



Les formes d'habitat et la planification des densités résidentielles

DOCUMENT DE RÉFÉRENCE



Communauté métropolitaine
de Montréal

Avant-propos

Ce document s'inspire de deux études effectuées pour le compte de la Communauté métropolitaine de Montréal soit *Les formes d'habitat et la planification des densités résidentielles*, réalisée par le Groupe Gauthier Biancamano Bolduc en février 2004, ainsi que l'*Évolution du marché de la construction résidentielle et perspectives probables*, réalisée par Jules Hurtubise en juillet 2008. Une mise à jour des données provenant de ces deux études a été effectuée lorsque celles-ci étaient disponibles.



Communauté métropolitaine
de Montréal

**Document de référence
Plan métropolitain d'aménagement et de développement**

**LES FORMES D'HABITAT ET LA
PLANIFICATION DES DENSITÉS RÉSIDENTIELLES**

9 mars 2011



TABLE DES MATIERES

1.	LES FORMES D'HABITAT ET LES TYPES D'IMPLANTATIONS RÉSIDENTIELLES DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL	6
1.1	LES FORMES D'HABITAT	6
1.1.1	Objectif	6
1.1.2	La notion de forme d'habitat	6
1.2	LES FACTEURS QUI INFLUENT LA FORME D'HABITAT	6
1.2.1	La période de développement	6
1.2.2	La localisation et la valeur foncière	7
1.2.3	Les conditions socioéconomiques	7
1.2.4	Les tendances	7
1.3	LES FORMES D'HABITAT RECONNUES	7
1.3.1	Forme rurale	8
1.3.2	Forme banlieue	8
1.3.3	Forme urbaine	9
1.3.4	Forme panoramique	10
1.4	LA RÉPARTITION STRUCTURELLE DES FORMES D'HABITAT SUR LE TERRITOIRE	10
2.	LES DENSITES RESIDENTIELLES SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTE METROPOLITAINE DE MONTREAL	12
2.1	METHODOLOGIE	12
2.2	LES DENSITES DES MUNICIPALITES, SECTEURS ET DES MUNICIPALITES REGIONALES DE COMTE (MRC) DE LA COMMUNAUTE METROPOLITAINE DE MONTREAL	12
3.	LES DYNAMIQUES DÉMOGRAPHIQUES ET LEURS IMPACTS SUR LA TYPOLOGIE DE L'HABITAT	15
4.	LES NOUVELLES APPROCHES EN MATIÈRE D'URBANISME	20
4.1	LES PRINCIPALES APPROCHES	20
4.1.1	La croissance intelligente	20
4.1.2	Le nouvel urbanisme	21
4.1.3	Une planification intégrée aménagement et transport en commun	21
4.2	LES POSSIBILITÉS D'APPLICATION DES NOUVELLES APPROCHES À L'INTÉRIEUR DU TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL	22
4.2.1	La croissance intelligente	23
4.2.2	Le nouvel urbanisme	23
4.2.3	Une planification intégrée aménagement et transport en commun	23



PRÉSENTATION

De tout temps, les villes ont vu leur territoire s'agrandir avec l'augmentation progressive de leur population. Jusqu'au milieu du 20^e siècle, cette expansion était essentiellement continue et se caractérisait par le maintien d'une certaine densité et d'une mixité d'usages. Cette situation s'expliquait principalement par le fait que la vaste majorité de la population n'avait pas accès à un véhicule automobile, ce qui limitait les possibilités de déplacement.

À partir de la seconde moitié du 20^e siècle, l'automobile est devenue plus accessible, ce qui a permis une plus grande liberté dans le choix du lieu d'habitat qui pouvait dorénavant être situé à plus grande distance des lieux de travail, d'études, de loisirs et de consommation.

Le développement urbain s'est, dès lors, largement orienté en fonction de l'utilisation de l'automobile, entraînant une dispersion de la population et une faible densité d'habitation pour les nouveaux développements. Avec le temps, cette forme de développement a eu des répercussions sociales et environnementales importantes : augmentation de la distance et de la durée des déplacements pour le travail, pollution atmosphérique, investissements importants en infrastructures et équipements communautaires, consommation de terrains propices à l'agriculture, etc.

À cet effet, le *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal 2001-2021*¹ demande à la CMM d'utiliser la densification comme moyen de favoriser l'utilisation optimale des terrains vacants et des infrastructures. Cependant, il est clair que les efforts de densification doivent s'appuyer sur une prise en compte de l'évolution du contexte socioéconomique ainsi que des valeurs et des préférences de la population en matière d'habitat.

De plus, les questions du développement durable et de la lutte aux changements climatiques sont maintenant au cœur des préoccupations citoyennes et gouvernementales et soulèvent des défis majeurs pour les grandes régions métropolitaines. Au Québec, le gouvernement vise une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) sous le niveau de 1990 et compte sur une planification de l'aménagement et du transport efficace pour y arriver. Selon le *Portrait des émissions de GES sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal*, la part des émissions totales du Grand Montréal est inférieure à son poids démographique dans le Québec. Le taux d'émission par habitant du Grand Montréal est plus bas que le taux moyen de l'ensemble du Québec. Toutefois, le Grand Montréal peut encore contribuer significativement à la réduction des émissions de GES du Québec, notamment en misant sur différentes mesures pouvant être déployées dans des milieux urbains relativement denses.

Ce document est composé de quatre parties :

- La première partie présente une courte réflexion sur la répartition d'ensemble des formes d'habitat présentes à ce jour dans le Grand Montréal, considérant que l'organisation spatiale actuelle des formes d'habitat est fonction de forces, de valeurs et de tendances qui demeureront déterminantes au cours des prochaines décennies.
- La seconde partie est essentiellement un recueil de données quant aux densités résidentielles actuelles par secteur et pour l'ensemble des municipalités.
- La troisième partie présente certains facteurs qui pourront avoir un impact déterminant sur le marché de l'immobilier et les types d'habitation.

¹ MAMM, *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, juin 2001.



- La quatrième partie aborde les nouvelles approches urbanistiques proposées en Amérique du Nord et en Europe, notamment en matière de développement résidentiel. Nous cherchons à en tirer un enseignement en vue de la planification du développement des nouveaux ensembles résidentiels de la région métropolitaine.

De plus, l'annexe du présent document expose plus en détail la méthodologie d'analyse des formes d'habitat présentées en première partie.



1. LES FORMES D'HABITAT ET LES TYPES D'IMPLANTATIONS RÉSIDENTIELLES DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL

1.1 LES FORMES D'HABITAT

1.1.1 Objectif

Considérant que l'organisation spatiale actuelle des formes d'habitat est fonction de forces, de valeurs et de tendances qui demeureront déterminantes au cours des 20 prochaines années, le présent chapitre poursuit l'objectif de documenter au mieux la distribution actuelle des densités dans l'espace métropolitain.

La question des densités est ici abordée sous l'angle des « formes d'habitat » à partir d'une prémissse voulant que chaque forme d'habitat corresponde aussi à un mode de vie.

1.1.2 La notion de forme d'habitat

Le Petit Robert définit l'habitat comme un mode d'organisation et de peuplement par l'homme du milieu où il vit. Ainsi, l'habitat réfère avant tout à un cadre de vie.

En raison d'une série de facteurs, l'habitat est de formes variées. En milieu rural, l'habitat est habituellement dispersé dans un milieu boisé ou agricole. En milieu urbain, l'habitat est en général plus dense mais il est également influencé par différents facteurs qui en déterminent la forme. La notion de forme d'habitat réfère donc à une série de caractéristiques géographiques, historiques, architecturales et sociologiques qui, ensemble, caractérisent un type d'habitat.

1.2 LES FACTEURS QUI INFLUENT LA FORME D'HABITAT

Tel que mentionné précédemment, des facteurs de natures diverses influencent la forme d'habitat. Ces facteurs se conjuguent, de sorte qu'il existe un large éventail de formes d'habitat. Nous rappelons ici les principaux facteurs qui contribuent à structurer la répartition des formes d'habitat sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, facteurs qui devraient demeurer déterminants dans les années à venir.

1.2.1 La période de développement

La période de développement est un des facteurs ayant une influence sur la forme de l'habitat. Les habitats développés avant 1960 au Québec sont habituellement denses et bien desservis en commerces et services puisque, au moment de leur développement, la possession d'une automobile n'était pas généralisée. À partir des années 1960 et 1970, l'automobile a rendu possible un mode de vie caractérisé par une faible densité de l'habitat et une ségrégation des usages. Notons qu'à partir de 1980, on privilégie souvent encore la faible densité et la ségrégation des usages mais la densité est parfois un peu plus élevée que dans les années 1960 pour un développement de même nature en raison, entre autres, du fait que les infrastructures d'utilité publique sont en partie financées par les promoteurs. C'est également depuis cette période que l'on observe un certain retour à la ville, marqué par le développement ou la rénovation de plex et de conciergeries en copropriétés et la conversion d'immeubles industriels en lofts résidentiels.



1.2.2 La localisation et la valeur foncière

La localisation d'un habitat influence également sa forme. Puisque la valeur foncière des terrains situés en périphérie de l'agglomération est moins élevée que dans la partie centrale, on y retrouve principalement des formes d'habitat de faible densité, soit des résidences unifamiliales isolées ou jumelées. À l'inverse, la valeur élevée des terrains situés au centre de l'agglomération favorise un mode de vie caractérisé par une plus grande densité d'habitat.

Par ailleurs, la présence d'attraits naturels tels que des cours d'eau ou une vue panoramique a pour effet d'augmenter la valeur des terrains et d'attirer une clientèle plus fortunée. Avec parfois pour conséquence une offre résidentielle de tours d'habitation sur de vastes terrains, de manière à maximiser la densité tout en mettant en valeur les qualités paysagères du lieu.

1.2.3 Les conditions socioéconomiques

De façon générale, chaque ménage souhaite vivre dans un milieu de vie confortable, hygiénique et sécuritaire, selon ses valeurs et ses préférences. Toutefois, les capacités financières des ménages influencent souvent le choix de l'habitat. Un ménage à faible revenu devra probablement être locataire, possiblement dans l'important parc locatif du centre de la région. Un ménage familial à revenu moyen qui recherche la tranquillité et la sécurité peut choisir une résidence unifamiliale en périphérie, en accordant peu d'importance à la proximité au lieu de travail. Un ménage à revenu élevé peut se permettre une résidence unifamiliale isolée dans le centre de l'agglomération ou encore un logement luxueux au centre-ville ou à proximité d'attraits naturels.

Au total, les formes d'habitat sont largement déterminées par les efforts des promoteurs résidentiels pour offrir des milieux de vie adaptés aux valeurs et aux capacités de payer des ménages.

1.2.4 Les tendances

Certaines tendances ont une influence sur la forme d'habitat. À titre d'exemple, la forme d'habitat de banlieue, composée principalement d'habitations pavillonnaires, suivait une tendance qui était apparue un peu plus tôt sur la Côte-Ouest américaine et qui exprimait le « rêve américain » axé sur le confort, la modernité et la prospérité.

La forme panoramique répondait avant tout à une nouvelle population de professionnels et de gens d'affaires recherchant le confort mais ayant peu de temps à consacrer à l'entretien et aux tâches ménagères. Cette forme d'habitat intéressait également les personnes retraitées et préretraitées qui voulaient disposer de plus de temps et d'un meilleur accès aux loisirs.

Par ailleurs, les quinze dernières années ont vu apparaître un certain retour à la ville qui a eu pour effet de revitaliser d'anciens quartiers défavorisés et de transformer des zones industrielles en zones résidentielles. Le phénomène du retour à la ville influence le milieu de vie, en améliorant le cadre bâti et en diversifiant l'offre commerciale des quartiers anciens. Ce phénomène a également entraîné une hausse de la valeur des logements, chassant peu à peu des ménages à faible revenu.

1.3 LES FORMES D'HABITAT RECONNUES

La typologie utilisée aux fins du présent document reconnaît quatre grandes formes d'habitat : la forme rurale, la forme banlieue, la forme urbaine et la forme panoramique.



1.3.1 Forme rurale

La forme d'habitat rurale est située dans un milieu champêtre, agricole ou villageois. Sauf dans les milieux villageois ou dans des domaines, les habitations de cette forme occupent de vastes terrains et sont habituellement distantes les unes des autres. Les services collectifs sont très limités et les commerces et services de base sont localisés à plusieurs kilomètres de ces habitations. Sur le territoire de la CMM, le développement de cette forme d'habitat est principalement localisé à plus de 30 km du centre-ville de Montréal et est limité par les règles imposées par la *Loi sur la protection du territoire agricole*. Outre les producteurs agricoles, les ménages qui choisissent cette forme d'habitat recherchent avant tout la nature, l'espace et la tranquillité. La densité brute de cette forme d'habitat excède rarement 6 logements à l'hectare.



Source : Denis Chabot © Le Québec en image, CCDMD

1.3.2 Forme banlieue

Issue des années d'après-guerre, la forme d'habitat banlieue est généralement caractérisée par une grande homogénéité des fonctions et des densités et par l'isolement des résidants par rapport aux nuisances inhérentes à la vie urbaine, comme le bruit, la pollution de l'air et la circulation automobile. Cette forme d'habitat est très populaire auprès des ménages familiaux qui désirent accéder à la propriété et qui recherchent un milieu sécuritaire et homogène.

Cette forme d'habitat s'appuie habituellement sur un réseau routier structuré et hiérarchisé de manière à favoriser la tranquillité des résidants. La trame de rue est souvent conçue de manière à limiter la circulation automobile dans les secteurs résidentiels, ce qui oblige les piétons à faire des détours pour atteindre une destination pourtant rapprochée. De plus, les commerces artériels et les centres d'achats sont étalés le long de grandes artères et ils sont séparés par de vastes terrains de stationnement. Conséquemment, la mise en place d'un système de transport collectif efficace est très difficile et l'automobile devient le meilleur choix pour tous les types de déplacement. Cette situation constitue une contrainte au déplacement des aînés, des jeunes, des personnes à faible revenu et des personnes à mobilité réduite.



Source : Denis Chabot © Le Québec en image, CCDMD

1.3.3 Forme urbaine

La forme d'habitat urbaine est multifonctionnelle et souvent animée. Cette forme d'habitat est généralement issue d'une époque où la possession d'une automobile était peu répandue, ce qui explique la densité élevée de la trame urbaine et la proximité des commerces et services. L'âge moyen des bâtiments est souvent élevé bien que des bâtiments récents viennent parfois s'insérer parmi les plus anciens. On y observe également le développement de projets résidentiels importants sur des terrains laissés vacants par des immeubles industriels désuets ou mal adaptés à la nouvelle économie. La trame de rue y est souvent orthogonale. La densité et la mixité des usages de cette forme d'habitat favorisent l'efficacité des systèmes de transport en commun et l'accessibilité à une gamme diversifiée de commerces et services à distance de marche.

Cette forme d'habitat se caractérise par la grande hétérogénéité de sa population en termes de revenu et de culture. Tous les milieux socioéconomiques y sont représentés. En raison de l'accès à une gamme étendue de services (transport en commun, CLSC, écoles, hôpitaux) et de la possibilité de trouver des logements abordables, cette forme d'habitat constitue souvent le seul choix possible pour les jeunes, les immigrés récents et les personnes à faible revenu. D'autres personnes privilégient cette forme d'habitat car elle répond à leurs valeurs et à leurs préférences.

Cependant, l'hétérogénéité du milieu socioéconomique, la circulation de transit sur les artères résidentielles, l'exiguïté ou l'absence des cours et des jardins et les coûts des habitations sont quelques facteurs qui incitent beaucoup de ménages familiaux à ne pas privilégier cette forme d'habitat.



Source : Denis Chabot © Le Québec en image, CCDMD

1.3.4 Forme panoramique

La forme d'habitat dite panoramique est caractérisée par un regroupement d'immeubles résidentiels de forte densité comptant plusieurs étages. Cette forme d'habitat est localisée en fonction d'attraits particuliers tels que plans d'eau, parcs d'envergure ou vue panoramique. Elle convient particulièrement aux ménages non familiaux et aux personnes retraitées. Bien souvent isolée des services et commerces environnants, la concentration de logements permet d'y intégrer certains commerces et services tels que piscine, tennis, salle de rencontre, salon de coiffure, pharmacie, dépanneur, etc. Toutefois, ces commerces et services ne permettent pas de répondre à tous les besoins des résidants de sorte que l'automobile est souvent indispensable.



Source: Service des communications, Ville de Laval © Le Québec en image, CCDMD

1.4 LA RÉPARTITION STRUCTURELLE DES FORMES D'HABITAT SUR LE TERRITOIRE

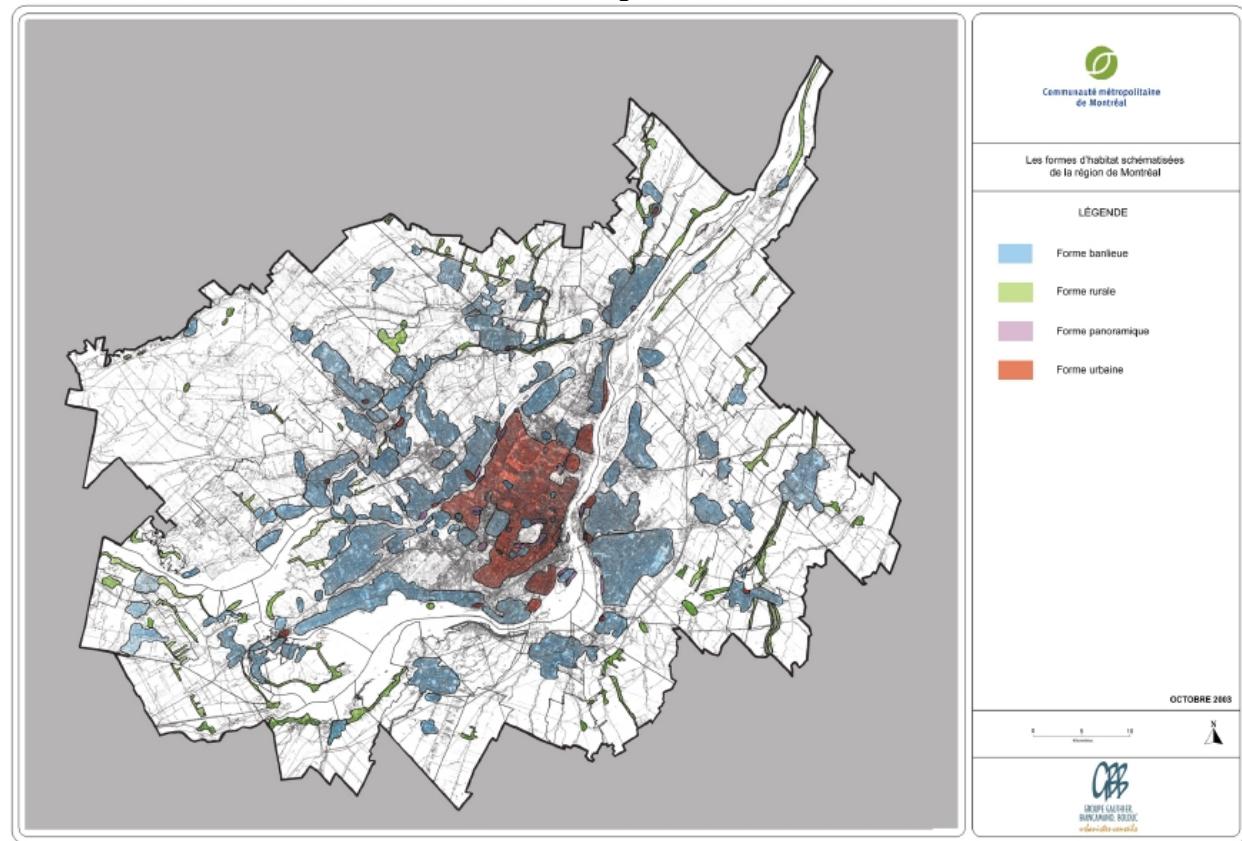
La carte de la page suivante présente la répartition des formes d'habitat sur le territoire de la CMM. Cette carte a été produite à partir de l'analyse de l'orthophotographie de 1999 du territoire de la CMM. Il faut bien sûr préciser que le territoire du Grand Montréal est beaucoup plus complexe et diversifié que les quatre formes d'habitat élaborées dans ce document.

Cette carte permet de voir clairement la répartition structurelle des formes d'habitat à l'échelle du territoire métropolitain :



- La forme d'habitat urbaine est principalement localisée dans la partie centrale de l'île de Montréal, avec des débordements dans certains secteurs de Laval et de Longueuil. On retrouve également cette forme d'habitat dans quelques noyaux urbains isolés de la région métropolitaine. Cette forme d'habitat correspond largement au territoire de la CMM développé avant 1960.
- La forme d'habitat banlieue occupe un vaste territoire de la CMM, occupant la presque totalité des milieux urbanisés de Laval, de Longueuil, de la couronne Nord et de la couronne Sud. On la retrouve également dans les parties est et ouest de l'île de Montréal. On peut remarquer la grande dispersion des aires d'habitat banlieue.
- La forme d'habitat rurale est principalement localisée dans les noyaux villageois et le long des chemins et réseaux routiers reliant les agglomérations urbaines. Cette forme d'habitat s'insère souvent à l'intérieur d'un milieu agricole.
- La forme dite « panoramique » occupe très peu d'espace sur le territoire de la CMM. Cette forme d'habitat est essentiellement concentrée sur les territoires de Montréal, de Laval et de Longueuil. On la retrouve surtout en lanière en bordure du fleuve Saint-Laurent et de la rivière des Prairies et autour du mont Royal. Des petites concentrations sont également localisées à proximité de grands axes routiers.

Carte 1 : Les formes d'habitat schématisées de la région de Montréal





2. LES DENSITÉS RÉSIDENTIELLES SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

2.1 MÉTHODOLOGIE

Cette section présente la densité résidentielle brute moyenne de l'espace résidentiel pour les cinq secteurs ainsi que pour chacune des municipalités du Grand Montréal et les arrondissements des villes de Montréal et de Longueuil. Cette densité est calculée par le nombre de logements construits divisé par la superficie brute totale développée. Ces données proviennent du rôle d'évaluation en vigueur pour l'année 2010 en date de mars 2010. Rappelons que la Communauté reçoit, à chaque année, le rôle d'évaluation de chacune des municipalités sur son territoire.

2.2 LES DENSITÉS DES MUNICIPALITÉS, SECTEURS ET DES MUNICIPALITÉS RÉGIONALES DE COMTÉ (MRC) DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Le tableau suivant présente les densités résidentielles par secteur et MRC de la CMM. On constate que la plus forte densité résidentielle se retrouve dans l'agglomération de Montréal, où elle atteint 48,1 logements à l'hectare.

À l'extérieur de l'île de Montréal, les densités sont plus élevées dans les secteurs situés en périphérie immédiate du centre de l'île de Montréal, soit Longueuil et Laval. Ces deux secteurs présentent respectivement une densité de 22 et 21 logements à l'hectare. Les secteurs situés dans les couronnes Nord et Sud ont des densités plus faibles, elles sont égales ou inférieures à 16 logements à l'hectare, correspondant à des espaces résidentiels où la maison individuelle unifamiliale prédomine.

Le tableau 1 et la carte 2 présentent le portrait 2009 des densités résidentielles par municipalité et arrondissement du Grand Montréal. Ils permettent de constater que, sur l'île de Montréal, la densité varie de façon importante, en particulier du centre de l'île vers l'ouest. Ainsi, dans plusieurs arrondissements centraux de la ville de Montréal, la densité résidentielle excède 90 logements à l'hectare alors que dans l'ouest de l'île, certaines municipalités et arrondissements présentent des densités de moins de 16 logements à l'hectare, typique aux espaces résidentiels de banlieue.

On observe également des densités élevées dans l'agglomération de Longueuil, notamment dans l'arrondissement du Vieux-Longueuil qui compte 33,47 log/ha, et à Saint-Lambert qui compte 25,57 log/ha. À Laval, la densité moyenne est de 21 log/ha, mais des densités élevées sont observables dans les secteurs aux abords des ponts enjambant la Rivière-des-Prairies.

La couronne Nord présente une moyenne de 12,9 logements à l'hectare, tandis que celle de la couronne Sud est supérieure à 10,7. Sainte-Thérèse et Charlemagne, sur la couronne Nord affichent toutefois des densités deux fois plus élevées.



TABLEAU 1

Densité résidentielle brute par municipalité du Grand Montréal

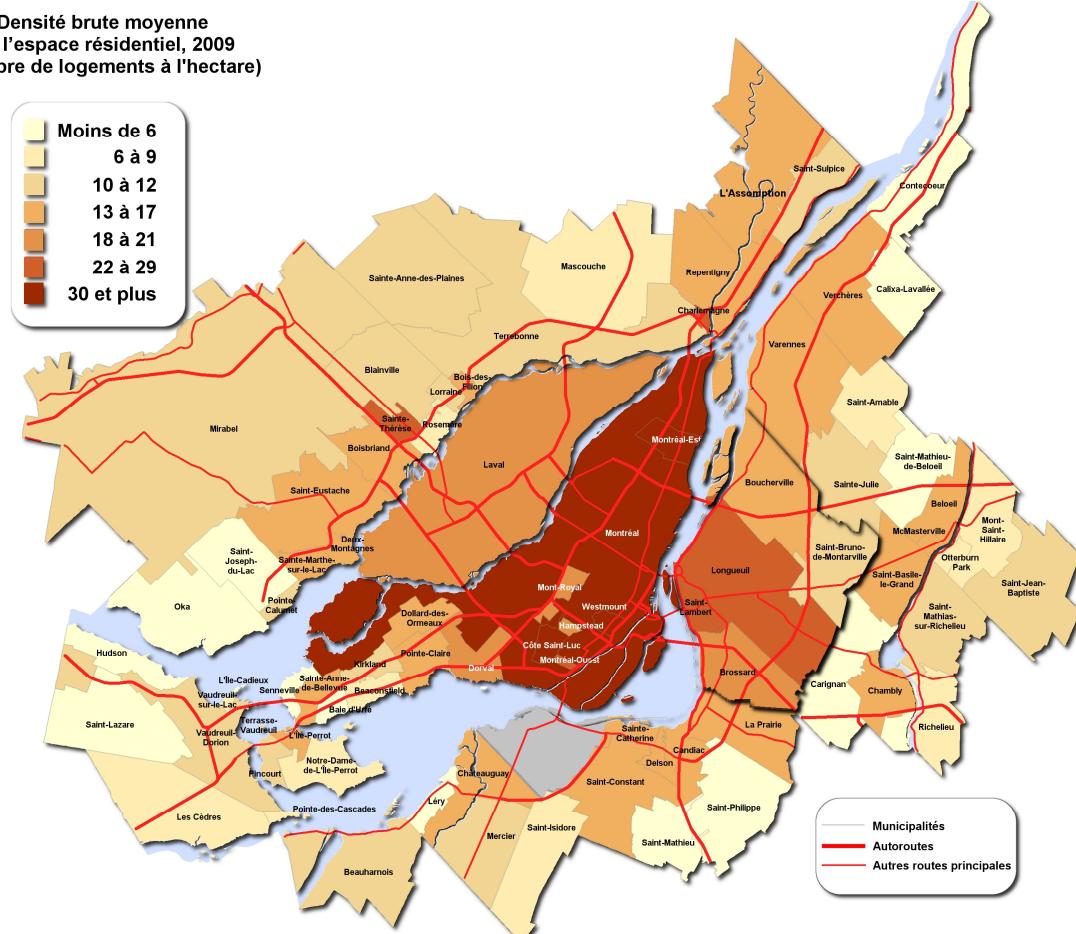
Secteur, MRC, Municipalité	Densité	Secteur, MRC, Municipalité	Densité	Arrondissement	Densité
Agglomération de Montréal	48,1	Couronne Sud	10,7	Montréal	60,9
Baie-D'Urfe	5,0	MRC de Beauharnois-Salaberry (partie CMM)	11,2	Ahuntsic-Cartierville	54,8
Beaconsfield	9,3	Beauharnois	11,2	Anjou	58,7
Côte-Saint-Luc	47,9	MRC de Marguerite-D'Youville	11,0	Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce	80,9
Dollard-Des Ormeaux	17,4	Calixa-Lavallée	3,1	Lachine	49,6
Dorval	21,0	Contrecoeur	4,1	LaSalle	54,8
Hampstead	19,2	Saint-Amable	9,9	Le Plateau-Mont-Royal	151,1
Kirkland	12,6	Sainte-Julie	12,9	L'Île-Bizard - Sainte-Geneviève	11,3
L'Île-Dorval	4,2	Varennes	16,1	Mercier - Hochelaga-Maisonneuve	78,2
Montréal	60,9	Verchères	13,1	Montréal-Nord	60,1
Montréal-Est	41,0	MRC de La Vallée-du-Richelieu (partie CMM)	11,8	Outremont	50,2
Montréal-Ouest	24,4	Beloëil	14,4	Pierrefonds - Roxboro	18,5
Mont-Royal	21,8	Carignan	5,9	Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles	30,3
Pointe-Claire	16,0	Chamby	15,1	Rosemont - La Petite-Patrie	99,3
Sainte-Anne-de-Bellevue	13,2	McMasterville	16,5	Saint-Laurent	45,8
Senneterre	2,1	Mont-Saint-Hilaire	9,7	Saint-Léonard	52,2
Westmount	33,5	Otterburn Park	8,8	Sud-Ouest	94,4
Agglomération de Longueuil	22,0	Saint-Basile-le-Grand	13,1	Verdun	73,8
Boucherville	13,3	Saint-Jean-Baptiste	11,2	Ville-Marie	161,1
Brossard	21,3	Saint-Mathieu-de-Belœil	5,6	Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension	103,2
Longueuil	27,2	MRC de Rousillon	14,0	Arrondissement	Densité
Saint-Bruno-de-Montarville	11,3	Candiac	14,9	Longueuil	27,2
Saint-Lambert	25,6	Châteauguay	14,9	Greenfield Park	22,9
Laval	21,0	Delson	14,2	Le Vieux-Longueuil	33,5
Couronne Nord	12,9	La Prairie	17,7	Saint-Hubert	20,3
MRC de Deux-Montagnes (partie CMM)	13,8	Léry	3,9		
Deux-Montagnes	16,6	Mercier	12,3		
Oka	5,6	Saint-Constant	14,2		
Pointe-Calumet	11,0	Sainte-Catherine	17,8		
Sainte-Marthe-sur-le-Lac	13,8	Saint-Isidore	8,2		
Saint-Eustache	17,5	Saint-Mathieu	4,3		
Saint-Joseph-du-Lac	5,6	Saint-Philippe	5,6		
MRC de L'Assomption (partie CMM)	16,1	MRC de Rouville (partie CMM)	10,7		
Charlemagne	24,7	Richelieu	8,3		
L'Assomption	13,3	Saint-Mathias-sur-Richelieu	10,7		
Repentigny	16,2	MRC de Vaudreuil-Soulanges (partie CMM)	7,0		
Saint-Sulpice	12,5	Hudson	3,3		
MRC Les Moulins	10,7	Les Cèdres	6,2		
Mascouche	9,9	L'Île-Cadieux	1,2		
Terrebonne	11,1	L'Île-Perrot	16,7		
MRC de Thérèse-De Blainville	13,8	Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	7,9		
Blainville	12,1	Pincourt	11,0		
Boisbriand	16,9	Pointe-des-Cascades	9,4		
Bois-des-Filion	16,7	Saint-Lazare	3,0		
Lorraine	10,3	Terrasse-Vaudreuil	11,0		
Rosemère	8,3	Vaudreuil-Dorion	10,7		
Sainte-Anne-des-Plaines	12,5	Vaudreuil-sur-le-Lac	6,7		
Sainte-Thérèse	23,8				
Mirabel	10,6				
Mirabel	10,6				
		GRAND MONTRÉAL	24,1		

Notes :

- Les données pour les MRC ne concernent que la section des MRC situées à l'intérieur des limites de la CMM.
 - Nombre de logements construits divisé par la superficie brute totale développée. La superficie développée brute est obtenue en multipliant la superficie développée nette par 1,25 (correspond à la méthode de l'étude sur les espaces vacants de GGBB)
- Source : rôle d'évaluation 2010. Traitement : CMM, 2011.

Carte 2 : Densité brute moyenne de l'espace résidentiel, 2009

Densité brute moyenne de l'espace résidentiel, 2009 (nombre de logements à l'hectare)

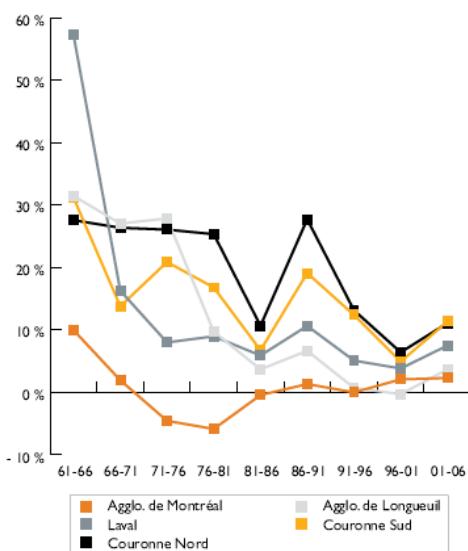




3. LES DYNAMIQUES DÉMOGRAPHIQUES ET LEURS IMPACTS SUR LA TYPOLOGIE DE L'HABITAT²

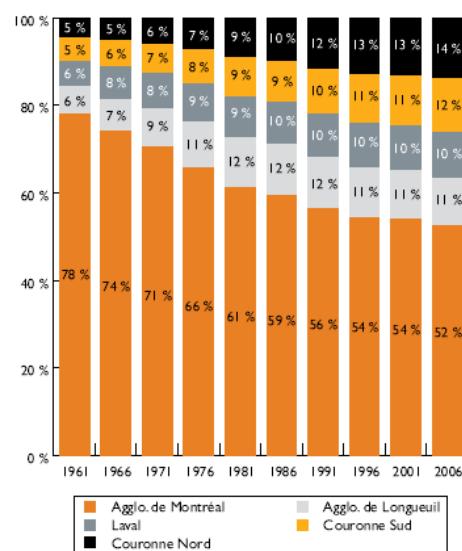
Au cours des dernières années, soit durant la période 2001 à 2009, la population du Grand Montréal a crû en moyenne de 1,2 % annuellement, ce qui représente un rythme de croissance deux fois plus rapide que celui enregistré au cours des années 1990. En effet, stimulé essentiellement par l'augmentation de l'immigration internationale, le taux de croissance annuel moyen est passé de 0,6 % pour la période 1991-2001 à 1,2 % pour la période 2001-2009.

Taux de croissance de la population (%),
cinq secteurs du Grand Montréal, 1961-2006



Source : Statistique Canada, Recensements de la population 1961 à 2006.
Traitement : CMM, 2010.

Évolution du poids démographique (%),
cinq secteurs du Grand Montréal, 1961-2006



Source : Statistique Canada, Recensements de la population 1961 à 2006.
Traitement : CMM, 2010.

Au cours des dernières années, à l'image de ce que l'on observe dans la grande majorité des régions métropolitaines nord-américaines, la croissance démographique dans le Grand Montréal a été plus importante en périphérie qu'au centre de la région. Ainsi, entre 2001 et 2006, le taux de croissance annuel moyen a été trois fois moindre dans la ville de Montréal (0,5 %) que dans le reste de la région (1,5 %). À l'échelle des cinq secteurs géographiques du Grand Montréal, l'agglomération de Montréal, soit l'île de Montréal, présente depuis le début des années 1960 des taux de croissance généralement plus faibles que ceux observables dans les quatre autres secteurs. Le poids démographique de l'agglomération de Montréal dans l'ensemble de la région est ainsi passé de 78 % en 1961 à 52 % en 2006. Toutefois, depuis le début des années 1990, l'écart entre le taux de croissance de l'agglomération de Montréal et celui des quatre autres secteurs s'est réduit de façon importante et le poids démographique de l'agglomération de Montréal dans l'ensemble de la région diminue moins rapidement qu'auparavant.

² Pour en savoir davantage sur le marché de la construction résidentielle, consulter le rapport réalisé pour le compte de la CMM par Jules Hurtubise, économiste expert-conseil en habitation qui a pour titre : *Évolution du marché de la construction résidentielle et perspectives probables* (2008). Ce rapport est disponible à l'adresse suivante : http://www.cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/Rapport_construction_residentielle.pdf



Si la tendance actuelle se maintient, selon l’Institut de la statistique du Québec, la population du Grand Montréal devrait atteindre 4,3 millions d’habitants en 2031. Cette croissance démographique représentera une augmentation de 712 000 nouveaux habitants et de 425 000 nouveaux ménages pour le Grand Montréal entre 2006 et 2031. Toujours selon les projections démographiques de l’Institut de la statistique du Québec, c’est la couronne Nord, suivie de la couronne Sud et de Laval, qui devrait enregistrer le plus haut taux de croissance au cours des prochaines années. Toutefois, en nombre absolu, c’est plutôt l’agglomération de Montréal qui devrait accueillir le plus grand nombre de nouveaux résidants et de nouveaux ménages.

Le Grand Montréal fait partie des nombreuses régions métropolitaines qui perdent une part de leur population dans leurs échanges migratoires au profit des autres régions du pays (migration intraprovinciale et interprovinciale) et dont la croissance est assurée par l’accroissement naturel (le nombre de naissances comparativement au nombre de décès) et l’immigration internationale.

Peu de régions ont toutefois l’immigration internationale comme principal facteur d’accroissement démographique. Le Grand Montréal se démarque en tant que 6^e plus important pôle d’immigration en Amérique du Nord, avec un solde annuel moyen d’immigration internationale d’un peu plus de 37 000 personnes au cours de la période 2004-2009. En 2006, environ un habitant de la région sur cinq (21 %) était né à l’extérieur du pays.

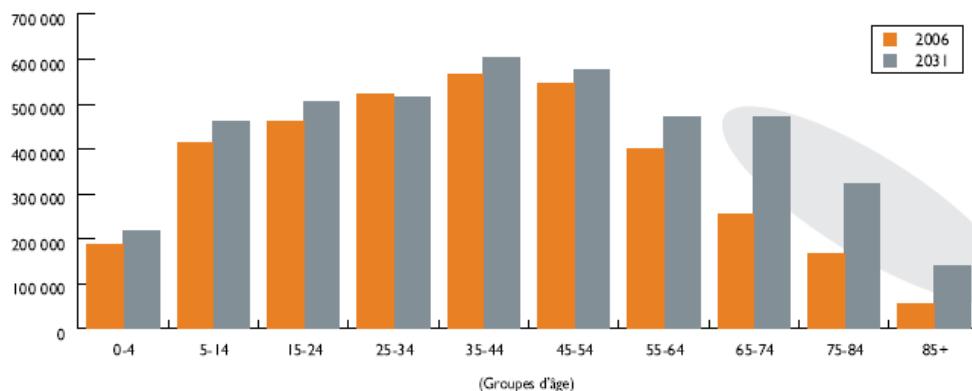
Bien que la grande majorité des immigrants choisissent l’agglomération de Montréal comme lieu de résidence, ce secteur perd, chaque année, une part de l’ensemble de sa population au profit des autres secteurs de la région. De la même façon, Laval et l’agglomération de Longueuil, tout en présentant un solde migratoire positif avec l’île de Montréal, perdent une part de leur population au profit des couronnes. Cette dynamique d’urbanisation en saute-mouton s’étend jusqu’à la région limitrophe au Grand Montréal, qui enregistre un solde migratoire positif avec le Grand Montréal, en particulier avec l’agglomération de Montréal et les couronnes.

Selon les projections de l’Institut de la statistique du Québec, la croissance démographique entre 2006 et 2031 devrait continuer à être stimulée principalement par l’immigration internationale, en particulier au centre de la région, soit dans l’agglomération de Montréal, mais également dans celle de Longueuil et de Laval. Toutefois, dans les couronnes, l’accroissement naturel et la migration intramétropolitaine devraient toujours être les principaux moteurs de la croissance démographique dans les années à venir.

Au cours des 20 prochaines années, la population de 65 ans et plus devrait fortement augmenter dans la région, avec l’arrivée progressive des baby-boomers à l’âge de la retraite, cohorte de la population née entre 1945 et 1965. Soulignons que cette cohorte représente au Québec une part plus importante de la population que partout ailleurs en Amérique du Nord. Le vieillissement devrait toutefois être relativement moins important et moins rapide dans le Grand Montréal que dans le reste du Québec. Selon les estimations de l’Institut de la statistique du Québec, près de 22 % de la population dans le Grand Montréal aura 65 ans et plus en 2031 alors que cette proportion était de 14 % en 2006. Dans le reste du Québec, cette proportion devrait atteindre 29 % en 2031 alors qu’elle était de 15 % en 2006.



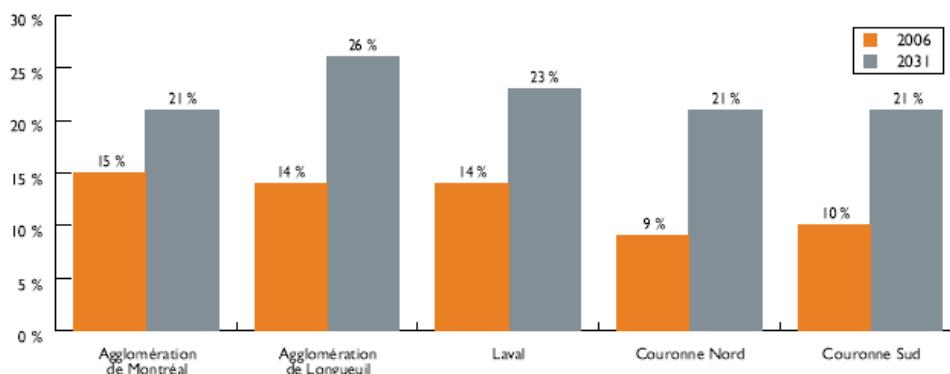
Projection de la population du Grand Montréal selon le groupe d'âge, 2006-2031



Source : Institut de la statistique du Québec, Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2006-2056, édition 2009. Traitement : CMM, 2010.

À l'échelle des cinq secteurs géographiques du Grand Montréal, c'est dans l'agglomération de Montréal que le vieillissement devrait être le moins rapide au cours des prochaines années. Cette situation s'explique par le nombre important de nouveaux immigrants, plus jeunes en moyenne que l'ensemble de la population, qui devraient continuer de s'installer principalement dans l'agglomération de Montréal. La proportion de la population de 65 ans et plus à l'échelle de l'île devrait tout de même passer de 15 %, en 2006, à 21 % en 2031. C'est la population de l'agglomération de Longueuil et des couronnes qui devrait vieillir le plus rapidement. Dans l'agglomération de Longueuil, la proportion de la population de 65 ans et plus devrait passer de 14 %, en 2006, à 26 %, en 2031, alors que dans les couronnes, cette proportion devrait doubler, en passant d'environ 10 % en 2006 à 21 % en 2031.

Projection de la population de 65 ans et plus, cinq secteurs géographiques, 2006-2031



Source : Institut de la statistique du Québec, Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2006-2056, édition 2009. Traitement : CMM, 2010.

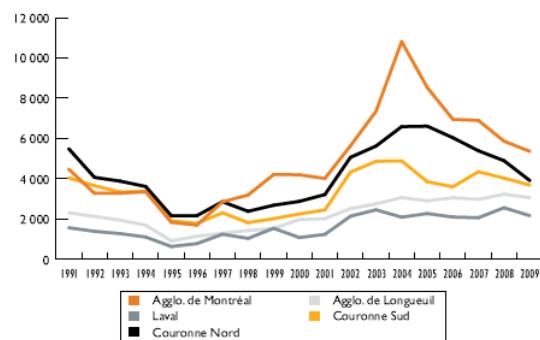
Le rythme de formation des ménages, plus que celui de l'accroissement de la population, est celui qui influence le marché de l'habitation. La demande en habitation est dictée par les dynamiques de formation des ménages. Une multitude de facteurs économiques, sociaux et culturels se conjuguent à l'accroissement de la population pour expliquer le rythme de formation des ménages. Les principaux facteurs sont : la diminution de la taille des ménages, la



multiplication des modèles familiaux, le vieillissement accéléré de la population, le rôle de plus en plus important de l'immigration internationale dans l'accroissement démographique, la faiblesse des revenus de la population, les hausses significatives des coûts du logement. Entre 1971 et 2006, la formation des ménages s'est accentuée notamment en lien avec l'éclatement de la famille contribuant ainsi à un accroissement important du nombre de ménages (45 %) en comparaison avec l'accroissement de la population (21 %).

Avec la fin des années 1990 et le retour à la croissance économique et démographique, le Grand Montréal a connu, dans chacun de ses cinq secteurs géographiques, une augmentation importante des mises en chantier résidentielles. Le sommet, en termes de nombre de mises en chantier, a toutefois été atteint en 2004 et, depuis, le nombre de nouvelles constructions tend à diminuer, en particulier dans l'agglomération de Montréal et dans la couronne Nord. En 2009, malgré le nouveau ralentissement de l'économie, le nombre de nouvelles constructions dans la région demeure nettement plus important qu'au cours des années 1990. Pour la période 2002 à 2009, durant laquelle la construction résidentielle a été particulièrement importante, il s'est construit un peu plus de 175 000 nouveaux logements dans la région. La plus forte proportion de ces logements, soit le tiers (33 %), a été construite dans l'agglomération de Montréal. Un quart (25 %) des constructions résidentielles a été mis en chantier dans la couronne Nord, 19 % dans la couronne Sud, 13 % à Laval et 10 % dans l'agglomération de Longueuil.

Évolution des mises en chantier (nbre), secteurs du Grand Montréal, 1991-2009



Source : Société canadienne d'hypothèques et de logement, compilation spéciale à partir des enquêtes sur les mises en chantier 1991 à 2010.
Traitement : CMM, 2010.

Le marché de la construction résidentielle s'est transformé progressivement pour s'orienter davantage vers des produits à plus forte densité. Historiquement, les unités de type propriété absolue occupaient une part prépondérante dans le marché du Grand Montréal. Au cours des dernières années, on a constaté que c'est la copropriété et le locatif qui ont constitué plus de la moitié du marché de l'habitation.

Ainsi, la part de marché des logements en copropriétés, mais également des logements locatifs – plus particulièrement le segment du marché de résidences pour personnes âgées (désignés par la SCHL sous l'appellation « appartements ») a gagné plus de 20 points, passant de 42 % de l'ensemble des mises en chantier en 2002 à 63 % en 2009. Ce gain des « appartements » est observable dans les secteurs géographiques autres que l'agglomération de Montréal. Ainsi, l'agglomération de Longueuil, Laval et les couronnes, secteurs caractérisés par une forte présence de maisons individuelles, présentent une importante augmentation, depuis 2002, de la part de marché des logements à forte densité.



L'intérêt accru des acheteurs pour le type condominium s'explique principalement par deux phénomènes :

- L'augmentation du nombre de personnes dans les segments de marché qui sont traditionnellement les acheteurs de ce produit (les ménages de plus de 50 ans);
- L'augmentation générale des coûts de construction et des prix de terrains. Cette hausse de coûts a fait en sorte qu'il est devenu de plus en plus difficile pour les premiers acheteurs de faire l'acquisition d'une maison unifamiliale traditionnelle. Ces ménages s'orientent donc maintenant vers les condominiums qui constituent souvent un produit résidentiel plus abordable.

L'accessibilité en termes géographiques est également un élément fondamental dans le développement de l'espace résidentiel. Les secteurs à proximité d'une autoroute ou d'une gare de trains de banlieue présentent généralement des parts de marché relativement élevées ou en croissance.

Selon l'expert en habitation Jules Hurtubise, les tendances suivantes – déjà observables – vont se poursuivre au cours des prochaines années, soit un marché de l'habitation dynamique – expliqué notamment par la diminution du nombre de personnes par ménage; un resserrement de l'activité vers le centre de la région – expliqué entre autres par le vieillissement de la population, un poids de plus en plus important de l'immigration dans la croissance démographique, les problèmes de congestion, les préoccupations environnementales; et enfin, l'augmentation de la part de marché des produits résidentiels les plus denses – s'expliquant par le vieillissement de la population et l'augmentation des coûts de construction.

Conséquemment, toujours selon Hurtubise, la diminution de la part des résidences unifamiliales isolées devrait favoriser une hausse globale de la densité résidentielle. Compte tenu que, d'ici quelques années, les résidences unifamiliales existantes répondront en grande partie à la demande des nouveaux ménages familiaux, le centre comme les banlieues devront développer de nouvelles approches pour répondre aux besoins et aux valeurs des ménages non-familiaux. Cette constatation est d'autant plus vraie selon lui que la partie centrale de l'agglomération ne sera pas en mesure de répondre à l'ensemble de la demande des nouveaux ménages.

Par ailleurs, le temps et les coûts de déplacement sont devenus selon Hurtubise des irritants significatifs pour de nombreux navetteurs dans le Grand Montréal. Il est donc évident que les municipalités qui se retrouvent - ou se retrouveront - dans un axe de transport majeur ont un avantage concurrentiel certain.



4. LES NOUVELLES APPROCHES EN MATIÈRE D'URBANISME

Durant les prochaines décennies, les développeurs, les planificateurs urbains et les décideurs n'auront d'autres choix que d'adapter les formes d'habitat aux changements démographiques et sociaux qui toucheront le Québec et la région de Montréal. Un des enjeux des prochaines décennies sera le développement des vastes terrains vacants localisés dans les couronnes Nord et Sud, compte tenu que, jusqu'à maintenant, ces secteurs ont principalement appuyé leur développement sur des types d'habitation destinés à des ménages familiaux avec enfants. Cette situation constitue notamment une opportunité de revoir le modèle de développement des banlieues de manière à éliminer les aspects négatifs de l'étalement urbain. À cet effet, cette partie du rapport présente les principales approches urbanistiques développées au cours des dernières années et évalue leur possibilité d'application sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

4.1 LES PRINCIPALES APPROCHES

Au cours des dernières années, plusieurs nouvelles approches d'aménagement du territoire ont été proposées pour revoir le modèle de développement urbain selon les principes du développement durable³. Ces approches se regroupent en trois grandes écoles généralement dénommées « croissance intelligente » (Smart Growth), « nouvel urbanisme » (New Urbanism) et « développement pensé en fonction du transport en commun » (Transit-Oriented Development ou TOD).

Ces approches s'intéressent particulièrement à la réduction de la dépendance automobile par l'utilisation de différentes mesures pour amener les gens à se déplacer davantage en utilisant d'autres moyens de transport que l'automobile⁴.

4.1.1 La croissance intelligente

La *croissance intelligente* propose essentiellement de diriger la croissance vers les zones urbaines existantes plutôt que de poursuivre l'étalement de l'urbanisation. Cette approche implique une mixité des fonctions urbaines et une densité globale plus élevée, tout en offrant une diversité de logements. Cette approche vise donc avant tout à freiner l'étalement urbain pour ainsi limiter les coûts collectifs reliés à cet étalement (pollution, investissements publics, etc.) et assurer une utilisation optimale des infrastructures existantes. Le *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal 2001-2021* s'inspire fortement de cette approche en demandant aux MRC et à la CMM de consolider les zones urbaines existantes, de déterminer des périmètres d'urbanisation en fonction des besoins réels et de favoriser le redéveloppement des zones urbaines existantes.

Certains auteurs ont une vision différente de la croissance intelligente et l'associent davantage à d'autres approches, principalement le nouvel urbanisme (environnement piétonnier, mixité d'usages, etc.). L'encadré qui suit présente les dix principes de la croissance intelligente proposés par le Sustainable Communities Network.

³ Le développement durable est défini comme : « Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. » Commission des Nations-Unies sur l'environnement et le développement, 1987.

⁴ P. Lewis, M. Barcelo, C. Larrivée, *Améliorer la mobilité en aménagement autrement*, 2002.



Les 10 principes de la croissance intelligente⁵

1. *Offrir une grande variété de logements.*
2. *Créer un environnement piétonnier*
3. *Encourager la collaboration de la collectivité et des intervenants du milieu.*
4. *Offrir un endroit attristant avec un esprit du lieu.*
5. *S'assurer que les décisions soient viables, équitables et économiques.*
6. *Favoriser la mixité des usages.*
7. *Préserver les terres agricoles, les espaces naturels esthétiques ainsi que les aires de conservation.*
8. *Offrir des choix variés en matière de transport.*
9. *Renforcer et orienter le développement vers des collectivités existantes.*
10. *Favoriser la densité.*

4.1.2 Le nouvel urbanisme

Contrairement à la *croissance intelligente*, le *nouvel urbanisme* ne rejette pas le développement des banlieues. Il rejette cependant le modèle classique de la banlieue développée à partir de 1950 orienté vers l'utilisation de l'automobile (centres commerciaux, grands stationnements, boulevards et séparation des fonctions résidentielles des autres fonctions urbaines). Le nouvel urbanisme propose d'aménager ce développement autrement, de façon à favoriser la marche comme principal moyen de transport et de recréer, en quelque sorte, une forme d'habitat plus urbaine. Les principales règles du nouvel urbanisme sont une mixité des fonctions et des densités, une offre résidentielle diversifiée, répondant aux besoins des différents types de ménages, une échelle de bâtiments à dimension humaine, une implantation des bâtiments à proximité de la rue, favorisant la convivialité et un aménagement conçu autour de noyaux d'activités et de places publiques. Par exemple, selon l'approche du nouvel urbanisme, les ensembles résidentiels ne devraient pas être situés à plus de cinq (5) minutes de marche (400 mètres) d'un noyau d'activités comprenant des commerces, des lieux de travail, des écoles et des centres de loisirs.

Les gens vivant à plus de 400 mètres d'un noyau d'activités devraient avoir accès à un service de transport en commun avec un arrêt à moins de 400 mètres de leur lieu de résidence. Le nouvel urbanisme favorise également des insertions de projets de réaménagement à l'intérieur de milieux urbains existants.

En résumé, le nouvel urbanisme cherche à recréer des communautés vivantes, sécuritaires et moins dépendantes du transport motorisé, un peu à l'image des quartiers et des villages d'avant-guerre.

4.1.3 Une planification intégrée aménagement et transport en commun

Une stratégie de planification intégrée de l'aménagement et du transport ou plus connue sous l'acronyme TOD (« Transit Oriented Development ») a été élaborée aux États-Unis par Peter Calthorpe et d'autres spécialistes en aménagement. Un TOD se décrit comme : « ... des logements de densité modérée et élevée ainsi que des utilisations publiques, des emplois, des commerces de détail et des services complémentaires... concentrés dans des quartiers à

⁵ Traduit librement du *Sustainable Communities Network*, Washington, D.C., www.smartgrowth.org/about/principles/default.asp.



vocations mixtes situés à des points stratégiques le long des réseaux de transport en commun régionaux. (traduction libre d'un extrait de P. Calthorpe, *The Next American Metropolis*, 1993)⁶.

Le TOD vise à aménager l'espace autour des équipements et infrastructures de transport en commun de façon à augmenter la densité d'occupation. L'objectif visé est l'augmentation de l'achalandage du transport en commun et, conséquemment, l'amélioration de la rentabilité des investissements dans les infrastructures de transport en commun. Le TOD s'appuie sur l'hypothèse que l'achalandage du transport en commun est directement lié à son accessibilité et à son niveau de service. Il cherche à maximiser le nombre de personnes qui peuvent avoir accès à un service de transport en commun à distance de marche. Selon les principes du TOD, tout le développement devrait être localisé à moins de 600 mètres d'une station de transport en commun.⁷

Le succès d'une stratégie TOD repose notamment sur des aménagements en bordure des réseaux de transport collectif structurant qui favorisent :

- La densification et la mixité des usages;
- Le développement et la diversification des modes de transport;
- L'amélioration des milieux de vie;
- Le réaménagement du domaine public et des rues en fonction des priorités résidentielles et piétonnes;
- La qualité du design urbain;
- la capacité des résidents à accéder à un logement qui correspond à leurs besoins.

Conséquemment, le mode d'organisation du TOD s'apparente beaucoup au nouvel urbanisme, en visant la création d'environnements plus conviviaux et propices aux déplacements à pied, avec une mixité des fonctions et une certaine densité d'occupation. En banlieue, le TOD peut s'appliquer dans un nouveau secteur situé à proximité d'un équipement de transport en commun (gare, station de métro). Le TOD peut également s'appliquer en milieu urbain, par le réaménagement et la densification des secteurs environnants des équipements de transport en commun.

4.2 LES POSSIBILITÉS D'APPLICATION DES NOUVELLES APPROCHES À L'INTÉRIEUR DU TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Les nouvelles approches urbanistiques préconisent toutes une modification importante du modèle de développement traditionnel des banlieues, caractérisée par une forte proportion de maisons individuelles, la ségrégation des fonctions urbaines, la dépendance à l'automobile et l'étalement des milieux urbains. Ce type de développement, largement répandu dans toutes les agglomérations nord-américaines, jouit toujours d'une grande popularité auprès d'une vaste proportion de la population, principalement auprès des ménages familiaux.

Le succès de l'application des nouvelles approches de développement urbain repose avant tout sur leur acceptabilité par une part importante de la population, ce que semblent favoriser les tendances sociodémographiques, tel que constaté plus haut.

⁶ SCHL, *L'aménagement axé sur le transport en commun : études de cas canadiennes*, novembre 2009.

⁷ Peter Gordon et Harry Richardson, *Are compact cities a desirable goal ?*, APA Journal, winter 1997.



4.2.1 La croissance intelligente

La croissance intelligente se traduit par une consolidation des zones urbaines existantes et une augmentation des densités. Cette approche doit cependant s'accompagner d'une politique nationale d'aménagement pour éviter que le développement de la région métropolitaine se déplace à l'extérieur du territoire de la CMM. Déjà, le gouvernement du Québec, a, par le biais de son Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, retenu une orientation visant à *assurer l'intégration de plans d'aménagement d'agglomération dans les schémas d'aménagement des MRC voisines de la CMM*.

Par ailleurs, la croissance intelligente est souvent critiquée parce qu'elle peut entraîner une augmentation des coûts des terrains et des logements, par la limitation de l'offre. À cet effet, il est important de maintenir une offre de terrains et de logements suffisante afin d'assurer l'accès à la propriété à un maximum de ménages.

4.2.2 Le nouvel urbanisme

Le vieillissement anticipé de la population, notamment la forte croissance du nombre de personnes âgées entre 50 et 75 ans et l'augmentation prévue du nombre de ménages sans enfant devraient favoriser certains éléments du nouvel urbanisme, comme une plus grande densité, une certaine mixité d'usages et des aires communes favorisant les déplacements à pied.

Certains analystes jugent que les modes de consommation actuels rendent difficiles la mise en place et la survie de petits commerces de quartiers. William Fulton mentionne notamment que « les exigences de l'économie et des styles de vie, de la ville et de la banlieue, exigeraient de plus en plus des installations massives, comme les très grandes surfaces commerciales (*big-box retailers*) et leurs équivalents industriels »⁸.

Il est cependant clair que certains éléments du nouvel urbanisme pourraient servir à la conception du modèle de développement résidentiel de demain. La Société d'habitation du Québec a récemment fait produire une étude qui démontre qu'il est possible d'augmenter la densité résidentielle sans compromettre les attentes de la population en matière de confort et d'espace.⁹ L'étude démontre qu'il est possible de construire des résidences unifamiliales isolées en maintenant une densité supérieure à 25 logements à l'hectare, principalement par une réduction de la largeur des lots, de la profondeur des marges de recul et de la largeur des rues. Pour maximiser l'interaction entre les bâtiments et la rue, l'étude propose de localiser les aires de stationnement à l'arrière et de rendre celles-ci accessibles par une ruelle.

4.2.3 Une planification intégrée aménagement et transport en commun

L'aménagement axé sur le transport en commun n'est pas un phénomène nouveau. De nombreux quartiers et centres urbains anciens et bien établis datant d'avant les guerres mondiales illustrent l'intégration réussie des infrastructures de transport et des services dans la conception d'un quartier. Mentionnons que, dans les années 1915-1920, Ville Mont-Royal, a été conçue autour d'un équipement de transport en commun selon un modèle qui s'apparente au TOD. Le développement domiciliaire a été mené en même temps que la construction du tunnel sous le mont Royal, permettant ainsi une liaison ferroviaire directe entre cette nouvelle ville et le centre-ville de Montréal. La présence de la voie ferrée du Canadien Pacifique au centre du territoire a

⁸ William Fulton, *The New Urbanism Challenges Conventional Planning*, Land Lines, 1996.

⁹ Avi Friedman et Michelle Côté, *Les maisons et les communautés de l'âge de l'information : stratégie pour une croissance rationnelle*, SHQ, 2003.



dicté la forme du développement. En effet, située au centre du plan de la ville, la gare a conditionné le rayonnement de quatre grands axes obliques convergeant au centre, où est située une gare. De plus, des commerces et des immeubles résidentiels de densité plus élevée se sont implantés à proximité de la gare.

Une étude récente de la SCHL¹⁰ étudie dix exemples d'ensembles résidentiels récents axés sur le transport en commun, situés dans des villes réparties d'un bout à l'autre du Canada, dont deux projets sur le territoire de la Communauté, Les Cochères de la Gare à Sainte-Thérèse et le Village de la Gare à Mont-Saint-Hilaire. Cette étude démontre bien qu'il n'existe pas de formule unique de TOD. Le TOD peut comprendre plusieurs types de logements, selon le contexte urbain et le marché. La presque totalité des aménagements étudiés s'est avérée une réussite sur le plan financier (9 projets sur 10). Les résidants qui optent pour ces quartiers ont tendance à être plus jeunes, à avoir un revenu supérieur et à former des ménages de plus petite taille que la moyenne de la région. La plupart ont mentionné l'emplacement comme facteur positif et certains ont changé leurs habitudes de déplacement : ils utilisaient plus souvent les transports en commun pour se rendre au travail et faisaient davantage leurs emplettes à pied. Enfin, la conception de grande qualité, le caractère du quartier et la proximité des commodités et des transports en commun sont des facteurs clés pour attirer les résidants.

¹⁰ SCHL, *L'aménagement axé sur le transport en commun : études de cas canadiennes*, novembre 2009.