

# DES TOD DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL? LE CAS DE LA GARE SAINT-LÉONARD DU PROJET DE TRAIN DE L'EST

**Patil Kassemjian**  
*supervisée par Juan Torres*

### Mise en contexte

En raison d'une urbanisation qui progresse rapidement, les villes et les régions métropolitaines doivent relever le défi de maintenir et d'améliorer leur habitabilité et leur durabilité. Un lien bidirectionnel existe entre la forme urbaine et la mobilité.

Le concept de TOD, pour Transit Oriented Development, est un exemple concret d'une stratégie d'intégration entre les transports viables et la planification urbaine.

Par contre, les promoteurs et les pouvoirs politiques utilisent le concept de TOD sans suivre jusqu'au bout les objectifs de celui-ci. Les projets deviennent plutôt des développements traditionnels qui sont simplement «transit-adjacent» (Calthorpe, 2004).



Les trains de banlieue sont de plus en plus utilisés. Source: AMT, 2012.

Le Plan Métropolitain d'Aménagement et de Développement utilise le développement de type TOD comme solution à des problèmes métropolitains et s'appuie sur l'élaboration de nouveaux projets de transport en commun pour y arriver.

Le projet de Train de l'Est est la solution qu'apporte l'AMT aux problèmes liés à la croissance démographique et au

manque d'infrastructure de transport en commun dans l'est de l'île:

- Une nouvelle ligne couvrant une distance de 51 km qui vise à desservir l'est et le nord-est de la région métropolitaine de Montréal.
- Elle relie le centre-ville de Montréal à Mascouche.
- Outre la gare terminale, le projet exigerait l'aménagement de dix nouvelles stations dont sept sont dans l'est de l'île et trois autres à Charlemagne, Repentigny et Terrebonne.

L'AMT note que 4500 unités d'habitation seront construites le long du parcours, seulement en banlieue. Donner une cohérence d'ensemble à ces développements est un objectif qui sera probablement difficile à atteindre.

Il y a donc un flou entourant la notion de TOD, si bien qu'aujourd'hui on utilise le terme pour faire allusion à des projets très différents, où l'intégration des composantes de transport et de planification urbaine est plus ou moins claire.

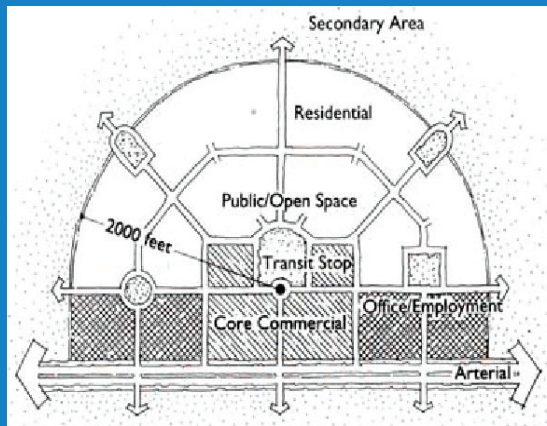
**En ayant saisi les différents types d'aménagement axé sur le transport en commun, suite à une recherche bibliographique, l'objectif de cette étude est d'identifier pour une station du Grand Montréal, la future gare Saint-Léonard, les opportunités et les contraintes de développement. Cette étude permet de conclure si les gares, qu'on nomme déjà des TOD, suivent vraiment les critères d'un tel développement.**

### L'aménagement axé sur le transport en commun (TOD)

La confusion engendrée par les multiples définitions nous amène la plupart du temps à des conclusions inexacts dans la pratique.

Robert Cervero (2002) explique qu'il n'y a pas une définition universelle du concept de TOD puisqu'un développement qui serait considéré dense, accessible aux piétons et doté d'un transport en commun dans une ville moyenne, serait vu différemment à Manhattan qu'au district de Columbia.

De plus, bien que le terme TOD soit le plus connu, d'autres termes dont le sens est similaire sont utilisés tels que *transit-friendly development*, *development around transit* et *transit villages*.



Le schéma de TOD conçu par Calthorpe, The Next American Metropolis (1993)

Peter Calthorpe, urbaniste américain a forgé l'expression *Transit-Oriented Development*. Il explique dans son ouvrage *The Next American Metropolis*,

“A TOD is a mixed-use community within an average 2,000-foot walking distance of a transit stop and a core commercial area. TODs mix residential, retail, office, open space, and public uses in a walkable environment,

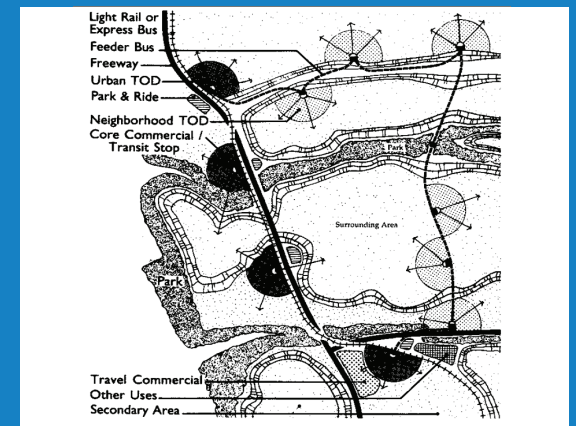
making it convenient for residents and employees to travel by transit, bicycle, foot or car.”  
(Calthorpe, 1993, p 56)

Caractéristiques principales d'un TOD:

- À l'échelle de la marche
- Densité relativement élevée
- Plus d'un usage
- Proximité du TC et conçu en fonction du TC
- Généralement développé en partenariat (TJD)

Un des plus problèmes majeurs que connaissent les acteurs est l'équilibre entre les deux rôles que jouent un TOD. C'est le critère de «Noeud vs. Place» qu'explique Dittmar et Ohland (2004):

- Il y a une tension entre le fonctionnement du noeud en termes de réseau de transport et son fonctionnement comme milieu de vie (place).
- Il est difficile d'atteindre l'équilibre:



TOD comme partie intégrante d'un réseau métropolitain. Source: Calthorpe, 1993.

besoin de synergie entre les différents éléments (moyen de transport, usages, etc.)

- Le processus d'intégration des différentes parties en une seule unité est complexe.

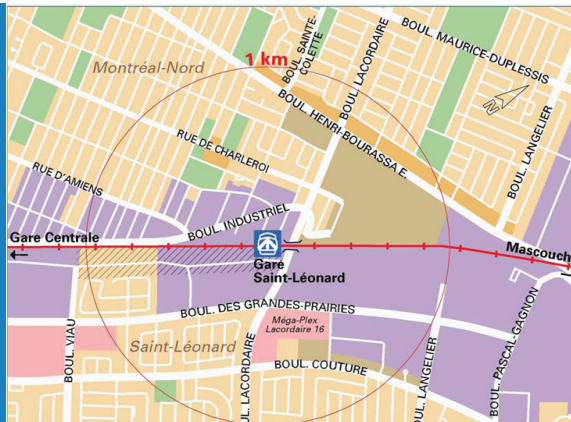
**La clé, pour que fonctionne le concept de TOD, est de s'assurer de son utilisation massive et coordonnée à travers toute l'agglomération.**



### Le cas de la Gare Saint-Léonard : un centre urbain

Parmi les gares qui seront construites, la Gare Saint-Léonard, dans le centre-est de l'île de Montréal, est située à l'ouest du boulevard Lacordaire et au sud du boulevard Industriel. Elle chevauche les arrondissements Montréal-Nord et Saint-Léonard. Elle sera implantée sur le territoire de l'arrondissement de Montréal-Nord et autour de celle-ci, des stationnements incitatifs de chaque côté de la voie ferrée. De plus, une piste cyclable est projetée le long du boulevard industriel et un accès piéton est aménagé sur l'avenue Jean-Meunier.

**Le PMAD (2011) propose «d'orienter au moins 40 % des nouveaux ménages (2011-2031) dans des quartiers de type TOD localisés aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain...» (p. 45).**



#### Affectation du sol

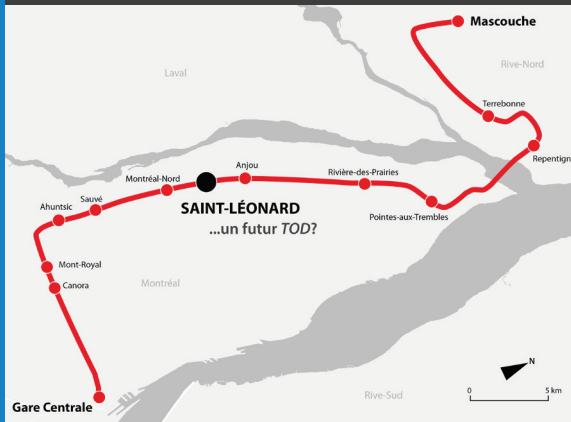
- Secteur résidentiel unifamilial
- Secteur résidentiel dense
- Secteur commercial
- Secteur mixte
- Secteur industriel
- Infrastructure publique
- Espace vert et équipement public
- Secteur en développement

La future gare est située dans un secteur industriel et est entouré par un secteur résidentiel unifamilial. Source: AMT



- 1 Édicule
- 2 Dépose-minute (Kiss'n ride)
- 3 Quai
- 3.1 Accès piéton au quai par le dépose-minute et par l'avenue Jean-Meunier
- 3.2 Accès piéton au quai par l'édicule sur le boulevard Lacordaire
- 3.3 Accès piétons au quai de l'arrondissement Saint-Léonard par la passerelle
- 4 Stationnements incitatifs
  - 4.1 Au nord environ 180 places (près du dépose-minute)
  - 4.2 Au sud environ 180 places

Vue aérienne de la gare Saint-Léonard avec les accès piétons et les stationnements incitatifs. Source: AMT



Tracé projeté du projet de Train de l'Est de l'AMT



Édicule de la Gare Saint-Léonard sur le boulevard Lacordaire du côté de Montréal-Nord. Source: AMT

### CRITIQUES

Le processus de planification et de mise en œuvre du Train de l'Est a un impact direct sur le type de TOD qui sera développé autour des gares. En d'autres mots, le succès d'un TOD dépend largement de celui du réseau de transport en commun.

#### Contraintes financières

- Manque de financement pour inverser dans les transports en commun: Besoin d'inverser dans les transports collectifs.
- Le projet de Train de l'Est connaît un dérapage financier : coûts de 300 M à 750 M\$ de 2008 à aujourd'hui.

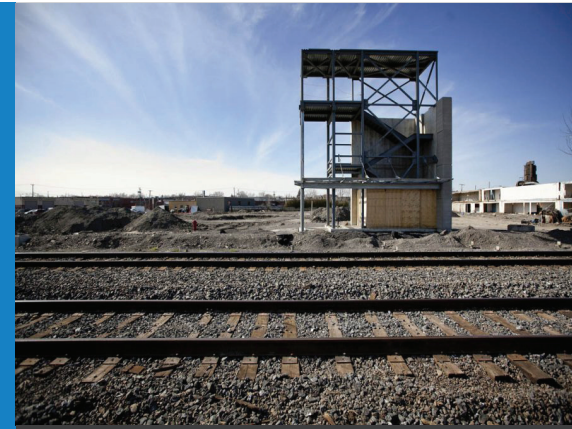
#### Contraintes de mise en œuvre

- Délai dans l'acquisition des réserves foncières : la hausse incontrôlable des valeurs des terrains pourrait rendre l'atteinte des objectifs de

mixité et de densité d'un TOD difficile.

- Choix de l'emplacement de la gare : les terrains de la gare Saint-Léonard vont coûter 3 fois plus cher que prévu en raison de la décision d'exproprier un commerce et une propriété privée à fort prix, plutôt que de construire la gare au sud, sur des terrains vagues de la Ville.
- Stationnements incitatifs: Pour que le quartier soit un environnement de confort et de sécurité pour les piétons, sont incités essentiellement les stationnements sur rue et en souterrain.

**Malgré les objectifs initiaux, force est de constater que le projet de Train de l'Est subit actuellement plusieurs contraintes financières et de mise en œuvre qui empêchent le développement de type TOD autour des futures gares.**



Vue de l'édicule de la gare Saint-Léonard en construction. Source: AMT



Inciter les stationnements sur rue dans des secteurs dotés de transport en commun.



Stationnements incitatifs du côté nord de la voie ferrée, adjacents à l'édicule de la gare. Source: AMT, 2011.

- 2 Dépose-minute (Kiss'n ride)
- 3 Quai
- 3.1 Accès piéton au quai par le dépose-minute et par l'avenue Jean-Meurier
- 4 Stationnements incitatifs