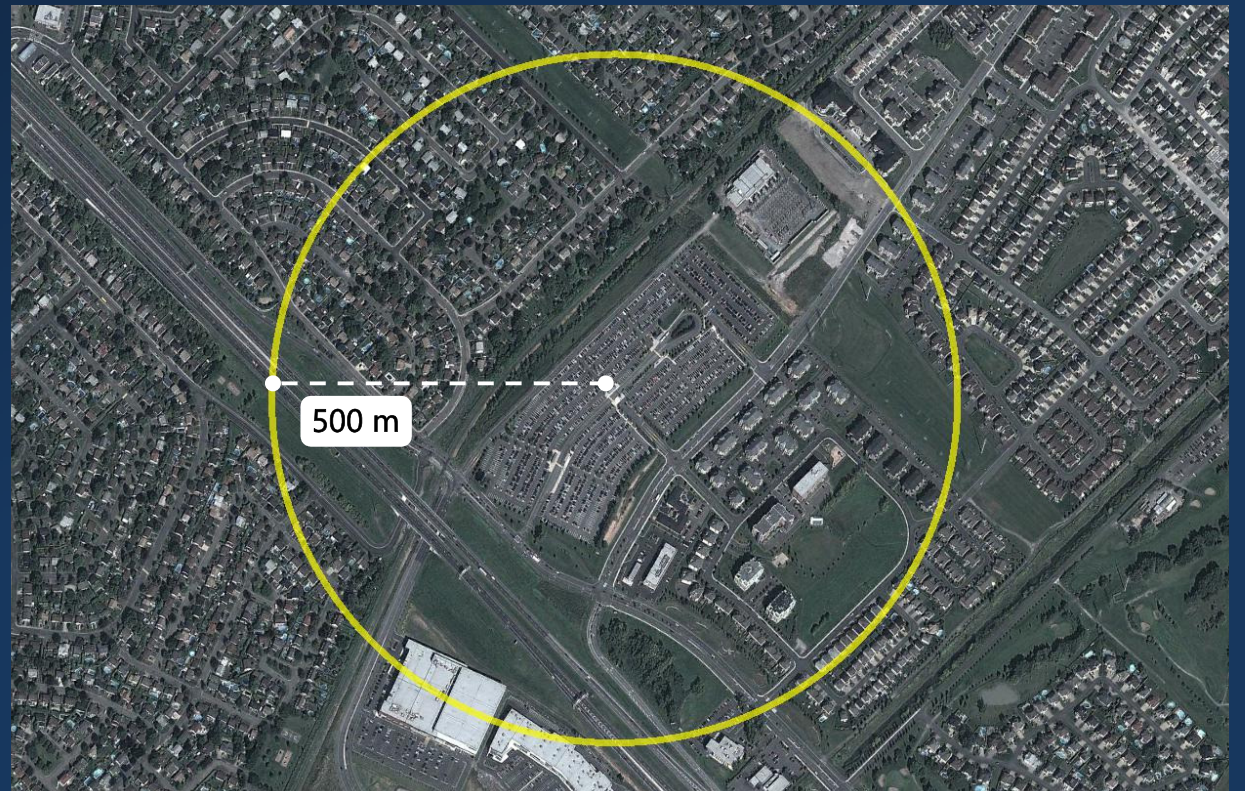
Sur le territoire desservi par l'AMT, à peine **5 à 15 %** de la population habitant à proximité d'un point d'accès au TC l'utilisent.

On parle ici de TAD *transit adjacent development*.

Les limites d'un TOD

*Transit adjacent
development*

- L'exemple du terminus Chevrier



Les 10 commandements d'un bon TOD

1	2	3
4	5	6
7	8	9
10		

Des questions demeurent

- Les 155 TOD de la CMM répondront aux seuils de densité résidentielle, mais combien seront de **vrais TOD**?
- Sommes-nous en train de dénaturer un bon concept de quartier urbain à valeur ajoutée pour en faire un **brand**?

MERCI

Marc Perreault

Associé principal

lemay+ DAA



Congrès INFRA 2014
1^{er} décembre