

Certaines villes connaissent une croissance importante de leur population. Pour lutter contre l'étalement urbain, il est important d'aménager des quartiers plus durables permettant d'optimiser l'utilisation de l'espace et des transports. L'aménagement axé sur le transport en commun (TOD) répond à ces besoins en créant des quartiers denses, mixtes et connectés autour de stations de transport en commun structurant.

## AMÉNAGEMENT AXÉ SUR LE TRANSPORT EN COMMUN (TOD)

### POURQUOI CETTE INTERVENTION EST-ELLE IMPORTANTE ?

L'aménagement axé sur le transport en commun (*Transit-oriented development* - TOD) oriente le développement et la croissance d'une ville autour d'une station de transport en commun (TC) structurant existante ou en développement comme :

- un arrêt de bus pour axes de rabattement ou service rapide par bus (SRB) ;
- une station de système léger sur rails (SLR ou tramway) ;
- une station de métro ou
- une gare de train de banlieue.

L'aménagement des aires TOD a pour but de favoriser le transport collectif et actif afin de réduire l'utilisation de l'automobile, les émissions de gaz à effet de serre et la congestion. Ceci se fait par le développement des réseaux pédestre et cyclable et du transport collectif local ainsi que par une mixité des usages (logements de moyenne et haute densité, bureaux, commerces, services de proximité et espaces publics). De plus, la planification des aires TOD inclut souvent du verdissement afin de rendre les quartiers plus durables et les rues et espaces publics plus conviviaux.



### LE SAVIEZ-VOUS ?

Le TOD découle de deux courants urbanistiques :

#### **Smart Growth**

Vise à concentrer la croissance dans des centres urbains compacts et complets pour éviter l'étalement et protéger les espaces naturels et agricoles.

#### **Nouvel urbanisme**

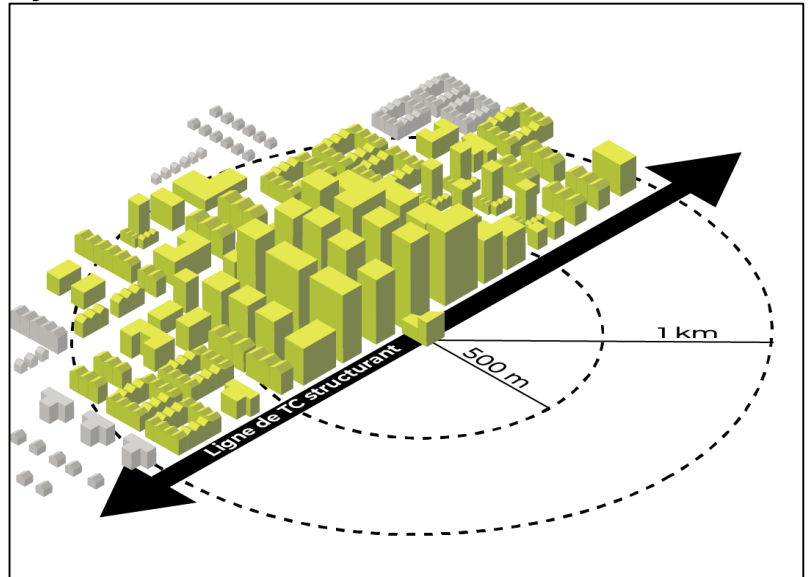
Reprend les principes traditionnels de l'urbanisme caractéristiques des villes conçues avant l'avènement de la voiture, soit des quartiers à échelle humaine avec un haut potentiel piétonnier.

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) met le développement d'aires TOD au centre du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) pour atteindre ses objectifs d'un Grand Montréal attractif, compétitif et durable. Le PMAD identifie 155 aires TOD.

L'étendue d'une aire TOD peut différer selon les organisations responsables de la planification territoriale. Pour la CMM, le PMAD définit l'étendue de l'aire TOD selon le type de desserte :

- SLR, métro et train de banlieue : dans un rayon de 1 km.
- tramway et bus pour axes de rabattement ou SRB : dans un rayon de 500 m.

Figure 1. La densité dans une aire TOD



Source : DSPu Montréal.

Dans tous les cas, pour assurer la viabilité du TC, les densités sont plus fortes et la mixité plus élevée près de la station, surtout dans un rayon de 500 m (figure 1).

En encourageant la mixité, la densité, la compacité, la connexité, le verdissement ainsi que le transport actif et collectif, le TOD crée des quartiers durables favorisant la santé et la qualité de vie.



## BÉNÉFICES POUR LA MUNICIPALITÉ ET LA COMMUNAUTÉ

### Implanter des aires TOD :

- Réduit l'étalement urbain et protège les espaces naturels et terres agricoles ;
- Favorise l'aménagement de terrains vacants et le réaménagement de lots sous-utilisés ;
- Optimise les investissements publics dans les infrastructures et équipements ;
- Augmente les valeurs foncières et peut offrir une meilleure réponse aux besoins diversifiés en logement ;
- Stimule le développement économique ;
- Augmente le nombre d'usagers et la rentabilité des transports en commun ;
- Accroît la surveillance informelle des espaces publics et le sentiment de sécurité ;
- Multiplie les choix de mobilité, de logements, d'emplois et de services dans les quartiers existants ;
- Augmente le revenu disponible des ménages en réduisant les coûts du transport.

## COMMENT PEUT-ON LE FAIRE ?

Au Québec, toute aire TOD nécessite un programme particulier d'urbanisme (PPU). Alors que le plan d'urbanisme réfère à la planification de l'ensemble du territoire, le PPU permet d'apporter plus de précision quant à la planification d'un secteur qui suscite une attention particulière de la part de l'administration municipale. Dans un projet d'aire TOD, les aspects essentiels à planifier sont :

### DES DENSITÉS RÉSIDENIELLES ET D'EMPLOIS ÉLEVÉES

- La densité de logements et d'emplois est plus élevée à proximité de la station, surtout dans un rayon de 500 m, et elle décroît en s'éloignant de la station (figure 1).
- Une densité plus élevée permet le développement d'un service de TC à haute fréquence (Figure 2). De plus, elle assure une meilleure rentabilité de ses infrastructures.
- Une densité élevée multiplie le nombre potentiel de commerces et services de proximité accessibles à pied et à vélo.

Figure 2. Exemples de densité résidentielle et TC disponible

Densité résidentielle	Plan aérien d'un quartier de 4 hectares	Type et nombre de logements	Mode de transport en commun disponible
12 logements/hectare		🏠 X 52 Total de logements : 52 Parc : 10 % de l'espace	—
18 logements/hectare		🏠 X 38   🏠 X 15 Total de logements : 71 Parc : 10 % de l'espace	
24 logements/hectare		🏠 X 22   🏠 X 76 Total de logements : 98 Parc : 10 % de l'espace	
30 logements/hectare		🏠 X 24   🏠 X 16 🏠 X 16   🏠 X 60 Total de logements : 122 Parc : 10 % de l'espace	
42 logements/hectare		🏠 X 16   🏠 X 114 🏠 X 36 Total de logements : 166 Parc : 10 % de l'espace	
60 et + logements/hectare	Forte densité		

**BON À SAVOIR**

Le PMAD établit les seuils minimaux de densité résidentielle pour les 155 aires TOD identifiées dans le Grand Montréal : [bit.ly/39SgrZy](http://bit.ly/39SgrZy)

**LÉGENDE :**

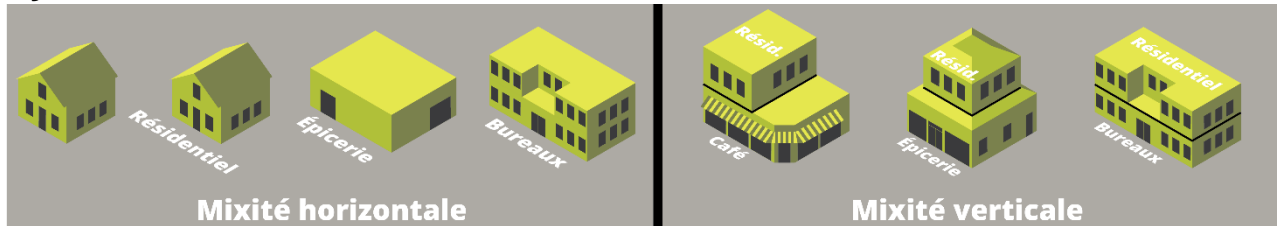
- Unifamiliale isolée ..... 🏠
- Unifamiliale jumelée ..... 🏠
- Unifamiliale contiguë en rangée ..... 🏠
- Unifamiliale contiguë accolée par le garage ..... 🏠
- Duplex ..... 🏠
- Triplex ..... 🏠
- Autobus (circuit) ..... 🚌
- Autobus (↑ fréquence sur un circuit) ..... 🚌
- Autobus (voie réservée) ..... 🚌
- Train ..... 🚆
- REM ..... 🚆
- Métro ..... 🚇

Source : CMM, Pourquoi densifier?, Densité et mobilité vont de pair : Densité urbaine - Quelques exemples, 2022, [bit.ly/3FzKD19](http://bit.ly/3FzKD19)

### UNE MIXITÉ ACCRUE DES USAGES DE SOL

- La mixité autorise le développement de commerces, services, institutions et espaces publics à proximité des résidences et des emplois et encourage, comme pour la densité élevée, une plus grande mobilité active des citoyens.
- La mixité des usages peut se réaliser de façon horizontale ou verticale (figure 3). Proche de la station, il est préférable de favoriser une mixité verticale afin d'assurer une plus grande densité et proximité. Il est aussi important de distribuer les différents usages de façon compatible et viable pour maintenir une animation et une fréquentation des lieux en tout temps. Les usages devraient ainsi cibler autant une clientèle de jour (emplois et écoles) que de soir et de fin de semaine (résidentiel, loisirs et services de proximité).

Figure 3. Différence entre mixité horizontale et mixité verticale

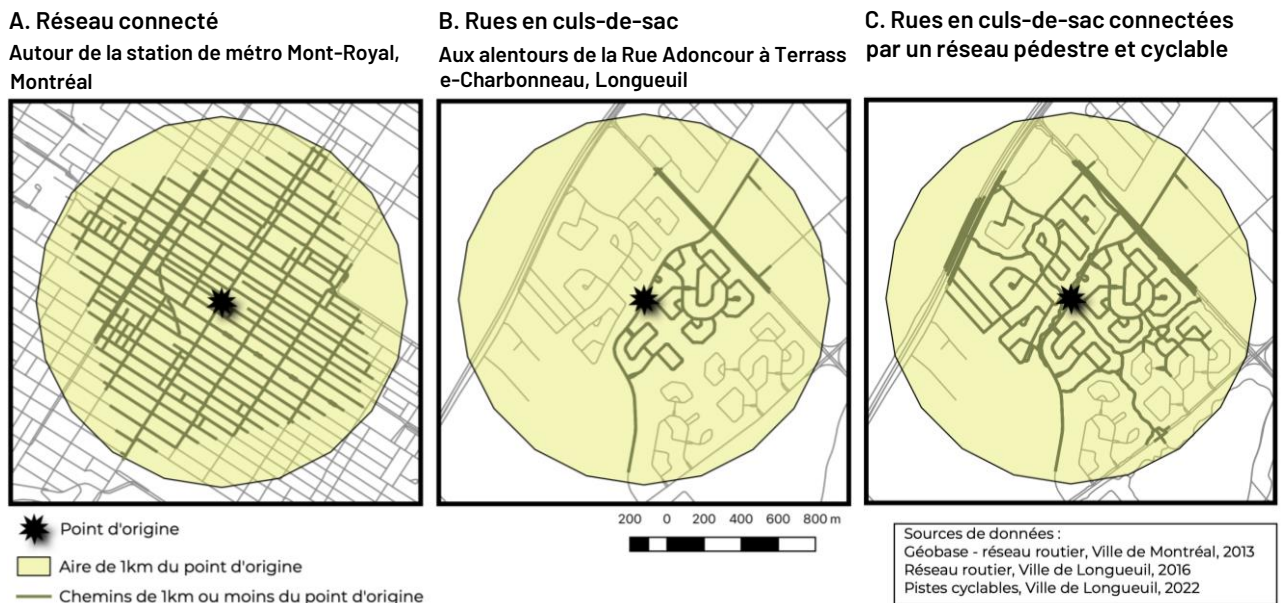


Source : DSPu Montréal.

## UN RÉSEAU ROUTIER CONNECTÉ, CONVIVAL ET ACCESSIBLE

- Les réseaux pédestre et cyclable doivent créer des trajets courts, continus, sans entraves, sécuritaires et facilement navigables en toute saison et relier efficacement les points d'accès au TC, aux quartiers et aux différents pôles d'activités (voir figure 4, exemple A et B).
- Dans les quartiers existants de l'aire TOD dont la trame de rues est faiblement connectée, l'ajout d'un réseau pédestre et cyclable permet d'améliorer la connectivité (voir figure 4, exemple B et C).
- Proche de la station, il est mieux de privilégier la construction de bâtiments contigus dont les entrées font front à la rue pour raccourcir les trajets à pied, minimiser l'exposition des piétons aux automobiles et améliorer la lisibilité du réseau pédestre.
- L'accessibilité universelle doit faire partie intégrante de la planification de l'aire TOD.

Figure 4. Comparaison de la connectivité des différentes trames de rues



Source : DSPu Montréal.



### POUR ALLER PLUS LOIN !

**FICHE THÉMATIQUE**

- Quartier mixte, dense, compact et connecté**



- Infrastructures sécuritaires pour piétons**
- Infrastructures sécuritaires pour cyclistes**

Consultez l'ensemble des fiches de notre collection [ici](#)

## UNE PLANIFICATION AXÉE SUR L'INTERMODALITÉ

- Afin de promouvoir le transport collectif et actif, les citoyens doivent pouvoir passer d'un type de transport à un autre de manière sécuritaire, pratique et rapide.
- L'aire TOD doit compter sur un système de transport collectif pour les déplacements locaux, comprenant un système de bus local, de taxi-bus ou de navettes. Des programmes et infrastructures pour l'autopartage, le vélopartage et le covoiturage peuvent également compléter l'offre de TC. Les arrêts, stations et aires d'attente doivent être déployés sur l'ensemble du réseau de TC.
- Une attention particulière doit être portée sur la conception de la station. Pour accommoder les transferts entre les différents modes de transport, elle doit avoir :
  - des supports et/ou des casiers à vélo (figure 4) et/ou des stations de vélopartage ;
  - un terminus et/ou des arrêts de bus, de taxi-bus et/ou de navettes ;
  - un débarcadère pour les usagers arrivant en voiture, en taxi ou par transport adapté et,
  - où c'est approprié, un stationnement incitatif avec des espaces réservés à l'autopartage.



### POUR ALLER PLUS LOIN !

FICHES  
INTERVENTIONS

- Optimisation du transport adapté et scolaire
- Transport collectif par taxi
- Covoiturage et autopartage

Figure 5. Abri-vélo à la station de métro Lionel-Groulx, Montréal



Source : DSPu Montérégie.

## UNE GESTION DURABLE DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT

- Il faut adopter des ratios de stationnement inférieurs à la coutume afin d'optimiser l'usage du sol dans l'aire TOD et réduire les déplacements en voiture. La réduction de leur emprise au sol rend par ailleurs les déplacements à pied plus courts et sécuritaires pour tous.
- Autour de la station, les stationnements incitatifs de grande surface peuvent agir comme une barrière physique entre la station et les quartiers environnants. Il faut favoriser des stationnements souterrains, des stationnements en structure et des petits stationnements incitatifs plus éloignés de la station qui forcent les navetteurs à traverser les quartiers à pied. Les stationnements incitatifs devraient être partagés avec les commerces, services et institutions situés à proximité et qui sont actifs en soirée et les fins de semaine.
- Il devrait y avoir une offre supérieure de stationnements pour vélos, autant aux stations et arrêts de transport collectif qu'à proximité des institutions et espaces publics qu'aux pôles d'emplois et commerciaux.



### POUR ALLER PLUS LOIN !

FICHES  
INTERVENTIONS

- Aires de stationnement responsables
- Contre les îlots de chaleur

## DES ESPACES PUBLICS DE QUALITÉ, ESTHÉTIQUES ET SÉCURITAIRES

- Dans un contexte de haute densité, les espaces publics de qualité, esthétiques et sécuritaires prennent davantage d'importance. Ces espaces publics peuvent prendre la forme de rues, sentiers piétonniers, parcs et places.
- L'aménagement des espaces publics pour favoriser les déplacements actifs et activités sociales (durant les quatre saisons), diminue l'isolement et accroît le sentiment d'appartenance.
- Les espaces publics devraient aussi viser à mettre en valeur le caractère distinctif, le patrimoine, les repères visuels et les éléments naturels du site.

Figure 6. Avenue Shamrock, Montréal



Source : DSPu Montérégie

## UNE CONSULTATION CITOYENNE INCLUSIVE

- Les nouveaux aménagements doivent être compatibles et bien intégrés avec les quartiers existants. La tenue de séances de consultation citoyenne permet d'informer les résidents et commerçants des secteurs environnants quant au projet à venir, de répondre à leurs attentes et réticences et d'augmenter l'acceptabilité sociale du projet en leur permettant de participer à sa conception.



### BON À SAVOIR

La municipalité peut régir l'apparence et l'intégration architecturale des nouveaux projets dans l'aire TOD à l'aide d'un **plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)**.

## ACCROÎTRE LES BÉNÉFICES POUR LES POPULATIONS VULNÉRABLES

Le développement d'un quartier de type TOD est susceptible d'engendrer son embourgeoisement [1]. Pour lutter contre l'exode des personnes à faible revenu, plus dépendantes du TC, il faut intégrer dès la planification du quartier des mesures de soutien à la mixité sociale. Les règlements d'urbanisme et de zonage peuvent ainsi être utilisés pour protéger les immeubles locatifs abordables existants et exiger la construction d'une variété de tailles et de types de logements répondant aux divers besoins des ménages ; qu'il s'agisse de logements pour locataires ou propriétaires occupants ou de logements abordables pour les familles nombreuses (pouvant être offerts sous la forme de logement social et communautaire).



### POUR ALLER PLUS LOIN !

FICHES  
THÉMATIQUES

- Logement abordable, de qualité et de taille convenable
- Transport collectif
- Parcs et espaces verts

## RESSOURCES



### LE SAVIEZ-VOUS ?

Les Centres intégrés de santé et de services sociaux (CISSS) peuvent vous accompagner pour rendre vos communautés plus saines et faire des choix qui auront un impact positif sur la qualité de vie de vos citoyens.



[Contactez-nous!](#)



### Outils



**Guide d'aménagement pour les aires TOD**  
CMM, 2011

Document PDF : [bit.ly/2YaBXXk](https://bit.ly/2YaBXXk)



**Retisser la ville**  
Vivre en Ville, 2013

Page Web : <https://bit.ly/3m59US0>



**Construire avec le climat : Outils pour lutter contre les changements climatiques et s'y adapter en alliant densification et verdissement**

Vivre en Ville, 2017

Page Web : [bit.ly/3DY6NS3](https://bit.ly/3DY6NS3)



### Soutien financier



Communauté métropolitaine de Montréal

**Programme d'aide financière à la conception des aires TOD**

CMM

Page Web : [bit.ly/3ol208S](https://bit.ly/3ol208S)



**Fonds pour le transport actif**

Gouvernement du Canada

Page Web : [bit.ly/3ouanz2](https://bit.ly/3ouanz2)

#### Citation suggérée :

Direction de santé publique de la Montérégie. (2022). *Fiche intervention – Aménagement axé sur le transport en commun (TOD)*. Répertoire de fiches pour des communautés saines et durables. Longueuil : Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Centre. 7 p.

#### Référence :

1. Pollack, S., Bluestone, B. et Billingham, C. (2010). *Maintaining Diversity In America's Transit-Rich Neighborhoods : Tools for Equitable Neighborhood Change*. Dukakis Center for Urban and Regional Policy. à l'Université Northeastern. <http://hdl.handle.net/2047/d20001161>

Centre intégré  
de santé et de  
services sociaux de  
la Montérégie-Centre



DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DE LA MONTÉRÉGIE