

Communautés axées sur le transport en commun : l'avenir de la vie urbaine en Ontario?

1 DÉCEMBRE 2020 8 MIN DE LECTURE

Expertises Connexes

- [Construction](#)
- [Droit municipal, aménagement du territoire](#)
- [Immobilier commercial](#)
- [Infrastructures](#)

Un aménagement axé sur le transport en commun est un type d'aménagement compact qui marie et fusionne les vocations résidentielle, commerciale et autres dans un environnement urbain et auquel se greffent de façon harmonieuse des passages piétonniers et des pistes cyclables liés les uns aux autres. Il offre en outre un accès facile aux transports publics qui relient les usagers au reste de la ville et aux possibilités et ressources situées en dehors de la communauté locale. Une caractéristique importante d'un aménagement axé sur le transport en commun est qu'il est conçu pour être plus praticable à pied et à vélo. Par conséquent, il est essentiel d'investir dans des installations et des infrastructures pour piétons et cyclistes; de plus, des investissements majeurs dans des infrastructures de transport en commun s'imposent également.

Un tel aménagement est généralement caractérisé par un nœud de transit important (p. ex., une station de métro ou une gare ferroviaire). Les commodités et les services sont à proximité pour servir les navetteurs et les résidents locaux. La densité la plus élevée se trouve autour de la plaque tournante du transport public dans un rayon de 800 mètres (soit environ 15 minutes de marche), avec une réduction progressive de la hauteur et de la densité des bâtiments plus ils sont éloignés de la station de transport en commun. Les transports publics étant accessibles à pied, l'aménagement axé sur le transport en commun vise à encourager l'utilisation des transports en commun et à réduire la dépendance aux voitures et les distances et temps de déplacement qui en découlent, ainsi que les embouteillages et la pollution atmosphérique. L'augmentation du nombre d'usagers des transports en commun se traduit par des recettes de tarification à long terme pour les autorités de transport, tandis que des modes de vie plus actifs et plus axés sur les déplacements à pied signifient également une augmentation de la circulation piétonne et de la clientèle pour les entreprises locales, ce qui favorise le sentiment d'appartenance et de commodité des résidents. Il en résulte un développement urbain durable.

De nombreuses villes dans le monde, comme Tokyo et Stockholm, ont utilisé avec succès l'approche en matière d'aménagement axé sur le transport en commun pour améliorer leur compétitivité, leur productivité et leur qualité de vie. Cependant, l'aménagement axé sur le transport en commun ne peut pas être appliqué dans toutes les zones situées à proximité des stations de transport en commun. Le type d'aménagement, le niveau de densité et d'autres facteurs propres à certaines stations de transport en commun varieront et doivent être soigneusement pris en compte, aucune station n'étant identique à une autre. En d'autres termes, il n'est pas conseillé d'adopter la même approche en matière d'aménagement axé sur le transport en commun dans différentes parties d'un réseau de transport ou dans différents quartiers d'une ville.

Deux lois de l'Ontario intéressent particulièrement les promoteurs de communautés axées sur le transport en commun dans la province :

Loi de 2020 sur la construction plus rapide de transport en commun (la LCPRTC)

Introduite en février 2020, la LCPRTC a pour objectif de faciliter et de rationaliser la construction, la livraison et l'achèvement de la ligne Ontario, du prolongement du métro vers Scarborough, du prolongement de la ligne de métro de Yonge vers le Nord et du prolongement de la ligne Eglinton Crosstown vers l'Ouest. Ceux-ci constituent les quatre projets de transport en commun prioritaires dans la région du Grand Toronto (RGT). La LCPRTC, désormais en vigueur, témoigne de l'investissement et de l'engagement substantiels de la province dans ces projets d'infrastructure de transport en commun. Les zones situées à proximité immédiate des nouvelles stations le long des quatre projets de métro prioritaires dans la région du Grand Toronto sont idéales pour réaliser des investissements en matière d'aménagement axé sur le transport en commun et augmenter la densité.

Loi de 2020 sur les collectivités axées sur le transport en commun (la LCATC)

Adoptée en juillet 2020 pour soutenir et faire avancer les objectifs de la province, la LCATC fournit un cadre pour mettre en œuvre sa vision en matière d'aménagement axé sur le transport en commun. En vertu de la LCATC, le lieutenant-gouverneur en conseil peut, par décret, désigner un bien-fonds comme bien-fonds communautaire axé sur le transport en commun s'il est d'avis que la désignation est ou peut être nécessaire pour soutenir un projet communautaire axé sur le transport en commun. Un « projet communautaire axé sur le transport en commun » est défini comme étant un « projet d'aménagement, peu importe sa nature, son type ou son usage, qui est lié à la construction ou à l'exploitation d'une station faisant partie d'un projet de transport en commun prioritaire. S'entend notamment d'un projet d'aménagement situé sur un bien-fonds affecté à un couloir de transport en commun au sens » de la LCPRTC.

Plus précisément, la LCATC prévoit que l'expropriation d'un bien-fonds (dont au moins une partie est désignée comme bien-fonds communautaire axé sur le transport en commun) pour un projet communautaire axé sur le transport en commun ne fait pas l'objet d'un processus d'audience (connu sous le nom d'audience de nécessité) en vertu de la *Loi sur l'expropriation*. L'audience de nécessité est remplacée par un processus qui peut être établi par le ministre des Transports pour que les propriétaires fonciers puissent fournir des observations concernant le projet d'expropriation proposé.

Et ensuite? Projet de loi 222, Loi de 2020 sur la reconstruction et la relance en Ontario

Le projet de loi 222 intitulé *Loi de 2020 sur la reconstruction et la relance en Ontario* (la LRRO) a maintenant été adopté en deuxième lecture. Il est important de noter que la LRRO, lorsqu'elle entrera en vigueur, permettra à d'autres projets provinciaux de transport en commun situés à l'extérieur de la région du Grand Toronto (y compris le projet Expansion de GO et le projet de prolongement du réseau de transport léger sur rail) d'être désignés comme « projets de transport en commun prioritaires » au sens de la LCPRTC. La LRRO cherche en outre à modifier la LCATC afin d'étendre l'exemption prévue par la LCATC aux dispositions sur l'audience de nécessité prescrites par la *Loi sur l'expropriation* à ces autres initiatives provinciales en matière de transport en commun. Parmi les autres modifications qu'il est proposé d'apporter à la LCATC, il y a notamment :

permettre au ministre (avec l'approbation du lieutenant-gouverneur en conseil) d'effectuer « des opérations relatives aux personnes morales, aux sociétés en nom collectif, aux coentreprises ou aux autres entités, notamment les créer, les acquérir, les gérer ou y participer, afin d'investir des actifs dans les projets communautaires axés sur le transport en commun qui se rapportent aux projets de transport en commun provinciaux prescrits par les règlements pour l'application de la définition de "projet de transport en commun prioritaire", de soutenir ces projets ou de les élaborer » (ces pouvoirs peuvent être délégués, en tout ou en partie); et permettre au ministre (avec l'approbation du ministre des Finances et la coordination et l'organisation de l'Office ontarien de financement) de contracter des emprunts ou gérer des risques financiers. Ces changements donneront de vastes pouvoirs et une plus grande souplesse pour structurer et mettre en œuvre des investissements dans des projets communautaires axés sur le transport en commun. Ainsi, la province pourra s'associer et collaborer avec le secteur privé et tirer parti de son expérience pour développer et construire des collectivités dynamiques et à forte densité qui sont reliées à des stations de transport en commun ou proches de telles stations.

En résumé, lorsqu'elle entrera en vigueur, la LRRO élargira non seulement l'application de dispositions importantes de la LCPRTC et de la LCATC aux grands projets provinciaux d'infrastructure de transport en commun et aux aménagements connexes à l'extérieur de la région du Grand Toronto, mais introduira également d'autres changements importants, dans le but d'accélérer le développement des communautés axées sur le transport en commun dans la province.