

Mission de la Communauté métropolitaine
de Montréal dans le Grand Washington

COMPRENDRE LES CONDITIONS DE SUCCÈS POUR L'IMPLANTATION DE QUARTIERS DE TYPE TOD



DU 5 AU 8 JUIN 2012

- Rapport de mission -



Communauté métropolitaine
de Montréal

Table des matières

AVANT-PROPOS

INTRODUCTION

1. La mission en un coup d'œil 6
2. Les intervenants rencontrés 8
3. Les principaux thèmes abordés 11
4. Vivre en Ville 12
5. Washington, D.C. : 7 quartiers de type TOD (*Transit-Oriented Development*) 13

Comté d'Arlington 15

- a. TOD du corridor Rosslyn-Ballston 16
- b. TOD du corridor Columbia Pike 22
- c. TOD de Shirlington Village 27

Comté de Montgomery 31

- d. POD (*Pedestrian-Oriented Development*) de Kentlands 32
 - e. TOD de King Farm 37
 - f. TOD de Rockville Town Square 41
 - g. TOD de Silver Spring 46
6. Des leçons pour Montréal? 51

Annexes 57

1. Présentation de la délégation 58
2. Programme de la mission 60
3. Communiqué de presse diffusé 62

Avant-propos

Cœur démographique, économique et culturel du Québec, le Grand Montréal regroupe près de la moitié de la population et des emplois de la province et contribue à près de 50 % du PIB québécois. La région joue un rôle central dans la création de la richesse du Québec. Le Grand Montréal couvre un territoire d'environ 4 360 km² où plus de 3,7 millions de personnes vivent, travaillent, étudient et se divertissent. Ce territoire, qui coïncide à quelques exceptions près avec la région métropolitaine de recensement, se caractérise par la continuité de son milieu bâti et l'intensité des échanges entre la population des municipalités qui la composent.

En 2009, le Grand Montréal occupait le 16^e rang des régions métropolitaines les plus peuplées d'Amérique du Nord. La région est également au deuxième rang en Amérique du Nord en termes de part modale pour le transport collectif (22 %), derrière New York (30 %) et à égalité avec Toronto.

Afin d'assurer la planification de ce territoire, le gouvernement du Québec a créé, en 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). La Communauté est un organisme de planification, de coordination et de financement, qui a notamment compétence en matière d'aménagement du territoire, de développement économique, de transport, d'environnement, de logement social et d'équipements à caractère métropolitain. La CMM, présidée par le maire de Montréal, est dirigée par un conseil de 28 élus locaux représentant les 82 municipalités du Grand Montréal.

Depuis 2001, la Communauté s'est dotée d'une vision stratégique de son développement économique, social et environnemental, d'un plan de développement économique, d'un plan de gestion des matières résiduelles, d'orientations en matière de logement social ainsi que d'un plan d'action pour le logement social et abordable.

Le 8 décembre 2011, le conseil de la Communauté a adopté le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Le PMAD établit 3 orientations, 15 objectifs et 33 critères afin d'assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal dans la perspective d'un aménagement et d'un développement durables du territoire métropolitain.

Le PMAD et l'implantation de quartiers de type TOD

Un des grands piliers d'aménagement du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) du Grand Montréal, entré en vigueur en mars 2012, est la réalisation de quartiers de type TOD (*Transit-Oriented Development*) autour des stations du réseau de transport en commun métropolitain structurant l'ensemble du territoire métropolitain. Une telle mesure entend répondre aux changements de valeur exprimés par la population en matière de développement durable.

Le PMAD propose ainsi d'orienter au moins 40 % des nouveaux ménages (2011-2031) dans des quartiers de type TOD localisés aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant - 60 % si l'offre en transport en commun est augmentée. Au total, 155 aires TOD sont, par ailleurs, identifiées et devront faire l'objet d'une densification et d'une planification détaillée en vue de leur développement optimal.

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

Introduction

Du 5 au 8 juin 2012, une délégation de la Communauté métropolitaine de Montréal s'est rendue en mission dans la région métropolitaine de Washington, D.C., afin de se familiariser avec l'application des principes du *Transit-Oriented Development* (TOD) en contexte nord-américain.

Accompagnée d'un élu de la région, M. Christopher Zimmerman, membre du *Arlington County Board* et spécialiste des TOD, la délégation a visité sept quartiers de banlieue de la capitale américaine conçus ou transformés en s'appuyant sur les principes du *Transit-Oriented Development*. Les participants ont rencontré sur les lieux visités différents intervenants locaux ayant participé activement à la conception ou à la mise en œuvre de ces quartiers structurés autour du transport collectif.

Cette mission, organisée au nom de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) par l'organisme *Vivre en Ville*, a permis d'en savoir davantage sur les stratégies employées, sur les erreurs parfois commises et sur les leçons ayant été tirées lors de la planification et de la mise en œuvre de ces quartiers de type TOD.

Cette mission a également contribué à mettre en lumière les acquis sur lesquels une région métropolitaine comme Montréal peut compter pour encourager sur son territoire le développement de quartiers de type TOD.

Le présent rapport dresse le bilan de cette mission de la Communauté métropolitaine de Montréal.

1. La mission en un coup d'œil

La mission TOD de la Communauté métropolitaine de Montréal dans la région métropolitaine de Washington, D.C., s'est déroulée du **5 au 8 juin 2012**. Avec, à sa tête, la mairesse de Longueuil et vice-présidente du comité exécutif de la Communauté, Mme Caroline St-Hilaire, la délégation, d'une trentaine de personnes, incluait des élus municipaux, des fonctionnaires municipaux ainsi que des représentants du gouvernement du Québec (voir présentation de la délégation à l'annexe 1).

Cette mission a été organisée au nom de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) par l'organisme *Vivre en Ville*.

Véritable laboratoire urbanistique, la région métropolitaine de Washington est l'endroit idéal pour observer l'évolution des quartiers de type TOD. La délégation de la Communauté métropolitaine de Montréal s'est rendue dans cette région pour s'intéresser de près à l'évolution de quartiers situés en milieux suburbains, soit dans les comtés d'Arlington en Virginie et de Montgomery au Maryland.

Le 5 juin, une vue d'ensemble des divers quartiers de type TOD dans la région de Washington a été présentée. Par la suite, la délégation a profité d'une visite guidée d'un TOD plus urbain, celui de Columbia Heights à **Washington D.C.**, quartier central défavorisé en partie gentrifié au moment de la revitalisation de sa principale rue commerciale.

La journée du **6 juin** a été consacrée au Comté d'**Arlington en Virginie**.

Misant sur plusieurs TOD axés principalement sur le Metrorail implanté dans les années 1970, le Comté d'Arlington a su renverser le processus de déclin typique des banlieues de première couronne aux États-Unis.

Le Comté d'Arlington est ainsi devenu une communauté dynamique et un centre économique prospère. Le corridor Rosslyn-Ballston fait d'ailleurs office de modèle à travers les États-Unis, avec ses cinq stations de métro autour desquelles un réaménagement a été fait en faveur du piéton et du vélo. Plus au sud, le corridor Columbia Pike, où l'on projette mettre en place un tramway, est aujourd'hui en plein développement. Enfin, situé aux abords d'une autoroute, Shirlington Village est un cas unique de transformation d'un ensemble commercial suburbain, initialement entouré de stationnements, en un milieu résolument urbain.

Le 7 juin, la délégation s'est rendue dans le Comté de **Montgomery au Maryland**.

Ce comté présente plusieurs exemples de communautés ayant su constituer des environnements favorables aux piétons, et ce, dans un cadre suburbain relativement éloigné et étendu. Cela inclut un développement désormais emblématique du Nouvel Urbanisme, Kentlands, un nouveau quartier mixte pour accueillir la croissance résidentielle, King Farm, et la transformation de pôles de navettage suburbains - avec stationnements incitatifs - en TOD. Comme Columbia Heights, Rockville et Silver Spring sont des cas assez réussis, au plan du bâti, de revitalisation de «centres de ville» commerciaux où se trouve une station de Metrorail.

Le 8 juin a marqué le retour de la mission à Montréal.

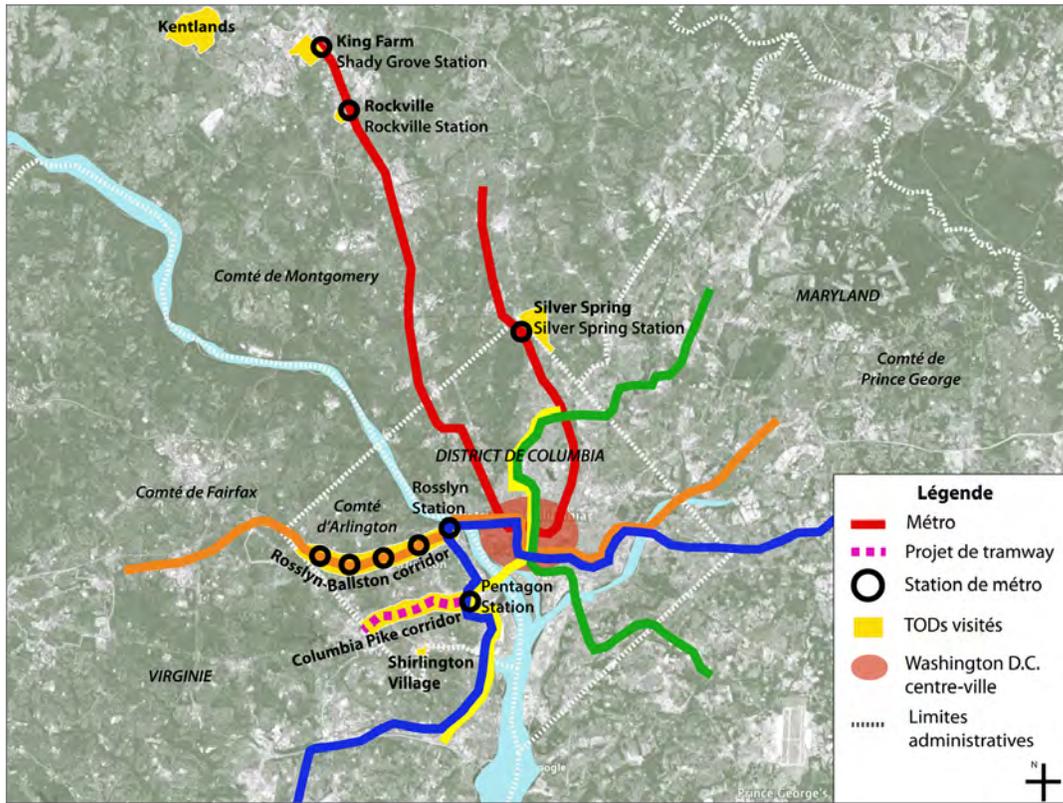
Le programme détaillé est présenté à l'annexe 2.



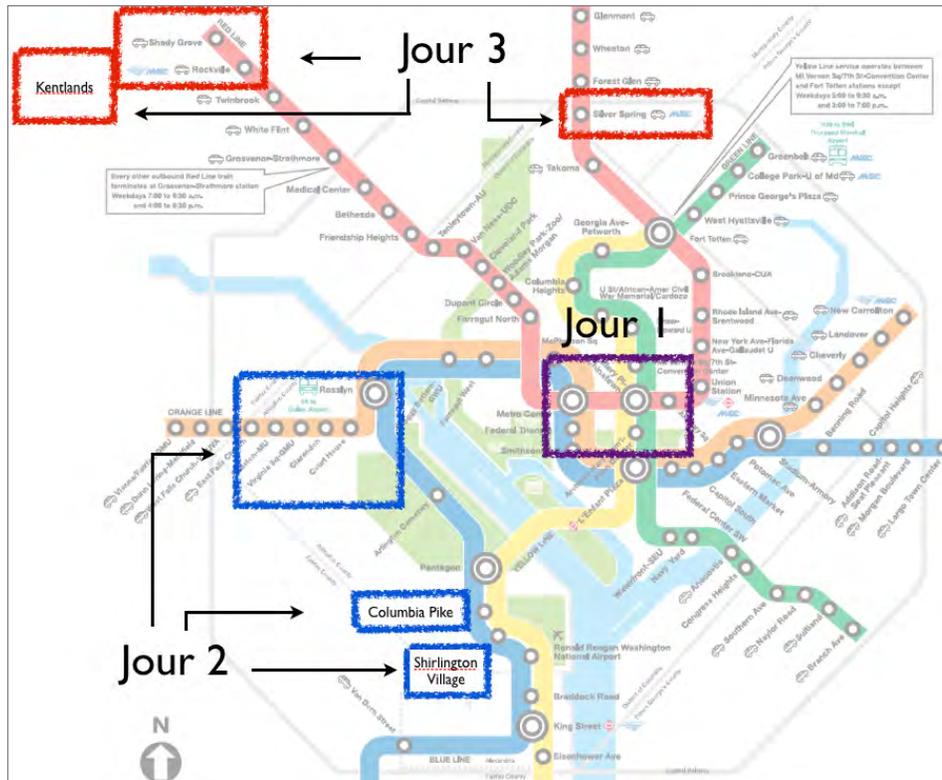
La délégation de la Communauté métropolitaine de Montréal, avec à sa tête, la mairesse de Longueuil et vice-présidente du comité exécutif de la Communauté, Mme Caroline St-Hilaire, était accompagnée de M. Christopher Zimmerman, membre du *Arlington County Board*.

Source: Chantal Laliberté

Sept projets TOD en banlieue de Washington, D.C.



Source: Vivre en Ville



Source: Vivre en Ville

2. Les intervenants rencontrés

Lors de cette mission TOD à Washington, la délégation de la Communauté métropolitaine de Montréal a profité de l'accompagnement de M. Christopher Zimmerman, membre élu du Arlington County Board et spécialiste des TOD, et a rencontré sur les lieux visités différents intervenants impliqués dans la réalisation de quartiers de type TOD.

ACCOMPAGNEMENT DE LA MISSION

Économiste de formation, M. **Christopher Zimmerman** a passé les vingt dernières années à participer à la planification, au développement et à la mise en place de politiques de transport tantôt au sein de regroupements civiques, tantôt à titre de commissaire à la planification du territoire et, pendant plus de 16 ans, en tant que membre du Arlington County Board dont il a été désigné président en 1998, 2002, 2006 et 2011.

À l'échelle régionale, il a travaillé à la promotion du concept de *Smart Growth*. Il est devenu en 2004 le premier récipiendaire du *Livable Communities Leadership Award*, présenté annuellement par la *Coalition for Smarter Growth*.

Pendant plusieurs années principal représentant du *County Board* quant aux questions de mobilité régionale, M. Zimmerman a également siégé sur le *Transportation Planning Board for the National Capital Region*, en ayant par ailleurs été le président en 2004. Il a été président de plusieurs autres organismes : la *Northern Virginia Transportation Authority* (2006-2008), la *Northern Virginia Transportation Commission* (2002 et 2008) et le *Virginia Railway Express Operations Board* (2009). Il a également représenté Arlington au sein de la *Washington Metropolitan Area Transit Authority* (aussi appelée "Metro") pendant 13 ans, dont sept ans à la direction du conseil d'administration (2002 à 2008). Enfin, il a été président de la *Virginia Transit Association* de 2004 à 2006.

Afin d'accompagner les collectivités cherchant à se doter de solutions d'aménagement dans l'esprit du *Smart Growth*, M. Zimmerman propose des services de tour guidé, de présentation et de consultation afin de leur permettre de tirer des leçons de l'exemple d'Arlington.

En outre, M. Zimmerman est souvent sollicité comme conférencier sur des sujets tels que le *Smart Growth*, le développement durable, les transports et les politiques d'habitation. Il a d'ailleurs été invité comme conférencier principal lors du congrès *Ville et territoire en mutation*, organisé à Laval par l'Ordre des urbanistes du Québec en septembre 2011, ainsi qu'à la réunion annuelle de l'Association du transport urbain du Québec, tenue à Québec en octobre 2011.

À l'occasion de la mission CMM / TOD à Washington et pour apporter différents éclairages sur la réalisation des quartiers de type TOD ciblés par la mission, M. Zimmerman a planifié des rencontres sur les lieux visités avec les intervenants suivants :

Vue d'ensemble : les aménagements TOD dans la région de la Capitale Nationale

- > Membre sénior non-résident (*Non resident Senior Fellow*) du *Brookings Institution*, M. **Christopher Leinberger** est associé fondateur de la *Arcadia Land Company*, une firme spécialisée dans le *New Urbanism* et les aménagements TOD, et président de *Locus: Responsible Real Estate Developers and Investors*. Il est également professeur au programme d'études supérieures en développement immobilier à l'Université du Michigan et auteur de « *The Option of Urbanism: Investing in a New American Dream* » (Island Press). En 2009, M. Leinberger a été désigné comme l'un des 100 meilleurs penseurs de l'urbanité lors d'un sondage effectué par le site spécialisé en planification urbaine *Planetizen*.
- > Coordonnateur de l'aménagement des quartiers pour le *Ward 1*, à Washington, M. **Tarek Bolden** a travaillé comme organisateur communautaire au bureau de Brooklyn du Service d'urbanisme de la Ville de New York. Il a une vaste expérience en développement économique, modification de zonage, gestion de la construction et organisation communautaire. Il est membre de l'*American Planning Association*.

Le logement abordable dans le corridor Rosslyn-Ballston (Arlington)

- > Une des sommités en matière de logement abordable dans la région métropolitaine de Washington, Mme **Melissa Bondi** est membre de l'*Arlington Economic Development Commission*. Elle a été présidente de la *Arlington's Housing Commission* et a supervisé l'approbation de nombreux projets visant à préserver le logement abordable, notamment celui de *Buckingham Village*. En 2005, elle a joué un rôle-clé dans la mise au point d'une nouvelle ordonnance dans le Comté d'Arlington (en vertu d'une loi de la Virginie) en faveur de l'inclusion du logement abordable lors de l'approbation des projets. Consultante pour des organisations sans but lucratif dans la région, Mme Bondi a été directrice du logement pour la *Coalition for Smarter Growth*. À titre de citoyenne engagée, elle a également été impliquée directement dans le développement du plan d'aménagement du secteur Clarendon.

Columbia Pike (Arlington)

- > Directeur exécutif de la *Columbia Pike Revitalization Organization* (CPRO), M. **Takis Karantonis** est économiste et aménagiste, spécialisé dans l'étude de l'économie urbaine, régionale et environnementale. Il a déjà été membre, à titre d'associé sénior, d'*ABANO Sistemas SL*, basé à Barcelone et en fut le directeur des opérations pour l'Amérique du Nord. Il est membre du conseil de l'association de propriétaires d'Arlington Village, où il réside.
- > Membre de la *Arlington Planning Commission*, Mme **Inta Malis** siège également sur le *Form-based Code Working Group* et sur le *Columbia Pike Land Use and Housing Study Plenary Group*. Elle a été présidente de *Columbia Forest*, un regroupement citoyen.

Shirlington Village (Arlington)

- > Greffier de la *Circuit Court of Arlington and Falls Church*, M. **Paul Ferguson** a été membre du *Arlington County Board* de 1996 à 2007, dont trois fois à titre de président. Pendant ses mandats, M. Ferguson a joué un rôle-clé dans le design et l'approbation du *Shirlington Village*. Le projet a transformé le site d'un ancien magasin de type « Big Box », essentiellement constitué d'un espace de stationnement, et d'une rue commerciale adjacente en une « nouvelle communauté urbaine », multifonctionnelle et basée sur des modes de transport alternatifs. Résident de longue date de la communauté de Fairlington, voisine de Shirlington, M. Ferguson a utilisé son leadership afin de concevoir et d'aménager le site, particulièrement en y intégrant le *Transit Center* et l'épicerie comme éléments essentiels.

Kentlands (Montgomery)

- > Directrice de l'urbanisme à Kentlands, Mme **Marina Khoury** est associée chez *Duany Plater-Zyberk & Company* (DPZ) et possède une vaste expérience nationale et internationale en développement de quartiers traditionnels et en zonage basé sur la forme (*Form-Based Code*). Elle a été directrice de projet pour *Miami 21* et a joué un rôle-clé dans la transformation réussie de la Ville de Miami qui est passée d'un zonage basé sur l'utilisation (*Use-Based Zoning Code*) à un zonage basé sur la forme (*Form-Based Code*). En 2001, elle a été la première femme architecte nommée au *Urban Development Review Board* de la Ville de Miami. Elle a été professeure adjointe à la *Design and Architecture High School* (DASH) de 1993 à 1999 et membre du *Advisory Board* de 2000 à 2007. Mme Khoury est une membre active du *Congress for the New Urbanism* (CNU) et membre de sa section D.C. de 2007 à 2012. Elle est actuellement membre des conseils suivants : le *Resource Council for the Form-Based Code Institute*

(FBCI), le *Center for Applied Transect Study* (CATS) et le *Transect Codes Council* (TCC). Mme Khoury est membre de la *New Urban Guild* et elle détient l'accréditation LEED.

King Farm (Montgomery)

- > Principal et directeur de l'aménagement et du design urbain chez *Torti Gallas and Partners Inc.*, une firme d'architectes et d'urbanistes de Washington, **Rob Goodill** a été professeur associé à l'Université Syracuse.

Rockville Town Square (Montgomery)

- > Vice-président au développement au *Federal Realty Investment Trust* (FRIT), une entreprise en développement et redéveloppement commercial, M. **Evan Goldman** dirige notamment le redéveloppement de *Mid-Pike Plaza* à North Bethesda (Maryland) qu'il a joint en juillet 2008. Il avait été associé chez *Holladay Corporation*. Il a aussi travaillé à titre d'associé chez *Tishman Speyer Properties* et comme vice-président du design chez *LeRoy Adventures*. Il a été membre du conseil consultatif et du comité de direction du *Urban Land Institute Washington*. Plus récemment, M. Goldman a été le récipiendaire du 2012 *Livable Communities Leadership Award* de la *Coalition for Smarter Growth*.
- > Vice-présidente et chef des opérations de la *Mid-Atlantic Region* au *Federal Realty Investment Trust*, Mme **Robin McBride** s'est jointe au *Federal Realty Investment Trust* en 2004 et a dirigé le service de l'analyse financière du développement ainsi que des actifs. Mme McBride a plus de 14 ans d'expérience en immobilier, gestion des actifs commerciaux et comptabilité vu ses anciennes fonctions chez *Ernst & Young*, *Lend Lease Real Estate Investments* et *KeyBank Real Estate Capital*.
- > Vice-président au développement au *Federal Realty Investment Trust* (FRIT), M. **John Tschiderer** est responsable de l'ensemble de la direction et de la gestion des phases du développement et du redéveloppement des projets du *Federal Realty*. Ses responsabilités incluent les analyses de faisabilité des projets, le développement d'un programme d'aménagement, le droit de l'utilisation du sol et des relations gouvernementales, le design et la gestion de la construction. M. Tschiderer a été très impliqué durant plus de 25 ans dans le domaine du développement foncier. Avant de rejoindre *Federal Realty*, il a travaillé chez *Faison Associates* comme directeur de la gestion du développement du commerce et, auparavant, chez *Western Development Corporation* comme vice-président au développement. Il est un membre actif du *Urban Land Institute* et de l'*International Council of Shopping Centers*.

Silver Spring (Montgomery)

> Directeur du *Regional Services Center* (RSC) de Silver Spring (Montgomery County), M. **Reemberto Rodriguez** a auparavant été directeur de la formation au *Community Engagement et au Community & Neighborhood Revitalization Professional Certificate Programs at NeighborWorks America's Training Institutes*. Il a travaillé pour le *NeighborWorks America's Organizational Assessment Division and Field Offices*. L'expérience de M. Rodriguez inclut de l'organisation communautaire, du développement du leadership, de la participation citoyenne, du design communautaire, de l'urbanisme et de l'enseignement aux cycles supérieurs. Avant d'occuper sa fonction actuelle, M. Rodriguez a été trésorier du conseil d'administration d'*Impact Silver Spring*, un programme local de leadership citoyen. Il est resté actif à l'*American Planning Association* et est agréé à l'*American Institute of Certified Planners*.

> Conseiller sénior en immobilier au *Washington Metropolitan Area Transit Authority* (Metro), M. **Gary Malasky** a travaillé auparavant dans le secteur privé. Comme directeur de sa propre entreprise de développement, il a contribué au développement d'immeubles à bureaux et de propriétés commerciales rénovées, par exemple le *4401 Connecticut Avenue, Merrifield Executive Center* et *Wheaton Station*. Il a aussi été responsable sénior des acquisitions au *Washington Real Estate Investment Trust*, avec un accent sur les bureaux, le logement multifamilial, le commerce et les acquisitions industrielles. M. Malasky est membre de la *DC Building Industry Association* et de l'*Urban Land Institute*.

3. Les principaux thèmes abordés

À l'occasion de la visite des sept quartiers de type TOD de la région de Washington ainsi que lors des échanges avec les divers intervenants rencontrés sur les lieux, les thèmes suivants ont été abordés et approfondis :

> **Processus**

Rôle des divers intervenants dans le développement d'un projet TOD

> **Design urbain**

Éléments fondamentaux, zones de transition entre les TOD et les environs, dimensions optimales, intégration du transport collectif et d'autres modes de transport dans un TOD, stationnement, multi-modalité et « Complete Streets », auto-partage, voies cyclables, supports à vélos, vélos en libre service, stratification et connexions entre les réseaux de transport collectif (autobus régionaux et locaux, avec le train)

> **Erreurs fréquentes**

Exemples d'échecs et apprentissages à en tirer

> **Du projet au résultat**

Outils d'implantation (réglementation/mesures incitatives), modèles alternatifs, la densité comme levier pour atteindre certains objectifs, gestion de la demande en transport, enjeux de gestion (*Business Improvement District*)

> **Évaluation de la performance des TOD bien établis**

Avantages économiques, mobilité, enjeux sociaux et bénéfices environnementaux

> **Faire face aux défis**

Diversité sociale et économique, logement et petits commerces abordables, besoins exprimés en stationnement, bruit et autres nuisances

> **Logement abordable**

Stratégies et techniques diverses

4. Vivre en Ville

Dans le cadre du projet Stratégies collectivités viables, Vivre en Ville a collaboré avec la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) pour la préparation et la réalisation de la mission CMM/TOD Région métropolitaine de Washington 2012. Cette mission de formation, destinée aux élus et professionnels de l'aménagement et de l'urbanisme de la CMM, avait pour but de se familiariser avec différents ensembles suburbains de la capitale américaine conçus selon les principes du *Transit-Oriented Development* (TOD). Grâce aux démarches entreprises par Vivre en Ville, la délégation a pu être accompagnée, tout au long de la mission, par monsieur Christopher Zimmerman, membre élu du *Arlington County Board* et un des acteurs clés du développement du corridor Rosslyn-Ballston. Enfin, en plus d'être guidés par trois représentants de Vivre en Ville, les participants de la mission se sont vu remettre un cahier de mission préparé par Vivre en Ville et présentant chacun des ensembles suburbains visités.

Organisme d'intérêt public, **Vivre en Ville** a pour mission l'amélioration de la qualité de l'environnement et des milieux de vie par l'application des principes du développement durable en urbanisme, aménagement du territoire et bâtiment. Par des recherches, des projets de démonstration et d'accompagnement, des outils de formation et des événements, Vivre en Ville stimule l'innovation et participe au développement de collectivités viables, à l'échelle du bâtiment, de la rue, du quartier et de l'agglomération.

Coordination de la mission CMM/TOD Région métropolitaine de Washington 2012

CHRISTIAN SAVARD, Directeur général, Vivre en Ville

DAVID PARADIS, Directeur des Stratégies collectivités viables

LOUISE LEVAC, Coordinatrice à la formation et à l'accompagnement

Recherche et rédaction pour le cahier de mission

CATHERINE BOISCLAIR, Conseillère en transports et mobilité

MICHELLE LADD, Conseillère en design urbain et architecture

THOMAS GÉRARDIN, Conseiller en législation et réglementation d'urbanisme

Logistique de la mission

CATHERINE GRENON, Agente de soutien logistique



VIVRE EN VILLE

BUREAU DE QUÉBEC

870, avenue De Salaberry
Bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9
Tél. : 418. 522.0011

BUREAU DE MONTRÉAL

50, rue Sainte-Catherine Ouest
Bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4
Tél. : 514-394-1125

BUREAU DE GATINEAU

177, Promenade du Portage, 3^e étage
Gatineau (Québec) J8X 2K4
Tél. : 819-639-0427

L'organisation de la mission de formation et la production des documents remis aux participants pour l'occasion ont été rendues possibles grâce au soutien et à l'appui financier du partenaire suivant dans le cadre du projet Stratégies collectivités viables :

Partenaire financier principal



5. Washington, D.C.: sept quartiers de type TOD

COMTÉ D'ARLINGTON

TOD du corridor Rosslyn-Ballston

Plus ancien corridor TOD, autour de cinq stations de *Metrorail*
Revitalisation d'un corridor commercial

TOD du corridor Columbia Pike

Corridor mixte déjà en revitalisation et en transformation selon les principes TOD,
grâce à un futur tramway

TOD de Shirlington Village

TOD compact sur le site d'un « Power Center » en dévitalisation
Gare régionale d'autobus, navettes fréquentes vers le *Metrorail* et accessibilité en vélo

COMTÉ DE MONTGOMERY

POD (*Pedestrian-Oriented Development*) de Kentlands

Nouveau quartier des années 90, inspiré du Nouvel Urbanisme

TOD de King Farm

Nouveau quartier POD réussi et TOD
en devenir conditionnel à l'implantation d'un tramway

TOD de Rockville Town Square

TOD récent résultant d'un processus participatif

TOD de Silver Spring

Centre de banlieue revitalisé et remembrement foncier

NOTE: Les sept portraits de quartiers de type TOD qui suivent ont été préparés par l'organisme Vivre en Ville dans le cadre de sa collaboration pour la préparation et la réalisation de la mission la Communauté métropolitaine de Montréal dans le Grand Washington.

COMTÉ D'ARLINGTON

TOD du corridor Rosslyn-Ballston

Plus ancien corridor TOD, autour de cinq stations de *Metrorail*
Revitalisation d'un corridor commercial

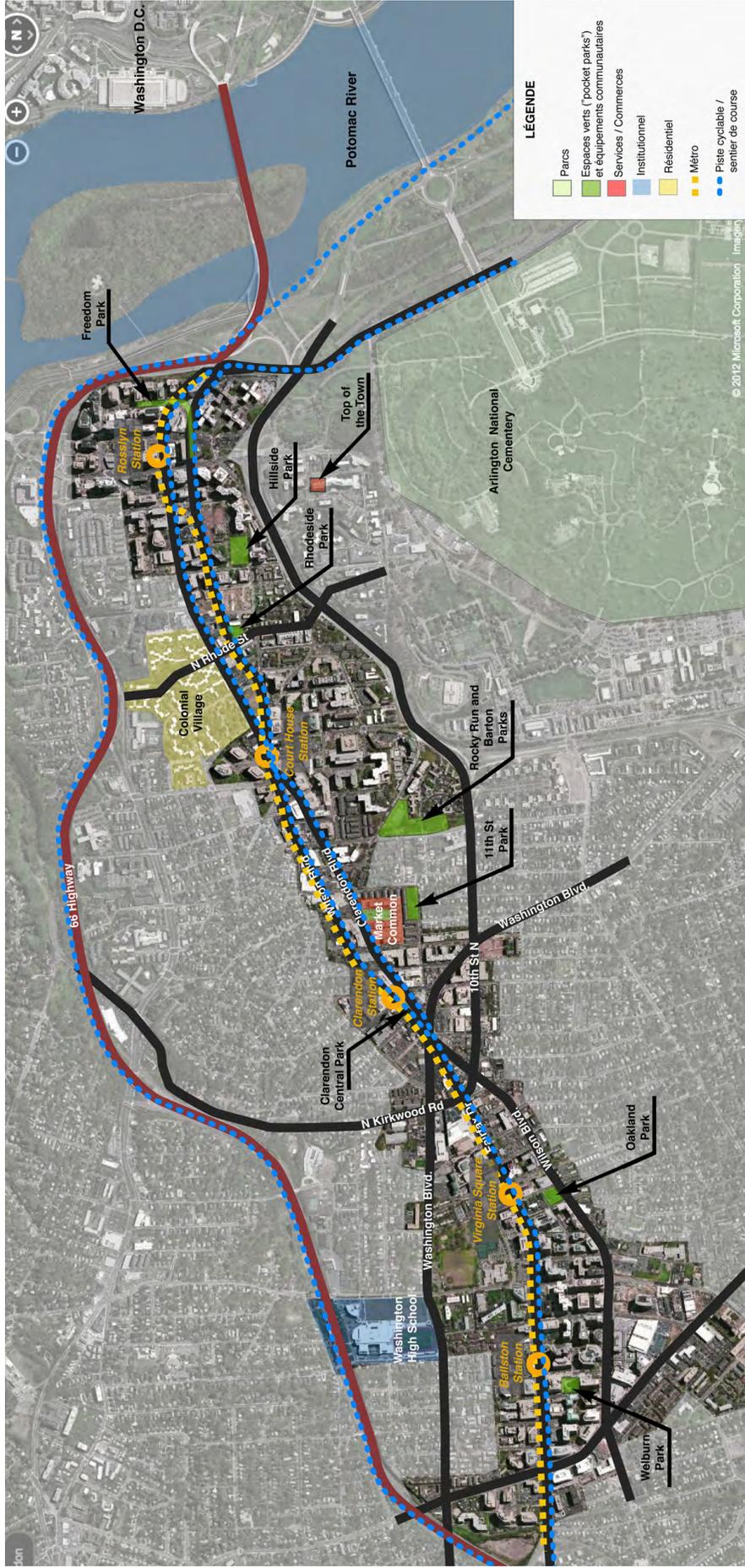
TOD du corridor Columbia Pike

Corridor mixte déjà en revitalisation et en transformation selon les principes TOD,
grâce à un futur tramway

TOD de Shirlington Village

TOD compact sur le site d'un « Power Center » en dévitalisation
Gare régionale d'autobus, navettes fréquentes vers le *Metrorail* et accessibilité en vélo

TOD du corridor Rosslyn-Ballston



Source: Vivre en Ville

TOD du corridor Rosslyn-Ballston

OBJECTIF DE L'INTERVENTION

Revitaliser le corridor commercial Rosslyn-Ballston (ou corridor R-B), de faible densité jusque dans les années 1970 et qui s'étend sur 5 kilomètres dans le comté d'Arlington, afin de renverser l'exode des commerces et de la population vers la banlieue plus éloignée.

CONTEXTE

Ce secteur commercial d'Arlington, développé à partir des années 1900 avec l'arrivée d'un trolleybus, a connu un âge d'or relatif. Le corridor n'avait cependant jamais été de forte densité, hormis autour de Rosslyn, où allait être installée la station de *Metrorail* la plus près de Washington D.C. Dans les années 1960, le corridor était composé de commerces sur rues, de quelques grands centres d'achat, de *garden apartment complexes* et d'habitations unifamiliales. C'est à cette époque qu'un déclin commercial et démographique s'est amorcé. Entre 1972 et 1980, le corridor R-B a perdu 36,5 % de sa population.

La planification d'un système sur rail à l'échelle régionale, le *Metrorail*, a commencé en 1960. La *Washington Metropolitan Area Transit Agency* (WMATA) a été créée en 1966 pour mettre en place et opérer le *Metrorail*. La ligne orange, reliant le centre-ville de Washington à Ballston, en passant par Rosslyn, Court House, Clarendon et Virginia Square, a été ouverte en 1979. Conjointement à cette planification, le gouvernement du Comté d'Arlington a été avant-gardiste en proposant dès les années 1960 de redévelopper le corridor selon les principes d'un *Transit-Oriented Development*, c'est-à-dire autour du transport collectif.



À proximité de la station Rosslyn, une infrastructure initialement prévue pour les voitures a été transformée en parc urbain.

Source: flickr.com / sordyl™

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET*

1. Mixité des activités	✓
2. Compacité du cadre bâti	✓
3. Densité s'accroissant à proximité des stations de transport collectif	✗
4. Transport collectif structurant pour l'urbanisation	✗
5. Logement abordable	✓
6. Environnement piétonnier agréable	✓
7. Préoccupation pour la qualité des espaces publics	✓
8. Préservation historique	-
9. Processus décisionnel prévisible	✓
10. Processus participatif	✓

* Ce tableau est simplement présenté à titre indicatif et dans un but de synthèse

Légende**

✓	Caractéristique du projet
✗	Caractéristique qui se démarque dans le projet
-	Ne s'applique pas

** Inspirée du U.S. Environmental Protection Agency

OÙ EN SOMMES-NOUS AUJOURD'HUI ?

En 30 ans, ce secteur est passé de banlieue de première couronne en déclin à une communauté viable animée et prospère. En plus d'avoir planifié une ville plus dense pour endiguer l'étalement urbain, Arlington a grandement réduit la dépendance de ses résidents et de ses travailleurs à l'automobile. L'environnement bâti est conçu pour faciliter les déplacements actifs. La haute densité et la mixité des activités se trouvent principalement autour de chaque station. Le redéveloppement compact et du transport en commun efficace ont fait de l'endroit un lieu agréable pour y vivre, y travailler, ou simplement pour le traverser. L'augmentation de la circulation dans ce milieu densément bâti a été faible et les quartiers avoisinants, composés de maisons unifamiliales, ont été préservés.

INDICATEURS DE PERFORMANCE

Les résidents du corridor R-B utilisent les autres modes de transport que la voiture à 47,2 % pour aller travailler (*U.S. Census Journey-to-Work Survey, 2000*).

Si les normes de densité habituelles avaient prévalu, le quartier occuperait aujourd'hui un territoire 7 fois plus étendu, soit 14 milles carrés (36 km²) plutôt que 2 milles carrés (5 km²).

Les taxes municipales du corridor R-B proviennent à 50 % du secteur résidentiel et à 50 % du secteur commercial. Puisque le corridor Rosslyn-Ballston produit environ le tiers des revenus de taxes du Comté, alors qu'il occupe seulement 8 % du territoire, le fardeau fiscal des résidents du Comté est le plus bas du Nord de l'État de Virginie.

Entre 1972 et 2002, un grand nombre de projets ont vu le jour, permettant une augmentation nette du nombre de logements et du nombre de pieds carrés destinés à différents usages :

- > 11 000 unités d'habitations (13 400 à 24 400)
- > 16 millions de pieds carrés d'espace à bureaux (4,9 M à 21,2 M de pieds carrés)
- > 950 000 pieds carrés de vente au détail (2,5 M à 3,4 M) (prévu en 2003: 1,1 M en espace commercial)
- > 1 900 chambres d'hôtel (1 300 à 3 200)
- > 81 % d'augmentation de la valeur foncière des sols autour des stations

ACTEURS CLÉS

- > **Les élus du Comté d'Arlington et le directeur du Comté** ont établi les politiques et usé de leur leadership sur différents enjeux, tels que la recherche de partenariats avec des investisseurs privés.
- > **Les employés du Comté** ont servi de conseillers aux membres du conseil et au directeur. Ils ont aussi apporté un soutien technique et administratif aux commissions de citoyens nommés par le conseil et ont facilité l'implication citoyenne.
- > **Les citoyens** : les commissions de citoyens ont révisé les projets de développement et d'infrastructures, elles les ont commentés et ont appuyé la formation d'un consensus au sein de la communauté. Le conseil du Comté a accordé une grande importance à l'opinion publique et, à divers moments, la contribution du grand public a même été requise.
- > **Les promoteurs** ont été interpellés de deux façons : soit ils devaient respecter le zonage de faible densité établi dans le *General Land Use Plan* (GLUP), soit ils entraient dans un processus de négociation afin d'obtenir de plus hautes densités.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Aujourd'hui, le corridor R-B est presque aussi densément peuplé que plusieurs centres-villes des États-Unis, et ce, même s'il s'agit d'une banlieue de première couronne.

- > L'intensité de l'urbanisation varie en fonction de la proximité à une station du *Metrorail*. La réglementation oblige que la hauteur des bâtiments soit réduite à mesure qu'on s'éloigne d'une station. Les quartiers composés d'habitations unifamiliales de basse densité ont été conservés grâce au fait que la zone où la densification a été dirigée avait des frontières clairement définies.
- > Le Comté d'Arlington a appuyé la préservation et le développement de *Community Benefit Units* (CBU). Il s'agit d'appartements ou de maisons appartenant à des organismes non-gouvernementaux (ONG) ou à des individus et gérés grâce à une entente avec le Comté qui garantit leur abordabilité sur une certaine période, allant jusqu'à 30 ans. À la fin de 2001, 7,9 % des unités du corridor étaient des CBU.



La station de Metrorail Court House vue de l'intérieur. Le quartier qui l'entoure accueille plusieurs organismes gouvernementaux.
 Source : flickr.com / drewsaunders™

CARACTÉRISTIQUES EN TRANSPORT

Le redéveloppement du corridor Rosslyn-Ballston a généré peu de circulation additionnelle sur les rues locales, puisque la plupart des gens se rendent au *Metrorail* autrement qu'en voiture. Aussi, même s'il existe de moins en moins de stationnements incitatifs, cela ne semble pas avoir eu un impact négatif sur la fréquentation des stations. En effet, la majorité des gens marchent ou prennent le bus pour se rendre au *Metrorail*. Les stations étant très rapprochées les unes des autres, chaque point du corridor est à 10 à 15 minutes de marche d'une station.

> **Transport collectif** : la fréquence du service est élevée, surtout à l'heure de pointe et surtout à Rosslyn, où convergent deux lignes. Les stations de Rosslyn et Ballston sont deux gares multimodales importantes et plusieurs bus desservent ces lieux aux 10 à 15 minutes à l'heure de pointe; ils sont aussi en service les soirs et en fin de semaine.

> **Déplacements actifs** : le corridor R-B est le centre d'un réseau régional de voies cyclables pour les cyclistes utilitaires et récréatifs. Les quatre ponts qui lient Arlington au D.C. sont munis d'installations cyclables et piétonnes. Les voies cyclables lient Rosslyn à Ballston, mais relient aussi les stations avec les quartiers environnants, puisque des voies cyclables sont mises en place à mesure que les rues sont refaites. Des voies sont aussi prévues pour lier ce réseau urbain au réseau régional.



Le quartier entourant la station Clarendon présente un design de type «village urbain». Le large trottoir invite les promeneurs. En arrière-plan, l'église de Clarendon.

Source : flickr.com / Ron Cogswell™

> **Stationnement** : le Comté d'Arlington a été capable de réduire les normes minimales de stationnement puisque la plupart des destinations sont accessibles autrement qu'en voiture et la mixité des activités favorisent la mobilité active entre les habitations, les commerces et les bureaux. La plupart des stationnements sont souterrains, ce qui minimise l'impact sur l'environnement piéton.

> **Accès automobile** : le corridor est facilement accessible par une autoroute à quatre voies et un réseau artériel, composé de quatre boulevards et d'un réseau de rues locales. L'autoroute offre des voies réservées dans un sens à la fois selon l'heure pour le covoiturage. Il y a eu une augmentation de la circulation provenant de l'extérieur du corridor malgré des efforts pour minimiser cette circulation de transit, ce qui représente un des plus grands défis.

OUTILS UTILISÉS

> Le *Site Plan Review Process* est un processus de négociation entre un promoteur, le Comté et les citoyens, dans lequel le promoteur s'engage lorsqu'il veut obtenir des densités plus élevées que ce qui est permis dans le *General Land Use Plan (GLUP)*. L'obligation pour les promoteurs d'entrer dans de telles négociations pour obtenir une plus grande densité a permis de bonifier le design des projets de même que de générer des bénéfices pour la communauté, notamment parce que les citoyens étaient impliqués dans cette négociation. En effet, les développeurs acceptent normalement de payer pour des améliorations significatives des infrastructures publiques, dont celles pour cyclistes et piétons. Les densités permises grâce à ce processus étaient beaucoup plus élevées que celles inscrites au GLUP, incitant ainsi les promoteurs à entrer en négociation. Certains promoteurs se sont plaints des nombreuses modifications coûteuses exigées à leur projet, mais puisque les développeurs continuent d'affluer, les autorités demeurent convaincues que les marges de profit sont toujours suffisantes.

> Le *Arlington Transportation Partners Program* est une politique de gestion de la demande en transport (GDT) mise en place dans les années 1990 pour, entre autres, appuyer les employeurs qui veulent aller de l'avant avec des mesures de réduction des déplacements en auto-solo.

> La désignation *Special Affordable Housing Protection District* a été créée en 1990. Lorsqu'une telle désignation est faite à propos d'un secteur, le promoteur qui veut y redévelopper un ou plusieurs lots où se trouvent des unités abordables doit appliquer la politique du *one-for one replacement*.

FINANCEMENT

Les investissements publics prévus pour le *Metrorail* sont venus autant du gouvernement fédéral que des différents États et des comtés entourant Washington, D.C. De plus, le Comté d'Arlington a bénéficié de plus d'un milliard de dollars du *District of Columbia's Federal Highway Interstate Substitution Funds*. Il s'agit là d'un des plus grands transferts de fonds provenant d'un budget d'un projet autoroutier vers le transport collectif par rail dans tout le pays. Le Comté a aussi émis des obligations (*Capital Bonds*).

Puisque les investissements pour le *Metrorail* étaient majeurs dans le budget transport du Comté d'Arlington, les autorités ont fait le choix d'investir au minimum dans les autres infrastructures de transport. Elles se sont assurées que les différents promoteurs prennent en charge la construction ou l'amélioration des trottoirs, des pistes cyclables et des routes, à travers le *Site Plan Review Process*. Le Comté a aussi établi des lignes directrices pour encadrer la mise en place de ces infrastructures par les promoteurs, afin que des standards soient respectés malgré la multitude de promoteurs impliqués.

CONDITIONS DE RÉUSSITE

> **Un trajet gagnant :** le choix du tracé du *Metrorail*, à travers le cœur commercial d'Arlington plutôt que le long de l'autoroute, a été l'un de ses principaux facteurs de réussite, puisque ce secteur avait un fort potentiel de redéveloppement, contrairement aux quartiers de faible densité le long de l'autoroute. Les autorités ont aussi décidé que le *Metrorail* passerait sous terre et que les stations seraient rapprochées les unes des autres. Le choix du trajet était courageux, puisque le tracé le long de l'autoroute aurait été moins coûteux et aurait soulevé moins d'opposition. Mais les élus voyaient tout le potentiel de redéveloppement du boulevard principal.

> **Un quartier pour piétons et cyclistes :** la circulation véhiculaire locale n'a pas augmenté car la plupart des gens se rendent à la station de *Metrorail* autrement qu'en voiture, grâce à l'espace accordé aux piétons et aux cyclistes, de même qu'à la création d'environnements agréables pour les déplacements actifs.

> **Un consensus préalable :** au tout début du processus, un consensus a été établi autour du plan de développement par les autorités du Comté, ce qui a donné place à un cadre politique cohérent et facilitant. La stabilité et la prévisibilité ainsi engendrées ont inspiré la confiance des développeurs et de la communauté. Le projet a donc généré peu de controverse et les promoteurs privés ont accepté de contribuer largement pour améliorer les infrastructures publiques. Les mises à jour des outils de planification à travers le temps ont été mineures et visaient surtout l'adoption d'outils complémentaires comme un plan d'action pour les commerces de détail.

> **Un incitatif pour les promoteurs :** la différence de densité permise entre le *General Land Use Plan* (GLUP) et le *Site Plan Review Process* était assez grande pour encourager les développeurs à s'engager dans ce processus de négociation.

> **Des TOD complémentaires :** tout le long du corridor, chaque quartier entourant une station s'est vu attribuer une vocation et une identité unique : Rosslyn est le centre majeur d'emploi et d'affaires, Court House accueille les activités gouvernementales, Clarendon est traité comme un village urbain, Virginia Square a attiré les activités culturelles, récréatives et d'éducation, alors que la dernière station, Ballston, est le nouveau centre-ville du Comté d'Arlington.

> **Une mixité encadrée pour encourager le résidentiel :** la mixité des activités est spécifiée dans le GLUP. En 1980, le développement s'orientait surtout vers les espaces de bureaux, et le Comté a ordonné que de l'habitation soit construite en premier, avant que les développeurs puissent obtenir le maximum permis en densité d'espace à bureaux. Entre 1982 et 2002, grâce à cela, presque autant de pieds carrés d'habitation ont été construits que de pieds carrés d'espaces à bureaux, ce qui est rare dans ce type de redéveloppement.

Trois facteurs ont contribué à la préservation des unités d'habitation abordables existantes dans les quartiers environnants :

- > la croissance a été dirigée vers le corridor et non éparpillée dans les quartiers résidentiels environnants ;
- > la création de nouvelles unités d'habitation, encouragée par la réglementation, a permis au marché de répondre à la demande croissante en logements dans le secteur ;
- > le Comté a pu utiliser le *Site Plan Review Process* pour obliger les promoteurs à fournir des unités d'habitation abordables sur leur site à développer ou à contribuer à un fonds pour payer pour la construction d'unités abordables ailleurs, en échange d'une augmentation des densités bâties.

CRITIQUES DU PROJET

- > Il y a une nécessité de bonifier l'accessibilité au logement de même qu'à des espaces commerciaux pour les entreprises et commerces en démarrage.
- > La qualité de l'environnement bâti et la cohésion entre les différents projets pourraient être améliorées, tout comme la préservation des bâtiments historiques et la qualité de l'environnement piéton.
- > La circulation provenant de l'extérieur du corridor a augmenté malgré des efforts pour la réduire, ce qui représente un des plus grands défis.



Les environs de la station Virginia Square vus de haut. Cette station concentre les activités culturelles du corridor Rosslyn-Ballston.
Source: flickr.com / Arlington County™

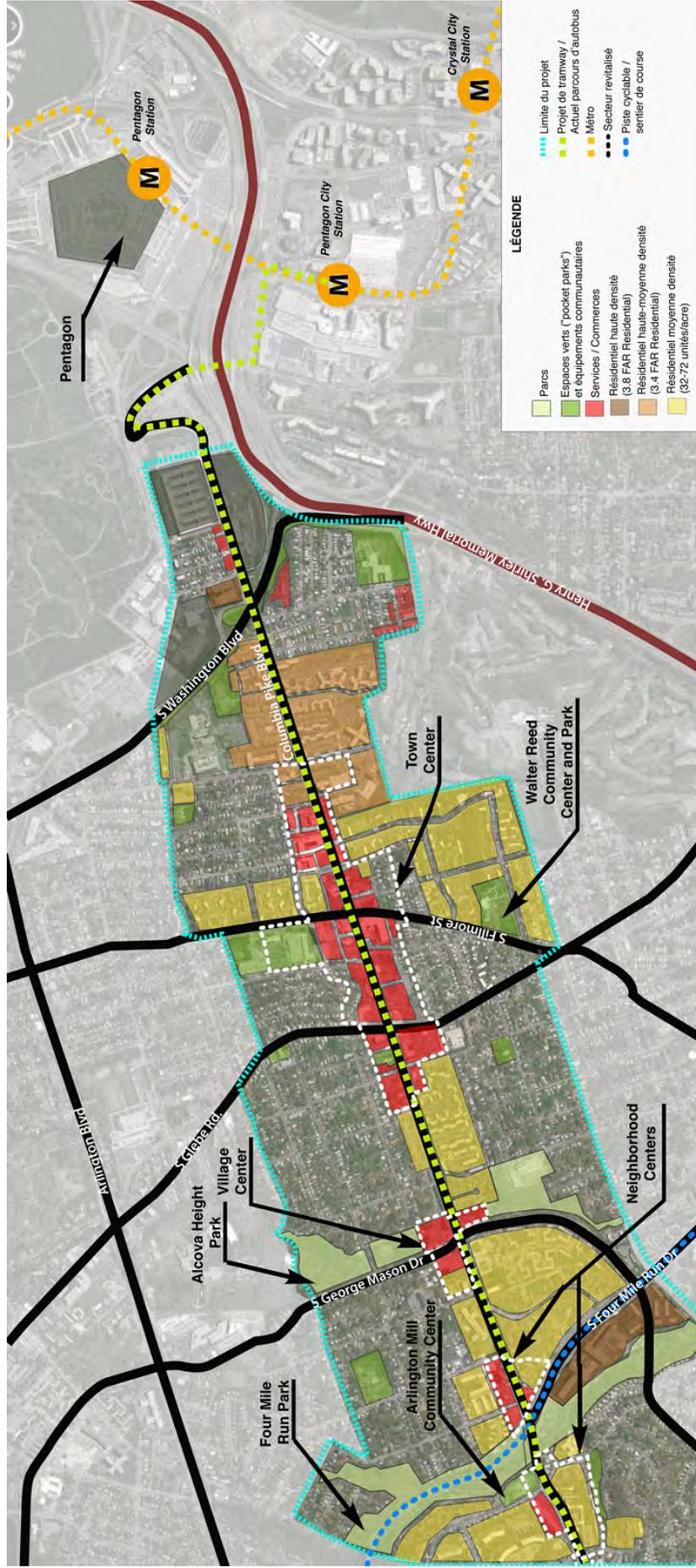


Cette photo prise près de la station Ballston montre bien la division nette entre le corridor, où s'est concentrée la densification, et les quartiers environnants de faible densité, qui ont été préservés.
Source: flickr.com / thecourtyard™

SOURCES:

- Benfield, Kaid (2008) *Transit-oriented development in Arlington: stunning success and some lessons* (part 1), Kaid Benfield's blog, [En ligne] http://switchboard.nrdc.org/blogs/kbenfield/transitoriented_development_in.html (consulté le 12 mars 2012)
- Benfield, Kaid (2008) *Transit-oriented development in Arlington: stunning success and some lessons* (part 2), Kaid Benfield's blog, [En ligne] http://switchboard.nrdc.org/blogs/kbenfield/transitoriented_development_in_1.html (consulté le 12 mars 2012)
- Leach, Dennis (2004). «The Arlington county case study: Rosslyn-Ballston Corridor», dans *The New Transit Town: Best practices in transit-oriented Development*, Hank Dittmar et Gloria Ohland, 254 p.
- Lewis, Robert K. (2008) «Lessons of Arlington's Urban Development Needn't Be Just History», *Washington Post* [En ligne] <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2008/06/20/AR2008062001345.html> (consulté le 12 mars 2012)
- Reconnecting America's Center for Transit-Oriented Development (2008) *Transit + Employment: Increasing Transit's Share Of The Commute Trip*, [En ligne] <http://reconnectingamerica.org/assets/Uploads/employment202.pdf> (consulté le 14 mars 2012)

TOD du corridor Columbia Pike



Source: Vivre en Ville

TOD du corridor Columbia Pike

OBJECTIF DE L'INTERVENTION

Transformer un corridor commercial suburbain vieillissant et conçu pour la voiture en une destination de type « rue principale » plus animée et accueillante pour les piétons, grâce à la préservation historique, la requalification et de nouveaux développements immobiliers. Ce projet vise aussi à renverser la dégradation de l'environnement urbain de Columbia Pike, tout en voulant attirer de nouveaux investissements.

CONTEXTE

Le corridor commercial de Columbia Pike a vu le jour au début du 20^e siècle, mais avec l'arrivée de l'automobile, vers 1950, l'environnement urbain s'est tranquillement détérioré. Aujourd'hui, Columbia Pike est l'un des corridors les plus diversifiés de la région, accueillant des activités commerciales et résidentielles. Le tiers de la population du Comté d'Arlington vit dans les secteurs situés à distance de marche du corridor, soit 72 000 personnes. Le quartier lui-même accueille 40 400 personnes, réparties dans 21 000 ménages. La population y est très multiculturelle, puisque 128 pays y sont représentés. Ce boulevard est aussi le corridor de transport collectif par autobus le plus achalandé en Virginie, avec des connexions vers les stations de *Metrorail* qui se trouvent à son extrémité est. Le développement du bâti commercial stagne depuis 25 ans alors que le parc résidentiel, âgé d'une cinquantaine d'années, se renouvelle peu. Mais depuis quelques années, un intérêt accru pour le secteur se fait sentir, avec l'annonce de différents projets résidentiels et commerciaux le long de Columbia Pike, ce qui devrait permettre un accroissement de la population du quartier et sa diversification. Selon le Comté, le multiculturalisme des résidents du corridor de même que la diversité commerciale et résidentielle du corridor sont à la base de ce redéveloppement qui vise à donner un caractère et une vocation de rue principale au corridor Columbia Pike, et donc une vitalité renouvelée.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET*

1. Mixité des activités	✓
2. Compacité du cadre bâti	✓
3. Densité s'accroissant à proximité des stations de transport collectif	✓
4. Transport collectif structurant pour l'urbanisation	✗
5. Logement abordable	✓
6. Environnement piétonnier agréable	✓
7. Préoccupation pour la qualité des espaces publics	✓
8. Préservation historique	-
9. Processus décisionnel prévisible	✓
10. Processus participatif	✓

* Ce tableau est simplement présenté à titre indicatif et dans un but de synthèse

Légende**

✓	Caractéristique du projet
✗	Caractéristique qui se démarque dans le projet
-	Ne s'applique pas

** Inspirée du U.S. Environmental Protection Agency

OÙ EN SOMMES-NOUS AUJOURD'HUI ?

Le tramway du corridor Columbia Pike est encore à l'état de projet, le calendrier de réalisation prévoyant une mise en service en 2017. En attendant, le service de transport collectif qui dessert Columbia Pike a été restructuré en 2003. Ce service permet de se rendre aux différentes stations de *Metrorail* d'Arlington, de même qu'aux centres d'activités qui s'y trouvent. Différents projets résidentiels et commerciaux sont en construction.



Le Arlington Cinema & Drafthouse fait partie du centre de Columbia Pike.
Source: flickr.com / wiyurasko™

INDICATEURS DE PERFORMANCE

Le projet est en cours, mais il est intéressant de voir les objectifs que se donne le Comté. Entre 2010 et 2040, le Comté espère voir le nombre d'emplois et de résidents dans le secteur :

- > passer de 17 100 à 21 000 ménages (3 900 ménages de plus);
- > passer de 11 300 à 18 300 emplois (7 000 emplois de plus).

ACTEURS CLÉS

- > **Les élus du Comté d'Arlington** ont démontré du leadership dans la planification du secteur depuis les années 1980.
- > **La Columbia Pike Revitalization Organization (CPRO)** : une association regroupant des commerçants, des groupes de citoyens, des propriétaires de même que le gouvernement du Comté d'Arlington. La mission de la CPRO est d'inspirer, soutenir et proposer un cadre pour un grand nombre d'initiatives dans le but d'améliorer et de revitaliser Columbia Pike, de même que les quartiers avoisinants.
- > **Le Comté de Fairfax (voisin d'Arlington) et la Washington Metropolitan Area Transit Agency (WMATA)** ont collaboré avec le Comté d'Arlington pour prévoir l'amélioration à long terme de la desserte en transport collectif sur Columbia Pike. Ils travaillent ensemble sur le *Pike Transit Initiative*, afin d'étudier les différentes options pour améliorer la desserte de ce corridor. C'est le projet de tramway, plutôt que de système rapide par bus (SRB), qui a été choisi.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

La vision sur laquelle s'appuie la revitalisation de Columbia Pike tient compte du corridor en entier, et non d'une seule station. Cette vision propose que Columbia Pike redevienne une *Main Street* améliorée, reliée par un système de transport en commun efficace. Au départ, la vision n'avait pas privilégié un mode plutôt qu'un autre mais, finalement, c'est un projet de tramway qui a été retenu. Le concept de cette rue principale renouvelée s'articule autour de quatre nœuds majeurs qui accueillent des ensembles bâtis offrant une mixité d'activités. Ils sont liés entre eux par les ensembles d'habitation existants, soit des maisons de villes et des appartements. Les quatre nœuds se répartissent ainsi :

1. Un nœud à rayonnement régional : un centre-ville avec un complexe mixte de grande échelle servant de cœur pour la communauté de Columbia Pike.
2. Un centre à rayonnement local : des ensembles bâtis moins imposants que dans le premier nœud, mais toujours mixtes, avec des parcs.

3. Un centre de quartier : des ensembles bâtis de petite échelle et la mise en valeur de lieux à rayonnement local tels qu'un centre communautaire (*Arlington Mill Community Center*) et un parc (*Four Mile Run Park*)
4. Un nœud à l'entrée ouest du corridor : des ensembles immobiliers de plus large échelle et à vocation résidentiel.

* La possibilité d'un cinquième nœud à l'entrée Est du boulevard, localisé près du Pentagon et de la station de *Metrorail* Pentagon City est à l'étude.

CARACTÉRISTIQUES EN TRANSPORT

La stratégie de transport cherche, elle aussi, à donner une vocation de rue principale au corridor Columbia Pike, favorisant l'émergence d'un centre-ville pour le Sud d'Arlington. Les principes qui guident cette stratégie sont :

- > l'amélioration du transport collectif;
- > la priorisation des besoins des piétons et des cyclistes par rapport aux automobiles;
- > l'aménagement du réseau de rues de façon à accroître la sécurité de tous les usagers et à répondre aux nouveaux besoins amenés par les développements planifiés et futurs.

Différents designs de rue sont proposés selon les sections du boulevard. De façon générale, les nouvelles configurations de rues visent à réduire la vitesse de la circulation véhiculaire, diminuer les distances à parcourir par les piétons pour traverser la rue, et augmenter l'importance des trottoirs. Les voies de circulation surdimensionnées sont rétrécies, une cinquième voie est aménagée pour tourner à gauche, mais elle se transforme en terre-plein aménagé entre les intersections. Du stationnement sur rue et des pistes cyclables sont prévus dans le projet.



Un *Farmers Market* se tient tous les dimanches de mai à novembre dans le *Pike Park*, qui se trouve sur le terrain de la pharmacie *Rite Aid*.

Source : flickr.com / Arlington County™

> **Transport collectif**: en attendant le tramway, qui devrait être en service en 2017, le service de transport collectif a été restructuré en 2003. Il a été renommé Pike Ride, afin d'uniformiser le marketing entourant le transport collectif dans ce corridor. La desserte du boulevard se fait selon trois niveaux de services: le *Metrobus* (services régionaux et municipaux), le *Arlington transit* (service local entre les secteurs résidentiels et les centres d'activités), et le *Cross-County Arlington Transit* (services vers les centres majeurs d'activités le long du corridor Rosslyn-Ballston).

> **Déplacements actifs**: le Comté juge que les infrastructures piétonnes et cyclistes sont essentielles pour rendre à Columbia Pike sa vocation de rue principale. Plusieurs interventions sont prévues: élargissement des trottoirs existants et construction de nouveaux trottoirs, mise en place d'une nouvelle signalisation aux intersections, ouverture de nouvelles voies cyclables sur rue et hors rue, nouveau mobilier urbain, enfouissement des fils.

> **Stationnement**: la stratégie de stationnement a été adoptée en 2003 par le conseil du Comté d'Arlington. Elle vise à ce que les gens qui viennent en voiture se stationnent pour ensuite faire leurs courses dans différents commerces à pied. Dans ce but, la stratégie inclut:

- > des incitatifs au partage de stationnements par plusieurs organisations, plutôt que chaque commerce ait son stationnement;
- > une visibilité et une uniformité de l'information pour les stationnements;
- > de la flexibilité quant aux normes minimales pour les petits projets immobiliers et la préservation historique de bâtiments.

Pour réaliser cela, un coordonnateur au stationnement a été engagé et la mise en place de stratégies de gestion de la demande en transport (GDT) est encouragée.

> **Accès automobile**: différents projets d'apaisement de la circulation véhiculaire sont prévus. Le *Form-Based Code* recommande que les entrées charretières ne donnent pas directement accès au boulevard mais plutôt aux rues et allées transversales. De nouvelles rues locales sont prévues pour compléter la grille orthogonale.



L'immeuble mixte *The Halstead Arlington* a récemment été construit. Il offre des commerces au rez-de-chaussée et des logements aux étages.
Source: flickr.com / cliff1066™

OUTILS UTILISÉS

> **Un plan de revitalisation, le *Columbia Pike Initiative – A Revitalization Plan***, publié en 2002 et révisé en 2005, né de la collaboration du Comté et de la *Columbia Pike Revitalization Organization* (CPRO).

> **Le *Form-Based Code***: cette méthode a été mise en place par une firme privée, qui a créé cet outil avant-gardiste à partir des attentes exprimées lors de la charrette de design tenue en 2004. Il est l'expression des buts de la communauté en une forme détaillée et complète.

> **La *Columbia Pike Street Space Planning Task Force***, formée d'élus et d'associations citoyennes, a travaillé pendant un an pour équilibrer les besoins concurrents en mobilité, puisque l'espace de la rue est limité. Un rapport a été remis au conseil du Comté en 2004, qui a par la suite révisé le Plan de transport pour y inclure les recommandations.

FINANCEMENT

Le financement du projet de tramway se fait à partir de fonds fédéraux pour le transport. Une source locale, soit une taxe sur le transport imposée par le *Northern Virginia Transportation Authority*, devait appuyer la mise en œuvre de ce projet, mais la Cour suprême de l'État de Virginie a établi que cette organisation n'avait pas le pouvoir de prélever cette taxe puisqu'elle n'est pas dirigée par des représentants élus.



Un autre projet immobilier mixte sur Columbia Pike, le *Siena Park*, propose des logements aux étages et des commerces au rez-de-chaussée.

Source: flickr.com / Arlington County™

CONDITIONS DE RÉUSSITE

- > un long historique de planification et la volonté de redévelopper ce secteur;
- > une participation continue des citoyens, des associations et des commerçants;
- > un outil innovant : le *Form-Based Code*. Cette approche avant-gardiste a remplacé la création d'un guide pour encadrer le développement le long du boulevard. Le Comté juge que ce code permet une prévisibilité pour tous (résidents, propriétaires, promoteurs, investisseurs) et qu'ainsi, le processus de révision des projets de développement est rapide et simplifié. Le *Form-Based Code* vise à rassurer la communauté, pour qu'elle ait la certitude que l'évolution du corridor correspondra à ses aspirations.

CRITIQUES DU PROJET

Même si le Comté a réalisé une étude coûts-bénéfices favorable au tramway, le WMATA a publié une étude démontrant qu'un système rapide par bus articulés (SRB) aurait sensiblement la même capacité et la même rapidité. Cependant la WMATA évalue que, contrairement au tramway, le SRB amènerait de moins grandes retombées pour le secteur en termes de revitalisation et



Le plan de revitalisation de Columbia Pike prévoit plusieurs interventions pour accorder la priorité aux déplacements actifs et ainsi redonner la vocation de rue principale au boulevard. Entre autres interventions, sont prévus l'élargissement des trottoirs existants et la construction de nouveaux trottoirs, la mise en place d'un nouveau mobilier urbain et d'une nouvelle signalisation aux intersections de même que l'ouverture de nouvelles voies cyclables sur rue et hors rue.

Source: flickr.com / Arlington County™

de développement économique. Cette option a cependant le mérite de coûter beaucoup moins cher (50 millions pour le SRB plutôt que 250 millions pour le tramway).

Les médias rapportent différentes critiques, malgré les efforts visant à rendre le processus très prévisible et inclusif pour les citoyens :

- > crainte des résidents, majoritairement des ménages à faibles revenus, de voir le coût des logements augmenter drastiquement;
- > crainte des résidents quant à la conservation des maisons historiques face aux éventuelles pressions de redéveloppement;
- > le projet de tramway est remis en question, notamment à cause des coûts de sa construction, qui ont plus que doublé depuis les premières estimations (de 100 millions à 250 millions de dollars).

SOURCES:

Arlington County Board. (2005) *Columbia Pike Initiative - A revitalization-plan update 2005*, [En ligne] <http://www.arlingtonva.us/departments/CPHD/forums/columbia/CPHDForumsColumbiaRevitalize.aspx> (consulté le 14 mars 2012)

Arlington Economic Development (2012) [En ligne] <http://www.arlingtonvirginiausa.com/index.cfm> (consulté le 20 mars 2012)

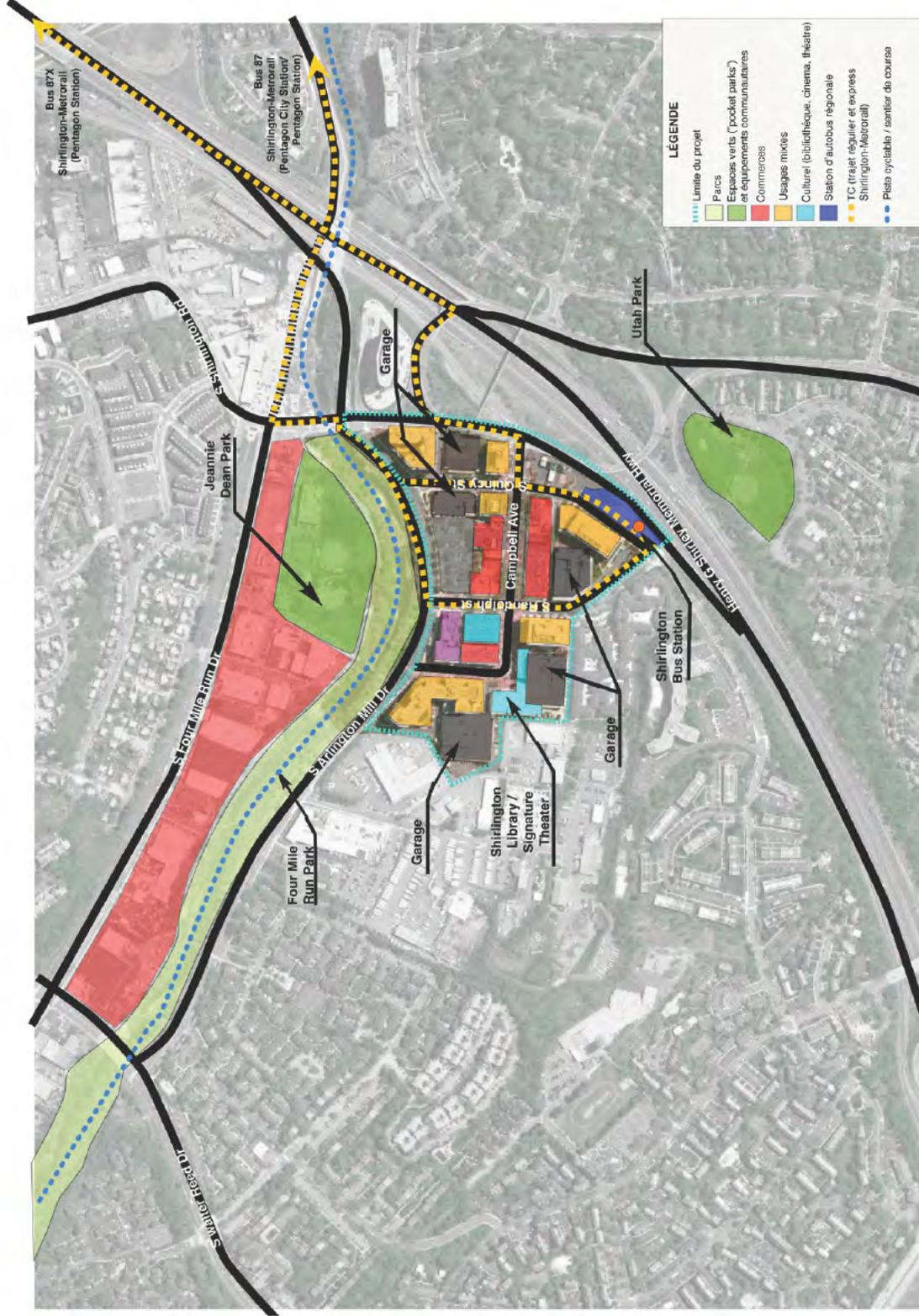
NewsMakers. (2009) *Columbia Pike Transformation*, Arlington Virginia Network, 20 novembre 2009 [En ligne] <http://www.youtube.com/watch?v=qN6lwIR7IKw> (consulté le 14 mars 2012)

Pike Transit Initiative. (2012) *Columbia Pike Transit Initiative: Community Briefings*, février 2012, [En ligne] http://www.piketransit.com/downloads/February_Community_Group_Presentation-021612.pdf (consulté le 23 mars 2012)

Sullivan, Patricia (2012). «Columbia Pike housing, transit questioned», *The Washington Post*, 10 mars 2012 [En ligne] http://www.washingtonpost.com/local/columbia-pike-housing-transit-questioned/2012/03/10/gIQADtH53R_story.html (consulté le 23 mars 2012)

Weiss, Eric M. (2008) «Northern Virginia Transportation Authority: Bill Creates Process for Refunding \$13 Million in Taxes, Fees» *The Washington Post*, 26 mars 2008 [En ligne] <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2008/03/25/AR2008032501368.html?nav=printbox> (consulté le 23 mars 2012)

TOD de Shirlington Village



Source : Vivre en Ville

TOD de Shirlington Village

OBJECTIF DE L'INTERVENTION

Revitaliser un ensemble commercial suburbain de type « power center » en dévitalisation, en aménageant un environnement agréable pour les piétons et en ramenant des résidents dans le quartier afin d'en faire un centre-ville vivant en tout temps.

CONTEXTE

L'ensemble commercial de Shirlington était entouré de stationnements, le long d'une autoroute, et attirait peu de clients en dehors des fins de semaine. Le Comté a fait en sorte d'accroître la mixité d'activités dans le secteur, dans les années 1980, en permettant l'implantation de deux édifices à bureaux, la présence d'un cinéma, de même que l'aménagement d'une petite « rue principale » : Campbell Avenue. Mais la plupart des commerces qui ouvraient ne survivaient pas très longtemps.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET*

1. Mixité des activités	✓
2. Compacité du cadre bâti	✓
3. Densité s'accroissant à proximité des stations de transport collectif	-
4. Transport collectif structurant pour l'urbanisation	✓
5. Logement abordable	-
6. Environnement piétonnier agréable	✓
7. Préoccupation pour la qualité des espaces publics	✓
8. Préservation historique	-
9. Processus décisionnel prévisible	-
10. Processus participatif	✓

* Ce tableau est simplement présenté à titre indicatif et dans un but de synthèse

Légende**

✓	Caractéristique du projet
✗	Caractéristique qui se démarque dans le projet
-	Ne s'applique pas

** Inspirée du U.S. Environmental Protection Agency

OÙ EN SOMMES-NOUS AUJOURD'HUI?

La rue principale a été prolongée afin de créer une trame urbaine à même les immenses stationnements et les terrains d'un garage municipal. Le *Signature Theatre* s'y est implanté, et s'est vu adjoindre une bibliothèque et une place publique, devenant une destination et un point de repère dans le paysage. La plupart des nombreux stationnements de surface ont été remplacés par des bâtiments. L'ouverture d'autres cinémas et théâtres en a fait une destination artistique.

INDICATEURS DE PERFORMANCE

- Le paysage s'est complètement transformé. Le redéveloppement du site a permis de doubler les superficies de plancher disponibles dans Shirlington et de presque tripler la densité bâtie. À la place des bâtiments commerciaux vides et des lots de stationnement, on retrouve aujourd'hui :
 - cinq nouveaux bâtiments mixtes accueillant 644 logements, 142 chambres d'hôtel, 42 000 pieds carrés d'espaces commerciaux et 195 000 pieds carrés d'espaces à bureaux.
 - deux nouveaux stationnements étagés (près de 1 500 places) et une station régionale de transport collectif.
- Pour chaque dollar investi par le Comté, 25 dollars ont été investis par des fonds privés.



L'inauguration de la station d'autobus Shirlington a eu lieu en juin 2008. Sur la photo, notre hôte, Christopher Zimmerman, et le directeur du service des transports d'Arlington, Dennis Leach.

Source : flickr.com / Arlington County™

ACTEURS CLÉS

- > **Le Comté d'Arlington** a guidé le processus de planification pour réaménager le secteur. Il s'est assuré d'attirer une institution reconnue nationalement, le *Signature Theatre*, en l'appuyant financièrement afin qu'il déménage dans le quartier, dans un bâtiment iconique. Le Comté a aussi sécurisé les investissements des différents partenaires privés par ses interventions : créer des lots à développer à partir de terrains utilisés par son service des travaux publics, couvrir les dépenses en infrastructures et payer pour les stationnements.
- > **Le Signature Theatre** : un partenaire privé déjà établi à Arlington et qui a déménagé dans le quartier. Sa notoriété a permis au Shirlington Village d'être perçu comme une destination d'envergure métropolitaine.
- > **Le Federal Realty Investment Trust**, propriétaire majeur du quartier, a participé à l'élaboration des outils de planification au tournant des années 2000. Cet acteur privé est aussi actif dans d'autres TOD, comme à Rockville Town Square.
- > **La communauté** a participé à la planification, selon la *Arlington Way* (voir conditions de réussite).



Le projet de revitalisation de Shirlington Village inclut des aménagements en faveur des piétons, dont des vitrines attrayantes le long de l'avenue principale (Campbell Avenue), qui est le cœur du « village urbain » de Shirlington.

Source : flickr.com / Arlington County™

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Le projet de revitalisation de Shirlington Village inclut des aménagements en faveur des piétons, dont des vitrines attrayantes le long de l'avenue principale (Campbell Avenue), qui est le cœur du « village urbain » de Shirlington. La venue d'un théâtre (*Signature Theatre*) a servi d'attrait principal pour le secteur, et s'est vu adjoindre une bibliothèque de même qu'une place publique. Les édifices commerciaux ont des portes

d'entrée sur plusieurs rues pour en faciliter l'accès aux piétons. En plus des restaurants et des cafés, une épicerie s'est installée le long de Campbell Avenue. Près de 2000 résidents ont investi le quartier, dans les cinq édifices à logements locatifs et dans l'édifice de condos de 11 étages. Le Comté considère qu'il s'agit d'un redéveloppement intéressant à prendre en exemple pour revitaliser les quartiers qui sont en dehors des corridors du *Metrorail*.

CARACTÉRISTIQUES EN TRANSPORT

- > **Transports collectifs** : même si le transport collectif par rail ne se rend pas dans ce village urbain, Shirlington accueille une station régionale d'autobus, desservie par des navettes vers le *Metrorail*, notamment.
- > **Déplacements actifs** : Campbell Avenue a été pensée afin d'offrir une expérience exceptionnelle au piéton. L'aménagement de la rue, des places publiques, de même que des façades des bâtiments ont été prévus en ce sens : plantation d'arbres, terrasses, signalisation, éclairage et mobilier urbain concourent à créer cette ambiance conviviale. Le quartier est bien connecté à une infrastructure cyclable hautement utilisée.
- > **Stationnement** : les stationnements sont en arrière-cour plutôt qu'en façade, et leur impact a été atténué par la plantation d'arbres, afin de contribuer à créer un environnement agréable pour les piétons. Un garage étagé à l'extrémité du quartier accueille les automobiles. Il sert de zone tampon entre le quartier et une zone industrielle.
- > **Accès automobile** : les rues demeurent accessibles en automobile même si le piéton est priorisé. Un échangeur autoroutier donne accès au secteur, de même qu'un boulevard important.

OUTILS UTILISÉS

- > Un premier plan de revitalisation établi par le Comté, en collaboration avec la communauté dans les années 1980, a permis de créer la première partie de la rue commerciale et d'attirer de nouvelles activités.
- > Au tournant des années 2000, un processus communautaire a guidé la création du *Shirlington's Phased Development Site Plan (PDSP)* et des *Shirlington Design Guidelines*. Le PDSP a établi les usages, les densités, les hauteurs, la localisation des stationnements, de même que le concept pour les infrastructures et les services publics.

FINANCEMENT

- > Le Comté et le *Federal Realty Investment Trust* ont tous deux investi pour réaliser le *Shirlington's Phased Development Site Plan* (PDSP)
- > Le Comté d'Arlington a assumé la construction du bâtiment du théâtre, qui accueille aussi la bibliothèque de Shirlington.
- > Le *Signature Theatre* a initié une campagne de financement majeur pour l'aménagement de l'intérieur de son bâtiment.



La venue du *Signature Theatre* a servi d'attrait principal pour le secteur, et s'est vu adjoindre une bibliothèque de même qu'une place publique.
Source : flickr.com / brixton™

CONDITIONS DE RÉUSSITE

- > La *Arlington Way*, c'est-à-dire la culture du développement qui donne lieu à un processus communautaire de planification, où s'impliquent les promoteurs, la communauté et le Comté.
- > L'entente conclue avec le *Signature Theatre*, afin de profiter de sa notoriété nationale.
- > L'entente entre le Comté et le principal promoteur a assuré des retombées autant du côté public que privé. Cette entente a aussi couvert une partie des risques assumés par les deux parties. L'engagement du Comté a permis au principal promoteur privé d'obtenir des termes de financement raisonnables.

CRITIQUES DU PROJET

- > Le logement abordable ne semble pas avoir été une préoccupation lors du redéveloppement de Shirlington.
- > La *Fairlington Citizens Association* a milité pour plus de commerces de proximité et une signalisation claire afin d'éviter la circulation de transit.



En octobre, l'Oktoberfest attire les foules à Shirlington. Campbell Avenue est convertie en rue piétonne pour l'occasion.
Source : flickr.com / cizauskas™

SOURCES:

- Arlington County Commuter Services (2012) *Shirlington Bus Station* [En ligne] <http://www.arlingtontransit.com/pages/about/shirlington-bus-station/> (consulté le 19 mars 2012)
- Arlington Economic Development. (2012) *Shirlington: Arlington's Arts and Entertainment District* [En ligne] <http://www.arlingtonvirginiausa.com/index.cfm/6034> (consulté le 19 mars 2012)
- Deane, Daniela (2005) "Making Shirlington a Magnet : Developers Planning Stores, Theater, Condos to Bring More People to Village in Arlington", *The Washington Post*, 29 janvier 2005, page F01 [En ligne] <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/articles/A44833-2005Jan28.html> (consulté le 26 mars 2012)
- Holzheimer, Terry F. Karen Vasquez (2009) *Creating an improved urban village: The redevelopment of Shirlington, Virginia*, Arlington Economic Development Research Paper, mai 2009, 4 pages [En ligne] <http://www.arlingtonvirginiausa.com/docs/CreatingAnUrbanVillage051409.pdf> (consulté le 19 mars 2012)
- The Village at Shirlington. (2012) *Shirlington bus service* [En ligne] <http://villageatshirlington.com/parking/shirlington-bus-service/> (consulté le 19 mars 2012)
- Zeidner, Rita. (2011) "Where We Live: Walkable, dog-friendly Shirlington", *The Washington Post*, 30 septembre 2011 [En ligne] http://www.washingtonpost.com/realestate/2011/09/21/gIQA34Ds9K_story.html (consulté le 26 mars 2012)

COMTÉ DE MONTGOMERY

POD (*Pedestrian-Oriented Development*) de Kentlands

Nouveau quartier des années 90, inspiré du Nouvel Urbanisme

TOD de King Farm

Nouveau quartier POD réussi et TOD en devenir conditionnel à l'implantation d'un tramway

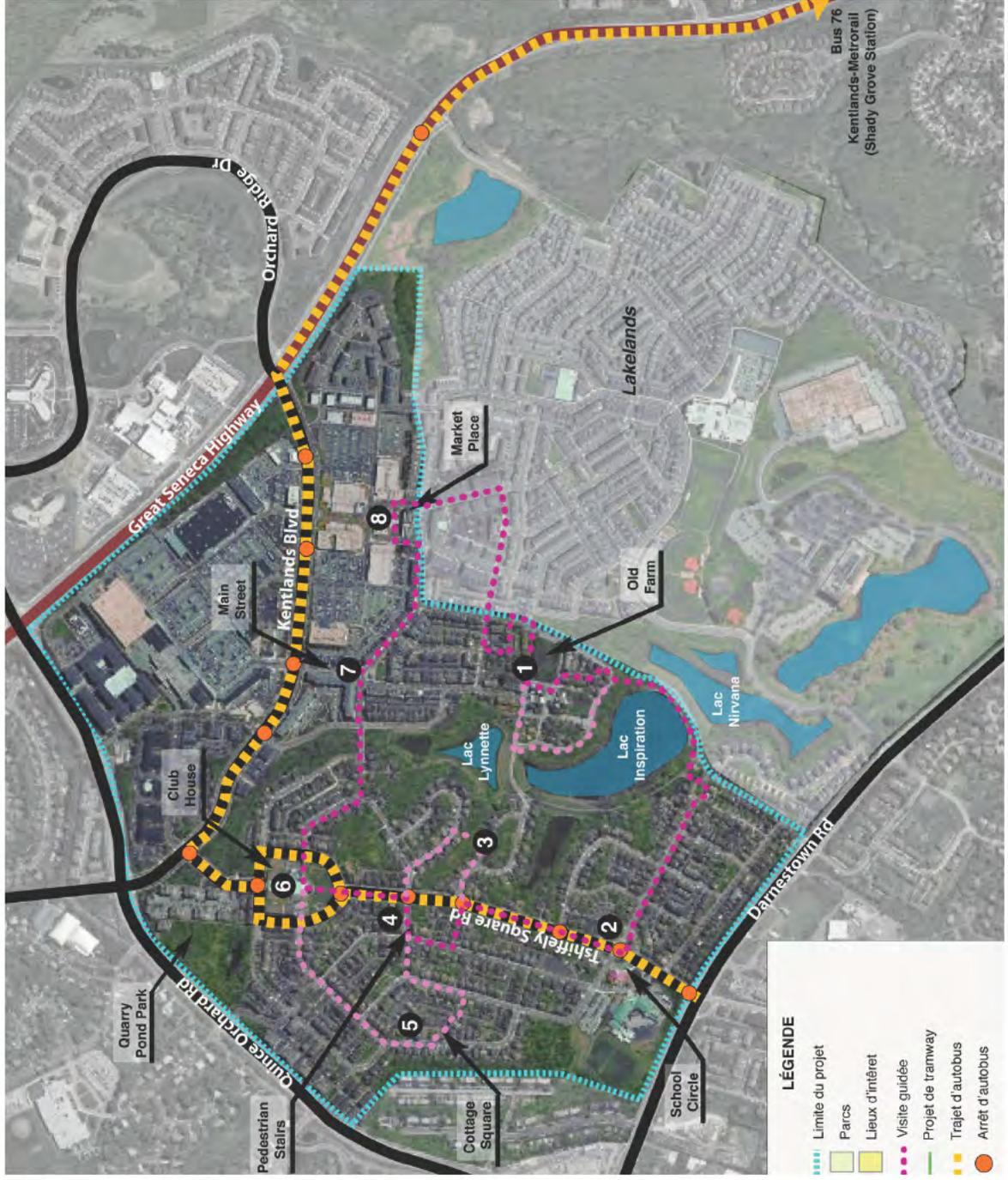
TOD de Rockville Town Square

TOD récent résultant d'un processus participatif

TOD de Silver Spring

Centre de banlieue revitalisé et remembrement foncier

POD (Pedestrian-Oriented Development) de Kentlands



Source: Vivre en Ville

POD (*Pedestrian-Oriented Development*) de Kentlands

OBJECTIF DE L'INTERVENTION

Construire un nouveau quartier mixte selon les principes du Nouvel Urbanisme, dans une banlieue de Washington, Gaithersburg, dans l'État du Maryland.

CONTEXTE

Le design de Kentlands a été planifié en 1988 par un promoteur privé, afin d'accueillir la croissance dans la ville de Gaithersburg.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET*

1. Mixité des activités	✘
2. Compacité du cadre bâti	✓
3. Densité s'accroissant à proximité des stations de transport collectif	-
4. Transport collectif structurant pour l'urbanisation	-
5. Logement abordable	-
6. Environnement piétonnier agréable	✓
7. Préoccupation pour la qualité des espaces publics	✓
8. Préservation historique	✓
9. Processus décisionnel prévisible	✓
10. Processus participatif	-

* Ce tableau est simplement présenté à titre indicatif et dans un but de synthèse

Légende**

✓	Caractéristique du projet
✘	Caractéristique qui se démarque dans le projet
-	Ne s'applique pas

** Inspirée du U.S. Environmental Protection Agency

OÙ EN SOMMES-NOUS AUJOURD'HUI ?

Le quartier est complètement construit et accueille une mixité d'activités, dont des équipements publics.

INDICATEURS DE PERFORMANCE

- > Le quartier a remporté de nombreux prix :
 - Prix d'honneur du *Maryland Chapter of the American Institute of Architects*, 2006
 - Prix d'excellence du *Maryland State Planning Commission*, 1992
 - Prix de design, « *Best of 1991* » du *Time Magazine*, 1991

ACTEURS CLÉS

- > **Un investisseur, *Great Seneca Limited Partnership***, qui a acheté le terrain, s'est intéressé aux idées du Nouvel Urbanisme et a engagé une firme privée (*Duany Plater-Zyberk & Company*) qui avait réalisé Seaside, en Floride, selon ces principes. Malgré qu'il ait revendu le terrain, cet investisseur a posé des bases solides pour le Nouvel Urbanisme.
- > **La Ville de Gaithersburg** a appuyé le projet.
- > **La firme *Duany Plater-Zyberk & Company*** a planifié le design de la communauté. Elle a maintenu une présence et continué de superviser le développement du quartier pendant la construction.
- > **La *Kentlands Community Foundation*** fait aussi du « *Community Support Organization* », un des éléments clés du Nouvel Urbanisme. Cette fondation rassemble les résidents, et non seulement les propriétaires. Elle soutient l'art et la culture locale, fait de l'éducation populaire sur l'urbanisme de Kentlands et propose des opportunités de s'impliquer.
- > **Les propriétaires-occupants du quartier** sont devenus de forts défenseurs des principes du Nouvel Urbanisme à travers la « vision Kentlands » qu'ils appuyaient.



Le secteur « Old Farm » est l'un des sous-quartiers de Kentlands, construit autour de bâtiments historiques.

Source : bling™

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Ce secteur résidentiel, divisé en six quartiers, est appelé un *Pedestrian-Oriented Development* (POD) car son aménagement prévoit que les commerces et les services soient à distance de marche de toutes les résidences. Pour ce faire, le quartier a été construit autour d'un centre-ville principal, *Market Square*, qui est partagé avec le quartier voisin, *Lakelands*, lui aussi un POD. Chacun des six sous-quartiers accueille des activités résidentielles, commerciales, communautaires et de bureaux. Établi sur 356 acres (144 hectares), *Kentlands* accueille environ 1 600 logements et près d'un million de pieds carrés pour des commerces et des bureaux. Le Centre pour les arts s'est établi dans un des anciens bâtiments de ferme de *Kentlands* et le quartier espère accueillir d'autres activités culturelles et artistiques.



Le marquage au sol met bien en évidence les passages piétonniers du *Circle School*.
Source: blng™

Contrairement à d'autres quartiers du Nouvel Urbanisme, les commerces occupent des bâtiments monofonctionnels d'un seul étage, mais le fait qu'ils soient à distance de marche des logements assure un dynamisme au centre-ville. Ce dernier est un point de rencontre pour la communauté. Pour qu'un aussi grand nombre de logements soient réunis aussi près du centre de quartier, il a fallu revoir les façons de faire pour augmenter les densités tout en offrant une diversité de logements.

Le quartier est composé de nombreuses maisons unifamiliales, mais ces dernières ont une faible marge de recul par rapport à la rue, accentuant le caractère urbain du quartier. La cour arrière est de taille respectable et accueille parfois un garage, sur lequel est construite une chambre supplémentaire, qui peut servir de logement locatif. Il s'agit d'une innovation propre à *Kentlands*,

ce qui permet d'introduire du logement relativement abordable à travers le quartier. On y retrouve aussi des « cottages », des maisons de ville, des condominiums et des appartements de location. Tous ces types bâtis ont été harmonieusement entremêlés à travers le quartier grâce à une certaine uniformité, par exemple le même recul à la rue ou les mêmes revêtements extérieurs.

CARACTÉRISTIQUES EN TRANSPORT

> **Transports collectifs** : des trajets d'autobus desservent le quartier pour rejoindre les activités et les emplois hors du quartier, dont un trajet vers la station de *Metrorail* la plus près, *Shady Grove*. Un besoin pour améliorer cette desserte se fait sentir. Ainsi, l'État du Maryland, le Comté de *Montgomery* et la Ville de *Gaithersburg* travaillent sur un projet de transport collectif structurant qui établirait une connexion plus efficace vers la station *Shady Grove*. Le projet s'appelle le *Corridor Cities Transitway* (voir fiche sur le TOD de *King Farm*). Des évaluations suggèrent que ce nouveau service passe au cœur du quartier *Kentlands*, ce qui serait idéal puisque ce cœur est déjà à distance de marche de toutes les résidences.

> **Déplacements actifs** : le quartier est organisé en fonction des déplacements piétonniers, ce qui implique de larges trottoirs, des rues étroites, un réseau de rues qui facilite les courts déplacements grâce à une grille de rues perméable, un couvert forestier continu et du stationnement sur rue plutôt qu'en avant-cour.

> **Stationnement** : les nombreux stationnements entourant le cœur commercial se trouvent derrière les bâtiments, ce qui donne une grande qualité au paysage urbain vu de l'intérieur du quartier. Les stationnements sont cependant visibles de l'autoroute.

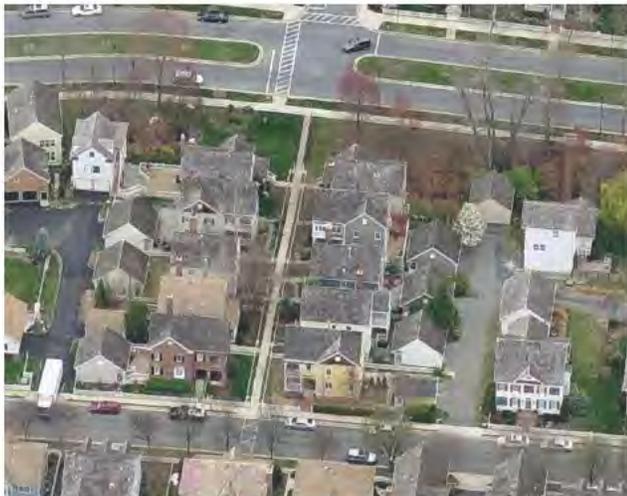


Ce lot non construit recueille les eaux de ruissellement.
Source: blng™

> **Accès automobile** : le quartier est accessible par de grands boulevards et une autoroute. Les voitures circulent dans le quartier, notamment sur le boulevard Kentlands, sur lequel donnent les stationnements des commerces de grandes surfaces. Les façades des plus petits commerces font face à des rues plus urbaines.

OUTILS UTILISÉS

- > Diverses charrettes de design, dont une en 1988 et une en 1996, la première pour établir le *Kentlands Plan* et la deuxième pour réfléchir à l'avenir de l'environnement commercial du quartier.
- > Le *Kentlands Plan* a permis de détailler la forme que prendra le quartier : avec une mixité d'activités, accueillant une diversité de types bâtis et des logements pour toutes les bourses, et une organisation de l'espace rappelant les villes traditionnelles.
- > La Ville a approuvé le *Kentlands Plan* rapidement, et a adapté ses règlements en conséquence.
- > Le règlement de zonage ne prévoyait pas un nombre fixe de types de logements. Les promoteurs ont donc pu s'adapter à la demande des acheteurs.



À partir de la rue dans le haut de l'image, les piétons peuvent emprunter un escalier et une passerelle entre les maisons, ce qui raccourcit les déplacements actifs et encourage la marche.

Source : blng™

FINANCEMENT

> Le terrain a été acheté par un promoteur privé, qui l'a ensuite revendu à la banque, notamment à cause de la récession de 1990. Cependant, depuis ce temps, Kentlands permet aux constructeurs de faire des profits. En effet, la démonstration a été faite qu'un design urbain de qualité permet aux projets immobiliers de gagner en valeur marchande.

- > La vente des terrains a permis de financer le développement du quartier, tout comme les activités du centre commercial.
- > Les bâtiments mixtes (vocation commerciale au rez-de-chaussée et résidentielle aux étages), implantés dans chacun des quartiers, ont été achetés même si les espaces commerciaux risquaient d'être peu utilisés au début, alors qu'il y avait peu de résidents. Les rez-de-chaussée commerciaux ont d'abord été loués à des résidents voulant avoir un bureau ou un atelier à la maison et, lorsqu'il y a eu suffisamment de demande, les commerçants ont pu graduellement investir les rez-de-chaussée prévus à cet effet.



Le *Cottage Square* présente des maisons isolées de plus petit gabarit.
Source : blng™

CONDITIONS DE RÉUSSITE

- > La vision des premiers investisseurs a permis de jeter les bases des plans en faveur du Nouvel Urbanisme.
- > La charrette de départ a été largement publicisée et a permis d'établir un consensus autour de la « vision Kentlands ».
- > Des commerces de type « Big Box » ont été habilement intégrés à un environnement de type « rue principale » et une place urbaine, et ce, à l'intérieur même d'un quartier résidentiel.
- > Plutôt que d'avoir eu un seul constructeur pour tous les logements, ces derniers ont été construits en différentes phases. Les normes en place ont permis d'assurer une harmonie au quartier, mais l'implication de plusieurs constructeurs a permis de lui donner une diversité architecturale, un peu à l'image des quartiers d'autrefois.

CRITIQUES DU PROJET

- > Ce quartier a pris place sur des anciennes terres agricoles, à l'extrémité de la zone métropolitaine.
- > Le quartier est très peu desservi en transport collectif. Un projet de système léger sur rail (SLR) est dans les cartons des autorités de la région : le *Corridor Cities Transitway* (voir fiche sur le TOD de King Farm).
- > Les logements les moins coûteux demeurent tout de même très chers, on peut donc difficilement parler de logement abordable dans ce quartier très prisé.
- > Le secteur commercial du quartier prend la forme conventionnelle d'un *Power Center*, avec une très grande quantité de stationnements.



Les équipements publics de Kentlands se trouvent à distance de marche des résidences, ce qui encourage à s'y rendre autrement qu'en automobile.

Source : bing™



Des bâtiments mixtes, proposant des commerces au rez-de-chaussée et du logement aux étages, se trouvent près du centre de Kentlands. Le marché paysan a lieu sur cette place.

Source : bing™



Le *Market Square* donne un caractère urbain à l'ensemble commercial du quartier, qui se répartit de chaque côté du boulevard Kentlands.

Source : bing™

SOURCES:

Katz, Peter. (1994) *The new urbanism: toward an architecture of community*, McGraw-Hill, New York, 245 pages

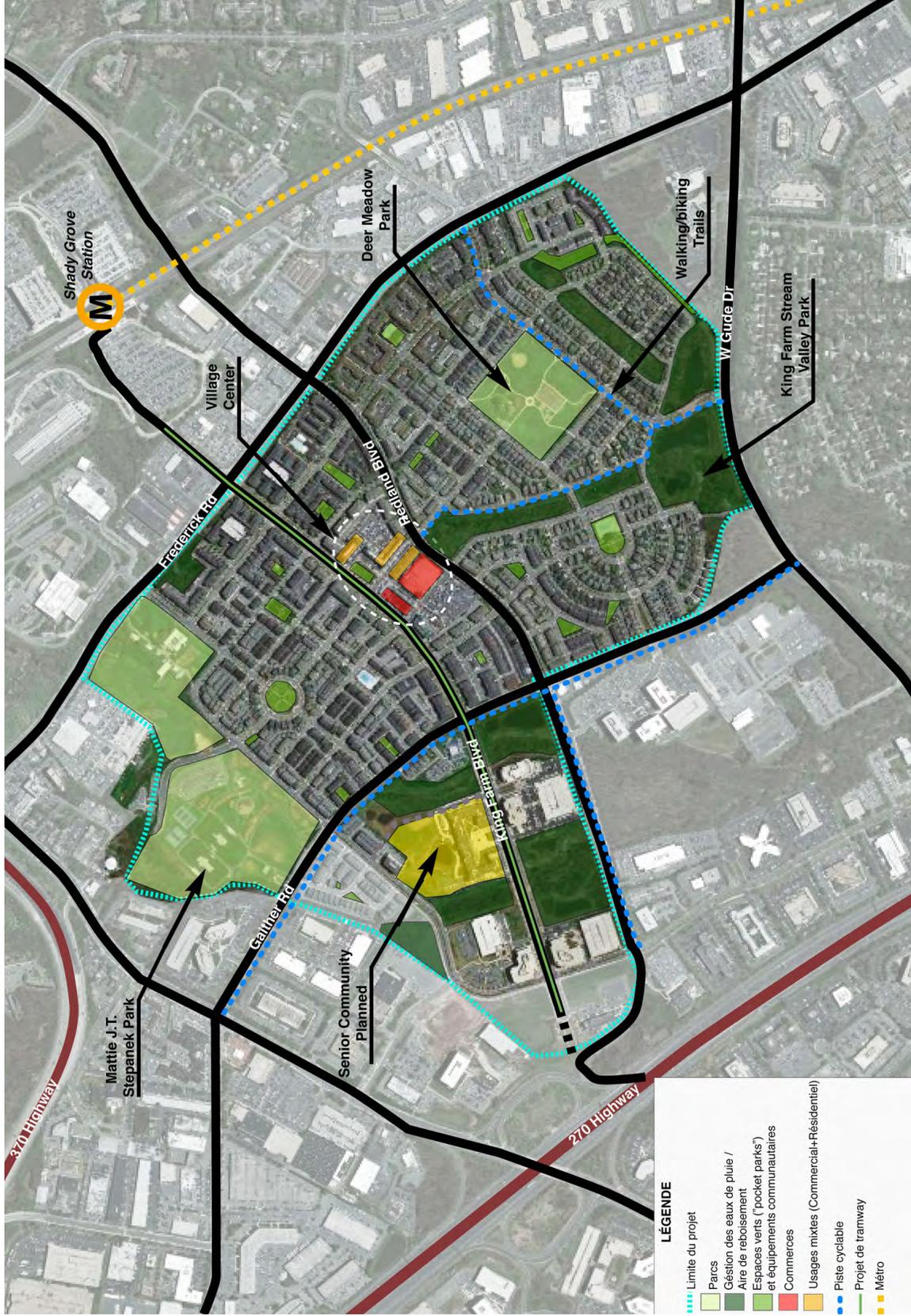
Kentlands Citizens Assembly (2012) *History of Kentlands* [En ligne] http://www.kentlandsusa.com/sub_category_list.asp?category=19&title=History (consulté le 28 mars 2012)

Kentlands Community Foundation. (2010) *Kentlands History and Future* [En ligne] <http://www.kentlands.org/history.html> (consulté le 28 mars 2012)

Nairn, Daniel. (2012) «Two (very different) planned town in Maryland», *Greater Greater Washington*, 6 janvier 2010 [En ligne] <http://greatergreaterwashington.org/post/4526/two-very-different-planned-towns-in-maryland/> (consulté le 1^{er} mai 2012)

Steuteville, Robert, Langdon, Philip et coll. (2003) *New urbanism: comprehensive report and best practices guide*, Third Edition, New Urban News, Ithaca (NY)

TOD de King Farm



- LÉGENDE**
- Limite du projet
 - Parcs
 - Gestion des eaux de pluie / Aire de reboisement
 - Espaces verts ("pocket parks") et équipements communautaires
 - Commerces
 - Usages mixtes (Commercial+Résidentiel)
 - Piste cyclable
 - Projet de tramway
 - Métro

Source: Vivre en Ville

TOD de King Farm

OBJECTIF DE L'INTERVENTION

Construction d'un quartier à Rockville (Maryland), une banlieue de Washington, selon les principes d'un *Transit-Oriented Development*.

CONTEXTE

Le design de ce quartier a été fait en fonction du passage d'un tramway au cœur du quartier afin de le relier à la station de *Metrorail* la plus proche, de même qu'aux centres-villes des autres banlieues environnantes. Avant même d'être terminé, le projet King Farm a gagné un prix prestigieux. La planification prévoyait que le tramway soit construit une fois les résidents en place.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET*

1. Mixité des activités	✓
2. Compacité du cadre bâti	✓
3. Densité s'accroissant à proximité des stations de transport collectif	✓
4. Transport collectif structurant pour l'urbanisation	✗
5. Logement abordable	✓
6. Environnement piétonnier agréable	✓
7. Préoccupation pour la qualité des espaces publics	✓
8. Préservation historique	✓
9. Processus décisionnel prévisible	-
10. Processus participatif	-

* Ce tableau est simplement présenté à titre indicatif et dans un but de synthèse

Légende**

✓	Caractéristique du projet
✗	Caractéristique qui se démarque dans le projet
-	Ne s'applique pas

** Inspirée du U.S. Environmental Protection Agency

OÙ EN SOMMES-NOUS AUJOURD'HUI?

Les nouveaux résidents, de même que les élus de Rockville, se sont opposés à la construction du tramway au centre du quartier, inquiets de l'impact sur la circulation, le stationnement et sur la sécurité des piétons. La possibilité d'un nouveau tracé est étudiée par le Comté de Montgomery. Malgré la possibilité de l'abandon du tracé initial, ce quartier demeure intéressant pour ses caractéristiques de POD qui en font un exemple de « marchabilité », de mixité d'activités et de diversité résidentielle.

INDICATEURS DE PERFORMANCE

- > A remporté un *Charter Award du Congress for the New Urbanism* (CNU) en 2001
- > La densité du développement King Farm est trois fois plus élevée que celle de l'ensemble de la ville dans laquelle il prend place, Rockville.

ACTEURS CLÉS

- > **King Farm Associates** est propriétaire des terres et développeur.
- > La firme **Torti Gallas and Partners** a planifié le quartier.
- > Le **Comté de Montgomery** a vu le potentiel du TOD lorsque le projet King Farm lui a été proposé.



Le quartier King Farm offre à la fois des condos et des appartements dans la zone plus dense, et des maisons en rangée et détachées dans les zones moins denses.

Source : flickr.com / thecourtyard™

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Ce quartier de 430 acres (174 hectares) s'inspire des principes du Nouvel Urbanisme pour créer une série de sous-quartiers à échelle humaine. Il est caractérisé par une grille de rues orthogonale avec une place publique qui sert de centre-ville. Cette place s'est vue adjoindre pas moins de 120 000 pieds carrés d'espace commercial; en tout le quartier accueille 2,2 millions de pieds carrés d'espace commercial et de bureaux. La plupart des commerces du centre-ville se trouvent dans des bâtiments incluant du logement aux étages. Les 3 200 logements sont répartis dans trois sous-quartiers, chacun étant organisé dans un rayon d'environ 400 mètres autour d'un centre civique.

La plus haute densité bâtie se trouve le long du corridor central, où devait initialement passer le tramway, alors que plus on s'en éloigne, plus la densité diminue. Le quartier offre donc à la fois des condos et des appartements dans la zone plus dense, et des maisons en rangée et détachées dans les zones moins denses. Afin de briser la monotonie que peut créer la densité, le quart de la surface du quartier a été conservé pour en faire des parcs et des places publiques. Ainsi, chaque résident a accès à un point de rencontre ou un espace vert à distance de marche de son logement.

CARACTÉRISTIQUES EN TRANSPORT

Chaque sous-quartier est bien connecté aux autres et au reste de la ville de Rockville par des rues, des routes et des pistes cyclables. Le quartier se trouve entre la dernière station de *Metrorail* et un futur projet de tramway pour relier les banlieues au *Metrorail*, faisant de ce lieu un point stratégique pour un éventuel corridor de transport collectif structurant.

- > **Transport collectif :** des navettes privées assurent une liaison avec la station de *Metrorail* la plus proche, Shady Grove. Cette station est la dernière sur la ligne rouge, les usagers ne pouvant aller que vers le sud, vers Washington. Il y a peu de services de transport collectif vers les autres banlieues, qui offrent pourtant des centres d'activités et d'emplois additionnels à ceux situés le long du *Metrorail*. Le *Corridor Cities Transitway*, soit le projet de tramway dans le Comté de Montgomery, verra éventuellement le jour. Il pourrait passer à l'extérieur du quartier, offrant une nouvelle opportunité de déplacement pour seulement une portion des résidents de King Farm.
- > **Déplacements actifs :** les équipements publics (parcs, écoles, etc.) de même que la station de *Metrorail* sont liés au quartier par plusieurs pistes cyclables. Le quartier offre de larges trottoirs et l'environnement est favorable à la marche : rues étroites, réseau de rues interconnectées, stationnements sur rue, derrière les bâtiments ou dans des garages. Les bâtiments plus larges bordent la rue et des passages piétons permettent un accès aisé, à partir de la rue, aux lots de stationnement en cour arrière.
- > **Stationnement :** le stationnement est présent, mais les promoteurs ont évité de le mettre en cour avant, ce qui permet de donner un caractère urbain aux rues.
- > **Accès automobile :** la place publique centrale, où se trouvent les activités majeures du quartier, est bordée par deux boulevards traversant le quartier, permettant ainsi un accès automobile depuis l'extérieur de ce développement.



Le terre-plein central sur le boulevard King Farm a été fait en prévision du passage d'un tramway au cœur du quartier afin de le relier à la station de *Metrorail* la plus proche de même qu'aux centres-villes des autres banlieues environnantes.

Source : flickr.com / thecourtyard™

OUTILS UTILISÉS

- > Le promoteur a réalisé un plan pour le quartier à l'aide d'une firme privée.
- > Le promoteur a requis la participation de constructeurs de maisons préfabriquées. Ils étaient en mesure de respecter des délais serrés et de réduire les coûts des logements. Ils ont aussi accepté de changer leur façon de faire, afin de proposer une mixité difficilement atteignable selon leurs méthodes de construction traditionnelles. En effet, ils ont été en mesure de proposer une mixité de types bâtis et une mixité d'activités pour chaque quartier, voire chaque îlot, de façon à respecter le plan initial.

FINANCEMENT

Le terrain a été acheté par un promoteur privé et la vente des terrains a permis de financer ce développement, tout comme les activités commerciales et de bureaux.



De larges trottoirs bordent les commerces sur rue, ce qui leur permet de proposer des terrasses.

Source : flickr.com / thecourtyard™

CRITIQUES DU PROJET

- > La planification du projet aurait dû prévoir l'implantation du tramway avant l'arrivée des premiers résidents, ce qui permet de prendre dès le début de bonnes habitudes de déplacement.
- > La station de *Metrorail* Shady Grove est entourée de stationnements de surface. Ceci lance un message contradictoire aux résidents de King Farm, même s'il y a des navettes assurant la liaison vers Shady Grove.
- > Dans la portion où se trouvent les édifices à bureaux, les rues sont très larges et le recul à la rue des bâtiments est très grand, ce qui pourrait empêcher une intégration satisfaisante de ce secteur avec le reste du quartier. Cette partie du développement ne semble pas avoir réussi à respecter l'échelle humaine.



La plupart des commerces du centre-ville se trouvent dans des bâtiments incluant du logement aux étages.

Source: flickr.com / thecourtyard™

CONDITIONS DE RÉUSSITE

- > Planifier le quartier en s'assurant que les logements se trouvent dans un rayon de 400 mètres autour des équipements publics, favorisant la marche comme mode de déplacement.
- > Prévoir une plus haute densité bâtie que dans le reste de la ville, en modulant cette densité en fonction de la proximité des arrêts de transport en commun. Placer les arrêts de transport en commun près des centres d'activités.
- > Favoriser une mixité d'activités dans les cœurs de quartier.
- > Réserver 25 % du site pour des parcs et des places publiques et situer ceux-ci au cœur des quartiers – et non en marge –, augmentant ainsi les lieux de rencontre pour la communauté.
- > Travailler avec des constructeurs de maisons pré-fabriquées de façon très innovante.



King Farm se trouve à proximité de la dernière station de *Metrorail* sur la ligne rouge, la station Shady Grove.

Source: flickr.com / _Yuki_K_™

SOURCES:

Benfield, Kaid. (2011) *Residents of award-winning, transit-oriented development say no to transit*, Kaid Benfield's Blog, dans Switchboard - Natural Resources Defense Council Staff Blog, [En ligne] http://switchboard.nrdc.org/blogs/kbenfield/residents_of_award-winning_sub.html (consulté le 9 mars 2012)

Congress for the New Urbanism (2008) *King Farm, Rockville, Maryland*, [En ligne] <http://www.cnu.org/resources/projects/king-farm-rockville-maryland-2008> (consulté le 28 mars 2012)

Department of Transportation, Maryland Transit Administration. (2012) *Corridor Cities Transitway* [En ligne] <http://www.cct.maryland.com/> (consulté le 29 mars 2012)

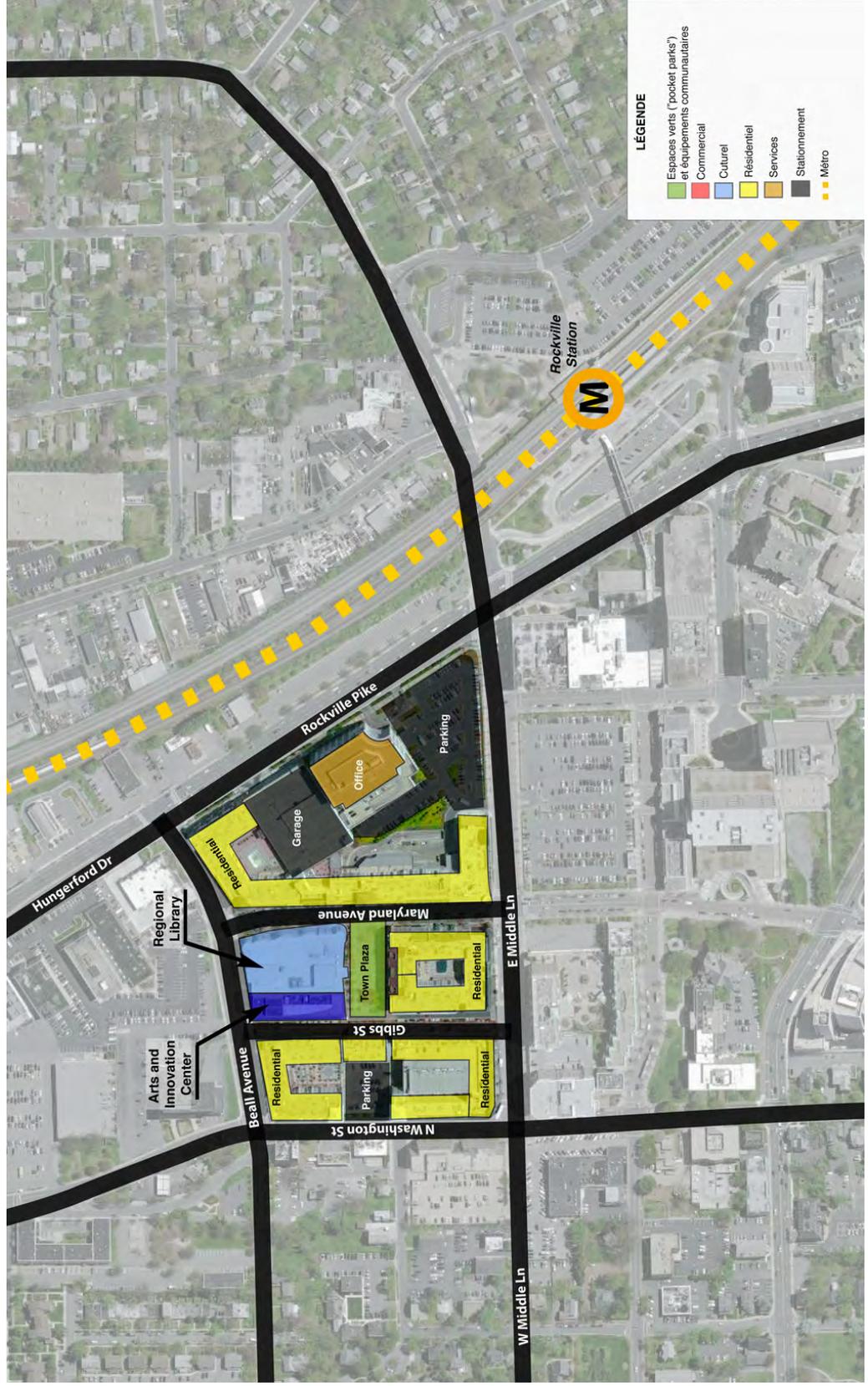
United States Environmental Protection Agency's Smart Growth (2012) *Smart Growth Illustrated: King Farm, Rockville, Maryland* [En ligne] <http://www.epa.gov/smartgrowth/case/kingfarm.htm> (consulté le 28 mars 2012)

TOD de Rockville Town Square (rez-de-chaussée)



Source : Vivre en Ville

TOD de Rockville Town Square (étages)



Source : Vivre en Ville

TOD de Rockville Town Square

OBJECTIF DE L'INTERVENTION

Revitaliser un îlot de bâtiments commerciaux à proximité de la station de *Metrorail* de Rockville, une banlieue à une quarantaine de kilomètres de Washington, et transformer cet endroit en un lieu animé servant de point de rencontre pour la communauté.

CONTEXTE

Le TOD de Rockville Town Square a pris place sur un îlot de 12,5 acres (5 hectares) comprenant des bâtiments commerciaux vieillissants qui dataient des années 1970. L'activité commerciale du secteur souffrait du manque d'entretien de ces bâtiments. La zone concernée comprenait aussi une station à essence et de vieilles maisons de ville. La Ville de Rockville, au Maryland, était propriétaire du tiers de ce territoire. À noter que le projet s'inscrit dans une vision plus large de redéveloppement de la Ville, qui concerne 460 acres (186 hectares).

Rockville avait la volonté de :

- (1) renverser le déclin de la vente au détail;
- (2) répondre à la pénurie d'habitations multifamiliales;
- (3) développer un environnement attrayant dans le centre de la ville, constatant qu'il manquait d'endroits de rassemblement.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET*

1. Mixité des activités	✓
2. Compacité du cadre bâti	✓
3. Densité s'accroissant à proximité des stations de transport collectif	-
4. Transport collectif structurant pour l'urbanisation	✓
5. Logement abordable	✓
6. Environnement piétonnier agréable	✓
7. Préoccupation pour la qualité des espaces publics	✓
8. Préservation historique	-
9. Processus décisionnel prévisible	✓
10. Processus participatif	✓

* Ce tableau est simplement présenté à titre indicatif et dans un but de synthèse

Légende**

✓	Caractéristique du projet
✗	Caractéristique qui se démarque dans le projet
-	Ne s'applique pas

** Inspirée du U.S. Environmental Protection Agency

OÙ EN SOMMES-NOUS AUJOURD'HUI?

Rockville Town Square est aujourd'hui un lieu animé accueillant de nombreux commerces et restaurants au-dessus desquels se trouvent des logements. Il est devenu le lieu de rassemblement de la communauté. Depuis l'inauguration officielle en 2007, la reconstitution d'une rue principale à travers cet îlot a permis de créer un environnement urbain accueillant pour les piétons. De nouvelles rues et une place publique centrale accueillent cette activité urbaine.

INDICATEURS DE PERFORMANCE

- > Mise en place de nouvelles infrastructures : une place publique de 28 000 pieds carrés, une bibliothèque régionale de 102 000 pieds carrés, et un immeuble de cinq étages accueillant un centre d'art et d'innovation.
- > Construction de 644 nouvelles unités d'habitation et 96 logements abordables.
- > Plus de 180 000 pieds carrés de nouveaux commerces et restaurants.
- > Le projet a remporté plusieurs prix :
 - *Best Mixed-Use Project and Best Smart Growth Master Plan* (Maryland / DC Chapter of National Association of Industrial and Office Properties);
 - *Best Implemented Project* (National Capital Area Chapter of American Planning Association);
 - *Best Public / Private Partnership and Best New Urbanism* (Multifamily Housing News);
 - *Best Mixed-Use Development Finalist* (National Association of Homebuilders);
 - *2008 Charter Award* (Congress for New Urbanism);
 - *2008 Best Community Impact Finalist* (Washington Business Journal).



Rockville Town Square est aujourd'hui un lieu animé accueillant de nombreux commerces et restaurants au-dessus desquels se trouvent des logements. Il est devenu le lieu de rassemblement de la communauté.

Source : Dan Cunningham

ACTEURS CLÉS

- > La **Ville de Rockville** a initié et supervisé le processus qui a mené à l'adoption, en 2001, du *Town Center Master Plan*, qui concerne le grand territoire visé par la revitalisation - 460 acres (186 ha) -, dont le Rockville Town Square.
- > Les **employés du Planning Department** de la Ville, ont supervisé le travail des consultants privés.
- > Les **consultants de Development Concepts Inc. et de HNTB Corporation** ont préparé le plan en collaboration avec un regroupement d'acteurs publics et privés.
- > Le **regroupement d'acteurs publics et privés**, appelé le *Town Center Master Plan Advisory Group*, constitué de résidents de la ville, de propriétaires privés du territoire visé, des promoteurs, des représentants du gouvernement et d'autres organisations, a travaillé en collaboration avec les consultants privés pour réaliser le *Master Plan*. Ce processus a permis de déterminer les paramètres de la mixité d'activités, de même que la façon d'y arriver.



L'implantation du Centre d'arts et d'innovation (bâtiment vitré) et de la bibliothèque a été l'un des éléments déclencheurs de la revitalisation du *Rockville Town Square*.

Source: flickr.com / bcllnsmith™

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Inauguré en 2007, Rockville Town Square a accueilli plusieurs restaurants et magasins, de l'habitation, une bibliothèque, des espaces à bureaux et un centre d'art et d'innovation. Une large place publique centrale a vu le jour, en plus de deux nouvelles rues qui traversent l'ancien îlot commercial, bordées par de larges trottoirs. L'aménagement paysager a fait l'objet d'une attention particulière, alors que du côté du bâti, la variété architecturale a dicté le design des nouveaux bâtiments.

Concernant l'habitation, 644 condos et appartements ont été prévus, dont 15 % de logements abordables sous la formule des « Moderately-Priced Dwelling Units » (MPDUs). La mixité d'activités a été encadrée afin d'atteindre un équilibre entre les différentes activités : résidentielles, commerciales, de bureaux et civiques. Un design distinctif a été mis de l'avant afin de faire du centre-ville un lieu unique et d'assurer l'animation des rues. Les lieux publics ont été interconnectés, ce qui encourage leur fréquentation et, au centre de l'îlot, on trouve un nouveau parc urbain. Les différentes interventions, tant publiques que privées, ont permis de créer une ambiance sociale et citoyenne. Les nouveaux résidents ont eu le choix entre différents types de logements : de petits immeubles à appartement, des *townhouses*, des maisons de ville ou des maisonnettes individuelles.

CARACTÉRISTIQUES EN TRANSPORT

- > **Transports collectifs** : la station de *Metrorail* Rockville se trouve à quelques minutes de marche du nouveau quartier. Dans l'une des phases suivantes du *Rockville Town Center Master Plan*, le stationnement incitatif de la station devrait être redéveloppé pour accueillir de nouveaux bâtiments.
- > **Déplacements actifs** : le confort des piétons a été priorisé dans le design des places publiques et des rues, par le traitement particulier des trottoirs, des lieux publics et des sentiers.
- > **Stationnement** : les places de stationnement sont aménagées derrière les bâtiments afin qu'elles ne soient pas visibles du centre du *Town Center*. Ces places sont réparties dans trois stationnements étagés.
- > **Accès automobile** : un stationnement étagé joue le rôle de porte d'entrée du *Town Square* sur un des quatre côtés de l'îlot, ce dernier étant encadré par de grands boulevards.

OUTILS UTILISÉS

- > En 2001, le maire de Rockville et le conseil de Ville ont adopté le *Rockville Town Center Master Plan*, qui concerne le redéveloppement des 460 acres (186 ha) du centre-ville, incluant le Rockville Town Square.
- > Le développement a été encadré par une planification intégrée qui a fait l'objet de consultations.
- > La planification qui a émergé du regroupement d'acteurs publics et privés a édicté des lignes directrices afin de s'assurer que les nouveaux projets concordent avec les intentions du plan. Elles mettaient l'accent sur l'importance des spécificités des quartiers environnants et ont été centrales dans le projet du Town Square.

FINANCEMENT

- > Le développement du *Rockville Town Square* a coûté 352 millions de dollars, desquels 264 millions de dollars ont été investis par le privé et 88 millions de dollars par le secteur public.
- > Parmi les partenaires publics, on retrouve la Ville de Rockville, le Comté de Montgomery, l'État du Maryland et le gouvernement fédéral.
- > La Ville a dépensé près de 8 millions de dollars pour aider les entreprises à se relocaliser temporairement hors de l'îlot à reconstruire, et ainsi s'assurer que plusieurs d'entre elles reviendraient dans le nouvel environnement par la suite, ce que plusieurs ont fait.

CONDITIONS DE RÉUSSITE

- > Le succès du projet a été basé sur le processus de planification, qui a fait une large part à la participation du public et a suscité l'adhésion des résidents de la région.
- > Même si cet îlot n'était pas totalement abandonné ou vierge, la Ville a vu comme une opportunité le remplacement des usages présents, peu attrayants, afin d'optimiser l'utilisation du centre-ville.
- > La décision d'implanter le centre d'art et d'innovation de même que la bibliothèque publique à cet endroit a été le point de départ pour inspirer un quartier agréable où marcher et accueillant plusieurs services et commerces.
- > Les acteurs impliqués se sont fortement engagés à respecter les lignes directrices de design.

CRITIQUES DU PROJET

- > Les abords du quadrilatère revitalisés sont principalement des boulevards très achalandés et moins accueillants pour les piétons. La revitalisation du centre de la ville est en cours de réalisation et pourrait répondre à cet enjeu.
- > Pour l'instant, le stationnement de surface à proximité de la station de *Metrorail* Rockville prend beaucoup d'espace, qui pourrait être mieux utilisé.
- > Le quartier tarde à être desservi par une épicerie. Un marché d'aliments biologiques et locaux devrait prochainement voir le jour.



En plus d'une nouvelle bibliothèque à vocation régionale, le *Rockville Town Square* accueille des logements, des commerces et des espaces à bureaux.

Source: flickr.com / thisisboss™

SOURCES:

Buntin, Simmons B. (2011) « UnSprawl Case Study: Rockville Town Square », *Terrain: A Journal of the Built Environment*, no. 27, printemps 2011 [En ligne] <http://www.terrain.org/unsprawl/27/> (consulté le 26 mars 2012)

Congress for the New Urbanism (2008) *Rockville Town Square*, 1^{er} janvier 2009 [En ligne] <http://www.cnu.org/resources/projects/rockville-town-square-2008> (consulté le 14 mars 2003)

Rockville City Government. (2001) *Town Center Master Plan* [En ligne] <http://www.rockvillemd.gov/masterplan/towncenter/index.html> (consulté le 26 mars 2012)

TOD de Silver Spring

OBJECTIF DE L'INTERVENTION

Revitaliser un centre suburbain en déclin autour d'une station de *Metrorail*, grâce à un environnement commercial et une mixité d'activités renouvelés, de même que par des emplois et loisirs axés sur l'art et le divertissement.

CONTEXTE

Silver Spring, une des plus vieilles banlieues de Washington, a connu un âge d'or commercial en devenant le premier centre commercial suburbain de la région. Son déclin s'est amorcé dans les années 1960 lors de l'ouverture des nouveaux centres d'achat à rayonnement régional plus au nord. Malgré l'ouverture de la station multimodale (*Metrorail* et bus) en 1978, plus de 220 magasins ont quitté la ville de Silver Spring entre 1988 et 1996. L'achalandage quotidien de la station a diminué de 30 % entre 1980 et 1995 puisqu'une station plus au nord a capté une bonne partie des usagers utilisant les nombreux espaces de stationnement incitatif.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET*

1. Mixité des activités	✓
2. Compacité du cadre bâti	✓
3. Densité s'accroissant à proximité des stations de transport collectif	-
4. Transport collectif structurant pour l'urbanisation	✓
5. Logement abordable	✓
6. Environnement piétonnier agréable	-
7. Préoccupation pour la qualité des espaces publics	✓
8. Préservation historique	✓
9. Processus décisionnel prévisible	✗
10. Processus participatif	✓

* Ce tableau est simplement présenté à titre indicatif et dans un but de synthèse

Légende**

✓	Caractéristique du projet
✗	Caractéristique qui se démarque dans le projet
-	Ne s'applique pas

** Inspirée du U.S. Environmental Protection Agency

OÙ EN SOMMES-NOUS AUJOURD'HUI ?

Le secteur vit une renaissance grâce aux investissements publics et privés qui ont rendu le secteur attrayant pour de nouveaux employeurs et de nouveaux résidents. Depuis 2003, la présence du *American Film Institute* et de *Discovery Communications* a amené un dynamisme renouvelé à Silver Spring. D'autres développements de logements, de bureaux et de commerces sont toujours prévus autour de la station de *Metrorail*.

INDICATEURS DE PERFORMANCE

Pour chaque dollar investi par le Comté, il est évalué que le privé en aura mis sept en 2010.

Les revenus de taxes ont augmenté de 30 %.

L'achalandage de la station Silver Spring a cru de 26 % entre 1997 et 2005, devenant la station la plus achalandée au Maryland (sur environ 27 stations du *Metrorail* dans cet État).

Sur les 6,5 millions de pieds carrés d'espaces commerciaux, seulement 3 % étaient vacants en 2007.

ACTEURS CLÉS

> **Le Comté de Montgomery** a appuyé le redéveloppement commercial en prenant notamment l'initiative de procéder au remembrement de parcelles au centre-ville.

> **Foulger-Pratt Development**: promoteur privé, a investi pour reconstruire la structure et l'environnement commercial.

> **Discovery Communications** offre des emplois qualifiés et s'est installé au centre-ville de Silver Spring, attirant 1 500 travailleurs.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Le redéveloppement du centre de Silver Spring a misé sur le transport collectif en s'inspirant des principes du *Smart Growth* pour redévelopper son centre-ville commercial en un quartier mixte et accueillant pour les piétons. L'*American Film Institute* et *Discovery Communications* sont venus s'y installer. L'endroit est devenu un centre vivant avec de l'emploi qualifié et de l'habitation diversifiée.



L'art et le divertissement sont des thématiques prédominantes dans le renouvellement des activités du centre-ville. Le festival de jazz de Silver Spring attire son lot de festivaliers, notamment sur la rue commerciale Ellsworth Drive.

Source : flickr.com / thecourtyard™

Le développement commercial s'est fait avec un partenaire privé (*Foulger-Pratt Development*) qui a attiré des commerces. Dans une première phase, les commerces attirés ont d'abord été de proximité, puis dans une deuxième phase, des commerces de divertissement ont été ciblés. L'engagement pris par le promoteur privé a été facilité par la proactivité du Comté, qui a lui-même fait un remembrement de parcelles. Les investissements du Comté ont servi à améliorer les infrastructures publiques et à réaliser différentes interventions telles qu'un centre communautaire et une place publique.

Peu de nouvelles habitations ont été construites jusqu'au début des années 2000, alors que de nouvelles maisons de ville et des condos ont pris place au centre-ville. Plusieurs milliers de logements supplémentaires étaient annoncés en 2007. Les projets résidentiels incluent la conservation de bâtiments industriels, dont la façade de l'ancienne usine *Canada Dry*, conservée dans un projet de condos. Un projet résidentiel et hôtelier au-dessus de la station de *Metrorail* est aussi prévu.

L'art et le divertissement sont des thématiques prédominantes dans le renouvellement des activités de ce centre-ville. Un ancien cinéma a été revitalisé et accueille l'*American Film Institute* (AFI), un centre culturel, d'exposition et d'éducation, qui fait la promotion de l'art du film. L'implication de cet acteur clé a amené des fonds et de l'attention médiatique sur Silver Spring, par exemple en attirant des acteurs et des présentateurs connus, comme Clint Eastwood et Al Gore. Pour sa part, *Discovery Communications* a contribué à faire revivre l'environnement commercial, puisque cet employeur important n'a pas construit de cafétéria à même son bâtiment, dans le but d'encourager les travailleurs à profiter des commerces locaux. Les places publiques sont fréquentées, notamment sur l'heure du dîner. Pour faire fructifier la présence de *Discovery Communications*, le Comté de Montgomery a construit le *Silver Spring Innovation Center*, un incubateur qui peut accueillir plus de 14 jeunes entreprises en technologie de l'information.

D'autres activités artistiques et de divertissement prennent place, telles qu'un marché d'art, une parade de l'Action de Grâce, le *Silver Spring Jazz Festival* et un festival du documentaire en juin, *Silverdocs*, commandité par l'AFI et *Discovery*.

CARACTÉRISTIQUES EN TRANSPORT

Le redéveloppement du quartier s'est fait en prenant soin de le connecter au réseau de transport en commun de même qu'aux réseaux piétons et cyclistes existants.

> **Transports collectifs** : l'achalandage de la station Silver Spring a cru de 26 % entre 1997 et 2005, devenant la station la plus achalandée au Maryland (sur environ 27 stations du *Metrorail* dans cet État). En 2007, une station d'autobus à deux niveaux a été construite à même la station de *Metrorail*.

> **Déplacements actifs** : le Comté a investi dans des projets d'amélioration des espaces publics, notamment la connexion du centre-ville à un sentier national par le biais d'une coulée verte, ce qui a amélioré la connectivité vers la station pour les modes actifs. Le Comté a aussi amélioré et agrandi cinq parcs.

> **Stationnement** : le Comté avait auparavant construit de nombreux stationnements étagés pour créer des stationnements incitatifs, en plus des 11 000 espaces en lots à cette fin sur rue et des garages disponibles. Il y avait un surplus d'espaces de stationnement. Plusieurs de ces espaces ont été réutilisés lors du redéveloppement, mais la construction d'un stationnement étagé par le Comté a tout de même fait partie de la requalification.

> **Accès automobile** : plusieurs boulevards desservent la station de *Metrorail* et un stationnement étagé a été construit sous la station. La rue principale, Ellsworth, est souvent transformée en rue piétonne les fins de semaine, donnant l'impression d'un mail piéton.



La station de *Metrorail* se trouve tout près du centre-ville. Dans le coin en haut à droite, on voit l'identification du bâtiment de *Discovery Communications*, l'un des principaux employeurs du quartier.

Source : flickr.com / katmeresin™

OUTILS UTILISÉS

- > Un remembrement de parcelles par le Comté pour faciliter la revitalisation du centre-ville.
- > Un partenariat public-privé pour revitaliser l'environnement commercial.
- > Le programme *Live Near Your Work* s'adressait aux employés qui achetaient une propriété près de Silver Spring, afin de ramener des résidents dans la ville. Une subvention leur était accordée.

FINANCEMENT

- > En tout, ce sont 1,2 milliard de dollars qui ont été investis par le privé et le public entre 2000 et 2007.
- > Le Comté a lui-même investi 187 millions de dollars.
- > L'État du Maryland appuie le projet à travers des subventions au Comté pour un nouveau poste de pompiers, une cour municipale, une bibliothèque et des ponts piétonniers.



Un ancien cinéma a été revitalisé et accueille l'American Film Institute (AFI), un centre culturel, d'exposition et d'éducation, qui fait la promotion de l'art du film. L'implication de cet acteur clé a amené des fonds et de l'attention médiatique sur Silver Spring.

Source: flickr.com / A river runs through™

CONDITIONS DE RÉUSSITE

- > Ce processus a été progressif, en ce sens qu'il s'est réalisé en une succession d'étapes et de projets, tout en suivant la vision initiale. Il a fait revivre l'économie de Silver Spring tout en améliorant la qualité de vie de la communauté déjà présente.
- > Le promoteur privé a connu une rentabilité rapide de son projet, grâce au remembrement de parcelles par le Comté qui lui a fait gagner du temps. Le Comté a aussi su retenir les propriétaires établis.
- > Pour attirer les commerces et les entreprises à s'installer au centre-ville, plusieurs incitatifs ont été mis en place : un transport en commun efficace, divers programmes de subventions, des services aux entreprises et un traitement intéressant des espaces publics, notamment pour accroître la perception de sécurité des lieux publics.

CRITIQUE DU PROJET

- > La propriété des espaces semi-publics ayant été léguée au promoteur privé en échange de son entretien et de sa gestion, la question de l'accès public à ces espaces a été soulevée. Des photographes se sont vu interdire la prise de photos par des agents de sécurité, notamment sur la rue principale. Ces incidents ont soulevé la question du respect des libertés civiques dans les lieux qui prennent la forme d'espaces publics, payés en partie par les deniers publics mais gérés par une entreprise privée.



Les projets résidentiels de Silver Spring incluent la conservation de bâtiments industriels, dont la façade de l'ancienne usine Canada Dry, conservée dans un projet de condos.

Source: flickr.com / thecourtyard™



Vue d'ensemble de Ellsworth Drive, avec ses larges trottoirs, sa place publique et ses commerces sur rue.

Source : flickr.com / thisisbossi™

SOURCES :

International Economic Development Council. (2006) «Transit-oriented Development: Silver Spring Downtown Redevelopment, Silver Spring, Maryland», dans *Economic Development and Smart Growth: 8 Case Studies on the Connections between Smart Growth Development and Jobs, Wealth, and Quality of Life in Communities*, Alex Iams et Pearl Kaplan, p.14-19 [En ligne] http://www.iedonline.org/downloads/smart_growth.pdf (consulté le 15 mars 2012)

Meyer, Eugene L. (2007) «Square Feet : A Dose of Art and Entertainment Revives a Suburb», *The New York Times*, 13 juin 2007 [En ligne] <http://www.nytimes.com/2007/06/13/realestate/commercial/13silver.html?pagewanted=all> (consulté le 8 mars 2012)

Minaya, Mariana. (2007) «Silver Spring: Permission No Longer Needed for Photography», *The Washington Post*, 1^{er} juillet 2007 [En ligne] <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2007/06/30/AR2007063000655.html> (consulté le 1^{er} mai 2012)

Parsons, Brinckerhoff, Quade et Douglas Inc., Transportation Research Board (1996) «3.0 Washington, D.C Case Study», dans *Transit and Urban Form*, vol. 2, National Academy Press, Washington, D.C., 196 pages

6. Des leçons pour Montréal ?

La mission qu'a conduite la Communauté métropolitaine de Montréal dans la région métropolitaine de Washington, du 5 au 8 juin 2012, avait pour objectif de se familiariser avec l'application des principes du *Transit-Oriented Development* (TOD) dans le contexte d'une région nord-américaine. Au total, sept quartiers de banlieue de la capitale américaine conçus ou transformés en s'appuyant sur les principes du TOD ont été visités.

La réalisation de quartiers de type TOD représente une des principales mesures préconisées par le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) entré en vigueur en mars 2012. Véritable laboratoire urbanistique, la région métropolitaine de Washington s'est révélée comme l'endroit idéal pour observer l'évolution de tels quartiers et échanger avec divers intervenants pour mieux comprendre les défis, les obstacles ainsi que les opportunités que pose l'implantation de projets TOD.

Les principales leçons tirées de l'expérience de Washington se résument comme suit :

> Un aménagement et des quartiers TOD

Que l'on soit à Montréal ou à Washington, l'aménagement selon les principes du *Transit-Oriented Development* (TOD) répond à quelques grandes caractéristiques – toujours les mêmes : des densités soutenant le transport en commun; une diversité des usages; une mixité sociale; une trame urbaine perméable; des espaces publics et un design urbain de qualité; ainsi qu'une offre de transport en commun efficace et de qualité.

Comme l'illustrent les sept quartiers de banlieue visités dans la région de Washington, chaque TOD est, en même temps, un lieu unique, une illustration, plus ou moins réussie selon le cas, de ces grands principes d'aménagement.

Un aménagement TOD réussi implique par ailleurs plusieurs interventions publiques : aménagement de places et de parcs publics; mise en valeur d'éléments identitaires (patrimoine, points de vue); élargissement des trottoirs existants et construction de nouveaux trottoirs; mise en place d'une nouvelle signalisation; éclairage et mobilier urbain de qualité; ouverture de nouvelles voies cyclables; plantation d'arbres et aménagement paysager; enfouissement des fils électriques; stationnement étagé ou souterrain, etc. L'ensemble de ces interventions donne une « couleur » et une « personnalité » à un quartier TOD et concourent à créer une ambiance conviviale.



Columbia Heights Metro District
Source : CMM

L'objectif recherché demeure toujours le même : faire de ces quartiers bien desservis en transport en commun des lieux agréables pour y vivre et y travailler, et des milieux urbains animés et de qualité.

> Une opportunité d'aménagement

Un projet TOD est d'abord une formidable opportunité d'aménagement, une occasion d'améliorer significativement la qualité de vie d'un quartier. L'approche TOD s'inscrit donc généralement au cœur d'une stratégie d'aménagement durable visant le développement ou le redéveloppement d'un territoire.

Plusieurs des quartiers TOD de Washington ont ainsi permis de revitaliser des corridors commerciaux (Rosslyn-Ballston, Columbia Pike) ou de transformer des îlots commerciaux vieillissants (Rockville Town Square). L'application des principes TOD a aussi permis de relancer des quartiers en déclin (Shirlington Village, Silver Spring).

L'exemple de Washington conforte donc un des principaux paris d'aménagement du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) qui, rappelons-le, prévoit localiser dans des quartiers TOD au moins 40 % des nouveaux ménages d'ici 2031, 60 % si l'offre en transport en commun est augmentée.

> Un tracé stratégique et des TOD complémentaires

Un TOD s'inscrit à l'intérieur d'un corridor de transport en commun structurant et s'articule autour d'un point d'accès (gare ou station) de ce réseau. Le tracé retenu pour ce corridor, la vision d'aménagement qui s'y rapporte et l'analyse du potentiel de développement ou de redéveloppement de chaque aire identifiée demeurent évidemment stratégiques pour l'essor futur de ces quartiers.

L'expérience de Washington (et plus particulièrement les TOD du corridor Rosslyn-Ballston) suggère que tout le long d'un corridor, chaque quartier TOD gagne à développer une vocation et une identité uniques (centre d'affaires, activités gouvernementales, village urbain, centre culturel, etc.).

En ce sens, chaque TOD au sein d'un même corridor demeure complémentaire aux autres TOD.



Corridor Rosslyn-Ballston, station Clarendon
Source: CMM

> Mixité et diversité architecturale

Si la mixité des activités représente une des composantes reconnues d'un aménagement TOD, l'expérience de Washington suggère de développer d'abord l'habitation avant que les développeurs puissent obtenir le maximum permis en densité d'espaces à bureaux et d'espaces commerciaux. Ainsi, il est possible de maintenir une vocation résidentielle dans des quartiers économiquement convoités. Il convient également d'offrir, au sein d'un même TOD, différentes typologies d'habitations afin d'accommoder différentes clientèles.

Plutôt que d'avoir un seul promoteur dans les projets immobiliers qui font l'objet d'un redéveloppement selon les principes TOD, il semble par ailleurs opportun d'en impliquer plusieurs et de prévoir différentes phases de construction. Les normes en place permettent alors d'assurer une harmonie au quartier, mais l'implication de plusieurs constructeurs garantit une diversité architecturale, un peu à l'image des quartiers d'autrefois.

Les quartiers visités à Washington confirment qu'une densification et une diversification d'un quartier existant demeurent compatibles avec la préservation de quartiers avoisinants composés de maisons unifamiliales (situation observée notamment le long du corridor Rosslyn-Ballston). De la même façon, des commerces de type « Big Box » peuvent s'intégrer habilement à un environnement de type « rue principale » et une place urbaine, et ce, à l'intérieur même d'un quartier résidentiel.

En fait, c'est une des caractéristiques d'un aménagement TOD réussi que d'éviter la ségrégation spatiale des fonctions et d'intégrer les différentes composantes d'un quartier et d'offrir une architecture diversifiée.



Source: CMM

› Une gestion serrée de l'offre en stationnement

En règle générale, l'aménagement TOD vise à réduire le recours à l'automobile et l'espace qui lui est dédié. Une réduction des normes minimales de stationnement sera ainsi privilégiée puisque la plupart des destinations sont accessibles autrement qu'en voiture, notamment grâce à la mixité des activités qui permet aux personnes habitant le quartier une proximité et une accessibilité par transport actif aux commerces et aux bureaux.

Moins nombreux, les espaces de stationnements seront par ailleurs sur rue ou regroupés lorsque hors rue. Ces espaces seront préférablement localisés en arrière-cour plutôt qu'en façade, derrière les bâtiments et donc camouflés, par exemple, par un aménagement paysager adéquat. Un garage étagé à l'extrémité du quartier pourra également servir de zone tampon entre un quartier TOD et une zone industrielle ou commerciale adjacente. Cette approche contribue aussi à réduire la circulation automobile au sein du quartier.

On a pu aussi observer des incitatifs au partage de stationnement par plusieurs organisations ou commerces. Dans certains cas, des bâtiments plus larges bordent la rue et des passages piétons permettent un accès aisé, à partir de la rue, aux lots de stationnement situés en arrière-cour.



Rockville Town Square, stationnement étagé
Source: CMM

› Un quartier aménagé pour les piétons et les cyclistes

L'expérience de Washington confirme que l'implantation de quartiers TOD plus denses n'entraîne pas nécessairement une augmentation de la circulation véhiculaire locale grâce, notamment, aux services de transport collectif, de même qu'à la création d'environnements agréables et sécuritaires pour les déplacements actifs.

En fait, les infrastructures piétonnes et cyclistes paraissent essentielles à un projet TOD.

Un des quartiers visités, Kentlands, est même présenté comme constituant un POD (*Pedestrian-Oriented Development*) dont l'aménagement a été conçu, moins en fonction du transport collectif que du transport actif. Les déplacements piétonniers y sont donc privilégiés par un aménagement qui favorise les liens piétons entre les secteurs commerciaux et résidentiels. De nouvelles configurations de rues visent à réduire la vitesse de la circulation automobile, à diminuer les distances à parcourir par les piétons pour traverser la rue et à augmenter l'importance des trottoirs. Les rues demeurent accessibles en automobile, mais le piéton reste priorisé grâce à une grille de rues perméables facilitant les courts déplacements.



Silver Spring, Ellsworth drive
Source: CMM

> Une gamme d'outils pour l'implantation de quartiers TOD

Chaque quartier TOD est différent et résulte de dynamiques propres. Il n'existe donc pas une formule universelle pour l'implantation d'un projet TOD. C'est davantage par une démarche adaptée au secteur concerné qu'il est possible de favoriser l'émergence d'un quartier distinctif et en symbiose avec son milieu. D'où, l'importance de disposer d'une gamme d'outils pour l'implantation de tels quartiers.

À peu près tous les quartiers TOD visités à Washington ont pour point de départ l'élaboration et l'adoption d'un plan d'ensemble détaillant le projet dans ses lignes directrices – usages, densités, gabarits, types d'habitation, localisation des stationnements, concepts pour les infrastructures et les services publics, etc. Réalisé par les autorités publiques (mais parfois, aussi, par un promoteur privé), le plan d'ensemble est, par la suite, soumis à l'approbation de la population et ajusté au besoin pour répondre aux aspirations de tous.

Une fois le plan d'ensemble adopté, les autorités adapteront leurs règlements municipaux afin de passer au stade de la réalisation du projet.

Dans certains quartiers TOD visités, l'administration locale a notamment recouru à un outil d'urbanisme jugé innovant : le *Form-Based Code*, outil qui vise à encadrer le développement selon la forme urbaine souhaitée. Ce code se distingue du zonage traditionnel en misant davantage sur la relation entre la forme et la volumétrie du cadre bâti et le domaine public en respect de l'échelle et de l'environnement recherchés. Le recours à cet outil présenterait l'avantage d'assurer une prévisibilité pour tous (résidents, propriétaires, promoteurs, investisseurs) et permettrait de prendre rapidement en compte la spécificité d'un site et d'un projet.

Dans le cas d'Arlington, le Comté s'est doté d'une politique de gestion de la demande en transport (*Arlington Transportation Partners Program*) de façon à appuyer les employeurs, les résidents d'un quartier, les hôteliers et les développeurs qui veulent mettre en place des mesures visant à réduire le recours à l'automobile et à favoriser des choix judicieux pour les déplacements. Pour certains secteurs qui présentent des problématiques particulières, le Comté peut même initier un processus de planification qui diffère de la règle générale en désignant des secteurs ou corridors devant faire l'objet d'une planification particulière, notamment ceux des-
servis par le métro.

De la même façon, la désignation *Special Affordable Housing Protection District* a été mise en place pour obliger un promoteur à remplacer, dans un ratio d'un pour un, tout logement abordable qui serait démoli dans le cadre d'un projet de redéveloppement permettant ainsi une rétention des logements sociaux et abordables dans un quartier.

Il y a aussi le recours au *Site Plan Review Process* qui réfère à un processus de négociation entre le promoteur, le Comté et les citoyens dans lequel le promoteur contracte certains engagements s'il veut obtenir des densités plus élevées que ce qui est permis dans le *General Land Use Plan (GLUP)*. Le *Site Plan Review Process* a permis de bonifier le design des projets tout en générant des bénéfices pour la communauté notamment par une contribution des développeurs pour des améliorations significatives aux infrastructures publiques. Face à une demande croissante en logements abordables, les autorités ont également utilisé avec succès le *Site Plan Review Process* pour négocier avec les promoteurs et les engager à fournir des unités d'habitation abordables sur leur site ou à contribuer à un fonds dédié à la construction d'unités abordables en échange d'une augmentation des densités bâties.

Si la région de Washington s'est donc dotée d'outils de planification et d'urbanisme pour encadrer l'implantation de ses quartiers TOD, la région de Montréal ne paraît donc pas en reste avec l'entrée en vigueur récente du PMAD.

Le PMAD s'apparente en effet à un contrat de territoire métropolitain, avec des orientations, des objectifs et des critères, mais aussi des projets prioritaires métropolitains tels que l'implantation de quartiers TOD. À travers le processus de conformité prévu par la loi, la mise en œuvre du PMAD permettra d'assurer une cohérence de la planification à plusieurs échelles – métropolitaine, régionale et locale – tout en favorisant une meilleure coordination des interventions gouvernementales sur le territoire du Grand Montréal. Le PMAD établit notamment une série de critères d'aménagement pour l'établissement de quartiers de type TOD ainsi que des seuils minimaux de densité et prévoit que chaque aire TOD identifiée fera l'objet d'une démarche de planification détaillée.



Columbia Heights Metro District
Source: CMM

> Un consensus préalable et la participation du public

Un des enseignements de Washington en matière de TOD est que, dès le début du processus visant l'implantation d'un tel quartier, un consensus doit s'établir autour du plan ou d'une vision du développement du quartier pour donner lieu à un cadre politique cohérent et confirmer la volonté de développer et de redévelopper un secteur. La stabilité et la prévisibilité ainsi engendrées inspirent la confiance des développeurs et des citoyens. Le plan déterminera la forme que prendra le quartier: mixité d'activités, diversités des types bâtis, densités, organisation de l'espace, etc.

Le succès d'un projet TOD repose par la suite sur une démarche de planification faisant une large part à la participation du public et suscitant l'adhésion des résidents de la région. La participation continue des citoyens, des propriétaires, des associations et des commerçants contribue, par ailleurs, à prévenir et à résoudre à l'avance d'éventuelles controverses. Des commissions de citoyens pourront, par exemple, être constituées pour évaluer et commenter divers projets et favoriser l'émergence de consensus puis une bonification du projet.

À toutes les étapes de réalisation d'un TOD, les administrations auront avantage à se doter de plans de communication pour tenir informé l'ensemble de la population du secteur sur l'évolution du projet ou pour faire la promotion du quartier.

Des stratégies auront également été mises en place pour inciter les résidents à s'appropriier des lieux (espaces publics, culturels, commerces, etc.) et pour attirer de nouveaux résidents ainsi que de nouveaux investisseurs.

De ce point de vue, l'expérience montréalaise paraît, à ce jour, exemplaire: la proposition de réaliser des quartiers de type TOD, contenue dans le projet de PMAD, a, en effet, été largement communiquée et expliquée à l'ensemble de la population de la région; la consultation a, par la suite, permis de dégager un large appui à cette proposition qui est désormais inscrite dans le PMAD entré en vigueur en mars 2012; une stratégie immobilière est, par ailleurs en cours d'élaboration qui impliquera tous les partenaires dans la réalisation de projets TOD.



Corridor Rosslyn-Ballston, The Church at Clarendon: construction de logements, dont majorité abordables, et d'une garderie à même une église historique

Source: CMM

> Le rôle des élus et des autorités publiques

L'implication des élus demeure, sans contredit, un des facteurs clés pour l'implantation d'un quartier de type TOD. Le cas du Comté d'Arlington, notamment, est particulièrement éloquent car il illustre l'importance d'un leadership politique exercé à toutes les étapes de réalisation d'un projet TOD.

À l'origine, c'est évidemment la détermination des élus du Comté d'Arlington et du directeur du Comté à s'inspirer des principes du *Transit-Oriented Development* qui explique la réalisation réussie de quartiers TOD dans le cadre d'une vision globale de redéveloppement du corridor commercial Rosslyn-Ballston alors en déclin. Mais c'est surtout l'implication des élus à toutes les étapes de réalisation des divers projets TOD, leur volonté de faire participer les résidents des secteurs concernés, leur recherche systématique de consensus ainsi que les partenariats négociés avec les promoteurs privés qui ont permis de résoudre plusieurs des grands enjeux de développement alors soulevés.

La *Arlington Way* – ainsi que plusieurs qualifient l'expérience du Comté d'Arlington en matière de TOD – s'incarne donc dans un processus communautaire de planification, aux arbitrages constants, où s'impliquent le Comté, la communauté et les promoteurs. Au final, cette approche collaborative de l'aménagement se traduit par l'émergence de consensus forts et par des retombées à la fois publiques et privées pour chaque projet TOD.

L'implication des administrations locales, par le biais des investissements publics consentis, apparaît également importante pour l'implantation d'un quartier de type TOD, représentant souvent l'élément déclencheur au projet. Certains des projets TOD de Washington ont ainsi profité d'investissements dans des infrastructures publiques de prestige (par exemple, la construction d'un théâtre ou d'une bibliothèque) dans la mesure où ces investissements, assurant des retombées au projet autant du point de vue du public que du privé, ont convaincu les partenaires privés de s'associer au projet.

Dans un des quartiers visités, la décision d'implanter un centre d'art, de même que la bibliothèque publique, a été la bougie d'allumage pour susciter l'émergence d'un quartier animé et convivial, accueillant plusieurs résidences, services et commerces. Ailleurs, les investissements consentis par les autorités publiques notamment en remembrement foncier ont permis au promoteur privé de connaître une rentabilité rapide de leur projet.

Parfois, lorsque les investissements en transport sont considérables, une contribution des promoteurs est attendue considérant les bénéfices retirés. Ce fut notamment le cas du Comté d'Arlington, puisque les investissements pour le *Metrorail* étaient majeurs, les autorités ont fait le choix d'investir au minimum dans les infrastructures liées à l'aménagement du domaine public. Ce sont donc les différents promoteurs impliqués dans le projet qui ont pris en charge la construction ou l'amélioration des trottoirs, des pistes cyclables et des routes à partir de lignes directrices définies dans le *Site Plan Review Process*.

Ce rôle de soutien des autorités publiques est également inscrit au PMAD. Ainsi, le Plan d'action 2012-2017 du PMAD prévoit l'adoption d'une stratégie immobilière TOD comprenant notamment un programme incitatif TOD, une analyse d'opportunités sur l'identification de nouvelles aires TOD, des projets résidentiels de démonstration novateurs ainsi qu'un volet d'inclusion du logement social et abordable et d'accès à la propriété pour les jeunes ménages. Le PMAD fait par ailleurs sien le développement d'un réseau de transport en commun métropolitain structurant favorable à l'émergence de ces quartiers TOD, qui requiert des investissements de l'ordre de 23 milliards de dollars.

> En conclusion

La région de Grand Montréal recèle quelques exemples de quartiers aménagés selon les principes TOD, notamment autour de la station de métro Longueuil-Université-de-Sherbrooke, les gares de Sainte-Thérèse et Mont-Saint-Hilaire ainsi que Mont-Royal. Plusieurs municipalités ont également entrepris ou réalisé récemment des exercices de planification détaillée intégrant les principes TOD. En revanche, aucune opération d'aménagement de l'ampleur de celles conduites dans la région de Washington n'a encore transformé le paysage urbain montréalais.

Si l'on se fie à l'expérience de Washington en matière de TOD, le Grand Montréal, avec l'entrée en vigueur du PMAD et les différents projets TOD actuellement à l'étude, est aujourd'hui placé devant l'opportunité de pouvoir significativement se réinventer d'ici les vingt prochaines années.

Il s'agit du principal pari d'aménagement que lance le PMAD à l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal.

ANNEXES

Présentation de la délégation de la Communauté métropolitaine de Montréal

Le programme de la mission

57

Annexe 1. Présentation de la délégation de la Communauté métropolitaine de Montréal

MISSION SUR LES TOD (TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT)

Washington DC, 5 au 8 juin 2012

CHEF DE MISSION :

CAROLINE ST-HILAIRE

Mairesse de la Ville de Longueuil
Vice-présidente du comité exécutif de la Communauté métropolitaine de Montréal

ADJOINT À LA CHEF DE MISSION :

MASSIMO IEZZONI

Directeur général
Communauté métropolitaine de Montréal

ÉLUS DE LA CMM :

CHRISTIAN G. DUBOIS

Conseiller de ville de la Ville de Montréal
Membre du conseil et membre de la commission de l'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal

ALEXANDRE DUPLESSIS

Membre du comité exécutif de la Ville de Laval
Président de la commission de l'environnement de la Communauté métropolitaine de Montréal

NORMAND DYOTTE

Maire de la Ville de Candiac

HELEN FOTOPULOS

Membre du comité exécutif de la Ville de Montréal
Membre du conseil et présidente de la commission de l'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal

MICHEL GILBERT

Maire de la Ville de Mont-Saint-Hilaire
Membre du comité exécutif de la Communauté métropolitaine de Montréal

MARC LAUZON

Maire de la Ville de Deux-Montagnes
Préfet de la MRC de Deux-Montagnes

GILLES MELOCHE

Maire de la Ville de Delson

REPRÉSENTANTS GOUVERNEMENTAUX :

RENÉ CHAMBERLAND

Directeur de l'habitation communautaire
Société d'habitation du Québec
Gouvernement du Québec

CLAIRE DERONZIER

Sous-ministre adjointe à la Métropole
Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
Gouvernement du Québec

CAREL VACHON

Conseillère stratégique-planification et politiques publiques
Bureau de la sous-ministre adjointe à la Métropole
Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
Gouvernement du Québec

FONCTIONNAIRES MUNICIPAUX :

MANON BERNARD

Directrice générale
Ville de Vaudreuil-Dorion

PIERRE LUC BLANCHARD

Directeur du Service de l'urbanisme
Ville de Sainte-Julie

SYLVIE COSSETTE

Directrice de l'urbanisme et du développement durable
Ville de Longueuil

LYNE DANSEREAU

Directrice du Service de l'aménagement
MRC de Roussillon

SYLVAIN DUCAS

Chef de division, Bureau du Plan
Ville de Montréal

SÉBASTIEN GAGNON

Directeur général
Table des préfets et élus de la couronne Sud

MARIE-JOSÉE HALPIN

Directrice, Service aménagement du territoire et développement économique
Ville de Sainte-Catherine

VIVIANNE JOYAL

Chef de division, Aménagement et développement
du territoire
Ville de Repentigny

CHANTAL LALIBERTÉ

Urbaniste, aménagiste
MRC Les Moulins

PIERRE LARGY

Directeur général
MRC de Roussillon

LUC PAQUETTE

Chef de division, Planification et aménagement
du territoire
Ville de Laval

SÉBASTIEN SYLVESTRE

Directeur du Service de l'urbanisme
Ville de Delson

**FONCTIONNAIRES DE LA COMMUNAUTÉ
MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL :**

STÉPHANE PINEAULT

Coordonnateur, politiques et interventions
de développement

SUZY PEATE

Conseillère en recherche, aménagement du territoire
métropolitain

ÉQUIPE DE VIVRE EN VILLE :

ALEXANDRE TURGEON

Fondateur et président exécutif

DAVID PARADIS

Directeur des Stratégies collectivités viables

**RESPONSABLES DE L'ORGANISATION
DE LA MISSION :**

FRANÇOIS DESROCHERS

Conseiller en recherche, direction générale
Communauté métropolitaine de Montréal

LOUISE LEVAC

Coordonnatrice à la formation et à l'accompagnement
Vivre en Ville



Mission CMM/TOD – Déléгатon

Source: Christian Petit

Annexe 2. Le programme de la mission

MARDI LE 5 JUIN – ARRIVÉE À WASHINGTON ET FAMILIARISATION AVEC LES TOD

OBJECTIF

Lors d'une rencontre avec deux experts des TOD et d'une visite guidée de Washington, D.C., comprendre les enjeux liés à ces projets, l'évolution de la réflexion à cet égard dans ce berceau des TOD et les éléments auxquels porter attention lors des visites sur le terrain.

11 h 15 – 12 h 30	Atterrissage, formalités à l'aéroport et départ en bus nolisé vers le site du lunch-présentation
12 h 30 – 14 h 00	Dîner et rencontre avec Christopher Zimmerman, membre du Arlington County Board et spécialiste des TOD, et présentation par Christopher Leinberger
14 h 45 – 16 h 30	Washington D.C. : visite guidée de Columbia Heights et rencontre avec Tarek Bolden
16 h 30	Retour et installation à l'hôtel
17 h 30	Départ de l'hôtel en bus nolisé
18 h – 20 h	Réception offerte par M. Alain Olivier, Directeur de la Délégation du Québec à Washington
20 h	Souper

60

MERCREDI LE 6 JUIN – JOURNÉE COMTÉ D'ARLINGTON (ouest et sud-ouest de Washington)

Déplacement en transport collectif le matin et en bus nolisé l'après-midi

OBJECTIF

Comprendre les principes de la première génération de TOD, l'évolution de la réflexion des planificateurs et citoyens et les approches subséquentes.

8 h 30 – 9 h	Début de la visite devant l'hôtel par un circuit à pied dans le secteur Courthouse
9 h – 9 h 15	Déplacement en métro de la station Courthouse à la station Ballston (3 arrêts)
9 h 15 – 12 h 15	Circuit à pied à travers les secteurs Ballston-Virginia Square-Clarendon dans le corridor TOD Rosslyn-Ballston
12 h 30 – 14 h	Dîner à Clarendon, discussion sur la politique de logement avec Melissa Bondi et période de questions
14 h – 14 h 15	Déplacement en bus nolisé et coup d'œil sur le secteur Rosslyn
14 h 30 – 16 h	Tour en bus du corridor Columbia Pike, circuit à pied dans Penrose Square et rencontre avec Takis Karantonis et Inta Malis
16 h 30 – 18 h	Visite à pied de Shirlington Village et rencontre avec Paul Ferguson
À partir de 18 h	Souper à Shirlington Village et retour à l'hôtel

JEUDI LE 7 JUIN – JOURNÉE COMTÉ DE MONTGOMERY (nord et nord-ouest de Washington)

Déplacement en bus nolisé

OBJECTIF

Par des visites de POD (*Pedestrian-Oriented Development*) et de TOD dans des banlieues le long d'une ligne de métro, comprendre les principes de la deuxième génération de TOD.

7 h 30	Départ de l'hôtel en bus nolisé
9 h - 10 h 30	Visite du POD Kentlands et rencontre avec Marina Khouiry
10 h 45 - 12 h	Visite du TOD King Farm (Shady Grove) et rencontre avec Rob Goodill
12 h 45 - 13 h 30	Lunch à Rockville et rencontre avec Evan Goldman, Robin McBride et John Tschiderer
13 h 30 - 15 h	Visite de Rockville Town Square
15 h 30 - 17 h 45	Visite du TOD autour de la station de métro Silver Spring et rencontre avec Reemberto Rodriguez et Gary Malasky
17 h 45	Retour en ville ou vers l'hôtel ou vers l'hôtel en bus nolisé et souper

VENREDI LE 8 JUIN – RETOUR À MONTRÉAL

Annexe 3. Communiqué de presse diffusé le 5 juin 2012



Communiqué de presse

Comprendre les conditions de succès pour l'implantation de quartiers de type TOD

Montréal, le 5 juin 2012 – Une mission, organisée au nom de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) par l'organisme *Vivre en Ville*, se rend aujourd'hui dans la région du Grand Washington afin de comprendre les problématiques et les conditions à succès pour l'implantation de quartiers de type TOD (Transit-Oriented Development).

La mairesse de Longueuil et vice-présidente du comité exécutif de la Communauté, Madame Caroline St-Hilaire, agit comme chef de mission.

Rappelons que l'implantation de quartiers de type TOD, localisés aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant constitue une des mesures principales préconisées par le Plan métropolitain d'aménagement et de développement qui prévoit y localiser au moins 40 % des nouveaux ménages d'ici 2031.

La délégation, qui sera dans la capitale fédérale américaine jusqu'au vendredi 8 juin, sera accompagnée par monsieur Christopher Zimmerman, membre du Arlington County Board et spécialiste des TOD. Sept quartiers de type TOD, ou conçus comme tel, seront visités en banlieue de Washington.

Comme le note la mairesse de Longueuil et vice-présidente du comité exécutif de la Communauté, Mme Caroline St-Hilaire : « L'expertise à la fois ancienne et renouvelée des planificateurs du Grand Washington nous permettra de mieux comprendre les problématiques et les conditions de succès à l'implantation de quartiers de type TOD. Ainsi, si les sept sites visités se sont structurés en fonction du transport en commun, chacun présente des caractéristiques propres. Tous ces projets ont en même temps en commun d'avoir réussi à modifier les habitudes de transport des citoyens et à améliorer leur milieu de vie et la vitalité économique. »

* * *

À propos de la CMM : Créée le 1er janvier 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal est un organisme de planification, de coordination et de financement qui regroupe 82 municipalités, soit 3,7 millions de personnes réparties sur plus de 4 360 kilomètres carrés. La Communauté exerce des compétences dans les domaines de l'aménagement du territoire, du développement économique, du logement social, du transport en commun et de l'environnement.

À propos de Vivre en Ville : Organisme national d'intérêt public, Vivre en Ville a pour mission l'amélioration de la qualité de l'environnement des milieux de vie par l'application des principes du développement durable dans l'urbanisme, l'aménagement du territoire et le bâtiment. Par des recherches, des outils de formation et des événements, l'équipe de Vivre en Ville stimule l'innovation et participe au développement de collectivités viables à l'échelle du bâtiment, de la rue, du quartier et de l'agglomération.



**Communauté métropolitaine
de Montréal**

Communauté métropolitaine de Montréal

1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400

Montréal (Québec) H3A 3L6

Tél.: (514) 350-2550

Fax: (514) 350-2599

www.cmm.qc.ca

info@cmm.qc.ca