

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LES EFFETS DES POLITIQUES DE TRANSPORT DANS L'AMÉNAGEMENT ET LA
REVITALISATION DES QUARTIERS : ETUDE DE CAS SUR LE PROLONGEMENT DE
LA LIGNE BLEUE DU MÉTRO DE MONTREAL.
(STATIONS MADELEINE-PARENT ET ANJOU)

MÉMOIRE

PRÉSENTÉ

COMME EXIGENCE PARTIELLE

MAÎTRISE EN ÉTUDES URBAINE

PAR

MOUSSA TOURÉ

JUIN 2026

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.12-2023). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

REMERCIEMENTS

J'adresse mes remerciements les plus sincères à ma mère, Hadja Cissé, dont l'amour inconditionnel et les sacrifices ont constitué un soutien indéfectible tout au long de mon parcours académique.

Mes remerciements vont également à ma sœur, Mme Touré Fatoumata Maïga, pour ses encouragements constants et son appui moral précieux qui ont largement contribué à la réussite de ce travail.

Je tiens à exprimer toute ma gratitude à l'ensemble de ma famille pour ses conseils avisés, sa patience et son affection, qui ont constitué une source de motivation permanente durant la réalisation de cette recherche.

Ma reconnaissance s'adresse aussi à mes enseignants et encadreur, pour la qualité de leur enseignement, leur disponibilité et leurs orientations méthodologiques et scientifiques. Je tiens à mettre en avant la qualité de l'accompagnement de mon directeur de recherche, Monsieur François Racine, dont le soutien et l'expertise m'ont guidé tout au long de ce processus.

Je remercie également mes amis et proches pour leur soutien moral, leur écoute et leurs encouragements, qui ont facilité ce cheminement académique.

Enfin, j'exprime ma gratitude à toutes celles et tous ceux qui, de près ou de loin, ont contribué à la réalisation de ce mémoire, et dont l'appui a été déterminant pour mener à bien ce projet.

DÉDICACE

Je dédie ce travail à ma famille, dont le soutien a été mon pilier, et à mes professeurs, qui m'ont guidé dans cette aventure intellectuelle."

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS.....	ii
DÉDICACE	iii
LISTE DES FIGURES	ix
LISTE DES TABLEAUX	xiii
LISTE DES ABRÉVIATIONS, DES SIGLES ET DES ACRONYMES	xiv
RÉSUMÉ.....	xvi
ABSTRACT	xvii
INTRODUCTION	1
CHAPITRE 1.....	3
MISE EN CONTEXTE DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE BLEUE	3
1.1 Les enjeux de la planification métropolitaine à Montréal.....	3
1.2 Historique et portée	5
1.3 Le projet de prolongement du métro et les politiques publiques québécoises en mobilité	9
1.4 Les quartiers autour des stations Madeleine-Parent et Anjou : portrait urbain socio-économique	13
1.4.1 La station Madeleine-Parent.....	13
1.4.2 La station Anjou	17
CHAPITRE 2 EFFETS DU TRANSPORT COLLECTIF SUR LA FORME URBAINE	21
2.1 Problématique de l'effet du transport collectif sur le tissu urbain.....	21
2.2 Cadre conceptuel de recherche	24
2.2.1 Études de la forme urbaine	24
2.2.1.1 Définitions, dimensions, méthodes d'analyse	24
2.2.1.2 Le concept du Transit Oriented Development (TOD)	28
2.2.1.3 Définitions et composantes essentielles du TOD	28
2.2.1.4 Urban TOD.....	31
2.2.1.5 Neighborhood TOD.....	32
2.2.1.6 Enjeux conceptuels et critiques du concept TOD.....	33
2.2.1.7 Influence du TOD sur la mobilité et les résidents	35
2.3 Les concepts de planification et de gouvernance urbaine.....	36
2.3.1 Le concept de planification	37
2.3.2 Le concept de la gouvernance	40
2.4 Concept de mobilité urbaine.....	44

2.5	Expériences de TOD à Montréal	46
2.5.1.1	Le District Griffin.....	51
2.5.1.2	Le concept d'aménagement.....	51
2.5.1.3	Analyse morphologique détaillée du tissu urbain limotrophe	54
2.5.1.4	Analyse de la mise en œuvre du concept TOD.....	55
2.5.1.5	Concept de gentrification urbaine	56
2.6	Études sur les impacts morphologiques des grands projets de transport	58
2.7	Problématique et question(s) de recherche	60
2.8	Objectifs de la recherche	61
2.9	Hypothèse de recherche.....	61
CHAPITRE 3 APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE MIXTE : acteurs et forme urbaine.....		63
3.1	Positionnement de la recherche dans la littérature.....	63
3.2	Choix et justification des secteurs étudiés	64
3.3	Justification de l'approche méthodologique mixte	69
3.4	Méthode d'analyse qualitative	69
3.4.1	Recherche documentaire	69
3.4.2	Entretiens semi-directifs.....	70
3.4.3	Sélection des répondants	70
3.4.4	Guide d'entretien et protocoles.....	71
3.4.5	Traitements des données.....	71
3.4.6	Méthodologie d'analyse des données.....	72
3.4.7	Études de cas	73
3.5	Méthode d'analyse du cadre bâti	74
3.5.1	Méthode d'analyse morphologique	74
3.5.2	Analyse typologico-processuelle.....	75
3.5.3	Outils et sources de recherche (cartes, photos aériennes, documents d'urbanisme).....	76
3.6	Limites méthodologiques et biais potentiels.....	76
3.7	Éthique et confidentialité.....	77
3.8	Grille d'analyse	77
CHAPITRE 4 ANALYSE DES STATIONS DE MÉTRO MADELEINE-PARENT ET ANJOU		80
4.1	Mise en contexte de la planification des deux stations	80
4.2	Le cas de la station Madeleine-Parent	85
4.2.1	Analyse morphologique de l'état actuel	85
4.2.1.1	Réseau viaire	90
4.2.1.2	Structures des îlots	93
4.2.1.3	Tissu urbain.....	94
4.2.1.4	Cadre bâti	98
4.2.2	Analyse TOD de l'état actuel	102
4.2.2.1	Densité.....	102

4.2.2.2	Qualité du design urbain.....	104
4.2.2.3	Accessibilité	107
4.2.2.4	Environnement et durabilité	108
4.2.3	L'aménagement proposé.....	111
4.2.4	Analyse morphologique de l'état planifié.....	115
4.2.4.1	Réseau viaire	121
4.2.4.2	Structure des îlots	122
4.2.4.3	Tissu urbain	123
4.2.4.4	Cadre bâti	125
4.2.5	Analyse TOD de l'état planifié.....	126
4.2.5.1	Densité.....	126
4.2.5.2	Qualité du design urbain.....	129
4.2.5.3	Accessibilité	131
4.2.5.4	Environnement et durabilité	132
4.3	La station Anjou	132
4.3.1	Analyse morphologique de l'état actuel	132
4.3.1.1	Réseau viaire	137
4.3.1.2	Structure des îlots	139
4.3.1.3	Tissu urbain.....	140
4.3.1.4	Cadre bâti	143
4.3.2	Analyse TOD de l'état actuel	146
4.3.2.1	Densité.....	146
4.3.2.2	Qualité du design urbain.....	147
4.3.2.3	Accessibilité	149
4.3.2.4	Environnement et durabilité	150
4.3.3	Les aménagements proposés	153
4.3.3.1	Projet de construction au boulevard des Roseaies.....	155
4.3.3.2	Projet immobilier Les Halles d'Anjou	157
4.3.4	Analyse morphologique de l'état planifié.....	160
4.3.4.1	Réseau viaire	160
4.3.4.2	Parcellaire.....	160
4.3.4.3	Tissu urbain	160
4.3.4.4	Cadre bâti	161
4.3.5	Analyse TOD de l'état planifié.....	161
4.3.5.1	Densité.....	161
4.3.5.2	Qualité du design urbain.....	161
4.3.5.3	Accessibilité.....	162
4.3.5.4	Environnement et durabilité	162
CHAPITRE 5	RÉSULTATS DE RECHERCHE	163
5.1	Comparaison des résultats de l'analyse morphologique et TOD des deux stations	163
5.2	Résultats des entretiens.....	173
CHAPITRE 6	DISCUSSION	179
6.1	Rétour sur les questions de recherches	179
6.2	Retour critique sur l'hypothèse de recherche.....	181

6.3 Recommandations 183

CONCLUSION 188

ANNEXE A CERTIFICAT D'ETHIQUE 191

ANNEXE B LETTRE D'INVITATION POUR ACTEURS INSTITUTIONNELLES..... 192

ANNEXE C LETTRE D'INVITATION..... 193

ANNEXE D 194

GUIDE D'ENTRETIEN 194

BIBLIOGRAPHIE..... 205

LISTE DES FIGURES

Figure 1 Plan des secteurs stratégiques du prolongement de la ligne bleue en rouge (Ville de Montréal, 2022).	7
Figure 2 Plan du parcours du prolongement de la ligne bleue (Société de transport de Montréal, n.d.).	7
Figure 3 Station Madeleine-Parent en cour de construction (Moussa Touré, 2025).	13
Figure 4 Espace commercial autour de la station Madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025).	15
Figure 5 Espace commercial autour de la station Madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025).	16
Figure 6 Vaste espace de stationnement autour de la station madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025).	17
Figure 7 Station Anjou en cours de construction (Moussa Touré, 2025).	17
Figure 8 Le marché des Halles d'Anjou (Moussa Touré, 2025).	20
Figure 9 Schéma du processus de production du cadre bâti (Racine et coll., 2022)	26
Figure 10 Concept TOD (Calthorpe 1993).	29
Figure 11 Urban TOD (Calthorpe, 1993).	31
Figure 12 Neighborhood TOD. (Calthorpe,1993).	32
Figure 13 Les aires de TOD (Agence métropolitaine de transport, 2011).	46
Figure 14 Premier plan d'ensemble proposé et conçu par la firme Lemay et associés.	53
Figure 15 État du secteur avant l'installation du projet District Griffin (Baudet, 2019, p. 26-27).	54
Figure 16 État après l'installation du projet District Griffin Secteur Griffintown (Baudet, 2019, p. 26-27).	54
Figure 17 Plan du secteur d'étude Madeleine Parent 1 km autour du métro (point noir) (Moussa Touré, 2025).	67
Figure 18 Plan du secteur d'étude Anjou 1 km autour de la station de métro (point noir) (Moussa Touré, 2025).	68
Figure 19 Plan du cadre bâti actuel à 1km autour de la station Madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025).	86
Figure 20 Plan de la structure des îlots à 1Km autour de la station Madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025).	87
Figure 21 Plan de l'espace et des masses bâties susceptibles d'être transformées (Moussa Touré, 2025)...	88

Figure 22 Plan de la hiérarchie viaire dans un rayon de 1km de la station Madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025)	89
Figure 23 Vue aérienne de l'espace sous utilisé à aménager	90
Figure 24 Boulevard Langelier (Moussa Touré, 2025).....	91
Figure 25 Boulevard Métropolitain (Moussa Touré, 2025).	91
Figure 26 Grands ensembles commerciaux et de stationnements de surfaces sur le boulevard Langelier (Moussa Touré, 2025).	92
Figure 27 Rue typique de plexes autour de la station Madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025).	95
Figure 28 Rue typique autour de la station Madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025).	95
Figure 29 Bâtiment à usage mixte sur le boulevard Jean Talon avec commerces au rez-de-chaussée (Moussa Touré, 2025).	96
Figure 30 Bâtiment à usage mixte sur le boulevard Jean Talon avec commerce au rez-de-chaussée (Moussa Touré, 2025).	97
Figure 31 École (Moussa Touré, 2025).	97
Figure 32 Exemple de bâtiment typique au secteur de Langelier (duplex jumelées) autour de la station Madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025).	98
Figure 33 Exemple de bâtiment typique à Langelier (triplex jumelé) autour de la station Madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025).	99
Figure 34 Bâtiment d'habitation de forte densité dans le kilomètre autour de la station (Moussa Touré, 2025).	100
Figure 35 Exemple de bâtiment de bureaux de grande envergure (Moussa Touré, 2025).	100
Figure 36 Bâtiment d'habitation de grande hauteur sur Jean Talon (Moussa Touré, 2025).	101
Figure 37 Projet de densification autour de la station (Moussa Touré, 2025).	103
Figure 38 Parc Boisé Jean Millot (Moussa Touré, 2025).	105
Figure 39 Parc Guiseppe Garibaldi (Moussa Touré, 2025).	105
Figure 40 Futur plan d'aménagement du site Madeleine-Parent (Ville de Montréal, 2022).	112
Figure 41 Exemple de la coupe d'un bâtiment multifonctionnel de 22 étages avec socle commercial et grandes surfaces dans le PDAD , (Ville de Montréal, 2022)	113
Figure 42 Plan de l'espace et du bâti susceptibles d'être transformées après prolongement (Moussa Touré, 2025).	116

Figure 43 Plan du cadre bati en faisant table rase des mails commerciaux (Moussa Touré, 2025).	117
Figure 44 Plan du futur cadre bati à 1km autour de la station Madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025). 118	
Figure 45 Plan des principales voies structurants dans le futur réseau viaire (Moussa Touré, 2025).	119
Figure 46 Plan du futur découpage des îlots (Moussa Touré, 2025).	120
Figure 47 Découpage en zonage du projet (Ville de Montréal, 2022).	127
Figure 48 Plan du cadre bati 1km autour de la station avec la position (rond noir) (Moussa Touré, 2025).	133
Figure 49 Plan du cadre bâti susceptible d'être transformé après le prologement (Moussa Touré, 2025). 134	
Figure 50 Plan des îlots dans un raton de 1KM autour de la station Anjou (Moussa Touré, 2025).	135
Figure 51 Plan réseau viaire 1km autour de la station Anjou (Moussa Touré, 2025).	136
Figure 52 Rue sinueuse, avec une dominance de courbe et de cul-de-sac dans les zones résidentielles (Moussa Touré, 2025).	137
Figure 53 Photo de l'autoroute 40 vue d'Anjou (Moussa Touré, 2025).	138
Figure 54 Propriété individuelle et l'usage de la voiture, avec suffisamment d'espace pour le stationnement et l'aménagement d'espaces verts privés (Moussa Touré, 2025).	139
Figure 55 Grands lots de parcelles institutionnels et de bureaux (Moussa Touré, 2025).	140
Figure 56 Vaste stationnement constituant des barrières urbaines (Moussa Touré, 2025).	141
Figure 57 Rupture urbaine causée par la présence de l'autoroute (Moussa Touré, 2025).	141
Figure 58 Vide urbain crée par le centre commercial au milieu de stationnement (Moussa Touré, 2025).	142
Figure 59 Bâtiments de résidentiels répétitifs dans le rayon de 1 Km de la station Anjou (Moussa Touré, 2025).	143
Figure 60 Maisons unifamiliales (Moussa Touré, 2025).	144
Figure 61 Ensembles résidentiels de grande envergure près de la station Anjou (Moussa Touré, 2025). 144	
Figure 62 Photos du bâti duplex et triplex en rangé typique d'Anjou (Moussa Touré, 2025).	145
Figure 63 Résidences construites en retrait de la chaussée, avec des espaces verts devant et des allées de stationnement latérales (Moussa Touré, 2025).	146
Figure 64 Image de la forte présence automobile (Moussa Touré, 2025).	148
Figure 65 Parc avec scène extérieure	151

Figure 66 Emplacement des deux projets futurs 154

Figure 67 Plan d'implanration des nouveaux lots (Ville de Montréal, Arrondissement d’Anjou, 2025 b).
..... 156

Figure 68 Plan de l'élévation Sud (Ville de Montréal, Arrondissement d’Anjou, 2025 b). 156

Figure 69 Image 3D des logements à construire autour des Halles d’Anjou (Arrondissement d’Anjou, 2024).
..... 158

Figure 70 Coupe batiment dans le km de la station Anjou (Arrondissement d’Anjou, 2024). 158

Figure 71 7200, boul. Louis-H.-Lafontaine 241 logements proposés (Arrondissement d’Anjou, 2024).. 159

Figure 72 7051, boul. des Galeries-d’Anjou 201 logements construits (Arrondissement d’Anjou, 2024).
..... 159

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 Pôle Anjou et Langelier comme secteurs d’opportunité priorités et principales activités prévues – 2025-2030	11
Tableau 2 Schéma de l'organigramme des acteurs du projets à trois niveaux: Fédéral/provincial; Métropolitain; Ville centre et arrondissements. (Moussa TOURE 2025).	43
Tableau 3 Grille d’analyse.....	78
Tableau 4 Synthèse des analyses	110
Tableau 5 Synthèse des analyses pour la station Anjou.....	152
Tableau 6 Tableau synthétique des principaux résultats.....	164
Tableau 7 Tableau synthétique des potentiels de chaque site	167
Tableau 8 Tableau synthétique des projets de développement.	170
Tableau 9 Synthèse des recommandations des entretiens	184

LISTE DES ABRÉVIATIONS, DES SIGLES ET DES ACRONYMES

TOD : Transit-Oriented Development (Développement axé sur le transport en commun)

STM : Société de transport de Montréal

PMAD : Plan métropolitain d'aménagement et de développement

CMM : Communauté métropolitaine de Montréal

ARTM : Autorité régionale de transport métropolitain

BAPE : Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

PDAD : Plan directeur d'aménagement et de développement

PPU : Programme particulier d'urbanisme

OCPM : Office de consultation publique de Montréal

REM : Réseau express métropolitain

TJD : Transit Joint Development

TAD : Transit-Adjacent Development

PPCMOI : Programme particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble

MTMD : Ministère des Transports et de la Mobilité durable

GES : Gaz à effet de serre

eTOD : Equitable Transit-Oriented Development

BRT : Bus Rapid Transit (Transport rapide par bus)

SIG : Système d'information géographique

RÉSUMÉ

Notre mémoire analyse les effets des politiques de transport sur l'aménagement et la revitalisation des quartiers, en se penchant sur le cas du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal. Nous adoptons une approche méthodologique mixte, combinant une analyse morphologique et une analyse qualitative. Il examine comment les principes du développement axés sur le transport en commun (TOD) sont appliqués à la planification urbaine autour des futures stations Madeleine-Parent et Anjou, dans un rayon d'un kilomètre.

La recherche s'organise en six chapitres principaux. Le chapitre 1 contextualise le projet, son historique et fournit le portrait des quartiers concernés. Le chapitre 2 expose le cadre théorique, qui croise la morphologie urbaine, les questions de la gouvernance et du TOD, en s'appuyant sur des exemples montréalais. Le chapitre 3 présente la méthodologie mixte, alliant analyse morphologique et analyse qualitative (étude documentaire et entretiens semi-directifs). Le chapitre 4 applique la grille d'analyse aux secteurs de Madeleine-Parent et d'Anjou pour en examiner la morphologie et le potentiel TOD. Le chapitre 5 synthétise les résultats, mettant en lumière les dynamiques de transformation urbaine et les défis de coordination entre acteurs. Enfin, le chapitre 6 discute des hypothèses, propose une lecture critique et formule des recommandations pour une planification inclusive et équitable.

Les résultats montrent que le prolongement de la ligne bleue constitue un levier structurant de transformation urbaine. Il peut catalyser la densification, la mixité fonctionnelle et une meilleure accessibilité dans l'est de Montréal, longtemps moins desservi par le transport en commun. Toutefois, l'étude souligne également les risques de gentrification, de spéculation foncière et de fragmentation sociale, déjà observés dans des projets similaires. Elle met en évidence les défis de coordination entre les multiples acteurs publics et privés, ainsi que la nécessité d'une planification inclusive et équitable pour garantir que les retombées du projet bénéficient à l'ensemble des populations locales.

Ce mémoire contribue à la compréhension des dynamiques complexes liant infrastructure de transport, forme urbaine, planification et gouvernance métropolitaine. Il propose des recommandations pour une mise en œuvre du TOD qui soit à la fois adaptée au contexte montréalais et soucieuse de l'équité socio-spatiale, offrant ainsi un cadre d'analyse pertinent pour les décideurs et les praticiens de l'aménagement urbain durable.

Mots clés : ligne bleue, morphologie urbaine, planification urbaine, gouvernance urbaine, design urbain, transport collectif, TOD, Montréal.

ABSTRACT

Our thesis analyzes the effects of transportation policies on neighborhood development and revitalization, focusing on the extension of Montreal's blue metro line. We adopt a mixed methodological approach, combining morphological and qualitative analysis. It examines how transit-oriented development (TOD) principles are applied to urban planning around the future Madeleine-Parent and Anjou stations, within a one-kilometer radius, using a diachronic analysis of this integration.

The research is organized into six main chapters. Chapter 1 contextualizes the project and its history and provides an overview of the neighborhoods concerned. Chapter 2 sets out the theoretical framework, which combines urban morphology, governance issues, and TOD, drawing on examples from Montreal. Chapter 3 presents the mixed methodology, combining morphological analysis and qualitative analysis (documentary study and semi-structured interviews). Chapter 4 applies the analytical framework to the Madeleine-Parent and Anjou sectors to examine their morphology and TOD potential. Chapter 5 summarizes the results, highlighting the dynamics of urban transformation and the challenges of coordination between stakeholders. Finally, Chapter 6 discusses the hypotheses, offers a critical reading, and makes recommendations for inclusive and equitable planning.

The results show that extending the blue line is a key driver of urban transformation. It can catalyze densification, functional diversity, and improved accessibility in eastern Montreal, which has long been underserved by public transportation. However, the study also highlights the risks of gentrification, land speculation, and social fragmentation, which have already been observed in similar projects. It highlights the challenges of coordination between multiple public and private actors, as well as the need for inclusive and equitable planning to ensure that the benefits of the project are enjoyed by all local populations.

This thesis contributes to the understanding of the complex dynamics linking transportation infrastructure, urban form, planning, and metropolitan governance. It proposes recommendations for implementing TOD that are both adapted to the Montreal context and mindful of socio-spatial equity, thus providing a relevant analytical framework for decision-makers and practitioners of sustainable urban development.

Keywords: blue line, urban morphology, urban planning, urban governance, urban design, public transit, TOD, Montreal.

INTRODUCTION

Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal constitue un projet d'envergure qui consiste à étendre la ligne existante vers l'Est en créant cinq nouvelles stations sur une distance de 6 km entre le boulevard Saint-Michel et Anjou (Vertières, Mary-Two-Axe-Earley, Césira Parisotto, Madeleine-Parent, Anjou) (Ville de Montréal, 2022) (Société de transport de Montréal, s.d.). Le prolongement de cette ligne soulève des enjeux majeurs en matière de planification urbaine, de morphologie urbaine, de mobilité et de développement économique. Il constitue aussi une tentative de réponse à la crise du logement que connaît la ville de Montréal depuis quelques années. S'inscrivant dans une approche de développement axée sur le transport en commun (Transit-Oriented Development - TOD), le premier objectif PMAD indique que les abords des 155 points d'accès au réseau de transport collectif métropolitain seront (ré)aménagés d'ici à 2031 (Roy-Baillargeon, 2015). Ce projet vise à transformer les quartiers de l'est de Montréal par l'intégration des infrastructures de transport avec l'aménagement du territoire. Toutefois, cette transformation suscite des interrogations sur la manière dont elle influencera les dynamiques sociales et économiques des zones concernées et, par conséquent, le cadre bâti limitrophe aux nouvelles stations dans un rayon de 1km, surtout avec le principe d'aménagement et de planification adopté qui est le TOD. Les principes de ce TOD reposent sur la densification des quartiers autour des infrastructures de transport, favorisant une utilisation accrue du transport en commun et réduisant la dépendance à l'automobile (Caltorpe, 1993). Cependant, plusieurs études ont mis en avant les risques de gentrification et de hausse de la valeur foncière associés à de tels projets, ce qui pourrait entraîner une hausse des coûts du logement et l'exclusion des populations à faibles revenus de ces aires situées directement aux abords de ces pôles de transport collectif (Marquis-Chouinard, 2018). Ce phénomène a déjà été décelé dans le cas de plusieurs projets de densification, qui sont devenus des projets de gentrification de plusieurs localités de la ville de Montréal, comme le cas de Griffintown, un ancien secteur industriel qui est devenu un projet particulier d'urbanisme (PPU). Bien que l'OCPM ait mené plusieurs consultations publiques (en 2008, 2013 et 2023) et que des recommandations aient été formulées à la suite de ces processus, on a assisté à une transformation importante de la dynamique foncière et sociale de Griffintown. L'intégration du TOD dans la planification du prolongement de la ligne bleue nécessite donc une analyse approfondie de l'action de ce prolongement sur la morphologie urbaine et le cadre bâti et, par le fait, même, sur la

population des quartiers limitrophes ainsi que pour les nouveaux résidents. Pour ce faire, une stratégie méthodologique mixte, combinant les méthodes d'analyse qualitatives et les méthodes d'analyse du cadre bâti, sera mise en œuvre afin d'analyser les transformations urbaines et les effets des infrastructures sur le milieu humain des abords des stations.

Ce projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal représente donc une grande occasion de redessiner l'Est montréalais et d'en faire un secteur plus attractif et un lieu de vie, un lieu de mobilité active et collectif bien intégré aux réseaux de la ville et à distance convenable des centres d'emplois du centre de l'île. Ce projet est aussi un cas de la réalisation d'une volonté politique, symbole d'une bonne collaboration entre les différents paliers gouvernementaux et d'acteurs publics et privés de ce projet. Ce sont aussi des dimensions que nous analysons de manière croisée et approfondie dans ce mémoire, afin de comprendre le rôle des acteurs impliqués dans la planification et de la réalisation de ce projet ainsi que les effets concrets, dans le domaine physico-spatial de ces actions.

CHAPITRE 1

MISE EN CONTEXTE DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE BLEUE

Ce premier chapitre présente la mise en contexte du projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal. Il retrace l'évolution historique de nos deux zones d'étude, en situant le prolongement actuel dans la continuité des politiques publiques visant à renforcer la mobilité durable et la cohésion territoriale dans l'est de la métropole. Le chapitre décrit les grandes étapes de planification du projet depuis son annonce initiale dans les années 1980 jusqu'à sa relance récente par (ARTM) et la Société de transport de Montréal (STM). Il met également en lumière les enjeux urbains, sociaux et économiques associés à ce projet, l'amélioration de l'accessibilité, le soutien à la densification et à la revitalisation des secteurs traversés, mais aussi les risques de transformation rapide des quartiers et de pressions foncières accrues. Le chapitre insiste sur le rôle structurant du prolongement dans la reconfiguration du tissu urbain de l'est de Montréal, en lien avec les objectifs de développement durable et de planification intégrée définis par les instances publiques.

1.1 Les enjeux de la planification métropolitaine à Montréal

La planification métropolitaine à Montréal se déploie dans un contexte institutionnel fragmenté et des défis d'aménagement persistants, marqués par une mutation rapide et des défis majeurs sur les plans sociaux, économiques, environnementaux et démographiques. Le Grand Montréal, qui accueillait près de 3,8 millions d'habitants (Douay & Roy-Baillargeon, 2015) compte actuellement plus de 4,3 millions d'habitants (Statistique Canada, 2022), et sa population devrait continuer à augmenter dans les décennies à venir. Cette croissance entraînera une forte pression sur les infrastructures de transport et le secteur du logement est marqué par un paradoxe, malgré une densité élevée pour une métropole nord-américaine et une part modale du transport collectif significative, il n'échappe pas à la dynamique d'un « développement de plus en plus étalé » (Douay & Roy-Baillargeon, 2015, p.3). Cet étalement urbain constitue l'enjeu fondamental que la planification métropolitaine tente de contenir, notamment à travers l'adoption du Plan Métropolitain d'Aménagement et de Développement (PMAD) en 2011. Cet étalement entraîne aussi une hausse de la dépendance automobile et des coûts publics liés à l'extension des réseaux

techniques et routiers. En réponse, le PMAD, adopté par la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) en 2012, vise à concentrer 40 % de la croissance résidentielle dans les 155 aires TOD définies et à protéger 17 % du territoire métropolitain en milieux naturels (CMM, 2012 ; Douay & Roy-Baillargeon, 2015, p.7).

Le deuxième enjeu identifié concerne la mobilité et l'accessibilité métropolitaines. Cette région fait face depuis longtemps à des problèmes chroniques de congestion. Historiquement conçue pour la voiture, l'agglomération cherche désormais à rééquilibrer les modes de déplacement en faveur du transport collectif et actif. Des projets structurants, tels que le Réseau Express Métropolitain (REM), le prolongement de la ligne bleue du métro et la bonification des services d'autobus, visent à améliorer l'accessibilité des zones périphériques et à réduire la dépendance à l'automobile. La mise en place d'aires TOD autour de ces infrastructures constitue un levier stratégique pour relier aménagement du territoire et mobilité durable.

La crise du logement et l'abordabilité résidentielle représentent un troisième défi. L'augmentation des prix immobiliers (+24 % entre 2019 et 2022) et la baisse du taux d'inoccupation des logements locatifs (2 % en 2022) mettent sous pression les ménages à revenu faible ou moyen (Pomeroy, 2021). Ce contexte accentue la ségrégation sociospatiale, qui se définit comme une forme de marginalisation qui associe l'homogénéité sociale d'un groupe à son isolement physique ou symbolique dans l'espace urbain (Géoconfluences n.d). Ce phénomène, qui peut être volontairement imposé par les classes supérieures ou subi par les populations défavorisées, se matérialise par des limites claires dans le paysage et les perceptions sociales (Géoconfluences n.d) et pose la question de l'intégration des politiques de logement dans la planification métropolitaine, notamment dans les secteurs de rénovation et autour des infrastructures de transport collectif.

Enfin, la gouvernance et planification métropolitaine demeure aussi des enjeux majeurs. Le défi pour la CMM est d'assurer une gouvernance intégrée capable d'articuler les échelles locales, régionales et métropolitaines, tout en mobilisant la participation citoyenne et en conciliant des intérêts économiques, sociaux et environnementaux souvent divergents.

Le cas du prolongement de la ligne bleue illustre de manière concrète la convergence de ces enjeux. Ce projet majeur, prévoyant cinq nouvelles stations dans l'Est de Montréal, vise à améliorer la

desserte de quartiers historiquement moins bien connectés au réseau structurant, tels que Langelier, Saint-Michel et Anjou. Outre la réduction potentielle de la dépendance automobile, il s'agit d'un levier de requalification urbaine autour d'aires TOD, avec une mixité d'usages et une densification accrue à proximité des stations. Toutefois, il soulève également des défis, notamment en matière d'abordabilité résidentielle, de pression foncière et de gouvernance interinstitutionnelle. Les effets structurants attendus dépassent la seule question du transport, le prolongement est pensé comme un moteur de revitalisation socio-économique, de transition écologique et de cohésion territoriale. Sa réussite dépendra de la capacité des acteurs à coordonner l'aménagement, la mobilité, le logement et l'environnement dans une approche intégrée et équitable dans une planification de type TOD qui est privilégiée par les instances publiques et les outils de planification.

En résumé, la planification métropolitaine montréalaise doit composer avec une série d'enjeux interdépendants :

- Contenir l'étalement urbain ;
- Améliorer l'accessibilité et la mobilité durable ;
- Répondre à la crise du logement ;
- Intégrer la transition écologique et assurer une gouvernance efficace.

Ces défis exigent des approches innovantes, multisectorielles et adaptatives, orientées vers la durabilité et l'équité sociale, afin de soutenir la compétitivité et la qualité de vie de la région métropolitaine à long terme.

1.2 Historique et portée

Comparativement aux autres projets de transports et de mobilités, on peut dire que le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal constitue l'un des projets d'infrastructure de transport les plus ambitieux de la métropole depuis le début du XXI^e siècle. Plus qu'un projet de transports, il s'agit aussi d'un projet de restructuration de l'est de Montréal par une planification TOD qui prévoit la construction de milliers de logements. Annoncé pour la première fois dans les années 1980, ce projet vise à étendre la ligne existante bleue vers l'Est, en ajoutant cinq nouvelles stations entre la station Saint-Michel et le secteur d'Anjou (terminus du prolongement de la ligne bleue) (Ville de

Montréal, 2022). L'objectif de ce prolongement est d'améliorer l'accessibilité des quartiers de l'Est montréalais, historiquement moins bien desservis par les transports collectifs tout en contribuant à la requalification urbaine et au développement socio-économique de ces territoires. Depuis 1998, ainsi que l'année d'obtention du décret pour le prolongement jusqu'à Pie-IX, le développement de l'Est de la ville est vu comme une priorité par les instances politiques et économiques de l'Est (Letarte, 2010).

Au début des années 2000, le prolongement de la ligne bleue a comme objectif de désengorger l'autoroute Métropolitaine (Cardinal, 2000). Après plusieurs décennies de retards liés à des enjeux de financement, de gouvernance et de priorisation politique, le projet a été relancé dans les années 2010, puis confirmé par le gouvernement du Québec dans le cadre du Plan québécois des infrastructures (Gouvernement du Québec, 2023). Il est désormais piloté par la Société de transport de Montréal (STM), avec un financement conjoint du gouvernement provincial et du gouvernement fédéral. Les travaux préparatoires ont débuté en 2023, avec une mise en service prévue aux alentours de 2030.

La portée du projet dépasse largement le simple prolongement d'une ligne de métro. Il s'inscrit dans une logique de planification (TOD), promouvant la densification résidentielle et la mixité fonctionnelle autour des nouvelles stations (Calthorpe, 1993). En effet, selon les prévisions de la Ville de Montréal, le prolongement pourrait soutenir la construction de plus de 25 000 nouveaux logements, transformer des espaces sous-utilisés (notamment d'anciens centres commerciaux et des stationnements de surface), et améliorer la connectivité entre les quartiers périphériques et les pôles d'emplois du centre-ville (La Presse, 2025).

Sur le plan de la planification métropolitaine, ce projet est également aligné avec les objectifs du Plan Métropolitain d'Aménagement et de Développement (PMAD) de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM), qui encourage une urbanisation axée sur le transport collectif. L'impact attendu touche ainsi à la fois la mobilité, la morphologie urbaine, et les dynamiques sociales des quartiers concernés, en particulier Saint-Michel, Saint-Léonard et Anjou. Cependant, cette transformation s'accompagne d'enjeux critiques :

- Le risque de gentrification, les tensions interinstitutionnelles en matière de gouvernance, ainsi que les défis liés à l'intégration réelle des principes du TOD dans un contexte bâti préexistant et socialement vulnérable.
- Le prolongement de la ligne bleue devient donc un observatoire privilégié pour étudier la manière dont un grand projet de transport peut agir comme vecteur de transformation urbaine au niveau spatial.



Figure 1 Plan des secteurs stratégiques du prolongement de la ligne bleue en rouge (Ville de Montréal, 2022).

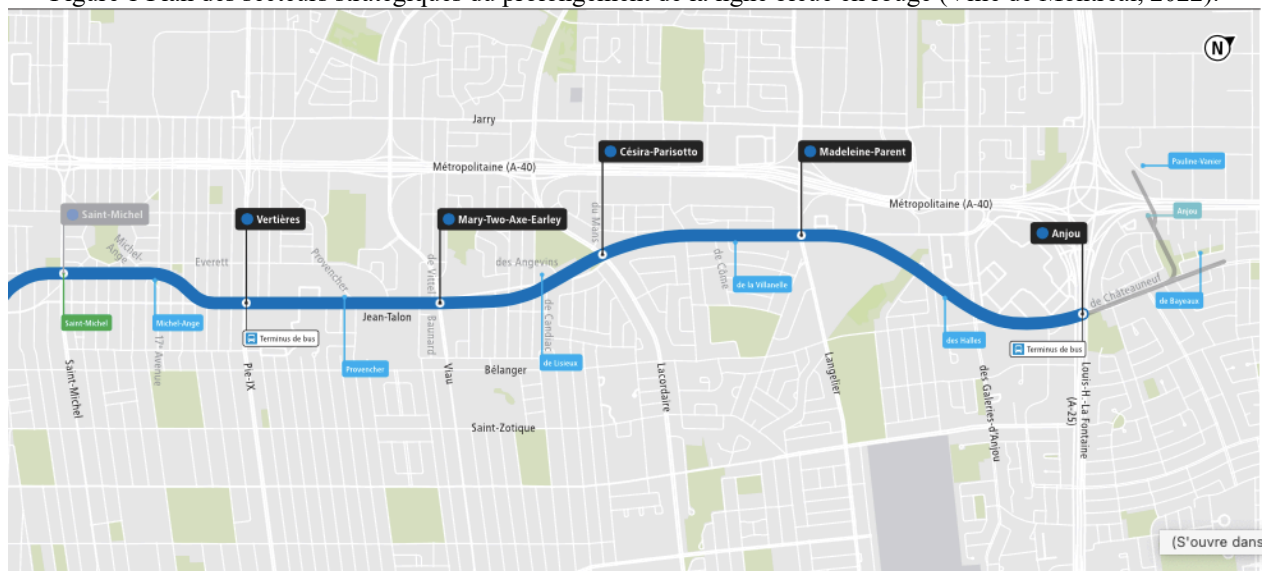


Figure 2 Plan du parcours du prolongement de la ligne bleue (Société de transport de Montréal, n.d.).

Les deux (figures 1 et 2) présentées ci-dessus illustrent de manière complémentaire la vision stratégique, la portée et les infrastructures prévues dans le cadre de ce prolongement, un projet qui

devrait s'inscrire dans le contexte climatique actuel et dans une démarche d'aménagement structurant et de forme urbaine durable.

La figure 1 met en évidence trois secteurs stratégiques qui bénéficient d'un potentiel de transformation urbaine significatif grâce à l'arrivée du métro :

- le secteur Pie-IX,
- le secteur Langelier,
- le secteur Anjou.

Ces zones, représentées en rouge, illustrent la volonté de concentrer les efforts de développement autour des stations afin de favoriser la densification résidentielle, l'implantation de commerces de proximité et la création de milieux de vie axés sur la mobilité durable. Cette approche s'inscrit dans une logique TOD, qui mise sur la proximité des infrastructures de transport collectif pour soutenir une urbanisation compacte et réduire la dépendance à l'automobile (Maulat, Paulhiac-Scherrer & Scherrer, 2021; Communauté métropolitaine de Montréal, 2021). Le tracé projeté du prolongement de la ligne bleue, indiqué par une ligne bleue, démontre également une connexion avec plusieurs axes de transport existants, renforçant le maillage du réseau métropolitain. Un élément notable de cette première figure est la mise en valeur des projets de réaménagement, notamment celui de Jean-Talon Est, qui souligne l'importance des espaces verts dans la structuration des quartiers autour des stations. Cette combinaison d'infrastructures de transport et d'espaces publics favorise l'émergence de milieux de vie plus attrayants, résilients et inclusifs.

La figure 2, se concentre sur le plan technique des infrastructures associées au prolongement. On y observe les nouvelles stations prévues (Vertières, Mary-Two-Axe-Earley, Césira-Parisotto, Madeleine-Parent et Anjou) ainsi que des infrastructures connexes, telles que les bâtiments auxiliaires, un poste de district, un atelier d'entretien et avec un garage pour rames de métro. Ces éléments témoignent d'une planification qui ne se limite pas à la seule construction de stations, mais qui prend en compte la maintenance et la gestion opérationnelle du réseau à long terme. Le terminus de la ligne bleue sera situé à Anjou, où un important pôle intermodal est prévu, incluant un terminus d'autobus permettant une connexion fluide entre les différents modes de transport. Cette configuration contribuera à optimiser les déplacements quotidiens des résidents de l'est de

Montréal et à réduire la congestion automobile, particulièrement sur des artères structurantes, telles que l'autoroute 40 et la rue Jean-Talon. Ces deux cartes mettent en lumière la double portée du prolongement de la ligne bleue :

- Une portée métropolitaine, par l'intégration renforcée des quartiers de l'est dans le réseau de transport collectif montréalais.
- Une portée locale, par la requalification des abords des nouvelles stations et la création de nouveaux pôles de développement.

Le projet ne se limite donc pas à une infrastructure de transport, il constitue un levier majeur de transformation urbaine, cohérent avec les orientations métropolitaines en matière de mobilité, de densification et de lutte contre l'étalement urbain. À travers l'identification de secteurs stratégiques et la mise en œuvre d'infrastructures de soutien, le prolongement de la ligne bleue représente une opportunité historique de repenser l'aménagement de l'est de Montréal en favorisant un développement plus durable, équitable et orienté vers le transport collectif.

1.3 Le projet de prolongement du métro et les politiques publiques québécoises en mobilité

Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal s'inscrit dans un ensemble de politiques publiques québécoises qui visent à concilier dans une planification axée sur le TOD la mobilité durable, la densification urbaine et la lutte contre l'étalement. À l'échelle du Québec, plusieurs cadres stratégiques et législatifs guident l'action gouvernementale en matière d'aménagement du territoire et de transport collectif, dont le projet de la ligne bleue constitue une application majeure. Le projet est directement soutenu par la Politique de mobilité durable 2030 (Gouvernement du Québec, 2018), qui vise à réduire la dépendance à l'automobile, à accroître l'accessibilité aux transports collectifs et à structurer le territoire autour d'infrastructures de transports durables. Le prolongement de la ligne bleue, en desservant des secteurs historiquement sous-dotés en infrastructures structurantes, répond à ces objectifs, en améliorant l'accès au métro pour des quartiers denses de l'Est de Montréal, comme l'arrondissement de Saint-Michel, celui de Saint-Léonard et d'Anjou. Ces trois arrondissements (Saint-Michel, Saint-Léonard et Anjou) regroupent environ 16 % de la population montréalaise (Centris, 2021 ; statistique Canada, 2022). Le prolongement de la ligne bleue s'inscrit en cohérence avec les intentions du (PMAD) de la (CMM,

2012), qui encourage le développement compact, la mixité fonctionnelle et la densification autour des axes de transport structurant.

L'une des principales cibles du PMAD est d'augmenter de 40 % la population de l'île vivant à moins d'un kilomètre d'un arrêt de transport collectif structurant. La création de cinq nouvelles stations de métro contribue directement à cet objectif, en catalysant des projets de requalification urbaine à proximité immédiate des stations.

Le projet illustre ainsi le virage vers une planification intégrée, où les politiques d'aménagement, de transport et d'environnement sont pensées de manière articulée. Toutefois, il soulève également des tensions entre les objectifs stratégiques et les réalités de mise en œuvre, ainsi des préoccupations subsistent quant à l'intégration du projet dans le tissu urbain existant, les impacts fonciers et les risques de fragmentation sociale si les principes de justice territoriale ne sont pas explicitement pris en compte dans le processus de design urbain.

Enfin, le rôle de l'Autorité Régionale de Transport Métropolitain (ARTM) est central dans la planification du prolongement. Créée en 2017, l'ARTM est chargée de coordonner les investissements et la planification à l'échelle régionale en matière de transport. Le projet de la ligne bleue, en tant que projet structurant prioritaire, figure dans son plan stratégique de développement du transport collectif. Cependant, la collaboration entre les différentes parties prenantes (la STM, la Ville de Montréal, les arrondissements, l'ARTM et le ministère des Transports) est mise à l'épreuve en ce qui concerne la mise en place d'une véritable gouvernance intégrée du territoire assurant une cohérence spatiale de l'organisation de la forme urbaine.

Anjou et Madeleine-Parent s'inscrivent aussi dans le cadre de plusieurs politiques de la ville de Montréal, comme le PUM qui oriente de façon plus précise la mise en valeur des secteurs présentant des opportunités en matière d'aménagement et de mobilité et qui est appelé à se transformer ou à se consolider. Pour améliorer l'efficacité de ses actions, la Ville entend concentrer ses efforts sur certains de ces secteurs, comme Langelier et Anjou dans le cadre du premier cycle de mise en œuvre du PUM 2050 (Ville de Montréal 2025 a). Montréal va canaliser les investissements municipaux dans le développement des secteurs Langelier et Anjou et profiter des investissements publics et privés faits par ses partenaires, notamment en lien avec le prolongement de la ligne bleue.

La Ville entend orienter ses actions en faveur de secteurs contribuant à l'amélioration et l'optimisation du cadre bâti, à la consolidation des activités génératrices de vitalité et d'attraits, ainsi qu'à une augmentation de l'offre résidentielle et des activités économiques (Ville de Montréal 2025 a).

Tableau 1 Pôle Anjou et Langelier comme secteurs d'opportunité priorités et principales activités prévues – 2025-2030

Secteur d'opportunité	Phase actuelle	Grande étape en cours	Principales activités prévues 2025-2030
Pôle Anjou	☒ Justification. ☐ Démarrage. ☐ Planification sectorielle. ☐ Planification de l'exécution. ☐ Exécution. ☐ Clôture.	Document de planification détaillée.	• Plan d'ensemble détaillé de la phase sud secteur Galeries-d'Anjou. • Ententes promoteur. • Document de planification du secteur. • Poursuite de la stratégie immobilière. • Dossier d'approbation de projet B (DAP B)
Langelier	☒ Justification. ☐ Démarrage. ☐ Planification sectorielle. ☐ Planification de l'exécution. ☐ Exécution ☐ Clôture	Document de planification détaillée.	• Plan directeur d'aménagement et de développement. • Consultation publique. • Dossier d'approbation de projet B (DAP B). • Accords et ententes de développement promoteurs. • Poursuite de la stratégie immobilière. • Outil réglementaire. • Premières interventions municipales et projets immobiliers.

Source tiré de Ville de Montréal, 2025 a

Le tableau 1, tiré du document de Plan d'Urbanisme et de Mobilité 2050 (PUM), illustre l'importance de Pôle Anjou et de Langelier dans le plan d'action 2025-2030 de la Ville de Montréal. Actuellement, ils se trouvent à l'étape de justification et de conception des projets.

Pour le cas de Madeleine-Parent, le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal s'inscrit dans le cadre du Projet de plan directeur d'aménagement et de développement PDAD (Secteur Langelier). Ce document est un document élaboré par l'arrondissement de Saint-Léonard, les services d'urbanisme et de mobilité. Le document constitue également un cadre de référence légal influençant le développement du secteur. Il contient des informations très intéressantes servant de base à l'analyse de l'état planifié dans notre mémoire, de même qu'au plan d'aménagement. On y trouve aussi des exemples d'images et de simulations en trois dimensions montrant la zone après sa construction. Basé sur une approche qualitative, à travers des critères et des balises à atteindre, plutôt que des normes, le PDAD permet de maintenir la cohérence d'ensemble tout en offrant un encadrement souple, évolutif et adapté requis selon les particularités du contexte et des projets. Il permettra ainsi de guider la conception et la mise en œuvre des interventions sur le domaine public et des projets immobiliers à partir de leur adéquation avec les objectifs et les balises énoncés. L'approbation des projets immobiliers se fera ensuite selon l'outil réglementaire approprié et suivra les processus en vigueur de l'arrondissement Saint-Léonard.

Pour la station Anjou, il s'inscrit aussi dans le cas du Projet immobilier les Halles d'Anjou, Projet de règlement P-23-042, qui est aussi un projet d'envergure avec la construction de deux immeubles à usages d'habitation de plus de 200 logements. Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal s'inscrit pleinement dans les politiques publiques québécoises et montréalaises actuelles qui valorisent une mobilité durable, une densification intelligente et une réduction des impacts environnementaux. Il constitue un test concret de la capacité de la ville à mettre en œuvre une planification territoriale cohérente, inclusive et écologiquement responsable.

L'intégration de ces politiques permet de mieux comprendre les leviers institutionnels à l'œuvre dans la requalification attendue autour des nouvelles stations du métro, ainsi que les conditions nécessaires à la mise en œuvre d'un développement urbain cohérent, durable et équitable dans l'est de la métropole.

1.4 Les quartiers de autour des stations Madeleine-Parent et Anjou : portrait urbain socio-économique

1.4.1 La station Madeleine-Parent



Figure 3 Station Madeleine-Parent en cour de construction (Moussa Touré, 2025).

Le secteur de la future station Madeleine-Parent s’inscrit dans un territoire stratégique de l’est de Montréal, tant par sa position géographique que par ses caractéristiques socio-économiques. Structuré autour du boulevard Langelier, axe majeur de circulation d’environ 8,7 km reliant les arrondissements de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, Saint-Léonard et Montréal-Nord, le secteur joue un rôle structurant dans l’organisation des déplacements et dans la concentration des activités économiques de proximité (Ville de Montréal, 2022). Le tissu urbain qui le compose se caractérise par une juxtaposition de fonctions résidentielles, commerciales et institutionnelles, conférant au secteur un statut de centralité locale au sein de l’Est montréalais (figure 17).

Sur le plan sociodémographique, le secteur Madeleine-Parent se distingue par une forte diversité culturelle et linguistique, particulièrement marquée dans l’arrondissement de Saint-Léonard. Selon les données de Montréal en statistiques (2018), près de la moitié de la population de l’arrondissement est issue de l’immigration, une proportion significativement supérieure à la moyenne montréalaise. Les communautés d’origine italienne, haïtienne et maghrébine y sont particulièrement présentes, ce qui reflète des vagues migratoires successives qui ont façonné le

développement résidentiel du secteur depuis la seconde moitié du XX^e siècle (Pazzi, 2012). Cette diversité se traduit par une trame commerciale hétérogène et par la présence de services répondant à des besoins culturels et linguistiques variés, contribuant à l'animation du milieu de vie.

La structure des ménages du secteur présente également des spécificités notables. La taille moyenne des ménages y est plus élevée que la moyenne montréalaise, en raison d'une proportion importante de familles avec enfants, tandis que le taux de locataires demeure élevé, notamment dans les secteurs situés à proximité immédiate du boulevard Langelier (Ville de Montréal, 2021 a). Cette configuration socio-résidentielle soulève des enjeux particuliers en matière de stabilité résidentielle et de vulnérabilité face aux pressions foncières et immobilières, enjeux qui prennent une importance accrue dans le contexte de l'arrivée prochaine du métro.

D'un point de vue économique, le secteur est dominé par des activités de commerce de détail et de services, concentrées principalement le long du boulevard Langelier (figures 4, 5 et 6). Le boulevard Langelier constitue le principal pôle commercial du secteur. De typologie suburbaine, ce centre commercial, développé à la fin des années 1960, s'inscrit dans un modèle d'aménagement caractéristique de l'urbanisation automobile, marqué par de grandes emprises foncières, une faible intégration au tissu urbain environnant et une organisation spatiale priorisant l'accès automobile (Bernard, 1969 ; Morisset, 2023). Bien qu'il accueille des commerces d'ancrage majeurs, notamment des grandes surfaces et des équipements de loisirs, son rayonnement demeure essentiellement local, en comparaison avec les grands centres commerciaux régionaux de l'est de Montréal, tels que les Galeries d'Anjou ou la Place Versailles.

Le secteur bénéficie par ailleurs de la présence de plusieurs équipements collectifs contribuant à la vie communautaire et à la cohésion sociale. La bibliothèque Langelier, équipement municipal d'importance, joue un rôle structurant en offrant des services culturels, éducatifs et communautaires à une population diversifiée sur le plan socio-économique et générationnel (Ville de Montréal, 2021 a). Toutefois, certaines parties du secteur présentent un déficit relatif en équipements institutionnels et en espaces publics de qualité, ce qui limite l'accessibilité aux services pour certains groupes et renforce les inégalités socio-spatiales à l'échelle locale.

Dans l'ensemble, le profil socio-économique du secteur Madeleine-Parent révèle un territoire à la fois dynamique et contrasté, marqué par une forte diversité sociale, une économie locale de services et un héritage urbain largement façonné par le modèle automobile. Ces caractéristiques constituent à la fois des atouts et des contraintes dans la perspective du prolongement de la ligne bleue. Si l'amélioration de l'accessibilité métropolitaine offre un potentiel important de requalification urbaine et de revitalisation économique, elle soulève également des enjeux majeurs en matière d'équité sociale, de maintien de l'abordabilité résidentielle et de régulation de la transformation du tissu urbain.



Figure 4 Espace commercial autour de la station Madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025).



Figure 5 Espace commercial autour de la station Madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025).

Le boulevard Langelier est également concerné par des transformations à venir liées au prolongement de la ligne bleue du métro. Ce projet renforcera l'accessibilité du secteur et pourrait stimuler de nouvelles dynamiques de densification et de requalification urbaine le long du boulevard. Ainsi, le boulevard ainsi que les emprises commerciales de Langelier apparaît non seulement comme un espace déjà bien consolidé du point de vue urbain et socio-économique, mais aussi comme un territoire en mutation, appelé à jouer un rôle croissant dans les stratégies de mobilité durable et de développement métropolitain sans oublier le potentiel important que constitue les grandes aires de stationnement de surfaces directement aux abords de la future station (figure 6).



Figure 6 Vaste espace de stationnement autour de la station madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025)

1.4.2 La station Anjou



Figure 7 Station Anjou en cours de construction (Moussa Touré, 2025).

L'histoire urbaine d'Anjou est intimement liée au développement des banlieues montréalaises de l'après-guerre. Fondée en 1956, alors que Montréal connaît une expansion rapide vers sa périphérie, la municipalité s'inscrit dans un mouvement de suburbanisation caractéristique de cette époque, visant à incarner « l'idéal bourgeois de la vie en banlieue » pour les Canadiens français (Mercure Jolette et al., 2024, p. 5). Les lotissements résidentiels pavillonnaires, organisés en rues sinueuses

et en culs-de-sac, constituent la trame dominante. Ce modèle correspond à une vision de la banlieue comme espace familial, calme et homogène, où la maison individuelle et l'accès à l'automobile deviennent les symboles d'une réussite sociale. L'annexion à Montréal en 2002 ne modifie pas cette logique d'origine, mais intègre le territoire dans un ensemble métropolitain où les enjeux de mobilité et de densification prennent une importance croissante. Dès les années 1960, Anjou se démarque des quartiers voisins par sa composition sociale. Alors que plusieurs secteurs de l'est de Montréal demeurent marqués par une vocation ouvrière et industrielle, Anjou présentait déjà un revenu moyen plus élevé et une majorité de cols blancs (56 %) contre 44 % de cols bleus (Mercure Jolette et al., 2024, p. 7). Ce déséquilibre illustre le positionnement d'Anjou comme un espace de classes moyennes aspirant à la stabilité économique et à une certaine ascension sociale. Les pavillons unifamiliaux, accessibles à des ménages francophones jeunes et actifs, constituaient l'archétype de ce mode de vie.

Ce profil s'est en partie consolidé au fil des décennies. En 2021, Anjou comptait environ 43 000 habitants, majoritairement francophones, avec une proportion d'immigrants plus faible que dans d'autres quartiers de l'est comme Saint-Michel (Ville de Montréal, 2021 b). Sur le plan morphologique, Anjou illustre les choix urbanistiques de l'après-guerre, influencés par les idéaux nord-américains de planification. Le territoire se divise principalement en trois grandes composantes.

- Premièrement, les quartiers résidentiels pavillonnaires constituent l'élément dominant. Ils sont formés majoritairement de maisons unifamiliales et jumelées, disposées sur une trame favorisant la quiétude et réduisant la circulation de transit. Les rues en boucles et les impasses sont typiques de cette logique de planification. Le bâti y demeure relativement homogène, tant dans la typologie architecturale que dans les matériaux utilisés. Cette homogénéité contribue à l'identité résidentielle du quartier, mais limite la diversité des formes d'habitat et, par conséquent, la mixité sociale.
- Deuxièmement, la zone industrielle et logistique en périphérie, située à proximité des grands axes autoroutiers (A-40 et A-25), regroupe plusieurs entreprises manufacturières, logistiques et de distribution. Elle illustre le rôle stratégique d'Anjou dans l'économie métropolitaine, notamment en tant que nœud industriel de l'est de Montréal. La présence

de ces activités contribue à l'offre d'emplois locaux et renforce le profil économique du quartier, mais elle crée également des ruptures urbaines et des interfaces difficiles entre les secteurs résidentiels et industriels (stratégie de zonage monofonctionnel).

- Troisièmement, les pôles commerciaux structurants, tels que les Galeries d'Anjou et les Halles d'Anjou (figure 8), constituent des ancrages majeurs du paysage urbain. Ces centres commerciaux attirent une clientèle régionale et témoignent du rôle d'Anjou comme destination de consommation et de services pour tout l'est de Montréal. Toutefois, ils sont conçus selon un modèle dépendant de l'automobile, avec de vastes stationnements en surface, ce qui pose des défis dans un contexte actuel de transition vers des formes de mobilité durable et de requalification urbaine.

Cette organisation spatiale a eu pour conséquence une mobilité historiquement centrée sur l'automobile. La proximité des autoroutes et l'organisation en quartiers résidentiels dispersés favorisent les déplacements motorisés, au détriment des transports actifs et collectifs. Jusqu'à aujourd'hui, l'absence d'une desserte structurante en transport en commun, notamment par le métro, a limité l'intégration d'Anjou dans le réseau de mobilité métropolitaine. Ce déficit d'accessibilité a renforcé son caractère de banlieue périphérique, même si les lignes d'autobus assuraient un lien avec les stations de métro situées à l'ouest du tissu suburbain.

Le projet de prolongement de la ligne bleue du métro vers Anjou vient bouleverser cette dynamique. L'arrivée d'un terminus à proximité du pôle commercial constitue une opportunité majeure de redéfinition de la morphologie urbaine :

- Densification autour des axes de transport,
- Diversification du cadre bâti et requalification des espaces sous-utilisés.
- Ce projet peut s'inscrire dans une logique de (TOD) visant à réduire la dépendance automobile et à favoriser une urbanité plus compacte et mixte.

En somme, Anjou incarne l'évolution typique d'une banlieue montréalaise de l'après-guerre, marquée par la suburbanisation, l'homogénéité pavillonnaire et la dépendance à l'automobile. Son profil socio-économique relativement stable, son rôle économique régional et sa structure morphologique en font un territoire distinct dans l'est de Montréal. Toutefois, l'arrivée prochaine

du métro ouvre une nouvelle phase de son histoire urbaine. Entre densification, diversification résidentielle et requalification des pôles commerciaux, Anjou se trouve à la croisée des chemins ; il peut demeurer une banlieue stable, mais figée, ou bien devenir un véritable pôle urbain intégré et structurant pour l'est de la métropole.



Figure 8 Le marché des Halles d'Anjou (Moussa Touré, 2025).

CHAPITRE 2

EFFETS DU TRANSPORT COLLECTIF SUR LA FORME URBAINE

Le deuxième chapitre expose le cadre théorique et conceptuel qui structure l'analyse du mémoire. Il présente d'abord les principaux concepts mobilisés pour comprendre les effets des politiques de transport sur l'aménagement urbain pouvant être liés aux principes du TOD, la mobilité, l'accessibilité, la densification, la mixité fonctionnelle et la gentrification. Ces notions sont abordées à partir d'une littérature scientifique abondante, permettant de saisir la complexité des relations entre infrastructures de transport, formes urbaines et dynamiques sociales.

Le chapitre met également en évidence le rôle des projets de transport structurant, tel que le prolongement de la ligne bleue, comme leviers de requalification et de revitalisation urbaine. Il discute les approches théoriques relatives à la ville compacte, au développement orienté sur le transport collectif (TOD) et à la durabilité urbaine, qui constituent les fondements de l'analyse.

Enfin, cette partie propose une synthèse des débats autour des effets morphologiques et socio-économiques des transports collectifs, en soulignant les convergences et divergences dans la littérature. Elle établit ainsi le socle conceptuel qui guide la réflexion analytique et oriente la méthodologie présentée dans le chapitre suivant.

2.1 Problématiques de l'effet du transport collectif sur le tissu urbain

Les systèmes de transport en commun, tels que le métro, le tramway et l'autobus à haut niveau de service, jouent un rôle central dans l'aménagement urbain actuel. Ils permettent de connecter efficacement divers centres d'intérêt, comme les zones commerciales, culturelles, résidentielles, etc. Leur mise en œuvre influence non seulement la mobilité des individus, mais aussi la morphologie urbaine, l'économie locale, la densification des territoires et les dynamiques sociales. Cependant, leur impact sur le tissu urbain soulève plusieurs problématiques, l'équité spatiale et la durabilité, qui est examinée de manière approfondie dans la section problématique de recherche.

La relation entre les systèmes de transport collectif et le tissu urbain est au cœur de la planification contemporaine de plusieurs de nos villes depuis l'apparition du concept de développement durable.

Le développement des infrastructures de transport, en particulier des réseaux lourds, comme le métro ou les trains de banlieue, est souvent présenté comme un levier majeur de transformation urbaine. Cette transformation reposerait sur l'idée d'un effet structurant, selon lequel la présence d'un réseau de transport collectif influencerait la localisation des activités, la densité urbaine et la morphologie du cadre bâti (Offner, 1993). Toutefois, cette relation est loin d'être automatique, elle dépend de multiples facteurs, tels que la structure foncière, les dynamiques économiques, les orientations politiques locales et la capacité des acteurs publics à accompagner ces investissements dans une planification cohérente.

L'un des concepts les plus influents dans cette perspective est celui de TOD, popularisé par Calthorpe (1993) dans *The Next American Metropolis*. Le TOD promeut une urbanisation dense et mixte, concentrée autour des pôles de transport collectif et conçue pour favoriser les modes de déplacement actifs. L'approche repose sur la logique des « 3D » densité, diversité et design, conceptualisés par Cervero et Kockelman (1997). De nombreuses études empiriques montrent que les quartiers construits selon ces principes tendent à réduire la dépendance automobile, encourager la marche et le vélo, et limiter l'étalement urbain (Curtis et al., 2009 ; Suzuki et al., 2013).

Cependant, ces effets positifs varient selon les contextes. Par exemple, des recherches en Amérique du Nord indiquent que l'implantation d'un métro n'entraîne pas toujours une densification immédiate ni une mixité fonctionnelle accrue, surtout dans des environnements urbains déjà largement construits et aux marchés fonciers peu dynamiques (Dittmar & Ohland, 2004). On peut observer ce phénomène autour de plusieurs stations de métro de Montréal, où la densité est relativement faible en comparaison de celles du cœur de l'île. On peut aussi citer plusieurs stations de métro situées en périphérie n'ayant pas connu la transformation attendue, en raison d'un manque de coordination entre planification du transport et politiques d'aménagement du sol (Filion, 2001).

Si le TOD est associé à une réduction de l'usage de l'automobile et à une meilleure accessibilité, il est aussi critiqué pour ses effets sociaux. L'implantation d'infrastructures de transport lourd peut conduire à une gentrification des quartiers desservis, avec une hausse des valeurs foncières et un déplacement des populations les plus vulnérables (Immergluck, 2009). Ces phénomènes soulèvent la question de l'équité : à qui bénéficient réellement des investissements dans le transport collectif ? Question à laquelle nous essayerons de répondre aussi dans le cadre où le prolongement de la

ligne bleue permettra de répondre à la crise de logement dans la ville de Montréal. Cette interrogation a conduit à l'émergence du concept d'équitable TOD (eTOD), qui insiste sur la nécessité d'intégrer des mesures de protection sociale et de logement abordable pour éviter l'exclusion des populations à faible revenu (Bartholomew & Ewing, 2009).

En outre, certains auteurs remettent en cause l'idée même d'un effet structurant autonome. Offner (1993) souligne que les changements dans le tissu urbain dépendent d'abord des dynamiques économiques et foncières, et non pas uniquement de la présence d'une infrastructure. Ainsi, une ligne de métro ne génère pas spontanément la densification ou la diversification des usages : elle crée des opportunités, mais leur concrétisation nécessite une intervention publique et un environnement de marché favorable (Vickerman, 2008).

Dans le contexte montréalais, le prolongement de la ligne bleue illustre bien cette problématique. Ce projet vise à améliorer la desserte des quartiers de l'est, en particulier ceux situés entre Saint-Michel et le Pôle Anjou souvent perçus comme étant moins bien desservis que les quartiers ouest (Trajectoire Québec, 2021). L'objectif affiché est d'accroître l'accessibilité tout en stimulant la requalification urbaine autour des futures stations. Cependant, l'expérience passée montre que, sans une planification proactive intégrant la densification, la mixité fonctionnelle et le logement abordable, les effets structurants demeurent incertains (Offner 1993).

L'un des défis majeurs concerne la gouvernance, la coordination entre la Société de transport de Montréal (STM), (ARTM) et les municipalités locales sont cruciales pour aligner les investissements en transport avec les orientations d'aménagement. En l'absence de cette cohérence, les risques sont multiples :

- Maintien de tissus urbains faiblement denses ;
- Hausse non encadrée des valeurs foncières et faible intégration de la mobilité active.

Ainsi, la problématique de l'effet des concepts de transport collectif sur le tissu urbain invite à dépasser une vision techniciste des infrastructures pour envisager un aménagement intégré. Elle pose une question centrale de savoir comment faire du transport collectif et de l'aménagement des catalyseurs de transformation durable et équitable du milieu de vie?

Ce questionnement justifie aussi une analyse approfondie du prolongement de la ligne bleue, non seulement en termes d'infrastructures de mobilité, mais aussi d'urbanisme, de développement économique et d'inclusion sociale, questionnement qui sera un peu plus développé dans le chapitre méthodologique de ce mémoire de recherche.

2.2 Cadre conceptuel de recherche

2.2.1 Études de la forme urbaine

Afin d'aborder la problématique de l'impact des politiques de transport et du concept TOD sur la transformation du tissu urbain, il nous faut un outil conceptuel pertinent. La morphologie urbaine va nous permettre d'explorer la problématique sur le plan des forces politiques, sociales, économiques et juridiques (outils urbanistiques) sur la transformation concrète d'un milieu bâti.

2.2.1.1 Définitions, dimensions, méthodes d'analyse

La morphologie urbaine se définit comme l'étude des formes bâties de la ville afin d'expliquer l'agencement et la composition des structures urbaines, des espaces libres, leurs caractères matériels et leurs significations symboliques, à la lumière des forces qui les ont créés, fait croître, se diversifier et se transformer (Conzen, 2013).

La morphologie urbaine désigne aussi l'étude de la forme physique de la ville, de son organisation spatiale et de l'évolution de ses structures bâties dans le temps. Elle constitue un outil conceptuel et méthodologique essentiels et une grille de lecture essentielle pour analyser les effets spatiaux des politiques urbaines et des grands projets d'aménagement, comme le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal.

Selon Rémy Allain (2004), la morphologie urbaine repose sur trois postulats fondamentaux :

- Les formes urbaines sont des objets culturels issus d'une activité humaine,
- Leur compréhension passe par l'analyse de leur production historique,
- Ces formes obéissent à des règles de structuration relevables par l'observation.

Ce champ de recherche ne se limite donc pas à une simple description géométrique des formes bâties, mais implique une lecture diachronique ou synchronique, structurale et contextuelle du tissu urbain. L'étude de la morphologie permet ainsi de mettre au jour les logiques de fabrication et de transformation de la ville (Moudon, 1997). Dans cette optique, les éléments constitutifs de la morphologie sont multiples (Conzen, 2013):

- Le plan (réseau viaire et maillage) ;
- Le parcellaire et la structure des îlots ;
- Le tissu ;
- Les volumes bâtis (gabarits, hauteurs) ;
- Les espaces publics (rues, places, parcs).

Tous articulés dans une grammaire urbaine propre à chaque époque, chaque culture et chaque projet. Comme le souligne Allain, le paysage urbain est à la fois une réalité physique et une perception sociale; il évolue selon des rapports entre inerties (site, héritages, règlements) et dynamiques (densification, renouvellement, projet). Selon ce cadre théorique et conceptuel, le prolongement de la ligne bleue, en tant que projet structurant, est susceptible de transformer ces équilibres morphologiques.

En adoptant un point de vue spécifiquement québécois, l'auteur François Racine et ses collaborateurs, dans leur ouvrage « Lire et comprendre les environnements bâtis du Québec » (2022), ont radicalement transformé notre compréhension de ces milieux construits. Ces derniers ont envisagé la morphologie urbaine comme une approche théorique, conceptuelle et méthodologique au service d'une démarche d'aménagement durable. Cet ouvrage sur l'impact de la connaissance morphologique dans la pratique d'un design urbain durable constitue une référence majeure comme levier pour comprendre le cadre bâti québécois et ses pratiques de design urbain. Racine et coll. (2022) voient la morphologie urbaine comme un outil analytique permettant d'éclairer les transformations du tissu urbain et d'orienter les pratiques d'aménagement. Ils insistent sur la nécessité d'une approche contextualisée, attentive aux héritages bâtis, mais aussi aux logiques de production contemporaines (Racine et coll., 2022). Selon ces derniers, comprendre

la morphologie, c'est analyser les relations entre différents sous-systèmes qui composent le tissu urbain :

- Le site (topographie, hydrographie, couvert végétal, histoire et usages du lieu) ;
- Le réseau viaire (type, hiérarchie et continuité des voies) ;
- Le parcellaire (formes, dimensions et orientations) ;
- Le cadre bâti (typologies, usages, volumétrie) ;
- Les espaces publics (forme, statut, appropriation, relation aux espaces existants).

Ces dimensions sont ensuite approfondies par l'étude du mode d'implantation du bâti (relation au site, à la voirie, à la parcelle et aux espaces libres) et de son architecture (volumétrie, façades, matériaux, usages) (Racine et coll 2022). Ils proposent ainsi un cadre conceptuel permettant d'analyser la manière dont des forces abstraites (sociales, politiques et économiques) s'inscrivent, au cours des processus de formation et de transformation urbaines, dans l'espace bâti par l'intermédiaire de mécanismes spatiaux et symboliques, donnant lieu à des configurations et des structures urbaines spécifiques (figure 9).

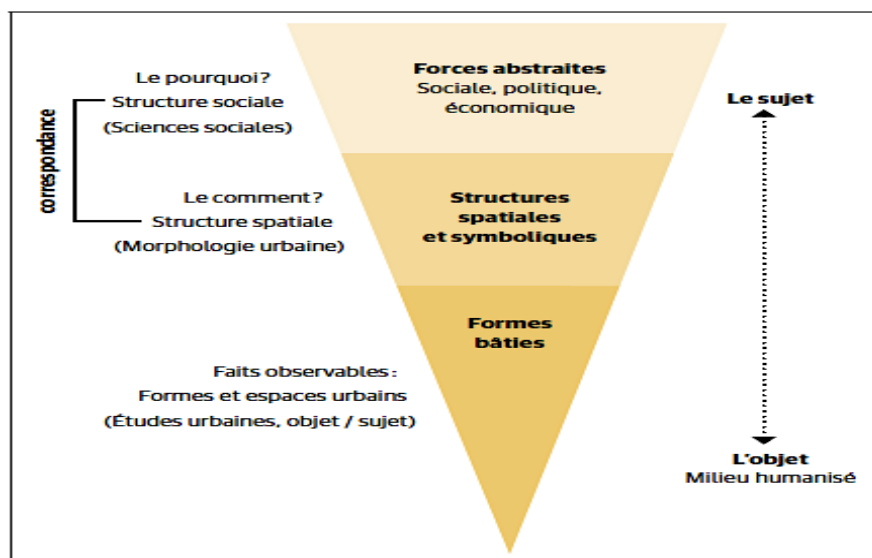


Figure 9 Schéma du processus de production du cadre bâti (Racine et coll., 2022)

La méthode proposée par Racine et ses collaborateurs articulent ainsi deux approches complémentaires :

- Analyse synchronique, qui examine l'organisation spatiale d'un secteur ou d'un projet à un moment donné (organisation du tissu, articulation des sous-systèmes, modes d'implantation) ;
- Analyse diachronique, qui compare l'évolution d'un secteur dans le temps (état avant/après un projet, permanence ou disparition d'éléments morphologiques).

Cette approche est enrichie par des outils empiriques, analyse d'archives, études historiques, visites de terrain, relevés photographiques et observation des modes d'appropriation de l'espace (public, semi-public, privé, semi-privé). L'objectif pour Racine et de ses collaborateurs est de comprendre non seulement la forme physique de la ville, mais aussi la manière dont cette forme est vécue et transformée par ses habitants. Le travail de Racine et coll (2022) souligne la nécessité d'intégrer l'analyse morphologique dans une perspective critique, elle ne vise pas seulement à décrire, mais à évaluer la qualité des environnements bâtis et à orienter de manière plus lucide et éclairée les choix de design urbain. Dans ses études de cas (Habitations Jeanne-Mance, Quartier international, place Simon-Valois, Triangle, District Griffin, Jenkins), ils montrent comment les grands projets d'aménagement peuvent créer soit de la continuité, soit de la discontinuité spatiale et sociale. En d'autres termes, dans le cadre de notre recherche de maîtrise, lorsqu'on évalue l'impact du prolongement de la ligne bleue sur les questions de mobilité, on doit également examiner son intégration avec l'environnement bâti actuel, ainsi que sa capacité à le modifier. Les nouvelles stations, en tant qu'objets urbains, reconfigurent les relations entre les différents systèmes morphologiques du cadre bâti, réseau viaire, parcellaire et espaces publics. Elles sont susceptibles de stimuler la densification et de requalifier des secteurs, mais elles peuvent aussi créer des ruptures si elles ne s'arriment pas au tissu environnant. Par conséquent, la morphologie urbaine est un outil conceptuel d'analyse essentiel, selon nous d'évaluer la capacité d'un projet à créer un environnement urbain unifié, durable et intégré à son contexte.

2.2.1.2 Le concept du Transit Oriented Development (TOD)

Le concept de TOD a été théorisé par Peter Calthorpe en 1993 comme une alternative stratégique à l'étalement urbain et à la dépendance automobile qui caractérisent l'urbanisation nord-américaine contemporaine. Dans *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*, Calthorpe propose un modèle d'aménagement fondé sur la structuration de l'espace urbain autour des réseaux de transport collectif, en vue de favoriser des quartiers plus denses, mixtes, accessibles et durables. Ce modèle repose sur un principe central, organiser la croissance urbaine à partir de noyaux de centralité articulés autour d'un nœud de transport collectif, à l'intérieur d'un rayon de marche raisonnable (généralement de 400 à 800 mètres). Le TOD devient ainsi un instrument d'intégration territoriale, visant à reconnecter les fonctions urbaines dans un cadre piétonnier et convivial (Calthorpe, 1993).

Selon Cervero et al., 2002, le TOD constitue un modèle d'aménagement du territoire centré sur l'intégration de pôles urbains compacts et multifonctionnels à proximité immédiate de stations de transport en commun. Cette approche est apparue en réponse à divers enjeux contemporains touchant particulièrement les villes Nord-Américaines, telles que la congestion automobile, l'étalement urbain, la pollution atmosphérique et la fragmentation socio-spatiale des métropoles. En mobilisant les leviers de la planification urbaine, le TOD vise à encourager l'usage du transport collectif et des modes actifs (marche, vélo), tout en promouvant des milieux de vie denses, inclusifs et durables (Cervero et al., 2002). La littérature utilise divers vocables pour désigner ce type de développement, tels que « village-étape », « transit-supportive development » ou « transit-friendly design ». L'acronyme TOD est généralement associé au concept de planification urbaine qui combine les fonctions résidentielles, commerciales et institutionnelles, tout en se concentrant sur un pôle de transport important, qu'il soit routier ou ferroviaire. Ce développement est idéalement situé dans un rayon de 400 mètres autour de la station, correspondant à environ cinq minutes de marche.

2.2.1.3 Définitions et composantes essentielles du TOD

Voici la définition courante du concept TOD:

Un développement axé sur le transport en commun (TOD) est une communauté à usage mixte située à une distance de marche moyenne de 2 000 pieds d'un arrêt de transport en commun et d'une zone commerciale centrale. Les TODS combinent des usages résidentiels, commerciaux, de bureaux, d'espaces ouverts et publics dans un environnement piétonnier, ce qui permet aux résidents et aux employés de se déplacer facilement en transport en commun, à vélo, à pied ou en voiture (Calthorpe, 1993).

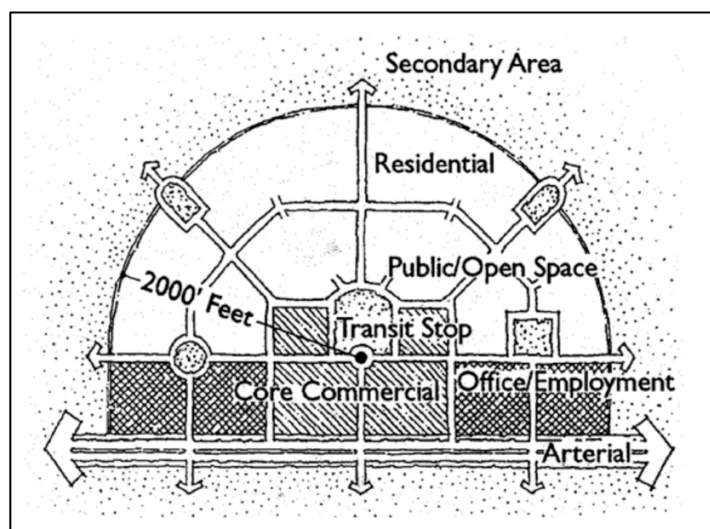


Figure 10 Concept TOD (Calthorpe 1993).

Selon Calthorpe (1993), les TODS offrent une alternative aux modèles de développement traditionnels en offrant des logements, des services et des possibilités d'emploi à une population diversifiée dans une configuration qui facilite l'accès aux piétons et aux transports en commun. Ils peuvent être développés dans toute une région métropolitaine sur des sites non aménagés dans des zones en cours d'urbanisation, des sites ayant un potentiel de réaménagement ou de réutilisation, et dans de nouvelles zones de croissance urbaine. Leurs utilisations et leur configuration doivent être en rapport avec les quartiers environnants existants. Ils doivent être situés sur ou à proximité de segments existants ou prévus d'une ligne de transport en commun principale ou d'un réseau de bus de desserte. Une accessibilité automobile adéquate est également importante ainsi Calthorpe ne définit pas le TOD comme un système exclusivement basé sur le transport collectif mais poursuit l'ancrage au réseau de transport automobile, typique de l'Amérique du nord. Ces lignes directrices de conception établissent des normes pour la sélection des sites et le développement pour garantir que les TOD réussissent à offrir une diversité d'usages, une variété de types de logements et un environnement physique propice aux déplacements à pied et en transport en commun. Le

développement d'un réseau de TOD dans toute la région servira également à renforcer la performance globale du système de transport régional, sa rentabilité et son attractivité.

La taille d'un TOD doit être déterminée au cas par cas. Le rayon moyen de 2 000 pieds est censé représenter une distance de marche adéquate (trois minutes) pour la majorité des personnes. Dans certains endroits, la distance de marche idéale est affectée par la topographie, le climat, les artères ou autoroutes intermédiaires et d'autres caractéristiques physiques pouvant agir comme barrières ou limites difficiles à franchir à pied ou en vélo. Par conséquent, leur taille sera plus ou moins grande en fonction des caractéristiques environnantes (Calthorpe, 1993).

Les définitions recensées par Cervero et ses collègues convergent vers trois traits ou principe fondamentaux :

- Une mixité fonctionnelle associant logement, emploi, commerces et services de proximité;
- Une accessibilité directe à une mixité des usages urbains de transport structurant (métro, tramway, Bus Rapide Transit BRT, etc.) ;
- Une urbanité orientée vers les usagers, avec des aménagements favorisant la marche, le vélo et les espaces publics de qualité.

D'autres éléments, plus contextuels, renforcent l'intention du TOD sans en constituer des prérequis systématiques en terme de forme urbaine :

- Forme compacte ;
- Densité résidentielle modérée à élevée ;
- Intégration paysagère ;
- Animation des espaces publics ;
- Présence d'institutions ou d'équipements collectifs.

La station de transport constitue à la fois un connecteur régional et un lieu de centralité locale, voire un catalyseur de renouvellement urbain. Nous pourrions ici parler de noeud et de repère tel que définis par Lynch (1960) pour qui « Les nœuds sont des lieux stratégiques de concentration et de convergence des déplacements, tels que les carrefours, les places ou les points d'accès aux réseaux de transport ».

2.2.1.4 Urban TOD

Les TOD urbains font partie d'une des catégories définies par Calthorpe. Ces derniers sont situés directement sur le réseau de transport en commun des lignes principales, aux arrêts de métro léger, de métro lourd ou de bus express. Ils doivent être développés avec une forte intensité commerciale, des pôles d'emploi et des densités résidentielles modérées à élever situés à la périphérie des aires de service et d'emploi (Calthorpe, 1993).

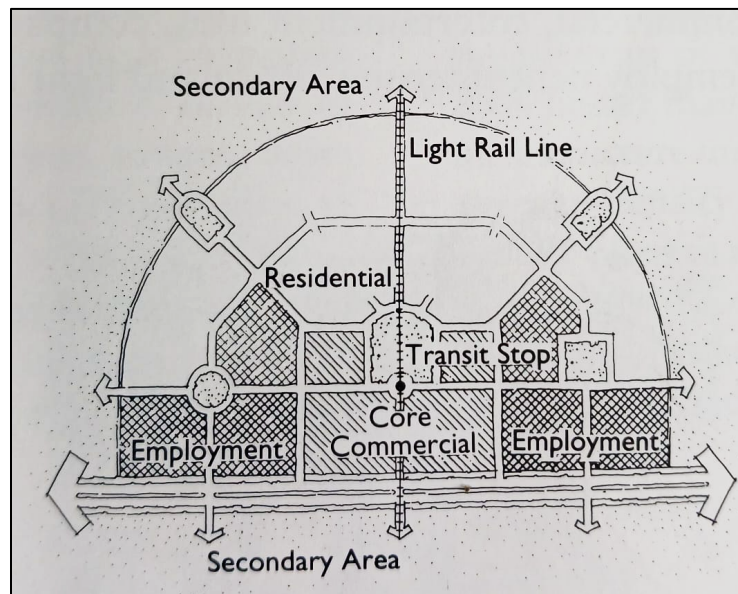


Figure 11 Urban TOD (Calthorpe, 1993).

Chaque TOD peut adopter un caractère et une combinaison d'utilisations différents en fonction de son emplacement dans la région, des demandes du marché et des utilisations du sol environnantes. En ce sens le TOD ne constitue pas un modèle fixe à reproduire mais un ensemble de règles et de principes à mettre en oeuvre dans une lieu spécifique et propice à son implantation. Les TOD urbains conviennent aux utilisations génératrices d'emplois et à forte intensité telles que les bureaux, les centres commerciaux au service de la communauté et les logements de densité modérée à élevée, car ils permettent un accès direct au système de transport en commun sans nécessiter de correspondance pour les passagers (Calthorpe, 1993).

De même, l'intensité du développement le long du réseau des lignes principales doit refléter l'investissement important nécessaire à la construction du système de transport en commun et doit générer le plus grand nombre de déplacements en transport en commun (dimension économique). Des directives d'aménagement spécifiques sont recommandées pour les sites facilement accessibles

par les lignes de transport en commun principales afin de permettre un développement résidentiel plus dense et d'encourager un pourcentage plus élevé d'usages créateurs d'emplois. Les TOD urbains sont situés plus spécifiquement dans des quartiers déjà aménagés, où il peut être judicieux d'appliquer les densités et la mixité d'usages recommandées par un plan d'urbanisme local en vue d'une intégration urbaine réussie. L'adaptation des principes du TOD selon le contexte d'établissement urbain est généralement espacée d'environ 800 à 1,6 km afin de respecter les directives d'espacement des stations, mais ils pourraient être rapprochés, pour s'adapter si la planification des transports en commun et la demande du marché le permettent (figure 11) (Calthorpe,1993).

2.2.1.5 Neighborhood TOD

Le "Neighborhood TOD" ou TOD de voisinage est situé sur une ligne de bus locale ou de desserte, à moins de 10 minutes de trajet en transport en commun d'un arrêt de ligne principale. Ils doivent mettre l'accent sur les usages résidentiels, de services, de commerces, de divertissement, civiques et récréatifs de densité modérée. Il sont en quelque sorte d'un niveau hiérarchique inférieure que le TOD urbain ou régional (figure 12).

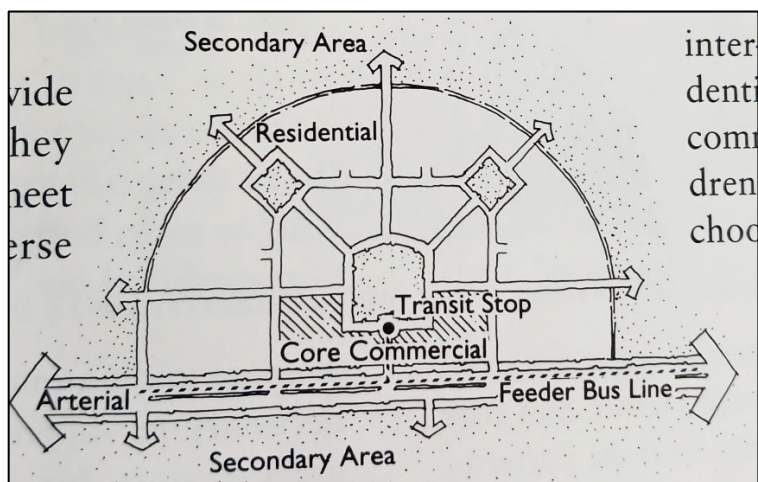


Figure 12 Neighborhood TOD. (Calthorpe,1993).

Le "Neighborhood TOD" doit être axé sur les usages résidentiels et commerciaux où la présence d'un pôle de service et d'emploi a moins d'importance de proximité, à des densités adaptées à leur contexte et avec un niveau de service de transport en commun moindre. Lorsque les arrêts de bus de desserte sont fréquents, les quartiers TOD peuvent être situés à proximité

les uns des autres et former un couloir de nœuds à usage mixte de densité modérée (Calthorpe,1993).

Le type Neighborhood TOD peut contribuer à créer des communautés abordables, car ils comprennent une variété de types de logements pour répondre aux besoins de notre population de plus en plus diverses dans un modèle d'utilisation du sol qui minimise le besoin de posséder plusieurs voitures. S'ils sont bien conçus, les TOD de quartier ou de voisinage peuvent répondre aux besoins locaux en matière d'équipements publics et de parcs, en respectant le caractère et la qualité des quartiers existants et en limitant la circulation intercommunautaire dans les zones résidentielles. Ces communautés favorisent la mobilité douce, permettant à tous, y compris aux enfants, aux aînés et aux adultes qui préfèrent marcher ou faire du vélo, de se déplacer facilement.

2.2.1.6 Enjeux conceptuels et critiques du concept TOD

Sur le plan conceptuel, le TOD s'inscrit dans la perspective d'une reconfiguration de la relation entre transport et aménagement du territoire. Son objectif est double :

- d'une part, encourager des formes urbaines compactes et connectées ;
- d'autre part, contribuer à des objectifs environnementaux (réduction des émissions de gaz à effet de serre) et sociaux (accès équitable aux services et aux opportunités du monde de l'emploi) (Dittmar & Ohland, 2004).

De nombreux travaux démontrent que la proximité d'un réseau structurant de transport collectif influence significativement les choix résidentiels et de mobilité, réduisant les distances parcourues en automobile et favorisant l'usage du transport en commun (Cervero & Murakami, 2010).

Cependant, le concept de TOD soulève également plusieurs enjeux critiques. Tout d'abord, son application, dans des contextes déjà urbanisés, se heurte à des contraintes foncières, à des coûts élevés et à des conflits d'usage (Belzer et Autler, 2002). La densification autour des stations peut entraîner des effets de gentrification et de déplacement socio-économique, où l'amélioration de l'accessibilité et la valorisation foncière qui profitent davantage aux ménages à revenus élevés, au détriment des populations vulnérables (Kramer, 2018). Cette critique souligne que le TOD, s'il n'est pas accompagné de politiques de logement abordable et de mesures de protections sociales,

risque d'accentuer les inégalités spatiales qu'il prétend réduire. D'un point de vue conceptuel, certains auteurs notent que le TOD est parfois appliqué de manière normative et uniforme comme un modèle figé, sans tenir compte des spécificités locales, ce qui conduit à des résultats mitigés, car, comme le dit (Vale, 2015) l'accent est mis principalement sur la proximité physique, avec pour simple objectif de capter la valeur du terrain attendant à l'arrêt, sans nécessairement offrir un environnement bâti favorable aux piétons ni une connectivité fonctionnelle entre les usages du sol et la station de transit. Les principes de densité et de mixité fonctionnelle peuvent être difficilement compatibles avec certaines formes urbaines existantes ou avec des préférences locales en matière d'habitat (par exemple, les quartiers pavillonnaires de type suburbain comme Anjou). De surcroît, l'idée voulant que l'amélioration de l'accessibilité entraîne nécessairement une baisse de la dépendance à l'automobile fait l'objet de controverses. En effet, dans divers contextes, les gains d'accessibilité peuvent même conduire à une augmentation de la mobilité globale et à des trajets plus longs pour atteindre les lieux d'emploi, en effet, comme le souligne (Chatman, 2013) certaines gares ferroviaires sont situées loin des pôles d'emplois et de commerces, et l'accessibilité à l'échelle régionale ainsi que la distance au centre-ville sont souvent plus fortement associées aux modes de déplacement que les caractéristiques du quartier.

Une autre critique concerne la dimension de gouvernance. La mise en œuvre d'un TOD exige la coordination entre de multiples acteurs (autorités de transport, municipalités, promoteurs immobiliers et communautés locales). Or, cette coordination est souvent difficile à réaliser, surtout lorsque les objectifs de rentabilité immobilière entrent en tension avec des considérations d'équité sociale ou de durabilité environnementale (Thomas & Bertolini, 2015). Dans le contexte des politiques québécoises en matière d'habitation, la loi dite 20-20-20 impose aux promoteurs immobiliers l'obligation de réserver 20 % des unités construites au logement social et abordable. Toutefois, la possibilité qui leur est offerte d'obtenir des dérogations à cette règle limite considérablement sa portée. Ce mécanisme, en réduisant l'obligation effective de production de logements sociaux, agit comme un frein à l'atteinte des objectifs de mixité sociale et fonctionnelle que la politique publique prétend favoriser.

Enfin, le TOD, en tant que modèle de guide et de règles de planification, repose sur une vision relativement optimiste de l'évolution des comportements individuels et collectifs. Il suppose que la simple proximité d'un réseau de transport collectif incitera les ménages à délaisser l'automobile

(relation simple de cause à effet), ce qui n'est pas toujours confirmé empiriquement, notamment dans des contextes où la voiture reste culturellement dominante ou économiquement compétitive (Vale, 2015) surtout dans un contexte nord-américain.

Ainsi, bien que le TOD offre un cadre conceptuel puissant pour articuler transport et urbanisme, ce n'est pas une solution universelle. Il faut l'adapter aux contextes locaux, le combiner à des politiques sociales fortes, et évaluer ses effets de manière critique. Ces enjeux conceptuels et critiques sont particulièrement pertinents dans le cas du prolongement de la ligne bleue du métro montréalais, puisque son aménagement, orienté vers le transport collectif, doit prendre en considération les différences socio-économiques entre les divers secteurs qu'il desservira. Cela permettra d'éviter que les bénéfices de l'investissement public ne soient captés par une poignée d'acteurs, ce qui pourrait être préjudiciable à la population locale et aux intérêts de la collectivité.

2.2.1.7 Influence du TOD sur la mobilité et les résidents

Les recherches démontrent de manière récurrente que ce type d'aménagement et de planification TOD favorise un recours accru aux modes de transport collectif et actif, tout en réduisant la dépendance à l'automobile. L'étude de Cervero et Arrington (2008) portant sur 17 projets résidentiels TOD répartis dans cinq régions métropolitaines américaines montre que ces ensembles génèrent en moyenne 44 % moins de déplacements motorisés par unité d'habitation que les prévisions issues du Trip Generation Manual (outil qui fournit des informations sur la façon d'estimer les déplacements ajoutés au réseau routier par une grande variété d'utilisations du sol) Basha, P. E. . (2021). Cette différence traduit non seulement la proximité des infrastructures de transport collectif, mais aussi l'intégration d'éléments urbains structurants, tels que la densité résidentielle, la mixité fonctionnelle, la qualité des cheminements piétons et cyclables, et la gestion rationnelle du stationnement. Un facteur déterminant identifié par la littérature est celui de l'autosélection résidentielle. Les quartiers TOD attirent préférentiellement des ménages qui privilégient déjà les transports collectifs ou qui souhaitent réduire leur usage de l'automobile (Cervero & Arrington, 2008). Dans l'étude menée par le National Research Council (Committee for the Study..., 2009) , il est observé que, parmi les résidents ayant déménagé tout en restant dans un rayon de 800 m d'une station, 52 % des anciens automobilistes ont adopté le transport collectif pour leurs trajets domicile-travail. De plus, les ménages qui habitent dans le périmètre TOD

possèdent, en moyenne, moitié moins de véhicules que ceux qui habitent hors périmètre. Ils sont aussi presque deux fois plus nombreux à ne pas en posséder. Au-delà de cette autosélection, les caractéristiques de l'environnement bâti jouent un rôle mesurable dans les pratiques de mobilité. Les variables traditionnellement regroupées sous le concept des 3D densité, diversité des usages du sol et la qualité du design urbain influencent la répartition modale des déplacements (Cervero & Kockelman, 1997 ; Ewing & Cervero, 2010). Le rapport TCRP 128 (Effects of TOD on Housing, Parking, and Travel) apporte aussi un éclairage empirique supplémentaire, montrant que l'intégration d'un TOD dans un tissu urbain existant peut également induire des changements progressifs de comportement auprès de populations initialement dépendantes de l'automobile (Arrington & Cervero, 2008). Ces changements peuvent se traduire par une diminution du nombre de véhicules par ménage, une réduction de la distance quotidienne parcourue en voiture, et une augmentation de la fréquentation des commerces et services de proximité à pied ou à vélo.

En résumé, selon la littérature recensée, le TOD influence la mobilité des résidents à travers un double mécanisme :

- d'une part, l'attraction de ménages déjà favorables à la mobilité durable ;
 - d'autre part, la mise à disposition d'un cadre urbain structurant, susceptible de favoriser une transition vers des modes de transport moins polluants et plus économes en espace.
- (Cervero, 2007 ; De Vos et al., 2014)

Dans un contexte métropolitain où la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre l'étalement urbain constituent des priorités, l'aménagement de quartiers suivant les principes du TOD apparaît comme un levier stratégique pour orienter les pratiques de déplacement vers des comportements plus durables.

2.3 Les concepts de planification et de gouvernance urbaine

La gouvernance et la planification sont deux éléments très importants, mais aussi deux prismes aux yeux desquels il est important d'analyser le projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal.

2.3.1 Le concept de planification

La planification représente un processus crucial de synthèse entre les savoirs techniques et l'action publique, assurant la transition entre la création de connaissances spécialisées et la prise de décision collégiale orientée vers l'avenir des territoires. Selon Friedmann (1987), elle opère dans « l'espace de relation » qui unit la connaissance et l'action organisée, se positionnant ainsi comme une activité de prospective et de transformation sociale. Cette conception dépasse largement la vision traditionnelle de la planification comme simple exercice de conception physique ou d'organisation spatiale. Elle s'inscrit plutôt dans une démarche dialectique, où la réflexion et l'action se nourrissent mutuellement, où les objectifs à atteindre émergent des interactions entre de multiples acteurs, plutôt que d'être imposés par une autorité centrale.

Dans les contextes métropolitains contemporains, la planification urbaine a connu une profonde mutation. Elle est passée d'un modèle « rationnel global » axé sur une approche technocratique hiérarchique à une planification collaborative, stratégique et adaptative. Cette évolution, analysée par des théoriciens comme Forester (1989) et Healey (1997), correspond au passage d'un gouvernement hiérarchique des villes à une gouvernance urbaine horizontale, marquée par la multiplication des parties prenantes et la complexification des enjeux. La planification n'est plus réservée aux architectes, ingénieurs ou experts gouvernementaux, mais devient une tâche collaborative qui implique une variété d'acteurs publics, privés et citoyens, chacun apportant ses connaissances, ses intérêts et ses perspectives sur le développement territorial.

Cette évolution se caractérise par un mouvement en deux temps. Premièrement, la planification gagne en importance procédurale, car les modalités de concertation, de négociation et de coordination deviennent aussi cruciales que le contenu des plans eux-mêmes. Deuxièmement, elle élargit considérablement son domaine d'intervention, allant au-delà de la simple production de documents pour inclure l'ensemble du processus de gouvernance, depuis l'établissement des objectifs jusqu'au suivi de leur réalisation et à l'évaluation de leurs résultats. Comme le souligne Taylor (1998), limiter la planification à la seule phase de production des plans conduit inmanquablement à élaborer des documents inapplicables, car déconnectés des réalités politiques, sociales et économiques de leur mise en œuvre. La planification effective doit donc considérer

simultanément le « quoi » et le « comment », la substance et les procédures, les fins et les moyens Taylor (1998).

Dans le cas spécifique du Grand Montréal et du prolongement de la ligne bleue du métro, cette conception renouvelée de la planification trouve une illustration concrète. Le projet ne se réduit pas à une opération d'ingénierie ou de transport ; il s'inscrit dans une stratégie métropolitaine plus large de développement territorial, articulée notamment autour du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) adopté en 2012, qui, vient d'être révisé en 2025. Ce plan, analysé en profondeur par Roy-Baillargeon (2015), fait du Transit-Oriented Development (TOD) sa pierre angulaire, promouvant explicitement une urbanisation compacte et mixte autour des stations de transport collectif pour lutter contre l'étalement urbain et favoriser la mobilité durable. La planification du prolongement de la ligne bleue doit donc être comprise comme un exercice intégré, visant simultanément à améliorer l'offre de transport, à structurer le développement urbain, à densifier les quartiers desservis et à générer des milieux de vie de qualité.

Cette intégration entre transport et aménagement n'est cependant pas nouvelle dans la région montréalaise. Comme le retrace Roy-Baillargeon, diverses tentatives de coordination ont jalonné les quatre dernières décennies, du projet de « Ligne Mirabel » dans les années 1970, qui prévoyait déjà une urbanisation concentrée autour des gares aux orientations gouvernementales successives appelant à « articuler le développement en fonction du transport en commun ». Toutefois, malgré ces intentions répétées, un fossé persiste souvent entre les énoncés de principe et les réalisations concrètes, entre la planification « sur le papier » et la planification « sur le terrain ». Ce décalage tient en grande partie à ce que les chercheurs nomment les « problèmes de gouvernance » :

- Fragmentation institutionnelle ;
- Chevauchement des compétences ;
- Concurrence entre acteurs ;
- Difficultés de coordination intersectorielle et intergouvernementale.

La planification du prolongement de la ligne bleue se heurte ainsi à des défis caractéristiques des métropoles contemporaines.

Comment traduire des principes généraux comme le TOD en règles opérationnelles et en interventions concrètes sur le territoire ?

Pour répondre à ce défi, la planification montréalaise a développé divers instruments et dispositifs :

- Plans d'urbanisme et de mobilité à différentes échelles ;
- Programmes particuliers d'urbanisme (PPU) ;
- Consultations publiques organisées par l'OCPM ;
- Partenariats public-privé pour le financement et la réalisation des infrastructures.

Ces outils visent à la fois à encadrer matériellement les transformations urbaines (zonage, densités, gabarits, affectations du sol) et à organiser les processus décisionnels (concertation, négociation, arbitrage). Ils traduisent une conception de la planification comme « espace public de débat politique » permettant l'expression des contradictions et la recherche de compromis (Gallez et Maksim, 2007).

Toutefois, comme le soulignent de nombreux observateurs, la planification demeure profondément influencée par les rapports de force politique et économique. Dans le contexte nord-américain, marqué par une forte emprise du secteur privé sur la production de l'espace urbain, les outils publics de planification agissent souvent de manière indirecte sur la forme finale des quartiers. Les promoteurs immobiliers, par leur maîtrise foncière et leur capacité d'investissement, deviennent des acteurs incontournables de la fabrication de la ville, modelant le design urbain selon leurs stratégies commerciales et financières.

Le prolongement de la ligne bleue apparaît ainsi comme un cas d'école pour analyser les tensions et les innovations de la planification métropolitaine contemporaine. Entre ambitions stratégiques et contraintes pratiques, entre volonté d'intégration et persistante sectorisation, entre logique technique et jeux politiques, la planification de ce projet révèle les transformations en cours dans les manières de penser et d'agir sur la ville. Elle montre comment, dans le Grand Montréal comme ailleurs, la planification est devenue moins un exercice de conception technique qu'un processus politique complexe, où se négocient au quotidien les orientations du développement urbain et les modalités du vivre-ensemble métropolitain. Il est important de noter que la planification et la

réalisation du cadre de vie autour des nouvelles stations dépendent principalement des acteurs du secteur privé. Cette dépendance confère aux entreprises une influence significative sur la forme urbaine et le design urbain. Comme le rappelle Raynaud (2014), dans le contexte nord-américain, l'espace public urbain reste hors appropriation et le contrôle de l'espace ne peut se faire que sur le sol privé, ce qui place les promoteurs au cœur du processus de fabrication de la ville. En conséquence, les outils de planification et les cadres réglementaires définis par les pouvoirs publics n'agissent que de façon indirecte sur le design urbain final des secteurs concernés par la construction de nouvelles stations de métro.

Raynaud montre en effet que, dans ce modèle, les promoteurs deviennent souvent les financiers exclusifs pour en contrôler à la fois la fin et les moyens, ce qui signifie que la forme bâtie, la qualité des interfaces publiques privées et l'aménagement des espaces ouverts découlent principalement de leurs stratégies foncières, économiques et architecturales. Dans ce contexte, le design urbain ne semble plus être un outil public servant à structurer le territoire, mais plutôt un accompagnement de la construction, soumis aux logiques du marché. Cela implique que, bien que les projets de stations constituent des leviers publics importants, les transformations réelles des milieux de vie environnants demeurent fortement influencées, voire conditionnées par les décisions et priorités du secteur privé, rendant nécessaire un encadrement public renforcé pour garantir la cohérence et la qualité du développement urbain (urbanisme de négociation).

Ainsi, la gouvernance du prolongement de la ligne bleue repose sur un ensemble d'acteurs aux rôles différenciés, mais interdépendants. Cette organisation complexe témoigne d'une volonté de coordination entre les échelles de décision provinciale, métropolitaine et locale tout en intégrant les principes de durabilité, de concertation et d'équité territoriale au cœur de la planification urbaine montréalaise.

2.3.2 Le concept de la gouvernance

L'étude de la gouvernance métropolitaine est un cadre d'analyse crucial pour comprendre les mécanismes complexes qui sous-tendent la prise de décision et l'action collective dans les régions urbaines importantes d'aujourd'hui. La gouvernance se caractérise par son caractère horizontal, flexible et relationnel, mettant l'accent sur les interactions entre une pluralité d'acteurs publics,

privés et communautaires (Rhodes, 1996 ; Savitch & Vogel, 2000). Dans le contexte montréalais, cette approche permet de dépasser une lecture strictement institutionnelle pour saisir les logiques profondes de coordination, les rapports de pouvoir et les mécanismes d'ajustement qui façonnent les politiques urbaines, en particulier dans le domaine des grands projets structurants, comme le prolongement de la ligne bleue du métro.

Le projet de prolongement illustre cette gouvernance polycentrique et multiniveau qui caractérise l'action publique métropolitaine. Ce projet complexe implique une multitude d'acteurs opérant à différentes échelles territoriales et sectorielles. Le gouvernement du Québec, par l'intermédiaire du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), définit les orientations stratégiques et assure le financement principal. (ARTM) est responsable de la planification intégrée des transports pour l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal. La CMM supervise le développement du territoire à l'aide du PMAD. La Ville de Montréal et ses arrondissements concernés (Saint-Michel, Saint-Léonard, le Pôle Anjou) mettent en œuvre les directives métropolitaines sous forme de règles d'urbanisme locales. La Société de transport de Montréal (STM) est le maître d'œuvre du projet. Il ne faut pas oublier les instances consultatives, telles que l'OCPM, ainsi que les acteurs privés, promoteurs, investisseurs), et civils (citoyens, groupes communautaires, associations), dont les intérêts et les mobilisations influencent significativement la trajectoire du projet.

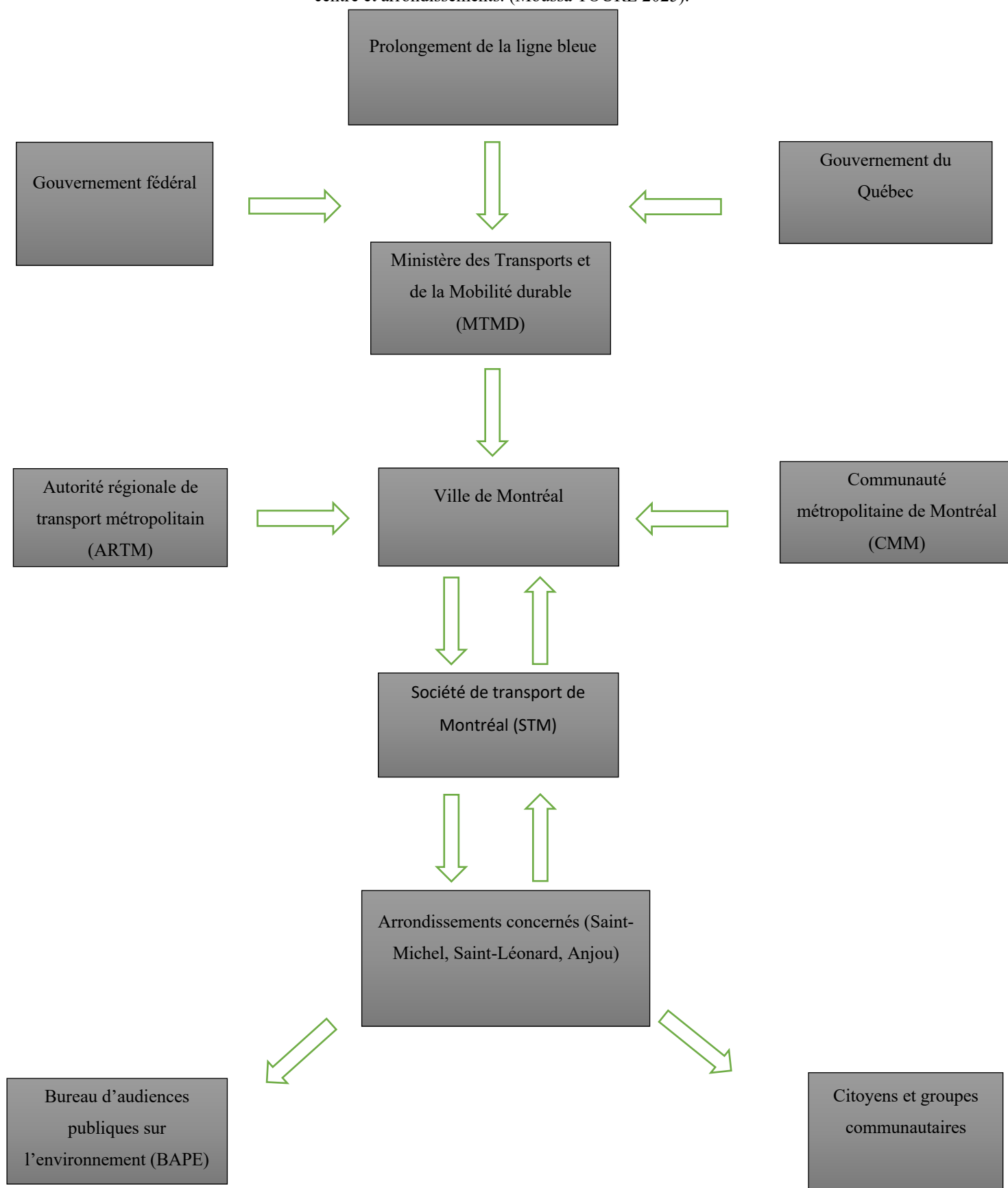
Il semble que la gouvernance métropolitaine ait connu une évolution récente, comme le montre l'adoption du (PMAD) révisé en 2025. Comme l'analyse Roy-Baillargeon en 2015, ce plan constitue moins un instrument d'aménagement traditionnel qu'un « outil de gouvernance » visant à structurer la coopération entre acteurs et à construire un consensus régional autour d'objectifs partagés. Le PMAD, et plus particulièrement sa stratégie (TOD), constitue un référentiel commun permettant aux diverses instances de coordonner leurs actions et de rallier les milieux concernés par un projet territorial (Roy-Baillargeon, 2015). Dans le cas du prolongement de la ligne bleue, cette approche se traduit par la nécessité de relier la mobilité avec les objectifs de densification, de mixité fonctionnelle et de création de milieux de vie de qualité autour des futures stations, conformément aux principes du TOD promus par la CMM.

Comme le montre le tableau 2 des différents acteurs impliqués dans ce projet de prolongement de la ligne bleue, cette gouvernance multiacteurs et multiéchelles restent marqués par des asymétries

de pouvoir et des tensions structurelles. D'une part, le gouvernement provincial conserve un rôle prépondérant par son contrôle sur les finances et les orientations stratégiques majeures. D'autre part, les acteurs privés, en particulier les promoteurs immobiliers, exercent une influence croissante sur la fabrique urbaine, modelant le développement autour des stations selon leurs intérêts fonciers et économiques. Comme le souligne Raynaud (2014), dans le contexte nord-américain où l'espace public reste largement hors appropriation publique, le contrôle de la forme urbaine s'exerce principalement sur le sol privé, plaçant les promoteurs au cœur du processus de fabrication de la ville. Cette réalité confère aux entreprises une influence significative sur le design urbain final des secteurs concernés, limitant la capacité des pouvoirs publics à imposer une vision cohérente et intégrée du développement.

En définitive, l'analyse de la gouvernance de ce projet révèle que la capacité à mener à bien des infrastructures structurantes dans des villes comme Montréal et d'autres métropoles dépend moins de la qualité technique des solutions proposées que de l'efficacité des mécanismes de coordination, de la construction de consensus politiques, de l'intégration des différentes échelles d'action et de la gestion des conflits d'intérêts. Elle souligne l'importance, pour la recherche en études urbaines, d'analyser non seulement les contenus des politiques, mais aussi les processus par lesquels elles sont élaborées, négociées et mises en œuvre. Cela est particulièrement vrai dans un contexte marqué par la fragmentation institutionnelle et la multiplication des parties prenantes. En ce sens, la gouvernance apparaît comme un cadre d'analyse indispensable pour comprendre les défis et les innovations de la fabrique métropolitaine contemporaine.

Tableau 2 Schéma de l'organigramme des acteurs du projets à trois niveaux: Fédéral/provincial; Métropolitain; Ville centre et arrondissements. (Moussa TOURE 2025).



2.4 Concept de mobilité urbaine

La mobilité urbaine constitue un élément essentiel de l'organisation spatiale et sociale des villes contemporaines. Elle se définit comme l'ensemble des déplacements de personnes et de biens à l'intérieur d'un espace urbain, en intégrant les modes motorisés (automobile, autobus, métro, taxi) et non motorisés (marche, vélo) (Offner, 1993 ; Banister, 2008). Voici des définitions courantes :

La mobilité représente la capacité et le potentiel des personnes et des biens à se déplacer ou à être transportés. Elle constitue le fondement des échanges sociaux, économiques et culturels des individus, des entreprises et des sociétés. (Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 2018)

Pour être durable, la mobilité doit être efficace, sécuritaire, pérenne, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes. La mobilité durable limite la consommation d'espace et de ressources, donne et facilite l'accès, favorise le dynamisme économique, est socialement responsable et respecte l'intégrité de l'environnement. (Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 2018)

Plus qu'une simple question technique, la mobilité influence la structure urbaine, la qualité de vie, l'équité sociale et la durabilité environnementale. Les discussions actuelles sur la mobilité soulèvent plusieurs enjeux, notamment celui de garantir un accès équitable aux emplois, aux services et aux infrastructures urbaines (Levine, Grengs et Merlin, 2017). Il faut aussi réduire la dépendance automobile et les émissions de gaz à effet de serre, ce qui passe par la promotion des modes actifs et collectifs (Newman et Kenworthy, 1999). Enfin, il est crucial de tenir compte des aspects de justice sociale et d'équité spatiale, en particulier pour répondre aux besoins des communautés vulnérables qui ne sont pas bien servies par le transport collectif (Pereira, Schwanen et Banister, 2016). La mobilité est également un levier stratégique pour favoriser l'intégration urbaine à la fois sur le plan social et spatial. À ce titre, le développement axé sur le transport en commun (Transit-Oriented Development, TOD) combine densification, diversité fonctionnelle et desserte de qualité par les transports publics (Cervero et Murakami, 2010).

Dans le contexte de Montréal, et plus particulièrement des quartiers aux abords des futures stations de Madeleine-Parent et d'Anjou, la mobilité urbaine reflète des réalités contrastées. Saint-Michel est un quartier dense, caractérisé par une population à faible revenu et une proportion importante d'immigrants (Ville de Montréal, 2016). Ces caractéristiques entraînent une forte dépendance au transport collectif, principalement au réseau d'autobus et à la station Saint-Michel de la ligne bleue

du métro, qui constitue une porte d'entrée majeure pour une grande partie de sa population vers le centre-ville. Malheureusement, certains quartiers ne bénéficient pas d'un service adéquat, et les trajets pour rejoindre les principaux centres d'emploi de la région restent assez longs. Cette situation accentue les enjeux d'équité spatiale et sociale, car une partie importante de la population ne possède pas d'automobiles et dépend presque exclusivement des transports collectifs pour accéder aux opportunités économiques et sociales.

Le Pôle Anjou, à l'inverse, présente un profil socio-économique plus stable et un tissu urbain de type suburbain, à faible densité et historiquement orienté vers l'automobile (Mercure Jolette, Hatton Proulx et Van Neste, 2024). C'est pourquoi il est intéressant de pointer ces deux cas d'étude dans notre recherche sur la problématique du lien entre politique des transports et mise en place de dispositifs spatiaux de type TOD. Le quartier est structuré autour de pôles commerciaux majeurs, tels que les Galeries d'Anjou et les Halles d'Anjou, et d'importantes zones industrielles. Le réseau de transport collectif y est limité à des lignes d'autobus, dont la fréquence et la rapidité sont inférieures à celles offertes par un réseau structurant comme le métro compte tenu notamment de la faible densité résidentielle de cet environnement de type suburbain (Ville de Montréal, 2021 c). En conséquence, la majorité des déplacements y sont effectués en automobile, ce qui crée un déséquilibre ou une discontinuité plus prononcée dans l'accessibilité par rapport aux quartiers centraux mieux desservis.

Le prolongement de la ligne bleue du métro, qui doit relier l'actuel terminus de Saint-Michel à Anjou, représente un projet structurant de premier plan pour transformer ces deux dynamiques de mobilité diversifiées (ARTM, 2022). Pour Saint-Michel, il permettra de désengorger le secteur et de renforcer l'intégration de populations vulnérables fortement dépendantes du transport collectif. Pour Anjou, il s'agit d'une opportunité unique de réduire la dépendance automobile et d'améliorer la connectivité avec les pôles d'emploi du centre et de l'est de Montréal (changer les habitudes de déplacement). On considère aussi que ce prolongement peut servir de catalyseur au développement axé sur les transports en commun, ce qui pourrait entraîner une augmentation de la population locale et une diversification des fonctions dans les zones situées près des nouvelles gares. Ces transformations devraient contribuer à une mobilité plus durable et plus équitable, tout en soutenant la compétitivité urbaine de l'est de Montréal.

Ainsi, la mobilité urbaine, en particulier dans le cadre du prolongement de la ligne bleue, ne se limite pas à un enjeu de transport ; elle représente un instrument de réorganisation territoriale et de réduction des inégalités socio-spatiales. L'intégration des dimensions sociales, environnementales et économiques dans la planification des déplacements apparaît alors essentielle pour que cette infrastructure atteigne pleinement ses objectifs de durabilité et d'inclusion.

2.5 Expériences de TOD à Montréal

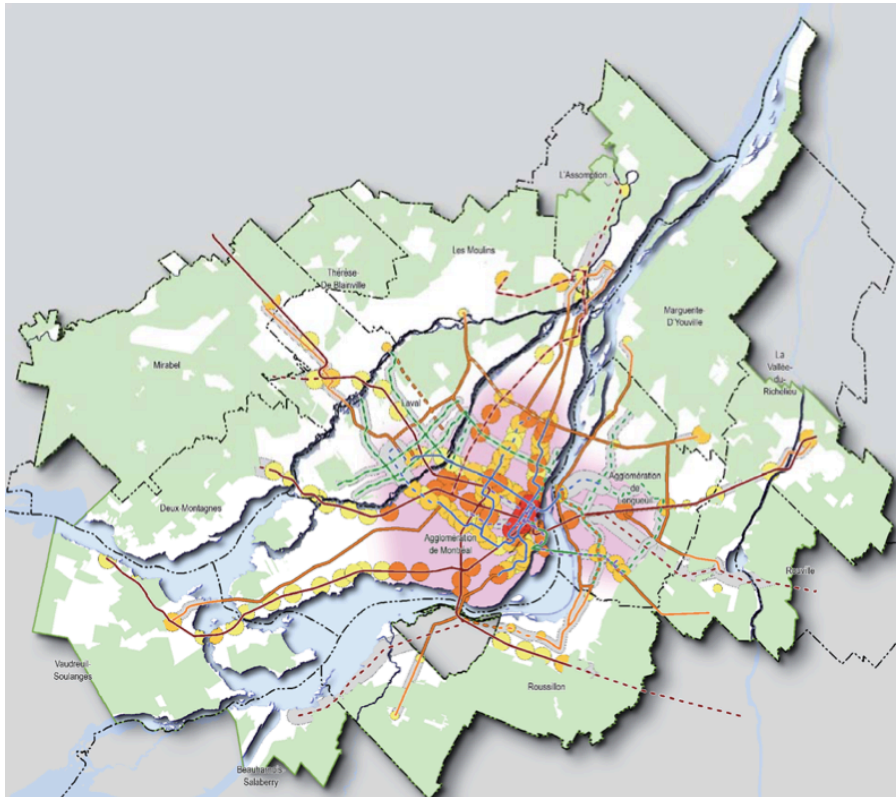


Figure 13 Les aires de TOD (Agence métropolitaine de transport, 2011).

L'intégration du concept TOD dans la planification métropolitaine de Montréal constitue l'un des tournants majeurs de la production urbaine contemporaine au Québec. Cervero, Ferrell et Murphy (2002) décrivent le TOD comme une forme d'intégration entre le transport et l'urbanisme, destinée à réduire la dépendance automobile tout en favorisant des milieux de vie denses, marchables et bien connectés. Dans le contexte nord-américain, cette approche s'oppose aux logiques traditionnelles du *car-oriented development*, fondées sur l'étalement urbain et la fragmentation des usages (Cervero et al., 2002 ; Dittmar & Ohland, 2004).

Au Québec, le TOD est institutionnalisé au début des années 2010 à travers le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) adopté par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) en 2012. Ce plan identifie 155 aires TOD à planifier dans le territoire métropolitain et confie à l'Agence métropolitaine de transport (AMT) le mandat de produire un cadre méthodologique pour leur conception. Le document de référence, intitulé Guide d'aménagement des aires TOD : vers des quartiers accessibles et durables (AMT, 2011), fournit une grille de lecture cohérente pour la densification des abords de stations de métro, gares et terminus d'autobus.

Le guide précise que le TOD doit viser la création de milieux de vie complets où les déplacements actifs et collectifs deviennent la norme (AMT, 2011, p. 8). Il établit des seuils minimaux de densité résidentielle (entre 60 et 80 logements par hectare dans le périmètre central), recommande une graduation des hauteurs bâties en fonction de la distance à la station, et encourage la mixité fonctionnelle par la présence de commerces et services de proximité au rez-de-chaussée (typologies mixtes).

D'un point de vue morphologique, le guide insiste sur la conception d'un maillage viaire perméable et connecté, sur la création d'espaces publics de qualité et sur la continuité piétonne entre les différents pôles d'attraction. Ces orientations traduisent la volonté de passer d'une planification sectorielle et de zonage fonctionnel à une approche intégrée de la forme urbaine. Comme le souligne Maulat (2020), le guide de l'AMT a eu pour effet de diffuser un langage commun parmi les professionnels de l'urbanisme et de l'architecture, facilitant la transposition du TOD dans les pratiques locales.

En 2013, la CMM a lancé un programme d'expérimentation intitulé Projets novateurs de TOD, visant à traduire concrètement les principes du guide à travers une série de projets pilotes. Ces expériences, analysées par Maulat (2020), constituent un observatoire privilégié de la mise en œuvre du TOD dans le contexte montréalais.

Les 17 sites retenus regroupent des situations morphologiques diverses : gares périphériques (Candiac, Deux-Montagnes, Sainte-Thérèse), zones de reconversion (Mont-Saint-Hilaire, Saint-

Bruno), et tissus urbains consolidés (Longueuil, Laval). L'objectif était de tester la capacité du modèle TOD à s'adapter à des contextes socio-économiques et territoriaux variés (figure 13).

Maulat (2020) décrit ces initiatives comme de véritables laboratoires d'innovation territoriale, où les acteurs locaux municipalités, firmes d'urbanisme et de design urbain, sociétés de transport et promoteurs immobiliers ont expérimenté de nouvelles formes de gouvernance et de concertation. Par exemple, à Deux-Montagnes, la planification a permis de requalifier un secteur résidentiel existant par une densification douce articulée à un réseau d'espaces publics. À Mont-Saint-Hilaire, la reconversion d'une friche industrielle a ouvert la voie à la création d'un nouveau quartier mixte intégré au réseau ferroviaire de banlieue.

Ces projets illustrent les effets morphologiques du TOD sur le cadre bâti sur la réduction des stationnements de surface, de la diversification des typologies d'habitat, de la densification verticale autour des gares et de la hiérarchisation du maillage viaire. L'AMT (2011) identifie ces caractéristiques comme des indicateurs de réussite de la formation d'un tissu urbain continu, compact et hiérarchisé autour de la station, favorisant la proximité et l'usage des modes actifs.

Toutefois, la mise en œuvre du TOD s'accompagne de plusieurs limites structurelles. La dépendance au marché immobilier a souvent restreint la portée sociale de ces projets, limitant l'inclusion de logements abordables (Maulat, 2020). Par ailleurs, la complexité de la gouvernance interinstitutionnelle, la lenteur des processus réglementaires et les contraintes foncières propres à chaque site ont freiné la concrétisation des ambitions initiales, comme le dit (Filion & Kramer, 2012) comme exemple à Toronto, la stratégie des *Avenues* (ou *Main Streets*), prévue pour densifier et transformer les artères commerciales, n'a pas décollé près de vingt ans après son adoption, illustrant les difficultés de concrétisation des plans d'intensification malgré un cadre métropolitain ambitieux. Ces défis traduisent la difficulté de faire coïncider vision métropolitaine et action locale dans un cadre institutionnel fragmenté.

Les effets du TOD sur la trame urbaine montréalaise sont multiples et se manifestent tant à l'échelle métropolitaine qu'à l'échelle du quartier. Sur le plan morphologique, le TOD favorise une recomposition du cadre bâti caractérisée par trois transformations principales :

- La densification et l'intensification fonctionnelle autour des stations ;
- La diversification des typologies architecturales et l'introduction d'usages mixtes ;
- La requalification des espaces publics et la réduction des emprises automobiles.

Selon Cervero et al. (2002), un TOD performant se reconnaît par une organisation spatiale favorisant la connectivité piétonne, la diversité des usages et la proximité fonctionnelle . Ces principes trouvent un écho dans les expériences montréalaises, notamment dans le développement de Candiac, où le réseau a été repensé pour relier les nouvelles unités résidentielles à la gare et aux commerces de proximité (Maulat, 2020).

Sur le plan fonctionnel, les retombées du TOD se traduisent également par une réduction de la dépendance automobile et une augmentation de l'usage des transports collectifs. Les données synthétisées par Cervero et al. (2002) montrent que les ménages résidant dans les zones TOD effectuent 20 à 30 % plus de déplacements en transport collectif que la moyenne métropolitaine, confirmant le lien direct entre qualité et durabilité de la forme urbaine et comportement de mobilité.

Enfin, les effets socio-urbains du TOD demeurent ambivalents. Si ces projets favorisent une meilleure accessibilité aux services et une diversification du logement, ils tendent aussi, dans certains cas, à engendrer des dynamiques de gentrification. Van Neste et Mercure Jolette (2020) notent à ce titre que la densification verte, présentée comme durable, peut aussi contribuer à la ségrégation sociale lorsqu'elle n'est pas accompagnée de mécanismes de régulation foncière. Cette observation s'applique notamment à des projets comme Griffintown, où la requalification rapide s'est traduite par une hausse des valeurs foncières et l'exclusion progressive des ménages à faibles revenus.

Dans l'ensemble, l'expérience montréalaise du TOD témoigne d'une réelle innovation en matière de gouvernance urbaine et de planification intégrée. L'articulation entre les outils stratégiques du PMAD, le cadre méthodologique du guide de l'AMT et les expérimentations des projets novateurs de la CMM illustre une approche de planification cohérente et progressive. Comme le souligne Maulat (2020), «la force du TOD à Montréal réside dans la capacité des institutions métropolitaines à en faire un langage partagé, adaptable aux échelles locales ».

Toutefois, plusieurs limites persistent. Le modèle reste souvent dépendant des logiques de marché et peine à assurer une véritable mixité sociale. Les dispositifs de financement du logement abordable ou les quotas d'inclusion résidentielle demeurent encore peu intégrés dans la planification des aires TOD (CMM, 2012 ; AMT, 2011). De plus, l'adaptation du principe aux contextes périphériques, où les infrastructures routières et les grands ensembles commerciaux de types suburbains dominant la morphologie, pose encore des défis majeurs, comme l'illustrent les projets des futures stations Madeleine-Parent et Anjou du prolongement de la ligne bleue.

Dans ces milieux, la mise en œuvre du TOD suppose non seulement une densification, mais une refondation complète du tissu urbain, nécessitant de repenser les liens entre mobilité, mixité et forme bâtie au sein de quartier existant formant dans une certaine mesure un tissu homogène.

En définitive, les expériences de TOD dans la grande région de Montréal montrent que la planification orientée vers le transport peut être un puissant moteur de transformation morphologique, à condition qu'elle s'accompagne d'une vision sociale et environnementale cohérente. Le TOD n'est pas seulement un outil de densification, il représente un instrument de recomposition territoriale, capable de rapprocher les politiques de mobilité, d'habitat et d'environnement dans une logique d'équité urbaine et de durabilité.

2.5.1 Exemple de projet TOD dans la ville de Montréal

Après avoir étudié le concept au niveau de la littérature américaine et internationale, il nous semble important de voir son influence sur les pratiques d'aménagement et de design urbain à Montréal. Cette partie concerne la présentation d'un grand projet complété à Montréal, où la notion de TOD a été mobilisée afin de permettre des seuils de densité plus grands et encourager des aménagements urbains favorisant la marche vers les nœuds de transport limitrophes aux projets. Ces projets de TOD ont été entièrement réalisés à Montréal, dans d'anciens faubourgs industriels (tissu de la fin du 19^{ème} et début 20^{ème} siècle) ou partiellement développés situés près des stations de métro. Un exemple d'aménagement urbain dans ces secteurs est particulièrement révélateur des orientations stratégiques en matière de planification urbaine de la ville de Montréal depuis le début des années 2000. Il s'agit du projet District Griffintown (2007-en court).

2.5.1.1 Le District Griffin

Le secteur Griffintown est un quartier ancien situé sur la rive nord du canal de Lachine, entre l'autoroute Bonaventure et la rue George-Vanier, au sud de la rue Notre-Dame. Griffintown est enraciné dans l'histoire du canal de Lachine. Historiquement animé et densément peuplé pendant l'ère industrielle, il a été profondément transformé par des projets de rénovation urbaine dans les décennies 1960 et 1970. Ces dernières années, il connaît une effervescence immobilière sans précédent, l'une des plus importantes à Montréal. Le territoire de Griffintown fait alors l'objet de plusieurs projets PPU et de consultation menés par l'OCPM visant à orienter et encadrer ce redéveloppement autour d'une vision cohérente. Ces consultations ont eu lieu en 2008, 2012, 2013, 2020 et une dernière consultation a permis de faire le bilan en 2023. On peut dire que c'est un secteur qui a énormément bénéficié des pratiques de codesign avec l'intégration de la population tout au long du processus. Dans la logique du TOD, Griffintown représente un modèle de reconquête d'un territoire central par la densification résidentielle (jusqu'à des seuils permis de plus de 100 logements par hectares bruts), la réintroduction des fonctions mixtes et la valorisation des mobilités actives. Sa proximité immédiate avec la station Bonaventure, le terminus multimodal Lucien-L'Allier et le futur Réseau express métropolitain (REM) lui confère un statut stratégique dans le maillage métropolitain propice à l'implantation d'un ensemble bâti et spatial de type TOD. L'objectif de ce projet était de restructurer un quartier historiquement cloisonné en le reliant aux réseaux de transport, tout en repensant l'urbanisme selon les principes d'une morphologie urbaine, compacte avec une densité prévue de 100 à 150 logements à l'hectare (Racine et coll. 2022).

2.5.1.2 Le concept d'aménagement

Selon Racine et coll. 2022, en 2007, le promoteur Devimco, propriétaire des terrains de la portion est du quartier Griffintown, présente un premier projet conçu par Lemay et Associés et Cardinal Hardy Architectes et urbanistes. Le projet d'origine est caractérisé par une complète démolition du cadre bâti du secteur afin d'implanter une série de tours d'habitation et de bureaux posée sur des socles commerciaux passant au-dessus de certaines rues (figure 14). Contrairement aux projets modernistes de rupture des décennies précédentes, Griffintown tend à adopter une approche de continuité au niveau du réseau viaire. Le concept proposé vise à reconstituer un réseau de rues qui s'inspire de la trame orthogonale d'origine, à créer des espaces publics de proximité et à implanter une architecture généralement constituée de tours d'habitation sur socle. De plus, il est favorisé

selon les seuils de densité issus de la planification métropolitaine de type TOD adoptée par la CMM et repris dans le cadre de la planification PPU de la Ville de Montréal.

Le concept d'aménagement repose sur trois axes structurants :

- La densification résidentielle : en construisant des immeubles de 6 à 12 étages qui comprennent des commerces et des services au rez-de-chaussée. Cela permettrait de rendre le quartier plus animé et plus pratique.
- La mixité fonctionnelle : en combinant des appartements, des bureaux et des espaces commerciaux, on favorise un mode de vie travail-habitation intégrant la question des services et emplois aux abords des stations;
- La rénovation des espaces publics : en particulier autour du square Gallery et du parc du Faubourg-Sainte-Anne afin de tenir compte du principe de la qualité des espaces publics visant à encourager le transport actif.

Cette logique répond aux principes du TOD en rétablissant la relation entre la densité, l'accessibilité et la qualité de la trame urbaine. Elle traduit aussi l'ambition d'un design urbain postmoderne où la morphologie du cadre bâti n'est plus dictée par le tabula rasa, mais par la recomposition d'une trame cohérente reliée avec la ville existante, malgré la rupture engendrée par la généralisation du type d'habitation de la tour, davantage associée à la notion de ville verticale propre au modèle de l'urbanisme fonctionnaliste et moderniste.



Figure 14 Premier plan d'ensemble proposé et conçu par la firme Lemay et associés.



Figure 15 État du secteur avant l'installation du projet District Griffin (Baudet, 2019, p. 26-27).



Figure 16 État après l'installation du projet District Griffin Secteur Griffintown (Baudet, 2019, p. 26-27).

2.5.1.3 Analyse morphologique détaillée du tissu urbain limotrophe

Racine et coll. (2022) analysent le District Griffin à travers les composantes du tissu planifié, site, réseau viaire, parcellaire, cadre bâti et espaces libres. Le site, marqué par une topographie plane et une trame orthogonale héritée du XIX^e siècle, offre une base solide à la reconstitution d'un quartier à échelle humaine. Le réseau viaire a été restructuré pour reconnecter le secteur au centre-ville et au canal, notamment par la requalification des rues Peel et Wellington, qui deviennent des corridors de mobilité active.

Le parcellaire initial est réorganisé en fonction de la logique du grand îlot, ce qui accroît la polyvalence d'utilisation et facilite la gestion de la densité. Cette hybridation entre la trame fine du faubourg et la parcelle élargie du développement contemporain illustre la recherche d'un équilibre entre héritage morphologique et contraintes immobilières modernes.

Le cadre bâti est dominé par des typologies de bâtiments multifonctionnels, combinant résidences en copropriété, bureaux et commerces implantés en front de rue, selon un principe d'alignement

qui redonne une définition claire à l'espace public. Les bâtiments varient de 6 à 12 étages, ce qui favorise une densité moyenne tout en préservant la perméabilité visuelle et la lisibilité urbaine. Les façades, composées de matériaux variés (brique, acier, verre), participent à une identité architecturale cohérente avec le paysage industriel du canal.

2.5.1.4 Analyse de la mise en œuvre du concept TOD

À la lumière du cadre conceptuel de ce mémoire, Griffintown incarne la traduction concrète des principes de la morphologie urbaine et du Transit-Oriented Development dans la pratique du design urbain montréalais. D'un point de vue morphologique, le projet illustre la capacité du design urbain à recomposer un tissu fragmenté en intégrant les sous-systèmes du bâti (viaire, parcellaire, espaces libres) dans une logique de cohérence spatiale. Le réseau viaire redéfini agit comme matrice d'organisation, la logique de l'îlot versus celui du parcellaire traditionnel adaptatif favorise la mixité, et l'implantation d'un bâti compact sur rue réintroduit la lisibilité du front urbain autant de principes mis en avant dans la démarche typologico-processuelle exposée dans le cadre méthodologique du mémoire.

Du point de vue du TOD, Griffintown démontre comment la densité, la mixité et l'accessibilité peuvent être articulées pour soutenir un mode de vie moins dépendant de l'automobile. L'intégration du quartier aux réseaux de transport collectif et actif en fait un pôle de centralité métropolitaine. Toutefois, comme le notent les documents des consultations publiques de l'OCPM (2013, 2023), la requalification s'est accompagnée d'un phénomène marqué de gentrification, entraînant une hausse des prix et une faible intégration du logement social, ce qui limite la portée inclusive du projet. À noter qu'il existe très peu de variété typologique de logements pouvant accueillir différents types de ménages (familles, gens seuls, etc.) et d'une diversité générationnelle. Cette tension entre attractivité et équité sociale constitue un enjeu central de la planification orientée vers le transport à Montréal, et une mise en garde pour les futurs projets TOD de l'est de la ville, notamment autour des stations Madeleine-Parent et Anjou. Ainsi, le District Griffin se présente comme un laboratoire de la ville durable à Montréal, un espace de convergence entre le design urbain, la planification métropolitaine et la gouvernance du développement immobilier. Il illustre la manière dont la morphologie urbaine peut être mobilisée comme outil de

projet, mais aussi comment les politiques de requalification urbaine peuvent reproduire des dynamiques d'exclusion si la dimension sociale du TOD n'est pas pleinement intégrée.

2.5.1.5 Concept de gentrification urbaine

Si le cas de Griffintown constitue un exemple emblématique de requalification urbaine de grande ampleur à Montréal, il est également devenu le symbole des limites d'une planification urbaine dominée par sa logique de forte densification et intensification immobilière. En effet, le recours au Programme Particulier de Construction, de Modification ou d'Occupation d'un Immeuble (PPCMOI) a permis une grande flexibilité réglementaire, mais au prix d'un affaiblissement du contrôle public sur la cohérence morphologique et sociale du projet conduisant donc à une forte densification du secteur. Conçu initialement pour faciliter l'innovation architecturale et l'adaptation des projets aux contextes particuliers, le PPCMOI est rapidement devenu, dans Griffintown, un instrument d'assouplissement normatif permettant de contourner les cadres du plan d'urbanisme et les exigences du PPU (OCPM, 2013).

Selon l'OCPM (2013), l'utilisation répétée du PPCMOI dans Griffintown a eu pour effet d'encourager une approche fragmentée du développement, où chaque promoteur négociait à la pièce et pour son propre bénéfice économique directement avec la Ville des dérogations de hauteur, de gabarit ou d'usage. Cette flexibilité, présentée comme un levier d'innovation, a engendré une incohérence morphologique notable, discontinuité des fronts bâtis, perte d'unité dans les alignements, et émergence de tours de grande hauteur contrastant avec la trame historique du quartier et écrasant, à certains égards, l'espace du trottoir et de la rue pour les marcheurs.

Sur le plan social, Griffintown s'est imposé comme le cas emblématique de la gentrification à Montréal. Le projet, pensé comme une requalification mixte, a en réalité produit une homogénéisation socio-économique marquée. Entre 2007 et 2023, la population du quartier a doublé, mais la proportion de ménages à faible revenu y a chuté de plus de 40 % (Ville de Montréal, 2023). Les logements sociaux et abordables, pourtant identifiés comme un objectif central du PPU, représentent moins de 2 % du parc résidentiel, loin du seuil de 15 % prévu dans la stratégie d'inclusion de logements abordables (OCPM, 2023). La faible proportion de logements sociaux

s'explique en partie par le transfert progressif de la gouvernance urbaine vers les promoteurs privés et la faible capacité de contrôle des instances publiques sur les intentions du secteur privé.

Le modèle de gouvernance partenariale mis en œuvre, souvent vanté pour sa capacité à mobiliser les capitaux privés, a en réalité renforcé la dépendance de la Ville aux actions et vœux des promoteurs, réduisant sa marge d'action en matière de planification sociale. Comme le rappellent Van Neste et Mercure Jollette (2020), le développement de Griffintown illustre la tension entre les objectifs de développement durable et les logiques de valorisation foncière, la densité et la mixité spatiale ont été atteintes, mais au prix d'une exclusion sociale et d'une perte de diversité typologique et fonctionnelle. La dimension environnementale, pourtant centrale dans le discours de design durable est restée secondaire. Les espaces verts prévus dans le plan initial ont été réduits ou retardés dans leur mise en œuvre, et la gestion de la mobilité active demeure lacunaire, avec un déficit d'équipements collectifs (écoles, services de proximité) par rapport à la nouvelle population résidente (Ville de Montréal, 2023).

Par conséquent, Griffintown illustre les contradictions des principes du TOD mis en œuvre sans une réglementation sociale adéquate. Celle-ci a servi de justificatif à la mise en place de seuils élevés de densité jusqu'alors peu présents dans la trame urbaine des quartiers de type faubourg montréalais (150 logements à l'hectare). Cette densification n'a pas été accompagnée d'un contrôle strict sur la qualité du milieu au niveau du réseau des espaces et équipements publics et de la mixité sociale souhaitable en milieu urbain et à proximité du transport collectif. Une forte transformation morphologique qui se manifeste par une densification excessive des divers projets immobiliers proposés par les promoteurs, ce qui entraîne une disparité socio-économique, notamment par la diminution de la présence des ménages à revenu modeste. Le quartier est devenu un laboratoire de la Ville néolibérale, où la flexibilité réglementaire et la densification se traduisent moins par un urbanisme inclusif que par un urbanisme de marché, désormais au cœur des débats sur la gouvernance urbaine à Montréal. Griffintown représente également la nécessité pour la ville de s'assurer que les projets de planification à grande échelle soient totalement intégrés, c'est-à-dire qu'ils soient inscrits dans leur contexte local. Les instances municipales ont dû intervenir après la construction des bâtiments de Griffintown afin d'améliorer la qualité et la quantité des espaces libres, qui se font très rares dans le secteur.

2.6 Études sur les impacts morphologiques des grands projets de transport

Les exemples montrés précédemment montrent que les grands projets de transport collectif, et en particulier les infrastructures lourdes, telles que les lignes de métro ou de train de banlieue, peuvent agir comme des catalyseurs majeurs de transformation morphologique du tissu urbain. Ils peuvent modifier non seulement les logiques de mobilité, mais participer aussi à reconfigurer l'organisation spatiale, les formes bâties, la hiérarchie des centralités et l'intensité des usages. La littérature scientifique et l'observation de cas empiriques mettent en évidence un ensemble de mécanismes par lesquels ces projets peuvent influencer la morphologie urbaine, tout en insistant sur le rôle des politiques publiques et du contexte local dans la concrétisation de ces effets (forces abstraites versus formes concrètes) (Racine et coll, 2022).

Plusieurs travaux ont documenté une corrélation entre l'arrivée d'un projet de transport collectif et l'intensification de l'urbanisation à proximité immédiate des stations. Dans une étude menée à Séoul, Cervero et Kang (2011) montrent que l'introduction d'un système de Bus Rapid Transit (BRT) en site propre en 2004 a entraîné une conversion de résidences unifamiliales en logements de plus haute densité (multifamiliaux, condominiums) et en usages mixtes à proximité des arrêts. Des primes foncières significatives (jusqu'à 10 % pour les résidences dans un rayon de 300 m, et plus de 25 % pour les commerces dans un rayon de 150 m) ont été observées après l'amélioration du service.

Cependant, ces transformations morphologiques ne sont ni automatiques ni uniformes. Le contexte d'implantation joue un rôle décisif dans la nature et l'intensité des effets. Dans les milieux déjà denses et consolidés, comme les quartiers centraux, les changements prennent souvent la forme d'une requalification du bâti existant ou d'une densification par remplissage combinée à une amélioration de l'espace public et des liens intermodaux (Suzuki et al., 2013). À l'inverse, dans les secteurs périphériques ou faiblement urbanisés, notamment en frange urbaine, l'arrivée d'un projet de transport peut enclencher une urbanisation plus extensive, parfois même fragmentée si elle n'est pas encadrée (Rode et Floater, 2014).

Les effets morphologiques sont aussi influencés par les dynamiques foncières et les stratégies d'acteurs. Comme le montrent (Belzer et Autler, 2002), l'efficacité morphologique d'un projet de

transport dépend fortement de la coordination entre les différents niveaux de gouvernement, les acteurs privés (promoteurs, investisseurs) et les agences de transport. Dans plusieurs cas, l'absence de régulation adéquate ou de vision d'ensemble peut conduire à une forme de développement opportuniste, peu cohérente avec les objectifs de densification durable. Le cas de certaines gares du réseau GO Transit dans la région métropolitaine de Toronto met en évidence les limites de l'effet structurant du transport collectif lorsqu'il n'est pas accompagné d'un cadre de planification et de gouvernance cohérent. Padeiro (2014) montre que, malgré une amélioration significative de l'accessibilité régionale, plusieurs secteurs de gare sont demeurés caractérisés par des formes urbaines peu denses et largement orientés vers l'automobile, en raison notamment de la fragmentation institutionnelle, du zonage municipal restrictif et de l'absence de mécanismes incitatifs favorisant une urbanisation de type TOD.

Enfin, les effets du transport collectif sur le cadre bâti s'inscrivent dans une temporalité longue. Les travaux de Guerra et Cervero (2011) montrent que l'augmentation des densités résidentielles et d'emplois autour des stations de transport guidé se produit souvent de manière progressive et inégale, plusieurs années après la mise en service des infrastructures. Dans les contextes nord-américains, cette dynamique est fréquemment freinée par la faiblesse des mécanismes de planification intégrée et par la fragmentation des politiques d'aménagement, de sorte que de nombreuses stations demeurent durablement sous-denses malgré des investissements importants en transport collectif.

Dans le contexte québécois, plusieurs travaux soulignent que les bénéfices territoriaux des projets de transport collectif dépendent étroitement de leur articulation avec les politiques d'aménagement. À partir d'une analyse critique des pratiques de planification, Boisjoly et El-Geneidy (2017) montrent que l'amélioration de l'accessibilité repose sur une intégration effective entre les réseaux de transport et la localisation des activités urbaines, intégration qui demeure souvent partielle dans les documents de planification. Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, qui constitue le cas d'étude central de ce mémoire, offre ainsi un terrain d'observation particulièrement pertinent pour analyser ces dynamiques. Les secteurs de Saint-Michel et d'Anjou se caractérisent en effet par des tissus urbanisés contrastés, une pression foncière encore relativement contenue et des potentialités de transformation du cadre bâti, ce qui permet d'interroger concrètement les conditions de mise en œuvre d'une planification intégrée transport-urbanisation.

2.7 Problématique et question(s) de recherche

Le projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal s'inscrit selon nous dans un contexte urbain complexe, marqué par des enjeux de gouvernance, de planification et de mobilité urbaine. Conçu pour répondre aux exigences de mobilité dans l'est de Montréal, ce projet engage une diversité d'acteurs publics, telles que les deux gouvernements, fédéral et provincial québécois, la STM, l'ARTM, et la ville de Montréal. La gestion conjointe de ces parties prenantes représente un défi. Comme le souligne l'expérience actuelle du projet, les divergences de vision et de compétences entre ces acteurs peuvent ralentir les processus décisionnels et compliquer l'élaboration d'une stratégie d'aménagement cohérente. Au-delà des considérations techniques de transport, ce prolongement représente une opportunité majeure de transformation urbaine pour les quartiers de l'est de Montréal, notamment le secteur Langelier et Anjou. Cependant, les effets potentiels de cette transformation demeurent ambivalents. Bien que le projet soit présenté comme un levier pour améliorer la mobilité urbaine, son impact sur les dynamiques sociales et le tissu urbain soulève des incertitudes importantes. En effet, la revalorisation des milieux traversés pourrait entraîner une pression foncière accrue, une hausse du coût du logement et des processus de gentrification qui pourraient exclure certaines populations vulnérables (Marquis-Chouinard, 2018). Dans cette optique, l'intégration des principes du TOD apparaît essentielle.

Ces principes de densification contrôlée, impliquant (mixité fonctionnelle, accessibilité piétonne, réduction de la dépendance à l'automobile) visent à structurer un développement urbain plus durable et équitable autour des pôles de transport. Pourtant, leur application dans le cadre du prolongement de la ligne bleue reste à évaluer de manière critique, notamment au regard des standards internationaux de planification de TOD ainsi que de cas issus de l'expérience montréalaise.

Ainsi, cette problématique centrale nous amène à des questions de recherche pouvant être formulée ainsi :

Dans quelle mesure les principes du TOD sont-ils intégrés à la planification urbaine du prolongement de la ligne bleue pour les deux stations Madeleine-Parent et Anjou?

Quels sont leurs effets concrets sur la morphologie urbaine et les dynamiques sociales des quartiers de Madeleine-Parent et Anjou ?

Ces interrogations permettront d'évaluer non seulement la qualité des aménagements projetés, mais aussi leur capacité à produire un développement urbain inclusif, équilibré et durable, ce qui inscrit cette recherche dans une analyse plutôt prospective.

2.8 Objectifs de la recherche

Ce mémoire a pour objectif d’analyser l’intégration des principes du TOD dans la planification du prolongement de la ligne bleue dans un rayon d’un kilomètre autour des stations Madeleine-Parent et Anjou, en examinant comment ces principes se traduisent concrètement dans les choix d’aménagement urbain et dans quelle mesure ils s’alignent sur les standards internationaux en matière de TOD. Voici de ce fait les objectifs de la recherche:

- Réaliser une analyse morphologique approfondie du cadre bâti dans un rayon d’un kilomètre autour des futures stations Madeleine-Parent et Anjou, afin de caractériser les formes urbaines existantes, d’identifier leur potentiel de transformation et de mettre en lumière les enjeux que pose le prolongement de la ligne bleue en termes de mobilité urbaine et de requalification des milieux de vie.
- Formuler des recommandations pour une planification urbaine inclusive et équitable ou équilibrée, en identifiant les leviers permettant de maximiser les retombées positives du projet, tout en anticipant et en atténuant ses effets indésirables, notamment en matière de spéculation foncière, de hausse des loyers et de risque d’exclusion sociale.

2.9 Hypothèse de recherche

Le prolongement de la ligne bleue constitue une intervention structurante dans l’est de Montréal, qui dépasse largement la seule amélioration du réseau de transport collectif. Il s’agit d’une opportunité stratégique pour repenser l’organisation urbaine des quartiers desservis, notamment les secteurs Madeleine-Parent et Anjou, qui connaissent des enjeux importants en matière d’inégalités sociales et d’accessibilité aux services de transports.

Dans le contexte québécois, où les politiques publiques en matière d’urbanisme et de mobilité (notamment la Politique de mobilité durable du Québec et les orientations métropolitaines du PMAD) encouragent une meilleure intégration entre transport et aménagement, ce projet peut jouer un rôle de catalyseur d’un développement urbain plus durable, inclusif et cohérent avec les principes du TOD.

L'hypothèse centrale de ce mémoire repose sur l'idée que **le prolongement de la ligne bleue peut devenir un levier efficace de transformation urbaine, à condition que la planification de l'aménagement autour des stations soit pensée de manière intégrée et contextualisée.** Si ces principes sont appliqués avec rigueur et adaptés aux réalités locales, le projet est susceptible de produire des effets positifs à plusieurs échelles :

- À l'échelle morphologique, par une densification encadrée et la requalification du cadre bâti, permettant d'optimiser l'usage du sol sans rompre avec l'identité urbaine existante ;
- À l'échelle fonctionnelle, par l'amélioration de l'accessibilité aux services et des conditions de mobilité pour les résidents, en particulier ceux qui dépendent fortement du transport en commun ;
- À l'échelle sociale, par une contribution à l'atténuation des effets de la crise du logement, en favorisant la production de logements abordables, mixtes et bien connectés au réseau de transport.

En somme, l'hypothèse postule que le prolongement de la ligne bleue, s'il est planifié selon les principes d'un TOD adapté au contexte montréalais actuel, pourrait générer une requalification équilibrée et équitable de secteurs historiquement marginalisés, **à condition que les effets de spéculation et d'exclusion sociale soient anticipés et régulés dans les politiques d'aménagement.**

CHAPITRE 3

APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE MIXTE : acteurs et forme urbaine

Le troisième chapitre de ce mémoire présente la démarche méthodologique adoptée pour répondre aux objectifs de la recherche. Il décrit les fondements épistémologiques de la recherche, qui s'inscrit dans une approche constructiviste privilégiant la compréhension des dynamiques urbaines à partir de la pluralité des acteurs et des représentations. Cette approche combine des méthodes d'analyses qualitatives et d'analyses du cadre bâti afin de croiser les dimensions morphologiques, sociales et institutionnelles nécessaire à une compréhension approfondie des effets sociaux et spatiaux du projet de prolongement de la ligne bleue.

La recherche s'appuie sur l'étude de deux cas d'implantation de stations de métro . La collecte de données repose sur une analyse morphologique du cadre bâti, une analyse documentaire et des entretiens semi-dirigés auprès d'acteurs institutionnels et de professionnels de l'urbanisme ayant participé au projet de prolongement. Ces acteurs ayant participé au projet de prolongement permettent d'examiner les effets potentiels du projet sur la forme urbaine, la densification et la transformation du tissu local.

Enfin, le chapitre précise les critères d'analyse retenus, les indicateurs mobilisés ainsi que les limites et contraintes de la recherche. Cette démarche rigoureuse assure la validité scientifique du travail de recherche et appuie l'analyse empirique développée dans les chapitres suivants.

3.1 Positionnement de la recherche dans la littérature

La ligne bleue du métro de Montréal a fait l'objet de discussions animées pendant des décennies sans être réalisées, que ce soit sur le plan politique ou urbain. Bien que diverses études aient examiné les répercussions globales du renforcement des systèmes de transport en commun sur l'urbanisme, la densification et la revitalisation des quartiers, on compte peu d'analyses axées spécifiquement sur ce projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, principalement sur nos deux zones d'études dans un rayon d'un kilomètre autour des stations Maledeine-Parent et Anjou. Ce mémoire examinera ce prolongement sous différents aspects de la

morphologie, de la planification, ainsi que les enjeux qui lui sont liés sous un angle critique et éclairé.

La présente recherche se distinguera en proposant une lecture multidimensionnelle du projet de prolongement de la ligne bleue, en l'analysant non seulement comme une infrastructure de transport, mais aussi comme un outil de reconfiguration territorial, et qui peut être un révélateur des tensions entre les divers acteurs institutionnels d'un point de vue de gouvernance urbaine. Ce mémoire cherche à remédier à une lacune dans la littérature francophone récente en combinant de manière originale les cadres théoriques de la morphologie urbaine, de la gouvernance urbaine, de la planification, de la mobilité et du TOD.

En ce sens, cette étude se veut complémentaire aux travaux existants, tout en proposant une approche critique et ancrée dans les dynamiques actuelles du territoire montréalais. Elle vise à contribuer à une meilleure compréhension des enjeux de planification d'un projet de transport et d'aménagement d'envergure, au croisement des politiques publiques et de la transformation urbaine.

3.2 Choix et justification des secteurs étudiés

Comme le montre la (figure 1), le prolongement de la ligne bleue traverse deux grands secteurs stratégiques. Le choix des secteurs Madeleine-Parent et Anjou pour cette étude repose sur leur position stratégique dans le cadre du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal et sur leur fort potentiel de transformation urbaine, en plus de la possibilité de monter en généralité après analyses. Ces deux territoires sont directement touchés par l'implantation de nouvelles stations de métro prévues dans le projet, ce qui en fait des lieux privilégiés pour l'analyse des dynamiques morphologiques et socio-spatiales associées à un projet de transport collectif structurant. Bien que ces deux secteurs soient proches, ils représentent une opportunité d'étudier l'influence d'une infrastructure de transport majeure dans deux contextes sociaux et morphologiques différents. D'une part, il y a un quartier résidentiel relativement homogène, et d'autre part, un secteur dominé par un environnement de type "strip commerciale" et les institutions le long d'une artère et d'une vaste emprise commerciale, de plus, Anjou sera le terminus, et Madeleine-Parent une station à

l'intérieur du réseau, et ceci peut nous permettre d'étudier s'il existe des différences sur les effets des politiques de transport sur une station de la ligne et une station de type terminus.

Le secteur Madeleine-Parent est composé d'un tissu urbain principalement résidentiel, constitué de logements unifamiliaux, de duplex et de triplex, ainsi que de quelques immeubles de faible hauteur (figure 17). Ce territoire, hérité de la période d'urbanisation rapide de la seconde moitié du XX^e siècle, se caractérise par un réseau viaire orthogonal régulier et un bâti homogène à faible densité, de densité moyenne (30-40 logements à l'hectare). L'offre commerciale et de services est généralement concentrée le long de quelques artères, tandis que les espaces publics, bien que présents, jouent un rôle secondaire dans la structuration urbaine. L'arrivée d'une station de métro représente une occasion unique de renforcer la centralité de ce quartier, d'y introduire une plus grande mixité fonctionnelle et de diversifier son parc résidentiel. L'analyse morphologique préliminaire réalisée montre que des terrains sous-utilisés, tels que des stationnements de surface et des parcelles vacantes autour d'une vaste emprise commerciale existante, pourraient accueillir de nouveaux habitats ou des équipements collectifs. Cela favoriserait ainsi une densification adaptée au contexte. Sur le plan social, la population située aux abords de la station Madeleine-Parent est relativement stable, avec une présence notable de ménages propriétaires et de familles, mais l'accessibilité actuelle repose également beaucoup sur l'automobile. L'intégration d'une station de métro modifiera profondément cette dynamique, améliorant la mobilité vers le centre-ville et augmentant l'attractivité résidentielle du secteur (moins un caractère de frange urbaine et plus un pôle de centralité à l'échelle d'un quartier). L'application des principes du développement orienté vers le transport collectif (TOD) pourrait ainsi favoriser l'émergence d'un milieu de vie plus dense, mixte et connecté.

Le pôle Anjou présente quant à lui un profil urbain contrasté, marqué par une vocation principalement commerciale et institutionnelle au croisement de deux autoroutes métropolitaines majeures (figure 18). Les grands centres commerciaux, tels que les Galeries d'Anjou, et les vastes stationnements de surface sont les marqueurs d'un modèle d'urbanisation monofonctionnel centré sur l'automobile. La population résidentielle de ce secteur est restreinte, tandis que les déplacements quotidiens pour des raisons commerciales et institutionnelles sont nombreux, ce qui crée un déséquilibre fonctionnel ou une rupture spatiale entre la vie résidentielle et les activités économiques. Le prolongement de la ligne bleue jusqu'à Anjou, avec la création d'un terminus et

d'un pôle intermodal, repositionne ce secteur comme un centre de mobilité régional et un lieu stratégique de requalification.

Selon les projections de la Ville de Montréal, l'implantation du métro pourrait entraîner la construction de plusieurs milliers de nouveaux logements, soutenant une densification importante et l'émergence d'un quartier plus mixte et multifonctionnel. Les vastes terrains de stationnement et certaines zones commerciales sous-utilisées offrent un potentiel de transformation considérable, permettant de passer d'un modèle monofonctionnel à un quartier intégré favorisant la mobilité active, la mixité des usages et une meilleure qualité de vie urbaine.

Ces deux secteurs, bien que différents, ont été retenus parce qu'ils offrent un laboratoire unique d'observation des effets d'une infrastructure de transport sur des contextes morphologiques et socio-économiques variés. Madeleine-Parent, avec son tissu résidentiel homogène, permet d'évaluer les possibilités de densification et de diversification dans un quartier à dominante résidentielle (mutation du tissu existant), tandis qu'Anjou illustre comment un pôle commercial et institutionnel peut évoluer vers une urbanité mixte et intégrée grâce à l'amélioration de l'accessibilité (restructuration urbaine). Ensemble, ces deux territoires offrent une vision complémentaire des transformations attendues et des enjeux de planification liés au prolongement de la ligne bleue, tout en reflétant les orientations contemporaines de la planification urbaine métropolitaine axée sur le transport collectif et le développement durable. Les deux études de cas relèvent de la même structure de planification et de gouvernance métropolitaine (voir tableau 1).

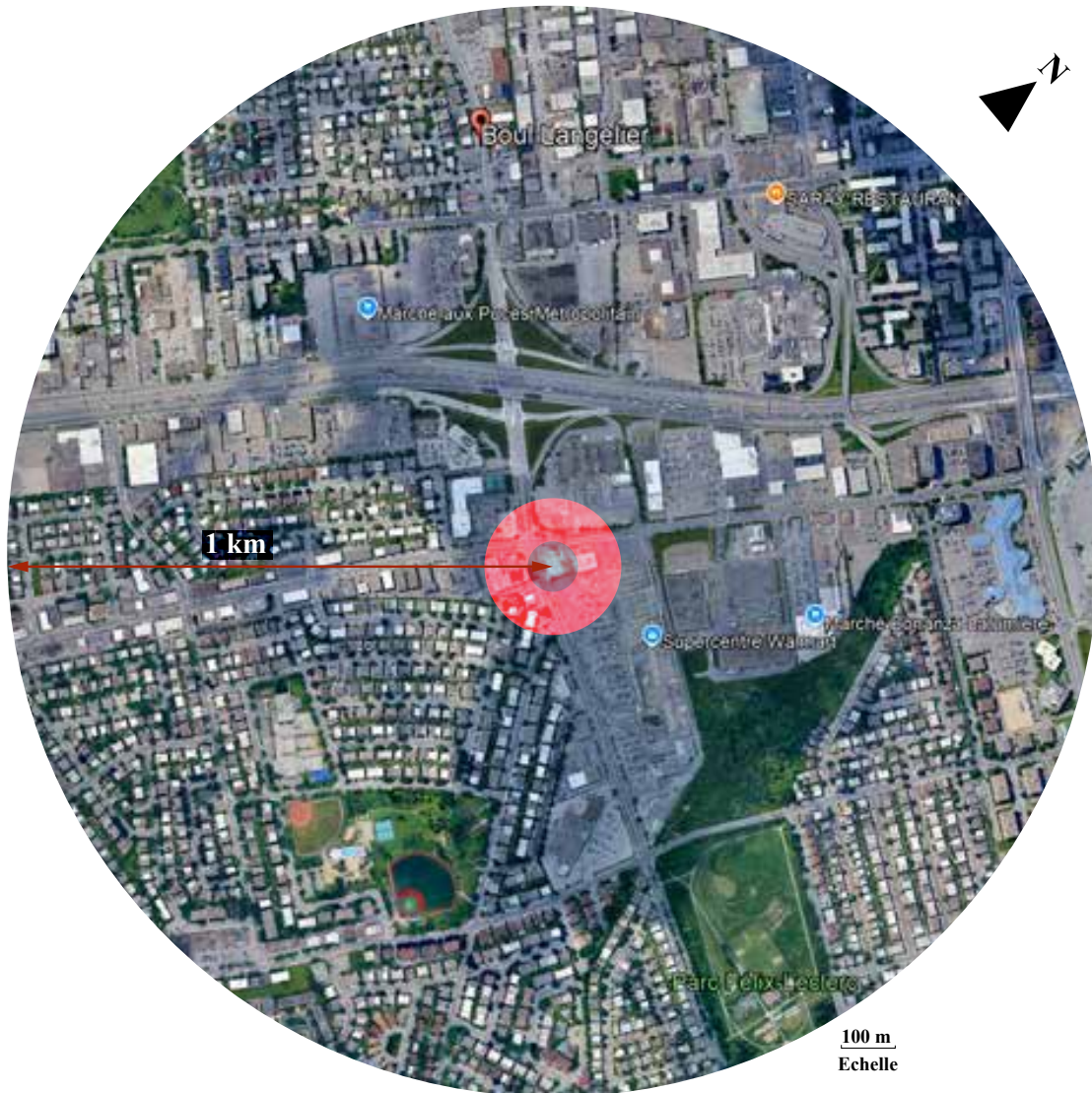


Figure 17 Plan du secteur d'étude Madeleine Parent 1 km autour du métro (Moussa Touré, 2025).



Figure 18 Plan du secteur d'étude Anjou 1 km autour de la station de métro (Moussa Touré, 2025).

3.3 Justification de l'approche méthodologique mixte

Cette recherche sur l'analyse de l'impact des politiques de transport sur la transformation du cadre bâti en lien avec le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal nécessite une approche méthodologique mixte combinant les méthodes d'analyses qualitatives et les méthodes d'analyses morphologiques du cadre bâti. Cette double approche permet d'appréhender de manière holistique les transformations urbaines qui seront induites par le projet (dimension concrète). D'une part, les méthodes d'analyses qualitatives (entretiens, recherche documentaire) fournissent des données subjectives sur les perceptions des acteurs et les processus décisionnels (dimensions ou forces abstraites). D'autre part, les méthodes d'analyses morphologiques offrent une lecture objective des transformations spatiales et des dynamiques urbaines qui seront induites par les politiques de transport. Cette approche dialectique complémentaire est nécessaire pour analyser les questions complexes liées à l'intégration des principes (TOD), au risque de gentrification, de crise de logement et aux défis de la gouvernance multiniveaux. En effet, comme le souligne Yin (2009), la méthode mixte permet d'étudier les phénomènes urbains actuels qui sont marqués par des interactions complexes entre des dimensions spatiales, sociales et politiques.

3.4 Méthode d'analyse qualitative

L'analyse qualitative dans ce mémoire se définit par une approche méthodologique en deux volets, combinant entretiens semi-directifs et analyses documentaires. L'articulation entre les données primaires et les données secondaires permettent d'arriver à une triangulation méthodologique qui renforce la portée de nos résultats (Denzin, 2017).

3.4.1 Recherche documentaire

La recherche documentaire constitue la première étape de notre méthodologie de recherche. Elle vise à contextualiser le projet de prolongement de la ligne bleue et à comprendre les enjeux liés à la morphologie urbaine des quartiers concernés. Plusieurs types de sources seront mobilisés. Parmi celles-ci, on compte des documents officiels, tels que les plans d'aménagement urbain, comme le PMAD, les rapports de la STM, ainsi que différents documents de planification urbaine produits par les instances municipales et régionales. Ces sources permettent de cerner le cadre réglementaire et les orientations stratégiques du projet. Mais aussi, en plus de ces documents, nous aurons à

utiliser des documents propres à nos deux zones d'étude, les deux stations (Madeleine-Parent et Anjou), comme le PDAD de Madeleine-Parent et le Projet de règlement P-23-042 encadrant Anjou.

La littérature académique sera systématiquement examinée, avec un intérêt particulier pour les articles scientifiques, les thèses et les rapports sur les effets des projets de transport en commun sur la morphologie urbaine, la gentrification et les inégalités sociales. Les travaux fondateurs sur le TOD (Calthorpe, 1993; Cervero, 2013), la morphologie urbaine (Conzen, 1960 ; Marsan, 2016 ; Racine et coll, 2022) et la gentrification constitueront des références centrales. Cette recherche documentaire, bien que fondamentale, présente certaines limites. L'accès à certains documents stratégiques pourrait être restreint pour des raisons de confidentialité. Par ailleurs, certaines données statistiques pourraient s'avérer incomplètes ou ne pas couvrir la période récente, ce qui nécessitera une analyse critique des sources disponibles. À noter que les projets sont en cours de réalisation et que les travaux n'ont pas encore matérialisé de manière complète l'aménagement urbain final.

3.4.2 Entretiens semi-directifs

L'entretien semi-directif se distingue par la souplesse de son déroulement, l'interviewé dispose d'une grande liberté pour formuler ses réponses, tandis que l'intervieweur adopte un rôle de guide, en proposant un cadre thématique et en favorisant l'approfondissement des propos (De Ketele et Roegiers, 2016). Dans le cadre de cette recherche, ce type d'entretien a été privilégié afin de permettre aux participants de développer librement leurs points de vue tout en assurant une cohérence d'ensemble avec les objectifs analytiques du mémoire.

3.4.3 Sélection des répondants

Les entretiens semi-directifs ont été réalisés auprès d'un échantillon diversifié d'acteurs impliqués à différents niveaux dans le projet de prolongement de la ligne bleue. À partir du tableau présenté au chapitre 2, deux grandes catégories de répondants ont été identifiées. La première regroupe les acteurs institutionnels, incluant des représentants de la STM, de l'ARTM et de la Ville de Montréal. Ces interlocuteurs offrent un éclairage essentiel sur les processus décisionnels, les enjeux de gouvernance, les mécanismes de coordination interinstitutionnelle et les objectifs stratégiques

associés au projet. La seconde catégorie est constituée de professionnels de l'urbain urbanistes, architectes et aménageurs ayant participé directement ou indirectement à la conception ou à la planification des interventions liées au prolongement. Leur expertise technique permet de comprendre les logiques et les enjeux liés à ce projet ainsi que de formuler des recommandations pour une planification de plus en plus intégrée entre infrastructure et transport.

3.4.4 Guide d'entretien et protocoles

Un guide d'entretien semi-structuré a été élaboré autour de plusieurs thèmes clés par rapport aux objectifs de recherches de ce mémoire. Le protocole d'entretien prévoit une durée maximale de 45 minutes par entretien. Avec le consentement éclairé des participants, les entretiens seront enregistrés afin de permettre une retranscription fidèle. NVivo sera ensuite utilisé pour appliquer une méthode de codage thématique, ce qui permettra de mettre en évidence les discours récurrents et les points de divergence entre les différents types d'acteurs. Un nombre total de 13 entretiens ont été menés avec les différents groupes. (Ando et coll, 2014), estiment qu'un échantillon de 12 personnes est nécessaire pour atteindre la saturation dans une étude qualitative, tandis que (Namey et al 2016) estime qu'il faut 8 à 16 personnes pour atteindre cette saturation. En effet, au cours de la 10^{ème} entrevue, on se rend compte de la saturation et de la répétition familière des mêmes résultats.

3.4.5 Traitements des données

Dans une démarche de recherche qualitative, le traitement des données est une étape fondamentale qui permet de donner sens aux informations recueillies (Campenhoudt et Quivy, 2017). Cette étape de la recherche apparaît à la suite de la collecte de données primaires et secondaires, et inclut des opérations analytico-réflexives comme le codage, la catégorisation ou encore l'interprétation. Cette recherche est basée sur une approche rigoureuse qui permet la fiabilité et la validité interprétative des entretiens semi-directifs et des documents secondaires (Paillé et Mucchielli, 2021). Afin d'identifier les régularités, les divergences ou encore les enjeux propres à notre terrain de recherche, l'analyse thématique a été privilégiée (Braun et Clarke, 2006).

3.4.6 Méthodologie d'analyse des données

À la fin des entretiens semi-directifs, l'analyse a permis d'avoir une meilleure compréhension des dynamiques et enjeux de remplir nos objectifs et valider nos hypothèses de recherches portant sur les effets potentiels du prolongement de la ligne bleue sur la requalification morphologique, fonctionnelle et sociale de l'est de Montréal. Le logiciel NVivo a été utilisé pour codifier les entretiens semi-directifs menés auprès des acteurs institutionnels et des professionnels de l'urbanisme impliqués dans le projet. Une démarche d'analyse thématique a été utilisée, et cet outil a permis de structurer les données qualitatives issues des transcriptions et d'assurer une lecture systématique et rigoureuse des discours recueillis. Cette approche est particulièrement adaptée aux recherches portant sur des projets urbains complexes, impliquant une pluralité d'acteurs, de visions et d'échelles d'action.

L'utilisation de NVivo a d'abord conduit à un codage ouvert, qui a facilité l'identification des unités de sens principales présentes dans les entretiens. Ce premier niveau d'analyse a permis de dégager des éléments centraux liés aux enjeux de gouvernance, aux logiques de planification, aux défis de coordination, aux perceptions du potentiel TOD, ainsi qu'aux attentes concernant les transformations urbaines anticipées autour des nouvelles stations. Par la suite, un codage axial a permis de regrouper ces éléments sous forme de catégories thématiques cohérentes, directement liées aux objectifs du mémoire et aux dimensions de l'hypothèse. Les principaux ensembles thématiques dégagés concernent notamment :

- Les dynamiques de gouvernance et de collaboration interinstitutionnelle;
- Les visions et objectifs stratégiques associés au prolongement ;
- Les perceptions des transformations morphologiques attendues ;
- Les enjeux relatifs à la mobilité, à l'accessibilité et à l'intermodalité ;
- Les questions sociales, incluant la gentrification, le logement abordable, les risques de pression foncière et les attentes en matière de mixité.

Un troisième niveau de codification a finalement permis d'articuler ces catégories avec les trois dimensions centrales de l'analyse morphologique, fonctionnelle et sociale afin d'établir une lecture transversale des discours. Cette démarche s'inspire des travaux de Braun & Clarke (2006) et de

Miles et al. (2014), qui recommandent une structuration progressive des données afin de faire émerger les régularités, les divergences et les nuances dans les perspectives des différents acteurs. L'utilisation de cette méthode favorise l'intégration de points de vue variés et contribue à enrichir la compréhension des leviers et des obstacles associés à la mise en œuvre du prolongement dans une logique TOD, question centrale de notre recherche.

Les thématiques issues des documents convergent ainsi largement avec celles dégagées dans l'analyse des entretiens, permettant une triangulation solide entre données primaires et secondaires. Après ce classement, les informations ont été regroupées en ensembles thématiques plus précis, facilitant la construction d'une structure analytique cohérente. Cette étape a permis de dégager des motifs récurrents et d'identifier les relations entre les différentes dimensions du projet.

Enfin, une synthèse globale a été élaborée afin de mettre en lumière les conclusions clés de l'analyse et de répondre de manière claire à la question de recherche dans la partie conclusion. L'articulation entre les matériaux empiriques et les dimensions centrales du cadre théorique a permis d'établir une compréhension fine des logiques de transformation associées au prolongement de la ligne bleue et d'évaluer la portée réelle du projet à l'égard des enjeux morphologiques, fonctionnels et sociaux de l'est de Montréal.

3.4.7 Études de cas

Cette étude s'inspire de la méthodologie des études de cas multiples, développée par Robert K. Yin (2017). Yin décrit l'étude de cas comme une enquête empirique visant à explorer en profondeur un phénomène contemporain dans son contexte réel, notamment lorsque les frontières entre le phénomène et le contexte ne sont pas clairement délimitées (Yin, 2017, p. 8-9). Cette approche s'inscrit dans une stratégie qualitative privilégiant la compréhension holistique des phénomènes sociaux complexes, en intégrant des dimensions politiques, économiques et urbaines. Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal est étudié non seulement comme un projet de transport, mais aussi comme un levier d'aménagement urbain susceptible de transformer significativement le tissu urbain et la morphologie des quartiers traversés. L'étude de cas permet d'analyser un phénomène dans son contexte spatio-temporel (Yin 2017 – trad DeepL), ici en croisant des données morphologiques (réseau viaire, parcellaire, formes bâties), des documents de

planification, et des perceptions issues du terrain. Cette triangulation des sources renforce la validité interne de la recherche, un critère clé en approche qualitative, dans ce cas-ci à caractère mixte.

Le choix d'une étude de cas multiple répond à la nécessité de comparer ou de révéler des dynamiques variées pour dégager des régularités ou des spécificités. Deux études de cas ont été choisies en fonction de leur utilité pour l'étude du TOD, suivant la logique des cas instrumentaux (Stake, 1995), qui vise à éclairer une question globale. Chaque cas sera analysé séparément avant un croisement final, comme recommandé dans la littérature pour les études de cas multiples.

3.5 Méthode d'analyse du cadre bâti

3.5.1 Méthode d'analyse morphologique

Les études morphologiques sont centrées sur les processus de formation et de transformation de l'environnement bâti. Elles étudient la forme des établissements humains afin de savoir comment ils se sont formés et transformés dans le temps (Racine et col., 2022). Cela permet, en fin de compte, de déceler le savoir-faire architectural et urbain qui se perpétue dans la forme matérielle de l'environnement bâti. Il ne s'agit pas d'un aspect seulement social, mais relevant des pratiques spatiales et culturelles des citoyens évoluant dans l'environnement bâti qui les contient (favorise, restreint ou régule les interactions sociales) (Racine et col., 2022). L'analyse morphologique s'appuiera principalement sur les travaux fondateurs de Conzen (1960) et de Caniggia (1979) et leur application au contexte montréalais par Marsan (2016). Elle sera aussi basée sur les méthodes d'analyse du bâti développées dans le cadre du cours « 8316 EUR » en maîtrise en études urbaines à l'UQAM par François Racine. Cette approche permettra d'étudier systématiquement les transformations du tissu urbain autour des futures stations de métro. La méthode consistera en une analyse fine des formes urbaines, principalement dans le cadre de notre recherche à l'échelle du tissu urbain et du bâti:

- Le tracé viaire (organisation du réseau de rues) ;
- Le parcellaire (structure et taille des îlots) ;
- Les typologies bâties (hauteur, densité, fonction et usage des constructions).

3.5.2 Analyse typologico-processuelle

Cette approche méthodologique s'appuie sur les travaux séminaux de l'architecte italien Saverio Muratori et de ses continuateurs, en particulier (Caniggia et Maffei, 1979 ; Moudon, 1986; Lévy 1992 ; Cataldi, Maffei et Vaccaro, 2002 ; Malfroy 1985). Leur hypothèse centrale est qu'il est possible d'identifier des règles permanentes de construction et d'évolution de la ville à travers une analyse approfondie du cadre bâti et de l'architecture existante.

Dans la continuité de cette tradition, Racine et ses collaborateurs (2022), dans leur ouvrage « *Lire et comprendre les environnements bâtis du Québec, la morphologie au service d'une démarche d'aménagement durable* », développe l'idée que l'analyse typologico-processuelle constitue un outil essentiel pour comprendre les dynamiques de formation et de transformation du cadre bâti québécois.

Cette méthode vise à classer les formes bâties selon leur typologie dominante (résidentielle, industrielle, commerciale, mixte) et à mettre en évidence les processus sous-jacents à leur développement. Comme le souligne Lévy (2005), une analyse typomorphologique consiste à rendre compte des logiques et des règles internes qui organisent une composante (type de bâti, type de parcellaire, etc.) ou un ensemble de composantes (type de tissu, type d'agglomération) de la forme urbaine. L'analyse typologique permet ainsi d'identifier non seulement les formes, mais également les modes d'évolution et de transformation du tissu urbain.

Cette démarche se révèle particulièrement pertinente pour analyser les phénomènes de reconversion urbaine, tels que la transformation d'anciennes friches industrielles ou de centres commerciaux en déclin en quartiers mixtes intégrant logements, commerces et espaces publics, comme les objets d'études ciblés dans notre recherche. Elle offre aussi un cadre critique pour évaluer dans quelle mesure les nouvelles structures s'intègrent harmonieusement au paysage existant ou, au contraire, produisent des ruptures morphologiques qui redéfinissent les équilibres du tissu urbain. À noter que les aires autour des stations étudiées sont en cours de transformation et des images et plans des projets en cours seront utilisés afin d'extrapoler l'organisation finale envisagée par les instances de l'aménagement. Instances qui seront également sondées lors de la recherche.

3.5.3 Outils et sources de recherche (cartes, photos aériennes, documents d'urbanisme)

L'analyse s'appuiera sur une diversité de documents et d'outils :

- Cartes historiques et contemporaines (Bibliothèque et Archives nationales du Québec) ;
- Photographies aériennes (séries chronologiques) ;
- Plans d'urbanisme et documents de zonage ;
- Systèmes d'Information Géographique (SIG) pour la superposition spatiale des données.

Ces images présentées pour les deux secteurs par les promoteurs et les arrondissements permettront aussi de construire une représentation dynamique des transformations urbaines, en croisant les données morphologiques avec les indicateurs socio-économiques.

3.6 Limites méthodologiques et biais potentiels

Plusieurs limites méthodologiques doivent être prises en compte dans l'interprétation des résultats. Par exemple, un échantillon non représentatif des acteurs concernés pourrait fausser les entrevues. Le biais de confirmation pourrait influencer l'analyse si le chercheur privilégie inconsciemment les données validant ses hypothèses initiales. Finalement, le biais de disponibilité pourrait limiter l'étude si certains documents clés (comme des rapports internes) ne sont pas accessibles.

Les limites potentielles, comme la généralisation, sont atténuées par une montée en généralité théorique, les résultats seront transposables à des contextes similaires, non par extrapolation statistique, mais par analogie contextuelle. La rigueur est assurée par la description détaillée des cas, essentielle pour la transférabilité.

En résumé, cette démarche incarne les forces de l'étude de cas, validité interne, capacité à saisir la complexité contextuelle, et potentielle pour valider des hypothèses théoriques tout en répondant aux critiques via une méthodologie transparente et systématique.

L'analyse morphologique présente ses propres limites, la qualité variable des sources historiques, la difficulté à interpréter les formes urbaine sans une connaissance fine des contextes locaux et de

la réalisation finale des projets étudiés, et les limites inhérentes à toute tentative de quantification des phénomènes urbains complexes.

3.7 Éthique et confidentialité

La recherche respectera scrupuleusement les principes éthiques en vigueur dans les sciences humaines à l'UQAM. Un protocole de consentement éclairé a été mis en place pour les entretiens, garantissant aux participants la confidentialité de leurs propos et leur droit de retrait à tout moment. Les données personnelles ont été anonymisées dans les transcriptions et les publications. Pour les documents d'archives et les données sensibles, les règles d'accès des institutions concernées seront strictement respectées.

Cette attention aux questions éthiques est d'autant plus importante que la recherche aborde des sujets potentiellement sensibles (spéculation immobilière, déplacement des populations vulnérables) qui touchent directement aux conditions de vie des résidents des quartiers étudiés.

3.8 Grille d'analyse

Pour cette recherche, une grille d'analyse a été développée pour examiner et évaluer les caractéristiques du cadre bâti et les dynamiques spatiales dans un rayon d'un kilomètre autour des stations Anjou et Madeleine-Parent pour le prolongement de la ligne bleue (voir tableau 2). Cette grille vise à articuler une approche morphologique traditionnelle avec une lecture fondée sur les principes du TOD, afin de mieux comprendre les potentiels de transformation du tissu urbain spécifiquement à proximité des futures stations et de répondre plus spécifiquement à notre problématique de recherche (Tableau 3).

Tableau 3 Grille d'analyse

Grille d'analyse morphologique 1km autour des stations	
Dimension d'analyse	Critères d'observation
Réseau viaire	• Forme du réseau de rues, • Hiérarchie des voies.
îlots	• Forme et taille des îlots, • Orientation, • Type de découpage.
Tissu urbain	• Alignement sur rue, • Occupation au sol.
Cadre bâti	• Hauteur des bâtiments, • Typologies ou dimensions des masses batis (plex, tours, maisons, etc.), • Empreinte au sol.
Grille d'analyse TOD 1km autour des stations	
Dimensions du TOD	Critères d'évaluation
Accessibilité	• Distance piétonne à la station, • Qualité des parcours piétonniers, • Fréquence de service.
Densité urbaine	• Densité résidentielle autour de la station, • Densité de population.
Mixité fonctionnelle	• Présence d'usages diversifiés, • Proximité commerces-services-écoles.
Qualité du design urbain	• Réseau de rues connecté, • Accessibilité sans détour, • Sécurité des déplacements actifs.
Environnement et durabilité	• Présence d'une place ou d'un pôle public autour de la station, • Animation et vitalité urbaine.

Source : À partir de Racine et coll. (2022) et de Cervero (2013).

Cette grille d'analyse repose sur les fondements de la morphologie urbaine et permet une lecture systématique des éléments matériels de l'environnement construit, c'est-à-dire le cadre bâti lors de

nos visites de terrain et études cartographiques. Elle prend en compte la trame viaire, le parcellaire, le tissu urbain, ainsi que les formes bâties qui composent l'environnement bâti aux abords des stations de métro. Ces critères permettent de dresser un portrait spatial précis et d'identifier les logiques d'organisation du territoire à l'échelle locale. La grille intègre deux volets, dont l'un lié aux dimensions spécifiques et aux principes du TOD énoncés dans le cadre théorique et conceptuel présenté au début de ce mémoire. Elle permet d'évaluer dans quelle mesure les secteurs étudiés présentent les caractéristiques d'un aménagement favorisant l'intégration du TOD. Sont ainsi analysées l'accessibilité à la station, la densité urbaine, la mixité fonctionnelle, l'intermodalité, la configuration du réseau piétonnier et enfin la qualité de l'espace public et traversé pour se rendre à la station et la présence de centralités et de repères au niveau de ce pôle de quartier.

L'utilisation de cette grille permet de croiser les données issues des observations de terrain, des entretiens semi-dirigés, des documents d'urbanisme et des cartes avec les principes du TOD, afin de révéler les écarts ou convergences entre les réalités urbaines locales et les objectifs d'un développement intégré, dense et durable autour du transport collectif. Elle sert ainsi d'outil d'analyse comparative entre les différents sites étudiés et constitue une base essentielle pour interpréter les effets structurants potentiels du prolongement de la ligne bleue sur le cadre bâti et pour valider notre hypothèse de recherche.

CHAPITRE 4

ANALYSE DES STATIONS DE MÉTRO MADELEINE-PARENT ET ANJOU

Ce quatrième chapitre marque le passage à la phase de l'analyse empirique du mémoire. Après avoir présenté les principaux concepts et les documents relatifs au prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, l'analyse porte ici sur les deux zones d'étude retenues. Cette étape vise à appliquer la grille d'analyse élaborée précédemment à travers la production et l'interprétation de cartes thématiques.

Les plans utilisés pour cette analyse ont été réalisés à l'aide du logiciel AutoCAD et intègrent plusieurs composantes du tissu urbain : le réseau viaire, le parcellaire, le cadre bâti ainsi que diverses données spatiales complémentaires. Ces éléments proviennent des fichiers cartographiques de la Ville de Montréal, initialement disponibles sous forme fragmentée au format DWG, que nous avons reconstitués afin de produire les cartes complètes correspondant aux deux zones d'étude et des limites préalablement fixées.

À partir des analyses morphologiques et de l'étude documentaire, le chapitre met en évidence les transformations urbaines et sociales associées au prolongement de la ligne bleue. L'étude montre que ce projet agit comme un levier majeur de requalification urbaine, favorisant la densification, la diversification des usages et l'amélioration de l'accessibilité. Toutefois, certains enjeux demeurent, notamment la hausse des valeurs foncières, les risques de gentrification et les tensions entre développement immobilier et maintien de la mixité sociale.

En somme, ce chapitre met en lumière les effets structurants différenciés du prolongement selon la morphologie et le contexte socio-économique des quartiers étudiés. Il constitue ainsi une étape clé dans la compréhension des dynamiques territoriales, préparant la discussion et la mise en perspective des résultats dans le chapitre suivant.

4.1 Mise en contexte de la planification des deux stations

L'analyse documentaire relative au projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal révèle l'ampleur des ambitions métropolitaines et locales qui accompagnent sa réalisation. Les documents consultés montrent qu'il y a un consensus sur les objectifs de la mobilité durable, de la densification résidentielle et de la requalification urbaine. L'analyse documentaire montre que les

futures stations Madeleine-Parent et Anjou, bien qu'elles présentent des traits urbains différents et qu'elles aient quelques particularités distinctes, s'inscrivent dans une démarche visant à réaménager une portion significative de l'est de Montréal.

Un premier élément central concerne le rôle du prolongement dans la correction d'un déséquilibre historique de la desserte en transport collectif à l'échelle de l'île de Montréal. Les constats de (Trajectoire Québec, 2018) nous montrent que l'est de la ville a longtemps souffert d'une dépendance accrue à l'automobile, accentuée par l'absence de dessertes structurantes, comme ce métro attendu depuis les années 1980. Le prolongement doit donc réduire cette dépendance et améliorer les liaisons est-ouest, particulièrement avec Saint-Léonard, Anjou, Villeray, Saint-Michel et Parc-Extension.

Les documents officiels soulignent également l'importance de l'accessibilité universelle des nouvelles stations, une priorité conforme à la Politique québécoise de mobilité durable 2030 (Gouvernement du Québec, 2018). Cette politique met l'accent sur l'inclusion sociale en tant qu'objectif central.

Dans le cas du secteur Madeleine-Parent, les documents de planification soulignent son importance stratégique comme entrée du quartier (Ville de Montréal, 2022). L'édicule prévu à l'intersection sud-est du boulevard Langelier et de la rue Jean-Talon Est constitue un geste symbolique fort. Il doit transformer cette intersection marquée par des flux automobiles et des espaces commerciaux vieillissants en un véritable pôle d'urbanité. Cette intervention souligne la nécessité de créer des espaces publics de qualité et d'intégrer des équipements collectifs, afin de soutenir la densification et de limiter les effets de rupture dans le tissu urbain. L'analyse documentaire montre ainsi que la station Madeleine-Parent n'est pas pensée uniquement comme une infrastructure de mobilité, mais comme un catalyseur de requalification et de mixité fonctionnelle en cohérence avec les principes du TOD (Calthorpe, 1993 ; Cervero & Kockelman, 1997).

Le cas de la station Anjou se distingue par sa fonction de terminus intermodal. Selon les plans de la STM (2023) et de l'ARTM (2021), elle sera dotée non seulement d'une station de métro, mais également d'un vaste terminal d'autobus, d'un atelier de maintenance et d'une voie de garage. De plus, située près de pôles commerciaux majeurs, tels que les Galeries d'Anjou, cette station est

appelée à devenir une centralité secondaire de l'est de Montréal. Toutefois, la documentation rappelle que le secteur est fortement marqué par des infrastructures routières et des stationnements de surface, caractéristiques d'un urbanisme de type suburbain. Dans ce contexte, la planification vise à transformer ce secteur dominé par l'automobile en un pôle plus compact et intégré, favorisant la mobilité durable et la mixité des usages.

On remarque que les deux gares, Madeleine-Parent et Anjou, sont conçues dans une optique de complémentarité et de cohérence métropolitaine. Le PMAD (CMM, 2012) recommande de concentrer 40 % de la croissance résidentielle dans les aires TOD, et les stations Madeleine-Parent et Anjou figurent explicitement parmi ces pôles stratégiques. Les documents municipaux prévoient ainsi l'intégration de logements, de commerces et d'équipements publics dans un rayon de marche d'environ 800 mètres autour des stations, afin de concrétiser les objectifs de mobilité durable et d'urbanisation compacte. Dans les deux cas, l'enjeu réside dans la transformation d'un environnement automobile en véritable centralité urbaine et surtout de requalifier un tissu urbain peu dense, mais fragmenté.

L'analyse documentaire met aussi en lumière plusieurs retombées attendues qui dépassent le cadre strict du transport. En plus de réduire la dépendance automobile, les documents évoquent la possibilité de créer plus de 25 000 nouveaux logements dans l'est de Montréal (Ville de Montréal, 2022). Parmi ceux-ci, on compte environ 6000 à 8000 nouveaux logements autour de la station Madeleine-Parent, situés sur les grands îlots à vocation commerciale, ainsi que sur le site de la future station Anjou. Les projets de réaménagement actuellement soumis, comme ceux des Halles d'Anjou (712 logements) et du terrain Toys «R» Us (241 logements), prévoient près de 950 nouvelles unités résidentielles autour de la station Anjou (OCPM, 2023 ; Radio-Canada, 2024). Ces projets visent à revitaliser des sites sous-utilisés, comme les stationnements commerciaux, et à améliorer la qualité des espaces publics. Toutefois, de nombreux exemples de projets alertent sur les risques de spéculation foncière et de gentrification (OCPM, 2013 ; Marquis-Chouinard, 2018). Afin d'éviter que les bénéfices du projet ne profitent qu'aux promoteurs et aux ménages plus aisés, les planificateurs insistent sur la nécessité d'inclure des logements sociaux et abordables dans les projets immobiliers.

Le prolongement de cette ligne bleue vers l'est de l'île de Montréal produira à court terme plusieurs impacts significatifs selon l'ensemble de la documentation consultée:

- Le premier résidera dans la création d'un accès direct au réseau structurant du métro, qui transformera immédiatement la mobilité quotidienne des résidents. Les quartiers situés dans un rayon d'environ un kilomètre autour des stations Madeleine-Parent et Anjou bénéficieront d'une réduction des temps de déplacement, notamment vers le centre-ville et les pôles d'emploi majeurs. Selon l'ARTM (2021), une accessibilité accrue au transport en commun entraîne rapidement une réorganisation des habitudes de déplacement, les résidents utilisent davantage le métro et dépendent moins de l'automobile.
- Un deuxième effet à court terme concerne la valorisation foncière et immobilière. L'expérience de projets similaires à Montréal, notamment autour des stations du REM, montre que les terrains situés dans un rayon piétonnier voient leur attractivité augmenter dès l'annonce des travaux et de manière accrue lors de la mise en service. Pour Madeleine-Parent et Anjou, cette dynamique devrait stimuler des investissements privés dans le cadre bâti existant (rénovations, modernisation de commerces, réaffectation de terrains sous-utilisés).
- Un troisième impact est la réorganisation des services de transport en commun en surface. Le prolongement entraînera une modification des trajets d'autobus, qui seront conçus pour être complémentaires avec le métro (STM, 2023). Cette réorganisation offrira une meilleure desserte des secteurs périphériques, élargissant les bénéfices au-delà des riverains immédiats.

Enfin, la visibilité symbolique et politique du projet générera une dynamique de redéfinition identitaire des quartiers. La présence d'une station de métro est souvent perçue comme un signe de reconnaissance métropolitaine et de modernisation urbaine (Offner, 1993). Dans le cas de Saint-Léonard et d'Anjou, longtemps considérés comme des territoires périphériques, l'arrivée du métro constituera une marque tangible d'intégration au réseau central de Montréal, encourageant un sentiment de fierté et d'appartenance.

À long terme, bien que les transformations morphologiques profondes (densification, grands projets immobiliers, requalification d'axes commerciaux) aillent s'étendre sur une ou deux

décennies après l'ouverture des stations, les impacts à court terme sont déjà considérables. Dès la mise en service du prolongement, les abords immédiats des stations verront leur accessibilité accrue, leur attractivité foncière renforcée, leurs services de transport optimisés et leur visibilité métropolitaine rehaussée. Ces effets rapides démontrent que le projet ne doit pas seulement être envisagé comme un levier de transformation à long terme, mais aussi comme un facteur de mutation immédiate des pratiques de mobilité et de la perception urbaine dans l'est de Montréal.

4.2 Le cas de la station Madeleine-Parent

4.2.1 Analyse morphologique de l'état actuel

Dans le cadre de cette recherche, la morphologie urbaine sert d'outil pour analyser les caractéristiques existant et identifier les possibilités de transformation liées à l'implantation de nouvelles stations de métro. Elle repose sur l'étude des principaux éléments, comme le tissu urbain, le réseau viaire, le parcellaire, et le cadre bâti, analysés à l'échelle d'un rayon d'un kilomètre autour de la future station Madeleine-Parent. Cette échelle d'analyse, couramment utilisée dans la littérature, permet de saisir les potentiels ou les contraintes à la mise en œuvre de milieux de vie denses, mixtes et accessibles. Une série de plans analytiques présentés aux pages suivantes font ressortir les composantes de la forme urbaine. L'analyse détaillée de ces composantes principales de structuration se fera par la suite.



Figure 19 Plan du cadre bâti actuel à 1km autour de la station Madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025).

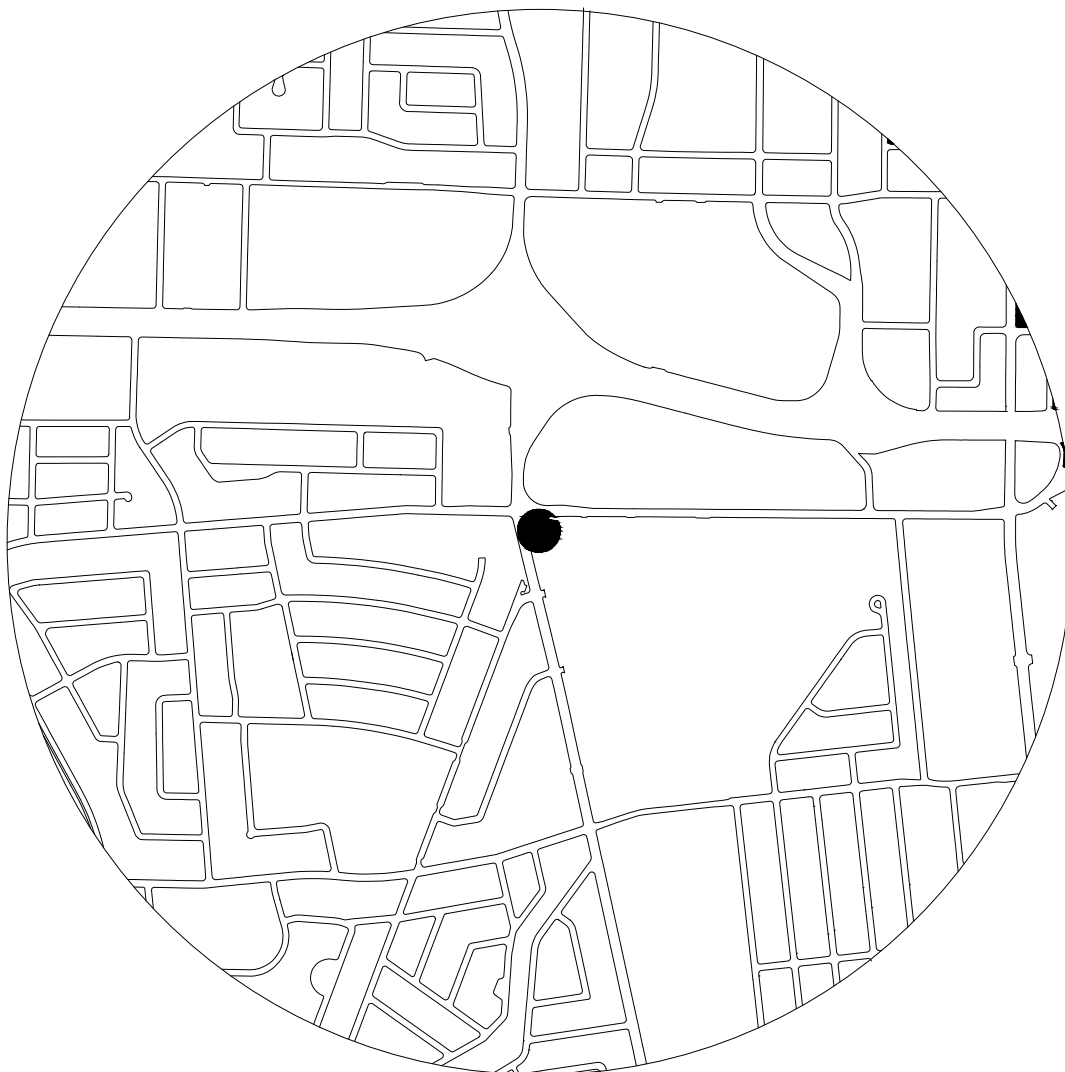


Figure 20 Plan de la structure des îlots à 1Km autour de la station Madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025).



Figure 21 Plan de l'espace et des masses bâties susceptibles d'être transformées (Moussa Touré, 2025).

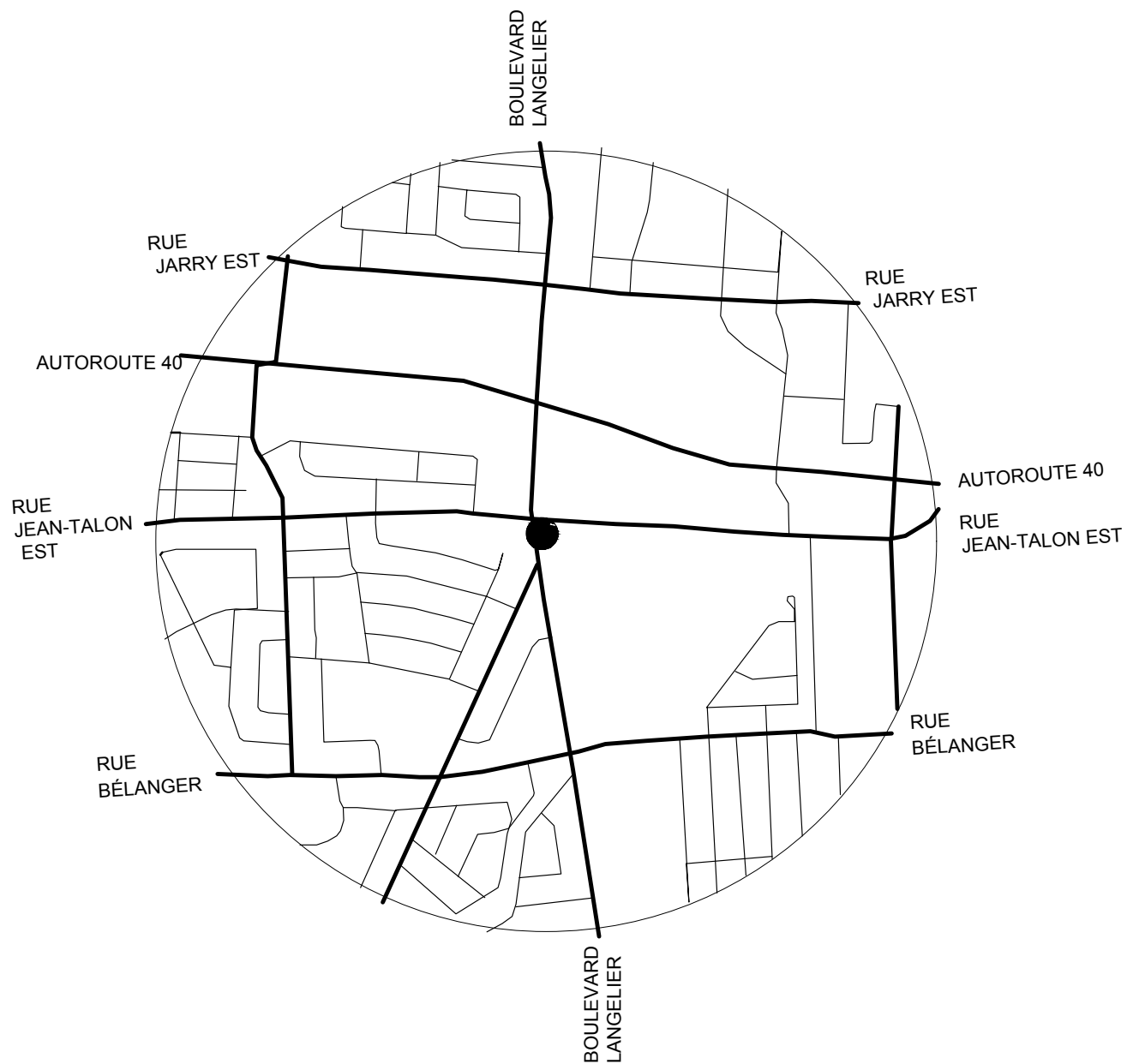


Figure 22 Plan de la hiérarchie viaire dans un rayon de 1km de la station Madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025)



Figure 23 Vue aérienne de l'espace sous utilisé à aménager

4.2.1.1 Réseau viaire

L'analyse du réseau viaire signifie l'étude en détail du système de liaison entre les différentes parties d'une ville. Le réseau viaire est constitué de l'ensemble des circulations de fonction et d'importance variable (Racine et coll 2022). Comme le montre la (figure 22), le réseau viaire se compose sur plusieurs axes très importants, comme le boulevard Langelier (figure 24), le boulevard Métropolitain (figure 25), le boulevard des galeries d'Anjou, la rue Jean Talon, la rue Bélanger et la rue Jarry, qui permettent la desserte facile dans le kilomètre autour de la station Madeleine-Parent. L'organisation du réseau viaire dans le kilomètre autour de la future station Madeleine-Parent se caractérise aussi par une structure double combinant des éléments de trame orthogonale et des discontinuités héritées de l'urbanisation de l'après-guerre typique de la banlieue québécoise. Dans la (figure 22), le réseau présente aussi une orthogonalité assez régulière dans les rues résidentielles situées de part et d'autre du boulevard Langelier. Ces rues secondaires, disposées en quadrilatères relativement homogènes, traduisent une logique de planification propre aux quartiers de type pavillonnaire nord-américain. Toutefois, cette régularité est fragmentée par la présence de grands ensembles commerciaux et de stationnements de surface, qui interrompent la continuité des maillages et créent des ruptures urbaines sur les boulevards Langelier (figures 22, 23, 24 et 26).



Figure 24 Boulevard Langelier (Moussa Touré, 2025).



Figure 25 Boulevard Métropolitain (Moussa Touré, 2025).



Figure 26 Grands ensembles commerciaux et de stationnements de surfaces sur le boulevard Langelier (Moussa Touré, 2025).

Ainsi, la forme du réseau tend vers une mosaïque fragmentée, où les connexions piétonnes demeurent limitées et moins sécuritaires pour la traversée et où la circulation automobile domine avec une concentration en bord d'autoroute d'équipements à grande emprise foncière, réduisant ainsi la perméabilité du tissu urbain principalement en provenance du nord et de l'est de la future station (figures 24 et 25). La hiérarchie du réseau viaire repose essentiellement sur deux grands axes structurants, le boulevard Langelier (nord-sud) et la rue Jean-Talon Est (est-ouest) (figures 22 et 24). Ces artères fonctionnent comme des corridors métropolitains, largement dimensionnés pour accueillir les flux automobiles et fortement contraignants pour les traversées piétonnes. Autour de ces axes, les rues locales se limitent à des fonctions de desserte résidentielle locale et manquent de connexions directes avec les pôles d'activités limitrophes.) Cette organisation, typique d'une planification fonctionnaliste, accentue la rupture entre le réseau structurant et le réseau local, réduisant la porosité urbaine et la fluidité des déplacements actifs (Filion, 2018). Dans une perspective de développement orienté vers le transport collectif (TOD), la hiérarchie actuelle présente donc un déséquilibre, les voies principales répondent bien aux besoins métropolitains, mais les voies secondaires ne participent pas pleinement à la centralité locale attendue autour d'une station de métro.

L'arrivée de la station Madeleine-Parent constitue une opportunité de requalification de ce réseau viaire. D'une part, le renforcement du maillage secondaire (rues locales, passages piétons et cyclables) pourrait améliorer la connectivité entre quartiers et réduire les effets de coupure. D'autre part, une hiérarchisation repensée, donnant davantage de place aux mobilités actives et collectives sur Langelier et Jean-Talon, afin de rejoindre les ensembles d'habitation au nord et à l'est de la station permettrait de transformer ces corridors routiers en véritables axes urbains multifonctionnels. En ce sens, (CMM, 2012 ; Blais, 2010) insiste sur la nécessité de concilier la continuité du réseau viaire et la mixité fonctionnelle le long des axes pour soutenir la vitalité des projets TOD.

4.2.1.2 Structures des îlots

Les secteurs résidentiels situés en retrait des grands axes présentent un découpage relativement régulier, constitué d'îlots rectangulaires de taille moyenne à grande, adaptés à des habitations unifamiliales et jumelées (figure 20). Ce schéma s'inscrit dans la logique de la suburbanisation de l'après-guerre, marquée par des parcelles larges permettant l'intégration de jardins privés et d'espaces de stationnement (implantation pavillonnaire) (Harris, 2004). En revanche, à proximité des artères principales, comme Langelier et Jean-Talon, on observe de vastes emprises commerciales occupant plusieurs îlots entiers (figures 20 et 23). Ces îlots surdimensionnés, associées à des stationnements de surface, contrastent fortement avec le maillage résidentiel et réduisent l'emprise foncière. L'orientation des îlots suit globalement l'orthogonalité du réseau viaire résidentiel, ce qui favorise une organisation cohérente et une lisibilité spatiale (Merlin et Choay, 1998), la forme et l'orientation des îlots sont déterminées par la présence de voies d'accès qui constituent les limites (figure 22). Toutefois, les grands ensembles commerciaux et institutionnels introduisent des ruptures dans ce découpage, en imposant de grands îlots de parcelles orientées en fonction de leurs besoins propres plutôt que celle de la continuité urbaine. Cette configuration produit des îlots monofonctionnels qui limitent la possibilité de mixité et d'insertion progressive de nouvelles typologies bâties. Dans le cas des abords de la station Madeleine-Parent, le contraste entre petits îlots résidentiels et grandes parcelles commerciales complique l'émergence d'un tissu mixte et intégré.

L'arrivée de la station Madeleine-Parent offre une occasion stratégique de recomposition de la modularité des îlots et éventuellement du parcellaire. La requalification des grandes emprises commerciales et des stationnements périphériques en lots plus fins et diversifiés permettrait d'introduire de nouveaux usages résidentiels et institutionnels, favorisant une densité accrue et une meilleure mixité fonctionnelle. Cette transformation est cohérente avec les principes de développement orienté vers le transport collectif (TOD), qui encouragent la réduction des îlots monofonctionnels et la diversification des formes foncières (Cervero & Sullivan, 2011). À terme, une réorganisation parcellaire adaptée pourrait renforcer la cohésion morphologique du secteur et soutenir l'émergence d'une centralité locale structurée et perméable autour du métro.

4.2.1.3 Tissu urbain

Le tissu urbain de Madeleine-Parent se caractérise par une forte discontinuité spatiale. D'un côté, les quartiers résidentiels éloignés du boulevard Langelier offrent une trame bâtie relativement cohérente, composée de rangées ordonnées de maisons individuelles ou jumelées (figures 27, 28, 32, et 33). D'un autre côté, les abords immédiats des grands axes (Langelier et Jean-Talon) sont marqués par des espaces ouverts liés aux stationnements de surface et aux vastes emprises commerciales, ce qui introduit des ruptures importantes dans la trame (figure 23). Ces vides urbains peu qualifiés spatialement réduisent l'intensité et la qualité des parcours piétonniers, limitant ainsi la cohésion du tissu. Comme l'indique Allain (2004), la continuité du bâti joue un rôle essentiel dans la perception urbaine et l'appropriation des espaces publics.



Figure 27 Rue typique de plexes autour de la station Madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025).



Figure 28 Rue typique autour de la station Madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025).

La compacité du tissu autour de la future station reste faible, particulièrement dans les secteurs commerciaux autour de Langelier et sur Jean Talon (figure 17). Les bâtiments isolés, implantés en retrait des rues et entourés de stationnements, traduit un modèle spatial dominé par l'automobile. À l'inverse, les zones résidentielles adjacentes présentent une compacité plus élevée, grâce à des alignements réguliers et une proximité relative des bâtiments à l'alignement du bâti aux rues. Cette dualité fragilise le potentiel d'un milieu de vie TOD, qui repose sur une densité morphologique favorisant l'intensité des usages et la mixité fonctionnelle (Cervero & Kockelman, 1997). Le tissu résidentiel démontre une homogénéité marquée :

- Typologies répétitives de duplex et triplex jumelés , de densité moyenne desservis par la voiture (figures 27 et 28) ;
- Volumes similaires ;
- Matériaux standardisés (brique, pierre).



Figure 29 Batiment à usage mixte sur le boulevard Jean Talon avec commerces au rez-de-chaussée (Moussa Touré, 2025).

Bien qu'elle garantisse une identité propre à une région donnée, l'uniformité peut parfois entraver la richesse perceptuelle et sociale d'un lieu. À l'opposé, les secteurs commerciaux créent une rupture par leur échelle et leur logique spatiale introvertie. Le contraste entre ces deux registres produit une hétérogénéité forte à l'échelle du quartier, mais une hétérogénéité d'un tissu peu intégré, car il oppose deux modèles urbains pavillonnaire et commercial avec stationnement automobile sans véritable articulation.

Le tissu urbain autour de la station Madeleine-Parent se caractérise aussi par la présence de bâtiments multifonctionnels situés le long des axes structurants que sont le boulevard Jean-Talon et la rue Bélanger. Ces artères, particulièrement achalandées, concentrent une activité commerciale urbaine soutenue grâce à la combinaison de commerces en rez-de-chaussée et de logements ou de bureaux à l'étage supérieur (figures 29 et 30). Cette typologie favorise une mixité fonctionnelle et une animation continue au niveau des trottoirs de ses deux importants axes, renforçant le caractère dynamique du quartier. La continuité des façades bâties et la densité des usages contribuent à créer un environnement urbain vivant et propice aux déplacements actifs tel que favorisé dans les principes du TOD.



Figure 30 Batiment à usage mixte sur le boulevard Jean Talon avec commerce au rez-de-chausée (Moussa Touré, 2025).



Figure 31 École (Moussa Touré, 2025).

L'implantation de la station Madeleine-Parent représente un levier pour recomposer ce tissu disloqué. En renforçant la densité et la continuité, en particulier en requalifiant sur le plan spatial les grandes zones commerciales existantes et en en prévoyant une diversité des types de logements, on peut atténuer les discontinuités actuelles et tendre vers un tissu plus unifié. Cela correspond aux recommandations du PMAD (CMM, 2012), qui met de l'avant la densification des couloirs de

transport en commun et l'émergence de tissus urbains mixtes et denses comme des facteurs clés d'un développement durable en assurant une transition et une liaison avec les secteurs pavillonnaires adjacents.

4.2.1.4 Cadre bâti

L'analyse du cadre bâti dans un rayon d'un kilomètre autour de la station Madeleine-Parent met en évidence une structure morphologique caractérisée par une forte diversité du cadre bâti (figure 19). Cette variété témoigne de la présence concomitante d'un secteur résidentiel de faible à moyenne densité et d'un ensemble de zones commerciales (figures 23, 27 et 28), organisées selon des logiques fonctionnelles distinctes du réseau urbain historique. L'aménagement du secteur, caractérisé par de vastes espaces de stationnement et des bâtiments isolés (figures 23 et 26), reflète un modèle urbain centré sur l'automobile. Le projet actuel d'extension de la ligne bleue vise à transformer cet espace en un milieu plus dense, diversifié et intégré.



Figure 32 Exemple de bâtiment typique au secteur de Langelier (duplex jumelés) autour de la station Madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025).



Figure 33 Exemple de bâtiment typique à Langelier (triplex jumelés) autour de la station Madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025).

Sur le plan de la hauteur, la plupart des constructions résidentielles sont limitées à un ou deux étages et demi. Elles correspondent aux typologies de duplex et triplex jumelés ou en rangées. Ces bâtiments, implantés sur des lots de dimension moyenne avec des retraits avant et latéraux, forment un tissu relativement homogène. Les plex (duplex et triplex) constituent le paysage urbain dominant, notamment à l'ouest de notre zone d'étude, où la trame urbaine se resserre et où la proximité des artères structurantes favorise une légère intensification du bâti. Ces types de bâtiments intermédiaires, typiques du paysage architectural montréalais et de sa communauté italienne (Marsan, 2016), offrent un potentiel intéressant pour des projets de densification progressive qui s'harmonisent avec la vocation résidentielle du quartier.



Figure 34 Batiment d'habitation de forte densité dans le kilomètre autour de la station (Moussa Touré, 2025).



Figure 35 Exemple de batiment de bureaux de grande envergure (Moussa Touré, 2025).



Figure 36 Batiment d'habitation de grande hauteur sur Jean Talon (Moussa Touré, 2025).

Les vastes bâtiments commerciaux et institutionnels qui bordent le boulevard Langelier et la rue Jean-Talon se caractérisent par leur masse imposante, atteignant souvent trois ou quatre étages en hauteur totale, voire plus d'une dizaine dans certains cas (figures 35 et 36). Leur implantation, souvent en retrait de la rue, au centre de vastes îlots intégrant le stationnement, rompt la continuité du front bâti et crée de larges discontinuités spatiales. D'un point de vue morphologique, ces ensembles forment des masses bâties verticales dont la faible compacité contraste fortement avec les objectifs de requalification urbaine et de mobilité durable.

L'analyse des masses bâties montre aussi une discontinuité importante du front urbain et une fragmentation du tissu. L'empreinte au sol actuelle est relativement faible autour de la station, alors que les nouvelles initiatives envisagent un taux d'occupation des sols plus élevé, qui respecterait

les normes des secteurs favorisant l'utilisation et la maximisation de la présence du transport en commun (TOD). Cette densification mesurée favorisera une meilleure utilisation du foncier, une intensification des usages et une réduction des espaces dédiés à la voiture. Elle contribuera ainsi à la création d'un environnement urbain plus compact, perméable et adapté à la marche.

Cependant, le secteur présente un grand potentiel de transformation. Le futur prolongement du métro et la planification du Projet de plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) du secteur Langelier envisagent la densification progressive de ces grandes emprises commerciales en îlots mixtes à gabarits moyens à élevés atteignant 22 étages, intégrant logements, commerces de proximité et espaces publics de qualité (figures 40 et 41). Cette requalification permettrait de recomposer le cadre bâti, de renforcer la continuité urbaine et de créer une gradation harmonieuse entre les gabarits existants, dont plusieurs sont assez massifs et les futurs développements orientés vers la station.

L'arrivée de la station Madeleine-Parent représente une occasion de repenser les formes bâties du secteur. La diversification des typologies (logements collectifs, commerces de proximité intégrés), l'augmentation graduelle des gabarits et une implantation plus rapprochée (relation bâti / viaire) de la rue permettraient d'améliorer la cohérence urbaine et de soutenir la centralité locale. Comme le recommande le PMAD (CMM, 2012), l'introduction de formes bâties plus compactes et orientées vers la rue constitue un levier essentiel pour transformer un espace fragmenté en milieu TOD attractif et durable.

4.2.2 Analyse TOD de l'état actuel

4.2.2.1 Densité

La densité est un pilier essentiel du TOD, car elle influence la capacité d'un quartier à favoriser un système de transport durable et à créer un cœur urbain dynamique. Dans le cas de la station Madeleine-Parent, le diagnostic met en lumière un déséquilibre marqué entre l'accessibilité métropolitaine promise par le prolongement de la ligne bleue et l'intensité résidentielle faible du secteur dans le kilomètre autour de la station. Le secteur résidentiel entourant la future station se caractérise par une prédominance de maisons quadruplex, issues des vagues de suburbanisation de l'après-guerre. Ces formes d'habitat, bien qu'elles soient stables sur le plan social, traduisent une

faible densité démographique (15 à 20 logements à l’hectare brut) (figures 32 et 33). La (figure 37) illustre un ensemble résidentiel de moyennes à forte densité, composé d’immeubles multifamiliaux qui témoignent d’un processus de densification déjà amorcé autour de la station Madeleine-Parent. Ce type de morphologie, axé sur la densification, est caractérisé par des volumes compacts et des immeubles de sept étages ou plus (petits collectifs). Il reflète la volonté municipale d’optimiser l’utilisation du sol près des axes de transport en commun. De plus, des projets de densification prévus à plus de dix minutes à pied de la station (soit un kilomètre) montrent que cette logique s’étendra au-delà du cœur du secteur. Cela montre qu’on veut renforcer la centralité de Madeleine-Parent et faciliter la transition vers des quartiers plus denses et bien reliés au reste de la ville.



Figure 37 Projet de densification autour de la station (Moussa Touré, 2025).

La population résidente dans le rayon du kilomètre de la station demeure relativement limitée, surtout en comparaison avec d’autres pôles de métro montréalais où les logements collectifs et les immeubles à appartements dominant. Cette caractéristique entraîne une baisse du nombre potentiel d’usagers du métro qui l’utiliseraient régulièrement. Comme l’indique Filion (2018), un TOD performant suppose une densité résidentielle suffisante pour alimenter la fréquentation du transport collectif et ancrer une animation locale.

L’emploi autour de Madeleine-Parent est relativement rare et se concentre principalement dans quelques zones commerciales. Les grands ensembles, comme les supermarchés et commerces à

grande surface, génèrent certes des emplois, mais leur implantation sur de vastes parcelles monofonctionnelles, associée à des stationnements de surface, disperse les flux et limite la formation d'une centralité compacte. Le secteur économique reste dominé par l'utilisation de la voiture pour se rendre au magasin et en repartir, ce qui entrave les interactions avec le voisinage résidentiel, sauf dans le cas des commerces de proximité des rues Jean Talon et Bélanger. Cela contraste avec les orientations TOD, qui favorisent des emplois de proximité, intégrés dans des ensembles mixtes et accessibles à pied ou à vélo.

L'intensité bâtie est l'un des points faibles majeurs du secteur. Les stationnements de surface occupent une proportion considérable du secteur réduisant la productivité urbaine de ces terrains. Selon Blais (2010), ce type d'aménagement incarne une forme de gaspillage spatial incompatible avec les objectifs de durabilité métropolitaine. Autour de la station Madeleine-Parent, le rapport entre espaces bâtis et surfaces non bâties révèle une sous-utilisation chronique du sol, renforçant l'image d'un territoire conçu pour l'automobile plutôt que pour l'urbanité (figures 20, 23 et 26).

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (CMM, 2012) identifie les stations de métro et les pôles de transport collectif comme des lieux prioritaires de densification. Le cas de Madeleine-Parent illustre précisément ce type d'opportunité, un secteur sous-utilisé, où la densité bâtie doit devenir un outil structurant de la transformation urbaine.

L'analyse de la densité actuelle autour de Madeleine-Parent est faible, tant en termes de population que d'emplois et d'intensité d'usage du sol. Toutefois, cette faiblesse représente en réalité un fort potentiel, la station peut catalyser une transformation radicale en favorisant une densification résidentielle et fonctionnelle. Le succès du TOD dépendra de la capacité des acteurs publics et privés à mobiliser ce potentiel, à transformer les stationnements et emprises commerciales en tissus compacts, et à créer un équilibre entre population, emplois et services. En ce sens, Madeleine-Parent illustre la tension classique entre un héritage automobile et une urbanité projetée fondée sur la densité comme levier d'un développement durable.

4.2.2.2 Qualité du design urbain

Le design urbain est un aspect crucial du TOD, car il affecte directement la qualité de vie, l'expérience des utilisateurs et la capacité d'un secteur à favoriser les modes de transport durables.

Dans le cas de Madeleine-Parent, l'analyse révèle un design actuel dominé par une approche axée sur l'automobile, caractérisé par des fronts bâtis fragmentés, des espaces publics peu développés et une animation piétonnière insuffisante et non sécurisée. Toutefois, l'arrivée du métro crée un potentiel important de requalification.



Figure 38 Parc Boisé Jean Millot (Moussa Touré, 2025).



Figure 39 Parc Guiseppe Garibaldi (Moussa Touré, 2025).

Les espaces publics actuels sont dominés par l'automobile avec de larges voies de circulation, intersections complexes, stationnements de surface. Les trottoirs, bien qu'ils soient présents, sont

souvent étroits, peu aménagés et exposés aux nuisances causées par le trafic automobile, ce qui les rend moins sécuritaires pour la marche. De plus, l'absence de pistes cyclables est problématique. Les espaces verts sont rares et dispersés, ce qui réduit la convivialité de l'environnement urbain. Mais notons que la présence dans le rayon de 1 kilomètre du parc boisé Jean Millot et du parc Giuseppe-Garibaldi (figures 38 et 39) occupe une place stratégique dans la composition urbaine du secteur Madeleine-Parent. Ils ne remplissent pas seulement une fonction récréative, mais également un rôle structurant dans la conception urbaine, en organisant l'espace bâti et en assurant un équilibre entre densité et qualité de vie.

Actuellement, le secteur Madeleine-Parent présente aussi une faible couverture végétale. Les quartiers résidentiels, bien que dotés de jardins privés, ne compensent pas l'absence d'espaces verts publics accessibles dans le périmètre immédiat de la station. Les artères principales, largement minéralisées, souffrent d'un déficit de plantations et d'aménagements paysagers. De plus, les vastes stationnements de surface accentuent les îlots de chaleur urbains. Or, comme le souligne Gehl (2010), la présence d'espaces verts de proximité et d'arbres de rue améliore non seulement la qualité de vie, mais aussi l'attractivité piétonne et la résilience climatique des quartiers. Le verdissement constitue donc une priorité pour soutenir la transition vers un TOD durable. En bordure d'un tissu résidentiel de moyenne à forte densité, le parc introduit une respiration visuelle et écologique essentielle dans un milieu en transformation. Il marque la présence d'espaces récréatifs et d'un havre de paix. Or, la littérature TOD insiste sur le rôle central des espaces publics de qualité pour encourager les mobilités actives et renforcer l'attractivité résidentielle (Jacobs, 1961 ; Gehl, 2010).

L'animation du rez-de-chaussée constitue une dimension rare dans le secteur. Les rues résidentielles, avec leurs maisons en retrait, offrent peu d'interactions avec l'espace public. Les bâtiments commerciaux, implantés au cœur de parcelles entourées de stationnements, ne contribuent pas non plus à l'animation des trottoirs. Cette absence de façades actives limite fortement l'urbanité locale et réduit l'attrait du quartier pour les piétons. Or, selon Gehl (2010), l'animation des rez-de-chaussée est un facteur déterminant de la vitalité des espaces publics, ce qui incite les résidents de circuler à pied ou en vélo. Le design actuel du secteur Madeleine-Parent est marqué par une fragmentation automobile incompatible avec les principes du TOD. Toutefois, la disponibilité foncière et la mise en service du métro offrent un potentiel important de

transformation. En misant sur la continuité des fronts bâtis, la qualité des espaces publics, la perméabilité active et l'animation des rez-de-chaussée, il est possible de redéfinir ce secteur en une centralité locale vivante et durable.

4.2.2.3 Accessibilité

L'accessibilité constitue un levier déterminant dans l'efficacité d'un TOD. Elle ne se limite pas à la présence du transport collectif structurant, mais inclut aussi la facilité avec laquelle les usagers peuvent rejoindre la station par différents modes, la qualité des parcours et la fluidité des correspondances. Dans le cas de Madeleine-Parent, le futur terminus de la ligne bleue présente un potentiel intermodal stratégique, mais plusieurs défis liés à la configuration urbaine actuelle compromettent la pleine réalisation de ce potentiel.

Le rôle de la station Madeleine-Parent ne sera pas seulement d'accueillir les usagers du métro, mais aussi d'assurer une interface avec les lignes d'autobus et, idéalement, avec les réseaux cyclables et piétonniers. Elle deviendra un point nodal d'échanges métropolitains, concentrant des flux provenant de l'est de Montréal et des banlieues avoisinantes. Cependant, la logique automobile dominante du secteur laisse craindre que l'intermodalité repose largement sur des stationnements incitatifs, reproduisant un modèle de dépendance à la voiture plutôt que de favoriser des mobilités durables. Or, selon Cervero (2004), l'efficacité d'un TOD repose sur l'intégration fine entre différents modes de transport, permettant des correspondances rapides et attractives sans rupture d'usage. Dans le cas de Madeleine-Parent, cela suppose de concevoir un pôle intermodal qui valorise les bus et les vélos autant que la voiture.

Un TOD efficace repose sur la règle du rayon piétonnier de 500 à 800 mètres autour de la station. Actuellement, ce rayon est fortement contraint par la fragmentation du tissu urbain. Les grands terrains commerciaux et leurs stationnements créent des parcours longs, monotones et peu sécuritaires pour les piétons. De plus, les coupures créées par les artères principales (Jean-Talon et Langelier) limitent la continuité des cheminements. Cela réduit la captation potentielle des usagers qui pourraient accéder au métro à pied. Selon Bertolini (1999), un maillage fin et des interfaces piétonnes attractives sont nécessaires pour optimiser l'accessibilité locale ; or, Madeleine-Parent souffre d'un déficit structurel en ce sens.

La sécurité et le confort constituent des facteurs essentiels pour encourager la marche et le vélo vers la station. L'environnement actuel n'est pas très favorable, avec l'absence de pistes cyclables continues, des traverses piétonnes longues et exposées au trafic automobile, ainsi que des trottoirs étroits sans aucune ombre. L'ambiance urbaine est davantage celle d'un centre commercial périphérique que celle d'un quartier urbain convivial. Ce constat rejoint l'analyse de Gehl (2010), selon laquelle la qualité des parcours piétonniers, la présence d'arbres, de mobilier et de façades actives sont déterminantes pour encourager les mobilités actives.

La force du secteur réside dans son accessibilité régionale, puisqu'il deviendra un point d'entrée métropolitain par le prolongement de la ligne bleue. Cependant, l'accessibilité locale reste son point faible. Sans une amélioration significative des parcours piétonniers et cyclables, la station risque de fonctionner principalement comme un terminus automobile (via le stationnement incitatif), ce qui serait contraire aux principes du TOD. L'enjeu consiste donc à équilibrer les deux échelles : assurer une intermodalité métropolitaine performante tout en renforçant la captation locale par des cheminements sécuritaires et agréables.

L'accessibilité de Madeleine-Parent présente donc un large contraste marqué. D'un côté, le métro offre une accessibilité métropolitaine forte. De l'autre, le tissu urbain fragmenté et dominé par l'automobile limite l'accessibilité locale. La réussite du TOD dépendra de la capacité à transformer cette accessibilité, en passant d'un modèle centré sur la voiture à un modèle intégrant pleinement les mobilités actives et collectives.

Le stationnement est aujourd'hui l'élément le plus structurant et le plus problématique de l'environnement bâti. De larges terrains commerciaux sont dominés par des aires asphaltées dédiées au stationnement automobile, représentant une part disproportionnée du foncier. La dépendance au stationnement nuit à la durabilité en augmentant les GES, en fragmentant le tissu urbain et en réduisant la qualité des parcours piétonniers.

4.2.2.4 Environnement et durabilité

Bien que la future station soit bien desservie par les axes métropolitains, son environnement immédiat présente encore une forte imperméabilisation des sols, une faible continuité végétale et une qualité limitée du domaine public.

Le périmètre d'étude est principalement composé d'espaces commerciaux et de stationnements en surface, surtout localisés le long des boulevards Langelier et Jean-Talon Est. Ces surfaces asphaltées occupent une grande partie du sol, réduisant la capacité d'infiltration naturelle et accentuant les phénomènes d'îlot de chaleur. Le tissu résidentiel adjacent, plus perméable, ne compense pas ce déséquilibre, les espaces verts y sont morcelés et privatifs. Dans une perspective de développement durable, la reconversion de ces grandes emprises minéralisées constitue un enjeu majeur pour améliorer la gestion écologique du sol.

La couverture végétale du secteur Madeleine-Parent reste discontinue et limitée. Les espaces verts se concentrent dans les rues résidentielles situées à l'arrière des grandes artères, tandis que les zones commerciales sont dépourvues d'alignement d'arbres ou de zones végétalisées. Cette discontinuité empêche la formation d'une trame verte connectée et réduit les bénéfices écologiques en matière de confort thermique, d'ombrage et de biodiversité. L'introduction de corridors verts le long des axes structurants et l'aménagement de placettes végétalisées autour de la station permettraient d'améliorer la continuité écologique et la qualité microclimatique du secteur.

Les observations de terrain et les vues aériennes indiquent que le domaine public autour de la station présente peu d'aménagements favorables au confort climatique : trottoirs étroits, rares zones ombragées, et mobilier urbain peu présent. La transformation du boulevard Langelier en axe multimodal et paysager, comme envisagé dans le PDAD (Ville de Montréal, 2022), pourrait améliorer la résilience climatique du quartier par l'augmentation de la canopée urbaine et l'amélioration des parcours piétonniers.

Aucune infrastructure visible de gestion durable des eaux pluviales n'a été recensée dans le secteur actuel. L'imperméabilisation du sol et la faible présence d'espaces plantés limitent l'infiltration naturelle et augmentent le ruissellement. Les projets de rénovation devraient intégrer des dispositifs de noues paysagères, de bassins de rétention et de revêtements perméables, afin de renforcer la résilience hydrique du site face aux épisodes de pluie intense.

Malgré ces faiblesses, la présence de la future station de métro offre une opportunité majeure de transition écologique. Le prolongement de la ligne bleue permettra de réduire la dépendance automobile, tout en favorisant la densification résidentielle et fonctionnelle autour du transport

collectif. En intégrant des principes de construction écoénergétique, de verdissement structurant et de mobilité durable, le secteur Madeleine-Parent pourrait évoluer vers un modèle de développement TOD résilient, conciliant performance environnementale et qualité urbaine. Le tableau 4 présente la synthèse de l'analyse morphologique et du potentiel d'aménagement d'un concept TOD de l'état actuel des abords de la future station de métro Madeleine-Parent.

Tableau 4 Synthèse des analyses

Éléments d'analyse	Station Madeleine-Parent
Réseau viaire	• Structure double orthogonale résidentielle/discontinuités commerciales. • Axes structurants (Langelier, Jean-Talon) créant des ruptures.
Structure des îlots	• Hétérogène. • Lots résidentiels réguliers vs vastes emprises commerciales. • Potentiel de recomposition important.
Tissu urbain	• Discontinuité modérée. • Quartiers résidentiels homogènes et mixité fonctionnelle sur Jean-Talon/Bélanger. • Grands vides commerciaux le long de Langelier
Cadre bâti	• Diversité de gabarits. • Maisons basses, immeubles multifamiliaux et grands commerces. • Faible densité générale mais potentiel existant.
TOD	
Densité	• Potentiel de densification très élevé. • Objectif clair de transformation radicale. • Projet structurant à l'échelle métropolitaine.
Design urbain	• Requalification complète prévue. • Espaces publics intégrés. • Continuité bâtie recherchée. • Mobilité active prioritaire.
Accessibilité	• Accessibilité métropolitaine forte. • Accessibilité locale à améliorer. • Pôle intermodal à créer.
Environnement	• Enjeux d'imperméabilisation et îlots de chaleur. • Intégration d'espaces verts structurants. • Démarche de durabilité affirmée.

4.2.3 L'aménagement proposé

Le projet planifié vise une transformation totale du site de la station de métro et de son périmètre immédiat avec (Ville de Montréal, 2022) :

- 6 000 à 8 000 nouveaux logements ;
- 100 000 m² de fonctions économiques ;
- Un parc central fédérateur allant des abords du métro au boisé Jean-Milot ;
- Un réseau de mobilité active étendu et bien connecté à la station de métro ;
- Un réseau viaire réduit, conçu pour tempérer la circulation ;
- 39 000 m² d'espaces verts et publics ;
- 10 000 m² en équipements collectifs et culturels ;
- Une école primaire.



Figure 40 Futur plan d'aménagement du site Madeleine-Parent (Ville de Montréal, 2022).

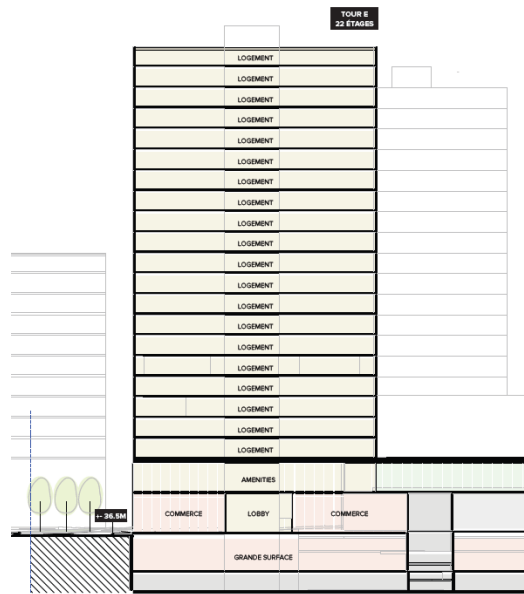


Figure 41 Exemple de la coupe d'un bâtiment multifonctionnel de 22 étages avec socle commercial et grandes surfaces dans le PDAD , (Ville de Montréal, 2022)

La réalisation du plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) pour le secteur Langelier entrainera une évolution progressive, mais significative, de l'urbanisme. Historiquement, ce secteur était structuré autour de grands îlots commerciaux et d'espaces minéralisés, mais il présente aujourd'hui un tissu fragmenté et peu perméable. L'arrivée de la station de métro constitue le principal catalyseur de cette requalification, en offrant un cadre propice à la réorganisation du parcellaire, à l'évolution du cadre bâti et à la recomposition du réseau viaire et la constitution d'un réseau d'espaces publics de qualité et structurant (assure une connectivité piétonne et cycliste vers le métro).

Compte tenu de la taille des propriétés, de la présence des îlots commerciaux et de l'importance des investissements nécessaires, la transformation complète du secteur s'inscrira dans un horizon long estimé entre dix et vingt ans. Cette temporalité permet d'opérer un redécoupage progressif des grands îlots existants afin de mettre en place une trame urbaine plus fine, composée de nouvelles rues locales, de passages transversaux et de connexions piétonnes et cyclables. Le PDAD a pour objectif de transformer un territoire monofonctionnel et isolé en un quartier mieux intégré, proposant des trajets plus directs et une interface harmonieuse entre ses divers secteurs (figure 40).

L'inauguration de la station de métro Langelier en 2031 permettra de lancer les premières étapes du développement. Le PDAD a repéré le potentiel de construction immédiate sur et autour de l'édicule d'accès au métro, en particulier en utilisant les droits aériens, pour y établir des projets mixtes comprenant des logements, des services de proximité et une place publique structurante. Ces interventions précoces contribueront à ancrer la centralité en formation et à amorcer la transition vers un milieu de vie plus dense et mieux connecté.

La restructuration du secteur s'appuie sur un ensemble d'espaces verts structurants, dont la coulée verte qui relie la station au boisé Jean-Milot existant situé au sud. Cette infrastructure paysagère constitue un support essentiel à l'organisation spatiale des futurs îlots et joue un rôle déterminant dans la gestion durable des eaux pluviales, la lutte contre les îlots de chaleur et l'amélioration de la qualité environnementale. L'intégration d'infrastructures vertes (noues, plantations, cours publiques paysagées) contribue ainsi à renforcer la cohérence morphologique du quartier. Elle améliore aussi les conditions de déplacement à pied et à vélo.

Le PDAD propose une densification progressive dont l'intensité varie en fonction de la proximité de la station. Les hauteurs envisagées atteignent jusqu'à 14 étages dans l'aire immédiate du métro, avec des gabarits plus modérés de 4 à 8 étages au sein des îlots résidentiels et des transitions douces vers les quartiers limitrophes généralement constitués de quadruples de deux étages 1/2. Cette modulation assure une meilleure intégration aux tissus existants et favorise une occupation du sol plus efficace. La rénovation du cadre bâti implique une transformation des frontières urbaines. Les façades deviennent dynamiques le long des axes majeurs, les constructions se rapprochent pour renforcer l'enveloppe des rues et les stationnements sont regroupés dans des zones arrière ou intégrés en sous-sol.

La diversification fonctionnelle constitue un autre volet central de la transformation morphologique. Le secteur, aujourd'hui principalement commercial, accueillera progressivement une offre résidentielle variée de logements locatifs, copropriétés, coopératives ainsi que des services et équipements collectifs. Cette mixité programmée favorise l'émergence d'un quartier complet, cohérent et doté d'une vitalité accrue, structurée autour du pôle de transport collectif en développement.

4.2.4 Analyse morphologique de l'état planifié

La série de plans présentée aux pages suivantes met en évidence les transformations morphologiques et spatiales à partir des plans existants et des propositions d'aménagement envisagées pour le secteur étudié. Ces reconstitutions permettent de conduire une analyse diachronique fine, visant à examiner de manière détaillée les transformations projetées et leurs effets sur la structure spatiale du tissu urbain.



Figure 42 Plan de l'espace et du bâti susceptibles d'être transformées après prolongement à 1km autour de la station Madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025).



Figure 43 Plan du cadre bâti en faisant table rase des mails commerciaux à 1km autour de la station Madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025).



Figure 44 Plan du futur cadre bâti à 1km autour de la station Madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025).

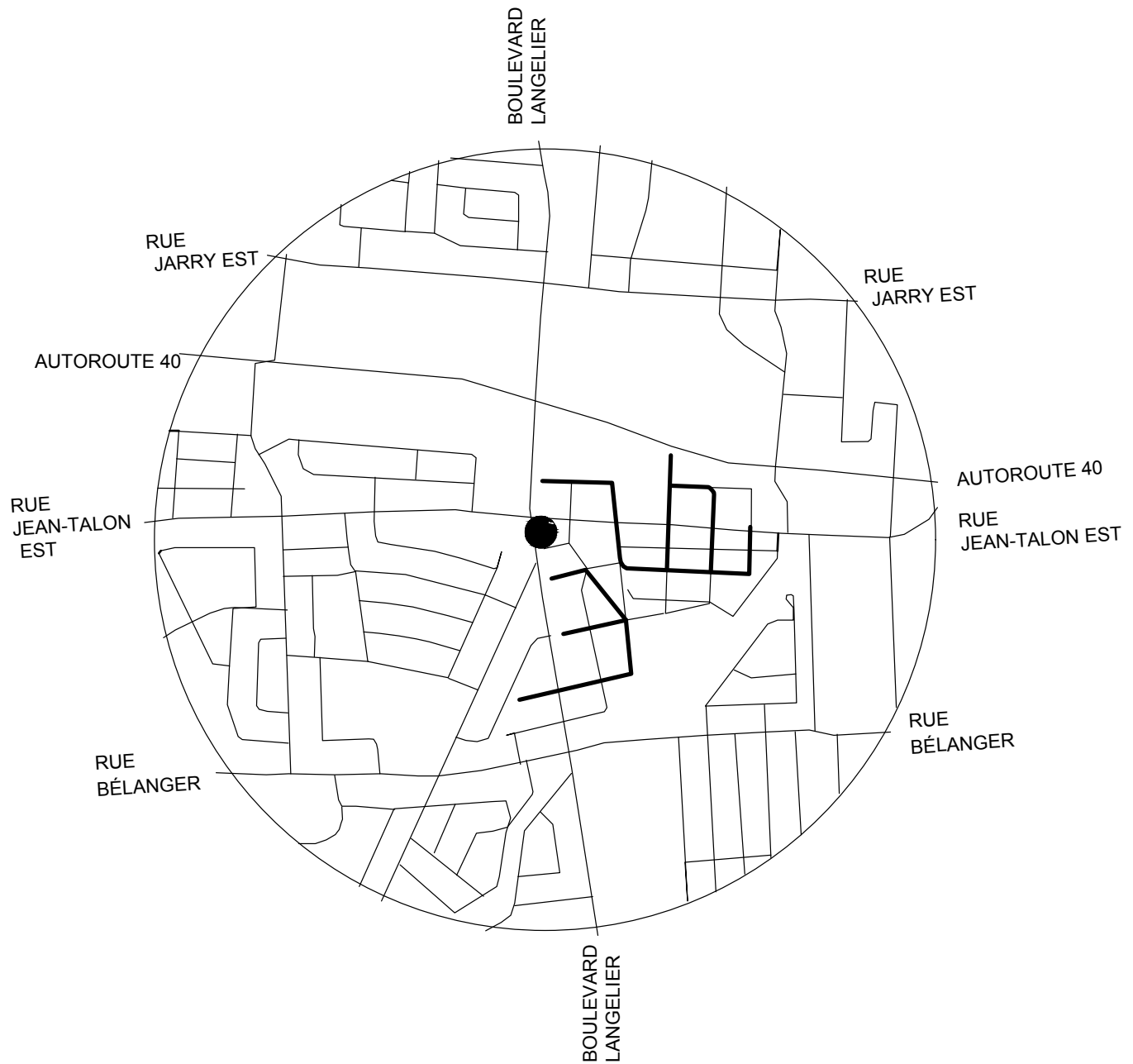


Figure 45 Plan des principales voies structurantes dans le futur réseau viaire à 1km autour de la station Madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025).

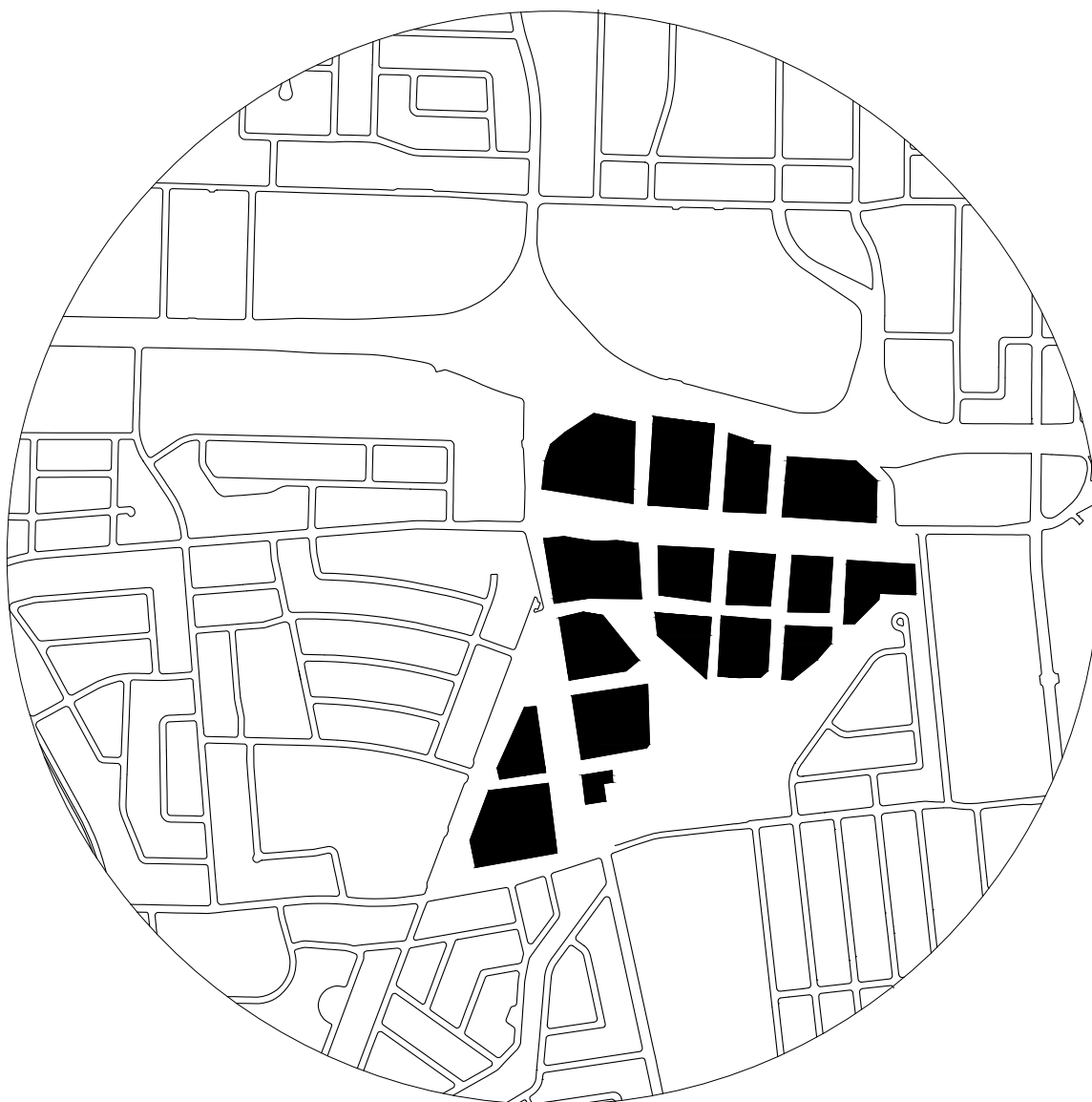


Figure 46 Plan du futur découpage des îlots à 1km autour de la station Madeleine-Parent (Moussa Touré, 2025).

4.2.4.1 Réseau viaire

Le réseau viaire projeté autour de la station Madeleine-Parent représente une modification majeure du secteur, qui s'éloigne de la structure fragmentée et peu perméable observée actuellement. Les (figures 44, 45 et 46) montre l'intention de densifier le maillage viaire et de rétablir une continuité urbaine qui est aujourd'hui fortement entravée par la présence de grands îlots commerciaux et de stationnements en surface. Cette transformation permet d'inscrire le secteur dans une logique de mobilité durable en rapprochant les fonctions urbaines et en facilitant l'accès à la station pour l'ensemble des résidents du quartier.

L'introduction de nouvelles rues locales à travers les différents îlots participe à désenclaver les terrains aujourd'hui imperméables et à reconnecter les deux côtés des boulevards Langelier et Jean Talon, qui constitue actuellement une barrière physique importante (figure 45). Ce maillage plus fin améliore radicalement les possibilités de déplacement, en multipliant les connexions transversales et les itinéraires piétonniers, ce qui réduit les distances de marche et renforce la cohérence fonctionnelle du secteur. Cette approche correspond aux principes du TOD, qui visent à établir des réseaux routiers continus, clairement définis et propices aux modes de déplacement doux, dans le but d'accroître l'utilisation des transports en commun.

La revitalisation de Langelier et de la rue Jean-Talon Est est cruciale pour la métamorphose du réseau viaire. Ces axes, aujourd'hui marqués par une logique autoroutière, sont repensés comme des avenues urbaines multimodales, comportant davantage de traversées piétonnes, des aménagements cyclables continus (faisant exclusivement de la rue Jean-Talon Est un Réseau express Vélo REV), une réduction de l'emprise des stationnements. Ces interventions visent à rééquilibrer la place accordée aux différents modes de déplacement et à créer un environnement propice à la marche et au vélo. Elles permettent également de structurer des centralités urbaines autour des nouvelles stations, conformément aux orientations du PDAD.

Enfin, l'intégration de passages pour piétons au sein des nouveaux îlots est un élément crucial dans le réseau proposé (figure 45). Ces connexions internes, absentes du tissu actuel, offrent des parcours courts, directs et sécurisés reliant les espaces publics, les commerces et la station. La présence de ces cheminements internes est essentielle dans la constitution d'un quartier orienté vers

le transport collectif, car elle offre des alternatives aux déplacements motorisés et renforce la lisibilité du tissu urbain.

4.2.4.2 Structure des îlots

Le plan du secteur Madeleine-Parent rompt totalement avec la configuration actuelle, qui est caractérisée par de grands îlots commerciaux et de vastes espaces de stationnement sous-exploités. Le nouveau découpage s'organise autour d'îlots plus compacts et divisés, composés d'îlots de petite et moyenne taille (figure 46). Cela favorise une mixité fonctionnelle et une densification progressive, conformément aux impératifs du TOD et aux orientations du PDAD.

Les grandes emprises qui caractérisent actuellement le secteur, notamment celles des centres commerciaux et des stationnements de surface (figures 20 et 23) limitaient la possibilité d'une implantation graduelle de différents types de bâtiments et réduisaient la capacité d'accueil d'une mixité fonctionnelle réelle. Le PDAD fait table rase de l'existant et fragmente alors ces vastes îlots en plus petits (figures 43 et 44). Cette fragmentation favorise un développement progressif et évite les effets de rupture à grande échelle, de même que la présence d'îlots de chaleur.

Le découpage proposé permet aussi d'intégrer différents types de constructions. Les nouveaux îlots et le découpage proposé ont été pensés pour accueillir des édifices qui peuvent être davantage densifiés, des espaces commerciaux au rez-de-chaussée, des équipements collectifs ainsi que des commerces de proximité. Cette flexibilité foncière constitue un élément central dans la construction d'un quartier orienté vers le TOD car elle permet d'articuler densité, mixité et diversité architecturale autour de la station, facilitant également la mise en place de transitions morphologiques.

La figure 46 montre une amélioration de la cohérence spatiale du secteur en rétablissant des alignements clairs sur les nouvelles rues locales. La subdivision des îlots permet de reformer des limites physiques définies, propices à la création d'espace public lisible et bien structuré. Le module choisi pour la forme et la taille des îlots devient ainsi un outil essentiel dans la requalification du quartier, en contribuant à l'émergence d'un milieu de vie cohérent, dense et orienté vers les mobilités actives.

4.2.4.3 Tissu urbain

Le tissu urbain projeté autour de la station Madeleine-Parent, tel qu'illustré dans la (figure 40), révèle une transformation d'ensemble qui rompt radicalement avec la configuration existante. Le projet planifié, tel que défini par la Ville de Montréal (2022), annonce l'arrivée de 6 000 à 8 000 nouveaux logements, accompagnés de 100 000 m² de fonctions économiques, ce qui marque l'émergence d'un véritable quartier complet structuré autour du transport collectif. Cette densité résidentielle et fonctionnelle, largement supérieure à celle actuellement présente, permet de soutenir une vie de quartier continue et de consolider un pôle de centralité majeur dans l'est de Montréal. Les (figures 40 et 41) mettent en évidence cette intensification en illustrant un tissu beaucoup plus fin, régulier et cohésif, où les nouveaux îlots bâtis s'articulent autour d'un réseau de rues, d'espaces publics et d'un parc central assurant la colonne vertébrale du secteur.

L'un des éléments les plus structurants du tissu urbain projeté est la présence d'un parc central fédérateur, reliant directement les abords de la station au boisé Jean-Milot. Ce point central du projet remplit une double fonction : il assure une transition harmonieuse entre les zones naturelles et les zones urbaines structurantes, tout en servant de pivot autour duquel s'articulent les nouveaux quartiers résidentiels et mixtes. Les (figures 40 et 45) montrent clairement comment ce corridor vert se déploie dans le futur tissu, offrant des perspectives ouvertes, des lieux de rencontre et un environnement de proximité qui compense l'intensification du cadre bâti. Cet élément répond aux objectifs de créer un milieu de vie durable, résilient et propice aux mobilités actives, renforçant la cohésion générale du projet.

Le tissu urbain projeté intègre aussi une forte présence d'espaces publics et communautaires, avec 39 000 m² d'espaces verts et publics et 10 000 m² dédiés aux équipements collectifs et culturels, incluant la construction d'une école primaire. Cette infrastructure de proximité permet d'ancrer le quartier dans une logique de services intégrés, où les fonctions éducatives, récréatives et communautaires sont réparties de manière stratégique pour soutenir la vie locale. Ces éléments contribuent à structurer un tissu urbain équilibré, orienté vers la mixité sociale et fonctionnelle, et articulé autour d'espaces accessibles à tous.

Le réseau de mobilité active occupe également une place centrale dans la reconfiguration du tissu urbain.

Le projet prévoit un réseau de mobilité active étendu, entièrement connecté à la station de métro, permettant de relier les différents îlots, les parcs et les espaces d'intérêt du quartier. Ce réseau s'agence harmonieusement avec un réseau viaire réduit, conçu pour tempérer la circulation automobile et améliorer la sécurité des usagers vulnérables. Dans la figure 44, cette transformation se manifeste par une réduction claire des emprises routières au profit de sentiers, d'allées piétonnes, de pistes cyclables et de rues conviviales structurées autour de fronts bâtis continus. L'ensemble participe à la construction d'un quartier où les déplacements actifs deviennent le mode privilégié, en cohérence avec les principes du TOD et les orientations du PDAD.

La composition du tissu urbain se distingue par une densité maîtrisée et graduelle, permettant une transition douce vers les quartiers résidentiels existants. Les îlots de plus forte intensité se concentrent autour du parc central et de la station, tandis que les zones périphériques présentent des gabarits plus bas, assurant une cohabitation harmonieuse entre les nouvelles typologies bâties et les tissus environnants. Les (figures 40 et 41) illustrent cette gradation avec une nette hiérarchie dans l'implantation des masses bâties, révélant une structure urbaine cohérente et bien intégrée.

Ainsi, le tissu urbain projeté à Madeleine-Parent se présente comme un ensemble complet, articulé autour de la station de métro et fondé sur une forte mixité fonctionnelle, une présence affirmée d'espaces verts structurants et une mobilité active omniprésente. En intégrant de grandes quantités de logements, des fonctions économiques diversifiées, des équipements collectifs et une trame verte continue, le projet établit un cadre de vie durable et dynamique, en rupture avec la fragmentation existante et pleinement aligné avec les ambitions métropolitaines de la Ville de Montréal.

4.2.4.4 Cadre bâti

L'aménagement et le cadre bâti prévus autour de la station Madeleine-Parent entraîneront une transformation majeure (figure 40). Le cadre bâti évoluera d'un milieu à faible densité et peu structuré vers un paysage urbain compact en proposant un cadre bâti plus densifié, continu et orienté vers la rue .

La densification constitue la première caractéristique marquante du cadre bâti projeté. Les bâtiments peuvent atteindre jusqu'à 22 étages dans la zone la plus près de la station (figure 41), ce qui permet de concentrer un grand nombre d'unités résidentielles autour du pôle de transport. Cette grande densité favorise l'activité urbaine et améliore l'efficacité du réseau de transport en commun, conformément aux objectifs du PMAD et aux principes du TOD.

À mesure que l'on s'éloigne de la station, les hauteurs diminuent graduellement, permettant une transition progressive et harmonieuse vers les quartiers résidentiels existants.

Le cadre bâti projeté se distingue également par la présence de fronts bâtis continus, une caractéristique essentielle pour structurer des espaces publics de qualité. Les rez-de-chaussée sont généralement prévus pour accueillir des commerces, des services ou des espaces communautaires, ce qui contribuera à animer les rues et à créer une ambiance urbaine dynamique. Cette activation des rez-de-chaussée constitue un changement majeur par rapport au modèle commercial actuel, qui repose sur des entrées uniques, des bâtiments en retrait et une absence quasi totale de relation directe entre les bâtiments et l'espace public. Le nouveau plan d'aménagement vise à renforcer le cadre bâti avec l'interaction entre les bâtiments et les rues, ce qui contribue à créer un environnement urbain plus accueillant et plus attrayant pour les résidents et les visiteurs.

Ainsi, le cadre bâti projeté à Madeleine-Parent représente une transformation complète de la forme urbaine actuelle. Il introduit une densité significative, une activation systématique des rues par les rez-de-chaussée, une gradation soigneusement pensée des hauteurs et une intégration forte d'espaces verts structurants. L'ensemble de ces interventions permet de créer un cadre bâti cohérent, dynamique et orienté vers les mobilités durables, consolidant la vocation de pôle de centralité autour de la station Madeleine-Parent.

4.2.5 Analyse TOD de l'état planifié

Ce mémoire vise à comprendre comment le concept de TOD s'intègre et est perçu dans la planification autour des différentes stations. L'analyse du projet projeté autour de la station Madeleine-Parent à partir de notre grille d'analyse TOD permet d'approfondir notre analyse morphologique et de constater que la planification proposée par la Ville de Montréal (2022) vise à structurer la transformation du secteur autour de la future station de métro en combinant une densité forte, une mixité fonctionnelle équilibrée, une mobilité durable performante et un design urbain centré sur la qualité des espaces publics.

4.2.5.1 Densité

La densité est un principe essentiel du TOD. Ce dernier articule le développement du secteur en plusieurs zones d'aménagement, chacune assortie de balises précises concernant les hauteurs maximales, les formes bâties, les taux d'implantation et les gabarits. Cela permet d'assurer une densification cohérente, graduelle et orientée vers la station de métro. L'ensemble de ces balises soutient une approche clairement alignée sur les principes du TOD, qui valorisent une densité forte et bien distribuée autour des pôles de transport collectif.

Le projet vise à ajouter 6000 à 8000 logements ainsi que 100 000 m² de fonctions économiques, ce qui intensifiera considérablement un secteur autrefois occupé par de vastes îlots commerciaux peu bâtis (figure 40).



Figure 47 Découpage en zonage du projet (Ville de Montréal, 2022).

La zone 1 Place du Métro, considérée comme le noyau central de développement intensif, autorise les hauteurs les plus élevées du secteur. Elles peuvent atteindre entre 12 et 14 étages, voire davantage selon les conditions de gabarit prévues pour les bâtiments structurants. Cette zone sert de pivot à la densité TOD (figure 47). Elle abrite les concentrations résidentielles et fonctionnelles les plus importantes, assurant un trafic élevé pour le métro et créant un centre névralgique de la métropole. L'arrivée de bâtiments élancés et dominants contribue à définir un repère visuel fort, en cohérence avec le rôle stratégique de la station.

La zone 2, le corridor vert central, adopte une densité intermédiaire, généralement comprise entre 6 et 14 étages, ce qui permet de maintenir une intensité résidentielle élevée tout en intégrant une qualité paysagère structurée autour du grand parc central reliant la station au boisé Jean-Milot. Dans cette zone, les directives du PDAD imposent une transition morphologique contrôlée, notamment grâce à des reculs, des gradations volumétriques et des implantations orientées vers les espaces verts. Le corridor vert devient ainsi un support spatial qui permet d'accueillir une densité significative sans compromettre la qualité de vie, tout en respectant les principes TOD valorisant la relation entre densité et espaces publics structurants.

La zone 3 aux abords du boulevard Langelier représente une zone de transition cruciale entre l'hypercentre et les quartiers existants. Selon les directives du PDAD, les hauteurs des bâtiments devraient généralement se situer entre 6 et 14 étages, avec des façades continues le long de la rue pour renforcer l'impression d'un boulevard urbain. Cette densité moyenne permet la présence de commerces de proximité et d'usages mixtes au rez-de-chaussée, en plus de respecter l'échelle bâtie compatible avec la vocation commerciale structurante du boulevard. La densification de Langelier garantit une transition harmonieuse entre les quartiers à haute densité et les secteurs résidentiels voisins, ce qui renforce l'unité architecturale du secteur.

En périphérie, la Zone 4 aux abords de la rue Jean-Talon Est adopte un gabarit plus modéré, entre 4 et 6 étages, correspondant à une logique de transition douce avec les tissus résidentiels existants. Les balises du PDAD soulignent l'importance de maintenir une échelle humaine, notamment par la diversification des typologies (immeubles intermédiaires, logements familiaux, plex urbains). Cette région sert de transition en douceur pour l'augmentation progressive de la densité, empêchant ainsi des changements brutaux et garantissant une fusion harmonieuse du projet avec son environnement.

Enfin, la zone 5 Secteur autoroutier de l'A-40, bien qu'elle soit principalement destinée aux activités économiques, prévoient également des formes bâties de densité moyenne à élevée, généralement 8 étages et plus, ce qui introduit une intensité complémentaire qui renforce la présence économique du secteur, tout en favorisant des emplois de proximité accessibles à pied ou en transport collectif.

La combinaison de ces cinq zones et de leurs balises de hauteur permet d'établir un gradient de densité cohérent, centré sur la station et modulé de façon à assurer une bonne intégration dans le tissu urbain existant. Cette structure spatiale correspond aux attentes du TOD, selon lesquelles la concentration verticale du bâti doit être la plus forte à proximité des infrastructures structurantes et décroître progressivement en s'éloignant du pôle central. Le résultat est un modèle de densification planifiée où chaque zone contribue à l'équilibre global du quartier. Ce dernier assure à la fois une masse critique d'usagers, une diversité typologique et une insertion urbaine harmonieuse dans l'est de Montréal.

4.2.5.2 Qualité du design urbain

Le design urbain proposé pour le secteur Madeleine-Parent se distingue par une volonté affirmée de structurer un milieu de vie complet, cohérent et orienté vers la mobilité durable, conformément aux balises du (PDAD). Ce document énonce une série de principes clairs sur l'implantation des bâtiments, l'aménagement des espaces publics, la hiérarchie des rues, les points de vue et la qualité des interfaces piétonnes. Ces principes servent de guide pour l'aménagement futur du quartier. Ces balises délimitent une métamorphose majeure du secteur, marquée par l'élimination des gros ensembles commerciaux peu poreux au profit d'un tracé urbain serré, subtil et axé sur la station de métro.

Le PDAD met tout d'abord de l'avant la nécessité de concevoir une trame urbaine claire, structurée autour d'un réseau de rues locales hiérarchisées, de passages piétonniers et d'espaces publics continus. La figure 40 illustre bien ce principe, le futur secteur sera centré sur un axe vert central, qui servira de colonne vertébrale pour l'aménagement. Ce corridor sert non seulement de séquence paysagère, mais aussi de voie de mobilité douce, reliant la gare au boisé Jean-Milot. Selon les directives du PDAD, cet axe doit comporter des allées d'arbres, des sentiers piétonniers continus, des points de vue dégagés et une augmentation de la superficie dédiée à la détente. Cet élément est crucial dans la conception urbaine TOD, car il structure physiquement le quartier et offre un cadre agréable pour les déplacements quotidiens des résidents.

Autour de cette trame verte, le PDAD prévoit une structuration claire des fronts bâtis, particulièrement dans les zones de forte intensité.

Dans la Zone 1, Place du métro, l'aménagement urbain vise à transformer cet endroit en une véritable place publique, bordée de hauts bâtiments dont les rez-de-chaussée doivent être animés, transparents et orientés vers l'espace public. Les balises imposent des façades dynamiques, des commerces de proximité, une circulation piétonnière accrue et des dispositifs de protection contre les intempéries, tels que des marquises ou des surplombs. Ce traitement des interfaces contribue à renforcer la centralité du pôle Madeleine-Parent et à assurer une transition fluide entre la station et les espaces publics environnants.

La Zone 2, Corridor vert, adopte quant à elle un design urbain axé sur la relation entre le bâti et les espaces ouverts. Les balises prévoient des implantations favorisant l'ensoleillement du parc, des cours intérieures semi-publiques, des transitions douces entre l'espace public et les entrées résidentielles, ainsi que des gabarits adaptés à la présence du parc central. Ici, le design urbain privilégie une qualité d'habitat élevée, un rapport privilégié à la nature et un environnement propice aux mobilités douces.

Dans la zone 3, abords du boulevard Langelier le PDAD insiste sur la création d'un front urbain continu. Ce front est nécessaire pour renforcer le caractère structurant du boulevard. Les balises prescrivent une implantation rapprochée de la rue, un traitement architectural assurant la continuité des façades, ainsi que des rez-de-chaussée actifs qui contribuent à animer le boulevard. Le design urbain vise à transformer un axe actuellement dominé par des stationnements en façade en un corridor urbain attrayant, en alignement avec les objectifs TOD d'urbanité et d'accessibilité.

La Zone 4, aux abords de Jean-Talon Est propose un design urbain davantage orienté vers l'échelle humaine. Les balises prévoient l'utilisation de typologies intermédiaires, une diversification architecturale et la création de transitions harmonieuses avec les quartiers résidentiels existants. L'objectif est de concevoir un tissu perméable, accueillant pour les familles et adapté à une densité plus faible.

Enfin, dans la Zone 5, Secteur de l'A-40, le design urbain vise à atténuer les effets de coupure associés à l'infrastructure autoroutière. Les balises recommandent la création d'écrans bâtis, de plantations massives, de fronts actifs et de percées permettant de connecter ce secteur au cœur du

quartier. L'objectif est de transformer un espace largement minéralisé en une zone mieux intégrée et favorable aux déplacements actifs.

Toutes ces interventions démontrent une cohérence profonde entre les choix de design urbain et les principes du TOD. Le design urbain devient ainsi un outil de transformation structurant qui organise l'expérience du déplacement, façonne les usages du sol et consolide la centralité émergente du secteur Madeleine-Parent.

Globalement, le projet Madeleine-Parent met en pratique de manière uniforme les principes clés du TOD. En combinant densité, mixité, mobilité active, design urbain de qualité et durabilité environnementale, il parvient à redéfinir en profondeur un secteur autrefois fragmenté pour en faire un véritable pôle de centralité structuré par le transport collectif. L'ensemble des interventions est clairement aligné sur les orientations et balises du PDAD, confirmant la cohérence stratégique entre la vision métropolitaine et la transformation locale du quartier.

4.2.5.3 Accessibilité

L'accessibilité constitue l'un des fondements du projet Madeleine-Parent, qui réorganise profondément la trame viaire pour favoriser un accès direct, lisible et sécuritaire à la station. La (figure 45) illustre l'ajout de nouvelles rues locales, de traverses piétonnes et de passages internes qui permettent de réduire les distances de marche, tout en éliminant les obstacles majeurs présents dans la situation actuelle, notamment les vastes stationnements et les îlots commerciaux imperméables (figures 22 et 23).

Le PDAD insiste sur la nécessité de créer un environnement priorisant les déplacements actifs autour de la station, en réduisant la place accordée à la voiture et en renforçant les continuités piétonnes dans un rayon de cinq minutes de marche (Ville de Montréal, 2022). Le projet répond à cette exigence en intégrant un réseau de mobilité active cohérent, connecté à la station et distribué dans l'ensemble du futur quartier.

4.2.5.4 Environnement et durabilité

Le projet démontre une volonté explicite de créer un quartier complet, où les fonctions résidentielles, commerciales et institutionnelles cohabitent. Comme dit dans la partie analytique du tissu urbain, la programmation comprend des commerces de proximité, des espaces économiques, une école primaire, ainsi que 10 000 m² d'équipements collectifs et culturels, répondant ainsi à l'exigence de mixité des usages propre à un TOD.

Le PDAD attribue à ce secteur un rôle structurant, prévoyant une concentration d'activités variées autour du noyau de la station (Ville de Montréal, 2022). La mixité fonctionnelle émerge dans les îlots denses, où les rez-de-chaussée dynamiques et les bâtiments mixtes favorisent une animation urbaine tout au long de la journée. Cette mixité fonctionnelle réduit la dépendance aux déplacements en voiture et cela aura une incidence environnementale positive tout en renforçant l'autonomie du quartier, ce qui a des impacts positifs sur sa durabilité.

4.3 La station Anjou

4.3.1 Analyse morphologique de l'état actuel

Dans le cadre de cette recherche, la morphologie urbaine sert d'outil pour analyser les caractéristiques existant et identifier les possibilités de transformation liées à l'implantation de nouvelles stations de métro. Elle repose sur l'étude des principaux éléments, comme le tissu urbain, le réseau viaire, le parcellaire, et le cadre bâti, analysés à l'échelle d'un rayon d'un kilomètre autour de la future station Anjou. Cette échelle d'analyse, couramment utilisée dans la littérature, permet de saisir les potentiels ou les contraintes à la mise en œuvre de milieux de vie denses, mixtes et accessibles. Une série de plans analytiques présentés aux pages suivantes font ressortir les composantes de la forme urbaine. Ces composantes seront étudiées en détail dans les pages suivantes.



Figure 48 Plan du cadre bâti 1km autour de la station avec la position (rond noir) (Moussa Touré, 2025).



Figure 49 Plan du cadre bâti susceptible d'être transformé après le prologement (Moussa Touré, 2025).

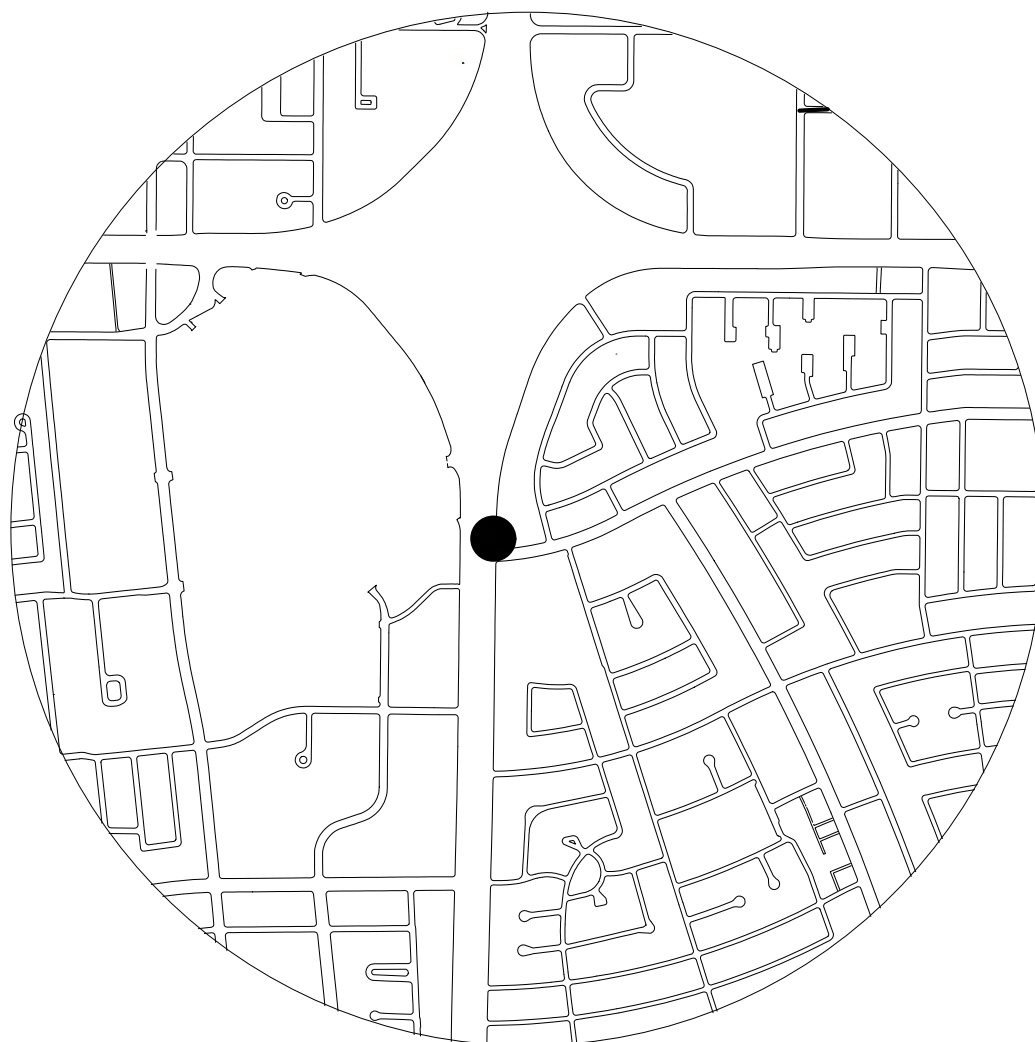


Figure 50 Plan des îlots dans un rayon de 1KM autour de la station Anjou (Moussa Touré, 2025).

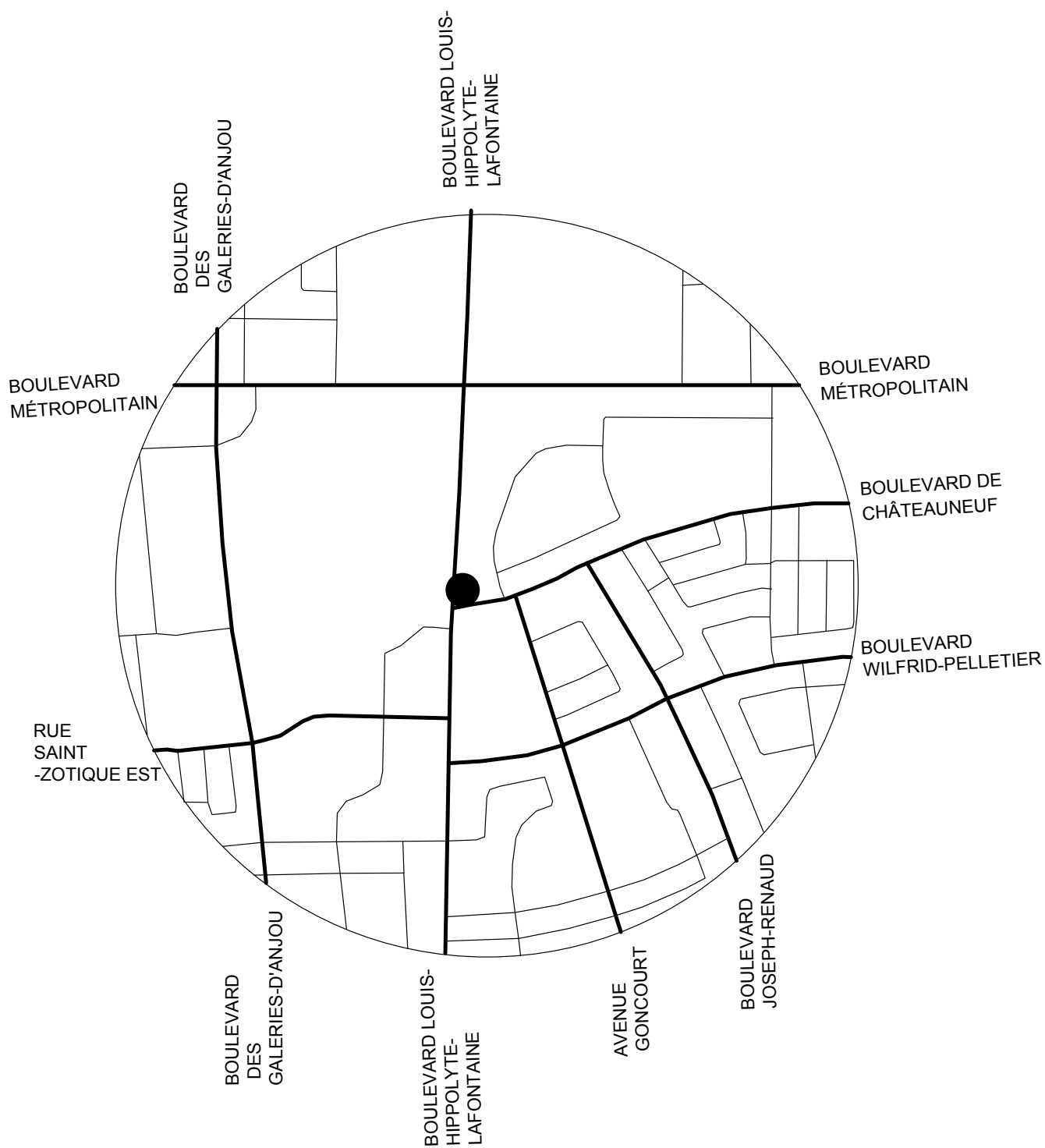


Figure 51 Plan réseau viaire 1km autour de la station Anjou (Moussa Touré, 2025).

4.3.1.1 Réseau viaire

Le pôle Anjou se distingue du secteur Madeleine-Parent par son réseau viaire fortement marqué par la suburbanisation d'après-guerre. Les rues y sont nettement plus sinueuses, avec une dominance de courbes, de boucles et de cul-de-sac dans les zones résidentielles (figures 51 et 52). Cette disposition témoigne d'une approche de planification axée sur l'automobile, visant à réguler la circulation et à préserver l'esprit pavillonnaire des quartiers. Harris (2004) décrit ce type de morphologie comme l'archétype des banlieues canadiennes. Cette morphologie réduit la perméabilité et limite la continuité des déplacements piétonniers et cyclables. À proximité des pôles commerciaux structurants (Galeries d'Anjou, Halles d'Anjou), la forme du réseau est dominée par de vastes emprises routières et des stationnements de surface qui fragmentent davantage le maillage urbain. Ainsi, la forme du réseau s'apparente davantage à une juxtaposition de secteurs spécialisés qu'à une trame urbaine cohérente (figures 18 et 51).



Figure 52 Rue sinueuse, avec une dominance de courbe et de cul-de-sac dans les zones résidentielles (Moussa Touré, 2025).

La hiérarchie viaire est marquée par la présence d'artères majeures, telles que le boulevard des Galeries-d'Anjou, le boulevard Louis-H.-La Fontaine, le boulevard Joseph Renaud, l'autoroute (A-25) et l'autoroute métropolitaine (A-40), qui définissent le secteur comme un nœud autoroutier

métropolitain (figure 53), ces axes supportent l'essentiel du trafic motorisé, relient le quartier aux pôles métropolitains et renforcent la vocation automobile du secteur. En contraste, les rues locales, organisées en boucles et en impasses, se cantonnent à une fonction de desserte résidentielle, sans véritable connexion transversale avec les pôles commerciaux ou institutionnels. Cette hiérarchisation crée un réseau cloisonné où les mobilités actives sont contraintes par la prédominance des flux automobiles. Selon Fillion (2018), cette hiérarchie correspond aux caractéristiques typiques des banlieues nord-américaines, telles que les axes structurants conçus pour l'automobile et les réseaux locaux fragmentés.



Figure 53 Photo de l'autoroute 40 vue d'Anjou (Moussa Touré, 2025).

L'arrivée de la station terminus d'Anjou constitue une opportunité de recomposition de ce réseau viaire. La requalification des grands axes en corridors urbains multifonctionnels, combinée au renforcement du maillage secondaire (liaisons piétonnes et cyclables), permettrait de rééquilibrer la hiérarchie en faveur des mobilités durables. Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (CMM, 2012) insiste sur l'importance de créer des réseaux continus et perméables autour des stations de transport structurant. À cet égard, la station Anjou constitue un levier crucial pour transformer un secteur caractérisé par une logique routière en un véritable noyau TOD compact, accessible et mieux intégré à son contexte.

4.3.1.2 Structure des îlots

Le parcellaire du pôle Anjou est marqué par une dualité nette entre les zones résidentielles et les grands ensembles commerciaux (zonage fonctionnaliste). Les quartiers résidentiels sont constitués de lots de parcelles rectangulaires de taille moyenne, adaptés aux maisons unifamiliales et jumelées (figures 54 et 55). Ces îlots, relativement homogènes, traduisent une planification orientée vers la propriété individuelle et l'usage de la voiture, avec suffisamment d'espace pour le stationnement et l'aménagement d'espaces verts privés (figure 50). À l'opposé, les pôles commerciaux, tels que les Galeries d'Anjou et les Halles d'Anjou reposent sur d'immenses parcelles qui occupent plusieurs îlots entiers. Ces genres d'emprises monofonctionnelles, souvent associées à de vastes stationnements de surface, réduisent la diversité foncière et contribuent à la fragmentation du tissu urbain (Grant, 2009).



Figure 54 Propriété individuelle et l'usage de la voiture, avec suffisamment d'espace pour le stationnement et l'aménagement d'espaces verts privés (Moussa Touré, 2025).

L'orientation des lots résidentiels s'aligne globalement sur le tracé des rues locales, souvent courbe et discontinue (zonage fonctionnaliste). Cette configuration entraîne une organisation moins lisible que dans les secteurs orthogonaux de type montréalais classique, limitant la connectivité et la densité potentielle. Dans le cas des emprises commerciales, l'orientation des lots est déterminée

par les besoins fonctionnels des centres commerciaux et des grandes surfaces, sans véritable souci d'intégration au tissu environnant. On observe ainsi un découpage foncier polarisé, où les grands lots commerciaux et institutionnels s'érigent comme des enclaves isolées au sein du territoire (figures 50 et 55).



Figure 55 Grands lots de parcelles institutionnels et de bureaux (Moussa Touré, 2025).

L'implantation de la station terminus d'Anjou ouvre la possibilité de transformer ce parcellaire fragmentée. La subdivision des grandes emprises commerciales en lots plus fins (remembrement parcellaire et foncier), diversifiés et mieux connectés au réseau viaire permettrait d'introduire des typologies résidentielles et mixtes plus adaptées à un cadre TOD. Ce processus, déjà observé dans certaines reconversions de centres commerciaux en Amérique du Nord (Blais, 2010), contribuerait à créer une structure parcellaire mieux intégrée, plus perméable et plus propice à l'urbanité.

4.3.1.3 Tissu urbain

Le tissu urbain du pôle Anjou se distingue par une forte discontinuité. Les quartiers résidentiels présentent une trame relativement stable, organisée en ensembles homogènes de maisons unifamiliales et jumelées (figure 59). Cependant, cette continuité est largement interrompue par la présence de vastes emprises commerciales (Galeries et Halles d'Anjou) et par les infrastructures

routières (A-25 et A-40), qui agissent comme de véritables barrières urbaines (figures 56, 57 et 58). Ces coupures limitent la fluidité des parcours piétonniers et fragmentent le territoire en sous-secteurs isolés, comme le rappelle Allain (2004), la continuité du bâti est une condition essentielle pour favoriser l'intégration urbaine et la qualité des espaces publics ; or, Anjou souffre d'une fragmentation structurelle qui affaiblit sa cohésion spatiale et morphologique.



Figure 56 Vaste stationnement constituant des barrières urbaines (Moussa Touré, 2025).



Figure 57 Rupture urbaine causée par la présence de l'autoroute (Moussa Touré, 2025).



Figure 58 Vide urbain crée par le centre commercial au milieu de stationnement (Moussa Touré, 2025).

Le tissu urbain manque de densité, en particulier dans les zones commerciales. Les bâtiments isolés, implantés au cœur de vastes terrains occupés par des stationnements en surface, génèrent de vastes vides urbains. Les quartiers résidentiels, quant à eux, parviennent à atteindre une densité moyenne grâce à la répétition des maisons unifamiliales et à l'alignement relativement ordonné des constructions (figures 59 et 60). Toutefois, on observe une faible densité urbaine le long des principaux axes et des zones commerciales, ce qui est en contradiction avec les principes de développement axé sur les transports en commun, qui recommandent une concentration autour des stations de métro (Cervero & Kockelman, 1997).

Le secteur résidentiel se caractérise par une grande uniformité, avec des bâtiments répétitifs, une faible diversité fonctionnelle et une taille relativement homogène. À l'opposé, les emprises commerciales introduisent une hétérogénéité forte en raison de leur échelle, de leur implantation et de leur logique spatiales. Cependant, cette hétérogénéité se manifeste sous la forme d'une juxtaposition plutôt que d'une intégration. Les quartiers résidentiels et les ensembles commerciaux existent côte à côte, sans véritables zones de transition. Comme le soulignent Racine et coll (2022), une hétérogénéité intégrée est un moteur de vitalité urbaine, mais, dans le cas d'Anjou, elle apparaît davantage comme une fragmentation.



Figure 59 Bâtiments de résidentiels répétitifs dans le rayon de 1 Km de la station Anjou (Moussa Touré, 2025).

La station terminus d'Anjou offre une occasion unique de recomposer ce tissu fragmenté. Une densification ciblée sur les emprises commerciales, combinée à l'introduction de typologies bâties diversifiées (logements collectifs, commerces de proximité, équipements publics), permettrait d'accroître la compacité et de renforcer la continuité urbaine. Cela correspond aux orientations du PMAD (CMM, 2012), qui encourage la densification et la mixité autour des pôles de transport collectif. En transformant un tissu disjoint en une centralité intégrée, la station Anjou pourrait devenir un levier structurant pour l'est de Montréal.

4.3.1.4 Cadre bâti

Le secteur d'Anjou est marqué par deux grands types de formes bâties. D'une part, les quartiers résidentiels se composent principalement de maisons unifamiliales, caractéristiques de la banlieue québécoise des années 1960-1970 (figure 60). Ces habitations sont conçues pour répondre aux exigences des familles, avec des espaces extérieurs généreux et une planification favorisant l'utilisation de l'automobile. Les alentours des voies principales entourant la station Anjou sont également marqués par de vastes ensembles de bâtiments à usage d'habitation dans le secteur résidentiel (figures 61 et 62), contrastant avec l'atmosphère tranquille et résidentielle du quartier. De plus, on y trouve de grands complexes commerciaux et institutionnels, comme les Galeries d'Anjou et les Halles d'Anjou. Ces formes bâties reposent sur un modèle commercial entouré de stationnements, ce qui crée une rupture morphologique avec le tissu résidentiel (Grant, 2009).



Figure 60 Maisons unifamiliales (Moussa Touré, 2025).



Figure 61 Ensembles résidentiels de grande envergure près de la station Anjou (Moussa Touré, 2025).

Les gabarits résidentiels demeurent modestes, allant d'un à deux étages, avec une volumétrie compacte, mais dispersée dans l'espace en raison de la grande taille des îlots. En revanche, les bâtiments commerciaux occupent une surface considérable, mais ne dépassent pas une hauteur d'un seul étage. Ce décalage produit une incohérence d'échelle au niveau de l'utilisation du sol, d'un

côté, des maisons basses et répétitives ; de l'autre, des complexes commerciaux massifs occupant plusieurs hectares. Comme le souligne Allain (2004), l'harmonisation des gabarits du bâti constitue un facteur clé de cohérence morphologique, un objectif encore absent dans ce secteur.



Figure 62 Photos du bâti duplex et triplex en rangé typique d'Anjou (Moussa Touré, 2025).

L'implantation des bâtiments traduit une logique automobile. Les résidences sont construites en retrait de la chaussée, avec des espaces verts devant et des allées de stationnement, ce qui réduit l'animation des façades et limite l'activité piétonnière (figures 59, 60 et 63). Les commerces, quant à eux, sont placés en retrait au centre de leurs parcelles, entourés de vastes aires de stationnement. Cette configuration entraîne une rupture du front bâti sur les grands axes (Louis-H.-La Fontaine, Galeries-d'Anjou, Jean-Talon Est), accentuant l'effet d'espaces vides plutôt que de corridors urbains définis par des fronts bâtis (figure 48). Cette logique d'implantation contraste fortement avec les principes du TOD (Calthorpe, 1993), qui préconisent une relation directe du bâti avec la rue et l'intégration des usages dans un environnement piétonnier.



Figure 63 Residences construites en retrait de la chaussée, avec des espaces verts devant et des allées de stationnement latérales (Moussa Touré, 2025).

L'arrivée de la station Anjou constitue un levier majeur pour repenser les formes bâties du secteur. Une diversification des typologies (logements collectifs, bâtiments mixtes), une élévation graduelle des gabarits jusqu'à une vingtaine d'étages) et une implantation rapprochée de la rue permettraient de créer une continuité bâtie plus cohérente et d'animer les interfaces urbaines. Ces transformations rejoignent les orientations du PMAD (CMM, 2012) et les bonnes pratiques TOD (Filion, 2018), qui insistent sur l'importance de construire des environnements bâtis denses, compacts et reliés au réseau viaire dont l'aménagement de l'emprise favorise les déplacements actifs.

4.3.2 Analyse TOD de l'état actuel

4.3.2.1 Densité

En ce qui concerne le pôle Anjou, la situation actuelle met en évidence un territoire dominé par les infrastructures automobiles et les grandes emprises commerciales, ce qui entraîne une faible densité bâtie et fonctionnelle. Cependant, ce territoire présente un fort potentiel de transformation. Ces ensembles, composés de maisons individuelles et jumelées sur de larges parcelles, offrent une densité résidentielle limitée (figures 59 et 60). La population locale est donc relativement faible au regard du rôle métropolitain que jouera la station terminus de la ligne bleue. En comparaison, les

stations de métro situées dans les quartiers centraux de Montréal disposent d'une capacité résidentielle beaucoup plus dense et diversifiée, ce qui alimente fortement la fréquentation du transport collectif. Comme le rappelle Fillion (2018), un TOD performant exige un socle démographique suffisant dans le rayon piétonnier immédiat (500 à 800 m).

L'intensité bâtie dans le pôle Anjou est très faible. Les grands centres commerciaux occupent des emprises considérables, dont une grande partie est réservée au stationnement de surface. Ces espaces, peu productifs en termes d'usages urbains, représentent un gâchis foncier considérable dans un secteur voué à devenir un pôle de transport métropolitain. En comparaison, un modèle TOD exigerait une utilisation beaucoup plus intensive du sol, avec des bâtiments multifonctionnels, compacts et intégrés. L'absence de densité bâtie autour des artères structurantes (boulevard de Châteauneuf, boulevard des Galeries-D'anjou Louis-H-La Fontaine, A-25) illustre le décalage entre la logique automobile héritée et les besoins d'un développement durable. La station Anjou représente une opportunité majeure pour repenser la densité du secteur. Plusieurs leviers sont à considérer.

La densité actuelle du pôle Anjou est faible et polarisée, avec une population limitée et une concentration d'emplois dans des pôles monofonctionnels. Toutefois, le potentiel de transformation est considérable, la disponibilité foncière, associée au rôle métropolitain du terminus de la ligne bleue, offre les conditions idéales pour développer une centralité dense, mixte et durable. Le défi sera de passer d'un modèle d'urbanisme centré sur la voiture à un modèle orienté vers le transport collectif, où la densité devient le moteur d'un rééquilibrage urbain et social.

4.3.2.2 Qualité du design urbain

Le design urbain joue un rôle central dans la réussite d'un TOD puisqu'il structure l'expérience des usagers, renforce l'attractivité des mobilités actives et définit la qualité du cadre de vie. Dans le cas d'Anjou, le design actuel reflète les logiques de la suburbanisation automobile, marquées par la domination des stationnements de surface, la discontinuité des fronts bâtis et l'absence d'espaces publics conviviaux. Ce modèle génère un environnement fragmenté et peu adapté à l'urbanité que devrait soutenir un terminus de métro.



Figure 64 Image de la forte présence automobile (Moussa Touré, 2025).

L'espace public est marqué par la forte présence automobile (figure 64). Les rues principales priorisent la circulation automobile, au détriment des piétons et cyclistes, avec des trottoirs étroits, un manque d'aménagements paysagers et l'absence de mobilier urbain. Les espaces de stationnement de surface, vastes et monotones, ne créent aucun lieu de rencontre ou de sociabilité. Les rares espaces verts sont périphériques et difficilement accessibles depuis le cœur du secteur. Comme le rappelle Gehl (2010), la qualité des espaces publics est un facteur déterminant de la vie urbaine, leur faible présence dans le cas d'Anjou contribue à un environnement peu convivial et faiblement attractif.

La perméabilité est fortement limitée. Les espaces commerciaux, conçus comme des enclaves, entravent les déplacements à pied et à vélo. Pour ce faire, il faut contourner de vastes terrains de stationnement, tandis que les traversées des artères principales sont longues et peu sécurisées (figures 57 et 58). Le réseau cyclable est fragmentaire, sans continuité vers les pôles d'emploi et commerciaux. Cette configuration crée une barrière à l'accessibilité active et réduit considérablement la captation d'usagers du métro dans un rayon de marche de 500 à 800 m. Or, selon Bertolini (1999), la continuité des réseaux actifs est indispensable pour transformer une station de transport collectif en véritable centralité urbaine.

Le design actuel du pôle Anjou est caractéristique d'un urbanisme automobile typique des banlieues canadiennes, avec des espaces fragmentés, peu perméables et dépourvus d'animation. Toutefois, la disponibilité foncière et le rôle métropolitain de la station terminus offrent un potentiel considérable pour redéfinir le design urbain du quartier. En recréant une continuité bâtie, en améliorant la qualité des espaces publics et en favorisant l'animation des rez-de-chaussée, Anjou pourrait évoluer d'un pôle commercial périphérique vers une centralité urbaine dynamique et durable.

4.3.2.3 Accessibilité

L'accessibilité constitue une dimension structurante du TOD, puisqu'elle détermine la capacité d'une station à capter des usagers dans son rayon immédiat et à assurer des correspondances fluides à l'échelle métropolitaine. Dans le cas d'Anjou, futur terminus de la ligne bleue, le rôle intermodal est appelé à être majeur. Toutefois, l'analyse révèle un contraste entre une accessibilité régionale forte et une accessibilité locale limitée par un environnement dominé par l'automobile.

En tant que terminus, la station Anjou sera un nœud intermodal stratégique pour l'est de Montréal et ses banlieues périphériques. Elle devra assurer la connexion entre le métro, un important réseau d'autobus, et potentiellement des aménagements pour les vélos et le covoiturage. Cette fonction métropolitaine représente un atout, mais elle comporte aussi un risque, celui de privilégier le modèle du stationnement incitatif et du rabattement automobile, au détriment d'une intégration fine des mobilités actives. Comme le souligne Cervero (2004), l'efficacité d'un TOD repose sur des correspondances rapides, directes et sécuritaires entre différents modes, avec une priorité donnée aux modes collectifs et actifs. Dans le cas d'Anjou, la conception du pôle intermodal devra dépasser la logique du « terminus-parking » pour favoriser une accessibilité durable.

L'efficacité d'un TOD se mesure aussi à sa capacité à capter des usagers dans un rayon piétonnier de 500 à 800 m. Or, dans le cas d'Anjou, ce rayon est fortement compromis par la fragmentation du tissu urbain. Les grandes emprises commerciales et leurs vastes stationnements interrompent les parcours directs, rendant l'accès à la station long et peu attrayant pour les piétons. De plus, les autoroutes et artères principales (A-25, Louis-H.-La Fontaine) constituent de véritables barrières physiques, réduisant la continuité du réseau piétonnier et cyclable. Selon Bertolini (1999), cette

discontinuité limite fortement la performance des pôles TOD, car elle réduit la zone effective de captation.

L'environnement piétonnier actuel est largement défavorable. Les trottoirs sont étroits, peu ombragés et directement exposés au trafic automobile. Les traversées sont longues, souvent sans aménagements sécuritaires adéquats, et l'ambiance générale évoque davantage un « centre commercial périphérique » qu'un quartier urbain convivial. L'absence d'un réseau cyclable continu aggrave ce déficit, décourageant l'usage du vélo comme mode d'accès. Comme l'indique Gehl (2010), la qualité du design des parcours dépend de la présence d'arbres, de mobilier urbain, d'éclairage, et animation des rez-de-chaussée jouent un rôle crucial dans le choix modal. À Anjou, l'expérience piétonne est aujourd'hui peu attractive et peu sécuritaire.

Le secteur présente une forte accessibilité régionale, liée à sa connexion au réseau autoroutier et à son rôle de terminus. Cependant, cette accessibilité à grande échelle ne compense pas les carences locales. Le risque est que la station fonctionne comme un point de rabattement automobile métropolitain, sans générer d'urbanité locale. Or, un TOD réussi doit équilibrer les deux dimensions : offrir une intermodalité régionale performante tout en créant une centralité piétonne dans son rayon immédiat.

L'accessibilité du pôle Anjou est caractérisée par une force métropolitaine, mais une faiblesse locale. Si la station terminus parvient à intégrer une intermodalité fine, à améliorer la qualité des parcours et à réduire la dépendance au rabattement automobile, elle pourra jouer un rôle structurant dans la recomposition de l'est de Montréal. À défaut, elle risque de demeurer un simple pôle de transit automobile, incompatible avec les principes du TOD.

4.3.2.4 Environnement et durabilité

Le secteur actuel est caractérisé par une forte artificialisation des sols, une dominance des stationnements de surface et une faible présence végétale. Ces caractéristiques sont typiques des environnements suburbains centrés sur l'automobile. Cependant, le prolongement de la ligne bleue offre une occasion stratégique de renverser cette logique et d'introduire une planification orientée vers la durabilité.

Le déficit en espaces verts et en plantations constitue un enjeu majeur. Les vastes stationnements asphaltés, combinés aux larges emprises routières, génèrent des îlots de chaleur importants, accentuant les vulnérabilités climatiques locales. Les quartiers résidentiels, bien que dotés de jardins privés, ne compensent pas le manque d'espaces verts publics accessibles dans le périmètre immédiat. Il est crucial de mentionner la présence d'un espace vert à l'arrière de la bibliothèque Jean Corbeil, directement en face de la station Anjou. Cet espace vert revêt une importance capitale pour l'écologie et la durabilité du secteur, comme l'ont démontré Gill et al (2007), l'augmentation de la couverture végétale en milieu urbain contribue à l'adaptation aux changements climatiques, en réduisant les températures locales et en améliorant la gestion des eaux pluviales. Dans une logique TOD, le verdissement doit donc être intégré à tous les projets de requalification autour de la station.



Figure 65 Parc avec scène extérieure

Le stationnement constitue l'élément le plus problématique du secteur. Les pôles commerciaux (Galeries et Halles d'Anjou) sont entourés de milliers de cases de stationnement de surface, représentant une part considérable du foncier. Ces espaces, peu productifs socialement et économiquement, renforcent la dépendance automobile et réduisent l'attractivité des modes actifs. Comme le note Blais (2010), ces aménagements constituent une « subvention cachée » à l'automobile, incompatible avec les objectifs de durabilité. La mise en place du métro doit

s'accompagner d'une stratégie de réduction progressive de ces stationnements, notamment par la conversion de certaines emprises en projets mixtes et par la mutualisation ou la tarification de l'offre restante. Le tableau 5 présente une synthèse de l'analyse morphologique de l'état actuel des abords de la future station de métro Anjou, ainsi qu'une évaluation du potentiel d'application du concept de développement orienté vers le transport collectif (TOD) au regard de cette structure spatiale existante.

Tableau 5 Synthèse des analyses pour la station Anjou.

Éléments d'analyse	Station Anjou
Réseau viaire	• Réseau sinueux typique de la banlieue (boucles, cul-de-sac). • Forte influence autoroutière (A-40, A-25). • Perméabilité très limitée
Structure des îlots	• Dualité marquée. • Lots résidentiels standard vs immenses parcelles commerciales (Galleries/Halles d'Anjou). • Fragmentation prononcée
Tissu urbain	• Forte fragmentation. • Uniformité résidentielle et enclaves commerciales. • Ruptures physiques majeures (autoroutes).
Cadre bâti	• Opposition marquée. • Maisons unifamiliales vs grands complexes commerciaux de plain-pied. • Implantation automobile dominante.
TOD	
Densité	• Potentiel important mais réalisation incertaine. • Dépend de la coordination multiple acteurs. • Risque de développement inégal
Design urbain	• Qualité actuelle très faible. • Améliorations possibles mais non garanties. • Risque de maintien des discontinuités.
Accessibilité	• Accessibilité régionale excellente. • Accessibilité locale très contrainte. • Risque de "terminus-parking"

Environnement	• Problèmes environnementaux similaires. • Démarche de durabilité moins assurée. • Atouts verts sous-utilisés.
----------------------	--

4.3.3 Les aménagements proposés

Le plan présenté à la page suivante met en évidence les transformations morphologiques et spatiales à partir des plans existants et des propositions d'aménagement envisagées pour le secteur étudié. Ces reconstitutions permettent de conduire une analyse diachronique fine, visant à examiner de manière détaillée les transformations projetées et leurs effets sur la structure spatiale.

L'analyse fait ressortir que les projets du pôle Anjou se distinguent de ceux du secteur Langelier, lequel fait déjà l'objet d'un PDAD constituant un véritable document de planification. Le design urbain aux abords de la station Madeleine-Parent est porté par une vision structurée et des objectifs clairement définis, tant en matière de mobilité que de cadre bâti. À l'inverse, le pôle Anjou se situe encore dans une phase de validation des projets, caractérisée par l'examen de propositions ponctuelles plutôt que par l'application d'un cadre de planification intégrée.

Il convient de préciser qu'au moment de la rédaction de ce mémoire, aucun des projets du pôle Anjou n'a encore fait l'objet d'une approbation définitive. Les projets présentés ci-dessous correspondent donc à des scénarios en cours d'évaluation, tels que soumis aux instances municipales compétentes. Malgré leur caractère évolutif, ces projets constituent la base empirique sur laquelle s'appuie ce travail, afin de mener, dans la mesure du possible, une analyse morphologique du cadre bâti des dynamiques de transformation envisagées pour ce secteur.

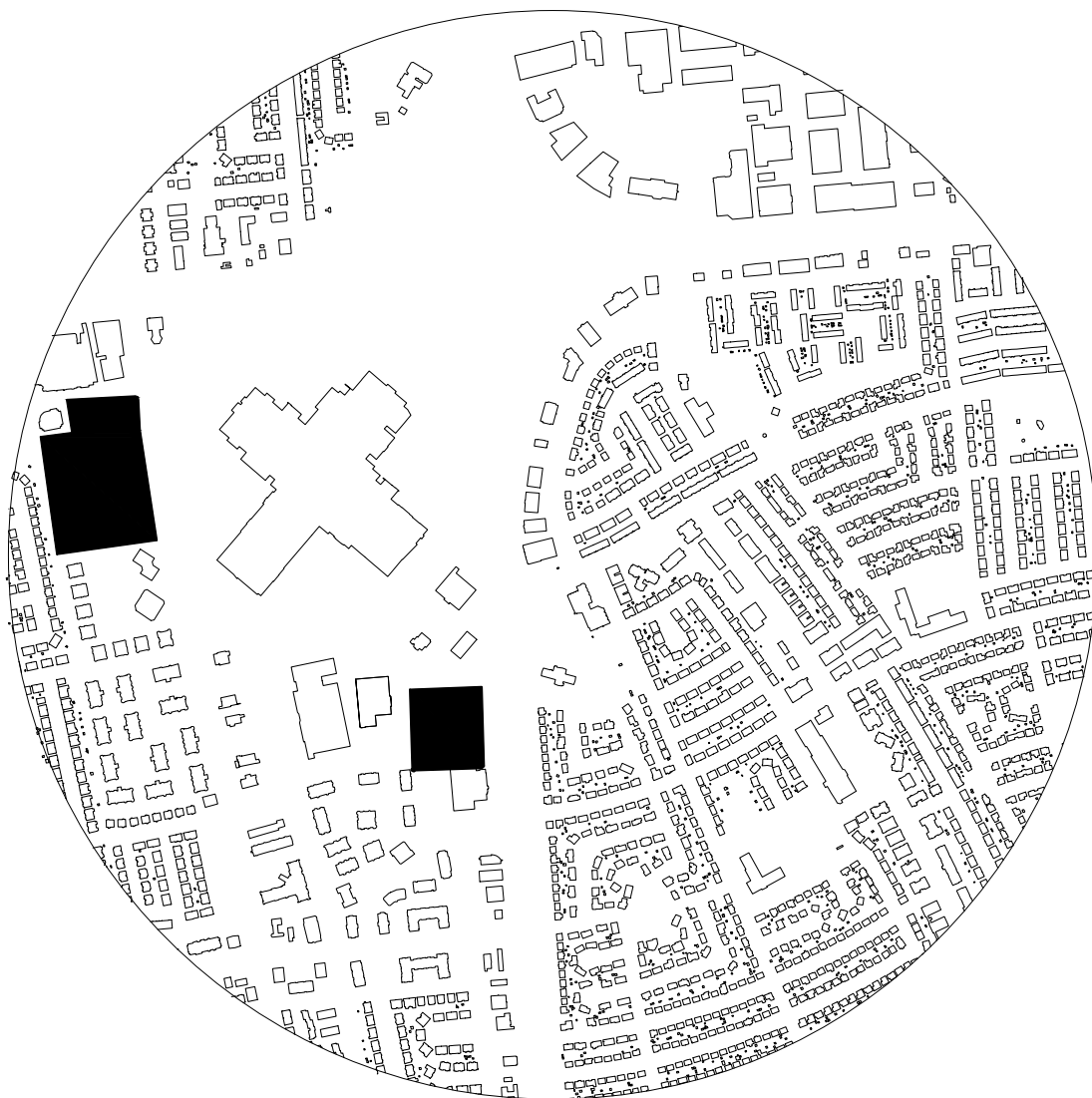


Figure 66 Emplacement des deux projets futurs

4.3.3.1 Projet de construction au boulevard des Roseraies

Le projet de construction résidentielle situé au 7151, boulevard des Roseraies, dans l'arrondissement d'Anjou, s'inscrit dans le cadre des objectifs de densification et de diversification de l'offre résidentielle à proximité du prolongement de la ligne bleue du métro. Le projet, situé sur le lot 1 005 094 du cadastre québécois, vise la démolition d'un édifice commercial pour ensuite y ériger un développement résidentiel de moyenne ou de grande hauteur, en bordure de la station de métro Anjou et du terminal d'autobus (Ville de Montréal, Arrondissement d'Anjou, 2025). Dans sa phase 1 (1A et 1B), le projet comprend la construction d'un ensemble totalisant 460 logements, répartis dans des volumes variant entre 7 et 18 étages, avec un socle bâti assurant une transition avec le tissu résidentiel environnant. La programmation résidentielle propose une mixité typologique visant à répondre à une diversité de profils de ménages : environ 14 % de studios (64 unités), 41 % de logements d'une chambre (188 unités, incluant des 1 chambre + den), 34 % de logements de deux chambres (157 unités) et 11 % de logements de trois chambres (51 unités). Une attention particulière est portée aux superficies des logements familiaux, avec au moins 20 % des logements de trois chambres atteignant ou dépassant 118 m², et des logements de deux chambres présentant une superficie moyenne d'environ 74 m² (Ville de Montréal, Arrondissement d'Anjou, 2025).

Le projet prévoit également une offre de stationnement limitée afin d'encourager les déplacements durables, avec 301 cases de stationnement pour la phase 1, correspondant à un ratio d'environ 0,65 case par logement, ainsi que 233 espaces de stationnement pour vélos et des cases réservées à l'autopartage. L'aménagement du site repose sur la transformation d'un ancien stationnement de surface, permettant un verdissement accru, une augmentation de la canopée et une meilleure gestion des eaux pluviales, dans un secteur identifié comme vulnérable aux vagues de chaleur (Ville de Montréal, Arrondissement d'Anjou, 2025 b). À l'échelle globale du site, le projet est pensé de manière phasée et prévoit, en phase 2, la cession d'un terrain destiné au logement social, représentant environ 20 % de la superficie résidentielle du volet privé, avec un potentiel estimé entre 150 et 200 unités de logements sociaux. Par son ampleur, sa localisation stratégique et ses caractéristiques programmatiques, le projet du boulevard des Roseraies constitue ainsi une intervention structurante dans le processus de requalification urbaine associé à l'arrivée du métro et à la mise en œuvre des principes du TOD dans l'est de l'arrondissement d'Anjou (Ville de Montréal, Arrondissement d'Anjou, 2025 b).

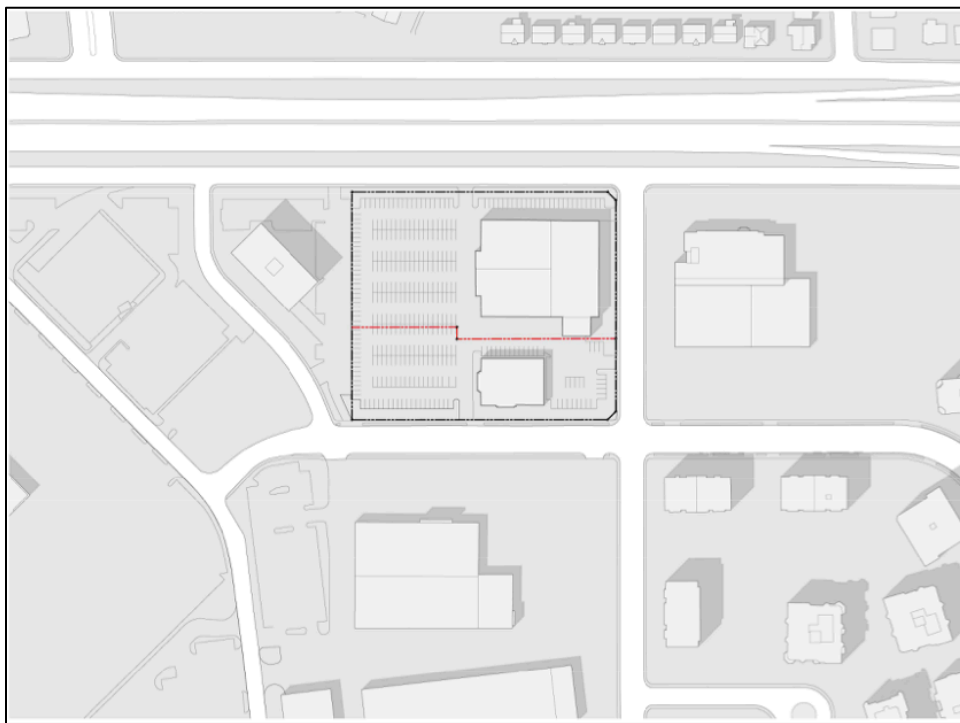


Figure 67 Plan d'implantation des nouveaux lots (Ville de Montréal, Arrondissement d'Anjou, 2025 b).



Figure 68 Plan de l'élévation Sud (Ville de Montréal, Arrondissement d'Anjou, 2025 b).

4.3.3.2 Projet immobilier Les Halles d'Anjou

Voici ce qui est mentionné par l'arrondissement par rapport aux nouveaux projets :

L'arrivée de la station Anjou sur la ligne bleue du métro montréalais est un facteur clé dans la transformation progressive du centre commercial des Galeries/Halles d'Anjou. Plusieurs projets d'aménagement ou de densification ont déjà été approuvés et sont en train de s'y intégrer, bien que leur coordination ne soit pas encore parfaite dont l'aménagement de l'emprise favorise les déplacements actifs. Ce positionnement crée un véritable levier pour une densification autour d'un pôle de transport collectif, conformément aux objectifs de type TOD. Comme le montrent les (figures 66 67, et 68), le projet d'Anjou diffère de celui de PDAD Langelier, qui est un projet intégré avec des objectifs bien précis et une vision bien claire à court et à long terme. Anjou représente plusieurs projets de construction sur les sites prévus (réalisé sous forme de PPU par la ville centre en relation avec l'arrondissement) (Arrondissement d'Anjou, 2024).

Le premier projet vise l'agrandissement du site des Halles d'Anjou (7500 boulevard des Galeries-d'Anjou), qui fait l'objet d'un règlement (P-23-042) autorisant l'ajout de deux tours résidentielles de 19 étages chacune, sur un basilaire commun, ainsi qu'un bâtiment multifamilial de 6 à 8 étages, pour un total de 693 logements. Ce projet inclut aussi des toits végétalisés, un jardin en façade de l'avenue des Halles et un espace de stationnement repensé (figure 69) (Arrondissement d'Anjou, 2024).

Il ressort de ces projets qu'ils témoignent de l'attractivité du pôle, tout en mettant en évidence l'absence, à ce stade, d'une vision globale unifiée qui coordonne les différentes opérations privées dans un cadre d'aménagement cohérent et structuré.



Figure 69 Image 3D des logements à construire autour des Halles d'Anjou (Arrondissement d'Anjou, 2024).

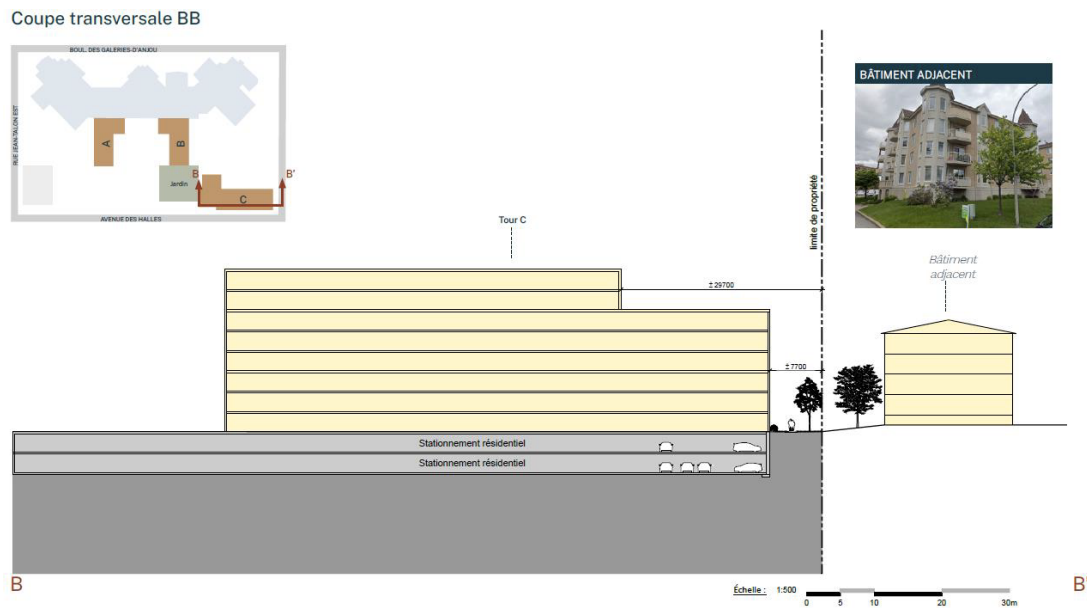


Figure 70 Coupe bâtiment dans le km de la station Anjou (Arrondissement d'Anjou, 2024).



Figure 71 7200, boul. Louis-H.-Lafontaine 241 logements proposés (Arrondissement d'Anjou, 2024).



Figure 72 7051, boul. des Galeries-d'Anjou 201 logements construits (Arrondissement d'Anjou, 2024).

Comme nous pouvons le voir à la figure 66, le secteur d'Anjou ne subira, pour l'instant, aucune transformation morphologique significative visant à exploiter pleinement la nouvelle infrastructure de transport collectif. Seule est prévue la construction de deux bâtiments à l'emplacement des galeries des Halles d'Anjou et du boulevard des Roseraies. Ainsi, les analyses morphologiques et TOD seront nécessairement limitées parce que une analyse de l'état planifié suppose une planification et la disponibilité de document pouvant servir de base à notre analyse.

4.3.4 Analyse morphologique de l'état planifié

Comme le montre la figure 66, le secteur Anjou ne connaît, à ce stade, aucune transformation morphologique majeure à l'échelle du tissu urbain. Les modifications proposées sont limitées à deux projets spécifiques : les Halles d'Anjou et le boulevard des Roseraies.

4.3.4.1 Réseau viaire

Le réseau viaire se conserve, aucun des projets analysés ne propose de modification substantielle de cette trame, limitant ainsi les possibilités de recomposition du maillage local et de renforcement de la perméabilité piétonne.

4.3.4.2 Structure des îlots

À l'échelle du parcellaire et des îlots, les interventions s'inscrivent sur de grands lots unifiés, issus d'anciens usages commerciaux, sans reconfiguration fine des limites foncières. Cette logique maintient la morphologie d'îlots étendus déjà en place, peu propice à la diversification des formes bâties.

4.3.4.3 Tissu urbain

Le tissu urbain est toujours caractérisé par un alignement bâti discontinu et une occupation du sol assez faible, en raison de la persistance de larges espaces ouverts liés aux stationnements et à l'accès routier. Les nouveaux projets apportent surtout une augmentation de la hauteur, sans changer considérablement la relation entre les bâtiments et la rue. En ce sens, l'urbanité produite reste partielle et localisée à l'échelle des sites de projet.

4.3.4.4 Cadre bâti

En matière de cadre bâti, les deux projets constituent néanmoins des points de rupture morphologique par rapport à l'environnement immédiat. Les tours résidentielles projetées aux Halles d'Anjou et les bâtiments du boulevard des Roseraies introduisent des hauteurs inédites dans le secteur, marquant une intensification verticale du bâti. Cependant, cette transformation demeure ponctuelle et ne s'accompagne pas, à ce stade, d'un réaménagement global du paysage urbain ni d'une planification harmonieuse des espaces publics à l'échelle du quartier.

4.3.5 Analyse TOD de l'état planifié

À l'échelle du secteur Anjou, les deux projets sont construits à distance de marche des deux stations Anjou et Madeleine-Parent. Une lecture de l'application des principes du TOD semble encore limitée et partielle, en cohérence avec l'ampleur restreinte des projets actuellement planifiés, qui ne représentent pas pour le moment une vision intégrée par rapport au prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal. Bien que les deux projets étudiés soient situés à l'intérieur du rayon d'influence de la future station Anjou du prolongement de la ligne bleue, leur contribution au TOD repose principalement sur la densification résidentielle, plutôt que sur une transformation intégrée des formes urbaines et des pratiques de mobilité.

4.3.5.1 Densité

En matière de densité urbaine, les projets contribuent à une augmentation localisée du nombre de logements et de la population potentielle autour de la station. Cette intensification répond aux exigences minimales du TOD en termes de concentration résidentielle, mais demeure insuffisante pour induire, à elle seule, un changement significatif des comportements de mobilité à l'échelle du secteur.

4.3.5.2 Qualité du design urbain

Finalement, la qualité du design urbain et les aspects environnementaux et durables sont relégués au second plan dans les projets étudiés. L'absence d'une place publique structurante et d'une centralité clairement articulée autour de la station limite la capacité du secteur à se transformer en véritable pôle TOD animé et lisible. Selon nos recherches, le TOD à Anjou apparaît davantage

comme un objectif potentiel à moyen terme que comme une réalité pleinement opérationnelle à ce stade du processus de planification.

4.3.5.3 Accessibilité

En ce qui concerne l'accessibilité aux transports en commun, la localisation physique près de la future station est certainement un avantage. Toutefois, les parcours piétonniers ne sont pas suffisamment sécuritaires en raison de la largeur des artères, de la complexité des intersections et de la faible continuité des cheminements actifs. Les projets améliorent les circulations internes à leurs sites respectifs, sans toutefois corriger les discontinuités structurelles du secteur.

4.3.5.4 Environnement et durabilité

Le projet des Halles d'Anjou se distingue par l'intégration d'usages commerciaux et résidentiels, alors que le projet du boulevard des Roseaies demeure largement monofonctionnel et presque totalement résidentiel. À l'échelle du secteur, la mixité repose principalement sur de grands pôles commerciaux existants, peu intégrés à une logique de proximité piétonne. Généralement le secteur ne comporte pas de mesures assurant une véritable durabilité urbaine et un impact positif sur l'environnement.

CHAPITRE 5

RÉSULTATS DE RECHERCHE

Ce cinquième chapitre présente et analyse les résultats obtenus à partir des observations de terrain, des cartes produites et des entretiens réalisés dans le cadre de l'étude sur le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal. L'analyse s'appuie sur la grille méthodologique élaborée précédemment et vise à comprendre tout d'abord les caractéristiques morphologiques dans le kilomètre autour de ces deux sites et, par la suite, les effets du projet sur la morphologie urbaine, la densification et la dynamique de transformation des quartiers étudiés.

Les résultats de nos entretiens montrent que le prolongement de la ligne bleue agit comme un puissant catalyseur de requalification urbaine. Il favorise une meilleure accessibilité aux pôles d'emploi et de services, tout en stimulant la densification et la diversification fonctionnelle des abords des futures stations. Toutefois, l'étude révèle également des disparités importantes selon les contextes locaux, certaines zones connaissent un processus de consolidation du tissu urbain, tandis que d'autres sont confrontées à des pressions foncières et à des risques de gentrification.

Ce chapitre met ainsi en lumière la complexité des effets du projet, à la fois porteur de renouveau urbain et générateurs d'enjeux sociaux. Il fournit une lecture intégrée des dynamiques observées, ouvrant la voie à la discussion critique et à la mise en perspective des résultats dans le chapitre suivant.

5.1 Comparaison des résultats de l'analyse morphologique et TOD des deux stations

Le tableau 6 synthétise et regroupe l'ensemble des résultats issus des deux études de cas, en les organisant selon la grille d'analyse définie dans la méthodologie. Il présente de manière structurée les principaux constats relatifs à l'analyse morphologique et à l'analyse des principes du (TOD) de l'état actuel des secteurs de Madeleine-Parent et d'Anjou.

L'approche comparative adoptée dans ce tableau constitue l'outil d'analyse principal pour comprendre les différences de performance et de potentiel entre ces deux secteurs. Elle met en évidence certains points positifs observés dans l'état actuel, notamment dans le secteur de

Madeleine-Parent, où le réseau viaire plus structurant, la présence de fonctions mixtes et une meilleure intégration au réseau de transport collectif offrent des conditions plus favorables à une urbanité de proximité. À l'inverse, le secteur d'Anjou se distingue par des défis morphologiques marqués, liés à une organisation spatiale héritée d'un modèle suburbain, caractérisée par de grandes emprises monofonctionnelles, une faible perméabilité du réseau viaire et une forte dépendance à l'automobile. Ce tableau permet ainsi de dépasser une lecture purement descriptive en proposant une compréhension fine et synthétique des contraintes et des leviers existants. Il montre également comment les caractéristiques morphologiques actuelles conditionnent, dès aujourd'hui, la capacité des territoires à s'inscrire dans une logique TOD.

Tableau 6 Tableau synthétique des principaux résultats.

Éléments d'analyse	Station Madeleine-Parent	Station Anjou
MORPHOLOGIQUE		
Réseau viaire	• Structure double orthogonale résidentielle/discontinuités commerciales. • Axes structurants (Langelier, Jean-Talon) créant des ruptures.	• Réseau sinueux typique de la banlieue (boucles, cul-de-sac). • Forte influence autoroutière (A-40, A-25). • Perméabilité très limitée
Structure des îlots	• Hétérogène. • Lots résidentiels réguliers vs vastes emprises commerciales. • Potentiel de recomposition important.	• Dualité marquée. • Lots résidentiels standard vs immenses parcelles commerciales (Galleries/Halles d'Anjou). • Fragmentation prononcée
Tissu urbain	• Discontinuité modérée. • Quartiers résidentiels homogènes et mixité fonctionnelle sur Jean-Talon/Bélanger. • Grands vides commerciaux le long de Langelier	• Forte fragmentation. • Uniformité résidentielle et enclaves commerciales. • Ruptures physiques majeures (autoroutes).
Cadre bâti	• Diversité de gabarits. • Maisons basses, immeubles multifamiliaux et grands commerces. • Faible densité générale mais potentiel existant.	• Opposition marquée. • Maisons unifamiliales vs grands complexes commerciaux de plain-pied. • Implantation automobile dominante.

ANALYSE TOD		
Densité	• Potentiel de densification très élevé. • Objectif clair de transformation radicale. • Projet structurant à l'échelle métropolitaine.	• Potentiel important mais réalisation incertaine. • Dépend de la coordination multiple acteurs. • Risque de développement inégal
Design urbain	• Requalification complète prévue. • Espaces publics intégrés. • Continuité bâtie recherchée. • Mobilité active prioritaire.	• Qualité actuelle très faible. • Améliorations possibles mais non garanties. • Risque de maintien des discontinuités.
Accessibilité	• Accessibilité métropolitaine forte. • Accessibilité locale à améliorer. • Pôle intermodal à créer.	• Accessibilité régionale excellente. • Accessibilité locale très contrainte. • Risque de "terminus-parking"
Environnement	• Enjeux d'imperméabilisation et îlots de chaleur. • Intégration d'espaces verts structurants. • Démarche de durabilité affirmée.	• Problèmes environnementaux similaires. • Démarche de durabilité moins assurée. • Atouts verts sous-utilisés.

Le tableau 7 propose une synthèse comparative des potentiels de transformation urbaine des secteurs de Madeleine-Parent et d'Anjou, à partir des constats issus de l'analyse morphologique et de l'analyse des principes du (TOD) de l'état actuel. L'approche synthétique adoptée vise à dépasser une lecture strictement descriptive des territoires pour mettre en évidence leurs capacités différenciées à soutenir une transformation orientée vers le transport collectif. Dans le cas de Madeleine-Parent, le tableau fait ressortir plusieurs potentiels liés à la structure morphologique existante, notamment un réseau viaire relativement plus perméable, une mixité fonctionnelle déjà présente le long du boulevard Langelier et la présence d'équipements collectifs structurants. Ces éléments constituent des conditions favorables à l'émergence d'une urbanité de proximité et à une meilleure articulation entre transports collectifs, espaces publics et usages urbains.

À l'inverse, le secteur d'Anjou se distingue par des potentiels davantage associés à la disponibilité foncière et à l'ampleur des emprises sous-utilisées, mais aussi par des contraintes morphologiques importantes. Le tableau met en évidence un tissu urbain marqué par de grandes parcelles monofonctionnelles, une faible connectivité du réseau viaire et une organisation spatiale héritée d'un modèle suburbain fortement dépendant de l'automobile. Ces caractéristiques limitent, dans l'état actuel, la capacité du secteur à soutenir spontanément une logique TOD cohérente, malgré l'importance stratégique du terminus de la ligne bleue.

En ce sens, le Tableau 5 constitue un outil analytique central pour la comparaison des deux études de cas. Il permet de mettre en lumière non seulement les potentiels spécifiques à chaque site, mais aussi les écarts structurels qui conditionnent leurs trajectoires de transformation respectives. Cette étude comparative met en évidence que les zones potentielles de TOD ne dépendent pas uniquement de la présence d'un système de transport en commun, mais qu'elles sont étroitement liées aux caractéristiques préexistantes des territoires en termes de morphologie, de fonctionnalité et d'aspect socio-économique.

Tableau 7 Tableau synthétique des potentiels de chaque site

Éléments de potentiel	Station Madeleine-Parent	Station Anjou
MORPHOLOGIE		
Réseau viaire	• Renforcement du maillage secondaire, par l'implantation de nouvelles rues, et de passages piétonniers permettant de reconnecter les quartiers situés de part et d'autre des grands axes. • Requalification des corridors métropolitains (Langelier, Jean-Talon) en avenues urbaines multimodales intégrant transport collectif, pistes cyclables continues, traversées sécurisées et front bâti actif. • Réduction de la dépendance automobile par l'atténuation des ruptures générées par les stationnements de surface, particulièrement autour des centres commerciaux. • Création d'un pôle intermodal où réseaux piétonnier, cyclable et autobus convergent efficacement vers la station.	• Création d'un réseau de mobilité active structurant, notamment de pistes cyclables continues reliant le quartier. • Requalification des intersections critiques pour réduire les coupures autoroutières. • Développement d'un pôle intermodal complet permettant l'intégration harmonieuse des autobus, modes actifs. • Rééquilibrage du réseau par l'ajout de nouvelles liaisons internes réduisant l'enclavement résidentiel.
Strucuture des îlots	• Subdivision progressive des très grandes parcelles commerciales en îlots plus fins permettant une mixité fonctionnelle. • Introduction de typologies foncières diversifiées, adaptées à des bâtiments de moyenne et forte densité.	• Réduction de la taille des grands îlots commerciaux pour favoriser la création de nouvelles rues et d'unités foncières régulières. • Introduction de parcelles adaptées à des typologies variées, notamment résidentielles et mixtes.

	• Création de nouvelles emprises liées au réseau secondaire, permettant une meilleure intégration entre bâti, espace public et cheminements actifs. • Transformation des zones de stationnements en véritables îlots urbains, mieux connectés au quartier existant. • Pour répondre aux besoins d'une population variée.	• Création d'un foncier compatible avec la mixité fonctionnelle, avec des îlots plus courts et plus perméables. • Valorisation des terrains sous-utilisés pour accueillir densification et nouveaux usages.
Tissu urbain	• Augmentation de la compacité par le remplissage des grands vides urbains. • Renforcement des continuités bâties le long des axes structurants pour favoriser l'urbanité. • Création d'espaces publics et d'espaces de transition reliant les tissus résidentiels et les pôles d'activités. • Développement d'un tissu mixte avec des îlots multifonctionnels permettant de créer un milieu TOD complet.	• Construction d'un pôle de centralité offrant une mixité d'usages plus importante. • Création d'un tissu plus continu entre les secteurs résidentiels et commerciaux. • Transformation des grands ensembles commerciaux en îlots multifonctionnels. • Intégration d'espaces publics permettant de structurer un tissu urbain plus attractif et plus durable.
Cadre bâti	• L'introduction de gabarits bâtis de moyenne et forte densité, adaptés à un contexte métropolitain ; • La construction de bâtiments mixtes favorisant animation et présence humaine en continu ; • La consolidation du front bâti le long des artères, réduisant les distances perceptuelles et améliorant la qualité urbaine ; • La diversification des formes d'habitat pour répondre aux besoins d'une population variée.	• Augmentation de la densité bâtie par l'introduction d'édifices multifamiliaux. • Renforcement du front bâti autour de la station et le long des artères. • Développement de bâtiments mixtes favorisant la vitalité urbaine. • Création de typologies variées permettant une meilleure transition entre quartiers pavillonnaires et secteurs densifiés.

TOD		
Densité	Densité résidentielle et bâtie modérée, soutenue par un tissu de duplex et triplex et par la proximité d'axes structurants. Potentiel de densification progressive autour de la station.	Densité très faible à l'état actuel, largement insuffisante pour soutenir un TOD performant. Potentiel élevé de densification compte tenu des grandes réserves foncières disponibles.
Mixité fonctionnelle	Mixité fonctionnelle partielle déjà présente (résidentiel, commerces, services), mais peu intégrée spatialement. Potentiel de renforcement de la mixité dans un rayon piétonnier.	Mixité fonctionnelle très faible, dominée par des usages commerciaux monofonctionnels et des quartiers résidentiels homogènes. Potentiel important d'introduction de fonctions mixtes
Qualité du design urbain	Design urbain peu favorable au TOD (retraits, stationnements, fronts bâtis discontinus), mais potentiel de requalification qualitative des rues et espaces publics.	Design urbain dominé par les stationnements de surface et les grandes emprises, peu propice à la marche et à l'urbanité. Potentiel de transformation important, mais nécessitant des interventions lourdes.
Accessibilité	Bonne accessibilité actuelle grâce au réseau d'autobus et à la future station de métro. Potentiel élevé de report modal vers le transport collectif et les modes actifs.	Accessibilité fortement automobile à l'état actuel. L'arrivée du métro constitue un levier majeur, mais l'accessibilité piétonne demeure faible avant intervention.
Environnement	Potentiel de réduction de la dépendance automobile et d'amélioration des déplacements actifs grâce à la proximité du métro. Opportunités de verdissement et de requalification.	Forte artificialisation des sols et dépendance à l'automobile. Potentiel environnemental élevé lié à la reconversion des stationnements, mais faible performance actuelle.

Le tableau 8 ci-dessous présente une synthèse des principaux projets de développement identifiés dans les secteurs des stations Madeleine-Parent et Anjou, en lien direct avec le prolongement de la ligne bleue du métro. Ces projets démontrent concrètement comment le prolongement de la ligne bleue catalyse les transformations urbaines, en favorisant la densification, la réhabilitation de zones sous-utilisées et la variété des usages. L'analyse comparative des projets révèle également une prédominance de projets à vocation résidentielle, souvent accompagnés de composantes commerciales ou de services, traduisant ainsi une volonté d'inscrire ces développements dans une logique TOD. Cependant, on note des disparités significatives entre les deux secteurs examinés, alors que Madeleine-Parent possède un potentiel de transformation imminent grâce à des instruments de planification solides et à une trame urbaine déjà diversifiée, Anjou est encore marqué par l'héritage de la banlieue et de l'automobile, ce qui entraîne des défis plus importants en matière d'intégration physique et de mobilité durable. Dans l'ensemble, ces projets témoignent d'un tournant vers une urbanisation plus compacte et orientée vers le transport collectif, tout en mettant en lumière la nécessité d'un encadrement public fort afin d'assurer la cohérence d'ensemble, l'intégration au tissu existant et la prise en compte des enjeux d'équité sociale et d'abordabilité résidentielle.

Tableau 8 Tableau synthétique des projets de développement.

CRITÈRES D'ANALYSE	STATION MADELEINE-PARENT	STATION ANJOU
STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT		
Approche globale	Projet intégré et planifié (PDAD Langelier).	Approche fragmentée et opportuniste.
Vision urbaine	Transformation en profondeur et structurée.	Densification progressive par projets ponctuels.
institutionnel	- Forte implication municipale. - Vision publique affirmée.	Initiatives principalement privées avec encadrement public.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET		
Mixité fonctionnelle	- Intégrée dès la conception. - Quartier mixte.	Limitée. Adaptation aux opportunités foncières.
Nombres de logements	6 000-8 000 logements.	- Halles d'Anjou (712 logements) et du terrain Toys « R » Us (241 logements). - Peut d'unités de logements compte tenu de l'importance de la station.
Échelle d'intervention	37 hectares de requalification complète et homogène.	Sites multiples. Interventions dispersées.
Espaces publics	39 000 m² d'espaces verts. - Parc central accessible aux nouveaux résidents et population des quartiers limitrophes.	Aménagements ponctuels. Pas de vision d'ensemble.
TOD		
Intégration TOD	- Conception orientée transport. - Pôle intermodal.	- Adaptation aux contraintes. - Stationnement important.
Mobilités actives	- Réseau structuré intégré. - Priorité piéton/cycliste.	- Connexions à renforcer. - Perméabilité limitée.
Réseau viaire	- Réorganisation complète. - Apaisement trafic.	Améliorations ponctuelles. Conservation structure existante.

L'analyse comparative des deux études de cas montre des trajectoires de transformation urbaine différentes. Elle révèle des écarts importants entre les intentions de planification associées au prolongement de la ligne bleue. Bien que les deux secteurs bénéficient du même projet d'infrastructure de transport en commun, leurs dynamiques actuelles et leurs capacités d'exécution diffèrent considérablement, tant en termes de morphologie urbaine, de planification, de gouvernance et du design urbain.

Dans le cas de Madeleine-Parent, les analyses montrent une cohérence relativement forte entre les effets énoncés du prolongement de la ligne bleue et leur mise en œuvre effective à l'échelle du tissu urbain. L'existence d'un cadre de planification structurant, appuyé par le Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD), permet une régulation plus fine de la forme urbaine, notamment en matière de densification, de mixité fonctionnelle, de requalification des grandes emprises commerciales et de hiérarchisation des espaces publics. De surcroît, la morphologie actuelle, marquée par une utilisation multiple et une trame viaire plus poreuse, favorise l'application des principes du TOD. Les interventions observées et les orientations retenues traduisent ainsi une volonté d'aménagement d'ensemble, où le design urbain, la mobilité active et la qualité du cadre bâti sont pensés de manière articulée. Madeleine-Parent apparaît dès lors comme un cas où un projet de transport agit véritablement comme levier structurant, soutenu par des outils de planification capables d'orienter et de canaliser les transformations.

À l'inverse, le secteur d'Anjou se caractérise par une dynamique de développement plus fragmentée, marquée par des interventions ponctuelles et un encadrement limité de la forme urbaine à l'échelle du secteur, comme le montre le tableau 1, le pôle Anjou est à la phase de justification et ne dispose pas pour le moment de document de planification. Bien que l'arrivée du terminus de la ligne bleue constitue un potentiel majeur de requalification, les analyses révèlent une absence d'action d'ensemble en matière de design urbain, de structuration des espaces publics et de coordination des acteurs. Le développement actuel se caractérise par une approche fragmentée, centrée sur des projets immobiliers autonomes, peu interconnectés et peu intégrés à une planification territoriale globale. Cette situation est renforcée par l'héritage morphologique suburbain du pôle, caractérisé par de grandes emprises monofonctionnelles, une faible perméabilité du réseau viaire et une forte dépendance à l'automobile, qui limitent la portée des principes TOD dans leur application concrète.

En d'autres termes, les résultats de ces analyses démontrent que la présence d'un réseau de transport en commun structurant ne suffit pas à elle seule à assurer une évolution urbaine harmonieuse et durable. Les résultats mettent en évidence l'importance des outils de planification, du design urbain et de la gouvernance dans la capacité à concrétiser les principes du TOD dans des formes urbaines tangibles. Madeleine-Parent illustre une intégration relativement aboutie entre transport, aménagement et régulation de la forme urbaine. À Anjou, en revanche, le développement non coordonné montre les limites d'un tel développement, où l'absence de vision d'ensemble compromet le potentiel structurant du métro. Cette comparaison confirme ainsi que l'effet structurant du transport collectif est avant tout conditionnel, dépendant de la capacité des acteurs publics à encadrer, orienter et harmoniser les transformations du tissu urbain.

5.2 Résultats des entretiens

L'analyse des entretiens réalisés dans le cadre de cette recherche met en lumière une vision largement partagée du prolongement de la ligne bleue comme un projet urbain majeur, porteur de transformations profondes tant sur le cadre bâti que sur la mobilité, la vie de quartier, les dynamiques socioéconomiques et la gouvernance participative. Les entretiens réalisés mettent en évidence la manière dont divers participants, que ce soit des responsables de la ville, des spécialistes de l'urbanisme, de la planification et des experts en transport perçoivent les transformations attendues ainsi que les enjeux liés à un tel projet. Les extraits de verbatim présentés ici ont été sélectionnés en raison de leur capacité à illustrer des tendances perceptibles dans l'ensemble du corpus et à montrer les nuances entre les différents points de vue.

Les répondants convergent d'abord sur le fait que le prolongement de la ligne bleue constitue un projet qui dépasse largement l'ajout d'une infrastructure de transport collectif. Pour plusieurs, il s'agit d'un projet urbain intégrateur, susceptible de reconfigurer des secteurs aujourd'hui dominés par des usages monofonctionnels, de vastes stationnements, de grandes surfaces commerciales et une faible densité résidentielle. Certains parlent ainsi d'une « *opportunité exceptionnelle* » pour transformer ces espaces en milieux de vie complets et mieux articulés autour des besoins des résidents. Une répondante résume cette perception en affirmant : « *On transforme complètement le cadre bâti tout en maintenant les services pour créer un milieu de vie complet* » (Entrevue 8). Dans le même sens, un autre répondant note que le prolongement représente l'occasion de repenser

entièrement la morphologie urbaine, car « *les constructions actuelles de un ou deux étages seront probablement démolies et reconstruites* » (Entrevue 7), annonçant l'émergence d'une trame plus dense et plus diversifiée (reconstruction de la ville sur elle-même).

Toutefois, cette vision demeure traversée par une mise en garde récurrente. Plusieurs acteurs rappellent qu'une station de métro n'est jamais, en soi, un levier automatique de transformation. Comme l'exprime un répondant : « *Une station de métro en soi, elle ne fait rien dans l'espace public* » (Entrevue 6), indiquant que les effets structurants observés ailleurs sont avant tout le fruit d'un effort coordonné de planification. Un autre renforce cette idée en mentionnant que, malgré l'intention de créer un centre-ville « *autour de la station Saint-Laurent, il ne s'est rien passé pendant des décennies* » (Entrevue 1430). Ces entrevues soulignent l'importance cruciale d'une intention politique claire et d'une capacité institutionnelle forte pour orienter les changements urbains. Sans ces éléments, plusieurs craignent que le prolongement ne produise qu'un effet structurel limité ou qu'il soit absorbé par les logiques dominantes du marché.

C'est également dans cette perspective qu'émerge l'idée que l'arrivée du métro pourrait permettre, si elle est bien accompagnée, de créer une véritable vie de quartier dans des environnements qui en sont actuellement dépourvus. De nombreux acteurs décrivent les secteurs ciblés comme des espaces fragmentés, caractérisés par des usages autocentrés et une quasi-absence de centralité locale. Selon l'un d'eux, « *ce ne sont pas des environnements qui ont une vie de quartier actuellement, ce sont des usages monofonctionnels* » (Entrevue 2). Un autre ajoute que « *un Walmart, c'est un stationnement où les gens viennent faire leurs courses et repartent* » (Entrevue 7), soulignant l'absence de lieux de rencontre ou de sociabilité. Pour ces répondants, le métro doit servir de catalyseur pour constituer un tissu urbain plus riche, comprenant des commerces de proximité, une mixité fonctionnelle, des espaces civiques de qualité et des aménagements favorisant la fréquentation quotidienne.

Cette vision d'une transformation du cadre bâti s'accompagne de réflexions sur la reconfiguration de la mobilité dans un rayon d'accessibilité d'environ un kilomètre. Plusieurs acteurs évoquent les bénéfices potentiels du prolongement en termes de déplacement, notamment la réduction des temps de trajet vers des pôles métropolitains majeurs, tels que l'Université de Montréal, l'hôpital Sainte-Justine, le Jewish General Hospital ou le campus MIL. Un répondant note ainsi que « *l'arrivée du*

métro permettra d'accéder à ces pôles en une trentaine de minutes » (Entrevue 1). Les aménagements planifiés sur la rue Jean-Talon « *un REV, une piste cyclable [...] et une place accrue au piéton* » (Entrevue 8) sont perçus comme autant de leviers permettant de faire évoluer la mobilité vers davantage de marche, de vélo et de transport collectif.

Cependant, plusieurs contraintes sont identifiées. Les infrastructures autoroutières représentent un obstacle majeur à l'accessibilité locale. Pour un répondant, « *dès que tu es au nord et à l'ouest de l'autoroute, tu ne peux plus traverser pour aller prendre le métro* » (Entrevue 1430), ce qui limite la portée effective du rayon de marche. Cette fragmentation du territoire amène plusieurs participants à évoquer la nécessité de reconfigurer certains liens interquartiers, de créer de nouvelles traversées sécurisées ou d'envisager des solutions de rabattement complémentaires. La STM confirme que la révision du réseau de bus en fonction des nouvelles stations fera partie de la stratégie globale, ce qui vise à améliorer l'intermodalité, mais certains craignent que la réduction potentielle de la desserte locale par autobus puisse « *réduire l'accessibilité des personnes* » (Entrevue 5).

Un élément central ressort également des entrevues, la transformation des comportements de mobilité ne se fera qu'avec le temps et dépendra de la capacité des aménagements à répondre aux attentes des usagers. Plusieurs répondants distinguent les effets pour les résidents actuels et les futurs arrivants. « *Les premiers ont des habitudes très ancrées* » (Entrevue 1430), notamment liées à l'usage de la voiture, et pourraient ne changer que si le trajet offert par le métro est clairement plus avantageux en termes de sécurité, de confort ou de rapidité. Les nouveaux résidents, quant à eux, seraient plus susceptibles d'adopter les modes actifs et collectifs si l'environnement bâti crée les conditions nécessaires, notamment en limitant la disponibilité du stationnement. Un répondant note « *en effet qu'une offre excessive de stationnement créerait un message ambigu* » (Entrevue 1430), susceptible de neutraliser les bénéfices du prolongement.

Les transformations associées à l'arrivée du métro soulèvent également des préoccupations marquées quant aux dynamiques socioéconomiques et aux risques de gentrification. La quasi-totalité des participants reconnaissent qu'une augmentation des loyers est probable. Parmi les affirmations les plus directes, on retrouve : « *Une hausse des loyers est certaine* » (Entrevue 7) et « *c'est clair que la gentrification, c'est l'augmentation des loyers* » (Entrevue 6). Les acteurs

évoquent également la littérature abondante démontrant que la proximité d'un équipement de transport collectif majeur constitue un facteur d'augmentation des valeurs foncières : « *C'est bien documenté [...] que ce type d'infrastructure mène à une augmentation des loyers* » (Entrevue 5). Toutefois, certains précisent que ce phénomène se produira différemment de ce qu'on observe dans les quartiers centraux, en raison du contexte bâti particulier des secteurs concernés, caractérisés par des stationnements, des centres commerciaux et un faible patrimoine bâti.

Devant ce constat, plusieurs acteurs insistent sur la nécessité d'une intervention publique forte, notamment par l'intégration de logements sociaux et abordables, par l'encadrement serré du marché privé ou par la création d'équipements collectifs qui favoriseront l'inclusion. Pour l'un des participants, « *si on laisse faire le marché [...], les acteurs privés défendent leurs intérêts* » (Entrevue 8), ce qui pourrait mener à un développement excluant ou à une homogénéisation sociale préjudiciable à la diversité du quartier. La planification d'une mixité sociale apparaît ainsi comme un impératif pour de nombreux répondants.

Dans cette perspective, plusieurs acteurs évoquent explicitement le rôle du règlement 20-20-20 comme outil majeur d'atténuation des risques. Pour certains, le règlement constitue un garde-fou essentiel permettant d'assurer une diversité de logements dans les futurs développements. Un répondant souligne qu'avec l'application du règlement 20-20-20, « *l'offre du logement moins cher permettrait d'arriver à une diversité de typologies de logements de qualité* » (Entrevue 1). D'autres confirment que le message politique est clair, les nouveaux projets devront intégrer une composante significative de logements sociaux, communautaires ou abordables, puisque « *c'est consensuel de façon générale* » que ce type d'habitation est indispensable autour des stations (Entrevue 3). Cependant, de nombreux entretiens mettent également en lumière les limites concrètes du règlement. Certains rappellent que les coûts de construction ont fortement augmenté, ce qui fait que « *même les logements dits abordables représentent un coût élevé comparé à l'avant-pandémie* » (Entrevue 2). D'autres soulignent que la définition municipale de « *l'abordabilité* » ne correspond pas nécessairement à la capacité réelle de payer des ménages : « *ce qui est considéré comme abordable [...] n'est pas forcément ce que les ménages peuvent payer* » (Entrevue 5). Plusieurs répondants insistent aussi sur le fait que le mécanisme de contribution financière prévu dans le règlement 20-20-20 n'a pas produit les résultats attendus. Comme le précise un intervenant, « *en principe, c'est beau, en pratique, ça ne se fait pas, les promoteurs préfèrent souvent payer des*

compensations plutôt que d'intégrer du logement social sur place, ce qui crée un décalage entre les objectifs initiaux du règlement et les résultats observables » (Entrevue 6). Selon ce même répondant, les sommes récoltées devraient être dirigées vers un organisme capable de réellement produire du logement, comme la SHDM (organisme mixte parapublic), afin que les unités prévues voient effectivement le jour. D'autres soulignent des obstacles institutionnels plus larges, notamment la disparition de certains programmes provinciaux qui permettaient auparavant aux promoteurs de rentabiliser des projets comprenant des unités abordables : « *si ces programmes n'existent plus, on risque de n'avoir aucun nouveau logement* » (Entrevue 5). Quelques acteurs considèrent ainsi qu'une approche plus incitative pourrait être envisagée, combinant soutien financier, implication des OBNL et coordination accrue entre STM, Ville et promoteurs privés (constitution de sociétés d'économie mixte à titre de maîtres d'ouvrage) (Entrevue 4). Devant ces limites, un consensus se dégage : la loi 20-20-20 peut contribuer à contenir les risques de gentrification, mais elle ne suffira pas à elle seule. La majorité des acteurs appellent à un encadrement public fort, reposant sur une vision cohérente et des outils réellement opérationnels. Pour l'un d'eux, « *si on laisse faire le marché [...] les acteurs privés défendent leurs intérêts* » (Entrevue 8), ce qui pourrait favoriser une homogénéisation sociale contraire aux objectifs de mixité. La mixité sociale et l'intégration de logements hors marché apparaissent donc comme des impératifs structurants pour garantir que les retombées sociales du prolongement financé par la collectivité profitent à un ensemble diversifié de ménages.

En ce qui concerne la gouvernance du projet et les processus de consultation publique, les entrevues révèlent un ensemble de points de vue contrastés. Certains acteurs institutionnels insistent sur le fait que la STM a mené plusieurs consultations au fil des années, conformément aux obligations imposées par la loi sur les sociétés de transport en commun. Comme l'explique un répondant, « *il y a eu déplacement de la station Anjou [...] ajout d'un passage piéton sous la 25* » (Entrevue 10), ce qui témoigne de l'effet concret de certains retours du public. La STM décrit également un dispositif continu de communication et de participation comprenant des comités de bon voisinage, des agents de liaison et des rencontres régulières avec les arrondissements (Entrevue 10). D'autres répondants offrent toutefois une lecture plus critique ou nuancée. Certains reconnaissent ne pas être suffisamment informés du processus : « *Nous n'avons pas traité cet aspect* » (Entrevue 2), tandis que d'autres rappellent l'ancienneté du projet, évoquant un historique complexe marqué par

de multiples annonces, reports et changements institutionnels. Une répondante adopte un ton particulièrement sévère « *C'est le très mauvais exemple d'une mauvaise utilisation de la participation [...] ça n'a servi à rien si le projet n'était pas retenu* » (Entrevue 6). Elle rappelle que, pendant plusieurs décennies, les consultations se sont accumulées sans déboucher sur une mise en œuvre cohérente, ce qui a contribué à fragiliser la confiance du public. Enfin, certains acteurs mentionnent que les consultations les plus pertinentes ont été menées récemment, notamment dans le cadre du PPU Jean-Talon ou du PDAD Langelier, bien que leur portée demeure variable selon les secteurs (Entrevue 7).

Les propositions formulées par les participants convergent vers un ensemble cohérent de recommandations. Plusieurs insistent sur la nécessité de planifier de manière anticipée et intégrée, en coordonnant densification, mobilité, offre commerciale et espaces publics. D'autres recommandent de privilégier la création de milieux de vie complets, comprenant commerces de proximité, parcs de qualité, places publiques et équipements institutionnels.

La question du logement occupe une place centrale où plusieurs participants recommandent l'intégration de logements sociaux, d'initiatives hors marché ou de mécanismes visant à protéger les ménages vulnérables. L'amélioration de l'accessibilité locale est également considérée comme fondamentale, particulièrement dans les secteurs fragmentés par les autoroutes, où il faudrait sécuriser les traversées et renforcer les liens interquartiers. Enfin, plusieurs recommandent de renforcer la participation citoyenne et d'étendre la consultation aux futurs quartiers, au-delà du seul projet de transport, afin de garantir une meilleure appropriation du projet par les communautés.

CHAPITRE 6

DISCUSSION

Ce chapitre vise à interpréter les résultats présentés au chapitre précédent à la lumière du cadre théorique et conceptuel. L'objectif est d'évaluer dans quelle mesure le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal contribue à la mise en œuvre des principes du (TOD), en mobilisant la morphologie urbaine comme outil d'analyse des transformations physiques et spatiales. En rappel, **l'hypothèse centrale de ce mémoire postule que le prolongement de la ligne bleue peut devenir un levier efficace de requalification urbaine et sociale, à condition que son aménagement soit pensé selon les principes d'un TOD adapté au contexte local.** Ce chapitre examine donc la validité de cette hypothèse en confrontant les résultats obtenus des analyses morphologiques pour les stations Madeleine-Parent et Anjou avec les enjeux plus larges de la planification métropolitaine, de la gouvernance et des dynamiques sociales.

6.1 Retour sur les questions de recherches

6.1.1 Intégration des principes du TOD dans la planification du prolongement de la ligne bleue.

L'analyse des documents de planification et des projets liés au prolongement de la ligne bleue révèle que les principes du TOD sont intégrés dès le départ, avec l'identification de secteurs autour des futures stations de métro favorisant la densification, la mixité fonctionnelle et une meilleure accessibilité aux stations. Sur le plan stratégique, les deux stations sont inscrites dans une logique de correction du fort déséquilibre et du manque de transport collectif structurant, notamment par la densification des abords immédiats, la diversification des usages et l'amélioration de l'accessibilité multimodale. Cependant, la mise en œuvre de ces principes diffère considérablement en fonction du contexte urbain et institutionnel propre à chaque station.

En ce qui concerne la station Madeleine-Parent, l'intégration du TOD semble plus claire et harmonieuse. La planification prévoit une transformation progressive d'un secteur historiquement

dominé par des fonctions commerciales monofonctionnelles et des infrastructures routières majeures, vers un milieu de vie plus dense, mixte et connecté. Les interventions du PDAD ont pour objectif explicite la requalification des grandes surfaces commerciales, l'introduction de nouveaux réseaux viaires et l'amélioration de la perméabilité piétonne. Elles témoignent d'une volonté de rupture avec le modèle urbain hérité de l'ère de la suburbanisation. Le TOD y est ainsi mobilisé comme un outil structurant de recomposition morphologique et fonctionnelle avec des critères de design urbain précis et bien représentés.

Tandis qu'autour de la station Anjou, le secteur présente d'immenses potentiels de transformation, nous sommes actuellement dans la phase de justification et de validation du projet, selon le tableau 1. Bien que nos analyses reconnaissent le potentiel structurant du métro, les interventions projetées s'inscrivent davantage dans une logique d'adaptation du tissu existant que dans une transformation en profondeur. La présence d'un cadre bâti plus stable, d'enjeux fonciers complexes et d'une gouvernance fragmentée limite la portée des actions envisagées, ce qui se traduit par une densification plus modérée et une mixité fonctionnelle moins marquée caractérisée par des interventions au cas par cas sans véritable design urbain explicite et opérationnel.

6.1.2 Effets sur la morphologie urbaine et les dynamiques sociales

Les effets concrets du prolongement sur la morphologie urbaine se manifestent principalement par des transformations différenciées des formes bâties, des réseaux viaires et de l'organisation fonctionnelle des quartiers. À Madeleine-Parent, les analyses révèlent une évolution vers une structure urbaine plus fine et plus connectée, marquée par l'introduction de nouvelles rues locales, de parcours piétons et d'une densification verticale par paliers qui culmine à proximité immédiate de la station. Cette recomposition spatiale contribue à renforcer la centralité locale et lisible sur le plan spatial et symbolique, à requalifier des espaces auparavant peu intégrés au tissu urbain environnant.

À Anjou, les transformations morphologiques apparaissent plus limitées et s'inscrivent davantage dans une continuité avec la structure existante. Les interventions prévues tendent à renforcer certains pôles d'activités, comme les galeries d'Anjou, sans remettre fondamentalement en cause la logique automobile dominante ni la spécialisation fonctionnelle du secteur. Le prolongement

agit ainsi davantage comme un levier d'optimisation que comme un moteur de transformation urbaine profonde.

Sur le plan des dynamiques sociales, les effets anticipés soulèvent des enjeux communs aux deux secteurs, notamment en matière de pression foncière et de transformation des profils socio-économiques. À Madeleine-Parent, la combinaison d'une forte accessibilité future, d'une requalification urbaine majeure et d'une densification accrue laisse présager des risques plus élevés de gentrification et de déplacement des populations les plus vulnérables, comme l'ont souligné plusieurs acteurs rencontrés en entretien. À Anjou, ces dynamiques semblent plus atténuées, en raison d'un rythme de transformation plus graduel et d'un cadre urbain moins propice à une valorisation rapide.

6.2 Retour critique sur l'hypothèse de recherche

Les résultats de la recherche montrent que l'hypothèse avancée se vérifie en partie. Le prolongement de la ligne bleue constitue bien un levier de transformation urbaine, mais ses effets réels varient selon les contextes locaux et demeurent fortement conditionnés par la qualité de la planification, des politiques d'accompagnement et de la coordination entre les acteurs et le facteur temps qui est important pour sa mise en œuvre. Les études morphologiques menées autour des stations Madeleine-Parent et Anjou mettent en évidence les vastes potentiels de transformation du cadre bâti dans ces deux zones (voir le tableau 7). Les projets semblent tirer profit de ces potentiels de transformations importantes en ce qui a trait à la mobilité, à la densification encadrée. Cependant, pour que ces transformations deviennent réalité, elles doivent être harmonieusement intégrées au paysage urbain actuel.

À Madeleine-Parent, le réseau viaire hiérarchisé, la présence de zones commerciales, la variété des types d'habitations et la faculté de la planification ont tout le potentiel pour transformer les surfaces de stationnement en contribuant à une densification harmonieuse qui s'harmonise avec l'essence du quartier.

À Anjou, en revanche, les barrières physiques associées aux infrastructures autoroutières, l'homogénéité pavillonnaire et la faible connectivité limitent l'effet immédiat du métro, qui est

pourtant planifié comme un pôle important et un terminus dans la planification, malgré le potentiel que représentent les grands lots commerciaux et institutionnels. La dimension morphologique de l'hypothèse apparaît ainsi valide, mais seulement dans la mesure où la requalification est encadrée et contextualisée par un effort de design urbain et la mise en place d'un plan d'ensemble de grande qualité comme le PDAD Langelier, qui a une prise dans la coordination des intervenants privés.

Les résultats confirment également que le destin du centre commercial des Galeries d'Anjou constitue également un enjeu à moyen et à long terme et qui n'a pas été soulevé de manière explicite dans le processus de planification du prolongement de la ligne bleue, avec une amélioration de l'accessibilité métropolitaine et les conditions de mobilité des résidents, particulièrement dans des secteurs historiquement dépendants de l'automobile. Cette amélioration, relevée tant par l'analyse des documents de planification que par les entretiens, renforce l'idée que le métro peut agir comme un correcteur fonctionnel pour l'Est de Montréal. Toutefois, son efficacité dépendra de l'aménagement des abords des stations, de la continuité des parcours piétons et cyclables, de la qualité des interfaces urbaines et de l'intégration des réseaux d'autobus pour permettre une meilleure intermodalité. Le projet contribue donc, à l'échelle fonctionnelle, à une nette progression des conditions de mobilité, mais celle-ci n'atteindra son plein potentiel que si des interventions cohérentes accompagnent l'infrastructure et à long terme avec la construction des habitations et d'un milieu de vie de qualité avec des déplacements piétonniers aisés et un réseau d'espaces libres structurants et connectés au métro.

Sur le plan social, les résultats indiquent que le prolongement peut contribuer à atténuer certains effets de la crise du logement en favorisant la production de logements supplémentaires à proximité des stations. Cependant, la capacité du projet à promouvoir une véritable mixité sociale et à garantir la disponibilité de logements abordables demeure incertaine. Les entretiens montrent que les acteurs institutionnels reconnaissent un risque réel de pression foncière de hausses des loyers et de gentrification, en l'absence de mesures explicites de protection, comme des quotas de logements sociaux, des mécanismes d'inclusion. Cet enjeu demeure un élément où il doit y avoir un consensus pour trouver des solutions globales à l'échelle montréalaise, québécoise et canadienne.

Le potentiel social évoqué dans l'hypothèse est donc présent, mais sa concrétisation dépendra d'une volonté politique forte et de la mise en place d'outils ciblés.

Bien que l'hypothèse soit partiellement confirmée, il est important de la nuancer en ce qui concerne ses effets attendus. Le prolongement de la ligne bleue ouvre une occasion historique de requalification urbaine, d'amélioration fonctionnelle et de contribution à une réponse sociale structurante, mais il ne suffit pas en lui-même à transformer durablement et équitablement les secteurs traversés. Sa réussite passera par une planification intégrée, par un design urbain de qualité, notamment à Anjou, par une gouvernance coordonnée et par des politiques explicites de logement abordable. Autrement dit, le métro offre le cadre d'une transformation possible, mais c'est l'ensemble des interventions publiques et partenariales qui déterminera la portée réelle de cette requalification urbaine et sociale.

6.3 Recommandations

Le tableau 9 présente les recommandations et s'appuie directement sur les propos recueillis lors des entretiens semi-directifs menés auprès des acteurs institutionnels, professionnels impliqués directement ou indirectement dans le projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal. Ces recommandations ne représentent pas seulement une analyse du chercheur, mais reflètent avant tout les préoccupations, les attentes et les pistes d'action formulées par des personnes de terrain ayant une connaissance approfondie des dynamiques locales et des enjeux opérationnels liés à la planification, à la gouvernance et à l'aménagement des secteurs étudiés. Le tableau ci-dessous présente une synthèse structurée des recommandations (tableau 9). Il met en évidence les points communs observés entre les différents discours, ainsi que les leviers jugés prioritaires par les parties prenantes pour garantir une application harmonieuse, inclusive et équitable des principes du TOD autour des futures stations Madeleine-Parent et Anjou.

Tableau 9 Synthèse des recommandations des entretiens

Domaine	Recommandations principales	Leviers d'action	Citations clés
Cadre stratégique	• Articulation de manière explicite des principes TOD dans la planification. • Plans directeurs par station. • Élaboration de • Leadership public fort.	• Règlements d'urbanisme contraignants. • Coordination interinstitutionnelle.	<i>"Il faut que la ville ne laisse pas le développement du site autour de la station en libre-service" (Entrevue 6)</i>
Mixité sociale	• 15-20% de logements hors marché. • Diversité typologique (familles). • Priorité d'accès aux populations vulnérables.	• Application stricte politique 20-20-20. • Mixité résidentielle intégrée.	<i>"Créer une véritable mixité sur le site pour offrir des logements abordables et sociaux"(Entrevue 8)</i>
Planification urbaine	• Continuité morphologique. • Maillage viaire perméable.	• Plans directeurs sectoriels. • Design actif des façades. • Cheminements piétons/cyclables sécurisé.	<i>"Le métro devrait être accessible en priorité à des gens qui n'ont pas les moyens de se payer une voiture" (Entrevue 1430)</i>
Gouvernance	• Cellule de coordination permanente. • Concertation continue. • Évaluation des impacts.	• Coordination STM-Ville-Arrondissements. • Mécanismes de suivi.	<i>"C'est plus la Ville de Montréal qui dispose des outils pour contrer cet effet-là"(Entrevue STM 10)</i>
Environnement	• Réduction stationnements surface. • Corridors verts.	• Normes environnementales.	<i>"Il faut avoir cette préoccupation pour pouvoir en contrer les effets négatifs"(Entrevue 3)</i>
Équipements/services	• Intégration écoles/parcs. • Maintien commerces existants. • Sécurité des déplacements.	• Réservation terrains équipements. • Soutien commerces locaux.	<i>"Un quartier complet avec parcs, écoles et services pour éviter les ghettos de favorisés" (Entrevue 6)</i>

À la lumière des résultats obtenus et du retour critique sur l'hypothèse de recherche ainsi que le résultat des entretiens menés, plusieurs recommandations peuvent être formulées afin de guider la mise en œuvre du prolongement de la ligne bleue vers une transformation urbaine plus cohérente, inclusive et durable. Ces propositions découlent des analyses morphologiques, des observations de terrain et des entretiens. Elles s'inscrivent également dans la perspective théorique du TOD telle que formulée par Calthorpe (1993) et enrichie par les travaux de Cervero et Kockelman (1997), ainsi que dans une lecture morphologique du cadre bâti inspirée de Racine et coll (2022) et de Gehl (2010).

D'abord, il apparaît essentiel de renforcer la cohérence entre la planification du transport et l'aménagement urbain à l'échelle de chaque station. La réalisation du prolongement ne devrait pas se limiter à une logique d'infrastructure, mais s'accompagner d'une vision d'ensemble intégrant les principes du TOD adaptés aux spécificités locales dans des pratiques de design urbain durables et de qualité. L'élaboration de plans directeurs sectoriels pour chacune des nouvelles stations permettrait d'assurer la continuité morphologique et la complémentarité fonctionnelle entre les différentes zones d'intervention. Il est important de réaliser une analyse sur la structure morphologique, spatiale et sociale aux abords des stations afin de prendre des décisions éclairées. Dans le cas de la station Anjou, la transformation d'un environnement commercial dominé par les stationnements de surface impose une planification fine de la densité et des formes bâties afin de créer un quartier véritablement mixte et structurant. À Madeleine-Parent, au contraire, la stratégie de densification douce devrait viser la consolidation du tissu existant, la valorisation des fronts bâtis et la requalification progressive des grands terrains sous-utilisés.

Sur le plan morphologique, les résultats ont mis en évidence l'importance d'une conception urbaine favorisant la continuité du cadre bâti, la perméabilité du maillage viaire et la qualité des espaces publics. Les futures interventions devraient donc promouvoir un design urbain sensible à l'échelle humaine (Gehl, 2010) : façades actives, verdissement, mobiliers conviviaux et articulation claire entre espaces privés et publics. La création de cheminements piétons et cyclables continus, reliant les stations aux quartiers environnants, contribuerait à réduire la dépendance automobile et à améliorer la cohésion du tissu urbain.

Ensuite, la mise en œuvre du projet requiert une gouvernance intégrée et adaptative. Comme le souligne Offner (1993), sur le « mythe des effets structurants » rappelle que l'infrastructure seule ne suffit pas à transformer une ville ; c'est la cohérence des politiques publiques qui produit des résultats. Il est donc recommandé de renforcer la gouvernance multiniveau en créant une cellule de coordination permanente regroupant la STM, l'ARTM, la Ville de Montréal, la CMM et les arrondissements concernés. Cette instance devrait assurer la cohérence des actions foncières et réglementaires (zonage, PPU, programmes particuliers de densification) et mettre en place un mécanisme d'évaluation continue des effets morphologiques et sociaux du projet.

Sur le plan social, le prolongement de la ligne bleue doit devenir un levier de revitalisation inclusive plutôt qu'un vecteur de gentrification. Les résultats montrent que la valeur foncière accrue autour des stations risque d'exclure les ménages à revenu modeste, comme cela a été observé dans le cas du District Griffin et aussi chez (Marquis-Chouinard, 2018). Pour prévenir ce risque, il convient de renforcer la production de logements sociaux et abordables à travers l'application stricte de la politique 20-20-20 et la mobilisation des organismes à but non lucratif et des coopératives d'habitation. La préservation de la mixité sociale doit être reconnue comme une condition de durabilité au même titre que la performance environnementale.

En matière de gouvernance participative, la participation citoyenne doit être envisagée comme un processus continu plutôt qu'un simple moment de consultation. Les démarches de co-conception (codesign) et de concertation locale devraient être systématiquement intégrées dans la planification et le suivi du projet. Cela pourrait être rapidement entrepris afin de définir un concept d'aménagement cohérent du secteur fragmenté avec des intérêts divergents autour de la station Anjou. Cette approche permet non seulement d'améliorer la qualité des projets, mais aussi de renforcer l'appropriation sociale et la légitimité politique des transformations urbaines (Friedmann, 1987).

Du point de vue environnemental, la requalification des abords de station doit viser une transition vers des formes urbaines plus écologiques (réduction des stationnements de surface, intégration de toitures végétalisées, corridors verts, gestion durable des eaux pluviales et utilisation accrue des matériaux à faible empreinte carbone). Ces mesures contribueraient à inscrire le projet dans la logique de la mobilité durable et de la transition écologique promue par la politique québécoise de

mobilité durable 2030 (Gouvernement du Québec, 2018). Cette dimension liée à la notion de forme urbaine durable demeure encore à développer dans les projets et plus globalement dans les pratiques de design urbain à l'échelle de la métropole.

En somme, le prolongement de la ligne bleue offre une occasion historique de recomposer l'est de Montréal selon une logique de durabilité, de cohérence morphologique et de justice spatiale. Pour que cette opportunité se traduise en résultats tangibles, il importe que la planification articule densification maîtrisée, gouvernance intégrée et équité sociale. La morphologie urbaine, en tant qu'outil d'analyse et de projet, doit demeurer au cœur de cette démarche, afin de garantir la continuité des formes, la qualité des milieux de vie et l'intégration harmonieuse du transport collectif dans le tissu métropolitain.

Par ailleurs, plusieurs études soulignent que le succès du TOD dépend fortement des politiques publiques, de la coordination multiacteurs, du soutien communautaire et de l'adaptation aux cycles immobiliers (Porter, 1997).

CONCLUSION

Ce mémoire s'est intéressé aux effets structurants du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal sur la transformation urbaine de ses abords dans un rayon d'un kilomètre, en prenant comme étude de cas les secteurs des futures stations Madeleine-Parent et Anjou . Inscrit dans un contexte de planification métropolitaine durable en matière de mobilité et de développement urbain, ce projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal constitue un levier stratégique majeur pour la requalification de territoires de l'Est caractérisés par une forte dépendance à l'automobile et une faible qualité des milieux de vie.

L'objectif principal de la recherche était d'analyser dans quelle mesure le prolongement de la ligne bleue intègre les principes du TOD. Pour ce faire, le mémoire a mobilisé une démarche méthodologique mixte, combinant une analyse morphologique du cadre bâti et une analyse documentaire des outils de planification et de design urbain, ainsi que des entretiens semi-dirigés auprès d'acteurs institutionnels, et professionnels impliqués directement ou indirectement.

Les résultats de l'analyse morphologique montrent que le projet planifié autour de la station Madeleine-Parent repose sur une reconfiguration profonde de la trame urbaine existante. Le passage d'un tissu fragmenté, dominé par de grands îlots commerciaux faiblement perméables, à une structure composée de petits îlots mixtes et compacts traduit une volonté affirmée de créer un nouveau pôle de centralité urbaine. La densification projetée, la diversification des fonctions urbaines, la mise en place d'un réseau de mobilité active continu et l'intégration d'un parc central reliant la station au boisé Jean-Milot témoignent d'une application relativement cohérente des principes morphologiques du TOD tel qu'ils sont formulés dans la littérature et dans les documents de planification et présentés dans la première partie de notre recherche.

Toutefois, l'analyse TOD met également en évidence plusieurs limites et tensions. Si le projet planifié répond largement aux critères de densité, de mixité fonctionnelle et de connectivité, sa mise en œuvre demeure fortement conditionnée par des facteurs exogènes à la planification spatiale. Les entretiens révèlent notamment le rôle déterminant du marché foncier et immobilier, ainsi que la dépendance structurelle à l'égard des acteurs privés pour la production du cadre bâti et des

espaces publics. Dans le contexte québécois en général, les pouvoirs publics disposent principalement d'outils indirects de balises d'aménagement, de règlements d'urbanisme et de négociation pour orienter la forme urbaine, ce qui limite leur capacité à garantir la qualité et l'équité des transformations à long terme.

L'analyse de la gouvernance du projet met en lumière une configuration multiniveau complexe, impliquant le gouvernement du Québec, les instances métropolitaines, la Ville de Montréal, les arrondissements et une diversité d'acteurs locaux. Si cette gouvernance polycentrique permet une certaine coordination entre transport et aménagement, elles influencent directement la portée opérationnelle du projet. Les entretiens soulignent en outre que les objectifs de densification et de mobilité durable doivent composer avec des enjeux sociaux majeurs, notamment les risques de gentrification et la capacité à maintenir une offre de logements abordables à proximité des nouvelles stations.

À la lumière de ces résultats, l'hypothèse de recherche est validée de manière partielle. Le prolongement de la ligne bleue constitue indéniablement un puissant levier de requalification urbaine et un catalyseur pour l'application des principes TOD. Néanmoins, sa capacité à produire des milieux de vie véritablement durables, inclusifs et équitables dépend étroitement des modalités de gouvernance, de la cohérence des outils de planification et de la volonté politique de renforcer l'encadrement public du développement urbain. Le métro, à lui seul, ne garantit pas la réussite d'un TOD ; il en crée plutôt les conditions potentielles, dont la concrétisation reste tributaire des dynamiques institutionnelles et économiques locales.

Ce mémoire met ainsi en évidence l'importance de dépasser une vision normative et parfois idéalisée du TOD pour en proposer une lecture critique, ancrée dans les réalités de la production urbaine montréalaise. Il contribue à la littérature en soulignant que les projets de transport structurant doivent être analysés non seulement à travers leurs performances techniques et morphologiques, mais également à travers les processus de planification, de gouvernance et de négociation qui façonnent leurs effets concrets sur la ville.

Enfin, cette recherche ouvre plusieurs pistes pour des travaux futurs. Des analyses comparatives entre différents projets TOD à Montréal ou dans d'autres contextes nord-américains permettraient

de mieux comprendre les conditions de réussite et les limites de ces démarches. De même, un suivi de la mise en œuvre du projet Madeleine-Parent offrirait un éclairage précieux sur l'écart entre le projet planifié et les transformations réellement réalisées. Dans le contexte québécois en général. En ce sens, le prolongement de la ligne bleue constitue non seulement un projet structurant pour l'est de Montréal, mais aussi un terrain d'observation privilégié pour interroger les relations entre transport collectif, planification urbaine et production de la ville contemporaine.

CERTIFICAT D'ETHIQUE



No. de certificat : 2026-8260

Date : 2025-10-28

CERTIFICAT D'APPROBATION ÉTHIQUE

Le Comité d'éthique de la recherche pour les projets étudiants impliquant des êtres humains (CERPE plurifacultaire) a examiné le projet de recherche suivant et le juge conforme aux pratiques habituelles ainsi qu'aux normes établies par la *Politique No 54 sur l'éthique de la recherche avec des êtres humains*(2024) de l'UQAM.

- Titre du projet : LES EFFETS DES POLITIQUES DE TRANSPORT DANS L'AMENAGEMENT ET LA REVITALISATION DES QUARTIERS : LE CAS DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE BLEUE DU MÉTRO DE MONTRÉAL.
- Nom de l'étudiant : Moussa Toure
- Programme d'études : Maîtrise en études urbaines (avec mémoire)
- Direction(s) de recherche : François Racine

Modalités d'application

Toute modification au protocole de recherche en cours de même que tout événement ou renseignement pouvant affecter l'intégrité de la recherche doivent être communiqués rapidement au comité.

La suspension ou la cessation du protocole, temporaire ou définitive, doit être communiquée au comité dans les meilleurs délais.

Le présent certificat est valide pour une durée d'un an à partir de la date d'émission. Au terme de ce délai, un rapport d'avancement de projet doit être soumis au comité, en guise de rapport final si le projet est réalisé en moins d'un an, et en guise de rapport annuel pour le projet se poursuivant sur plus d'une année au plus tard un mois avant la date d'échéance (**2026-10-28**) de votre certificat. Dans ce dernier cas, le rapport annuel permettra au comité de se prononcer sur le renouvellement du certificat d'approbation éthique.

A handwritten signature in black ink, appearing to be "R. Graf".

Raoul Graf, M.A., Ph.D.
Professeur titulaire, Département de marketing
Président du CERPÉ plurifacultaire

LETTRE D'INVITATION POUR ACTEURS INSTITUTIONNELLES

**Lettre d'invitation pour acteurs institutionnelles**

TITRE DU PROJET DE MEMOIRE DE RECHERCHE : Les effets des politiques de transport dans l'aménagement et la revitalisation des quartiers : le cas du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal.

Étudiant chercheur : Moussa Toure, UQAM

Directeur de recherche : François Racine, UQAM

Département d'études urbaines et touristiques

Objet : Invitation à participer à un entretien pour un mémoire de recherche sur le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal

Madame, Monsieur,

Je me permets de vous contacter dans le cadre de ma recherche de maîtrise en études urbaines à l'Université du Québec à Montréal (UQAM). Mon mémoire porte sur « *Les effets des politiques de transport dans l'aménagement et la revitalisation des quartiers : le cas du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal* ». Cette étude vise à mieux comprendre comment le projet de prolongement influencera la morphologie urbaine, la mobilité, la mixité fonctionnelle et les dynamiques sociales dans les quartiers concernés notamment les stations Anjou et Madeleine Parent. De part la position que vous occupez au sein de votre institution vous êtes en effet un interlocuteur idéal qui me permettra de répondre aux questions de mon guide d'entretien.

Chercheur responsable :

Moussa Touré, étudiant à la maîtrise en études urbaines, UQAM

Courriel : da391944@ens.uqam.ca

Téléphone : 263 382 6170

Directeur de recherche :

François Racine, professeur au Département d'études urbaines et touristiques, UQAM

Courriel : racine.francois.2@uqam.ca

Participation demandée

Approbation du CIEREH : 2025-10-28

LETTRE D'INVITATION

**Lettre d'invitation**

TITRE DU PROJET DE MEMOIRE DE RECHERCHE : Les effets des politiques de transport dans l'aménagement et la revitalisation des quartiers : le cas du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal.

Étudiant chercheur : Moussa Toure, UQAM

Directeur de recherche : François Racine, UQAM

Département d'études urbaines et touristiques

Objet : Invitation à participer à un entretien pour un mémoire de recherche sur le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal

Madame, Monsieur,

Je me permets de vous contacter dans le cadre de ma recherche de maîtrise en études urbaines à l'Université du Québec à Montréal (UQAM). Mon mémoire porte sur « *Les effets des politiques de transport dans l'aménagement et la revitalisation des quartiers : le cas du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal* ». Cette étude vise à mieux comprendre comment le projet de prolongement influencera la morphologie urbaine, la mobilité, la mixité fonctionnelle et les dynamiques sociales dans les quartiers concernés notamment les stations Anjou et Madeleine Parent .

Chercheur responsable :

Moussa Touré, étudiant à la maîtrise en études urbaines, UQAM

Courriel : da391944@ens.uqam.ca

Téléphone : 263 382 6170

Directeur de recherche :

François Racine, professeur au Département d'études urbaines et touristiques, UQAM

Courriel : racine.francois.2@uqam.ca

Participation demandée

Approbation du CIEREH : 2025-10-28

ANNEXE D

GUIDE D'ENTRETIEN

Guide d'entretien Prolongement de la ligne bleue

L'objectif des questions posées est de définir votre perception globale du prolongement de la ligne bleue, de sa planification et de la coordination entre les différents acteurs :

- 1- Comment pensez-vous que le prolongement de la ligne bleue influencera le cadre bâti autour des stations (Madeleine-Parent et Anjou) en termes de transformations dans les espaces publics et la vie de quartier ?
- 2- Dans quelle mesure le prolongement améliorera-t-il, selon vous, l'accessibilité et la mobilité des résidents dans un rayon de 1km autour des deux stations Anjou et Madeleine Parent ?
- 3- Avez-vous des préoccupations concernant une éventuelle gentrification ou une hausse des loyers autour des stations ?
- 4- Selon vous, la consultation publique et la participation citoyenne ont-elles été suffisantes et efficaces pour ce projet de prolongement de la ligne bleue ?
- 5- Quelles recommandations feriez-vous pour maximiser les retombées positives du projet et limiter ses effets négatifs ?

Définitions

1. Gentrification

La gentrification désigne le processus par lequel des ménages à revenus plus élevés s'installent dans des quartiers populaires, entraînant une hausse du coût du logement, une transformation du paysage urbain et souvent le déplacement des populations plus modestes. Ce phénomène combine des dimensions sociales (changement de population), économiques (valorisation immobilière) et physiques (rénovation du bâti).

- Smith, N. (1996). *The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City*. New York: Routledge.

2. Accessibilité

L'accessibilité correspond à la facilité avec laquelle les individus peuvent atteindre les destinations, activités ou services qu'ils recherchent à partir d'un lieu donné, en fonction du temps, du coût et des moyens de transport disponibles. Elle représente un indicateur clé de l'équité spatiale et de la performance des réseaux de transport.

- Geurs, K. T., & van Wee, B. (2004). *Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions*. *Journal of Transport Geography*, 12(2), 127–140.

3. Mobilité

La *mobilité* désigne la capacité et la pratique des individus à se déplacer dans l'espace pour accéder à différentes ressources, activités ou réseaux sociaux. Elle ne se réduit pas au simple mouvement physique, mais inclut les choix, contraintes et significations sociales associés aux déplacements.

Source scientifique :

- Kaufmann, V. (2002). *Re-thinking Mobility: Contemporary Sociology*. Aldershot: Ashgate.

FORMULAIRE DE CONSENTEMENT

Titre du projet de recherche

LES EFFETS DES POLITIQUES DE TRANSPORT DANS L'AMENAGEMENT ET LA REVITALISATION DES QUARTIERS : LE CAS DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE BLEUE DU METRO DE MONTREAL.

Étudiant-chercheur

Moussa Toure, maîtrise en études urbaines.

+2633826170 ; da391944@ens.uqam.com

Direction de recherche

François Racine, professeur département d'études urbaines et touristique.

(514) 987-3000 poste 3340 ; racine.francois.2@uqam.ca

Préambule

Nous vous invitons à participer à un projet de recherche qui implique un entretien semi-dirigé. Avant d'accepter de participer à ce projet de recherche, veuillez prendre le temps de comprendre et de considérer attentivement les renseignements qui suivent.

Ce formulaire de consentement vous explique le but de cette étude, les procédures, les avantages, les risques et inconvénients, de même que les personnes avec qui communiquer au besoin.

Le présent formulaire de consentement peut contenir des mots que vous ne comprenez pas. Vous pouvez nous poser toutes les questions que vous jugez nécessaires.

Description du projet et de ses objectifs

Cette recherche examine les effets du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal sur l'aménagement et la revitalisation des quartiers situés autour des nouvelles stations, notamment Madeleine-Parent et Anjou. Il s'agit d'une étude urbaine qualitative et morphologique, combinant analyse documentaire, entretiens et observation terrain.

Objectifs de la recherche :

Ce mémoire se veut un mémoire d'analyse d'un projet en cours d'exécution et a pour objectif d'analyser l'intégration des principes du TOD dans la planification du prolongement de la ligne bleue, en examinant comment ces principes se traduisent concrètement dans les choix d'aménagement urbain et dans quelle mesure ils s'alignent sur les standards internationaux en matière de développement axé sur le transport collectif.

Évaluer l'évolution de l'accessibilité et de la mobilité pour les résidents des quartiers desservis, en mesurant les transformations des conditions de déplacement ainsi que l'accès aux équipements et services publics avant et après la mise en service du prolongement avec une vision prospective.

Formuler des recommandations pour une planification urbaine inclusive et équilibrer, en identifiant les leviers permettant de maximiser les retombées positives du projet, tout en anticipant et en atténuant ses effets indésirables, notamment en matière de spéculation foncière, de hausse des loyers et de risque d'exclusion sociale.

Nature et durée de votre participation

Vous serez invité à participer à une entrevue individuelle d'une durée d'environ 60 minutes. Nous vous poserons des questions sur le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal. L'entrevue se déroulera par Zoom ou en personne à un moment qui vous convient. Avec votre permission, l'entrevue sera enregistrée, le son qui nous permettra de traiter les informations que pourriez nous fournir.

Avantages liés à la participation

vosre participation contribuera à l'avancement des connaissances scientifiques en études urbaines et en aménagement, en permettant de mieux comprendre les impacts du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal sur les quartiers environnants.

Indirectement, votre contribution pourra servir à éclairer les décideurs publics, les urbanistes et la communauté dans l'élaboration de politiques et de pratiques d'aménagement urbain plus inclusives et adaptées aux besoins des populations locales.

Risques liés à la participation

En principe, aucun risque, inconfort ou problème d'ordre physique, psychologique, social, professionnel ou familial n'est associé à votre participation à cette recherche.

Votre participation consiste uniquement à répondre à des questions lors d'une entrevue d'environ 60 minutes, en personne ou en ligne. Vous êtes libre de répondre aux questions à votre rythme et de vous retirer à tout moment, sans conséquence.

Confidentialité

Vos informations personnelles ne seront connues que des chercheurs et ne seront pas dévoilées lors de la diffusion des résultats. Les entrevues transcrites seront numérotées et seuls les chercheurs auront la liste des participants et du numéro qui leur aura été attribué. Les enregistrements seront détruits dès qu'ils auront été transcrits et tous les documents relatifs à votre entrevue seront conservés sous clef durant la durée de l'étude. L'ensemble des documents sera détruit 5 ans après la dernière communication scientifique.

Utilisation secondaire des données

Acceptez-vous que les données de recherche soient utilisées pour réaliser d'autres projets de recherche dans le même domaine ?

Ces projets de recherche seront évalués et approuvés par un Comité d'éthique de la recherche de l'UQAM avant leur réalisation. Les données de recherche seront conservées de façon sécuritaire. Afin de préserver votre identité et la confidentialité des données de recherche, vous ne serez identifié que par un numéro de code.

Acceptez-vous que les données de recherche soient utilisées dans le futur par d'autres chercheurs à ces conditions?

☐ Oui ☐ Non

Participation volontaire et retrait

Votre participation est entièrement libre et volontaire. Vous pouvez refuser d'y participer ou vous retirer en tout temps sans devoir justifier votre décision. Si vous décidez de vous retirer de l'étude, vous n'avez qu'à aviser Moussa Toure l'étudiant chercheur verbalement ou par courriel; toutes les données vous concernant seront détruites.

Consentement spécifique pour l'enregistrement audio et vidéo

Avec votre autorisation, l'entretien pourra être enregistré en audio et/ou en vidéo. Ces enregistrements serviront uniquement à des fins d'analyse scientifique et ne seront jamais diffusés publiquement sans votre consentement explicite. Les extraits cités dans les rapports ou publications seront anonymisés afin d'assurer la confidentialité de vos propos.

☐ J'autorise l'enregistrement audio de _____ l'entretien.

☐ Je n'autorise pas l'enregistrement audio.

☐ J'autorise l'enregistrement vidéo de _____ l'entretien.

☐ Je n'autorise pas l'enregistrement vidéo.

Coordonnées pour recevoir les résultats

Si vous souhaitez recevoir un résumé des résultats de la recherche, veuillez inscrire vos coordonnées :

Nom : _____

Courriel : _____

Téléphone (optionnel) : _____

Indemnité compensatoire

Aucune indemnité compensatoire n'est prévue pour votre participation à cette recherche. Votre participation est entièrement volontaire et repose sur votre intérêt à contribuer à l'avancement des connaissances en études urbaines et en aménagement.

Des questions sur le projet?

Pour toute question additionnelle sur le projet et sur votre participation, vous pouvez communiquer avec les responsables du projet : le directeur de recherche François Racine, professeur département d'études urbaines et touristique. (514) 987-3000 poste 3340 ; racine.francois.2@uqam.ca ou Moussa Toure, maîtrise en études urbaines. (263) 382-6170 ; da391944@ens.uqam.com.

Des questions sur vos droits ? Le Comité d'éthique de la recherche pour les projets étudiants impliquant des êtres humains (CERPÉ) a approuvé le projet de recherche auquel vous allez participer. Pour des informations concernant les responsabilités de l'équipe de recherche au plan de l'éthique de la recherche avec des êtres humains ou pour formuler une plainte, vous pouvez contacter la coordination du [insérer et conserver les coordonnées du CERPÉ plurifacultaire (cerpe-pluri@uqam.ca) ou du CERPÉ FSH (cerpe.fsh@uqam.ca).

Pour toute autre question concernant vos droits en tant que personne participante à ce projet de recherche ou pour formuler une plainte, vous pouvez communiquer avec le bureau de la protectrice universitaire de l'UQAM protectriceuniversitaire@uqam.ca; 514-987-3151.

Remerciements

Nous vous remercions pour votre participation à ce projet de recherche.

Consentement

Je déclare avoir lu et compris le présent projet, la nature et l'ampleur de ma participation, ainsi que les risques et les inconvénients auxquels je m'expose tels que présentés dans le présent formulaire. J'ai eu l'occasion de poser toutes les questions concernant les différents aspects de l'étude et de recevoir des réponses à ma satisfaction.

Je, soussigné(e), accepte volontairement de participer à cette étude. Je peux me retirer en tout temps sans préjudice d'aucune sorte. Je certifie qu'on m'a laissé le temps voulu pour prendre ma décision.

Une copie signée de ce formulaire d'information et de consentement doit m'être remise.

Prénom Nom

Signature

Date

Engagement du chercheur

Je, soussigné(e) certifie

(a) avoir expliqué au signataire les termes du présent formulaire; (b) avoir répondu aux questions qu'il m'a posées à cet égard;

(c) lui avoir clairement indiqué qu'il reste, à tout moment, libre de mettre un terme à sa participation au projet de recherche décrit ci-dessus;

(d) que je lui remettrai une copie signée et datée du présent formulaire.

Prénom Nom

Signature

Date

BIBLIOGRAPHIE

Agence métropolitaine de transport. (2011). *Guide d'aménagement des aires TOD – Vers des quartiers accessibles et durables*. https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/05/20111004_guideAiresTOD.pdf

Allain, R. (2004). *Morphologie urbaine. Géographie, aménagement et architecture de la ville*. Armand Colin.

Ando, Hikari, Rosanna Cousins, et Carolyn Young. 2014. « Achieving Saturation in Thematic Analysis: Development and Refinement of a Codebook ». *Comprehensive Psychology* 3 (janvier) :03.CP.3.4. <https://doi.org/10.2466/03.CP.3.4>.

Arrington, G. B., et Cervero, R. (2008). *Effects of TOD on Housing, Parking, and Travel* (TCRP Report 128). Transportation Research Board. <https://trid.trb.org/view/870956>

Arrondissement d'Anjou & Office de consultation publique de Montréal. (2024, 27 février). *Projet de règlement P-23-042 – Présentation du projet Les Halles d'Anjou* [Document PDF]. Ville de Montréal / Office de consultation publique de Montréal. https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P125/4-1_Les%20Halles%20d%27Anjou-Projet%20de%20r%C3%A8glement%20P23-042

Autorité régionale de transport métropolitain. (2021). *Plan stratégique de développement du transport collectif 2022–2031*. <https://www.artm.quebec/plans-et-projets/plan-strategique-de-developpement/>

Autorité régionale de transport métropolitain. (2022). *Prolongement de la ligne bleue : étude d'impact et perspectives de mobilité*. <https://www.artm.quebec/grands-projets/projets-dinfrastructure/prolongement-de-la-ligne-bleue-du-metro/>

Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>

Baudet, P. (2019). *La pratique du design urbain à Montréal de 1956 à aujourd'hui : l'influence des projets actuels dans la transformation de la forme urbaine. Études de cas Le Triangle (secteur Namur-Jean- Talon), District Griffin (secteur Griffintown) et Jenkins (secteur Lachine Est)*. Mémoire de Master 2 – Ingénieur civil architecte, Faculté polytechnique de Mons, Université de Mons.

Bartholomew, K., & Ewing, R. (2009). Land Use–Transportation Scenarios and Future Vehicle Travel and Land Consumption: A Meta-Analysis. *Journal of the American Planning Association*, 75(1), 13–27. <https://doi.org/10.1080/01944360802508726>

Belzer, D., et Autler, G. (2002). *Transit-Oriented Development: Moving from Rhetoric to Reality*. Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy.

Bernard. (1969). Projet de construction du Carrefour Langelier. (cité dans Trame urbaine, 2024).

Bizier, C. & Cloutier, G. (2018). Expérimentation autour des réfections de rues à Québec : implications citoyennes et nouvelles collaborations municipales. *Cahiers de géographie du Québec*, 62(175), 41–57. <https://doi.org/10.7202/1057079ar>

Blais, P. (2010). *Perverse cities : hidden subsidies, wonky policy, and urban sprawl*. Univ. of British Columbia Press.

Boisjoly, G., et El-Geneidy, A. (2017). How to get there? A critical assessment of accessibility objectives and indicators in metropolitan transportation plans. *Transport Policy*, 55, 38–50. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.12.011>

Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>

Calthorpe, P. (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. Princeton Architectural Press.

Campenhoudt, L. V., et Quivy, R. (2017). *Manuel de recherche en sciences sociales* (5e éd.). Dunod.

Caniggia, G., et Maffei, G. L. (1979). *Composizione architettonica e tipologia edilizia/1 Lettura dell'edilizia di base*. Marsilio Editori.

Cardinal, F. (2000, 11 avril). Priorité à la métropolitaine. *Le Devoir*, A1.

Cataldi, G., Maffei, G. L., et Vaccaro, P. (2002). Saverio Muratori and the Italian school of planning typology. *Urban Morphology*, 6(1), 3–14.

Cervero, R. (2007). Transit-oriented development's ridership bonus: A product of self-selection and public policies. *Environment and Planning A*, 39(9), 2068–2085. <https://doi.org/10.1068/a38377>

Cervero, R., et Arrington, G. B. (2008). Vehicle trip reduction impacts of transit-oriented housing. *Journal of Public Transportation*, 11(3), 1–17. <https://doi.org/10.5038/2375-0901.11.3.1>

Cervero, R., Ferrell, C., et Murphy, S. (2002). *Transit-Oriented Development and Joint Development in the United States: A Literature Review* (TCRP Research Results Digest 52). Transportation Research Board. https://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp_rrd_52.pdf

Cervero, R., et Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2(3), 199–219. [https://doi.org/10.1016/S1361-9209\(97\)00009-6](https://doi.org/10.1016/S1361-9209(97)00009-6)

Cervero, R., et Kang, C. D. (2011). Bus rapid transit impacts on land uses and land values in Seoul, Korea. *Transport Policy*, 18(1), 102–116. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2010.06.005>

Cervero, R., et Murakami, J. (2010). Effects of built environments on vehicle miles traveled: Evidence from 370 US urbanized areas. *Environment and Planning A*, 42(2), 400–418. <https://doi.org/10.1068/a4236>

Cervero, R., et Sullivan, C. (2011). Green TODs: Marrying Transit-Oriented Development and Green Urbanism. *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 18(3), 210–218. <https://doi.org/10.1080/13504509.2011.570801>

Chatman, D. G. (2013). Does TOD Need the T? On the Importance of Factors Other Than Rail Access. *Journal of the American Planning Association*, 79(1), 17–31. <https://doi.org/10.1080/01944363.2013.791008>

Collin, J.-P., & Tomàs, M. (2004). Metropolitan Governance in Canada or the Persistence of Institutional Reforms. **Revista de Economía Pública Urbana/Urban Public Economic Review*, 2*. https://www.researchgate.net/publication/242423096_Metropolitan_Governance_in_Canada_or_the_Persistence_of_Institutional_Reforms

Committee for the Study on the Relationships Among Development Patterns, Vehicle Miles Traveled, and Energy Consumption. (2009). *Driving and the built environment: The effects of compact development on motorized travel, energy use, and CO₂ emissions* (Special Report 298). Transportation Research Board. <https://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/sr/sr298.pdf>

Communauté métropolitaine de Montréal. (2012). *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*. <https://cmm.qc.ca/amenagement/plan-metropolitain/>

Conzen, M. R. G. (1960). *Alnwick, Northumberland : A Study in Town-Plan Analysis* (Publication No. 27). Institute of British Geographers.

Dagenais, D., Gauthier, M., et Van Neste, S. (2020). TOD et intégration urbaine à Montréal. *Recherches sociographiques*, 61(1-2), 201–226.

De Ketele, J.-M., et Roegiers, X. (2016). *Méthodes en sciences humaines : Méthodologie du recueil d'informations, fondements des méthodes d'observation, de questionnaire, d'interview et d'étude de documents* (4e éd.). De Boeck Supérieur.

Delacour. (2023). Histoire démographique de Saint-Léonard. (cité dans Trame urbaine, 2024).

Denzin, N. K. (2017). *The research act: A theoretical introduction to sociological methods* (4e éd.). Routledge.

De Vos, J., Van Acker, V., & Witlox, F. (2014). The influence of attitudes on Transit-Oriented Development: An explorative analysis. *Transport Policy*, 35, 326–329. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.04.004>

Dittmar, H., et Ohland, G. (2004). *The New Transit Town: Best Practices in Transit-Oriented Development*. Island Press.

Douay, N., & Roy-Baillargeon, O. (2015). Le Transit-Oriented Development (TOD), vecteur ou mirage des transformations de la planification et de la gouvernance métropolitaines du Grand Montréal ? **Flux*, 101/102*(3), 29–41.

Ewing, R., et Cervero, R. (2010). Travel and the built environment. *Journal of the American Planning Association*, 76(3), 265–294. <https://doi.org/10.1080/01944361003766766>

Filion, P. (2001). Suburban Mixed-Use Centres and Urban Dispersion: What Difference do they Make? *Environment and Planning A: Economy and Space*, 33(1), 141–160. <https://doi.org/10.1068/a3375>

Filion, P. (2018). Enduring Features of the North American Suburb: Built Form, Automobile Orientation, Suburban Culture and Political Mobilization. *Urban Planning*, 1(1), 19–33. <https://doi.org/10.17645/up.v3i4.1684>

Filion, P., & Kramer, A. (2012). Transformative Metropolitan Development Models in Large Canadian Urban Areas: The Predominance of Nodes. *Urban Studies*, 49(9), 2237–2254. <https://doi.org/10.1177/0042098011423565>

Forester, J. (1989). *Planning in the face of power*. University of California Press.

Friedmann, J. (1987). *Planning in the Public Domain: From Knowledge to Action*. Princeton University Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctv10crf8d>

Gallez, C., & Maksim, H.-N. (2007). À quoi sert la planification urbaine? Regards croisés sur la planification urbanisme-transport à Strasbourg et à Genève. *Flux*, 69(juillet-septembre), 49–62.

Gauthier, M., et Simard, L. (2007). La participation publique en environnement au Québec : l'expérience du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Dans G. Bherer, M. Gauthier et L. Simard (Éds.), *La participation publique et les débats publics : modèles et pratiques* (p. 187–206). Presses de l'Université Laval.

Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island Press.

Géoconfluences. (s. d.). *Ségrégation*. ENS de Lyon. Consulté le 14 janvier 2026, sur <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/segregation>

Gomez-Ibanez, J. A., Boarnet, M. G., Brake, D. R., Cervero, R., Cotugno, A., Downs, A., Hanson, S., Kockelman, K. M., Mokhtarian, P. L., Pendall, R., Santini, D. J., & Southworth, F. (2009). *Driving and the Built Environment: The Effects of Compact Development on Motorized Travel, Energy Use, and CO2 Emissions* (Special Report 298). Transportation Research Board.

Gouvernement du Québec. (2018). *Politique de mobilité durable – 2030*. https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/Pages/politique-mobilite-durable.aspx

Gouvernement du Québec. (s. d.-a). *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. LégisQuébec. <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/A-19.1>

Gouvernement du Québec. (s. d.-b). *Guide d'élaboration d'une politique de participation publique*. <https://www.quebec.ca/habitation-territoire/amenagement-developpement-territoires/amenagement-territoire/guide-participation-publique>

Grant, J. (2009). Theory and Practice in Planning the Suburbs: Challenges to Implementing New Urbanism, Smart Growth, and Sustainability Principles. *Planning Theory & Practice*, 10(1), 11–33. <https://doi.org/10.1080/14649350802661683>

Guerra, E., & Cervero, R. (2011). Cost of a Ride: The Effects of Densities on Fixed-Guideway Transit Ridership and Costs. *Journal of the American Planning Association*, 77(3), 267–290. <https://doi.org/10.1080/01944363.2011.589767>

Harris, R. (2004). **Creeping Conformity: How Canada Became Suburban, 1900-1960**. University of Toronto Press. <http://www.jstor.org/stable/10.3138/j.ctt1287wb6>

Healey, P. (1997). *Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies*. UBC Press.

Immergluck, D. (2009). Large Redevelopment Initiatives, Housing Values and Gentrification: The Case of the Atlanta Beltline. *Urban Studies*, 46(8), 1723-1745. <https://doi.org/10.1177/0042098009105500>

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Random House.

Kramer, A. (2018). The unaffordable city: Housing and transit in North American cities. *Cities*, 83, 1–10. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.05.013>

Levine, J., Grengs, J., & Merlin, L. A. (2019). *From Mobility to Accessibility: Transforming Urban Transportation and Land-Use Planning*. Cornell University Press. <http://www.jstor.org/stable/10.7591/j.ctvfc52mj>

Lévy, A. (1992). *La qualité de la forme urbaine, problématique et enjeux I*. Rapport pour le Ministère de l'Équipement du Logement et des Transport, Secrétariat Permanent du Plan Urbain.

Lévy, A. (2005). Formes urbaines et significations : revisiter la morphologie urbaine. *Espaces et sociétés*, (122), 157-163. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00124602>

Malfroy, S. (1985). Typologie comme méthode de l'interprétation. La contribution de l'architecte Saverio Muratori (1910-1973). **Werk Bauen+Wohnen*, 1*(1), IV–VII.

Marsan, J.-C. (2016). *Montréal en évolution : quatre siècles d'architecture et d'aménagement*. Presses de l'Université du Québec.

Maulat, J. (2020). Les projets novateurs de Transit-Oriented Development dans le Grand Montréal : conception, mise en œuvre et effets d'un nouvel instrument d'urbanisme. *Métropoles*, 27. <https://doi.org/10.4000/metropoles.7023>

Maulat, J., Paulhiac-Scherrer, F., et Scherrer, F. (2021). Public policy tools to implement transit-oriented development: The case of the Montreal city-region. *Canadian Journal of Urban Research*, 30(1), 38–55. <https://cjur.uwinnipeg.ca/index.php/cjur/article/view/326>

Mercure Jolette, F., Hatton-Proulx, C., & Van Neste, S. L. (2022). Mobilizing Suburban Stereotypes: The Case of Ville d’Anjou (1956-1973). *Journal of Urban History*, 50(1), 98–122. <https://doi.org/10.1177/00961442211069188>

Miles, M. B., Huberman, A. M., et Saldana, J. (2014). *Qualitative data analysis: A methods sourcebook* (3e éd.). Sage.

Ministère des Affaires municipales et de l’Habitation. (2018). *Guide sur la gouvernance territoriale : collaboration, concertation et cohérence pour un développement durable*. <https://www.mamh.gouv.qc.ca/publications/>

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l’Électrification des transports. (2018). *Politique de mobilité durable 2030 : Transporter le Québec vers la modernité*. https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/ministere-des-transports/publications-amd/Plan_de_mobilite_durable/PO_politique-mobilite-durable_MTMDDET.pdf

Montréal en statistiques. (2018). *Profil sociodémographique - Arrondissement de Saint-Léonard*. Ville de Montréal. https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?pageid=6897,67633583&_dad=portal&_schema=PORTAL

Morisset, L. (2023). Chronique société : Le modèle des centres commerciaux. *Radio-Canada, Tout un matin*.

Moudon, A. V. (1986). *Built for Change, Neighborhood Architecture in San Francisco*. MIT Press.

Moudon, A. V. (1997). Urban morphology as an emerging interdisciplinary field. *Urban Morphology*, 1(1), 3–10.

Namey, E., Guest, G., McKenna, K., & Chen, M. (2016). Evaluating Bang for the Buck: A Cost-Effectiveness Comparison Between Individual Interviews and Focus Groups Based on Thematic Saturation Levels: A Cost-Effectiveness Comparison Between Individual Interviews and Focus Groups Based on Thematic Saturation Levels. *American Journal of Evaluation*, 37(3), 425-440. <https://doi.org/10.1177/1098214016630406> (Original work published 2016)

Newman, P., et Kenworthy, J. (1999). *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*. Island Press.

Offner, J.-M. (1993). Les effets structurants du transport: Mythe politique, mystification scientifique. *L'Espace Géographique*, 22(3), 233–242.

Office de consultation publique de Montréal. (2013). *Rapport de consultation publique sur le Projet de Programme particulier d'urbanisme (PPU) de Griffintown*(Projet de règlement 04-047-132). Ville de Montréal. <https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/rapports/rapport-griffintown2.pdf>

Office de consultation publique de Montréal. (2023). *Avenir du secteur Griffintown: Rapport de consultation publique*. https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/rapports/rapport-final-Avenir%20de%20Griffintown_0.pdf

Office de consultation publique de Montréal. (2023). *Les Halles d'Anjou – Rapport de consultation publique*. https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P128/5-14_rapport-final-Les%20Halles%20d%26amp%3B039_Anjou.pdf

Padeiro, M. (2014). The influence of transport infrastructures on land-use conversion decisions within municipal plans. *Journal of Transport and Land Use*, 7(1), 79–93. <https://doi.org/10.5198/jtlu.v7i1.373>

Paillé, P., & Mucchielli, A. (2021). *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales* (Cinquième édition). Armand Colin.

Panerai, P. (1997). *Analyse urbaine*. Parenthèses.

Panerai, P., Castex, J., et Depaule, J.-C. (1997). *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*. Éditions Parenthèses.

Pazzi, L. (2012). *Saint-Léonard, banlieue italienne : anatomie d'une mutation* [Mémoire de maîtrise inédit, INRS et UQAM]. <https://espace.inrs.ca/id/eprint/849/>

Pereira, R. H. M., Schwanen, T., & Banister, D. (2016). Distributive justice and equity in transportation. *Transport Reviews*, 37(2), 170–191. <https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1257660>

Pierre, J. (1999). Models of urban governance: The institutional dimension of urban politics. *Urban Affairs Review*, 34(3), 372–396. <https://doi.org/10.1177/1078087992218398>

Pomeroy, S. (2021). Housing affordability and policy responses in Canadian metropolitan areas. *Canadian Journal of Urban Research*, 30(1), 19–37. <https://chec-ccrl.ca/wp-content/uploads/2022/08/Background-Primer-on-Canadas-Housing-system-APRIL-20-2021.pdf>

Porter, D. R. (1997). *Transit-Focused Development: A Synthesis of Transit Practice* (TCRP Synthesis 20). Transportation Research Board. <https://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tsyn20.pdf>

Proulx, M.-U., et Collin, J.-P. (2019). *Les centralités commerciales et la requalification urbaine en périphérie métropolitaine*. INRS-UCS.

Racine, F. et col. (2022). *Lire et comprendre les environnements bâtis au Québec : La morphologie au service d'une démarche d'aménagement durable*. Presses de l'Université du Québec. <https://www.jstor.org/stable/jj.4032503>

Radio-Canada. (2024, 5 juin). Près de 1000 logements prévus autour du terminus du métro Anjou. <https://ici.radio-canada.ca/info/videos/1-10541628/100-000-logements-ici-2040-quebec-devra-appuyer-sur-accelérateur>

Raynaud, M. M. (2014). Design urbain et grands projets : politique publique ou politique privée. Dans M. Hubert, P. Lewis et M. M. Raynaud (dir.), *Les grands projets urbains : territoires, acteurs et stratégies* (p. 141-169). Presses de l'Université de Montréal.

Rhodes, R. A. W. (1996). The New Governance: Governing without Government. *Political Studies*, 44(4), 652–667. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9248.1996.tb01747.x>

Rode, P., et Floater, G. (2014). *Accessibility in cities: Transport and urban form*. LSE Cities, London School of Economics and Political Science. <http://eprints.lse.ac.uk/id/eprint/60477>

Roy-Baillargeon, O. (2011). *Gouvernance et planification métropolitaines: Les pratiques d'aménagement du territoire et des transports dans la Région de la capitale nationale du Canada*. Université du Québec en Outaouais.

Roy-Baillargeon, O. (2015). *La planification métropolitaine et le transit-oriented development (TOD) : Les nouveaux instruments de la gouvernance du Grand Montréal* [Thèse de doctorat inédite, Université de Montréal].

Savitch, H. V., & Vogel, R. K. (2000). Introduction: Paths to New Regionalism. *State and Local Government Review*, 32(3), 158–168.

Société de transport de Montréal. (s. d.). *Prolongement de la ligne bleue*. <https://www.stm.info/fr/projet-ligne-bleue>

Société de transport de Montréal. (s. d.). *Toponymie – Projet ligne bleue*. <https://www.stm.info/fr/projet-ligne-bleue/toponymie>

Société de transport de Montréal. (2023). *Prolongement de la ligne bleue : documentation et plans*. <https://www.stm.info/fr/projet-ligne-bleue>

Société de transport de Montréal. (2025). *Projet ligne bleue – Prolongement de la ligne bleue franchit deux jalons majeurs*. https://www.stm.info/fr/projet-ligne-bleue?TSPD_101_R0=08af514715ab200057408eeb941082fe3e5af5c94c213d0a6fbdaf272ab21c

800022ff873141657b082634ebd61430004a8f6f5776e85a178eeafeebb4ab410babb646be3e2a8492cf8238681184d2aa89273918a91c8cbb5c6d6af8817a8b8e

Statistique Canada. (2022). *Profil du recensement, Recensement de 2021 – Ville de Montréal, Québec*. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F>

Stake, R. E. (1995). *The art of case study research*. Sage.

Suzuki, H., Cervero, R., et Iuchi, K. (2013). *Transiting Cities with Transit: Transit and Land-Use Integration for Sustainable Urban Development*. World Bank Publications. <https://doi.org/10.1596/978-0-8213-9745-9>

Tardif-Paradis, M. (2021). *Villes, climat et inégalités L'accessibilité aux espaces verts, source d'inégalités environnementales? Le cas de Saint-Henri à Montréal*. <https://www.vrm.ca/laccessibilite-aux-espaces-verts-source-dinegalites-environnementales-le-cas-de-saint-henri-a-montreal/>

Taylor, N. (1998). Rational planning and implementation. Dans *Urban planning theory since 1945* (p. 111-130). SAGE.

Thomas, R., & Bertolini, L. (2015). Defining critical success factors in TOD implementation using rough set analysis. *Journal of Transport and Land Use*, 10(1), 79–93. <https://doi.org/10.5198/jtlu.2015.513>

Trajectoire Québec. (2018). *Résumé de mobilité dans l'Est OD 2018*. https://trajectoire.quebec/sites/default/files/upload/document/publication/Résumé%20de%20Mobilité%20dans%20l%27Est%20OD%202018-vf_1.pdf

Trame urbaine. (2024). *Proposition d'aménagement « L'Idéal » - Carrefour Langelier, Saint-Léonard*. Rapport final, UQAM.

Trajectoire Québec. (2021). *Pour un métro accessible, efficace et performant : Mémoire sur le projet de la ligne*

bleue [Mémoire]. <https://trajectoire.quebec/sites/default/files/upload/document/publication/M%C3%A9moire%20ligne%20bleue.pdf>

Vale, D. S. (2015). Transit-oriented development, integration of land use and transport, and pedestrian accessibility: Combining node-place model with pedestrian shed ratio to evaluate and classify station areas in Lisbon. *Journal of Transport Geography*, 45, 70–80. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.04.009>

Van Neste, S. L., Gariépy, M., et Gauthier, M. (2012). La cohérence dans l'urbanisme montréalais : entre planification et mise en débat. *Géocarrefour*, 87(2), 87–99. <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.8756>

Van Neste, S., et Mercure Jolette, P. (2020). Griffintown et la gentrification de la durabilité urbaine : tensions entre densité et inclusion sociale à Montréal. *Urbanité et développement durable*, 15(2), 55–72.

Vickerman, R. (2008). Transit investment and economic development. *Research in Transportation Economics*, 23(1), 107–115. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2008.10.007>

Ville de Montréal. (2009). *Plan d'urbanisme : Secteur Namur–Jean-Talon*. <https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P41/3j.pdf>

Ville de Montréal. (2015). *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal*. <https://montreal.ca/articles/schema-damenagement-et-de-developpement-de-lagglomeration-de-montreal-18112>

Ville de Montréal. (2016). *Profil sociodémographique – Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension*. http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6897,68087685&_dad=portal&_schema=PORTAL

Ville de Montréal. (2021 a). *Portrait socio-économique de l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve*. Service du développement économique et de la diversité.

Ville de Montréal. (2021 b). *Équipements collectifs et services de proximité : arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve*. Direction de la culture, des sports, des loisirs et du développement social.

Ville de Montréal. (2021 c). *Profil de l'arrondissement d'Anjou*. <https://montreal.ca/apropos/anjou>

Ville de Montréal. (2022). *Plan d'urbanisme et de mobilité – Prolongement de la ligne bleue*. <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM#!displayDocument/00000117820>

Ville de Montréal. (2025 a). *Plan d'action 2025-2030 : Plan d'urbanisme et de mobilité 2050*. https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/1738%20-%2006%20PUM%202050%20-%20Plan%20d%27action_web_HR.pdf

Ville de Montréal. Arrondissement d'Anjou. (2025 b). *Ordre du jour et documents de la séance extraordinaire du conseil d'arrondissement* [PDF]. https://ville.montreal.qc.ca/documents/Adi_Public/CA_Anj/CA_Anj_ODJP_EXTRA_2025-09-30_19h00_FR.pdf

Whitehand, J. W. R. (2001). British urban morphology: The Conzenian tradition. *Urban Morphology*, 5(2), 103–109.

Whitehand, J. W. R., & Gu, K. (2007). Urban conservation in China: Historical development, current practice and morphological approach. *Town Planning Review*, 78(5), 643–670. <https://doi.org/10.3828/tpr.78.5.6>

Yin, R. K. (2009). *Case study research: Design and methods* (4e éd.). Sage.