



Service
de la mise en
valeur du territoire

Montréal 

L'aménagement axé 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

L'aménagement axé sur les transports actif et collectif

Le contenu de la présentation:

- Quelques grandes caractéristiques urbaines du territoire de l'agglomération de Montréal
- Quelques orientations en matière d'aménagement axées sur les transports actif et collectif
- Quelques projets majeurs

L'aménagement axé sur les transport actif et collectif

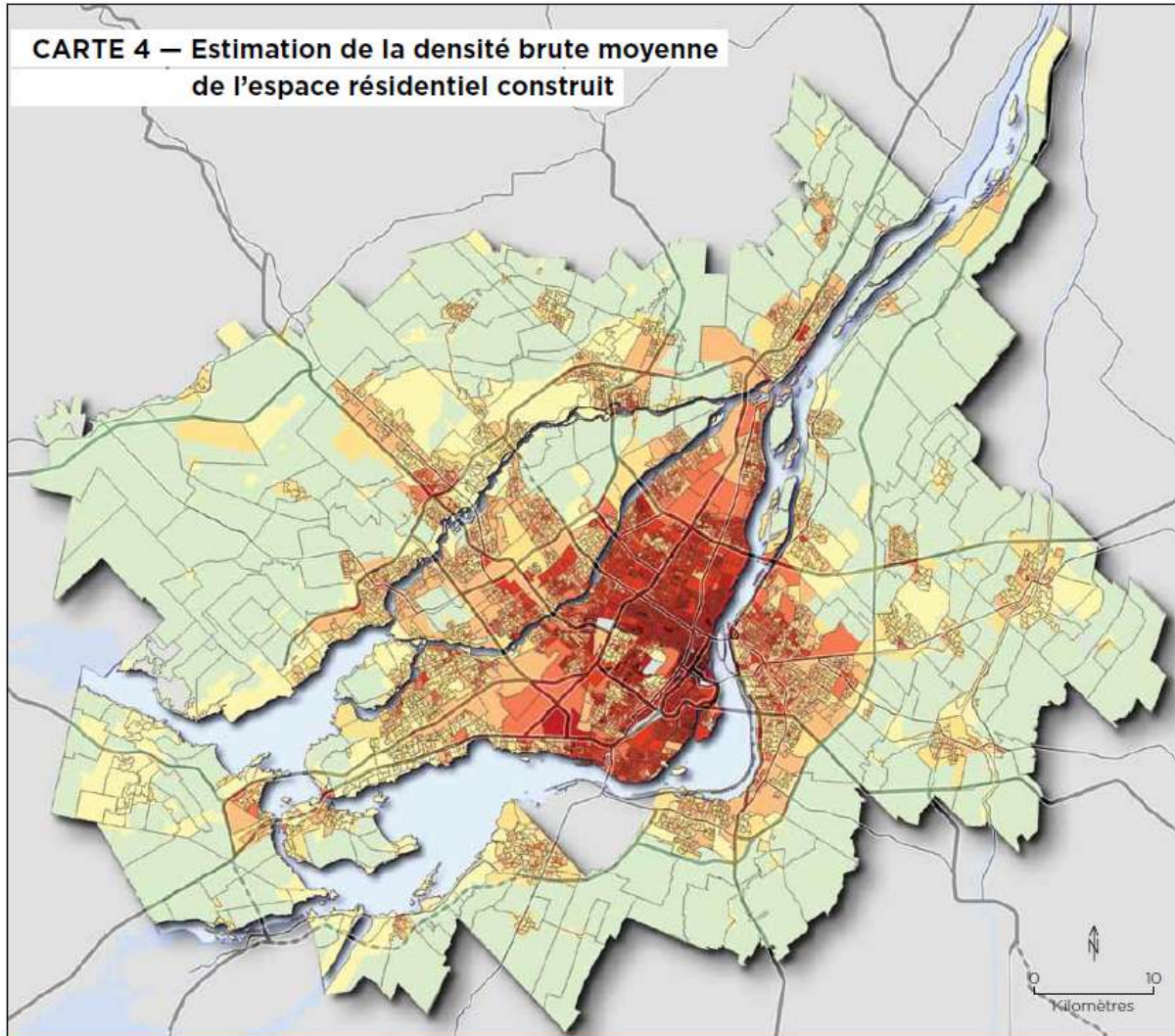
- Aménagements qui incitent à l'utilisation des modes de transports actif et collectif par la densification du bâti et la diversification des activités urbaines
- Transit oriented development (TOD) - Concept d'urbanisme qui tend à favoriser l'intensification et la diversification des activités urbaines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

L'aménagement axé sur les transports actif et collectif

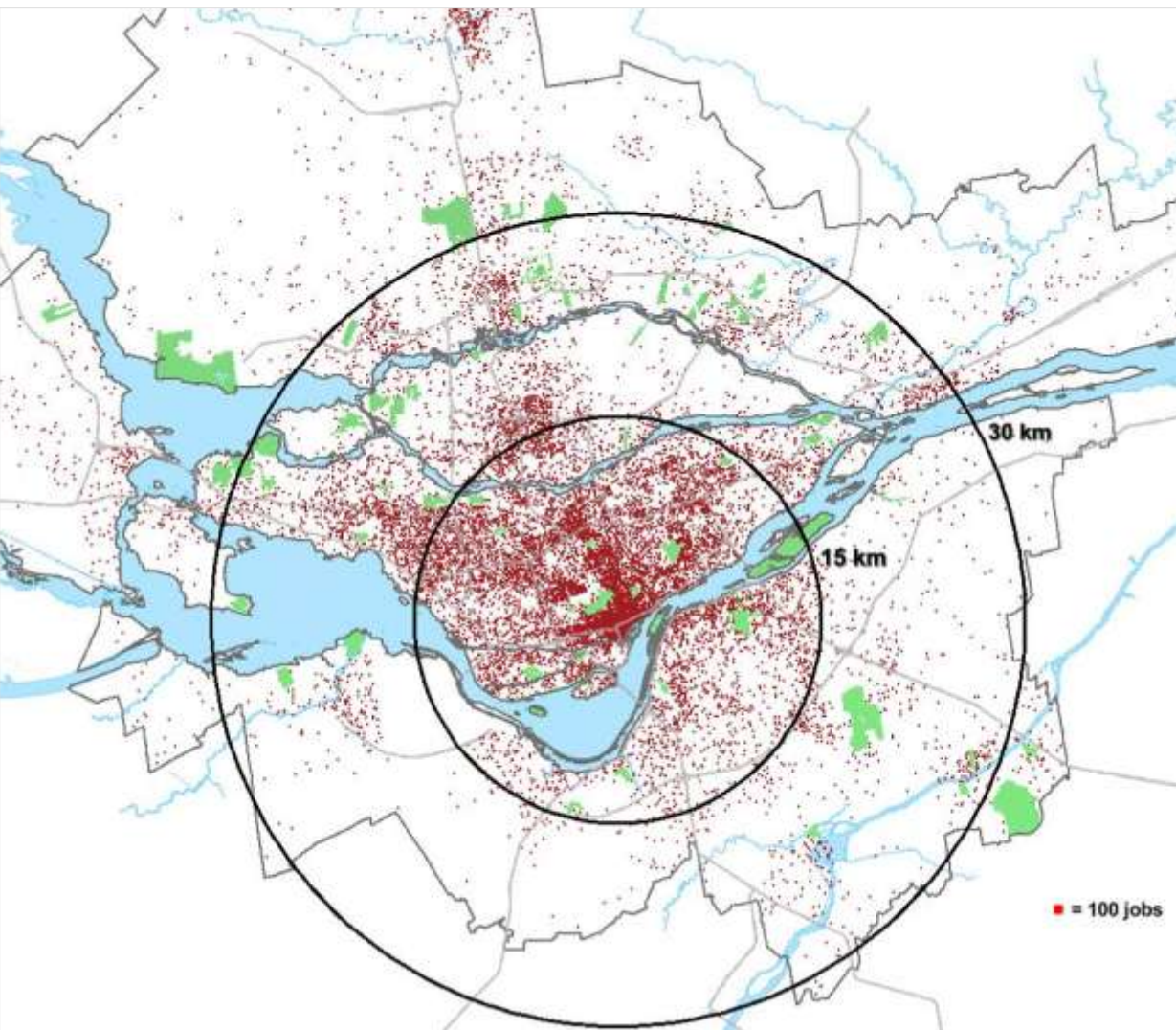
- **Quelques grandes caractéristiques urbaines du territoire de l'agglomération de Montréal**
- Quelques orientations en matière d'aménagement axées sur les transport actif et collectif
- Quelques projets majeurs

La densité résidentielle

CARTE 4 — Estimation de la densité brute moyenne de l'espace résidentiel construit

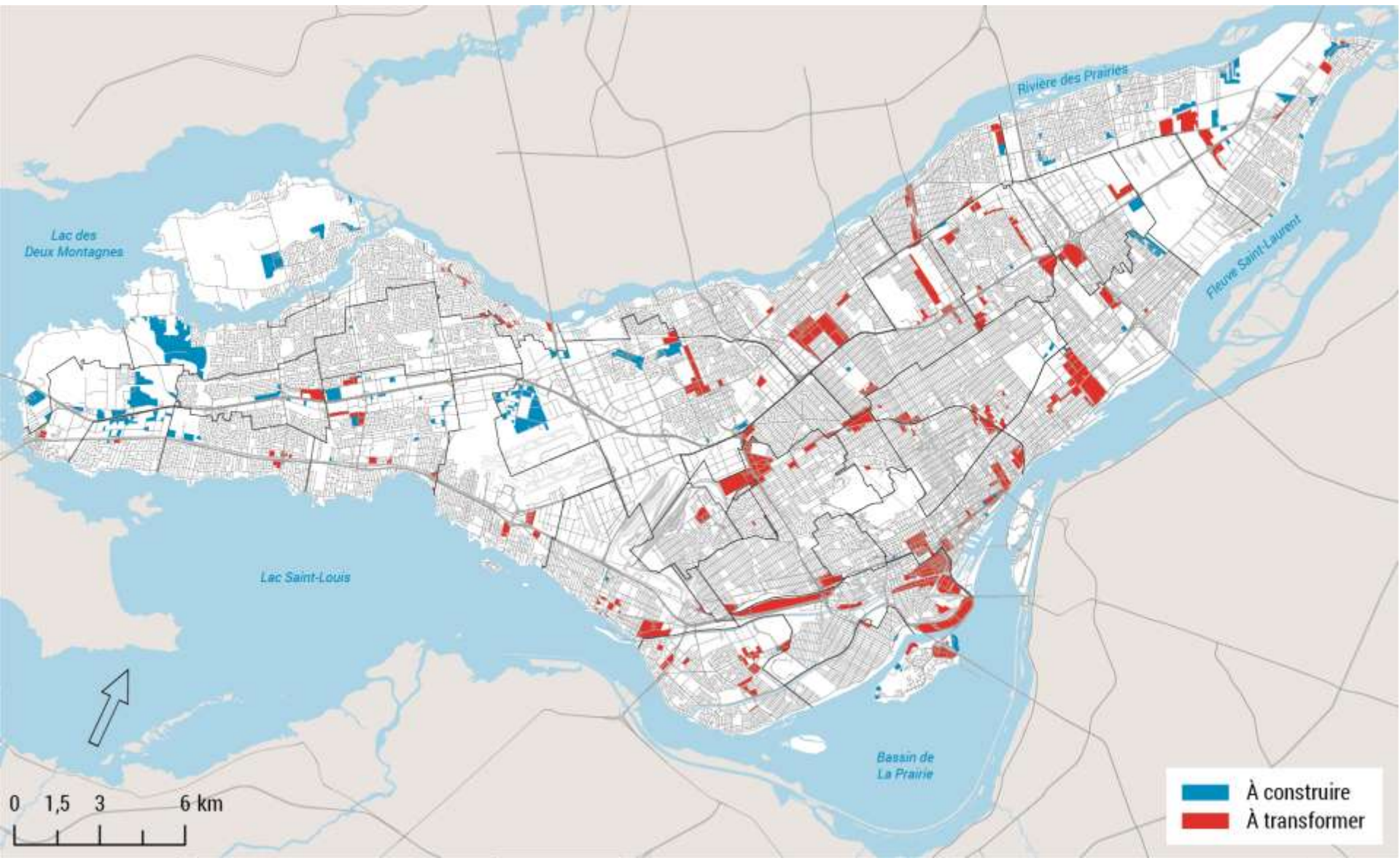


La densité de l'emploi

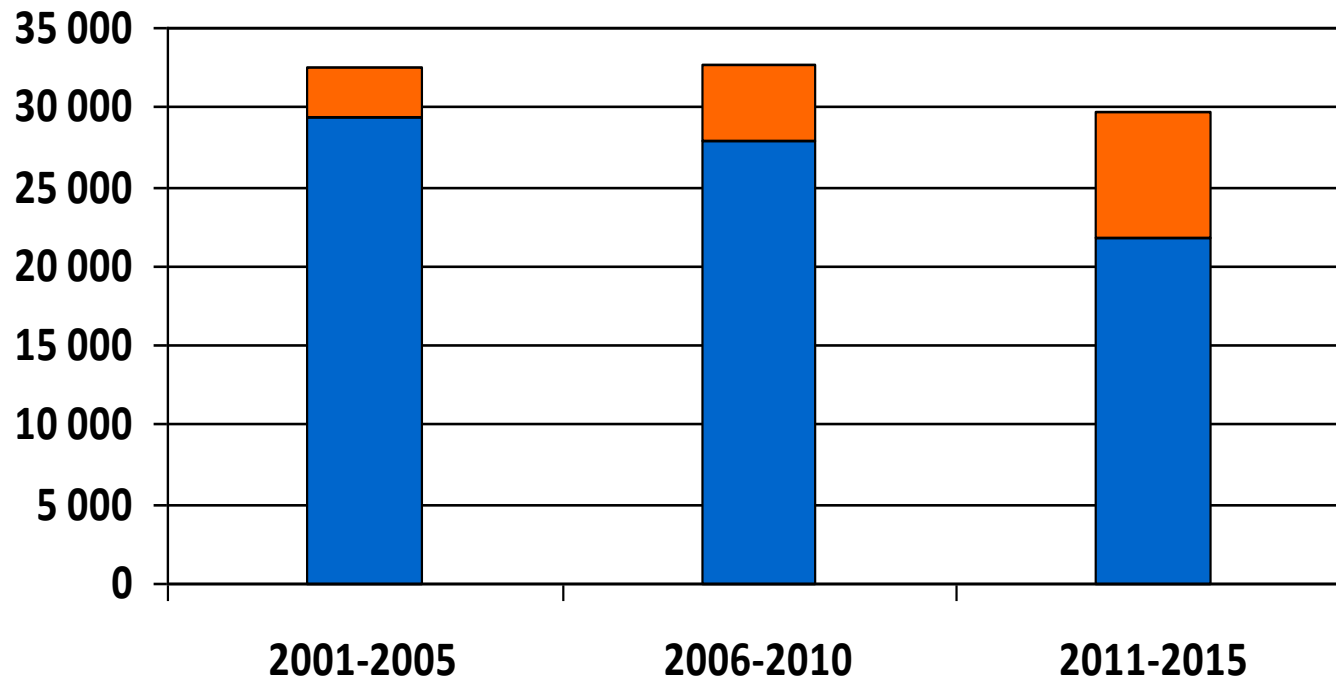


Les secteurs à construire et à transformer

Une capacité d'accueil de près de 130 000 logements

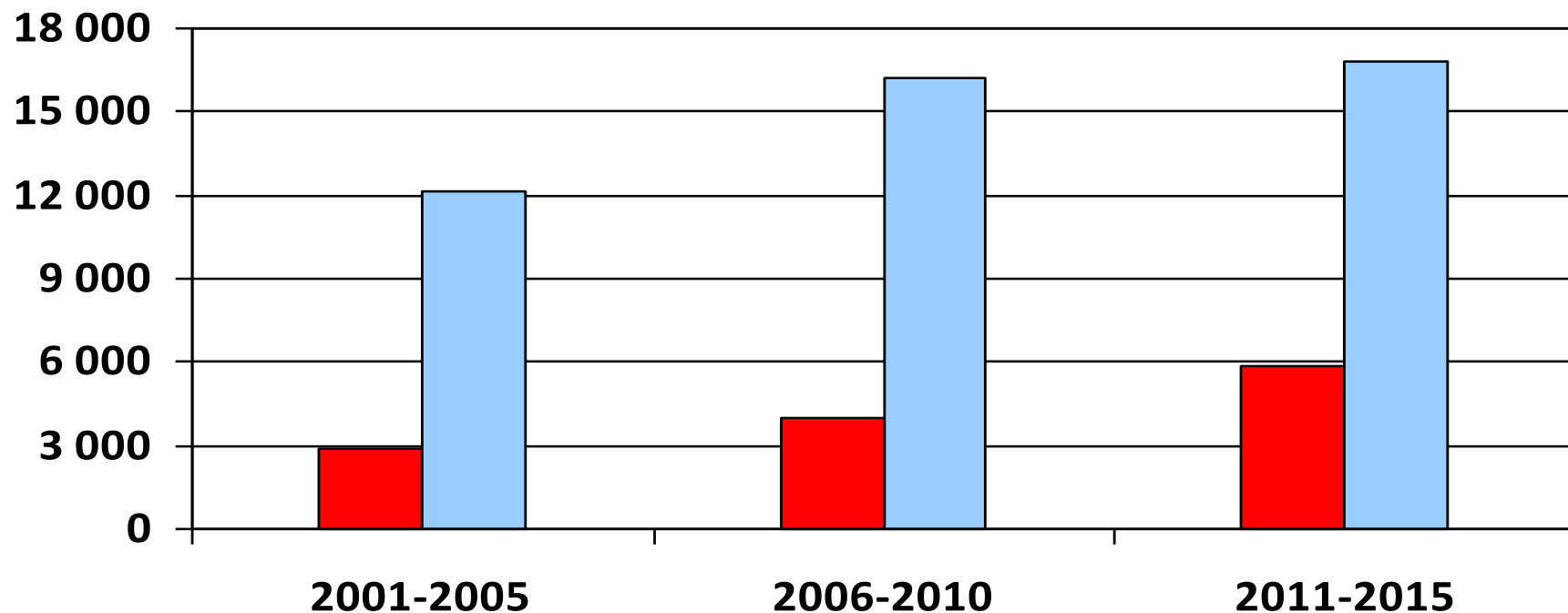


Logements construits 2001-2015 | agglomération



- Quartiers en construction ou en transformation (planification complétée)
- Quartiers existants

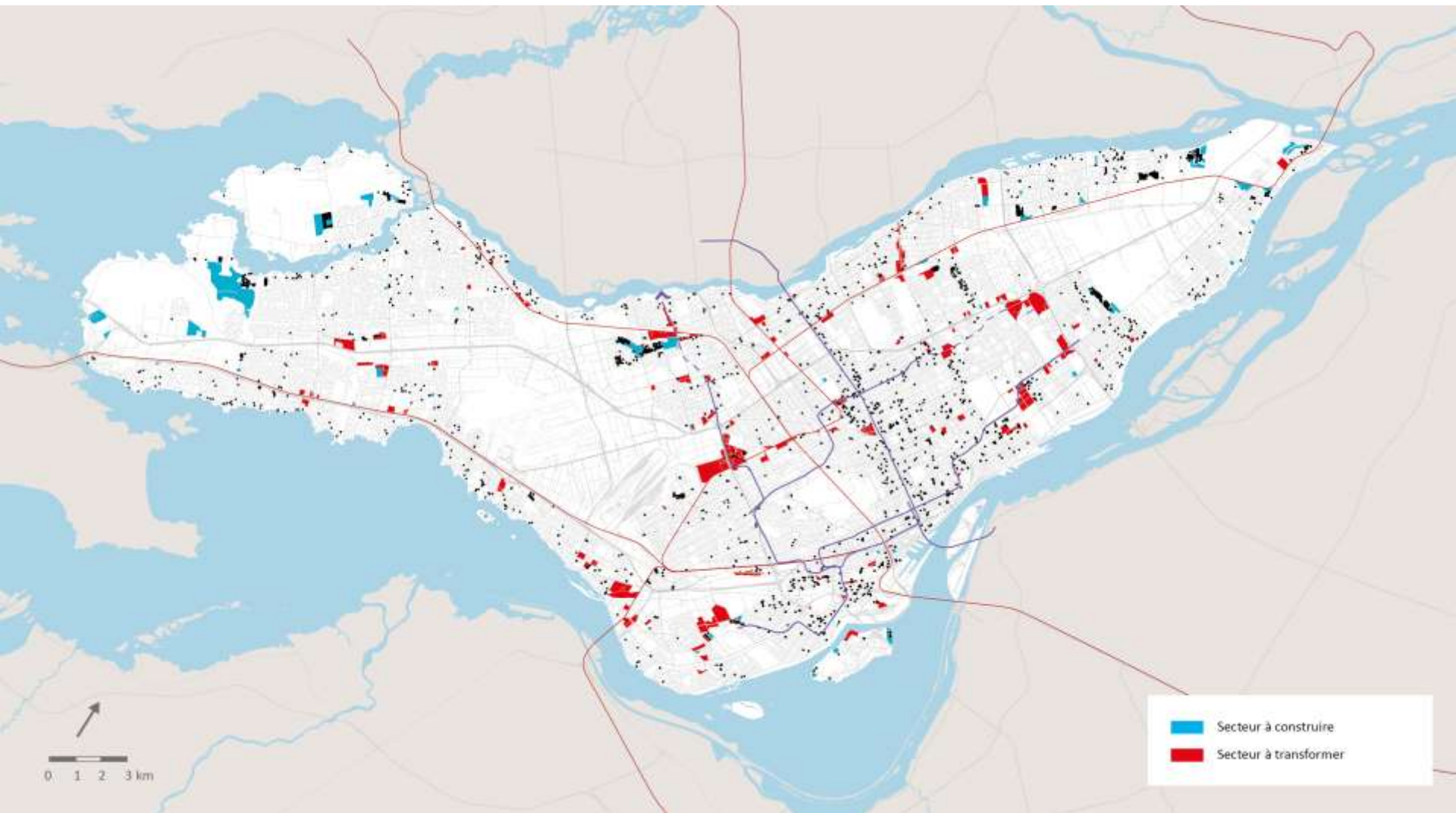
Logements construits entre 2001 et 2015



■ Centre-ville

■ À moins de 800 m d'un accès au réseau de transport collectif

La construction résidentielle 2001-2015



L'aménagement axé les transports actif et collectif

- Quelques grandes caractéristiques urbaines du territoire de l'agglomération de Montréal
- **Quelques orientations en matière d'aménagement axé sur les transports actif et collectif**
- Quelques projets majeurs

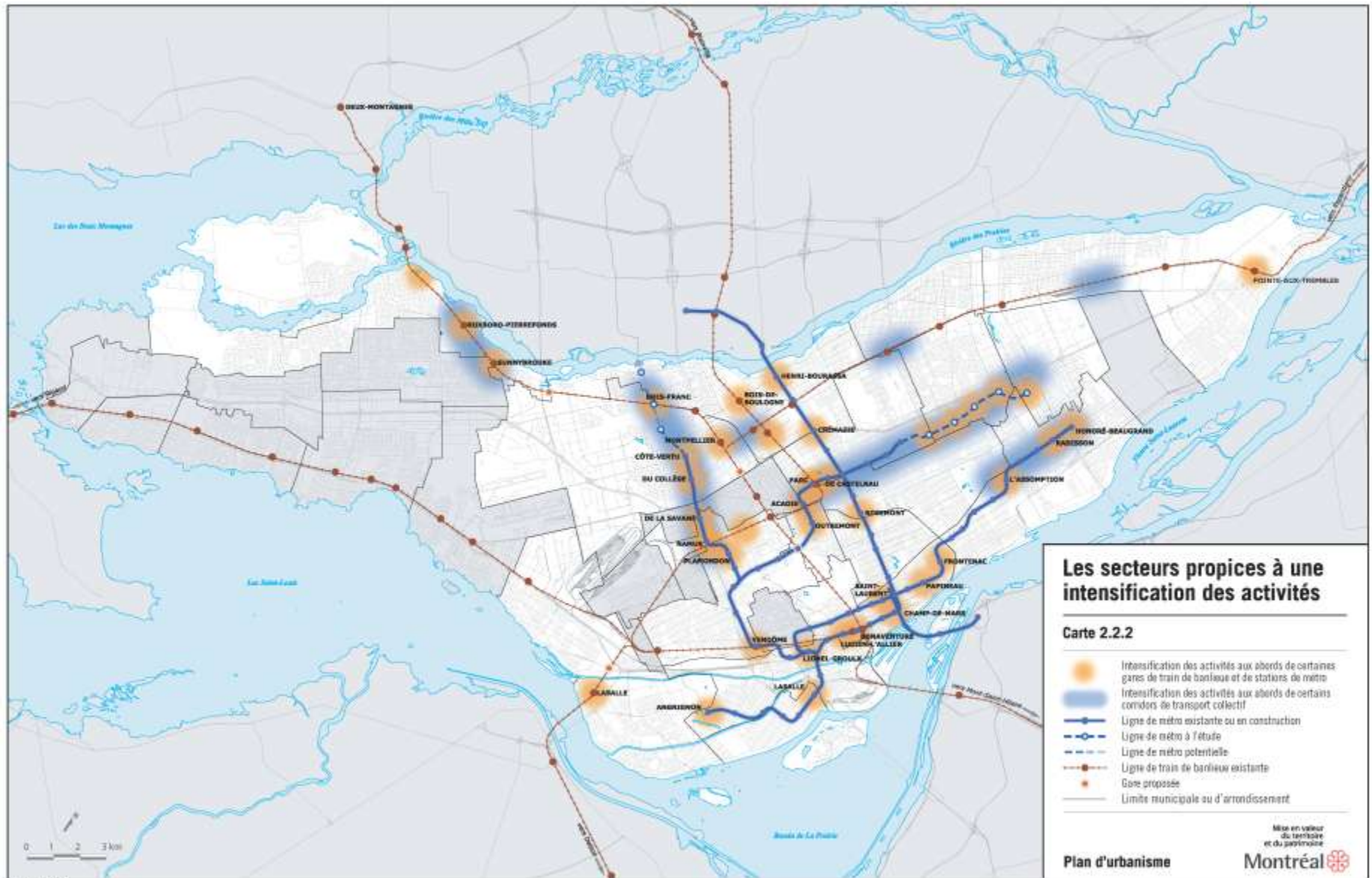
action 3.2

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 d'urbanisme de Montréal



L'approche du PMAD 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 %

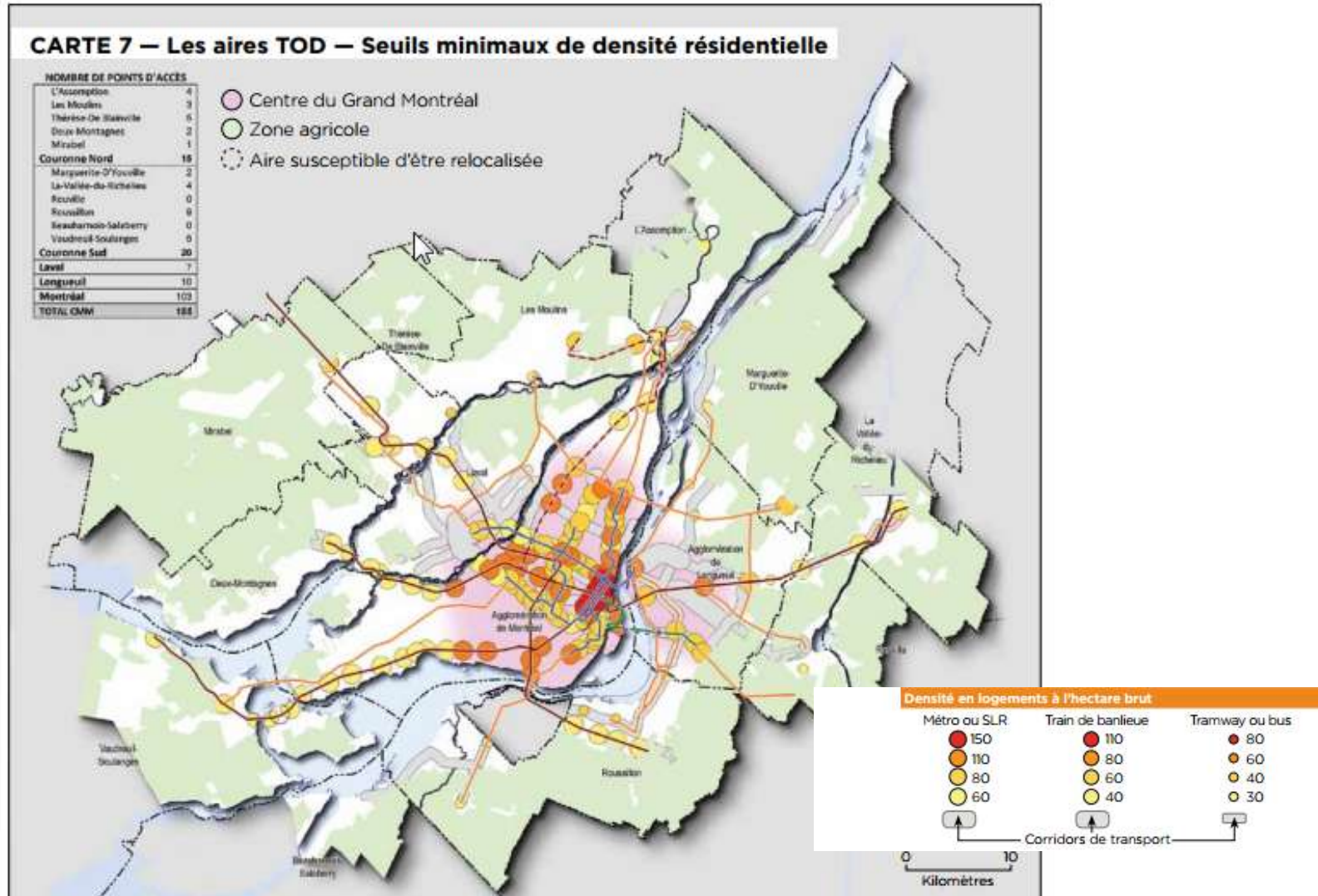


**Nouveaux ménages dans
les aires TOD**
(Transit-Oriented Development)

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).

Les aires TOD et la densité résidentielle du PMAD



Exemples de densités résidentielles

150



150 logements/ha brut
232 logements/ha net
49 logements
Sup. terrain : 2111 m²
Sup. bâtiment : 5745 m²
COS net : 2,7



130 logements/ha brut
217 logements/ha net
6 logements
Sup. terrain : 379 m²
Sup. bâtiment : 548 m²
COS net : 2,1



150 logements/ha brut
238 logements/ha net
31 logements
Sup. terrain : 1315 m²

110



110 logements/ha brut
161 logements/ha net
4 logements
Sup. terrain : 250 m²
Sup. bâtiment : 422 m²
COS net : 1,68



110 logements/ha brut
172 logements/ha net
38 logements
Sup. terrain : 2793 m²
Sup. bâtiment : 4738 m²
COS net : 2,16



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

80



80 logements/ha brut
115 logements/ha net
2 logements
Sup. terrain : 175 m²
Sup. bâtiment : 209 m²
COS net : 1,2



80 logements/ha brut
123 logements/ha net
7 logements
Sup. terrain : 569 m²
Sup. bâtiment : 693 m²
COS net : 1,2



80 logements/ha brut
114 logements/ha net
3 logements
Sup. terrain : 245 m²
Sup. bâtiment : 361 m²
COS net : 1,37

60



60 logements/ha brut
90 logements/ha net
100 logements
Sup. terrain : 342000 m²
Sup. bâtiment : 280505 m²
COS net : 0,82



60 logements/ha brut
90 logements/ha net
155 logements
Sup. terrain : 17000 m²



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

35 à 40



40 logements/ha brut
61 logements/ha net
1 logement
Sup. terrain : 165 m²
Sup. bâtiment : 137 m²
COS net : 0,83



40 logements/ha brut
63 logements/ha net
6 logements
Sup. terrain : 942 m²
Sup. bâtiment : 1038 m²
COS net : 1,1



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

8 à 15



15 logements/ha brut
23 logements/ha net
29 logements
Sup. terrain : 12654 m²

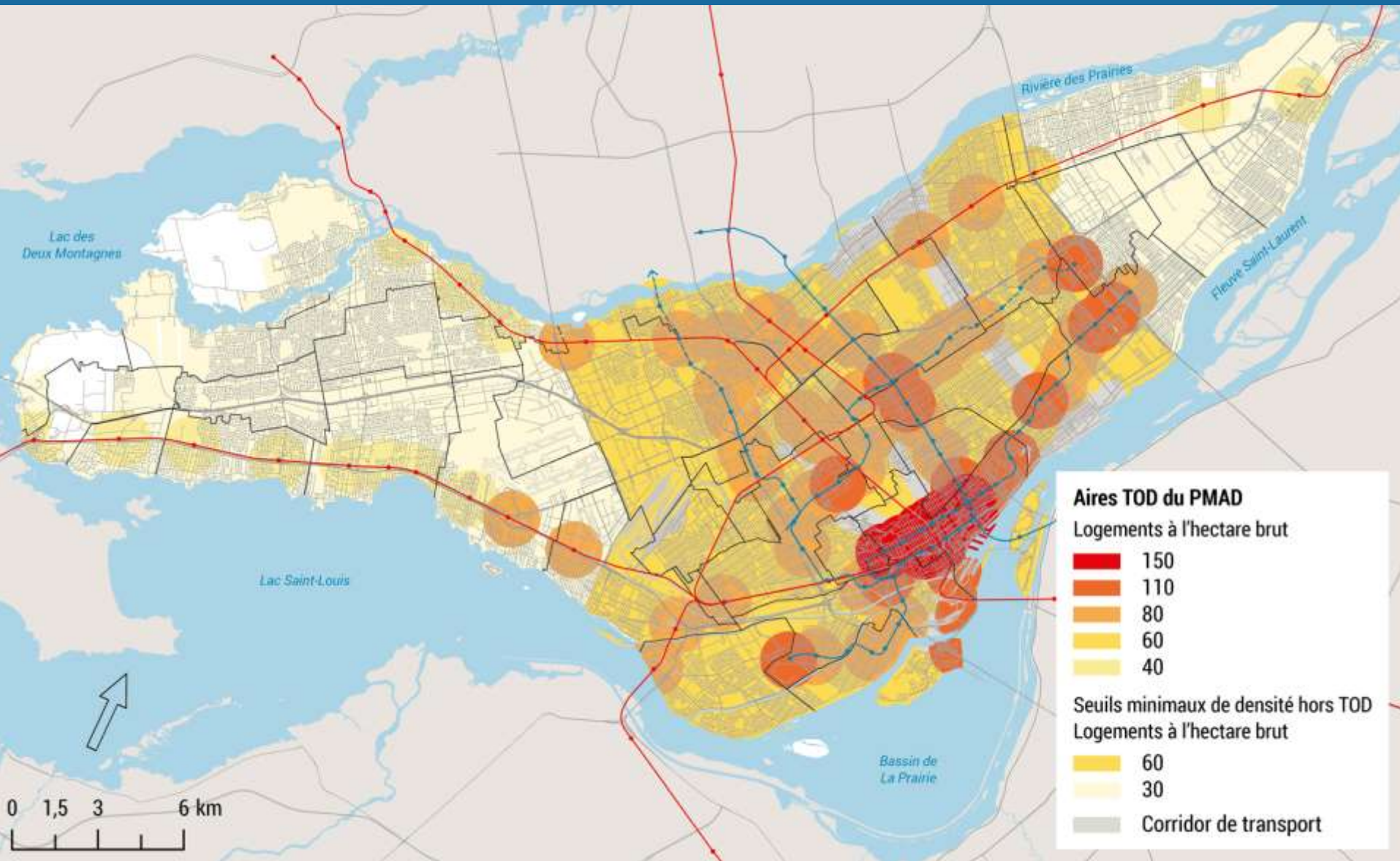


10 logements/ha brut
14 logements/ha net
1 logement
Sup. terrain : 696 m²



8 logements/ha brut
12 logements/ha net
1 logement
Sup. terrain : 858 m²

Le Schéma : les aires TOD du PMAD



Un maillage serré du transport collectif au centre de l'île: le métro et les trains de banlieue

Lignes de Métro

Orange	375 360
Verte	319 554
Bleue	85 436
Jaune	34 205



Lignes de trains de banlieue

Deux-Montagnes	30 400
Vaudreuil – Hudson	15 800
Saint-Jérôme	13 200
Mont Saint-Hilaire	9 600
Mascouche	6 400
Candiac	4 700

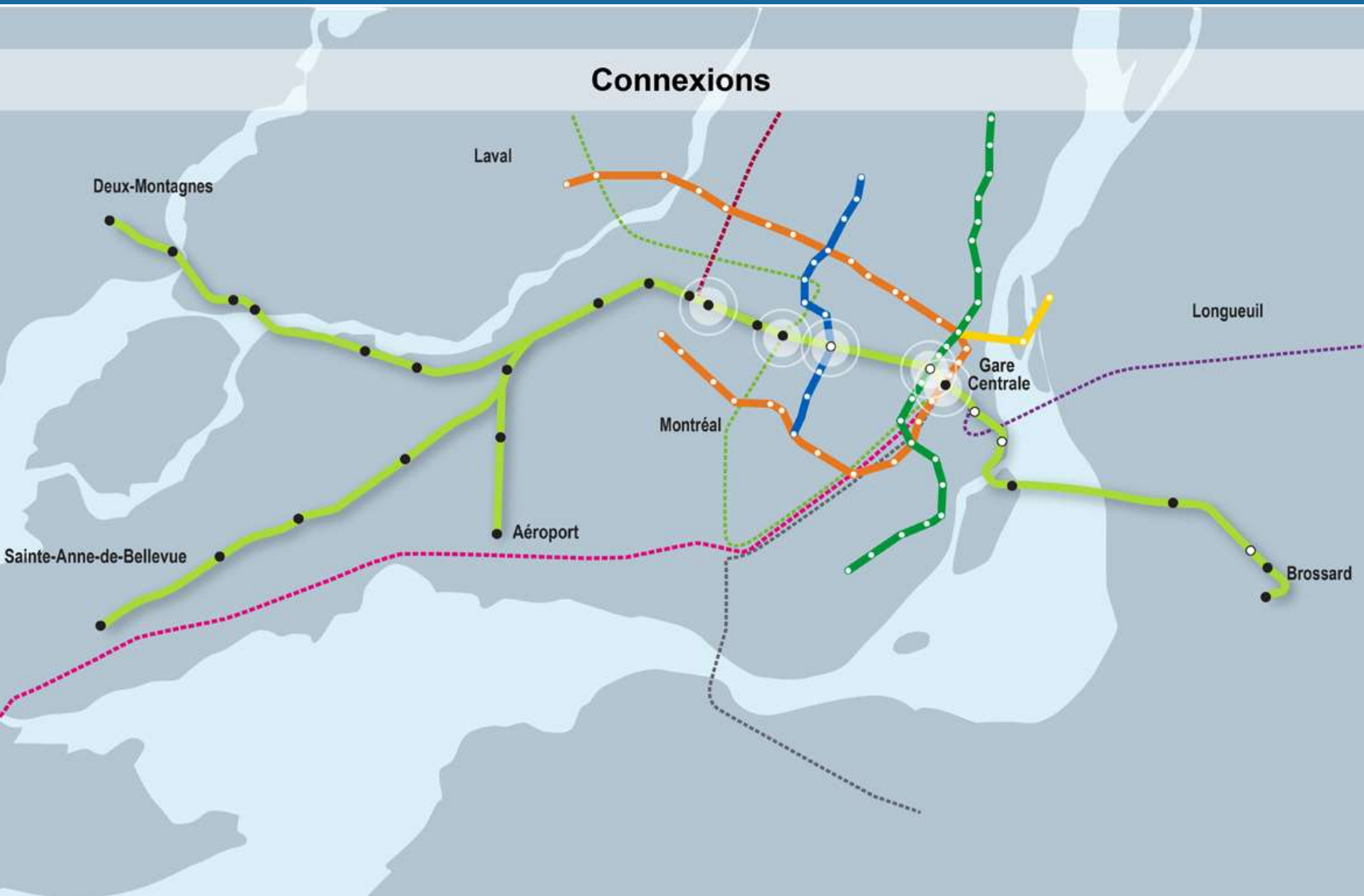
Un maillage serré du transport collectif au centre de l'île: le réseau d'autobus 10 minutes maximum



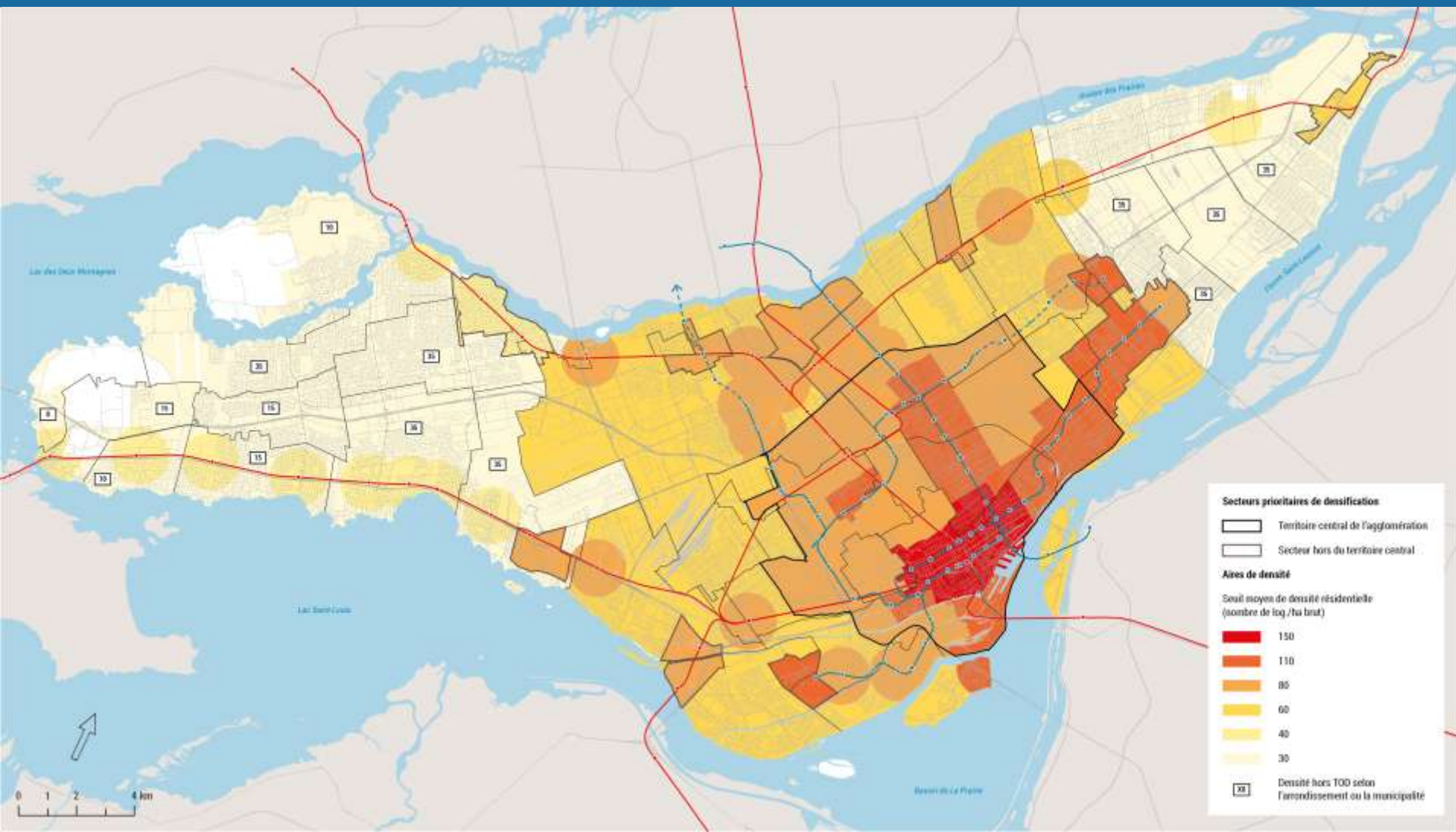
Circuit d'autobus

121 - Sauvé/Côte-Vertu	32 533
141 - Jean-Talon-Est	29 637
139 - Pie-IX	28 911
51 - Édouard-Montpetit	28 182
165 - Côte-des-Neiges	26 141
67 - Saint-Michel	24 606
69 - Gouin	21 868
24 - Sherbrooke	20 917
18 - Beaubien	20 622
161 - Van Horne	19 330
80 - Avenue du Parc	17 130
33 - Langelier	16 899
105 - Sherbrooke	16 293
171 - Henri-Bourassa	13 519
45 - Papineau	13 248
55 - Saint-Laurent	13 202
32 - Lacordaire	13 044
193 - Jarry	12 712
49 - Maurice-Duplessis	12 563
470 - Express Pierrefonds	12 377
197 - Rosemont	11 675
48 - Perras	11 137
435 - Express Du Parc/CDN	10 962
136 - Viau	10 603
90 - Saint-Jacques	10 320
97 - Mont-Royal	10 140

Le projet du RÉM de la CDPQ-Infra



La modulation de la densité résidentielle au schéma



La modulation de la densité résidentielle au schéma

150



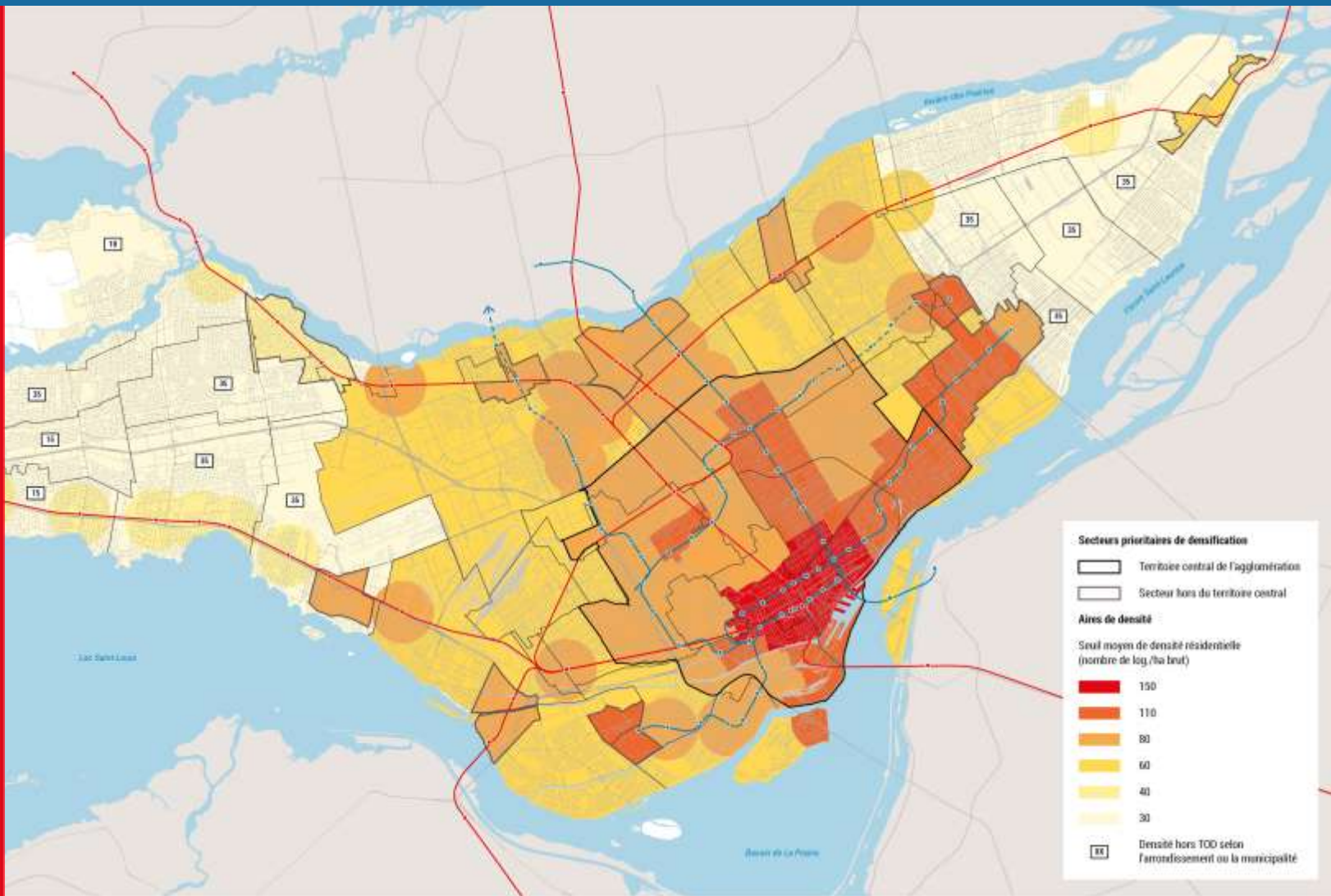
150 logements/ha brut
232 logements/ha net
49 logements
Sup. terrain : 2117 m²
Sup. bâtiment : 5745 m²
COB net : 2,7



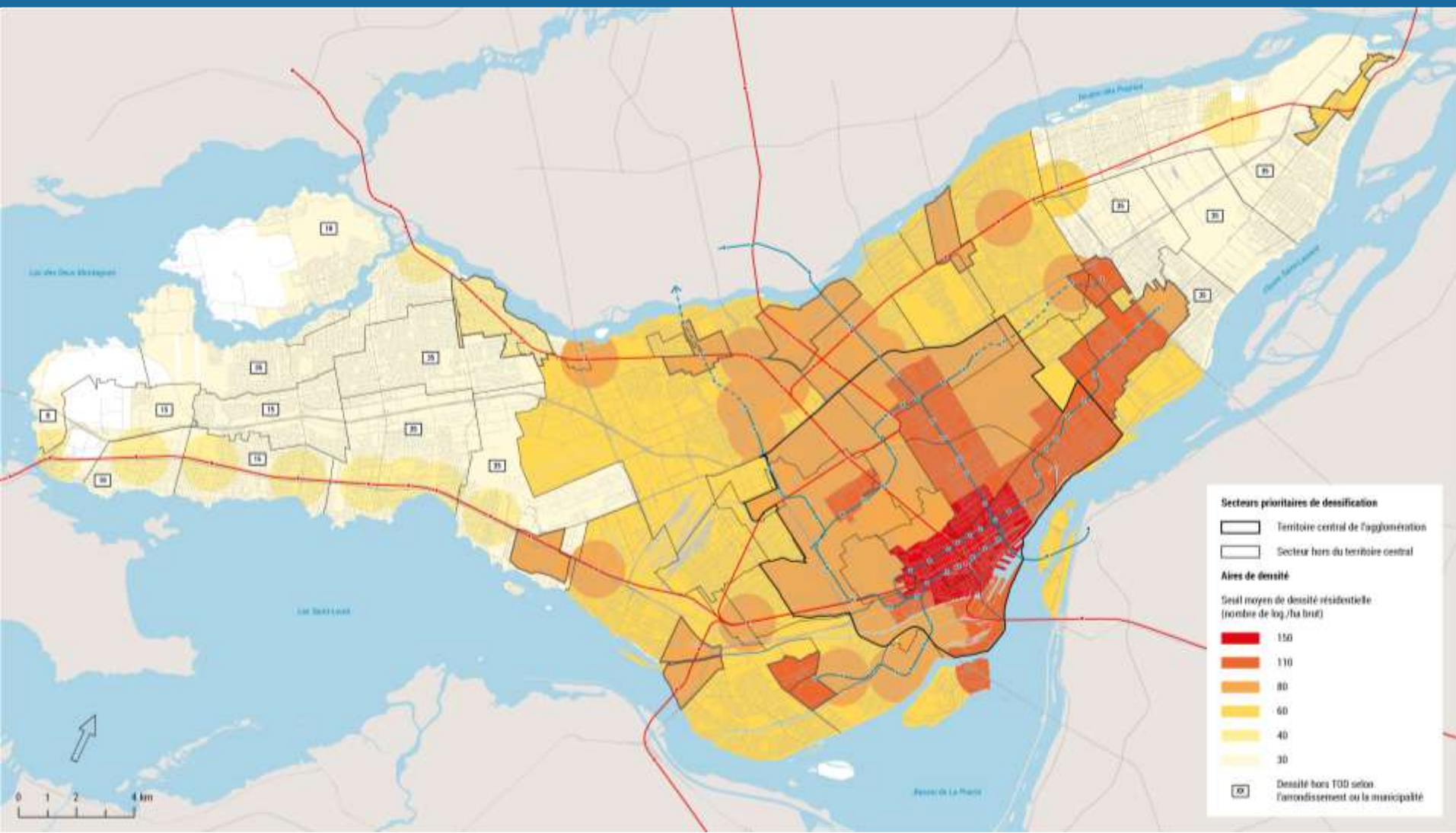
150 logements/ha brut
217 logements/ha net
6 logements
Sup. terrain : 279 m²
Sup. bâtiment : 988 m²
COB net : 3,1



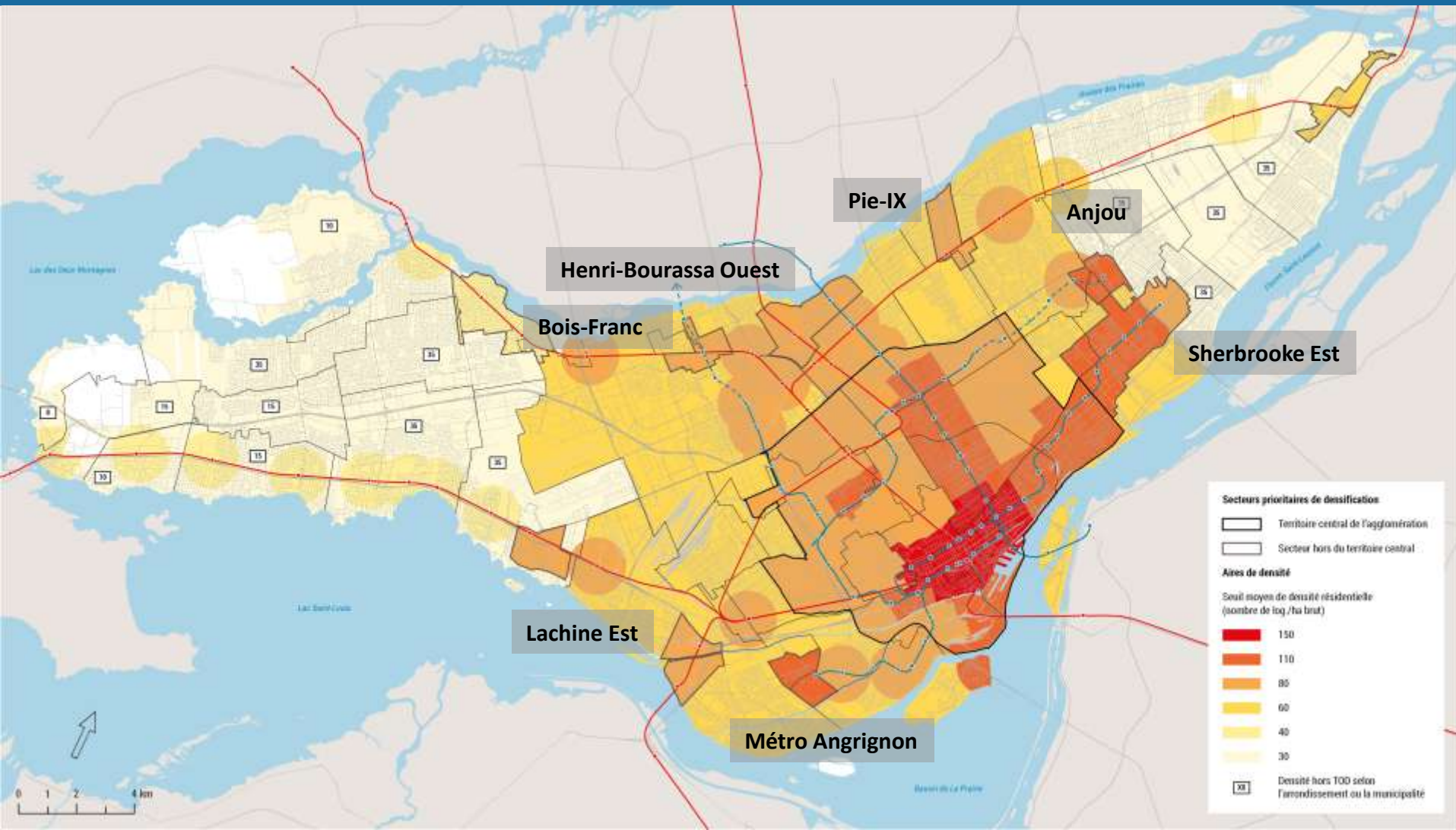
150 logements/ha brut
238 logements/ha net
37 logements
Sup. terrain : 1315 m²



La modulation de la densité résidentielle au schéma



La modulation de la densité résidentielle au schéma



La modulation de la densité résidentielle au schéma

110



110 logements/ha brut
161 logements/ha net
4 logements
Sup. terrain : 250 m²
Sup. bâtiment : 422 m²
COS net : 1,68



110 logements/ha brut
172 logements/ha net
38 logements
Sup. terrain : 2793 m²
Sup. bâtiment : 4736 m²
COS net : 2,16



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

80



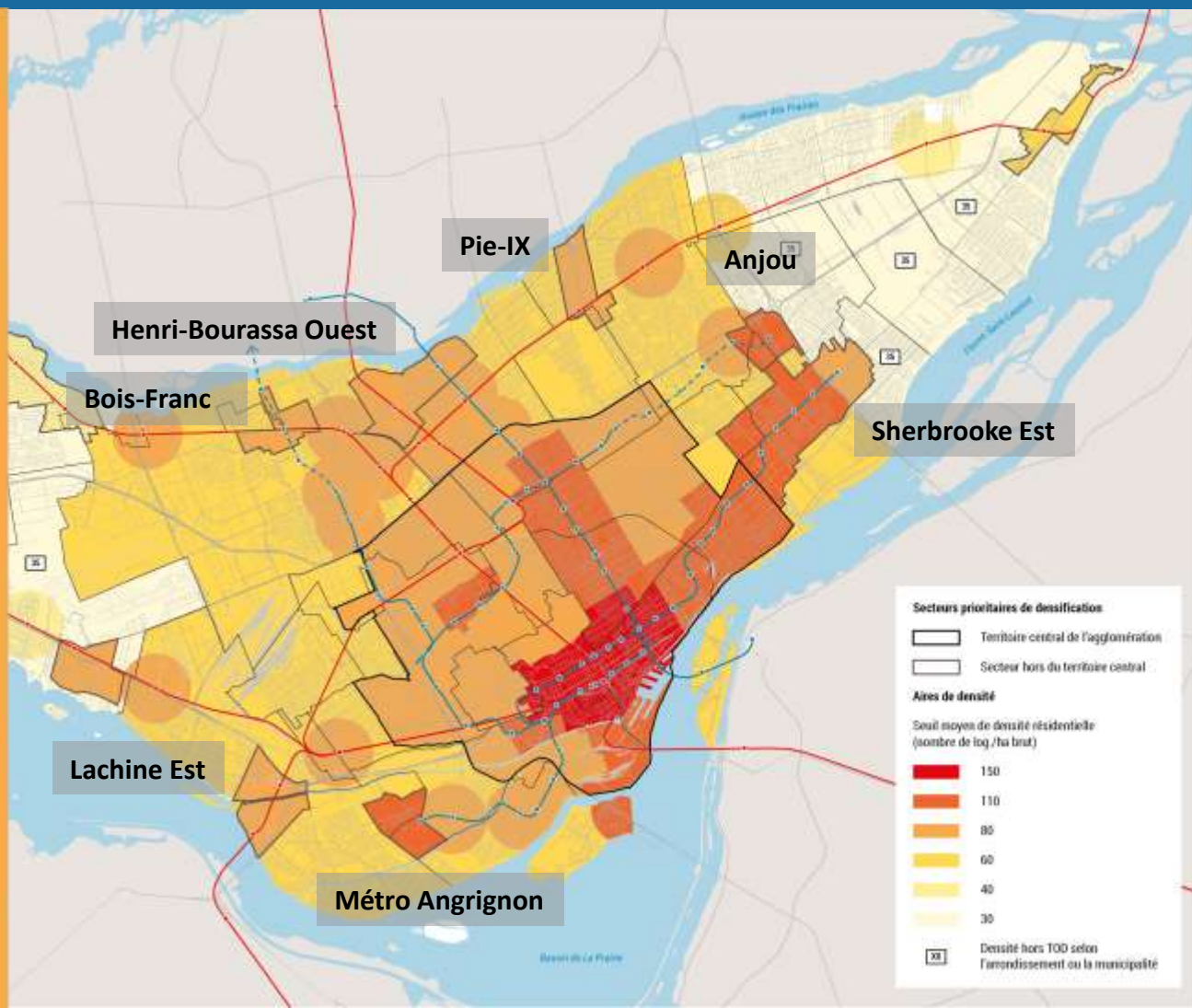
80 logements/ha brut
115 logements/ha net
2 logements
Sup. terrain : 175 m²
Sup. bâtiment : 209 m²
COS net : 1,2



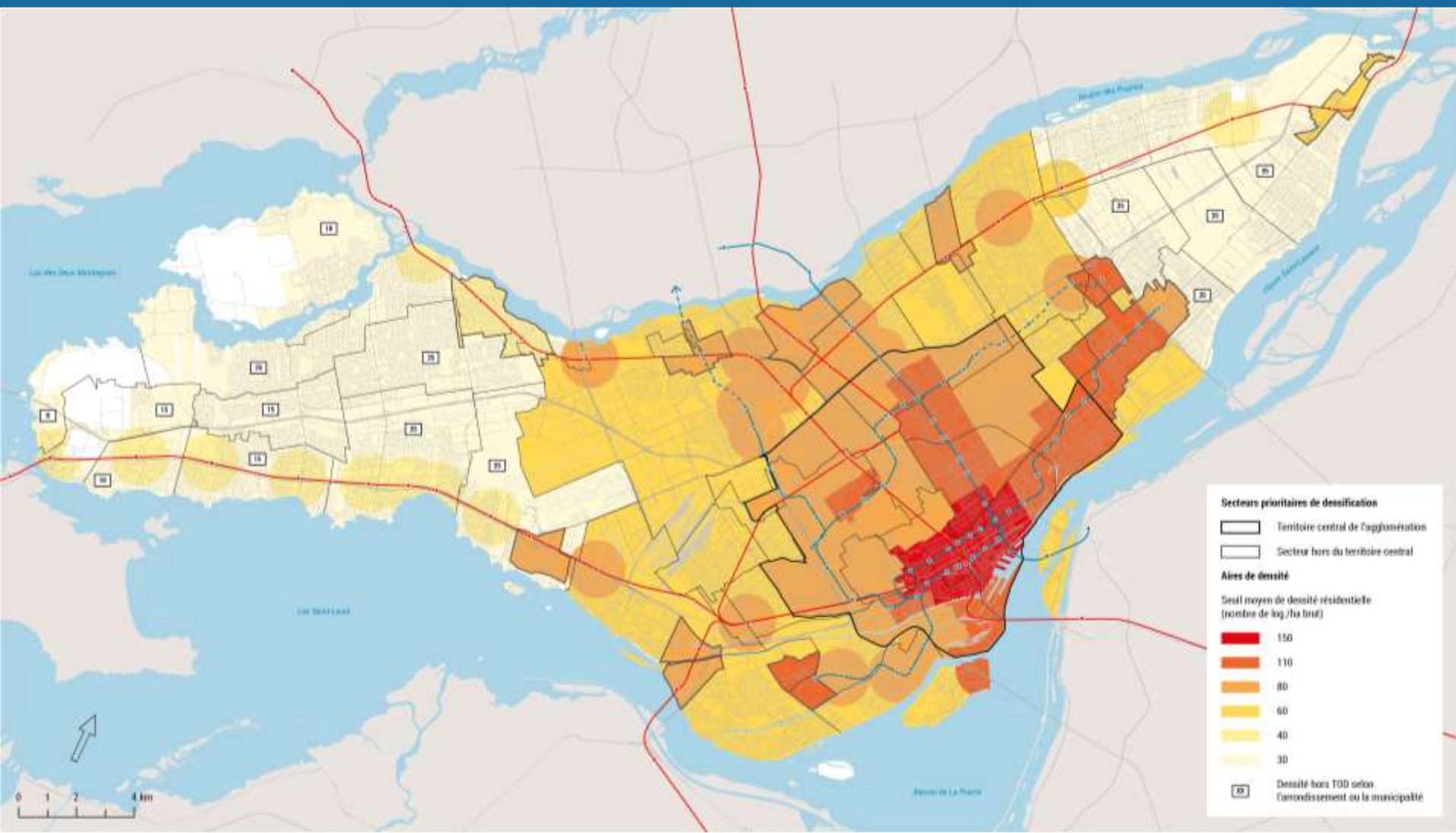
80 logements/ha brut
123 logements/ha net
7 logements
Sup. terrain : 569 m²
Sup. bâtiment : 693 m²
COS net : 1,2



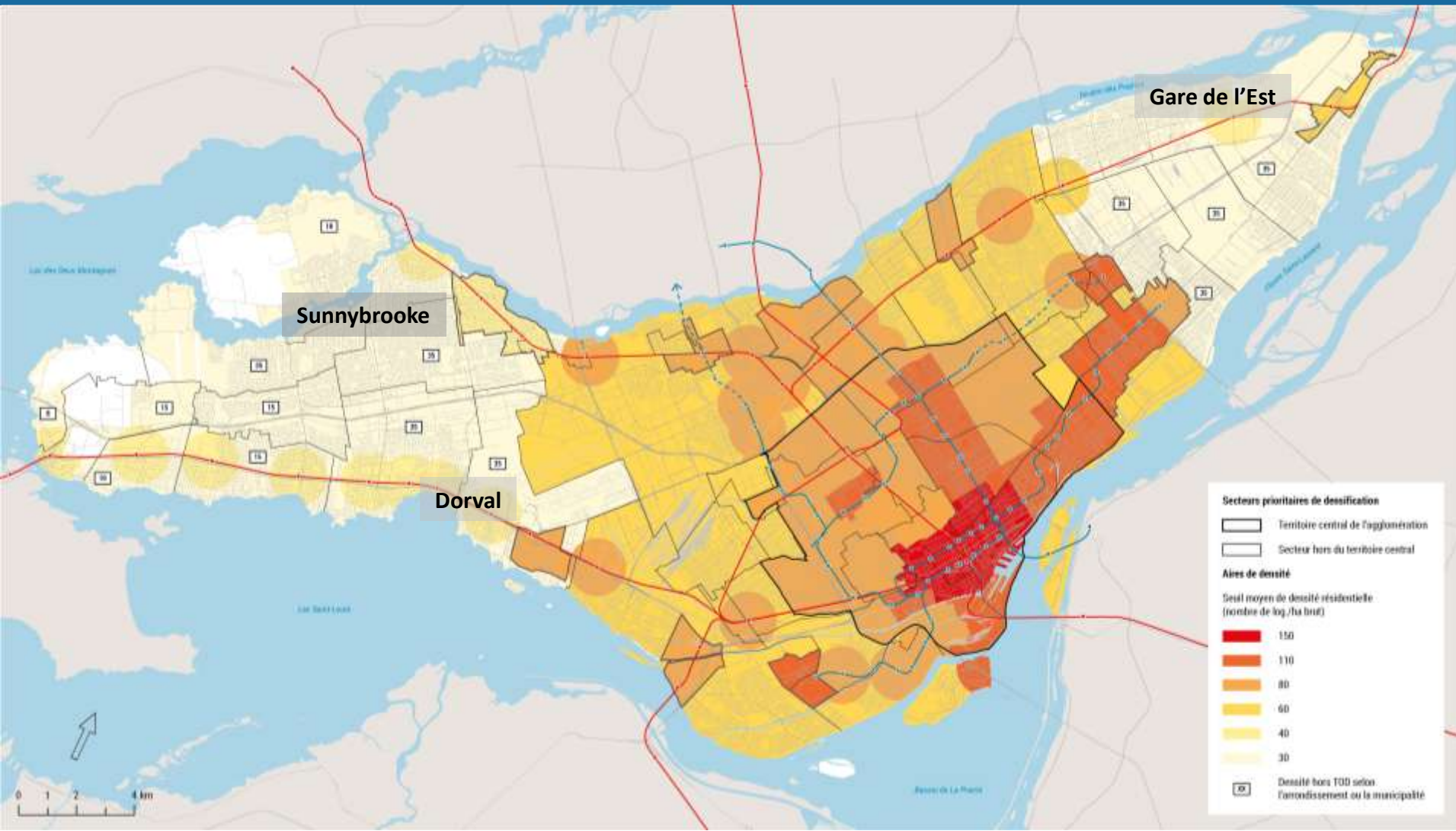
80 logements/ha brut
114 logements/ha net
3 logements
Sup. terrain : 245 m²
Sup. bâtiment : 361 m²
COS net : 1,37



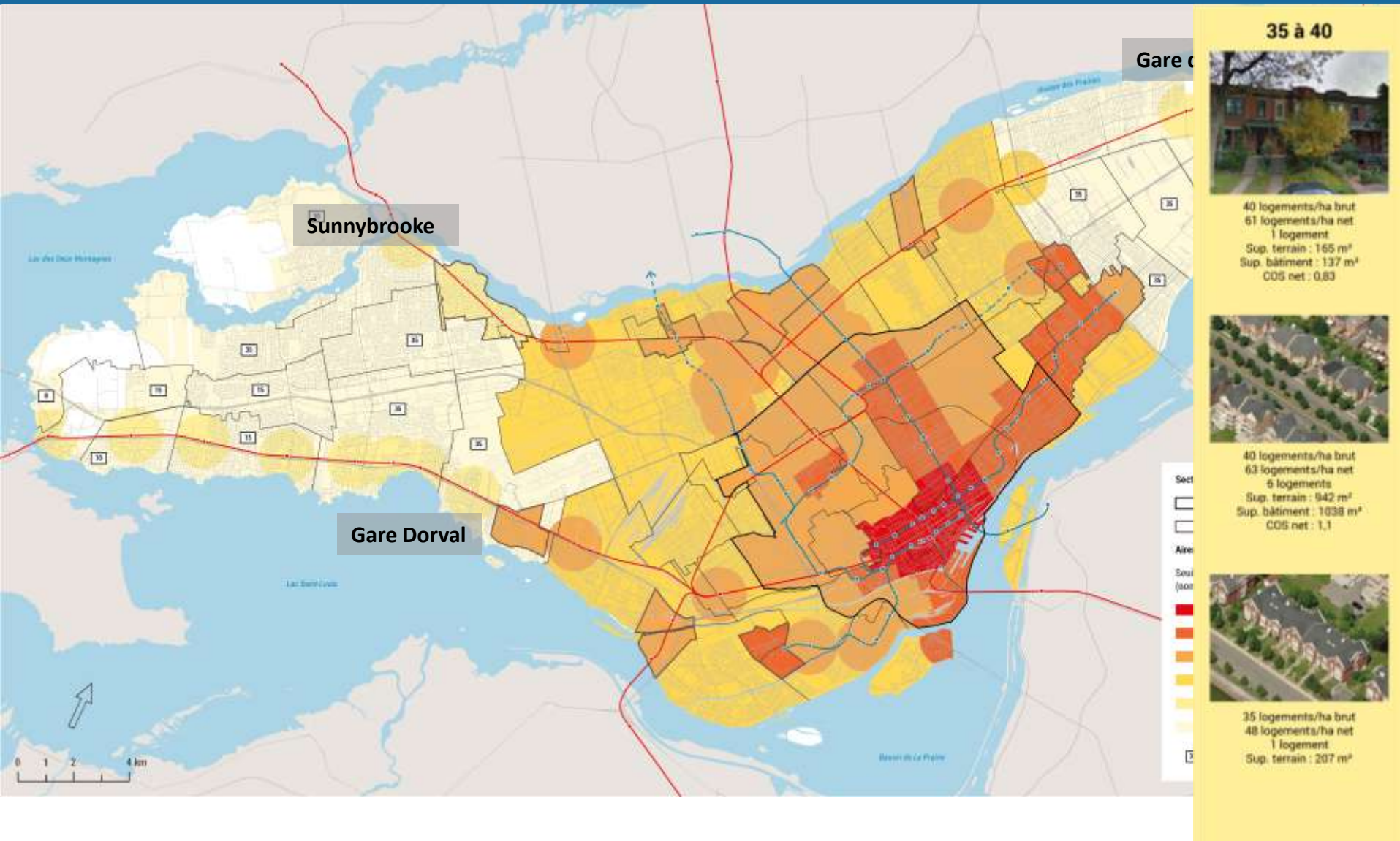
La modulation de la densité résidentielle au schéma



La modulation de la densité résidentielle au schéma



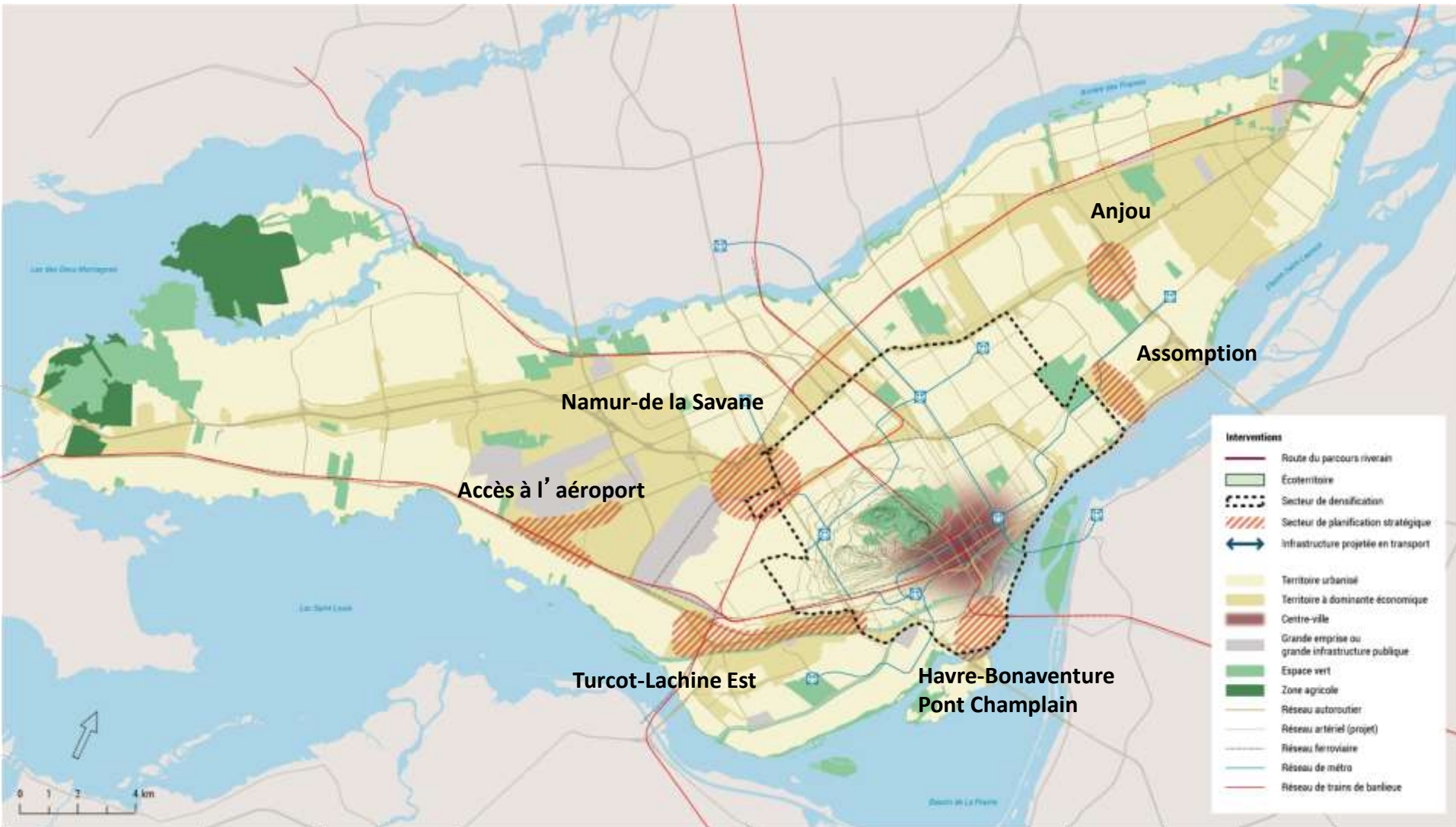
La modulation de la densité résidentielle au schéma



Le concept d'organisation spatiale du Schéma



Le concept d'organisation spatiale du Schéma



L'aménagement axé sur le transport collectif

32

LA PLANIFICATION DES SECTEURS DE DENSIFICATION

Afin de lier davantage l'aménagement du territoire et le réseau de transport collectif, une démarche de planification sera effectuée pour un emplacement compris dans un des secteurs prioritaires de densification ou dans une des aires TOD, tels qu'ils sont indiqués à la carte 32 – Modulation de la densité résidentielle. L'exercice de planification s'appuiera sur tous les éléments suivants, selon le contexte particulier du secteur:

- « • Les interfaces des points d'accès au transport en commun
- La densité des usages adaptée au milieu
- La mixité des fonctions
- Le soutien d'une mixité sociale
- Le réseau de rues et l'accessibilité
- La gestion de l'offre en stationnement
- Le design urbain, la sécurité, la qualité des aménagements et l'identité du lieu
- L'implantation du bâti et architecture diversifiée
- L'aménagement durable et l'environnement²⁵. »

Ces exercices de planification doivent se traduire à l'intérieur d'un plan d'urbanisme, d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) ou de tout autre document.



Maisons unifamiliales



Bâtiment résidentiel au cœur du quartier
Le Triangle

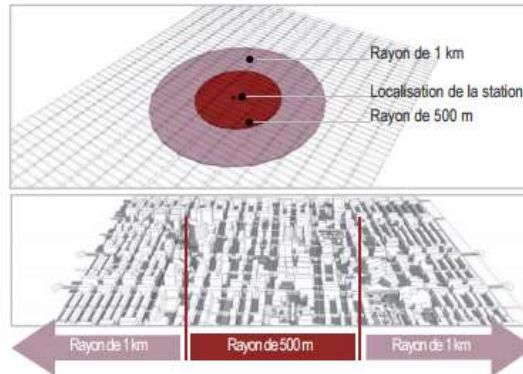
L'aménagement axé sur les transports actif et collectif

2.2. PRINCIPALES COMPOSANTES D'UN TOD



Des densités soutenant le transport en commun

- Encourager l'implantation de densités plus fortes près de la station de transport en commun
- Diminuer la densité graduellement dès l'éloignement de la station



Une mixité des usages soutenant la vitalité de l'aire TOD

- Favoriser une mixité des usages plus intense près de la station : institutions, commerces, services, résidences, etc.
- Favoriser la mixité verticale des usages compatibles et viables afin de maintenir en tout temps une animation et une fréquentation des lieux

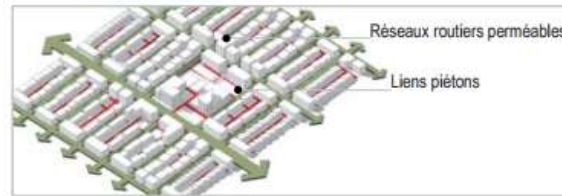
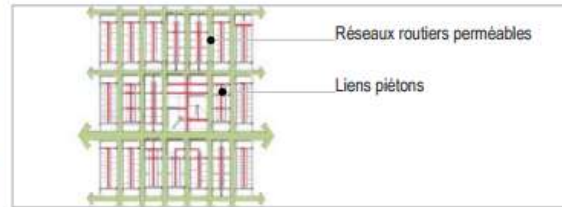


L'aménagement axé sur les transports actif et collectif



Une trame urbaine perméable soutenant des déplacements actifs

- Favoriser une trame et un réseau actif continu, efficace et agréable.
- Accorder une priorité aux déplacements actifs (piétons, cyclistes, etc.) autour de la station et à partir des secteurs résidentiels limitrophes.



Des espaces publics de qualité

- La qualité des espaces publics (rues, liens piétons, parcs, places, etc.) reflète la priorité accordée aux déplacements actifs et au rôle-clé que jouent ces espaces dans la Ville.
- L'aménagement de ces espaces allie efficacité, esthétique et sécurité (liens viables, design de qualité, architecture de paysage soignée, etc.)



L'aménagement axé sur les transports actif et collectif



Une offre de transport en commun efficace et de qualité

- Assurer un transport en commun fiable et ponctuel.
- Augmenter la fréquence du transport en commun même en dehors des heures de pointe.
- Faciliter l'accessibilité au transport collectif.
- Offrir un confort et une qualité de conception supérieurs des équipements (voiture de métro, autobus, wagon, etc.) de méthodes différents modes de transport (confort des sièges, climatisation, etc.).



L'aménagement axé les transports actif et collectif

- Quelques grandes caractéristiques urbaines du territoire de l'agglomération de Montréal
- Quelques orientations en matière d'aménagement axé sur les transports actif et collectif
- **Quelques projets majeurs**

Le centre-ville



Stratégie centre-ville
SOUTENIR L'ÉLAN

Document de consultation 2014

PROGRAMME
PARTICULIER
D'URBANISME
**DU QUARTIER
DES GARES**

Programme particulier d'urbanisme du quartier des gares parisiennes



Les projets immobiliers au centre-ville

L'icône



Tour des Canadiens



L'Avenue



Tour DeLoitte



Griffintown



Promenade Smith



La reconversion d'une aire industrielle



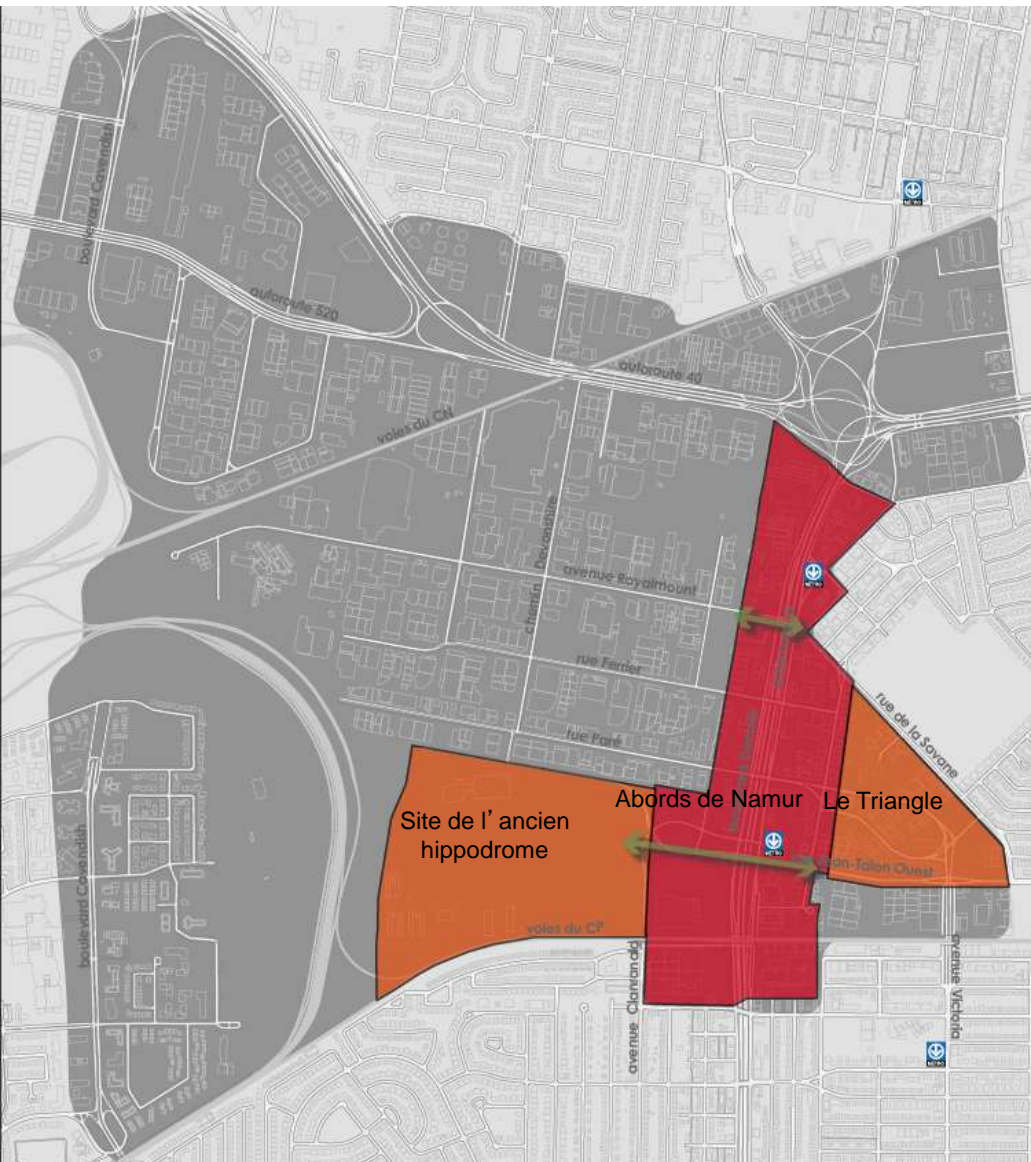
Le site Outremont et ses abords



Le site Outremont et ses abords



Le secteur Namur–de la Savane



Le secteur Namur-de la Savane



Le Triangle



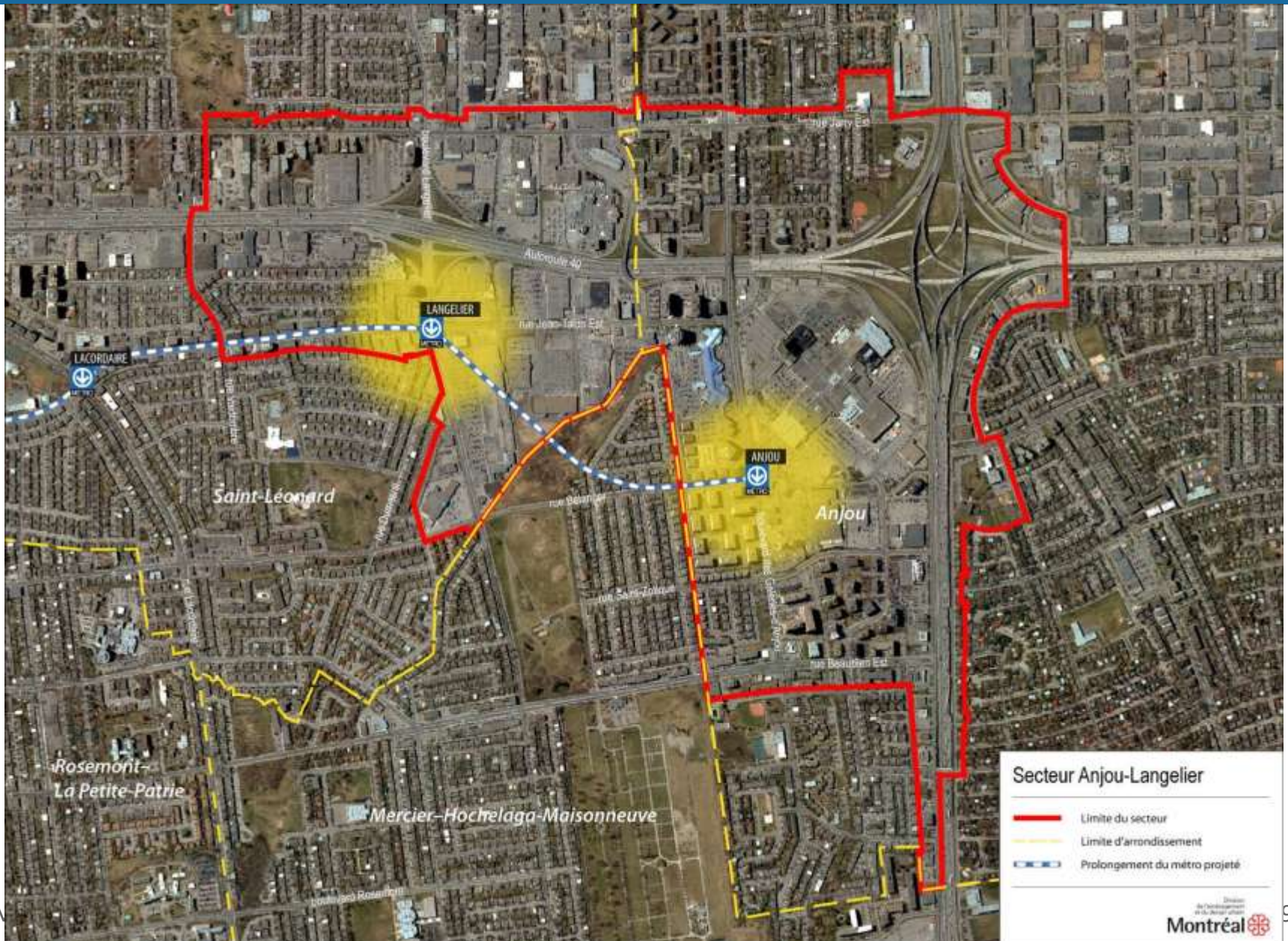
Le Triangle



Le secteur Anjou - Langelier



Le secteur Anjou-Langelier



Les secteurs de planification stratégique et les projets urbains

