



Service
de la mise en
valeur du territoire

Montréal 

L'aménagement orienté sur le transport collectif (*Transit Oriented Development –TOD*)

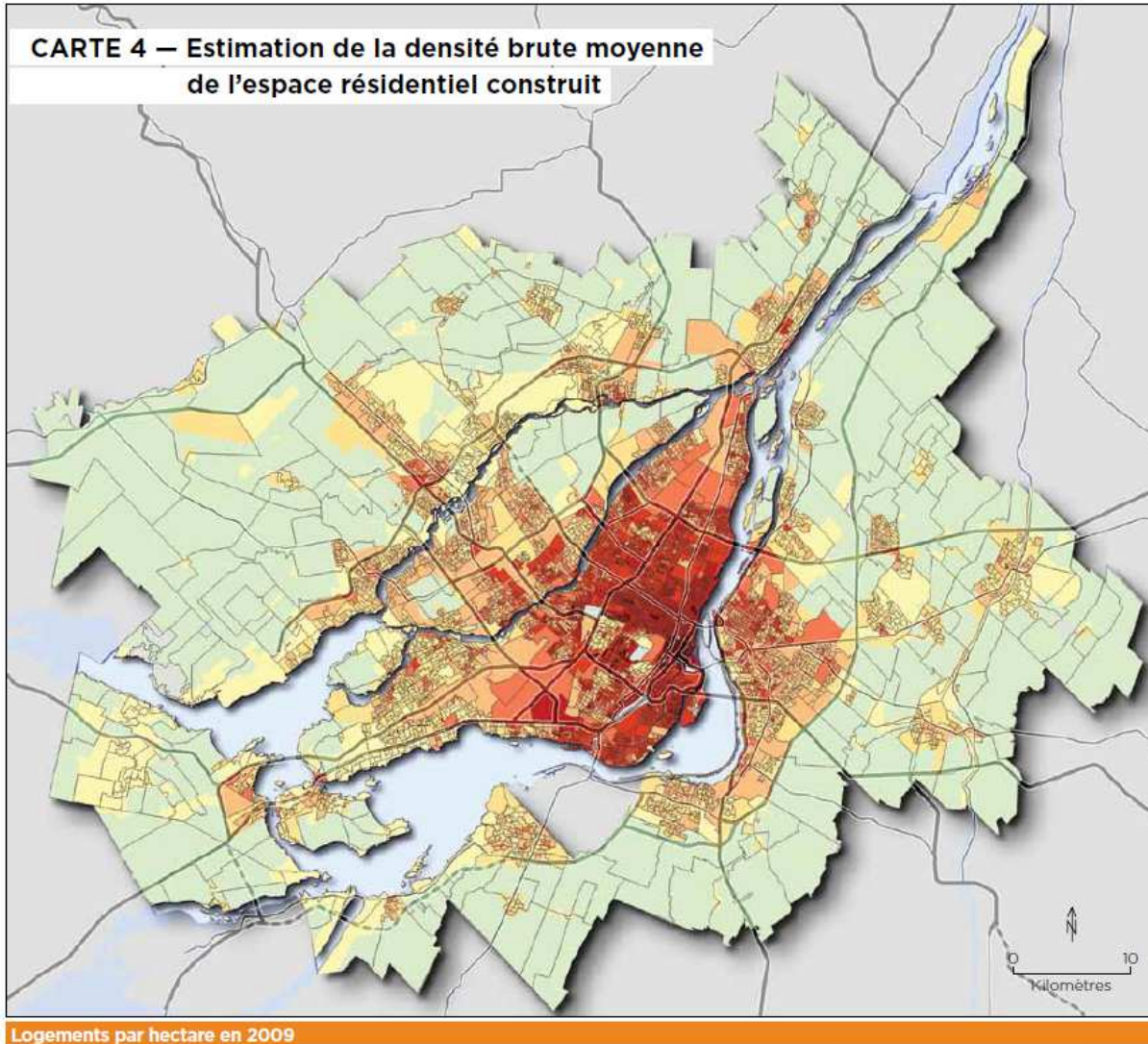
Assemblée publique de la Commission sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal le 1^{er} novembre 2016

Direction de l'urbanisme

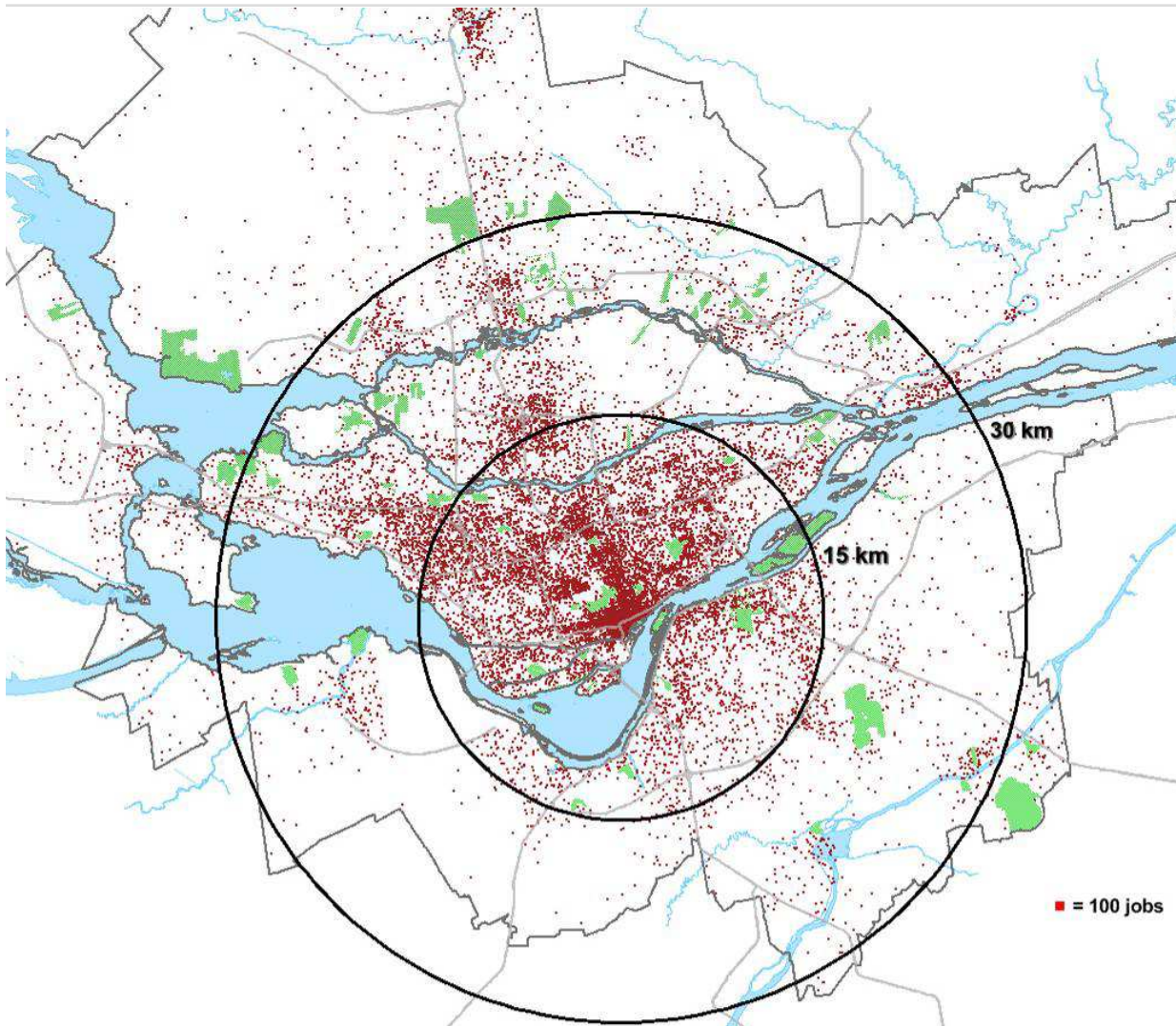
Aménagement orienté sur le transport collectif (TOD)

- Aménagements qui incitent à l'utilisation des modes de transports actif et collectif par la densification du bâti et la diversification des activités urbaines
- Transit oriented development (TOD) - Concept d'urbanisme qui tend à favoriser l'intensification et la diversification des activités urbaines en fonction des points d'accès et des axes de transport collectif (train, métro, autobus)

La densité de population

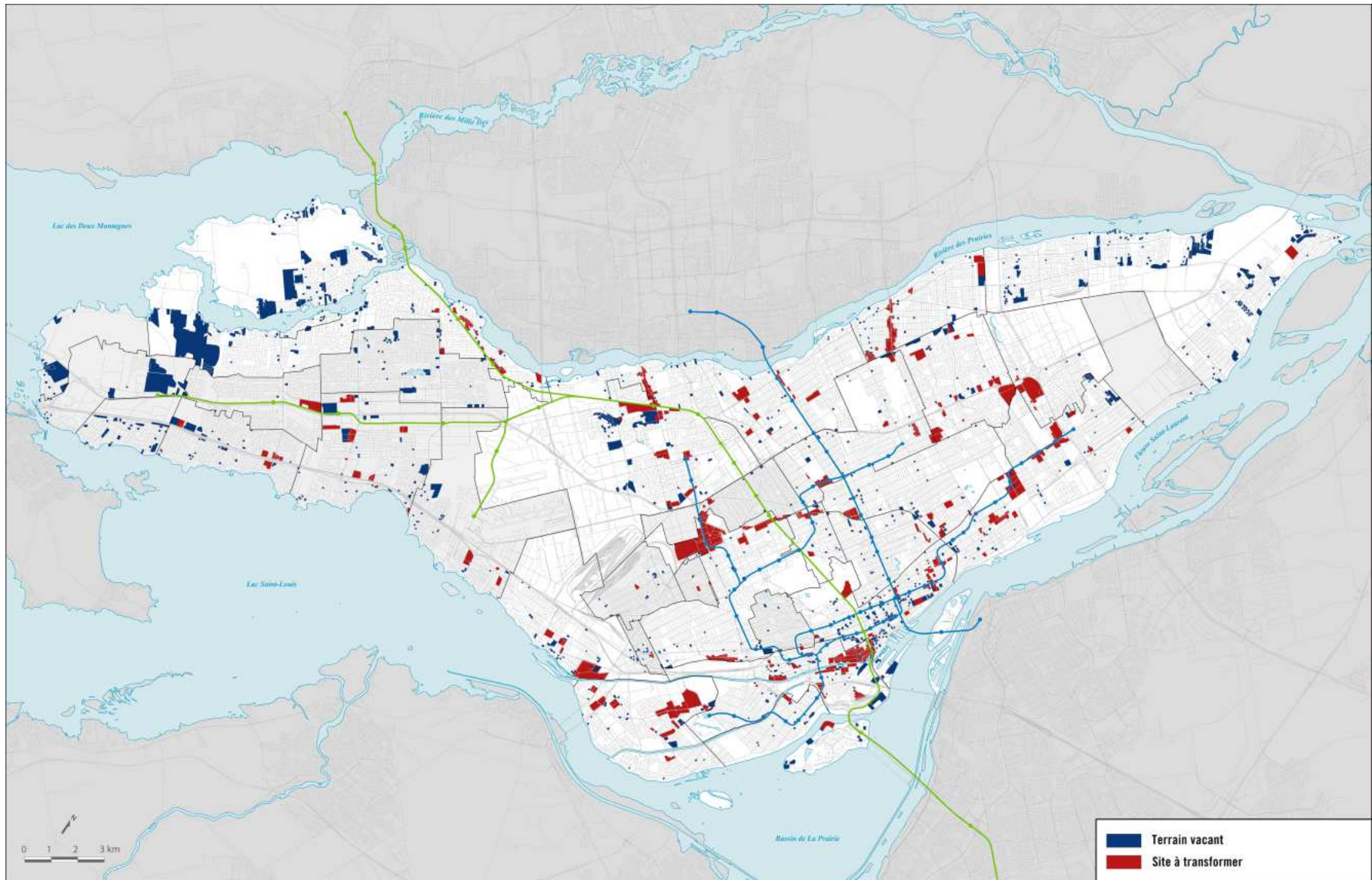


La densité de l'emploi

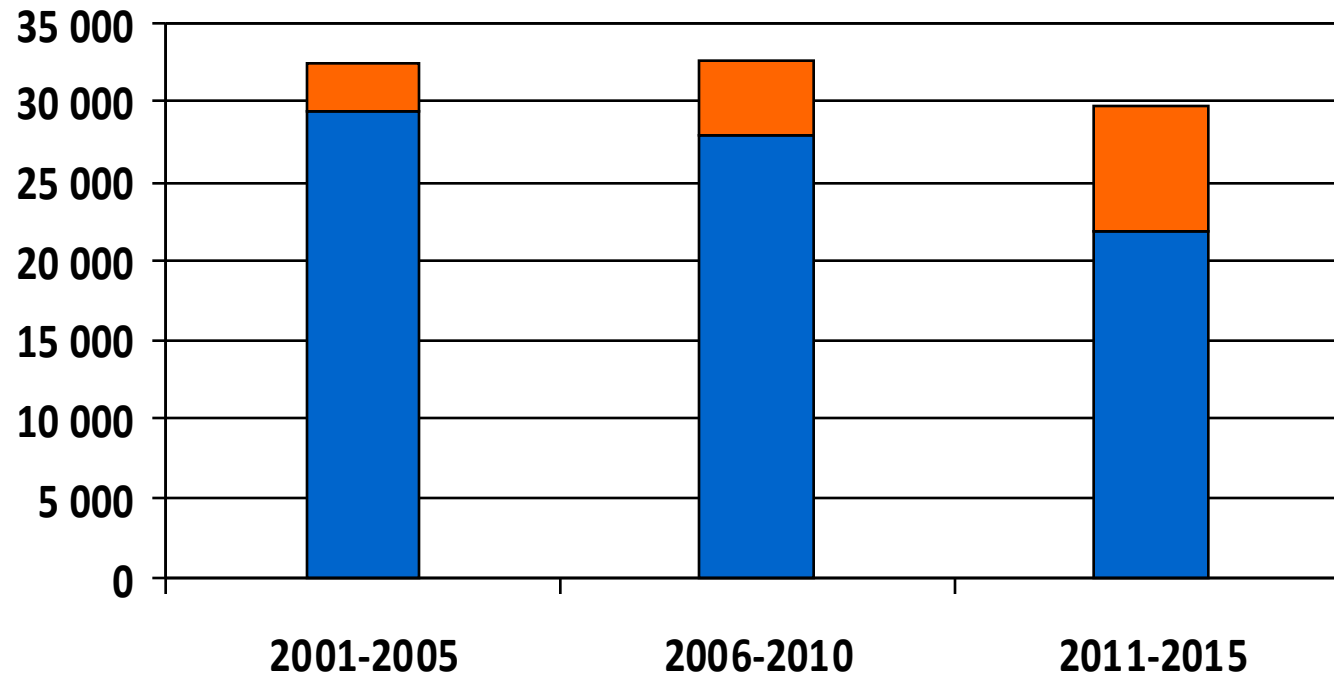


Les secteurs à construire et à transformer

Une capacité d'accueil de près de 130 000 logements



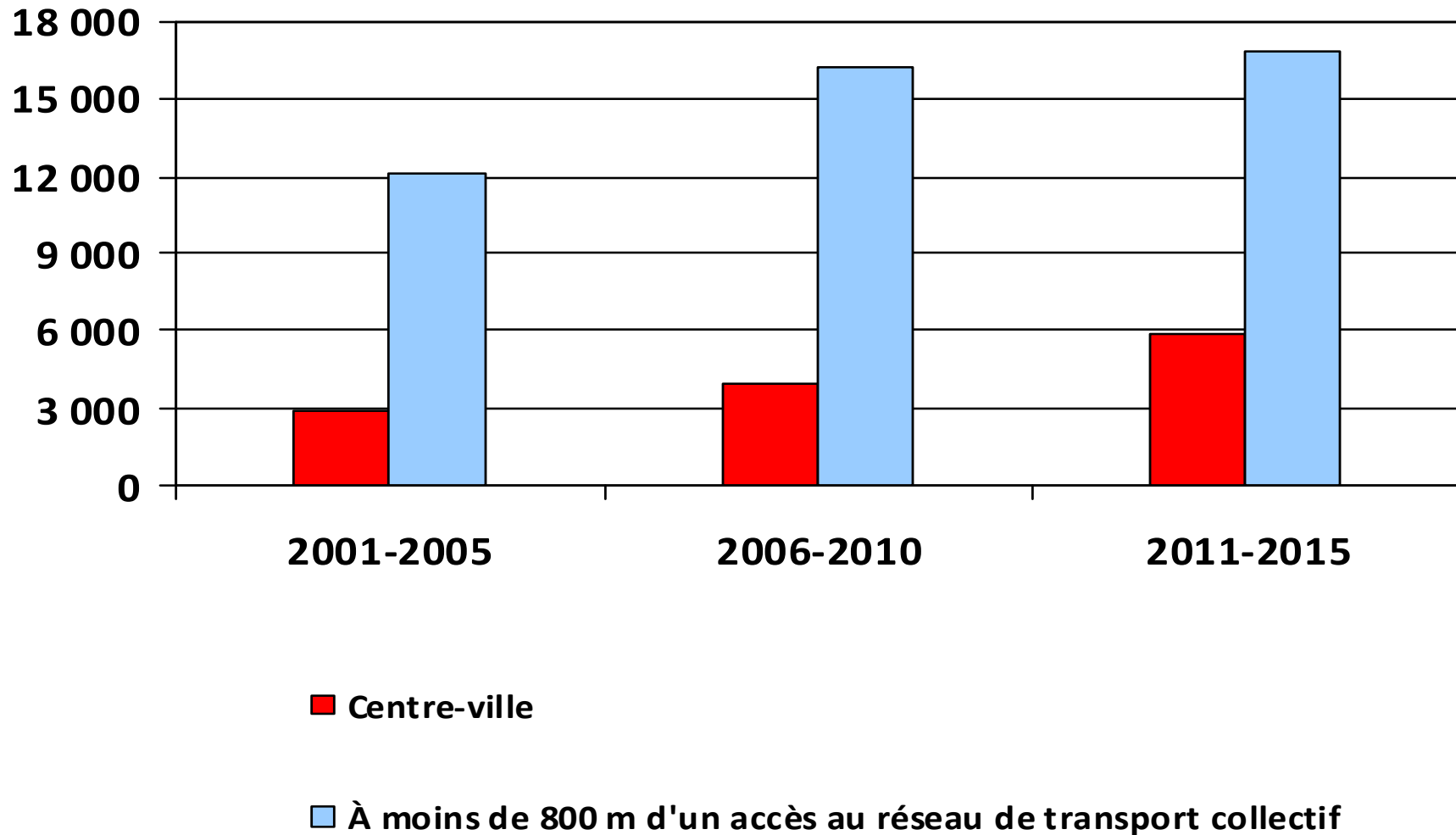
Logements construits 2001-2015 | agglomération



■ Quartiers en construction ou en transformation
(planification complétée)

■ Quartiers existants

Logements construits entre 2001 et 2015



Logements construits entre 2001 et 2015

Constats

Une production relativement continue depuis 15 ans (5 300 logements par an)

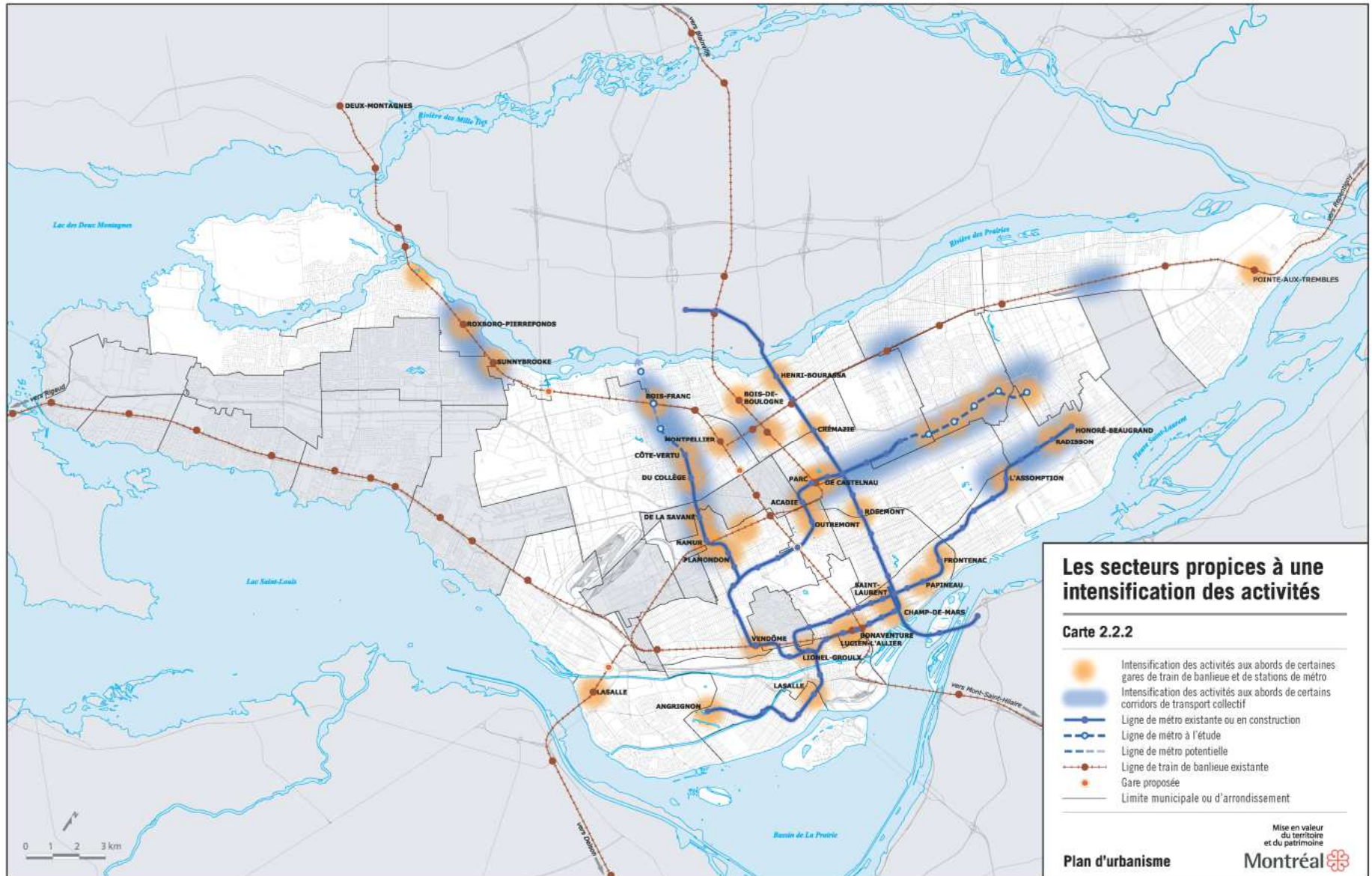
Une production appréciable dans les quartiers existants (80 % des logements construits)

Une baisse dans les quartiers existants, plus récemment, compensée par une hausse dans les quartiers en construction ou en transformation (planification complétée)

Une construction plus marquée :

- au centre-ville (20 % entre 2011 et 2015)
- à proximité des accès au réseau de transport collectif (57 % entre 2011 et 2015)

Le plan d'urbanisme de Montréal (adopté en 2004)



Le plan d'urbanisme de Montréal

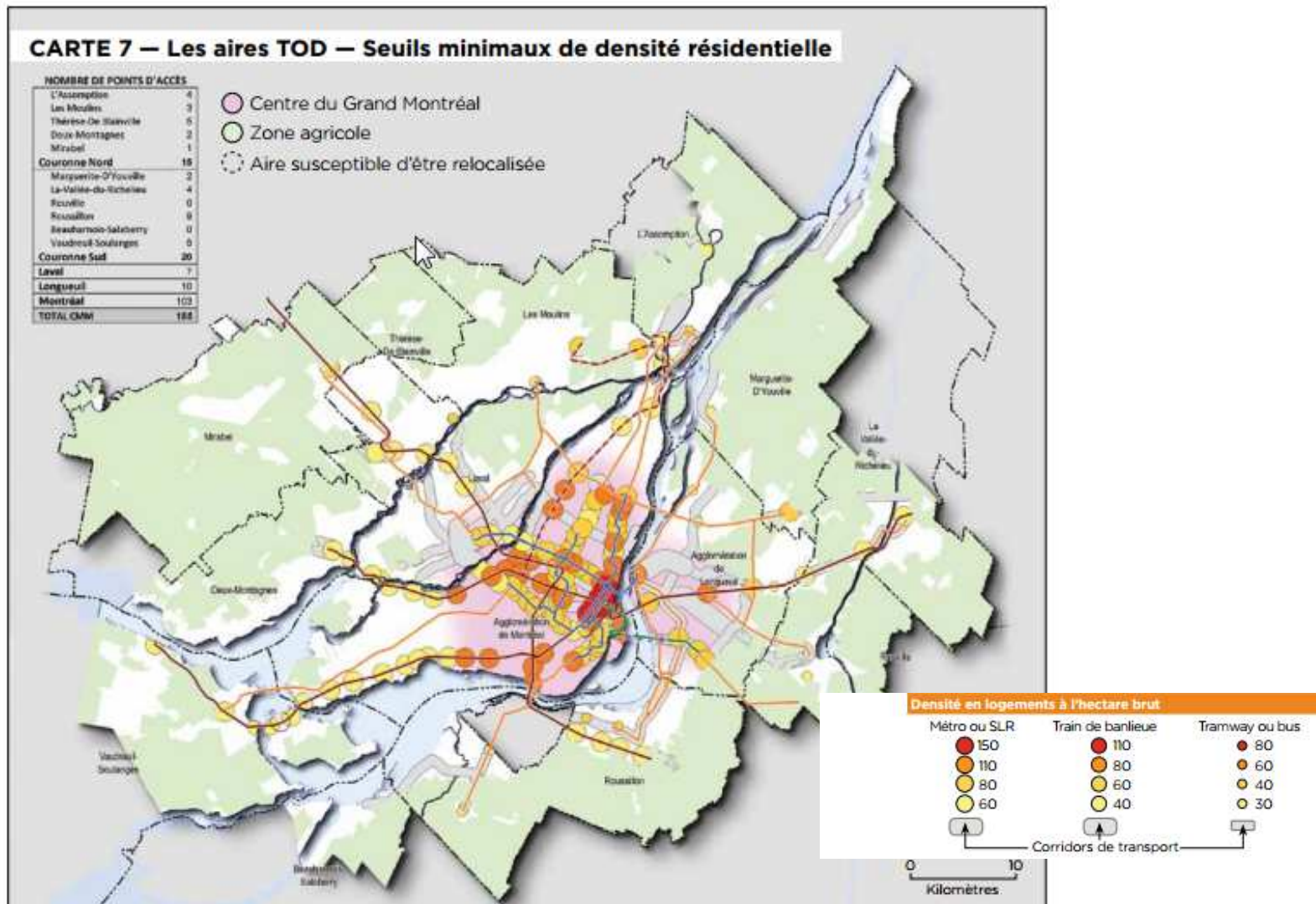
action 3.2

Soutenir une urbanisation favorisant l'utilisation du transport collectif

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Soutenir, par les outils réglementaires appropriés, l'intensification et la diversification des activités urbaines au pourtour des corridors de transport collectif, de manière à répondre aux critères suivants :
 - une mixité d'usages pouvant tirer profit de la proximité du transport collectif, dont l'habitation;
 - des commerces et des services répondant aux besoins des usagers du transport collectif;
 - la proximité de générateurs de déplacements, notamment les établissements d'études supérieures, les bibliothèques, les CLSC et les autres équipements collectifs;
 - un aménagement de qualité renforçant le confort et la sécurité des piétons;
 - des bâtiments orientés vers la rue et implantés de manière à renforcer l'animation du domaine public;
 - une occupation du sol maximisée par la construction de stationnements souterrains.
- Élaborer et mettre en œuvre un programme d'aide financière favorisant l'intensification et la diversification des activités aux abords des stations de métro, des gares et des corridors de transport collectif structurants identifiées à la carte 2.2.2.

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)



L'approche du plan de la CMM

OBJECTIFS DU PMAD

Le PMAD propose ainsi 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 structurant et d'atteindre 60 % si l'offre en transport en commun est augmentée. Au total, 155 aires TOD sont identifiées.

CIBLE
40 %



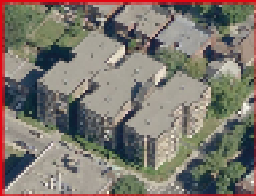
**Nouveaux ménages dans
les aires TOD**
(Transit-Oriented Development)

Afin d'orienter au moins 40 % de la croissance des ménages dans les 155 TOD, le PMAD exige une densification de la fonction résidentielle et une planification détaillée visant à adapter l'aménagement selon les caractéristiques et les potentiels spécifiques au milieu.

Le PMAD propose également le développement d'un réseau de transport en commun métropolitain structurant de façon à ce qu'au moins 30 % des déplacements de la période de pointe du matin soient effectués par transport en commun d'ici 2021 (35 % en 2031).

Exemples de densité résidentielle (nombre de logements par hectare brut)

150



150 logements/ha brut
 200 logements/ha net
 45 logements
 Sup. terrain : 2117 m²
 Sup. bâtiment : 5795 m²
 COS net : 2,7

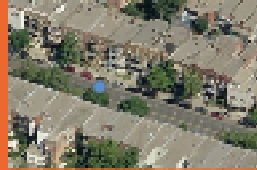


150 logements/ha brut
 217 logements/ha net
 6 logements
 Sup. terrain : 279 m²
 Sup. bâtiment : 588 m²
 COS net : 2,1

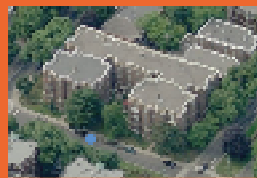


150 logements/ha brut
 238 logements/ha net
 31 logements
 Sup. terrain : 1310 m²

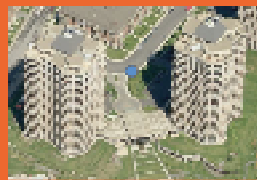
110



110 logements/ha brut
 151 logements/ha net
 4 logements
 Sup. terrain : 290 m²
 Sup. bâtiment : 422 m²
 COS net : 1,48



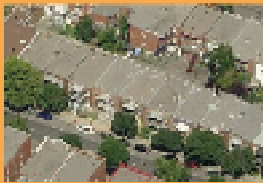
110 logements/ha brut
 172 logements/ha net
 10 logements
 Sup. terrain : 2759 m²
 Sup. bâtiment : 4798 m²
 COS net : 0,716



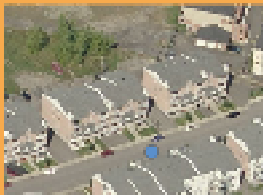
110 logements/ha brut
 156 logements/ha net
 342 logements
 Sup. terrain : 21802 m²

Exemples de densité résidentielle (nombre de logements par hectare brut)

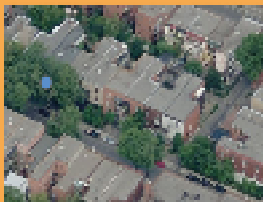
80



80 logements/ha brut
115 logements/ha net
2 logements
Sup. terrain : 173 m²
Sup. bâtiment : 209 m²
COS net : 1,2



80 logements/ha brut
120 logements/ha net
7 logements
Sup. terrain : 369 m²
Sup. bâtiment : 603 m²
COS net : 1,2

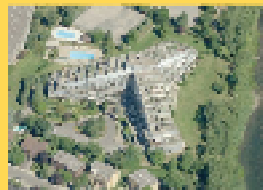


80 logements/ha brut
114 logements/ha net
3 logements
Sup. terrain : 243 m²
Sup. bâtiment : 261 m²
COS net : 1,37

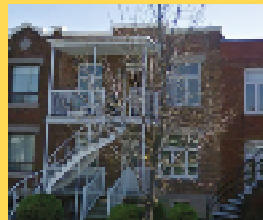
60



60 logements/ha brut
90 logements/ha net
100 logements
Sup. terrain : 342000 m²
Sup. bâtiment : 280606 m²
COS net : 0,82



60 logements/ha brut
90 logements/ha net
135 logements
Sup. terrain : 12000 m²

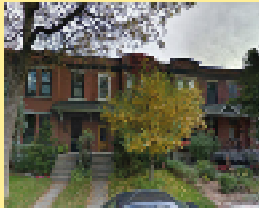


60 logements/ha brut
98 logements/ha net
2 logements
Sup. terrain : 229 m²
Sup. bâtiment : 209 m²
COS net : 0,9

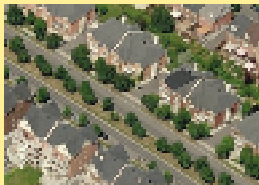
nbr

Exemples de densité résidentielle (nombre de logements par hectare brut)

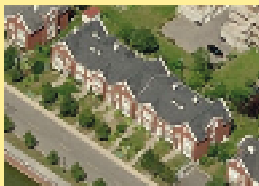
35 à 40



40 logements/ha brut
60 logements/ha net
1 logement
Sup. terrain : 165 m²
Sup. bâtiment : 137 m²
(0,05 net : 0,01)

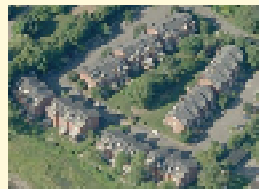


40 logements/ha brut
60 logements/ha net
6 logements
Sup. terrain : 942 m²
Sup. bâtiment : 1 098 m²
(0,03 net : 1,1)

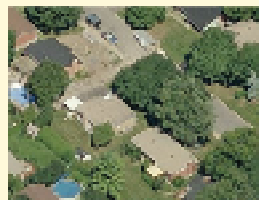


35 logements/ha brut
45 logements/ha net
1 logement
Sup. terrain : 207 m²

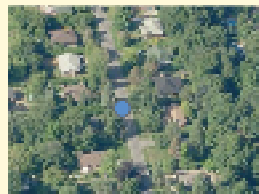
8 à 15



15 logements/ha brut
20 logements/ha net
20 logements
Sup. terrain : 1 065,4 m²

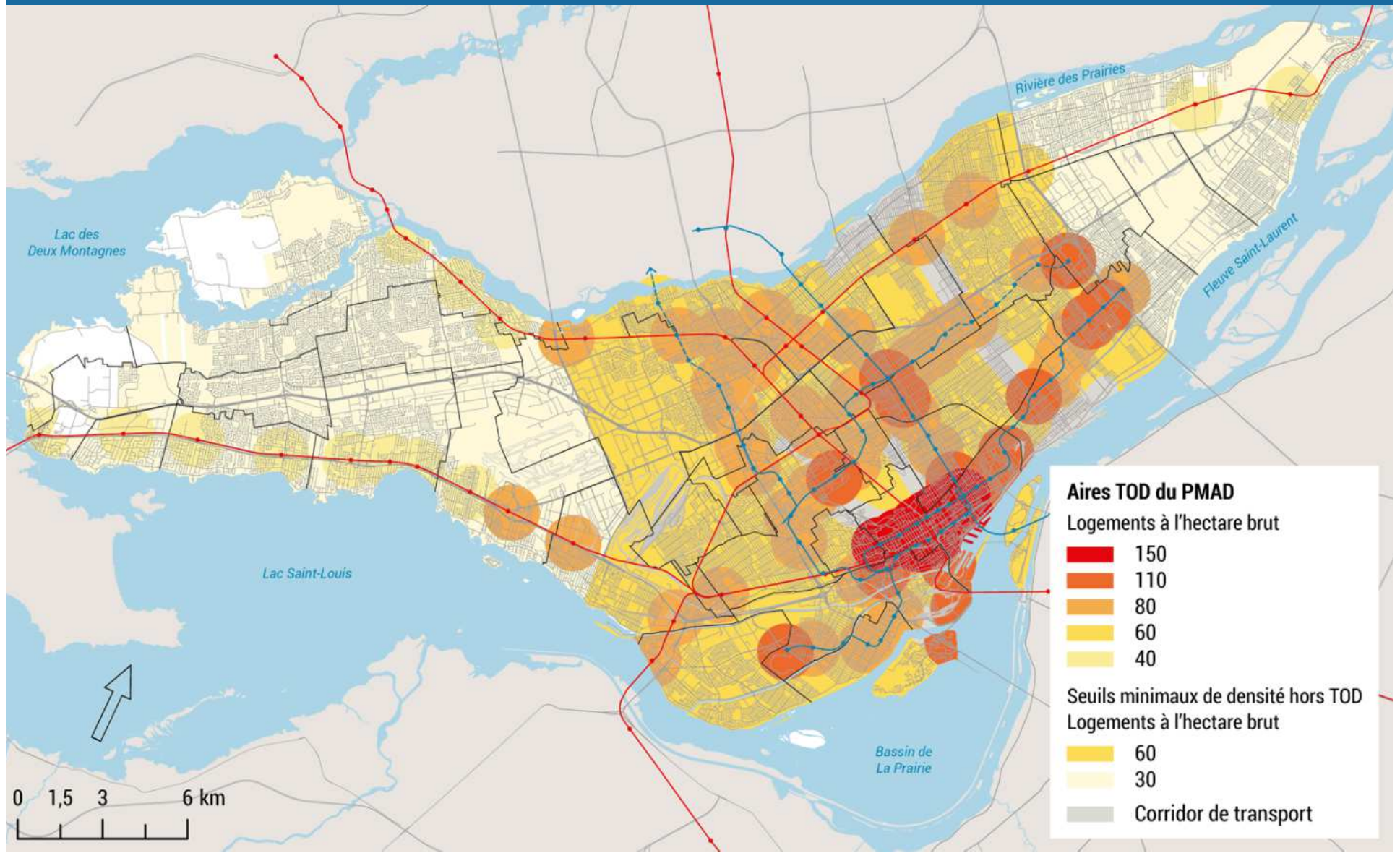


10 logements/ha brut
14 logements/ha net
1 logement
Sup. terrain : 646 m²

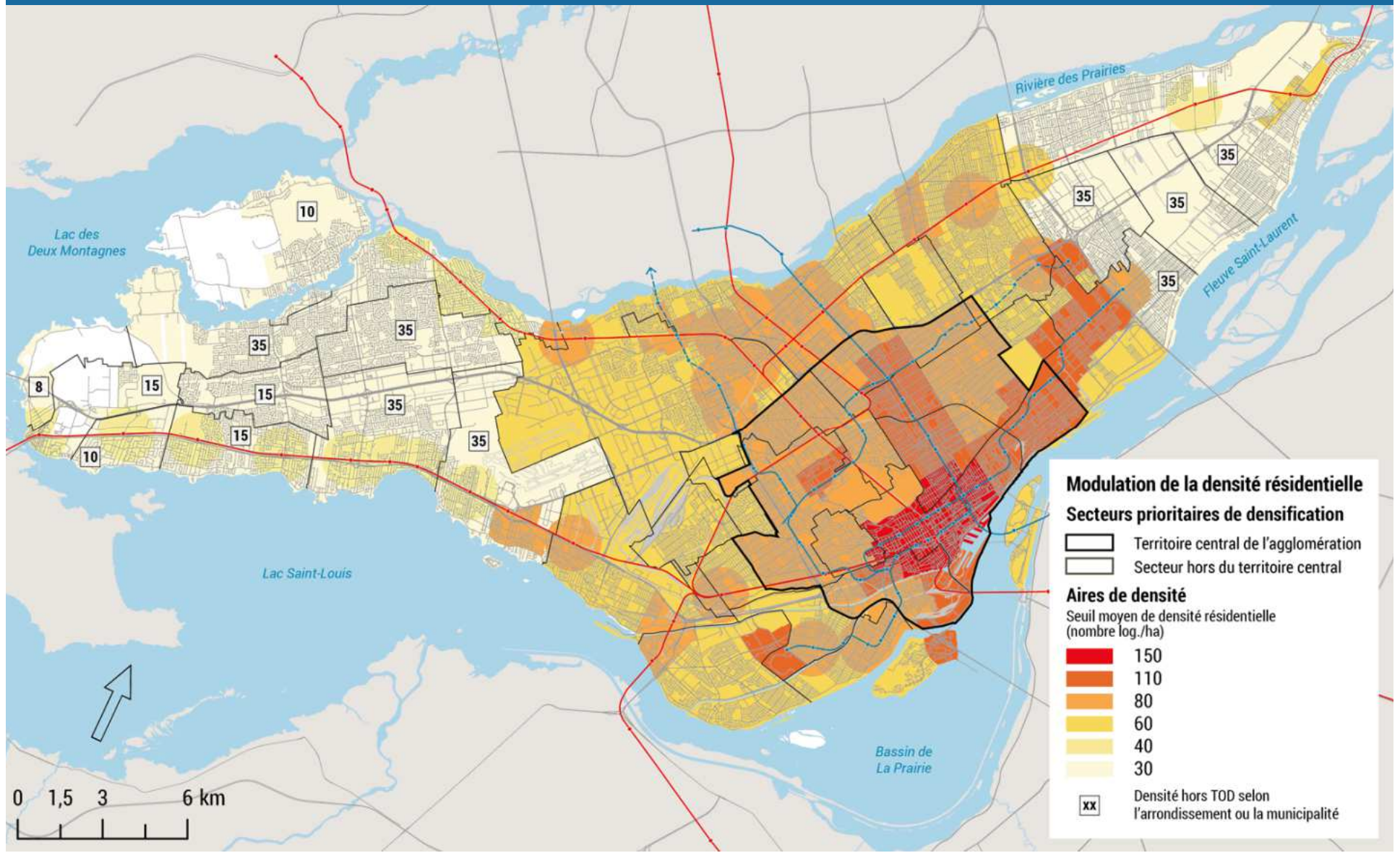


8 logements/ha brut
12 logements/ha net
1 logement
Sup. terrain : 568 m²

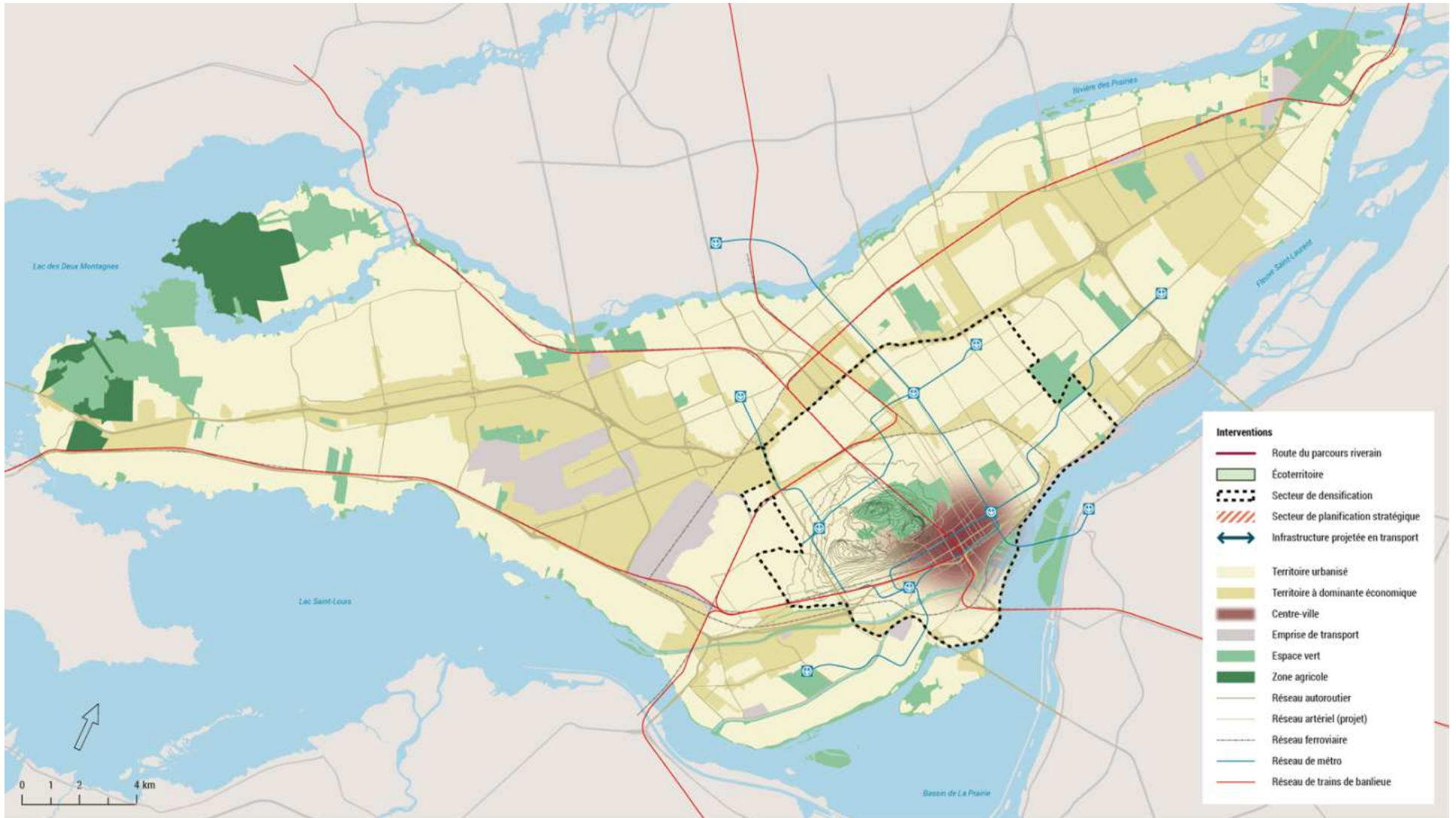
Le Schéma : les aires TOD du PMAD



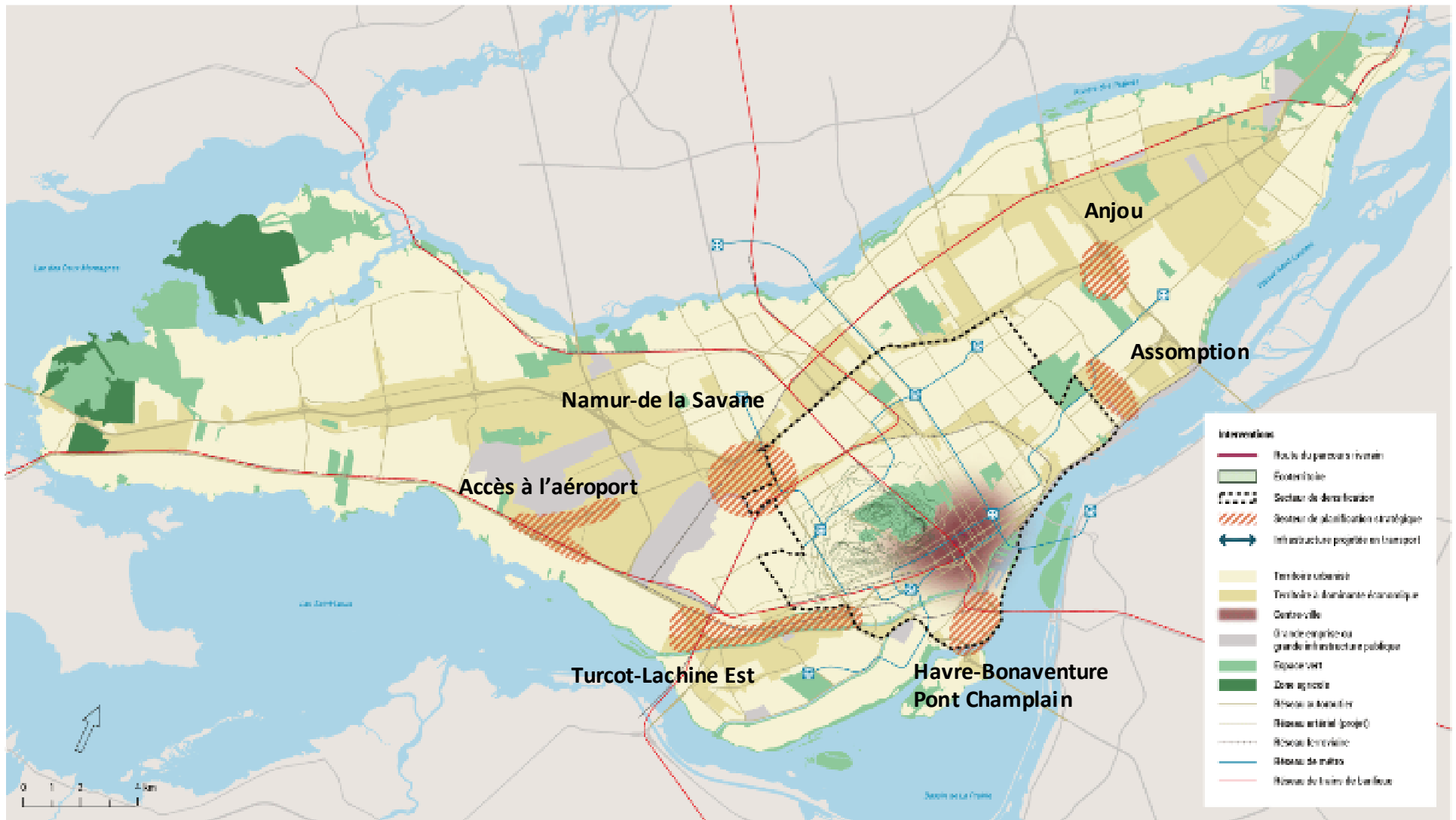
La modulation de la densité résidentielle



Le concept d'organisation spatiale du Schéma



Le concept d'organisation spatiale du Schéma



Le schéma d'aménagement et de développement



FAVORISER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ

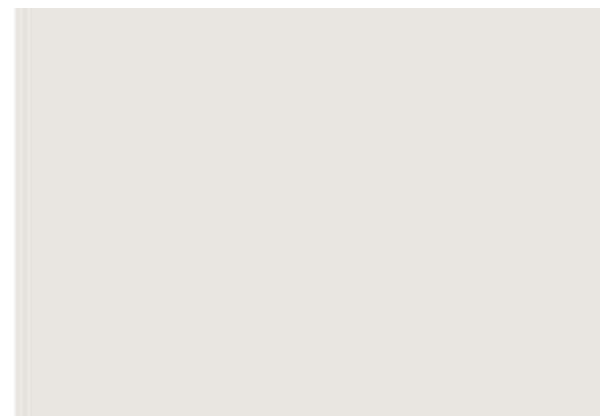
L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LA MOBILITÉ

ORIENTATION

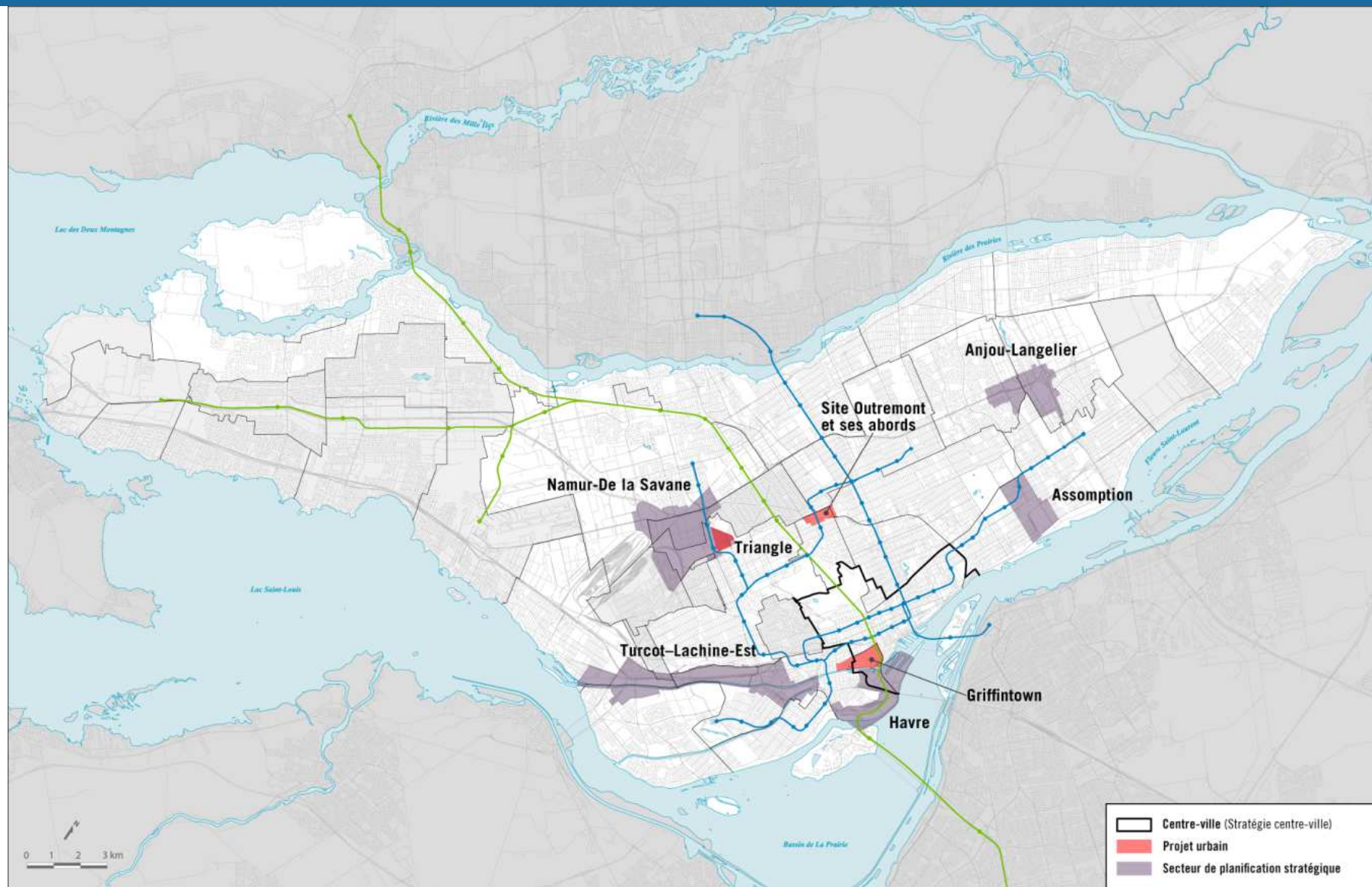
Favoriser l'aménagement d'un cadre de vie qui respecte les spécificités des milieux

OBJECTIFS

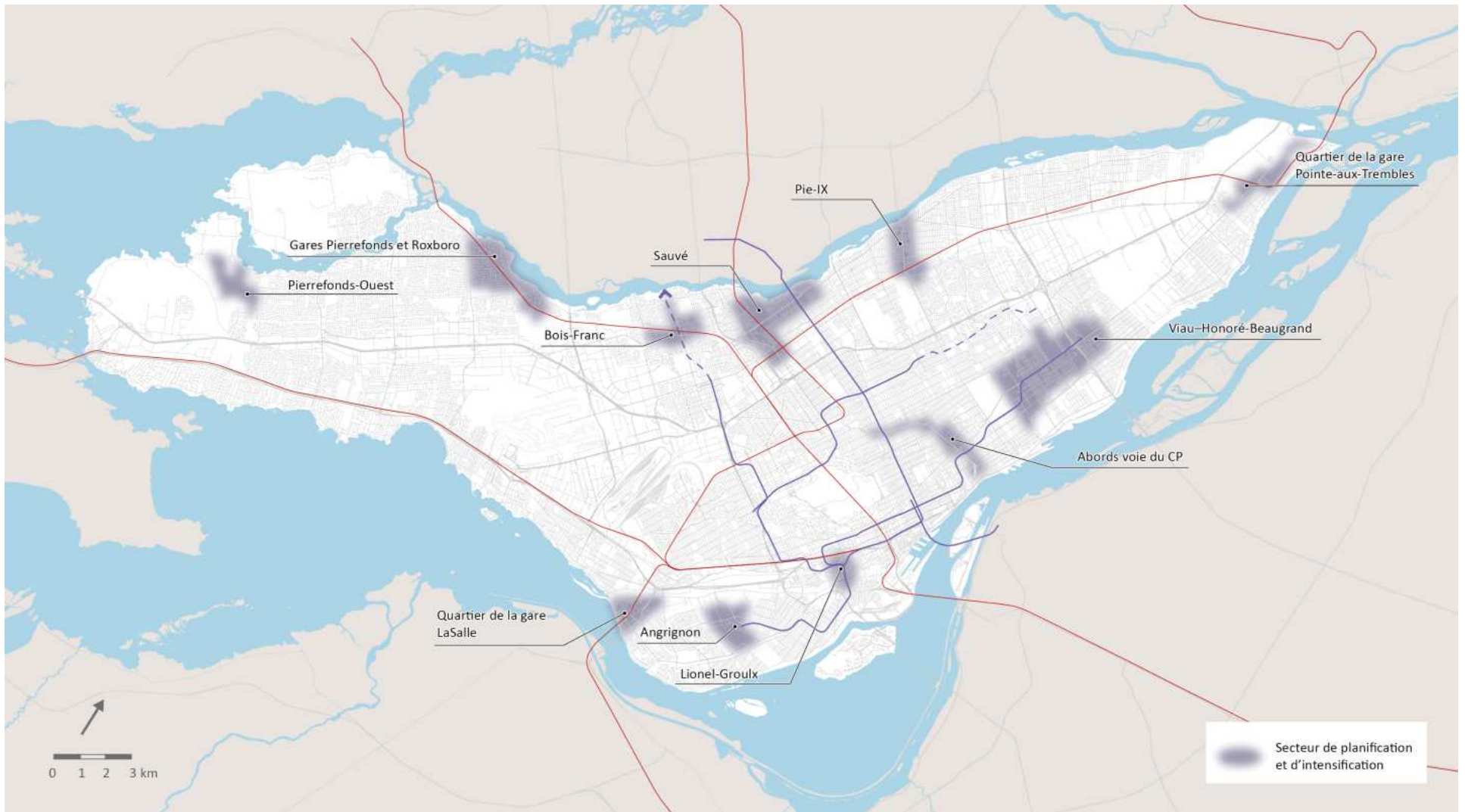
- Favoriser des aménagements respectant les spécificités de la trame urbaine, du cadre bâti et des caractéristiques naturelles des différents milieux
- Favoriser une intensification et une diversification des activités urbaines aux abords des points d'accès au réseau de transport collectif, tout en assurant la complémentarité avec les autres modes (terminus d'autobus, support à vélo, aménagement pour le piéton)



Les secteurs de planification stratégique et les projets urbains



Les secteurs de planification et d'intensification

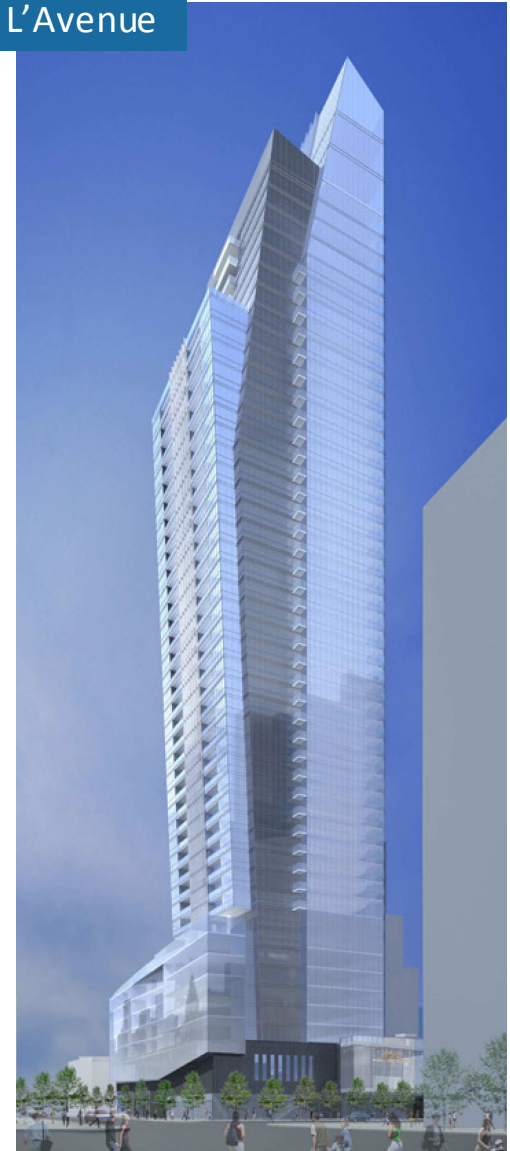


Les projets immobiliers du centre-ville

L'Icône



L'Avenue



Tour des Canadiens



Tour DeLoitte



Griffintown



Promenade Smith



La transformation d'une ancienne aire industrielle



Le Triangle



Le Triangle



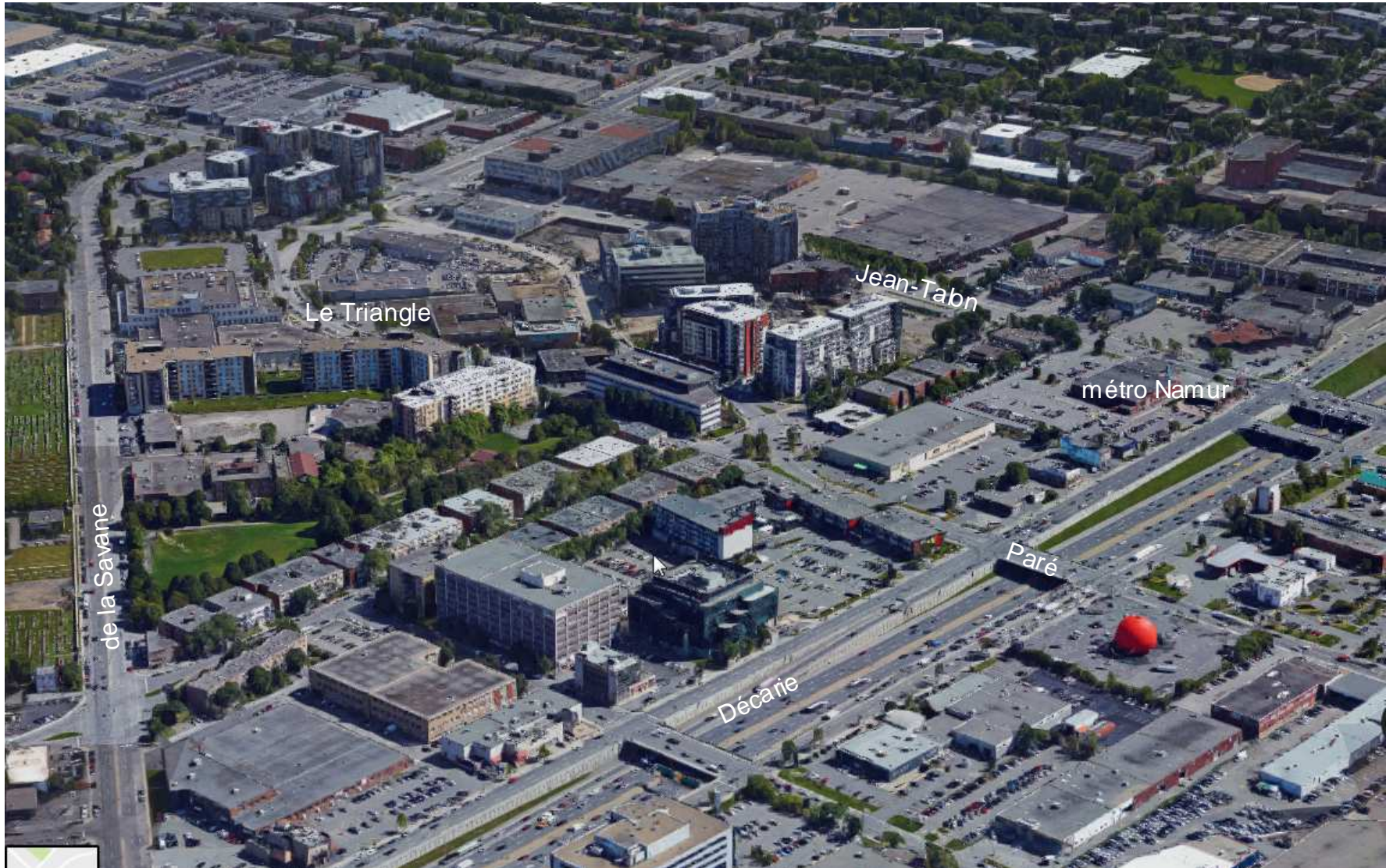
Le site Outremont et ses abords



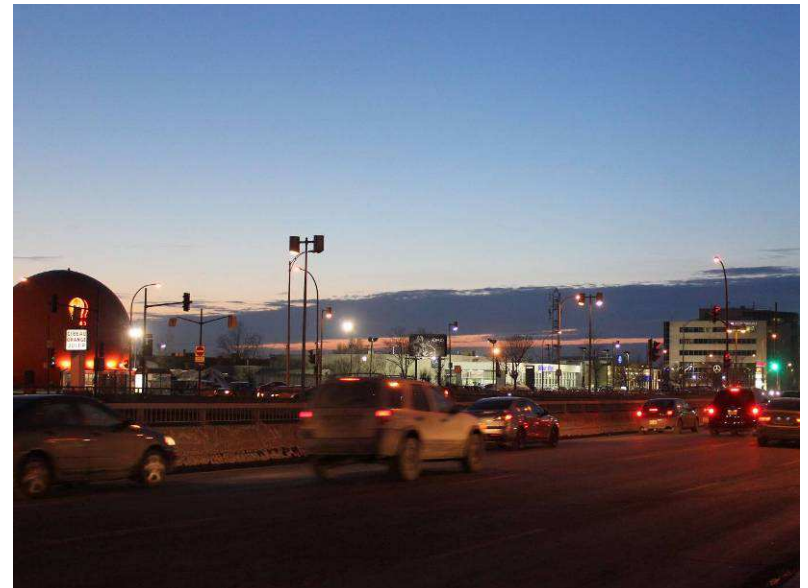
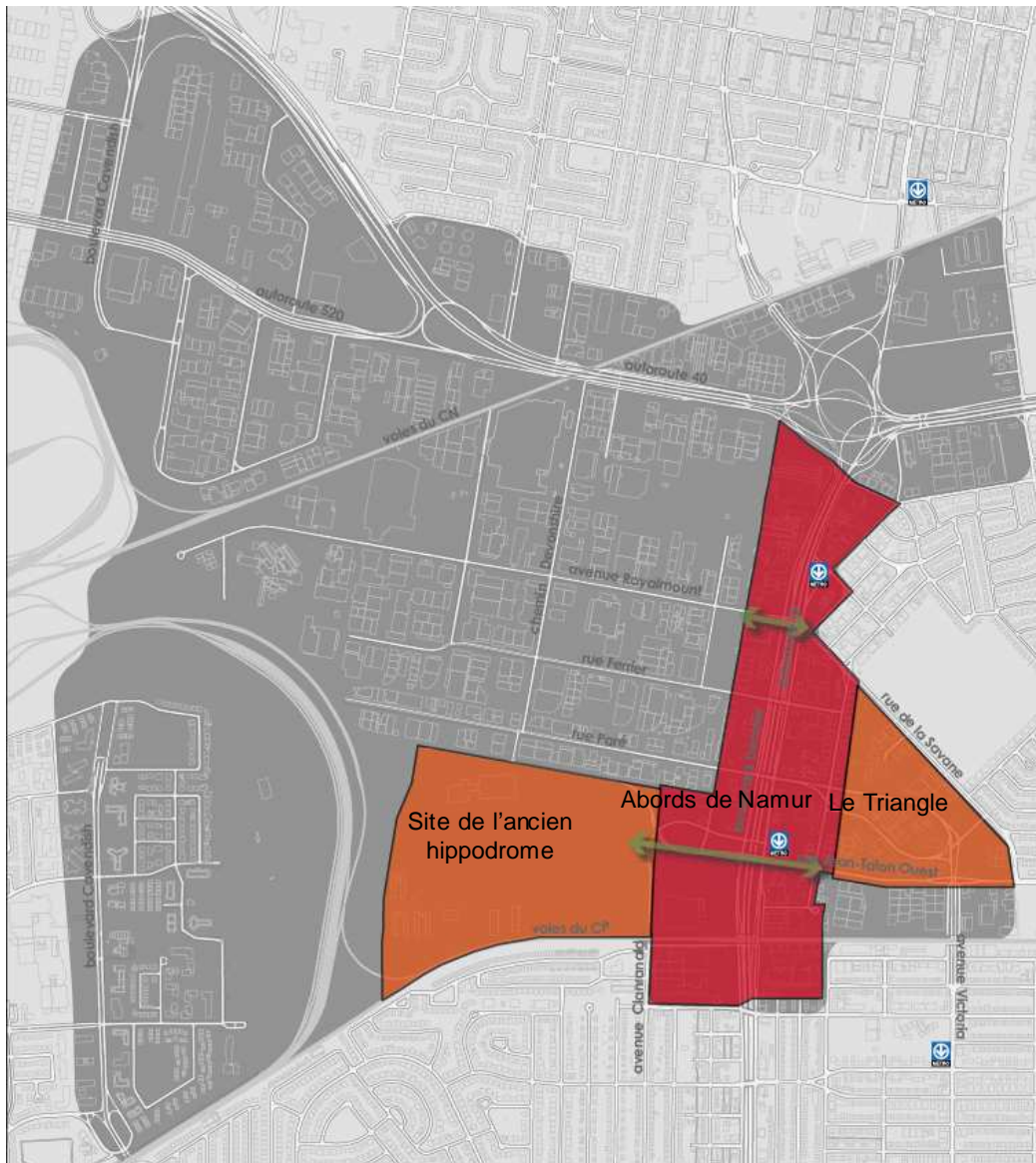
La requalification d'une friche industrielle et ferroviaire



Le secteur Namur–de la Savane et le Triangle



Secteur Namur–de la Savane



Secteur Namur–de la Savane



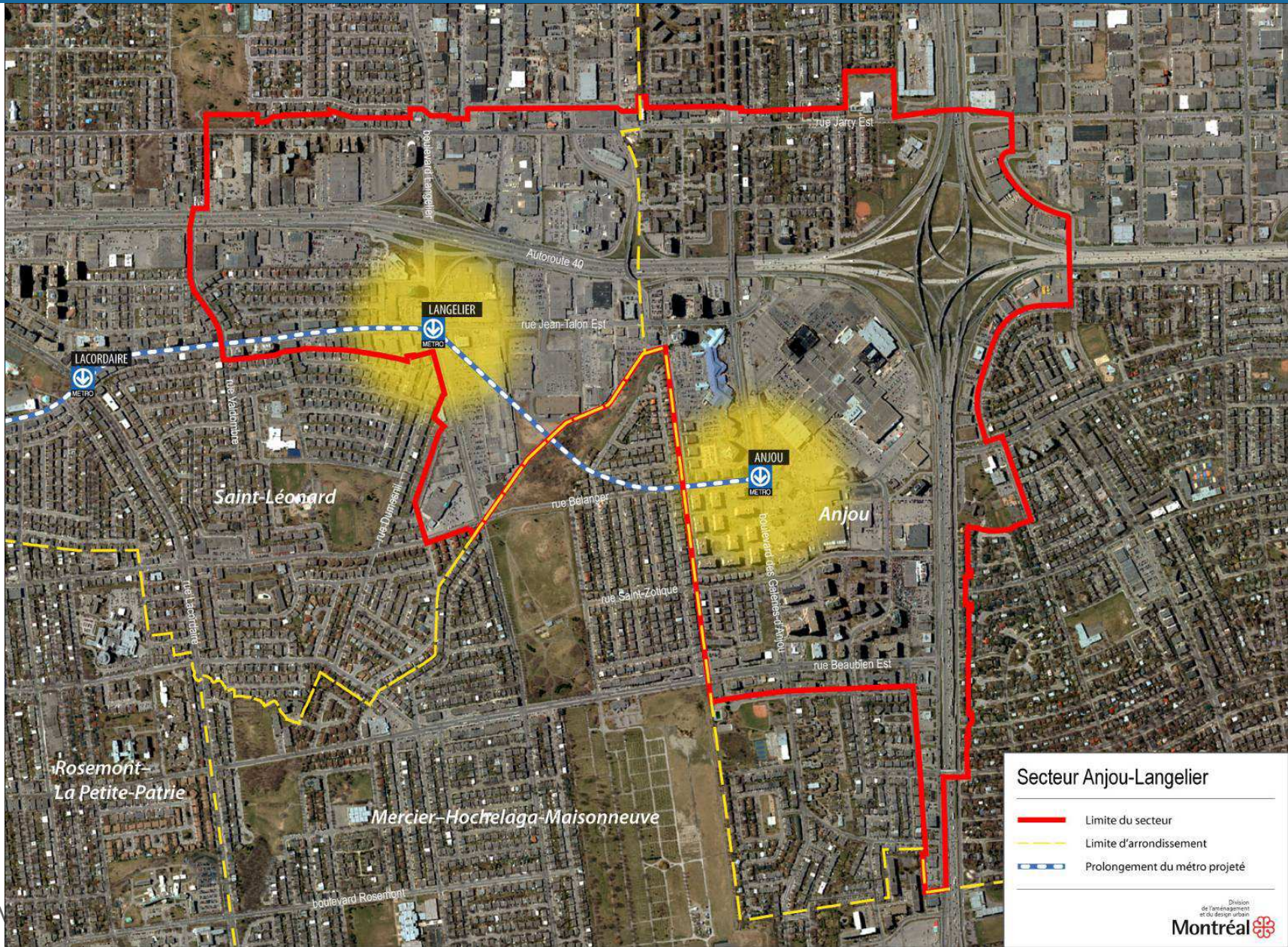
SMVT / Le 1^{er} novembre 2016

32 de 37

Secteur Anjou - Langelier



Secteur Anjou-Langelier



Les abords du métro Angrignon



Les abords du métro Rosemont : les anciens ateliers municipaux, Saint-Viateur Est, Bellechasse

