

LE POTENTIEL DU TOD DANS LE SECTEUR L'ACADIE-CHABANEL

FANNIE JOUBERT, LES CONSEILLERS ADEC INC.
PAUL LEWIS, UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL

RAPPORT PRÉPARÉ POUR CONVERCITÉ



CETTE ÉTUDE A ÉTÉ RENDUE POSSIBLE GRÂCE À LA CONTRIBUTION FINANCIÈRE DE :
LES PROPRIÉTAIRES FONCIERS DU SECTEUR ET



Canada Economic
Development

Montréal 

 Ahuntsic-Cartierville
Montréal 

13 AOÛT 2004



Les Conseillers ADEC inc.
3640, rue McCarthy
Ville de Saint-Laurent, QC H4K 2A6
Téléphone : (514) 332-7606
Télécopieur : (514) 331-4692
Adresse électronique : conseillers.adec@videotron.ca

Institut d'urbanisme, Université de Montréal
2940 ch. de la Côte-Sainte-Catherine
Montréal QC H3T 1B9
Téléphone : (514) 343-6391
Télécopieur : (514) 343-2338
Adresse électronique : paul.lewis@umontreal.ca

TABLE DES MATIÈRES	PAGE
LE CONTEXTE DE L'ÉTUDE.....	1
PARTIE I – LE TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT	2
1. L'AMÉNAGEMENT PENSÉ EN FONCTION DES TRANSPORTS COLLECTIFS	3
1.1. LES CARACTÉRISTIQUES D'UN TOD	4
1.2. LES FACTEURS DE SUCCÈS.....	5
2. L'IMPACT DU TOD	7
2.1. LES IMPACTS À L'ÉCHELLE RÉGIONALE	7
2.2. LES IMPACTS SUR LES QUARTIERS	8
2.3. QUELQUES ÉTUDES DE CAS.....	10
2.4. SYNTHÈSE	16
PARTIE II – L'ACADIE-CHABANEL	17
3. L'ACADIE-CHABANEL : PRÉSENTATION DU SECTEUR.....	18
3.1. LE SECTEUR L'ACADIE-CHABANEL	18
3.2. LE TRANSPORT ET LA MOBILITÉ	20
4. L'ACADIE-CHABANEL : UN QUARTIER TOD ?	22
4.1. LE POTENTIEL DE LA GARE AU PLAN DE LA MOBILITÉ ET DU TRANSPORT	22
4.2. LA GARE COMME MOTEUR DE DÉVELOPPEMENT	25
4.3. L'AMÉNAGEMENT D'UN TRAMWAY DANS L'AXE DE L'AVENUE DU PARC.....	29
5. LES CONDITIONS À LA MISE EN PLACE D'UN QUARTIER TOD	31
RÉFÉRENCES.....	34

LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES	PAGE
TABLEAU 1.1 FACTEURS DÉTERMINANTS POUR LE SUCCÈS DES TOD.....	6
FIGURE 3.1 AFFECTATIONS DU SOL DANS LE SECTEUR L'ACADIE-CHABANEL	18
FIGURE 3.2 RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF DANS LES ENVIRONS DU SECTEUR L'ACADIE-CHABANEL...	21
TABLEAU 4.1 TEMPS DE DÉPLACEMENTS (EN MINUTES)	24
FIGURE 4.1 CODES POSTAUX DES EMPLOYÉS DE L'INNOPÔLE	27
FIGURE 4.2 LE TRACÉ PROPOSÉ DE TRAMWAY DANS LE SECTEUR L'ACADIE-CHABANEL	29

LE CONTEXTE DE L'ÉTUDE

Le secteur L'Acadie-Chabanel, qui comprend notamment la Cité de la mode, le Marché Central et le Parc industriel L'Acadie, est en restructuration depuis plusieurs années. Des améliorations et investissements massifs, publics et privés, ont été réalisés, principalement pour aménager un power centre au Marché Central, ainsi que pour améliorer le réseau routier (le réaménagement du rond-point L'Acadie et l'aménagement du viaduc Chabanel). Cependant, la situation de la Cité de la mode est particulièrement difficile et, conséquemment, se cherche une nouvelle vocation.

Dans la foulée des études réalisées au cours des dernières années, a émergé un projet d'implantation d'une gare de train de banlieue sur la ligne Montréal/Blainville, près du viaduc Chabanel, permettant ainsi l'aménagement d'un quartier de type transit-oriented development (TOD). Certains estiment que la gare pourrait avoir un impact majeur sur le redéveloppement du secteur en attirant des investissements privés ; cette question mérite examen. La présente étude vise principalement à déterminer :

L'impact et le potentiel d'une vision TOD pour le secteur ;

Les conditions pour qu'un développement de type TOD soit réalisé et génère les résultats attendus.

Il ne s'agit donc pas ici d'une analyse comparative de l'impact de différents projets d'investissements dans les transports collectifs ou dans la relance du secteur L'Acadie-Chabanel. Il s'agit plutôt d'examiner l'intérêt d'une approche TOD pour relancer le secteur. Dans les délais très courts impartis pour cette étude, l'analyse et les conclusions se basent sur une revue de la littérature, ainsi que sur les caractéristiques spécifiques du quartier. Les études réalisées par d'autres consultants et identifiant les problématiques et des pistes de solutions seront considérées, sans toutefois faire l'objet d'une analyse critique.

Le document est structuré en deux parties. La première partie s'attache à définir le concept du TOD, les conditions nécessaires à la mise en place de quartiers TOD, ainsi que les impacts des TOD à l'échelle régionale et locale. La deuxième partie se concentre sur le secteur L'Acadie-Chabanel, en procédant à une description de ses caractéristiques générales et ses caractéristiques compatibles au concept de TOD, avant d'identifier des pistes d'action et des conditions de réalisation.

PARTIE I – LE TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT

1. L'AMÉNAGEMENT PENSÉ EN FONCTION DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Le transit-oriented development (TOD) consiste à aménager l'espace en fonction des transports collectifs. L'objectif du TOD consiste à optimiser les investissements consentis pour les grandes infrastructures de transport collectif, en augmentant les densités (habitations, emplois, activités, etc.) le long des infrastructures de transport et, plus particulièrement, à proximité des stations (Porter, 1997 ; Lewis, Barcelo et Larrivée, 2002). Comme l'expliquent Boarnet et Crane (1997), « In the broadest sense, TOD is the idea that land near rail transit stations should be developed or redeveloped in ways that encourage the best use of the transit system and that leverage the public investment in rail transit. »

L'intérêt du TOD semble indéniable : une densité plus élevée permet d'accroître la clientèle du transport en commun, comme le montrent clairement les données des enquêtes O-D réalisées dans la région de Montréal. De l'avis de ses promoteurs, les bénéfices du TOD pour la collectivité peuvent être très grands. Non seulement le TOD permettrait-il d'accroître la part de marché du transport collectif, mais il contribuerait également à améliorer la mobilité, notamment pour les groupes défavorisés, et à réduire l'impact des déplacements sur l'environnement (Cervero, 1994). L'augmentation de la clientèle n'est toutefois pas toujours très grande, dans la mesure où d'autres facteurs jouent sur la part de marché du transport collectif. Reste que le TOD présente au moins l'avantage de constituer des collectivités plus conviviales, qui offrent davantage de choix, notamment au plan de la mobilité ; ne serait-ce que pour cette raison, le TOD mérite d'être favorisé.

Malgré les avantages que présente le TOD, l'aménagement actuel est loin de se faire en fonction des réseaux de transport collectif (Boarnet et Compin, 1999 ; Lewis, Barcelo et Larrivée, 2002). C'est que toute l'organisation urbaine doit être modifiée, pour que le TOD soit possible : « To create the compact, mixed-use commercial centers called for by TOD, major land-use restructuring on a regional scale is needed. » En effet, la structure urbaine est déjà en place, ce qui suppose des patterns complexes de déplacements. L'enjeu, du point de vue des transports en commun, est important : « This diverse and dispersed commercial structure creates complex trip patterns. For transit to compete with the car for the nonwork trip requires that many TOD centers be linked by transit. Further, transit service levels and quality must be enhanced for the majority of citizens, and not just the small proportion of the regional population that will live within walking distance of TOD stations. Ultimately, the issue is political and financial: transportation's share of public spending¹. » À l'échelle régionale, il s'agit donc, avec le TOD, de mettre en place un véritable réseau de transport collectif métropolitain, qui permette de lier les différents pôles d'activités, parce qu'il ne sera possible

¹ Voir www.globaltelematics.com/tod99trb.htm.

d'accroître la clientèle du transport en commun que si les activités sont situées à distance de marche des stations.

Le concept de TOD est né il y a peu aux USA², bien qu'il se pratique depuis longtemps. Les exemples de quartiers TOD sont nombreux en Amérique du Nord et, surtout, en Europe, où l'aménagement est souvent pensé en fonction des transports collectifs. Comparativement, les quartiers TOD sont rares au Québec. L'exemple le plus probant est sans doute le Village de la gare, qui est en voie d'aménagement à Mont-Saint-Hilaire³. Il faut dire que les incitatifs pour l'aménagement de quartiers TOD sont encore rares. Il serait sans doute possible de mettre en place des outils favorables au TOD, mais se pose alors la question de l'impact des TOD et surtout ses bénéfices quantifiables, sur laquelle nous reviendrons.

1.1. LES CARACTÉRISTIQUES D'UN TOD

À quoi reconnaît-on un quartier TOD ? Selon Boarnet et Crane (2001, p. 114) « TODs are pedestrian-friendly, mixed-used developments focused around rail transit stations. They are typically built at higher densities than most suburban development and emphasize public spaces and aesthetically pleasing streetscapes that encourage foot traffic. »

Les quartiers TOD doivent être directement accessibles en transport collectif; préférablement du transport sur rail (métro, train, tramway), à cause de la permanence du lien et de la capacité élevée qui le caractérise. Il est également possible de les aménager sur des lignes d'autobus express, de type bus rapid transit, comme le Métrobus de Québec ou le Transitway d'Ottawa. Il faut toutefois considérer l'importance de la symbolique et de l'attrait du transport sur rail, qui, comparativement à l'autobus, offre un potentiel plus intéressant, tant en termes de qualité du mobilier urbain que d'achalandage. La qualité (le confort, notamment) et la rapidité du système de transport collectif est donc un facteur attractif.

Les quartiers TOD sont également caractérisés par la densité et la mixité :

La densité : plusieurs auteurs estiment qu'elle doit être assez élevée, proche de ce que l'on retrouve par exemple dans les quartiers centraux montréalais, pour qu'il soit véritablement possible d'accroître l'achalandage du transport collectif ; cependant, la densité proposée par les promoteurs du TOD est souvent assez faible (Cervero, 1994).

La mixité des activités est également essentielle, encore qu'elle apparaît assez difficile à définir. Certains auteurs estiment que le résidentiel ne devrait pas représenter plus de 50 %, mais il n'y a pas nécessairement consensus sur cette question.

² Selon Boarnet et Crane (2001), le concept serait apparu à la fin des années 1980. Voir Kelbaugh (1989) et Calthorpe (1993).

³ Voir <http://www.ville.mont-saint-hilaire.qc.ca/Divers/D%E9pliant%20Saint-Hilaire-pdf.pdf>.

Typiquement, la zone d'influence d'une station de transport collectif, et donc l'étendue du territoire TOD, est d'environ 500 mètres de rayon et peut s'étendre à 1 kilomètre, en particulier lorsque les espaces de marche sont agréables. À Vancouver, par exemple, la zone de captage des piétons autour des stations de Skytrain est estimée à 1 km (BC Transit, 1998).

Comme l'explique Calthorpe (1993), « A transit-oriented development (TOD) is a mixed-use community, typically within a quarter-mile radius of a rail station and its adjacent commercial neighbors. The design, configuration, and mix of buildings and activities emphasize pedestrian-oriented environments and encourage use of public transportation, while accepting the presence of automobiles. » En ce sens, une caractéristique essentielle des quartiers TOD est la convivialité (Cervero, 1996 ; Loukaitou-Sideris et Banerjee, 1996 ; Porter, 1997 ; Frank et autres, 1999).

Les exemples de TOD sont assez nombreux, mais dans la plupart des cas, ils ne répondent qu'en partie aux critères du TOD. Il est ainsi possible d'identifier deux grands types de quartiers TOD : les pôles d'activités (bureaux notamment) et ceux qui ne sont pour l'essentiel que résidentiels. Les uns et les autres peuvent être pensés en fonction du transport en commun, même s'ils n'offrent pas toutes les caractéristiques proposées par les promoteurs du TOD ; mais ce faisant, les impacts pourraient être plus faibles, notamment en termes de part modale du transport collectif.

1.2. LES FACTEURS DE SUCCÈS

Il existe deux façons de comprendre le succès des TOD :

Par le transfert modal suscité vers les transports collectifs.

Par les impacts sur le territoire.

Niles et Nelson (1999) ont établi une liste de facteurs de succès qui peuvent jouer sur le succès local ou régional des TOD (voir le tableau 1.1). Pour ces auteurs, le succès des TOD se mesure en regard des impacts sur les choix de transport, cependant on peut avancer qu'une amélioration de la mobilité et de l'accès a des bonnes chances de se répercuter positivement sur le développement du territoire. Ainsi, ces deux mesures de succès des TOD ne sont généralement pas totalement indépendantes.

Tableau 1.1
Facteurs déterminants pour le succès des TOD

	Facteurs de succès à l'échelle locale	Facteurs de succès à l'échelle régionale
Nombre de TOD		X
Qualité du mode de transport collectif		X
Technologie du transport collectif		X
Réseau routier	X	X
Stationnement	X	X
Densité d'emplois et de résidents	X	X
Mix commercial	X	X
Localisation des aires commerciales		X
Structure du marché régional		X
Habitudes des consommateurs		X
Habitudes de transport et chaînes de déplacements		X
Flexibilité des règles de zonage		X
Réaction des résidents	X	X
Préférences selon type de logement, style et étape de vie		X
Choix de localisation	X	X
Politiques gouvernementales		X

Source : Niles et Nelson, 1999.

2. L'IMPACT DU TOD

L'intérêt porté aux réseaux ferrés (métro, train, tramway) tient pour beaucoup aux impacts attendus sur le territoire (Porter, 1997 ; Diaz, 1999), bien que cet impact soit parfois nettement plus faible que ce qui avait été prévu au départ (Loukaitou-Sideris et Banarjee, 1996 ; Boarnet et Compin, 1999 ; Boarnet et Crane, 2001). Les infrastructures de transport collectif sur rail peuvent être de formidables outils de redéveloppement, mais des mesures d'accompagnement s'imposent, notamment l'intervention publique, laquelle est souvent nécessaire pour que les impacts puissent être visibles (Léveillé et Pouliot, 1997).

La littérature sur les TOD fait généralement état de plusieurs avantages sociaux, environnementaux et économiques⁴. Il faut toutefois différencier les impacts du TOD à l'échelle régionale de son application locale. En effet, comme le mentionnent Niles et Nelson (1999), les bénéfices à l'échelle locale peuvent ne pas se traduire en bénéfices régionaux, en particulier à cause des investissements nécessaires pour lier les divers pôles d'une région. À l'inverse, certains bénéfices régionaux pourraient avoir un caractère marginal à l'échelle locale ou être tout simplement absents. Régionalement, la somme des impacts locaux ainsi que la nouvelle dynamique que les TOD infèrent au développement de l'agglomération seront d'autant plus palpables.

2.1. LES IMPACTS À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

Les bénéfices éventuels d'une approche TOD, à l'échelle régionale, peuvent être les suivants :

Amélioration de l'accessibilité ;

Augmentation de la fréquentation du transport en commun ;

Réduction des véhicules-kilomètres parcourus (VKP), ce qui suppose :

- Augmentation du revenu disponible des ménages (par la réduction des coûts liés aux déplacements) ;
- Diminution de la pollution de l'air et de la consommation d'énergie ;

Conservation des territoires et espaces verts ;

⁴ On notera que la littérature sur ces questions est très abondante, bien que parfois anecdotique (Diaz, s.d.). Pour une liste assez exhaustive, on pourra consulter Smith et Gihring (2003).

Diminution des investissements requis pour les infrastructures.

Par contre, la mesure de ces impacts n'apparaît pas fiable et constante d'un réseau TOD à l'autre. Il est important de relever l'expression de « réseau TOD » car régionalement, l'interconnexion des divers développements par les réseaux de transport collectifs est fondamentale à l'observation d'impacts régionaux.

2.2. LES IMPACTS SUR LES QUARTIERS

Pour un quartier donné, l'application du TOD peut permettre de le valoriser et de lui donner un avantage comparatif, de manière à attirer de nouvelles activités. Les quartiers sont en compétition les uns contre les autres et ce n'est qu'en offrant un ensemble de conditions jugées avantageuses par le marché, ou une certaine niche du marché, qu'ils seront garants de succès. Le transport collectif peut contribuer à donner un avantage comparatif à un quartier et, ce faisant, contribuer à sa vitalité économique (Smith et Gihring, 2003). Plus concrètement, à l'échelle d'un quartier, les avantages attendus d'un TOD seraient les suivants.

L'AUGMENTATION DES VALEURS FONCIÈRES ET OCCUPATION DE L'ESPACE

Les terrains situés près des stations de transport collectif offrent un meilleur accès vers les différents pôles d'activités de la région : les résidents peuvent se rendre plus facilement et rapidement aux lieux d'emplois et de commerce, davantage de consommateurs passent par les sites de commerce et les employeurs bénéficient d'un bassin d'emploi élargi. Ainsi, ces terrains offrent un avantage distinctif d'accessibilité par rapport aux autres localisations. Étant donné que la quantité de terrains à proximité des stations est limitée par le nombre de stations, dans un marché compétitif, les ménages et les entreprises devraient convoiter ces localisations, ce qui fera croître les prix. Ainsi, en théorie, les bénéfices d'accessibilité seront capitalisés dans les valeurs foncières dans les marchés compétitifs (Alonso, 1964 ; Muth, 1969 in Cervero et Duncan, 2001).

L'ACCROISSEMENT DE L'ACCESSIBILITÉ ET DE LA MOBILITÉ

En reliant les noyaux d'activités par un service de transport collectif, les TOD procurent davantage d'options de mobilité (déplacements en transport en commun, à pied et en vélo...). Ainsi, en théorie, du fait qu'ils ont accès à un mode de transport collectif à proximité de leur logement, il est avancé que les résidents qui s'établissent dans les quartiers de type TOD utiliseront davantage les transports collectifs. La proximité de services quotidiens accessibles à pied ou à vélo ainsi que la proximité du transport collectif offrent des possibilités de réduire les déplacements automobiles, tant en termes de quantité qu'en termes de longueur des déplacements.

L'accessibilité accrue au quartier à partir des autres pôles d'activités va dépendre de l'opportunité, pour les usagers du quartier (travailleurs, consommateurs), d'utiliser le nouveau service de transport collectif à partir de leur lieu de résidence. Pour attirer des usagers, cette nouvelle offre de transport doit paraître plus intéressante que ses alternatives.

Notons finalement que dans la mesure où les résidents du quartier, et même les visiteurs ou les usagers, changent leurs habitudes de transport suite à la mise en place du TOD, ils pourront observer une réduction de leurs dépenses en transport. Les dépenses de logement et de transport sont les postes de dépenses des ménages les plus importants. Les TOD peuvent ainsi augmenter le revenu disponible desdits ménages en réduisant le besoin d'avoir un second véhicule et en diminuant les frais d'utilisation de l'automobile.

LA CONVIVIALITÉ ET L'AMÉLIORATION DE L'ENVIRONNEMENT

La convivialité du quartier dépend beaucoup plus des aménagements réalisés autour de la station de transport et dans le quartier que de la disponibilité d'un service de transport collectif de masse. Il s'agit d'un impact difficile à mesurer puisqu'il est très variable d'un cas à l'autre, mais aussi parce qu'il n'est pas quantifiable en tous points. Voici les principales caractéristiques des TOD qui peuvent faire en sorte d'améliorer la convivialité pour les gens fréquentant le quartier :

- Établissement de lieux publics, qui favorisent la vie communautaire.

- Plus de contacts entre les gens.

- Moins de bruit, moins de stress.

- Risques moindres d'accidents ou autres risques (sécurité accrue).

- Commodité des services de proximité offerts.

Les projets TOD peuvent susciter et encourager les investissements privés, ainsi que d'autres investissements publics autour de la station de transport collectif. Ce faisant, l'ensemble du quartier et de ses visiteurs peuvent bénéficier d'un cadre bâti amélioré.

Au plan de l'environnement, si le projet réussi à réduire l'usage de l'automobile dans le quartier, il s'ensuit inévitablement une réduction de la pollution et du bruit. Les aménagements urbains peuvent aussi réduire les effets intrusifs de la circulation automobile sans restreindre l'accès au secteur. Notamment, par la plantation d'arbres ou la mise en place de certaines obstructions visuelles, les automobilistes auront tendance à ralentir. Un design de rues adéquat ainsi qu'une signalisation appropriées aux intersections est aussi de mise de manière à ce que piétons et cyclistes soient respectés et se sentent en sécurité.

2.3. QUELQUES ÉTUDES DE CAS

Les études de l'impact de l'aménagement de quartiers TOD sont nombreuses. Cependant, les analyses sont souvent incomplètes ou anecdotiques (Diaz, 1999) notamment parce que l'imposante collecte des données qui seraient nécessaires pour couvrir toute la dynamique d'aménagement et de transport dans le temps constitue une contrainte importante. Par ailleurs, les résultats observés sont souvent contradictoires, rendant difficile la prévision de l'impact de nouveaux aménagements TOD sur le territoire. Dans les lignes qui suivent, nous présentons une revue d'études de cas sous l'angle de l'impact sur l'immobilier, le commerce de détail, les valeurs foncières résidentielles et commerciales. Nous faisons ressortir par la suite quelques constats des effets qu'ont pu avoir le métro et les lignes de train de banlieue de Montréal.

L'IMPACT SUR L'IMMOBILIER

Dans quelle mesure les stations de transport collectif peuvent-elles attirer de nouveaux investissements immobiliers ? Il n'existe pas de réponse simple à cette question. Dans certains cas, les stations (ou les lignes) ont pu générer de nouveaux investissements, alors que dans d'autres, les effets sont assez peu visibles. Une étude réalisée par Parsons Brinckerhoff Quade & Douglas inc. (1996 in Niles et Nelson, 1999) concluait que la mise en service d'une ligne ferroviaire n'est pas une condition suffisante pour générer le développement ; de solides forces de marché et le soutien de politiques publiques sont aussi requis. Les exemples recensés le montrent bien.

La première ligne de métro de Toronto, la Young Street Line, est devenue une référence quant aux effets structurants des lignes de transports collectifs lourds (Léveillé et Pouliot, 1997). Suite à son implantation, Hennan (1966 in Léveillé et Pouliot, 1997) a constaté une croissance rapide du parc immobilier et a conclu que le métro en était largement responsable. En réalité, les valeurs foncières et immobilières n'auraient cru que très peu entre 1965 et 1972 le long de la ligne (Hughes, 1976 in Léveillé et Pouliot, 1997). De plus, il est moins connu que la deuxième ligne de métro implantée dans la ville, la ligne Bloor-Damphort est une réussite beaucoup moins spectaculaire (Knight, 1980 in Léveillé et Pouliot, 1997).

La construction du système BART a entraîné une concentration d'édifices à bureaux à San Francisco (Californie). L'effet sur les édifices à bureaux s'est démarqué non seulement en quantité mais en taille des projets. En effet, avant 1962, la taille moyenne des édifices était de 72 000 p² alors que la taille moyenne des édifices construits entre 1963 et 1974 et situés à un quart de mile des stations BART est de 365 000 p². Par contre, le marché résidentiel n'a pas connu le même développement, car les valeurs foncières élevées auraient nécessité la construction d'unités de forte densité, alors que le marché et la demande étaient plutôt orientés vers les maisons unifamiliales (Landis et Cervero, 1999).

À Vancouver, entre 1991 et 1996, plusieurs stations de Skytrain ont eut un impact significatif pour attirer des nouveaux immeubles (BC Transit, 1998). Mais ce n'est pas toujours le cas. À

Montréal, si le métro a suscité un développement important au centre-ville, ses prolongements dans d'autres secteurs de la ville n'ont pas eu le même effet (Léveillé et Pouliot, 1997 ; Lewis, Barcelo et Larrivée, 2002) : rares sont les stations de métro qui ont réussi à générer de nouvelles concentrations, hors du centre-ville.

L'IMPACT SUR L'ACTIVITÉ COMMERCIALE

L'accroissement de l'activité commerciale à proximité des stations de transport collectif est loin d'être significatif. Yeates et Jones (1998 in Lewis, Barcelo, Larrivée, 2002) ont étudié la relation entre la présence de stations de métro ou de train et le développement de la fonction commerciale à Toronto. Ils ont constaté que le nombre de commerces associés aux stations n'est pas très élevé et que la diversité est plutôt restreinte, contrairement à ce que l'on pourrait croire. Pour les 59 stations de métro, 280 commerces ont été recensés à proximité des stations, alors que pour les 40 stations de train de banlieue, le chiffre est encore plus faible, avec seulement 128 commerces. Autrement dit, les stations de transport collectif n'ont pas réussi à générer une activité commerciale importante, malgré quelles aient été aménagées depuis plusieurs décennies. L'explication est assez simple : pour les commerçants, la meilleure localisation n'est pas à l'origine, mais au point de convergence des lignes de train ou de métro, c'est-à-dire au centre-ville. C'est ainsi que l'on a assisté à Toronto à la mise en place d'un vaste réseau de galeries marchandes, liées aux réseaux de train et de métro.

La même observation vaut à Montréal : on ne retrouve que très peu de commerces à proximité des stations de métro ou de trains. Malgré l'achalandage élevé du métro et du train, les stations n'ont que rarement attiré de nouvelles activités commerciales, sauf, ici aussi, au centre-ville, où on retrouve une forte concentration commerciale, en lien avec les infrastructures de transport collectif.

L'IMPACT SUR LES VALEURS FONCIÈRES RÉSIDENIELLES

L'impact positif de la présence d'une station de train devrait se refléter sur les valeurs foncières, résidentielles ou commerciales. Or, sur ce plan, les données disponibles sont loin d'être convergentes : alors que certaines études notent des augmentations de valeur, d'autres études en arrivent à des résultats plus nuancés. Landis et Cervero (1999) notent que plusieurs facteurs entrent en ligne de compte dans l'établissement des prix de vente des maisons et des loyers des espaces à bureaux, incluant l'accessibilité sans toutefois que ce facteur soit nécessairement le plus déterminant. En effet, d'autres facteurs sont également significatifs et peuvent annuler cet avantage. Notamment, près des stations, le bruit et les vibrations peuvent jouer en défaveur d'une localisation plus accessible.

Une étude de 1993 sur le système de train léger sur rail MAX a évalué l'impact du transport en commun sur les valeurs des propriétés dans la banlieue de Portland. Les résultats montrent que deux ans après la mise en place des stations, les propriétés résidentielles situées à l'intérieur d'un rayon de 500 mètres d'une station avaient, en moyenne, une valeur 10,6 %

plus élevée que les propriétés situées au-delà du rayon de 500 mètres. Il a aussi été observé qu'à l'intérieur du rayon de 500 mètres, la valeur des propriétés était plus élevée en fonction de leur proximité à la station, mis à part les résidences situées très près de la station, pour lesquelles les effets négatifs du bruit et de la circulation accrue entraînaient une diminution des valeurs (Musaad, Dueker et Strathman, 1993 in Diaz, s.d.).

Une étude réalisée pour le Dallas Area Rapid Transit a vérifié les variations de valeurs médianes des propriétés. Les résidences occupées situées à proximité des stations ont vu leur valeur augmenter de 32,1 % entre 1997 et 2001, comparativement à 19,5 % d'augmentation pour les résidences du groupe témoin. Les résidences non occupées ont également connu une augmentation plus importante de leur valeur, de 11,0% comparativement à 0% pour le groupe témoin (Weinstein et Clower, 2002).

D'autres études en arrivent à des résultats moins nets. Autour des stations BART en Californie, les valeurs foncières n'ont pas toutes connu une augmentation. Si les logements localisés près de certaines stations affichent des loyers plus élevés que des logements équivalents situés en dehors de la zone d'influence des stations BART, cette observation n'est pas généralisée. Par exemple, un appartement d'une chambre situé à moins d'un quart de mile de la station de Pleasant Hill (comté de Contra Costa) se loue 10 % plus cher en moyenne que des appartements équivalents situés au-delà. Cependant, dans les communautés d'Albany, El Cerrito et Richmond les différences de loyers entre les logements situés à proximité des stations et les logements situés plus loin n'étaient pas significatives. En gardant tous les autres facteurs constants, la prime de proximité des logements aux stations a été estimée à 34\$ de plus par mois (Cervero, 1996 in Diaz, s.d.).

Une autre étude sur l'impact du réseau BART a permis de démontrer que pour chaque mètre rapprochant les propriétés à une station BART dans le comté d'Alameda, son prix de vente en 1990 s'est accru de 2,29\$, alors qu'il s'est accru de 1,96\$ dans le comté de Contra Costa. Globalement, le modèle suggère qu'une maison située immédiatement à côté d'une station BART pourrait se vendre 38 % plus cher qu'une maison équivalente située loin des stations (à 35 kilomètres) (Landis et Cervero, 1995 in Diaz, s.d.).

À Miami, l'étude des valeurs des propriétés à proximité du système Metrorail a conduit à des résultats modérés. Une analyse comparant les prix de vente des maisons de 1971 à 1990 (6 ans avant l'ouverture du système), a démontré que les valeurs des propriétés à proximité du rail ont connu au plus une appréciation de 5 % de leur valeur comparativement à l'ensemble de la Ville de Miami. Il a aussi été observé que la valeur des propriétés existantes situées près des stations de train dans des quartiers plus en demande ont expérimenté une croissance alors que les quartiers en déclin n'ont démontré pratiquement aucun bénéfice quant aux valeurs des propriétés (Gatzlaff et Smith, 1993 In Diaz, s.d.).

À Atlanta, l'impact de la ligne de train de banlieue East Line a été testé dans une partie du comté de DeKalb. Les types de communautés desservis par cette ligne de train sont très différents au nord et au sud de la ligne (de part et d'autre), assez pour démontrer s'il y a des différences significatives attribuables aux types de communautés. La ligne en question passe à

travers des zones industrielles qui agissent comme une zone tampon. Les communautés situées au nord sont de classe moyenne et supérieure, alors que les communautés situées au sud sont constituées de ménages à faible revenu ou à la limite inférieure de la classe moyenne. L'examen des effets engendrés par la mise en service de la ligne de train de banlieue révèle que l'effet a été positif pour les communautés au sud de la ligne, alors qu'il a été négatif pour les communautés au nord de la ligne. Les propriétés situées du côté sud ont vu leur valeur augmenter en moyenne de 1 045\$ à chaque fois qu'on s'approchait de 100 pieds de la ligne. Au contraire, les propriétés situées au nord de la ligne ont perdu de la valeur, d'environ 965\$ pour chaque bloc de 100 pieds (Nelson, 1992 in Diaz, s.d.). Diaz en conclut que le transport collectif par rail a une corrélation positive avec les valeurs des propriétés dans la mesure où l'accès fourni par le transport collectif est valorisé, ce qui est le cas surtout pour les ménages à plus faibles revenus.

Cervero et Duncan (2002) ont également obtenu des résultats variables et contradictoires dans le cadre de leur étude sur les réseaux de transports collectifs à Los Angeles. L'analyse des prix de vente des unités de logements multiples démontre que l'impact est parfois positif, parfois négatif. L'écart de valeurs varie de +6 % à -6 %. Pour les condominiums, la variation de la valeur s'étend de +14 % à -16 %. En ce qui concerne les maisons individuelles, les primes maximales observées étaient de +7 % alors que les pertes de valeurs pouvaient aller jusqu'à -15 %.

L'IMPACT SUR LA VALEUR DES PROPRIÉTÉS COMMERCIALES

Dans le cas des immeubles commerciaux, les résultats sont moins nombreux, comme l'ont constaté Cervero et Duncan (2001). Les rares résultats disponibles ne sont pas convergents.

Une des plus anciennes études date de 1978 (Falcke in Cervero et Duncan, 2001) et porte sur le système BART à San Francisco. Bien que les valeurs aient augmenté avant la construction, par anticipation, l'auteur n'a pas trouvé d'évidence à l'effet que BART ait eu un effet durable sur les valeurs des propriétés commerciales autour des stations. Cependant, cette étude ayant été menée à court terme après la mise en place du système, l'étude des effets à long terme démontrerait plutôt des bénéfices plus importants pour les édifices à bureau et les propriétés commerciales (Cervero et Landis, 1997 in Cervero et Duncan, 2001).

Les études sur les impacts du train de banlieue du Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority (MARTA) ont conduit à des résultats variables quant aux impacts sur les propriétés commerciales. Par exemple, l'étude de Bollinger et autres (1998 in Cervero et Duncan, 2001) a démontré que les bureaux situés à un mille des points d'accès des autoroutes se louaient plus chers que les bureaux situés au-delà ; parallèlement, les bureaux situés à l'intérieur d'un rayon de un mille des stations de MARTA se louaient moins cher que les espaces équivalents situés plus loin. Par contre, Nelson (1999 in Cervero et Duncan, 2001) a constaté que les propriétés commerciales étaient influencées de manière positive tant par l'accès aux stations de train que par les politiques qui encouragent un développement plus intensif autour de ces stations.

Cervero et Duncan (2001) ont étudié l'effet de la proximité des stations de transport collectif sur les valeurs foncières des terrains commerciaux en Californie. Ils ont constaté que la proximité conférait une prime significative à la valeur des terrains commerciaux. L'impact est remarqué à l'intérieur d'une distance d'un quart de mille des stations. La prime de localisation est d'autant plus importante que les terrains commerciaux sont situés dans un district d'affaires (plus de 25\$ par pied carré) et qu'il s'agit de train de banlieue plutôt que d'un train léger (dans ce cas, la prime est plutôt de 4\$ dans un district d'affaires).

Dans leur étude des impacts du réseau de transports collectifs à Los Angeles, Cervero et Duncan (2002) ont étudié l'impact sur les propriétés commerciales. Bien que les résultats ne soient pas tous statistiquement significatifs, les auteurs sont à même de conclure que le lien entre les transports collectifs de haute performance et les valeurs des terrains commerciaux est faible.

S'il est possible de constater une hausse des valeurs à proximité des infrastructures de train, cette hausse ne dépend pas nécessairement du transport collectif. Ainsi, dans le cas des édifices à bureaux situés à proximité des stations BART, Landis et Cervero (1999) ont noté une hausse des taux d'occupation. Mais cette hausse serait davantage attribuable à l'amélioration de la qualité des édifices qu'à l'accessibilité accrue.

L'IMPACT SUR LES CHOIX DU MODE DE TRANSPORT

Si les stations de train, de métro ou de tramway ne sont pas toujours sources de développement, c'est peut-être que le transport collectif ne joue, bien souvent qu'un rôle secondaire pour assurer les déplacements. Plusieurs auteurs estiment que les TOD peuvent diminuer le nombre de véhicules-kilomètres parcourus pour les ménages vivant, travaillant ou faisant leurs achats à proximité d'une station de transport collectif. Mais cette réduction n'est pas toujours très forte. Ainsi, selon les données colligées par Bernick et Cervero (1999), ceux qui vivent à proximité des stations de train sont cinq fois plus susceptibles de se déplacer en train, comparativement à ceux qui habitent loin des stations. Cependant, près de la moitié des usagers du train qui habitent près des stations étaient des usagers acquis au transport en commun avant d'emménager à proximité des stations. En ce sens, les choix de localisation sont déjà le reflet des préférences en termes de déplacements et de mode de transport (Crane, 1998 ; Boarnet et Crane, 2001). Il n'existe pas de données qui permettent de mesurer l'augmentation de l'achalandage en transport collectif et en parallèle la réduction de l'utilisation de l'automobile qu'amènerait un développement intense aux abords des stations (Boarnet et Compin, 1999).

Les études sur les développements TOD à Portland et les effets sur les choix de transports vont dans le même sens. Les quartiers TOD ne semblent pas toujours améliorer l'accès. Notamment pour le projet Center Commons, des observations indépendantes et des entrevues avec les résidents montrent que l'usage du transport collectif est minimal, que le stationnement ne suffit pas et que les rues sont envahies par des usagers du transport collectif qui se rendent en auto à la station ; les espaces commerciaux ont été difficiles à louer, surtout à

cause du manque d'espaces de stationnement (seulement 1 place de stationnement pour 1270 pieds carrés de surface locative) et de la localisation près de l'entrée d'autoroute, qui ne favorise pas la marche (Charles, 2001). Ainsi, même lorsque l'accessibilité est grande en transport collectif, les activités commerciales peuvent en souffrir si le stationnement est insuffisant.

Pour ce qui est de l'usage du transport collectif, il est fort probable qu'il soit le fait d'une simple sélection naturelle. Par exemple, dans le quartier Center Commons de Portland, les loyers étant subventionnés, les gens à faibles revenus, qui sont naturellement des clients potentiels du transport collectif, ont tendance à s'y localiser. Un autre projet situé à Portland mais s'adressant à une clientèle plus huppée, révèle aussi que l'utilisation accrue du transport collectif ne s'est pas concrétisée. Ce quartier possède un taux d'espace de stationnement plus élevé que le Center Commons (0,95 espace par unité de logement), mais malgré tout, les rues du voisinage de la station de rail à proximité sont remplies de véhicules (Charles, 2001). Cervero (1994 in Boarnet et Compin, 1999) pose un jugement similaire, car bien qu'il note que les personnes résidant dans les développements résidentiels près des stations de transport en commun sont cinq fois plus susceptibles d'utiliser les transports collectifs, il reconnaît que les personnes choisissant de s'établir près des stations utilisaient déjà à 42,5 % les transports collectifs.

Certains auteurs rapportent que la réduction de l'usage de l'automobile dans les quartiers TOD n'est pas automatique. Cervero (1994 in Gordon et Richardson, 1997) rapporte que « Overall, focusing development near transit and designing communities to be more transit friendly, by themselves, will have little bearing on people's travel choices ». D'autres, notamment Crane (1996 in Gordon et Richardson, 1997), allèguent même au contraire que la réduction des distances à parcourir pourrait faire en sorte d'accroître la demande automobile dans le quartier puisque les coûts variables de transport seraient d'autant diminués.

L'IMPACT DES INFRASTRUCTURES À MONTRÉAL : QUELQUES CONSTATS

Le train de banlieue a eu assez peu d'impact sur le territoire montréalais, sauf au centre-ville, là où convergent toutes les lignes (Lewis, Barcelo et Larrivée, 2002). Les stations ne sont que rarement devenues des pôles d'activité, comme le prévoit le concept de TOD. Plusieurs raisons permettent d'expliquer cet état de fait : la part de marché du train de banlieue reste faible, en partie parce que la capacité est encore limitée ; certaines lignes sont récentes ; les stations sont souvent localisées dans des environnements difficiles à requalifier ou qui offrent peu de potentiel de développement. Mais la raison la plus importante est sans doute que les lignes de train ne forment pas un véritable réseau, et n'améliorent donc pas l'accessibilité à l'échelle régionale.

Le même constat vaut pour le métro de Montréal, même s'il forme un véritable réseau et qu'il profite d'un très fort achalandage. L'impact du métro sur le territoire a été globalement assez faible, sauf pour les stations situées au centre-ville, où le redéveloppement a été très marqué ; quelques autres stations hors du centre-ville ont pu attirer de nouvelles activités, de

nouveaux bâtiments, mais elles sont peu nombreuses. Cette situation s'explique par la localisation des stations, qui apparaît souvent peu susceptible d'assurer un redéveloppement. Ainsi, plusieurs des stations ont été aménagées dans les espaces les moins intéressants de la partie centrale, dans les zones les plus difficiles à requalifier (Lewis, Barcelo et Larrivée, 2002). Cette situation s'explique également par l'absence d'une intervention publique vigoureuse pour assurer la requalification des espaces (Léveillé et Pouliot, 1997).

2.4. SYNTHÈSE

La documentation sur l'impact des infrastructures sur rail sur le territoire est abondante ; cependant, les résultats sont souvent contradictoires. Nous n'en avons présenté ici qu'un aperçu, suffisant pour nous permettre d'évaluer la difficulté de prévoir l'impact des infrastructures sur le territoire.

On retiendra, de cette courte revue, deux observations. Premièrement, les infrastructures sur rail peuvent avoir – et ont souvent – un impact positif sur les terrains adjacents, en amenant les entreprises et les individus à modifier leurs choix de localisation. Toutefois, il n'y a pas là d'automatisme ; c'est là la seconde conclusion à retenir. Dans plusieurs cas, il a été impossible de démontrer d'impact positif, du moins qui soit significatif. Comme l'ont constaté Loukaitou-Sideris et Banarjee (1996, p. 6), s'agissant des quartiers centraux, un système de transport, même s'il est performant, ne peut par sa seule présence assurer la relance de quartiers en difficulté : « A transit system cannot by its mere presence catalyze miracles in the inner city. » Les deux auteurs ajoutent que le rôle des gouvernements reste essentiel pour assurer la relance des quartiers en difficulté. Le même constat vaut certainement hors des quartiers centraux, là où l'accessibilité est encore moins favorable.

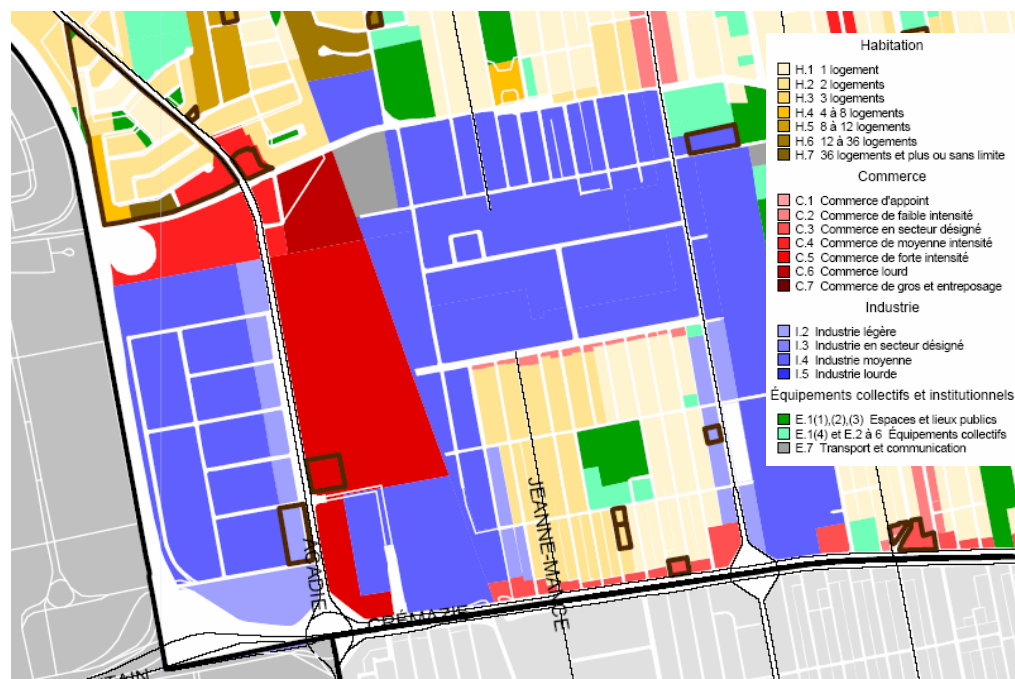
Ainsi, entre la théorie qui semble tenir la route et la réalité, un écart peut se produire. Cet écart s'explique par le fait qu'il ne suffit pas de construire une station de transport collectif en un endroit choisi pour que les territoires autour se développent ou pour entraîner un usage accru du transport collectif. En bref, si la mise en place d'une station de transport collectif est une condition souvent nécessaire, elle reste insuffisante pour susciter le développement d'un quartier.

PARTIE II – L'ACADIE-CHABANEL

3. L'ACADIE-CHABANEL : PRÉSENTATION DU SECTEUR

3.1. LE SECTEUR L'ACADIE-CHABANEL

Le secteur L'Acadie-Chabanel est localisé au centre de l'île de Montréal, au croisement des deux plus importantes autoroutes de l'île, la Métropolitaine et l'autoroute A-15. Une localisation stratégique, on en conviendra, mais qui pose parfois problème. Le secteur L'Acadie-Chabanel est un territoire essentiellement industriel et commercial, qui comprend 1,65 million de m² d'immeubles non résidentiels, avec, au centre, un petit quartier résidentiel, comme on peut le voir sur la carte 3.1. Outre le quartier résidentiel, le secteur comprend cinq zones principales : la Cité de la mode, le Marché central (power centre), la Place des producteurs, le Parc industriel L'Acadie, de même que le Parc industriel Sauvé.



Ce sont la Cité de la mode et le quartier résidentiel qui présentent le plus d'intérêt dans une perspective de TOD, étant donné le type d'activités qu'on y retrouve ainsi que les densités, comparativement aux autres zones du secteur, dont les densités sont faibles et l'offre de sta-

tionnement souvent importante. Nous rappelons dans les lignes qui suivent les principales caractéristiques de ces deux zones.

La Cité de la mode

La Cité constitue la principale concentration de l'industrie montréalaise et québécoise de la mode, laquelle connaît, à l'heure actuelle, d'importantes difficultés, essentiellement à cause des fermetures d'usines et d'ateliers.

Les bâtiments de la Cité de la mode sont pour la plupart à grand gabarit⁵. Ces bâtiments présentent un grand potentiel, mais en même temps ils sont difficiles à recycler à d'autres fins que la production manufacturière. Les bâtiments à grand gabarit sont surtout occupés par l'industrie de l'habillement. Compte tenu de la progressive réduction de la production manufacturière au Canada, DAA et RCGT (2004) prévoient un taux d'inoccupation d'environ 40 % d'ici 3 ans (ce qui représente environ 3 millions de pc de superficie) pour les immeubles de grand gabarit, si aucune intervention n'est faite pour soutenir l'industrie du vêtement et des textiles.

Cette superficie est trop importante pour qu'il soit possible de transformer tous les bâtiments à grand gabarit en édifices à bureaux, surtout que le marché des bureaux est actuellement saturé. Aussi, selon RCGT (2004), la relance de la zone doit s'orienter vers un élargissement du positionnement actuel de la Cité, pour en faire une Cité du design, de la création et de l'innovation.

Malgré la construction du viaduc Chabanel en 1998, le secteur reste enclavé.

La Cité de la mode offre un bâti très dense, compact, proche de ce que l'on retrouve au centre-ville.

Le secteur est lourdement handicapé par le mauvais état général du bâti et des espaces publics, ce qui n'est pas sans conséquence sur l'attractivité du secteur.

Le quartier résidentiel

En 2001, on a recensé 2 484 ménages (surtout de type familial), regroupant 6 250 personnes. Depuis 1996, la croissance démographique a été faible du fait de l'enclavement et de la réduction de la taille des ménages ; de plus, il n'y a que peu de terrains disponibles pour la construction de nouveaux bâtiments.

La population du quartier vieillit plus rapidement que celle de l'arrondissement et de la ville (DAA et RCGT, 2004), ce qui aurait pour effet, à court terme du moins, de réduire le nombre de déplacements liés au travail. Mais à plus long terme, on assistera inévitablement à un rajeunissement de la population.

⁵ La Cité de la mode compte près de 90 % des bâtiments à grand gabarit du secteur L'Acadie-Chabanel.

Population allophone, niveau de revenus plus bas que la moyenne et faible niveau de scolarité.

Le bâti est composé de duplex et triplex contigus jugés en assez bon état.

On note la présence d'une école et d'un parc de quartier.

3.2. LE TRANSPORT ET LA MOBILITÉ

Situé au croisement de deux des plus importantes autoroutes de la région de Montréal, le secteur L'Acadie-Chabanel est facilement accessible en automobile⁶. En même temps, cette position centrale est peut-être moins attrayante qu'il n'y paraît à cause des problèmes de congestion et d'accessibilité – notamment à cause du faible nombre d'accès et de leur surcharge – qui caractérisent les principales composantes du réseau routier supérieur au centre de l'île.

Au plan de l'accessibilité automobile, le principal problème du secteur reste toutefois le stationnement, qui est nettement insuffisant en regard de la demande actuelle, en particulier dans la Cité de la mode (DAA et RCGT, 2004 ; Dessau-Soprin, 2004). C'est ainsi que Dessau-Soprin proposait d'augmenter la capacité du stationnement sur rue et, surtout, hors-rue⁷. On peut toutefois penser que ces mesures ne suffiront pas, dans le contexte d'un redéveloppement du secteur. D'où l'intérêt d'améliorer la desserte en transport collectif.

Le secteur L'Acadie-Chabanel est situé à proximité de deux stations de métro, Sauvé et Crémazie ; mais compte tenu de la distance qui les sépare des lieux d'activité ainsi que du manque de convivialité pour les piétons, le secteur reste surtout accessible en autobus, pour ceux qui utilisent le transport collectif. Le plan qui suit indique les parcours d'autobus. Le rectangle bleu représente la partie du secteur qui offre le plus grand potentiel de clientèle pour la gare de train.

Tel que mentionné précédemment, deux secteurs regroupent les principales clientèles potentielles de la gare L'Acadie-Chabanel, à cause de leur proximité et de leurs caractéristiques au plan de l'aménagement et de l'utilisation du sol : le quartier résidentiel et la Cité de la mode. Il existe également un certain potentiel pour le transport collectif dans les édifices à bureaux de L'Acadie et dans les bâtiments du Parc industriel Sauvé. Les autres secteurs présentent un moindre potentiel pour le transport collectif : soit ils sont trop loin (Parc industriel L'Acadie, Place des producteurs), donc assez peu susceptibles d'être desservis par une éventuelle gare,

⁶ Même si l'on contourne le secteur, davantage que l'on traverse, à cause de la structure des réseaux de transport, qui l'entourent sans vraiment le pénétrer.

⁷ Soit en aménageant un stationnement sur un terrain vacant, soit en transformant un bâtiment actuel ; la faisabilité de cette dernière solution doit être évaluée.

soit ils ne présentent pas des caractéristiques, au plan de l'utilisation du sol, qui soient favorables au transport collectif (Marché central, Place des producteurs, Parc industriel L'Acadie).

Le potentiel pour le transport collectif se trouve donc surtout à l'est de la voie ferrée. À l'ouest de la voie ferrée, il existe un certain potentiel pour le transport collectif, mais essentiellement pour les travailleurs (qui sont nombreux), moins pour les clients, sauf de façon occasionnelle et marginale.

Ce potentiel pourrait être augmenté, avec la requalification du secteur et l'arrivée de nouvelles activités, notamment de bureaux. Également, la reconversion de certains édifices (ou terrains) de la Cité de la mode ou des différents parcs industriels à la fonction résidentielle modifierait certainement le potentiel de clientèle de la gare. Ce potentiel demeure toutefois difficile à évaluer – tout dépend du type de logements et de la clientèle que l'on pourrait attirer –, mais on peut imaginer qu'il serait assez semblable à celui du quartier résidentiel au sud de Chabanel.

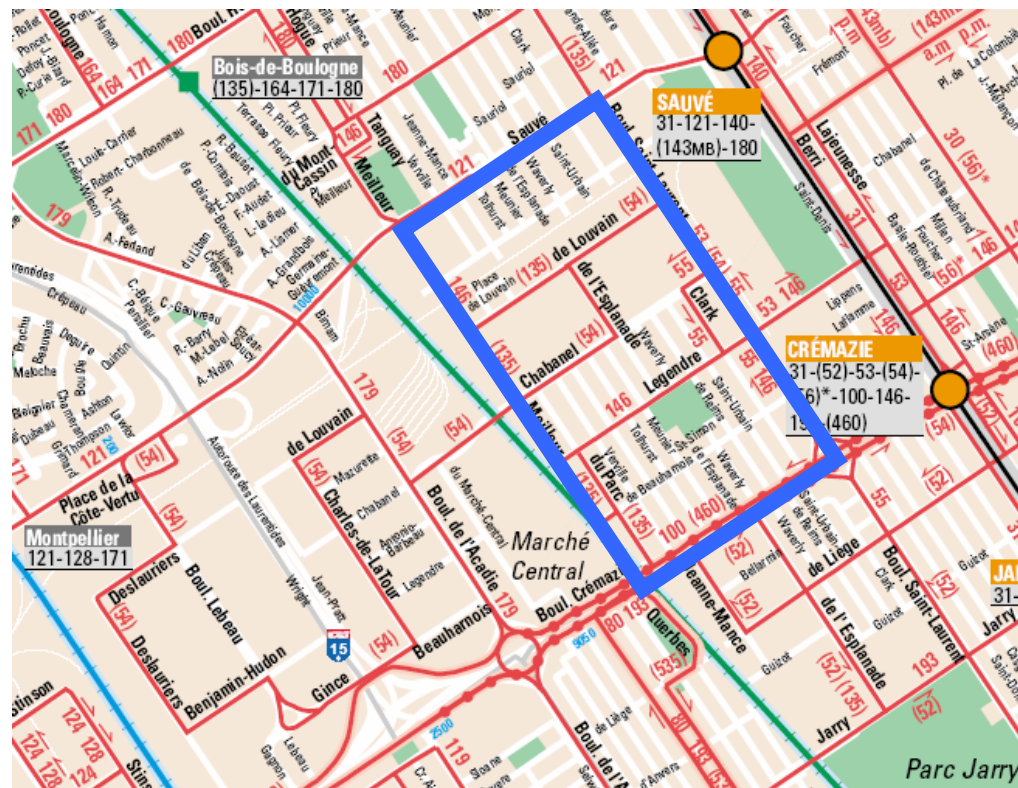


Figure 3.2 Réseaux de transport collectif dans les environs du secteur L'Acadie-Chabanel

4. L'ACADIE-CHABANEL : UN QUARTIER TOD ?

Le présent chapitre porte principalement sur l'impact de la gare prévue par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) dans le secteur L'Acadie-Chabanel. L'impact de la gare dépend, pour beaucoup, de ce qui surviendra dans le secteur en matière de développement économique. Des pistes de solutions ont été proposées, mais leur mise en œuvre reste encore incertaine. En ce sens, l'évaluation de l'impact de la gare ne peut qu'être préliminaire : trop de questions restent sans réponses, notamment en ce qui concerne le nombre de travailleurs, leurs lieux de résidence, leurs caractéristiques. L'analyse qui suit vise plutôt à situer les principaux déterminants, davantage qu'à mesurer la contribution de la gare au redéveloppement du secteur L'Acadie-Chabanel.

La question de l'impact peut être posée à court ou à long termes. C'est ainsi que dans un premier temps, nous examinons le potentiel actuel de la gare essentiellement du point de vue de l'organisation des transports. Dans un deuxième temps, nous nous intéresserons au potentiel à long terme de la gare et, surtout, à la possibilité d'utiliser la gare comme levier de développement pour le quartier, sur la base d'un aménagement pensé en fonction des transports collectifs.

4.1. LE POTENTIEL DE LA GARE AU PLAN DE LA MOBILITÉ ET DU TRANSPORT

Quel est le potentiel actuel de la gare L'Acadie-Chabanel ? L'étude récente réalisée par les conseillers ADEC (2002) pour le compte de l'AMT, nous donne une réponse à cette question⁸.

L'AMT a proposé d'aménager une nouvelle gare sur la voie ferrée qui traverse le secteur, à la hauteur de la rue Chabanel, sur la ligne Blainville-Montréal. La gare L'Acadie-Chabanel suppose des immobilisations de l'ordre de 1 million de \$, et des coûts d'exploitation d'environ 50 000 \$ annuellement. L'ouverture de la gare entraînerait une modification de la formule de calcul des contributions municipales aux coûts d'exploitation de la ligne de train de banlieue. Les contributions sont basées sur le nombre de gares d'origine d'une ville. L'ouverture de nouvelles gares sur la ligne Blainville-Montréal viendrait modifier la répartition actuelle entre les différentes villes desservies, donc les coûts que devraient assumer Montréal. Avec l'ouverture de la gare du secteur L'Acadie-Chabanel, Montréal devrait as-

⁸ L'étude portait sur la clientèle potentielle actuelle d'une gare L'Acadie-Chabanel et ne tient donc pas compte du réaménagement du secteur, même à moyen terme. Par ailleurs l'étude ne tenait pas compte de la possible reconfiguration des réseaux de transport collectif, au-delà de l'ajout de la gare L'Acadie-Chabanel.

sumer 2/7 des coûts d'exploitation, plutôt que 1/6, comme c'est le cas à l'heure actuelle⁹. Cet aspect est la raison principale qui retarde la mise en fonction de la gare actuellement puisque l'AMT est prête à aller de l'avant et le ministère des Transports lui a accordé toutes les autorisations requises. On retiendra toutefois que dans son plan d'urbanisme la Ville de Montréal propose l'aménagement d'une gare à L'Acadie-Chabanel, en plus de trois autres gares sur la ligne Blainville-Montréal.

La clientèle de la gare proviendrait surtout des travailleurs et des résidents du secteur L'Acadie-Chabanel, principalement ceux qui travaillent et habitent à l'est de la voie ferrée. On peut difficilement espérer que les clients et les visiteurs de la Cité de la mode, du Marché central, du Parc industriel Sauvé ou du Parc industriel L'Acadie utilisent le transport collectif. L'étude ADEC estimait la clientèle potentielle de la gare à environ 250 personnes/jour. Ce nombre correspond à un transfert modal de 10 % de la clientèle actuelle de travailleurs en pointe du matin¹⁰, qui habitent dans le corridor de la ligne de train de banlieue de Blainville-Montréal et qui ont pour destination le secteur L'Acadie-Chabanel. Il s'agit sans doute là d'une sous-estimation de la clientèle potentielle de la gare, surtout que seule la pointe du matin a été considérée :

L'étude ne tient compte que du corridor actuel de la ligne Blainville-Montréal. Or, sur cette ligne, pourraient éventuellement être connectées deux nouvelles lignes de train de banlieue, en provenance de l'est, permettant ainsi d'accroître substantiellement la clientèle potentielle. Aucune décision n'a encore été prise quant à l'aménagement de ces lignes.

L'ouverture de la gare rend nécessaire une modification du réseau local de bus, afin, d'une part, d'améliorer la desserte vers les autres grands pôles d'attraction de la zone (cégep Ahuntsic, édifices à bureaux dans le secteur Crémazie, etc.) et, d'autre part, d'amener les résidents des secteurs environnants à la gare. Mais, à cause de sa localisation à l'intérieur du secteur et de la configuration du réseau routier, la gare L'Acadie-Chabanel ne pourra pas jouer un rôle de gare intermodale.

La Ville de Montréal propose l'aménagement de trois nouvelles gares de train sur la ligne Blainville-Montréal, dans son plan d'urbanisme, en plus de la gare du secteur L'Acadie-Chabanel. Ces nouvelles gares permettraient sans doute d'accroître la clientèle de la ligne, surtout qu'une partie importante des travailleurs actuels qui se destinent à la Cité de la mode habitent dans les quartiers centraux.

⁹ On notera que cette formule pourrait être modifiée suite à la mise en place d'un nouveau cadre de financement du transport collectif.

¹⁰ Environ 2 600 déplacements dont l'origine se situe dans le corridor de la ligne Blainville-Montréal s'effectuent durant la pointe du matin, en destination du secteur L'Acadie-Chabanel. Cette évaluation est basée sur l'enquête origine-destination de 1998 ; elle pourrait changer avec la nouvelle enquête, dont les résultats ne seront disponibles qu'à la fin de 2004.

L'étude n'a pas considéré la demande en provenance des résidents du secteur L'Acadie-Chabanel. Cette demande n'a pu être évaluée, mais elle pourrait être significative. Un meilleur lien avec le centre-ville permettrait d'accroître l'attrait du quartier résidentiel et en favoriserait sans doute la densification (DAA et RCGT, 2004).

L'impact des mesures de gestion de la demande n'a pas non plus été considéré. Il est possible, par différents mécanismes, de favoriser le transport collectif soit en améliorant sa performance, soit en réduisant l'attractivité de l'automobile (notamment en contrôlant le stationnement). On notera que dans le cas de la Cité de la mode, l'offre de stationnement est déjà problématique, au point de nuire à l'attractivité du secteur. Toutefois, si l'offre de stationnement doit être augmentée, cette augmentation devra se faire de façon à ne pas nuire au transport collectif.

Par ailleurs, l'étude portait sur la clientèle de 1998. Si le nombre d'emplois augmente, on peut penser que la clientèle potentielle augmentera dans une même proportion. À l'inverse, si le nombre d'emplois diminue, la clientèle potentielle diminuerait également.

L'ouverture d'une gare dans le secteur L'Acadie-Chabanel permettrait de réduire de manière significative les temps de déplacements des usagers du transport collectif ; dans certains cas, le transport collectif pourrait même être plus performant que l'automobile, du moins en pointe. C'est ce que montrent les données du tableau qui suit, tiré de l'étude ADEC (2002).

Tableau 4.1
Temps de déplacements (en minutes)

Gare	Automobile		Transport collectif	
	Pointe AM	Écoulement lent	Pointe AM	Avec la gare L'Acadie-Chabanel
Blainville	40-45	20-25	70-75	36
Sainte-Thérèse	35-40	15-20	60-65	27
Rosemère	35-40	15-20	55-60	23
Sainte-Rose	35-40	15-20	55-60	19
Saint-Martin	20-25	5-10	50-55	11

L'ajout d'une gare dans le secteur L'Acadie-Chabanel allongerait les temps de parcours de ceux qui se rendent plus loin, en aval sur la ligne, ce qui n'est pas sans conséquence sur l'attractivité du train de banlieue. Comme le soulignaient les auteurs de l'étude, ce sont la majorité des usagers de la ligne qui seraient ainsi affectés. Ce problème serait accru si on ajoutait les trois autres stations que prévoit la Ville de Montréal dans son projet de plan d'urbanisme (2004). Malgré l'augmentation des temps de déplacements, ces nouvelles gares présentent l'avantage de permettre aux résidents du centre de l'île de Montréal de rejoindre

plus facilement le secteur L'Acadie-Chabanel, ce qui aurait pour effet d'accroître la clientèle qui voyage du sud au nord sur cette ligne, donc de mieux utiliser la capacité disponible.

Le potentiel de la gare L'Acadie-Chabanel apparaît dès à présent significatif. Ce potentiel est d'autant plus important que le secteur L'Acadie-Chabanel est appelé à se redévelopper. Ce qui nous amène à la question du rôle de la gare comme moteur de développement.

4.2. LA GARE COMME MOTEUR DE DÉVELOPPEMENT

À certains égards, le secteur L'Acadie-Chabanel possède des caractéristiques d'un quartier TOD, du moins à l'est de la voie ferrée :

La densité du bâti est élevée.

Le stationnement n'est pas très abondant.

Le quartier est passablement compact.

La mixité des fonctions est assez grande (commerces, résidences, bureaux, industries), même si elle ne correspond pas tout à fait à ce qu'on retrouve dans les quartiers TOD récents. Elle ne peut qu'augmenter, avec le nécessaire redéveloppement de la Cité de la mode.

Il n'y manquerait que le transport collectif sur rail pour en faire un quartier TOD. Toutefois, cela ne vaut que pour le territoire à l'est de la voie ferrée. La partie à l'ouest de la voie ferrée n'est pas aménagée en fonction des transports collectifs, et ne peut l'être, du moins à court ou moyen termes ; plus encore, les fonctions que l'on y retrouve ne sont pas facilement compatibles avec le transport collectif. Il ne peut donc y avoir d'impact de ce côté, sinon pour les travailleurs, et encore, notamment à cause de la difficulté à bien desservir en transport collectif tous les horaires de ces derniers¹¹. Le potentiel est certainement plus grand du côté est de la voie ferrée. Quel peut être l'impact de la gare sur la partie est du secteur L'Acadie-Chabanel ?

La gare peut sans aucun doute contribuer au redéveloppement du secteur L'Acadie-Chabanel, en permettant d'en donner une image positive, d'en accroître la notoriété à l'échelle métropolitaine. Ce n'est certes pas là un impact négligeable : une gare permet de marquer le territoire, d'en faire la promotion, comme le montre bien l'exemple de l'Université de Sherbrooke, qui a obtenu que l'on modifie le nom de la station de Longueuil. Mais la gare ne peut avoir d'impact sur un secteur que dans la mesure où elle permet de répondre aux besoins des travailleurs et des résidents, de même qu'à ceux des entreprises.

¹¹ Les clients du Marché central ne sont de toute évidence pas des usagers potentiels du transport collectif. Idem pour les clients de la Place des producteurs.

Dans le cas du secteur L'Acadie-Chabanel, cet impact ne peut qu'être positif, considérant les difficultés actuelles d'accessibilité : la gare serait certainement un atout supplémentaire, notamment pour recruter de nouvelles entreprises et pour attirer des travailleurs ; la gare viendrait en quelque sorte ajouter à l'offre du secteur.

Si la gare peut contribuer à la relance du secteur, elle ne suffira toutefois pas à l'assurer. Dit autrement, l'impact n'est pas automatique. Trois éléments nous apparaissent significatifs à cet égard : la part de marché du transport collectif, le rôle du train de banlieue, l'attraction de nouvelles entreprises.

PREMIÈRE RAISON : LA PART DE MARCHÉ DU TRANSPORT COLLECTIF POUR LES DESTINATIONS HORS CENTRE-VILLE RESTE RELATIVEMENT FAIBLE

Lorsque les travailleurs se déplacent vers des destinations situées hors du centre-ville, ils le font généralement en automobile. Deux facteurs principaux sont généralement en cause, pour expliquer cette situation, la structure des réseaux de transport collectif, conçus en fonction du centre-ville, et l'abondance du stationnement hors centre-ville. Qu'en est-il dans le cas de L'Acadie-Chabanel ?

Le stationnement – Le stationnement est assez peu abondant du côté est du secteur L'Acadie-Chabanel. Ce qui ne pose pas encore de véritable problème, mais uniquement dans la mesure où la densité des travailleurs (et de clients) reste faible. La faible disponibilité de stationnement pourrait jouer au détriment du secteur ; tout dépend en fait du type d'activités qui se localiseront dans la Cité de la mode.

La structure des réseaux de transport collectif – Les réseaux de transport collectif sont conçus essentiellement en fonction du centre-ville. Ce qui signifie que l'on peut, de n'importe quelle origine, s'y déplacer relativement facilement. Mais dès lors qu'on se déplace vers d'autres destinations que le centre-ville, les déplacements en transport collectif sont nettement moins performants qu'en automobile. Ce facteur joue certainement dans le cas du secteur L'Acadie-Chabanel, qui reste périphérique par rapport aux réseaux de transport collectif.

En ce sens, on peut penser qu'hors de la zone centrale le transport collectif n'est pas un critère de localisation significatif pour les entreprises. Le secteur L'Acadie-Chabanel est situé dans la zone centrale, mais il est suffisamment excentrique pour que le transport collectif ne puisse être déterminant dans les choix de localisation des entreprises. Cette situation pourrait être différente, si l'offre de transport collectif était améliorée, mais il ne faut pas oublier que la concurrence est forte : d'autres secteurs que L'Acadie-Chabanel sont plus facilement accessibles à l'ensemble du territoire de la région métropolitaine.

DEUXIÈME RAISON, LE RÔLE DU TRAIN DE BANLIEUE DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL

Généralement les quartiers TOD sont aménagés autour des transports collectifs sur rail. Le train de banlieue est une infrastructure sur rail, mais dont la capacité ou l'achalandage sont relativement faibles, comparativement au métro, au tramway ou même à l'autobus, en partie à cause de la faible fréquence des trains¹². L'achalandage du train de banlieue est loin d'être aussi élevé que pour le métro. L'impact sur le territoire est donc moins significatif que pour le métro. Il le sera d'autant moins que les trains de banlieue ne forment pas un véritable réseau, mais sont constitués de lignes distinctes qui ne se rejoignent pas facilement. Ainsi, la gare L'Acadie-Chabanel ne présente d'avantages que pour les résidents de Laval et de la couronne Nord, qui habitent dans le corridor de la ligne Blainville-Montréal. Elle ne modifierait en rien les temps de déplacement des résidents de Montréal et de la couronne Sud.

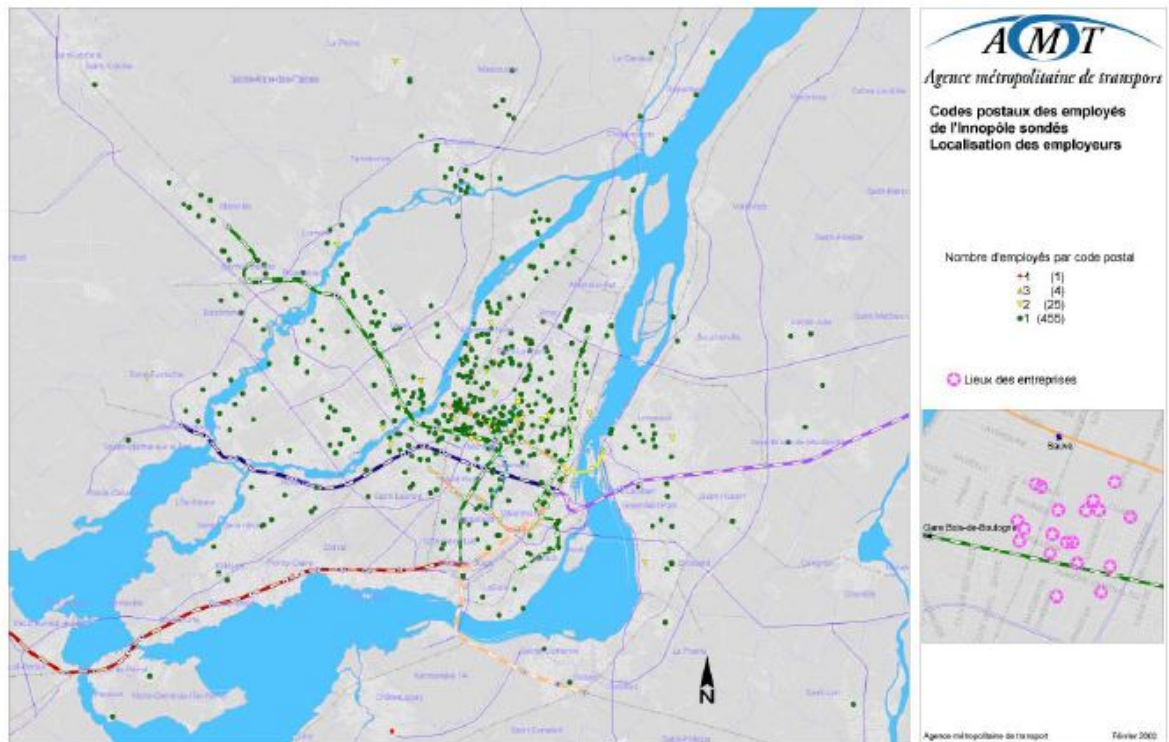


Figure 4.1 Codes postaux des employés de l'Innopôle

¹² Il n'est pas sûr que la capacité de la ligne puisse être augmentée suffisamment pour faire une véritable différence.

La carte précédente, tirée du rapport ADEC (2002), montre bien que la ligne Blainville-Montréal ne rejoint qu'une partie des travailleurs actuels du secteur ; l'essentiel des travailleurs de L'Acadie-Chabanel habitent dans la partie centrale et à l'est de l'île de Montréal. Pour ces travailleurs, la gare n'aurait pas d'impact significatif : l'amélioration de la desserte en autobus apparaît donc comme une avenue à privilégier, du moins à court terme s'il s'agit de rejoindre ceux qui travaillent déjà dans le secteur L'Acadie-Chabanel¹³.

Avec le redéveloppement du secteur L'Acadie-Chabanel, la carte de localisation des travailleurs sera sans aucun doute modifiée, notamment en fonction de l'amélioration de l'offre en transport collectif. Dit autrement, en aménageant la gare, les travailleurs pourraient être amenés à se localiser autrement dans l'espace. Il est toutefois difficile d'en évaluer l'impact, sur la base des données dont nous disposons, mais on peut penser qu'une bonne partie des nouveaux travailleurs vont habiter sur l'île de Montréal, notamment dans la partie centrale et dans l'est, et ne pourront donc bénéficier de la gare. On notera toutefois que l'augmentation du nombre de travailleurs dans le secteur L'Acadie-Chabanel ne peut qu'accroître la clientèle potentielle de la gare.

TROISIÈME RAISON : LA CAPACITÉ D'ATTIRER DE NOUVELLES ENTREPRISES DANS LE SECTEUR L'ACADIE-CHABANEL

L'impact de la gare L'Acadie-Chabanel dépend en bonne partie de la capacité de relancer le secteur. Le potentiel du transport collectif est en quelque sorte tributaire de l'avenir du secteur. Les entreprises n'ont pas toutes le même impact sur le transport collectif : certaines entreprises sont plus favorables que d'autres au transport collectif, à cause essentiellement du type d'emplois qu'elles proposent. Le transport collectif et le territoire entretiennent en ce sens une relation à double sens. Mais il nous faut reconnaître que le potentiel de la gare est limité par la faible attractivité du secteur. C'est là une question d'image, mais pas uniquement. L'image très fortement négative du secteur peut être en bonne partie corrigée par des investissements, à la fois par les entreprises et par les gouvernements (notamment dans les espaces publics, fortement dégradés), mais il n'en demeure pas moins que c'est d'abord le bâti qui est en cause : en particulier la grande taille des étages qui sont difficiles à requalifier, surtout dans un contexte de surcapacité dans le secteur des édifices à bureaux¹⁴. Dit autrement, si le secteur ne se développe pas ce n'est pas d'abord à cause de la desserte en transport collectif, mais à cause des caractéristiques mêmes du secteur, qui restent peu attractives pour les entreprises.

¹³ Le territoire desservi dans la couronne Nord pourrait être augmenté par l'aménagement de deux nouvelles lignes de train vers l'est montréalais, qui se rabattraient sur la ligne Blainville-Montréal ; de même, l'aménagement de trois nouvelles gares de train sur la ligne Blainville-Montréal permettrait de donner accès aux populations qui habitent dans la partie centrale de l'île.

¹⁴ Sans compter que les superficies à requalifier sont importantes : la Cité de la mode fait à peu près 10 fois la Cité Multimédia.

Les investissements en transport collectif peuvent contribuer au développement d'un secteur, comme le montrent les études de cas que nous avons pu consulter. Mais comme l'ont constaté Landis et Cervero (1999), l'amélioration du bâti peut jouer un rôle plus important que l'amélioration de l'accès au secteur dans la revitalisation des espaces commerciaux. Parfois les territoires se développent, parfois pas du tout et les facteurs qui expliquent les différences observées tiennent fondamentalement à l'attractivité des secteurs, au sens large du terme. En somme, si l'accessibilité doit être assurée, il apparaît essentiel, pour qu'un secteur se développe, que ses caractéristiques correspondent aux demandes qui s'expriment sur le marché.

4.3. L'AMÉNAGEMENT D'UN TRAMWAY DANS L'AXE DE L'AVENUE DU PARC

Une perspective d'aménagement fondée sur le TOD pourrait également emprunter une autre voie : l'aménagement d'une ligne de tramway. L'AMT examine depuis plusieurs années la possibilité d'aménager un tramway (que l'on appelle ici SLR, ou système léger sur rail) dans l'axe de l'avenue du Parc, entre la gare Jean-Talon (sur la ligne Blainville-Montréal) et le boulevard René-Lévesque, pour éventuellement rejoindre la rue de la Montagne au centre-ville. La Ville de Montréal a obtenu de l'AMT que soit examinée la possibilité de prolonger la ligne jusqu'à la rue Sauvé. Cette extension emprunterait, pour l'essentiel de son trajet, l'emprise de la voie ferrée (voir la figure 4.2).



Figure 4.2 Le tracé proposé de tramway dans le secteur L'Acadie-Chabanel

Du point de vue du TOD, le tramway offre un potentiel équivalent, sinon plus intéressant, à une gare de train de banlieue. À cela trois raisons :

Plusieurs arrêts pourraient être aménagés dans le quartier, plutôt qu'une seule station, comme c'est le cas du train de banlieue, ce qui ne peut que faciliter l'accès aux différentes zones du secteur.

Le tramway permet de mieux connecter les populations des quartiers centraux aux emplois actuels et potentiels de la Cité de la mode et du secteur L'Acadie-Chabanel dans son ensemble.

L'aménagement d'un tramway n'entraînerait pas de diminution de la qualité du service sur la ligne de train Blainville-Montréal.

Il faut toutefois mentionner que l'aménagement de cette ligne de tramway est loin d'être assuré, surtout dans le contexte actuel du financement du transport collectif au Québec et dans la région de Montréal. Et que si aménagement il y a, il ne peut se faire qu'à long terme, alors que l'aménagement de la gare pourrait être complété à très court terme.

En conclusion, deux éléments méritent d'être soulignés.

Premièrement, **la gare ou le tramway ne peuvent qu'avoir un effet positif sur le secteur L'Acadie-Chabanel**. De l'avis même de l'AMT, la clientèle prévue justifie amplement l'investissement nécessaire pour la gare. Si la gare n'est pas aménagée, c'est essentiellement à cause de l'impact qu'elle aurait sur la formule de financement des trains de banlieue sur le territoire de la ville de Montréal, et non à cause de la faiblesse de la clientèle. La Ville de Montréal a confirmé l'intérêt qu'elle pouvait avoir pour cette gare, dans son projet de plan d'urbanisme, en proposant d'aménager trois nouvelles gares, en plus de la gare du secteur L'Acadie-Chabanel ; il est difficile, dans ce contexte, de contester la pertinence de cette dernière gare¹⁵...

Deuxièmement, **le transport collectif seul ne peut suffire à relancer le secteur**. Le secteur doit changer, ce qui ne peut se faire facilement. Si le transport collectif n'est pas à l'origine des problèmes que vit le secteur, il peut néanmoins participer à la solution, voire contribuer à relancer le secteur, car, tel que mentionné, une gare peut accroître la notoriété d'un secteur¹⁶.

¹⁵ Compte tenu du contexte actuel de financement du transport collectif, la décision d'aménager ou pas la gare devra tenir compte de l'ensemble des investissements à réaliser.

¹⁶ Il ne nous est pas possible toutefois de dire si la gare est un meilleur investissement que d'autres interventions pour améliorer l'offre de transport collectif, notamment avec les autobus.

5. LES CONDITIONS À LA MISE EN PLACE D'UN QUARTIER TOD

En somme, s'il est possible de soutenir que la gare est justifiée au point de vue de son achalandage, ses impacts sur le développement du territoire dépendent d'un trop grand nombre de facteurs et de conditions externes au projet lui-même pour que l'on puisse les déterminer à ce stade-ci. Pour que la gare ait un impact positif sur le territoire, certaines conditions devront être réunies ; elles sont nécessaires, mais pourraient ne pas être suffisantes pour assurer la relance du secteur. Certaines de ces actions touchent l'organisation et les réseaux de transport, alors que d'autres concernent l'aménagement et le développement du secteur. Nous les examinons dans les lignes qui suivent.

TRANSPORTS

Pour accroître la clientèle potentielle de la gare L'Acadie-Chabanel, plusieurs mesures sont nécessaires, notamment :

Étendre le territoire desservi par la ligne Blainville-Montréal. Plusieurs projets en ce sens ont déjà été avancés, qui permettraient d'accroître l'impact de la gare :

- Prolongement de la ligne de train jusqu'à Saint-Jérôme.
- Aménagement de deux lignes en direction de l'est, qui se connecteraient à la ligne Blainville-Montréal.
- Ouverture de nouvelles stations en aval, sur le territoire de Montréal, qui permettrait de donner accès aux populations qui habitent dans la partie centrale de l'île.

Augmenter la capacité de la ligne, afin d'accroître l'achalandage. Ce qui suppose notamment l'augmentation de la capacité de stationnements incitatifs autour des stations d'origine, mais également l'accroissement de la fréquence de service.

- Tel que mentionné plus haut, avec la croissance de l'achalandage et l'augmentation du nombre de stations sur une même ligne, les temps de parcours augmentent, ce qui réduit la qualité du service et donc l'attractivité du transport collectif. Ainsi, il est recommandé qu'en parallèle au développement des infrastructures, des travaux soient réalisés de manière à maintenir la capacité, les fréquences et les temps de parcours, de façon à ce que le service de train demeure performant, surtout pour les clientèles qui doivent se rendre au centre-ville.

Revoir le réseau de transport collectif de surface (les autobus) du secteur, de manière à lier la gare aux stations de métro Crémazie et Sauvé, de même qu'aux autres grands générateurs d'achalandage de la zone et aux secteurs résidentiels susceptibles de profiter d'une amélioration du service en transport collectif.

Mettre en place un programme de gestion des déplacements, afin d'accroître la clientèle pour le transport collectif et les modes actifs (marche et vélo).

La démarche allégo¹⁷ pourrait ainsi faire partie du projet de redéveloppement du secteur et contribuer à accroître l'impact de la gare et, surtout, améliorer l'accès à L'Acadie-Chabanel. Mentionnons que la démarche allégo, pilotée par l'AMT et financée par le ministère des Transports du Québec (MTQ), a le statut de projet-pilote et est en cours de réévaluation. Conséquemment, il n'est pas possible de savoir si des fonds seront disponibles pour développer ce volet dans les prochaines années.

AMÉNAGEMENT

Les aménagements urbains peuvent jouer tant sur l'attractivité du secteur que sur l'attractivité des modes de transport collectif. Deux dimensions doivent être favorisées :

Aménager l'espace de manière à favoriser la marche et le vélo, sur le territoire. Différentes dimensions devront être considérées, notamment l'aménagement de feux avec priorité pour les piétons, mais également le confort et la sécurité à travers les grands stationnements. Cela sera toutefois plus facile à l'est de la voie ferrée qu'à l'ouest.

Adapter l'offre de stationnement aux besoins du secteur. Il est nécessaire de prévoir une offre de stationnement optimale pour des clientèles différentes : les résidents, les usagers des commerces, les travailleurs. Actuellement, le secteur connaît d'importantes contraintes de stationnement, que la mise en service de la gare ne pourra résoudre entièrement ; mais en même temps, on ne peut que constater que les problèmes de stationnement favorisent le transport collectif. Rappelons qu'à court terme la gare desservira une clientèle potentielle située dans un corridor bien spécifique et que, par ailleurs, les résidences des employés actuels ne sont pas concentrées dans ce corridor.

Il est possible, avec la venue d'une station de train de banlieue, qu'une nouvelle demande pour du stationnement incitatif, c'est-à-dire des places de stationnement pour les gens qui souhaitent se rendre à la station en automobile, s'ajoute à la demande actuelle. L'espace étant très limité près de la gare, il n'est pas envisagé d'y construire un stationnement incitatif de

¹⁷ La démarche allégo vise à promouvoir des choix de transport alternatifs à l'automobile en solo par la mise en place de mesures de gestion de la demande, notamment à partir des lieux d'emplois.

surface. Par ailleurs, ces places offertes gratuitement auraient tôt fait d'être cannibalisées par les clients des magasins et, surtout, les travailleurs du secteur. Éventuellement, la construction d'un stationnement étagé pour répondre aux besoins du secteur pourrait être en partie utilisé par les usagers du train à tarif réduit sur présentation d'un titre de transport mensuel.

DÉVELOPPEMENT

Le développement des activités d'affaires et commerciales doit être réalisé dans un secteur qui se cherche une nouvelle vocation. Le bâti est dense, son taux d'inoccupation est très important, et pourrait augmenter encore. La mise en œuvre d'une stratégie de relance du secteur dans les créneaux susceptibles d'attirer des travailleurs utilisateurs du transport collectif qui sont également susceptibles de résider dans le corridor de la ligne de train de banlieue, augmenterait l'intérêt de la gare. En ce sens, la priorité doit d'abord aller à une approche permettant d'attirer de nouvelles entreprises, afin d'assurer la réutilisation des bâtiments existants, notamment les bâtiments à grand gabarit, qui comptent pour beaucoup dans les espaces vacants. Si la gare peut jouer un rôle pour attirer de nouvelles entreprises, elle ne peut à elle seule modifier de manière significative le potentiel du secteur.

Parmi les autres éléments à considérer, il faut mentionner :

Accroître les densités résidentielles, via la transformation de certains édifices de moins grand gabarit (par exemple, ceux situés le long de la voie ferrée au sud de Chabanel) en bâtiments résidentiels. L'augmentation du nombre de résidents dans le secteur sera d'autant plus favorable au transport collectif que ces nouveaux résidents habiteront à proximité de la gare (ou d'une station de métro).

Aménager des commerces de proximité, dans l'aire de marche de la gare, afin de mieux desservir les résidents et les travailleurs. Il s'agit essentiellement de commerces de petite surface, davantage que des générateurs d'achalandage. Mentionnons notamment : garderie, dépanneur, pharmacie, nettoyeur, etc. Dans la mesure où la rue Saint-Laurent devrait jouer un rôle important au plan commercial, il sera nécessaire d'assurer la continuité du linéaire commercial sur la rue Chabanel.

En conclusion, il nous apparaît essentiel de rappeler l'intérêt de la gare pour la relance du secteur L'Acadie-Chabanel. Si la gare peut contribuer à améliorer l'attractivité du secteur, elle ne peut suffire, seule, à déclencher la conversion et la requalification d'un secteur, dont le potentiel est certes élevé, mais où les contraintes pèsent particulièrement lourd, face à d'autres secteurs, peut-être moins bien localisés, mais nettement moins handicapés par l'héritage qu'ils doivent porter.

RÉFÉRENCES

- BC Transit. 1998. *Land Use Changes around Skytrain Stations*.
- Boarnet, M.G. et R. Crane. 1997. « *L.A. Story: A Reality Check for Transit-based Housing* ». *Journal of the American Planning Association*, vol. 63, n° 2, p. 189-204.
- Boarnet, M.G. et R. Crane. 2001. *Travel by Design*. New York, Oxford University Press.
- Boarnet, M.G. et N.S. Compin. 1999. *Transit Oriented Development in San Diego County: The Incremental Implementation of a Planning Idea*. *American Planning Association Journal*, winter, p. 80-95.
- Calthorpe, P. 1993. *The Next American Metropolis: Ecology Community and the American Dream*, New York, Princeton Architectural Press.
- Carpentier, L., S. Côté et A. Porlier. 2003. *Huit principes pour construire la ville du transport durable*. Montréal, Conseil régional de l'environnement de Montréal.
- Cervero, R. 1994. « Transit Villages: From Idea to Implementation », *Access*, n° 5, p. 8-13.
- Cervero, R. 1996. « Jobs-housing Balance Revisited ». *Journal of the American Planning Association*, vol. 62, n° 4, p. 492-511.
- Cervero, R. et M. Duncan. 2001. *Rail Transit's Value-Added: Effects of Proximity to Light and Commuter Rail Transit on Commercial Land Values in Santa Clara County, California*. Institute of Urban and Regional Development, University of California, Berkeley. Paper prepared for the Urban Land Institute National Association of Realtors, Washington (D.C.), 26 pages.
- Cervero, R. et M. Duncan. 2002. *Land Value Impacts of Rail Transit Services in Los Angeles County*. Report prepared for the National Association of Realtors, Washington (D.C.), Urban land Institute. 36 pages.
- Charles A., J. October 2001. « The Mythical World of Transit Oriented Development ». *Policy Perspective*, n° 1019, Cascade Policy Institute, Internet : <http://www.cascadepolicy.org>.
- Daniel Arbour & Associés et Raymond Chabot Grant Thornton. 2004. *Étude de développement du secteur L'Acadie-Chabanel*. Étude réalisée pour Convergence.

- Dessau-Soprin. 2004. *Étude de circulation pour le secteur l'Acadie-Chabanel : étude des solutions. Rapport préliminaire*. Ville de Montréal, arrondissement Ahuntsic-Cartierville.
- Diaz B.R. S.d. *Impacts of Rail Transit Property Values*. Track 3 – Partnering Business and Community Development.
- Diaz, B.R. 1995. « Impacts of rail transit on property values », *APTArapid transit conference proceedings papers*. Internet : www.apta.com/info/briefings/diaz.pdf.
- Frank, L.D., M.S. Smith et E.Q. Matthews. 1999. « Assessing Transit Station Area Redevelopment: A Case Study of the Lindbergh Station in Atlanta ». *Journal of Public Transportation*, vol. 2, n° 3, p. 21-53.
- Gordon, P. et H.W. Richardson. 1997. « Are Compact Cities a Desirable Goal? ». *American Planning Association Journal*, winter, p. 95-106.
- Kelbaugh, D. (dir.). 1989. *The Pedestrian Pocket Book: A New Suburban Design Strategy*. New York, Princeton Architectural Press.
- Landis, J. et R. Cervero. 1999. « Middle Age Sprawl: BART and Urban Development », *Access*, n° 14.
- Les Conseillers ADEC inc. 2002. *Train de banlieue Montréal/Blainville Gare Innopôle. Rapport préliminaire, Étude d'opportunité*. Étude réalisée pour l'Agence métropolitaine de transport.
- Léveillé, J. et M. Pouliot. 1997. « Infrastructures lourdes de transport public et développement urbain : expériences contrastées en Amérique du Nord ». *Recherche, Transport et Sécurité*.
- Lewis, P., M. Barcelo et C. Larrivée. 2002. *Améliorer la mobilité en aménageant autrement. Examen du potentiel des mesures et stratégies pour améliorer la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*. Rapport préparé pour la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud.
- Litman, T. 1995. « Land Use Impact Costs of Transportation ». *World Transport Policy and Practice*, vol. 1, n° 4, p. 9-16.
- Loukaitou-Sideris, A. et T. Banerjee. 1996. « There's no There There ». *Access*, n° 9, p. 2-6.
- Niles, J. et D. Nelson. 1999. *Measuring the Success of Transit-Oriented Development: Retail Market Dynamics and Other Key Elements*. APA National Planning Conference. Internet : <http://www.asu.edu/caed/proceedings99/NILES/NILES.htm>.

Porter, D.R. 1997. *Light-rail Systems and Land Use: The Lite Connection*. Texte d'une conférence prononcée lors de l'événement Contrasts and Transitions de l'American Planning Association, Californie.

Smith, J.J. et T.A. Gihring, 2003, *Financing Transit Systems through Value Capture*. Internet : <http://www.vtpi.org>.

Ville de Montréal. 2004. *Plan d'urbanisme de Montréal : version préliminaire*.

Weinstein L.B. et T.L. Clower. 2002. *An Assessment of the DART LRT on Taxable Property Valuations and Transit Oriented Development*. University of North Texas, Center for Economic Development and Research, Prepared for The Dallas Area Rapid Transit.