

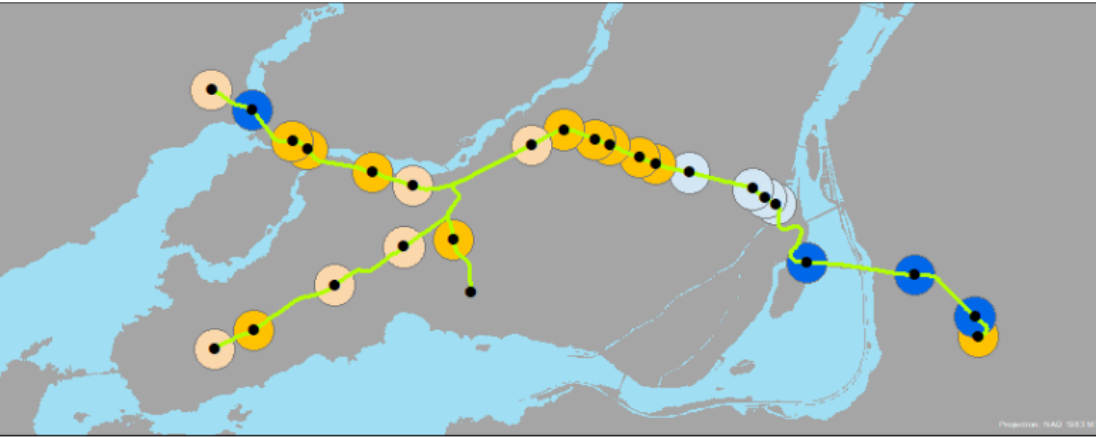
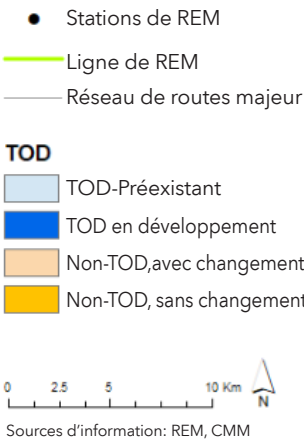
Le développement axé sur le transport en commun (TOD) et son impact sur les changements de zonage à Montréal

Contexte

Le développement axé sur le transport en commun (TOD) a été largement encouragé comme stratégie pour augmenter la densité urbaine, réduire la dépendance à l’automobile et promouvoir la diversité des quartiers. Dans le cadre de la construction d’un système de transport léger sur rail de 6,9 G\$ - le Réseau Express Métropolitain (REM) - les décideurs de Montréal visent à réaménager les quartiers autour des stations du REM conformément aux objectifs TOD. Pour évaluer dans quelle mesure les municipalités apportent des changements réglementaires conformément aux plans TOD, nous avons effectué une analyse complète des changements de règlements de zonage ainsi que des modèles d’utilisation des sols dans une zone de 1 km entourant les stations du REM entre 2016 et 2022 inclusivement (depuis l’annonce du REM).

Observations

- TOD préexistants:** Quatre stations du REM situées dans la partie centrale de la ville ont apporté des modifications réglementaires limitées étant donné qu’elles sont déjà situées à proximité de stations de métro et bénéficient d’un zonage approprié. Néanmoins, certaines de ces stations ont rezone les zones sous-utilisées et réduits les minimums de stationnement afin de maximiser davantage les plans TOD, y compris l’addition d’espaces verts.
- TOD en développement:** Sur les 21 autres stations actuellement en construction (excluant l’aéroport), seulement quatre stations ont entrepris d’importants changements de zonage et d’utilisation des sols, y compris la réfaction des zones commerciales, industrielles et de stationnement pour permettre des aménagements plus diversifiés, denses et la construction de logements multifamiliaux adéquats.
- Non-TOD, aucun changement:** 11 stations n’ont adopté peu ou pas de changements aux règlements de zonage, malgré un fort pourcentage de terrains vacants autour de ces stations (11,46 %). Ces stations sont dominées par des zones résidentielles à faible densité (à 25,93% de l’occupation du sol totale).
- Non-TOD, avec changements:** Six stations ont bénéficié d’une augmentation des coefficients d’occupation des sols et des hauteurs maximales de construction. Cependant, ces changements de règlement ont été faits avec parcimonie, malgré le pourcentage le plus élevé de terrains industriels (13,79 %) et développables (13,54 %).
- Logement Abordable:** Seulement quatre stations dans deux arrondissements ont implémenté des changements réglementaires pour allouer des logements abordables pour de nouveaux projets de développement dans le cadre d’une politique sur le logement abordable à l’échelle de la Ville de Montréal. Plus de la moitié des stations du REM ne sont assujetties à aucune politique de logement abordable.
- Les minimums de stationnement** restent pour la plupart inchangés autour des 17 stations non TOD.



	TOD- Préexistant (n=4)	TOD en développement (n=4)	Non-TOD, avec changements (n=6)	Non-TOD, sans changements (n=11)
Utilisation du sol				
Zone Résidentielle				
Basse densité (1 unité)	5.72%	22.17%	17.39%	25.93%
Moyenne densité (2-4 unités)	3.60%	1.80%	2.06%	4.39%
Haute densité (5+ unités)	11.10%	4.90%	5.97%	6.23%
Types				
Zone industrielle	3.26%	0.49%	13.79%	3.80%
Zone commerciale	7.64%	13.44%	11.66%	6.78%
Bureaux & Institutions	30.38%	7.56%	6.88%	6.33%
Espaces verts	2.66%	3.31%	5.11%	3.15%
Terrains vacants	6.36%	8.69%	13.54%	11.46%

Recommandations Stratégiques

- » Veiller à ce que les règlements de zonage municipaux soient conçus de manière appropriée pour soutenir les utilisations mixtes des sols, les logements multifamiliaux adéquats et une densité raisonnable autour des stations de transport en commun, conformément aux objectifs TOD.
- » Ajuster les ratios de stationnement (i.e., réduire les minimums requis) autour des stations du REM pour offrir de l’espace aux TOD et encourager l’utilisation des modes de transport actif et collectif.
- » Accroître les politiques de logement abordable autour des stations du REM, y compris celles à l’extérieur de l’île de Montréal, afin de faciliter une répartition équitable des avantages TOD.