Communauté métropolitaine
de Montréal

RAPPORT D'ACTIVITÉS
DES PROJETS NOVATEURS TOD 2015-2016

SEPTEMBRE 2017

Sommaire

Suite au succès obtenu avec les projets novateurs de démonstration TOD financés en partenariat avec le Secrétariat à la région métropolitaine, la Communauté métropolitaine de Montréal a reconduit l'initiative des projets novateurs en finançant onze nouveaux projets TOD (Transit-Oriented Dévelopment).

En plus de financer les projets de planification détaillée, le nouveau *Programme d'aide financière à la conception de l'aménagement des aires TOD* a permis de contribuer à financer des études spécifiques en lien avec la mise en œuvre des aires TOD. Onze projets novateurs, répartis dans neuf municipalités, ont été retenus :

- Sainte-Julie, pour la réalisation d'une étude d'opportunité quant à l'aménagement d'un stationnement étagé à proximité de son nouveau terminus d'autobus;
- Châteauguay, pour la conception de l'aménagement de l'aire TOD du stationnement incitatif de Châteauguay;
- Saint-Bruno-de-Montarville, pour la réalisation d'une analyse relative à une relocalisation de sa gare dans une perspective d'optimiser un développement TOD;
- Brossard, pour la réalisation d'études visant l'optimisation des potentiels de développement;
- Sainte-Thérèse, pour la conception de l'aménagement de l'aire TOD de la gare de Sainte-Thérèse;
- Mascouche, pour la réalisation d'une étude de design quant à l'aménagement d'une place publique et l'identité du secteur de la Gare ainsi qu'une étude pour évaluer les potentiels de développement des terrains vacants et à redévelopper;
- Laval, pour deux études de design pour les stations de métro Cartier et de la Concorde;
- Montréal, pour une étude du concept de « Workforce Housing » dans l'aire TOD de la station de métro Assomption et pour une étude sur la gestion des stationnements des futures stations Anjou et Langelier;
- McMasterville, pour la planification détaillée de l'aire TOD de la gare McMasterville.

Le programme d'aide financière a permis d'accroître les connaissances entourant la planification des aires TOD dans le contexte métropolitain de la région de Montréal. Les travaux de planification menés par les municipalités ont participé à l'objectif d'innovation mis de l'avant par le programme.

À terme, les onze projets novateurs se traduiront par la création de nouveaux espaces de vie tirant pleinement profit des transports collectifs et actifs.

TABLE DES MATIÈRES

1 MISE EN CONTEXTE 4

2 PROJETS NOVATEURS 7

2.1 Gare Saint-Bruno 7

2.2 Gare Sainte-Thérèse 9

2.3 Gare McMasterville 11

2.4 Gare Mascouche 12

2.5 Station Cartier 14

2.6 Station de la Concorde 15

2.7 Station Assomption 17

2.8 Stations Langelier et Anjou 18

2.9 Terminus Châteauguay 19

2.10 Terminus Sainte-Julie 20

2.11 Terminus Panama (future station SLR) 21

3 RÉALISATIONS 23

3.1 Mixité des usages 23

3.2 Déplacements actifs 24

3.3 Gestion des stationnements 26

3.4 Design urbain 28

3.5 Aménagements durables 30

3.6 Participation citoyenne et bureaux de projets 32

4 IMPACTS POTENTIELS 34

ANNEXE A – MEMBRES DES BUREAUX DE PROJETS OU DES COMITÉS DE SUIVI 35

ANNEXE B – AIDE FINANCIÈRE OCTROYÉE 47

1 MISE EN CONTEXTE

Le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) a été adopté en décembre 2011 et est entré en vigueur en mars 2012 suite à l'avis favorable du gouvernement. Il établit les grandes orientations en termes d'aménagement, de transport et d'environnement pour le territoire métropolitain. Un des grands paris de l'aménagement est la réalisation de quartiers de type *Transit-Oriented Development* (TOD) autour des stations du réseau de transport en commun métropolitain structurant.

Il est proposé d'orienter au moins 40 % de la croissance des ménages dans les 155 aires TOD identifiées au PMAD en favorisant une densification résidentielle et en exigeant une planification détaillée visant à adapter l'aménagement selon les caractéristiques et les potentiels spécifiques au milieu. Un Guide d'aménagement pour les aires TOD a d'ailleurs été réalisé pour appuyer les municipalités dans leurs travaux visant à se doter d'une planification détaillée. Si l'ensemble des investissements en transport en commun se réalise, le PMAD prévoit que l'objectif pourrait être haussé à près de 60 %.

Au Plan d'action 2012-2017 pour la mise en œuvre du PMAD, la Communauté a prévu d'appuyer la conception de projets novateurs de démonstration au sein d'aires TOD comportant diverses problématiques. Cet appui avait pour but, à partir d'expériences concrètes, d'alimenter les démarches subséquentes de planification qui seront entreprises par les municipalités de la CMM.

Ainsi, en respect du PMAD et de son plan d'action, la Communauté et le Secrétariat à la région métropolitaine ont appuyé financièrement la planification de six aires TOD comme projets novateurs de démonstration.

Protocole d'entente signé entre le Secrétariat à la région métropolitaine et la Communauté

Le 26 mars 2013, un protocole d'entente est intervenu entre le Secrétariat à la région métropolitaine (SRM) et la Communauté dans le cadre du Fonds d'initiative et de rayonnement de la métropole (FIRM). En vertu de ce protocole, le gouvernement et la CMM se sont engagés à appuyer financièrement des projets de démonstration dans les aires TOD du PMAD. En retour de l'aide financière, les municipalités devaient réaliser des études, des analyses et des travaux liés à l'élaboration d'une planification détaillée dans les aires TOD.

Au total, 6 projets ont fait l'objet d'une aide financière dans le cadre du protocole d'entente :

Gare Candiac
Le secteur du TOD Candiac représentait un défi important dans le développement des espaces vacants et la préservation des milieux naturels. La Ville a su innover avec l'adoption d'un guide d'aménagement inspiré du Form-Based Code où la réglementation est influencée par la forme urbaine.

Gare Mont-Saint-Hilaire
La planification de cette aire TOD s'inscrivait dans une volonté de revisiter les interventions urbaines réalisées au nord de la gare et d'élaborer une planification du secteur sud, de manière à tirer profit des espaces récemment rendus disponibles. Le projet s'est illustré par son processus participatif qui a rejoint plus de 600 personnes et par sa stratégie de développement respectueuse des milieux naturels du territoire.

Gare Saint-Hubert
La Ville de Longueuil souhaitait examiner la mobilité dans le secteur de la gare Saint-Hubert et optimiser le maillage de divers modes de transport (routier, collectif et actif). Les travaux visaient également à proposer des orientations, des objectifs et des critères d'aménagement pour ce secteur en vue de créer un milieu de vie où cohabitent à la fois des fonctions résidentielles, commerciales, institutionnelles et récréatives.

Station Namur
Le secteur visé comprenait le site de l'hippodrome, les abords de l'autoroute Décarie et le projet Le Triangle. La planification détaillée visait à déterminer une vision d'aménagement afin de mettre en valeur l'ensemble de l'aire TOD. La transformation souhaitée avait pour objectif d'intensifier les activités urbaines tout en verdissant le secteur, et ce, dans une perspective de renouvellement urbain en lien avec le transport collectif.

Gare Repentigny
La planification détaillée de la gare Repentigny s'inscrivait dans une réflexion sur le redéveloppement urbain et la densification d'un secteur qui constitue une porte d'entrée de la ville et un lieu ayant d'importantes contraintes au développement. La démarche visait ainsi à créer un milieu de milieu de vie complet où l'accès à la rivière L'Assomption était central à l'émergence du quartier TOD.

Gare Deux-Montagnes
Pour l'aire TOD de la gare Deux-Montagnes, la Ville de Deux-Montagnes souhaitait développer un milieu de vie complet, valorisant les déplacements en transports collectifs et actifs et assurant la préservation des espaces boisés, afin de maintenir le caractère du secteur qui est essentiellement bâti et marqué par la présence de nombreuses institutions scolaires. Soulignons que depuis la planification détaillée du secteur, la Caisse de dépôt et placement du Québec a annoncé la construction du Réseau électrique métropolitain jusqu'à Deux-Montagnes. Cette nouvelle infrastructure à fréquence élevée aura un impact indéniable sur le développement futur de l'aire TOD.

En février 2015, le conseil modifiait[1] son *Programme d'aide financière à la conception de l'aménagement des aires TOD* afin de permettre le financement, en plus des planifications détaillées, d'études spécifiques en lien avec la mise en œuvre des aires TOD. Soulignons que ce programme modifié était uniquement financé par la Communauté via son Fonds de développement métropolitain.

Onze projets ont ainsi été sélectionnés[2]. La Communauté accordait pour chaque projet une aide financière pour les dépenses admissibles jusqu'à concurrence d'un montant maximum de 100 000 $ aux conditions du *Programme d'aide financière à la conception de l'aménagement des aires TOD.*

Les municipalités s'engageaient notamment à :

- Réaliser les travaux dans le cadre d'une démarche qui se veut inclusive et ouverte;
- Appliquer les principes évoqués au critère 1.1.3 du PMAD portant sur l'aménagement des aires TOD dans l'élaboration de leur projet de démonstration et surpasser les attentes du PMAD;
- Travailler de concert avec la Communauté et les principaux partenaires par l'entremise d'un bureau de projet.

Dans le cadre d'une convention signée entre la Communauté et la municipalité, cette dernière devait mettre en place un bureau de projet afin de réunir les différents partenaires concernés par l'aménagement de l'aire TOD. Ces bureaux de projets avaient comme mandat d'alimenter les réflexions et de trouver des solutions novatrices aux problèmes rencontrés.

Les municipalités étaient également invitées à faire participer leurs citoyens en amont du processus de planification. Des ateliers d'idéation, des sondages Web et des visites terrain ont notamment été organisés. Ces activités ont permis de sensibiliser les citoyens aux enjeux propres de leur territoire, mais également de les impliquer dans l'atteinte des objectifs de la planification.

[1] Résolution CC15-003 du conseil de la CMM.
[2] Résolutions CE15-040, CE15-070, CE15-115 et CE15-173 du comité exécutif de la CMM.

2 PROJETS NOVATEURS

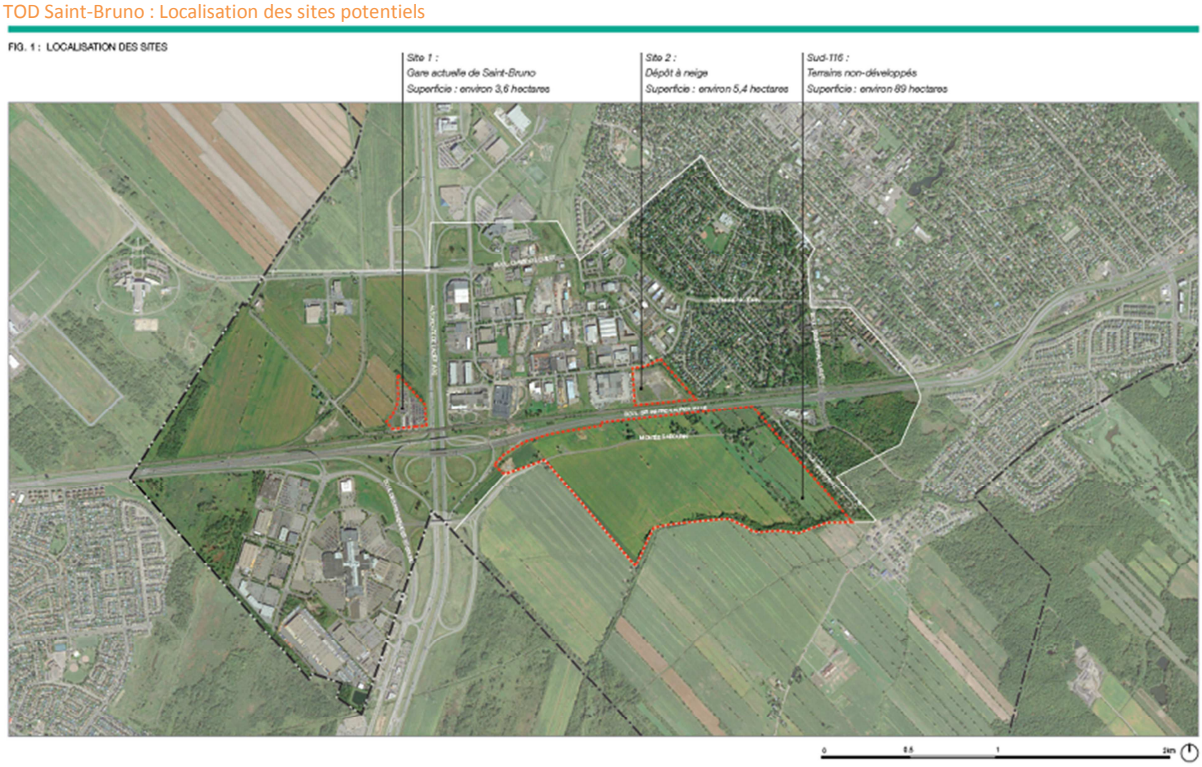
Les projets novateurs se veulent des exemples pour l'ensemble des municipalités ayant une aire TOD sur leur territoire. Leurs démarches de consultation, les données recueillies par leurs études ou leurs planifications serviront de référence et contribueront à une meilleure appropriation du concept TOD dans la région métropolitaine de Montréal.

Des onze projets novateurs sélectionnés, trois sont des planifications détaillées et huit sont des études spécifiques. Les projets sont répartis dans les cinq secteurs de la CMM soit deux en couronne Nord, deux à Laval, deux à Montréal, deux à Longueuil et trois en couronne Sud. La présente section résume chacun des projets.

2.1 Gare Saint-Bruno

Considérant le milieu environnant, la gare Saint-Bruno offre à priori peu d'opportunités pour l'émergence d'un milieu de vie multifonctionnel de type TOD. La ville a donc souhaité réaliser une étude afin d'évaluer l'opportunité de relocaliser la gare, et ce, afin de mieux répondre aux objectifs métropolitains, régionaux et locaux en matière d'aménagement et de transport. L'étude visait également à évaluer les opportunités de développement urbain liées à une relocalisation de la gare.

TOD Saint-Bruno : Localisation des sites potentiels



L'étude a identifié deux sites potentiels pour la relocalisation de la gare et évalué trois scénarios d'aménagement. Une évaluation approfondie des contraintes (naturelles, sonores, circulation) de chacun des sites a été réalisée pour envisager un développement TOD. Selon les conclusions de l'étude, l'option optimale qui favoriserait l'émergence d'un développement de type TOD serait de relocaliser la gare sur un terrain vacant plus à l'Est. L'étude propose par ailleurs des recommandations afin de bonifier l'environnement de la gare actuelle, notamment pour développer un pôle multimodal.

Potentiels estimés pour les terrains vacants et à redévelopper.

2.2 Gare Sainte-Thérèse

La Ville de Sainte-Thérèse a été l'une des premières villes dans la région métropolitaine à s'être dotée d'une vision d'aménagement autour de sa gare de train de banlieue. Plusieurs projets de redéveloppement et de nouveaux bâtiments à haute densité ont vu le jour depuis l'ouverture de la gare en 1997. Près de vingt ans plus tard, la Ville a jugé opportun de mettre à jour la planification détaillée du secteur de la Gare et d'élargir son périmètre d'intervention afin d'inclure les quartiers environnants.

TOD Sainte-Thérèse : Plan concept

Pour mener à terme ses travaux de planification, la Ville a misé sur une participation active de ses citoyens en organisant une charrette d'idéation qui a rassemblé plus d'une trentaine de personnes. Les participants ont été regroupés par expertise (culture, famille, travailleur) afin d'analyser l'aire TOD sous tous ses angles. Ils ont ainsi parcouru le secteur via différents parcours thématiques.

Un plan d'aménagement a par la suite été développé en tenant compte de cet exercice et des caractéristiques des différents quartiers qui composent l'aire TOD. À terme, le redéveloppement de certains terrains permettra notamment d'accueillir près de 900 logements dans le secteur de la gare Sainte-Thérèse.

Potentiels estimés pour les terrains vacants et à redévelopper.

2.3 Gare McMasterville

La planification détaillée de la gare McMasterville avait pour objectif d'assurer l'encadrement d'un futur développement sur l'ancien site des entreprises Canadian Industries Limited. Par ailleurs, l'exercice visait à optimiser l'intégration de la gare et du stationnement incitatif au milieu environnant et à améliorer la mobilité vers la gare McMasterville.

TOD McMasterville : Plan du concept

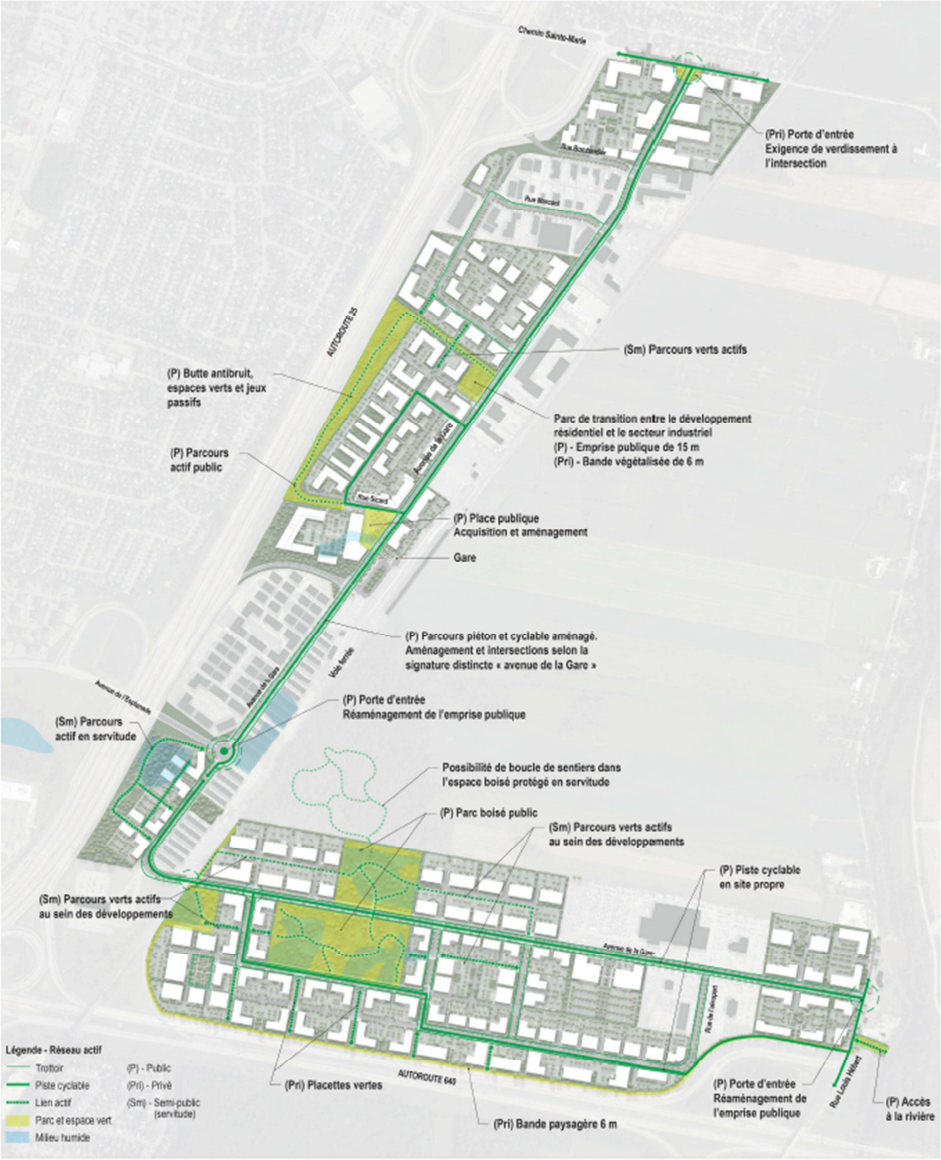
L'exercice a permis à la municipalité de prendre en compte les différentes contraintes sur son territoire et d'élaborer une vision concertée de son aire TOD. En effet, la démarche a réuni plusieurs intervenants du milieu qui ont contribué à l'élaboration de la planification. Les éléments forts du scénario d'aménagement comprennent notamment, un parc riverain donnant accès aux abords de la rivière Richelieu, un marché public, comme nouveau point d'intérêt adjacent à la gare, et un réseau de pistes multifonctionnelles.

Potentiels estimés pour les terrains vacants et à redévelopper.

2.4 Gare Mascouche

En 2015, la Ville de Mascouche s'est dotée d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour créer un pôle multifonctionnel autour de sa gare de train de banlieue. Dans l'optique d'assurer une mise en œuvre de ce PPU, Mascouche souhaitait réaliser deux études complémentaires. L'une afin de définir une vision claire et identitaire des aménagements en vue d'offrir un site accueillant avec une facture visuelle propre au secteur de l'avenue de la Gare, l'autre pour évaluer les potentiels de développement des terrains vacants et à redévelopper dans une perspective de densification du cadre bâti et de diversification des usages dans l'aire TOD.

TOD Mascouche : Espaces publics



La démarche a fait ressortir l'opportunité de créer un secteur mixte, en bordure de la gare, où l'on prévoit près de 10 000 nouveaux logements et 9 000 m^2 de superficie commerciale. Une place publique sera au cœur du quartier et donnera le ton quant à la facture visuelle du quartier.

D'autre part, le déménagement de l'aéroport municipal, annoncé récemment, va laisser une grande superficie de terrain à développer à l'intérieur de l'aire TOD. L'étude a permis de préciser la future vocation du secteur, en l'occurrence un parc d'affaires, et de détailler les aménagements souhaités. La Ville a d'ailleurs tenu à préserver et à mettre en valeur un espace vert au cœur du futur secteur d'emplois afin d'offrir un lieu de détente aux travailleurs.

Potentiels estimés pour les terrains vacants et à redévelopper.

2.5 Station Cartier

Le secteur de la station Cartier représente une entrée de ville importante pour Laval. On y retrouve des quartiers résidentiels bien établis, de nombreux terrains sportifs, mais également plusieurs commerces disparates. La Ville souhaitait explorer de nouvelles avenues afin de favoriser une plus grande cohérence entre les secteurs qui composent l'aire TOD. Ainsi, elle a réalisé une étude de design urbain afin d'amorcer un processus de revitalisation.

Dans le cadre de cette étude, une analyse paysagère a permis de faire ressortir l'accès limité à l'eau sur le territoire lavallois. En effet, compte tenu de la privatisation du littoral, le rapport à l'eau des résidants est limité, notamment dans le secteur de la station Cartier. Ce constat est d'ailleurs ressorti lors des consultations publiques et les citoyens ont formulé des recommandations pour améliorer l'accès aux berges.

Le scénario d'aménagement propose ainsi d'ouvrir des accès à l'eau pour la population, particulièrement à proximité de l'entrée de ville, en intégrant des parcours piétons et cyclistes sur la rive. De plus, le reboisement du secteur fait partie des actions mises de l'avant pour contrer les îlots de chaleur dans le secteur.

TOD Cartier : Commerces

Potentiels estimés pour les terrains vacants et à redévelopper.

2.6 Station de la Concorde

La Ville de Laval souhaitait également réaliser une étude de design urbain et économique pour le secteur du métro de la Concorde afin de revoir le cadre bâti marqué par la présence de bâtiments industriels désuets. Comme première initiative pour favoriser la transformation du secteur, la Ville a fait l'acquisition de certains terrains en bordure de la voie ferrée dans le but d'en faire un parc pour les résidants avoisinants.

Le projet Concorde a été marqué par une participation importante des citoyens du secteur. Deux consultations ont eu lieu, sous forme d'ateliers d'idéation, et ont attiré à chaque occasion plus d'une centaine de personnes.

L'étude a permis de dégager un scénario de développement misant sur la création d'un secteur résidentiel dense, l'aménagement d'un parc linéaire et de nouveaux liens actifs pour relier les quartiers environnants à la station intermodale de la Concorde.

TOD De la Concorde : Place publique

Potentiels estimés pour les terrains vacants et à redévelopper.

2.7 Station Assomption

L'étude menée par Montréal s'inscrit dans une perspective de rapprochement travail-résidence (Workforce housing) à la station Assomption. Plus spécifiquement, l'étude visait à cerner les attentes et les aspirations en logement des personnes dont le lieu de travail était à moins de 30 minutes à pied ou en transport en commun du pôle Assomption ou qui occupent un emploi situé dans un rayon de 1 km du métro Assomption. La Ville de Montréal souhaitait donc identifier les produits résidentiels (typologie, organisation, coût, environnement, etc.) qui répondraient le mieux à ces personnes ainsi que les compromis que celles-ci sont prêtes à faire pour habiter dans l'aire TOD de la station Assomption.

TOD Assomption : Offre de logements

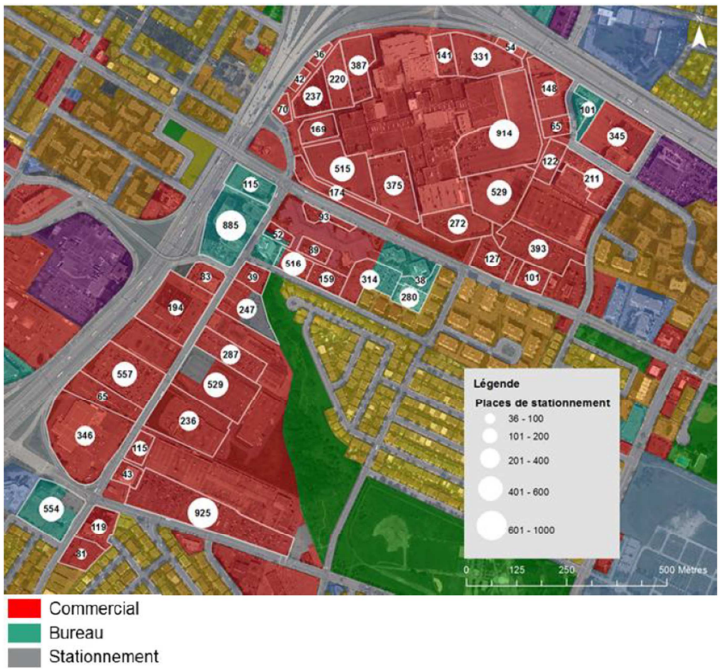
Les résultats de l'étude ont démontré que le concept TOD est prometteur chez la population ciblée. Malgré un concept privilégiant la densité, la diversité d'unités offertes, la forte proximité des services et du métro, l'aspiration à une vie de quartier et le mode de vie plus écologiquement responsable apparaissent particulièrement porteurs, et ce, même dans le cas des ménages avec enfants.

Les travaux menés seront mis à profit auprès des intervenants (municipaux, décideurs et promoteurs immobiliers) pour mieux arrimer la production de logements neufs dans ce secteur aux attentes et aux besoins de résidants actuels et futurs de l'aire TOD Assomption.

2.8 Stations Anjou et Langelier

L'étude visait à documenter les possibilités de réaménagement des stationnements dans les secteurs Anjou et Langelier dans une perspective visant à réduire leur empreinte et à maximiser les espaces à construire ou à aménager.

Anjou et Langelier : Taux d'occupation des stationnements (jour 12h30-15h30)



L'étude a permis de dresser un portrait détaillé de l'offre et de la demande en stationnements dont le taux d'occupation diffère selon les périodes de la semaine. Près de 13 000 places de stationnement ont été dénombrées totalisant une superficie d'environ 30 hectares. Il s'est avéré que le taux d'occupation maximal s'élevait à 47 %. Ainsi, le secteur présente une offre excédentaire de stationnement. Cette empreinte résulte en partie du fait que les projets ont été développés avec une approche individuelle d'offre de stationnement sans prendre en compte la venue d'un futur mode lourd (métro) sur la mobilité du secteur. Cette sous-utilisation de l'espace présente d'importantes opportunités de mise en valeur. À cet effet, l'étude avance que le redéveloppement de ces espaces pourrait potentiellement se traduire par l'ajout de 5 600 nouveaux logements.

Potentiels estimés pour les terrains vacants et à redévelopper.

2.9 Terminus Châteauguay

La Ville de Châteauguay a procédé à la planification détaillée de l'aire TOD de son terminus d'autobus. Par cette planification, la Ville souhaitait se doter d'une vision claire et d'un encadrement approprié pour un secteur où plusieurs projets de redéveloppement étaient en gestation. Elle souhaitait par ailleurs améliorer l'accès au terminus pour ses citoyens et développer une image distinctive pour cette importante entrée de ville.

TOD Châteauguay : Scénario d'aménagement

Le bureau de projet, formé de nombreux partenaires du milieu, a particulièrement été actif tout au long du processus. La Ville a également organisé un atelier d'idéation et une consultation publique pour

enrichir les discussions. Cette approche a permis de rallier les parties prenantes autour d'une vision concertée de l'aménagement pour ce secteur.

Il en est résulté un plan d'aménagement cohérent marqué par la mixité des usages. Soulignons également que la ville prévoit une intervention importante pour réaligner les boulevards Saint-Francis et Industriel, ce qui facilitera la mobilité dans le secteur.

Potentiels estimés pour les terrains vacants et à redévelopper.

2.10 Terminus Sainte-Julie

En novembre 2016, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) a inauguré un nouveau stationnement incitatif de surface sur le territoire de Sainte-Julie. Situé à l'angle de l'autoroute 20 et du chemin du Fer-à-Cheval, ce nouveau stationnement incitatif, comptant 953 places, permet de répondre au nombre croissant de navetteurs voulant accéder au centre-ville de Montréal en autobus.

Dans le cadre d'une planification à long terme, la Ville de Sainte-Julie souhaitait optimiser davantage l'utilisation du sol en réalisant une étude d'opportunité quant à l'aménagement d'un stationnement étagé qui permettrait de libérer de nouveaux espaces au développement et favoriser les déplacements actifs et collectifs vers le terminus Sainte-Julie.

TOD Sainte-Julie : Scénario 1

Le comité de suivi était composé d'un petit groupe d'experts concernés par la gestion du stationnement incitatif, mais également spécialisé dans le montage financier. L'étude finale offre de nombreuses réponses concernant la construction d'un stationnement incitatif étagé qui sera bénéfique pour plusieurs partenaires, dont notamment l'estimation des coûts, les modes de financement et les retombées fiscales.

Potentiels estimés pour les terrains vacants et à redévelopper.

2.11 Terminus Panama (future station SLR)

La Ville de Brossard a réalisé une étude visant à optimiser le potentiel de développement de l'aire TOD Panama dans une perspective de rentabilisation du système léger sur rail et des autres modes de transport collectif qui transitent par l'aire TOD Panama. La démarche cherchait également à élaborer des stratégies financières, foncières et réglementaires visant l'attractivité et le développement de cette aire TOD.

TOD Panama/Quartier : Guide d'aménagement

Ainsi, les travaux menés, soit l'élaboration d'une vision d'aménagement émanant d'une démarche consultative, l'évaluation du potentiel d'un développement multifonctionnel et l'élaboration d'un cadre réglementaire pour mieux régir les futurs projets de développement, ont permis à la Ville de se doter d'outils appropriés pour favoriser l'émergence d'un quartier TOD.

3 RÉALISATIONS

Le *Programme d'aide financière à la conception de l'aménagement des aires TOD* a permis de faire évoluer les connaissances entourant la planification des aires TOD dans le contexte métropolitain de la région de Montréal. L'objectif d'innovation recherché par le programme, soit de trouver de nouvelles approches de planification et de faire ressortir des expériences concrètes au bénéfice des partenaires municipaux, a été atteint.

À cet effet, les travaux réalisés ont notamment permis d'aborder la mixité des usages, les déplacements actifs, la gestion du stationnement, le design urbain et les aménagements durables. Les solutions et les propositions mises de l'avant dans le cadre de ces travaux pourront aider, alimenter et inspirer les municipalités de la région ayant une aire TOD sur leur territoire.

3.1 Mixité des usages

Pierre d'assise du concept du *Transit-Oriented Development*, la mixité des usages est un élément essentiel afin de créer des milieux de vie dynamiques et attrayants. À un degré variable, tous les projets ont abordé cet élément incontournable, voire fondamental, dans leur planification.

L'étude concernant la station Assomption en est un bon exemple. L'objectif premier était d'assurer un rapprochement travail-résidence dans le secteur. La Ville de Montréal souhaite attirer des résidants qui utiliseront le transport en commun et arrimer la production de logements neufs dans le secteur aux besoins de la clientèle visée. Des sondages et des groupes de discussions ont notamment été organisés afin de connaître les craintes et les intérêts de la population.

Malgré certaines réserves des citoyens face à la densification, la mixité, tant fonctionnelle (diversité d'unités offertes, forte proximité de commerces et de services, grands équipements, etc.) que sociale (logements abordables, sociaux et pour personnes âgées), apparaît particulièrement porteuse, et ce, même dans le cas des ménages avec enfants.

TOD Assomption : Attributs avantageux pour un secteur résidentiel

La Ville de Brossard, dans le cadre de son outil d'évaluation de projets de développement, a quant à elle adopté un système de pointage afin d'encadrer l'élaboration de projets de développement au sein des aires TOD. Des seuils à atteindre ont été établis afin de garantir un équilibre entre fonctions résidentielles et économiques.

3.2 Déplacements actifs

Les déplacements actifs sont des modes de transport encouragés au sein des aires TOD pour se rendre à un point d'accès de transport en commun structurant. Les bienfaits sont nombreux, dont particulièrement les impacts positifs sur la santé publique et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

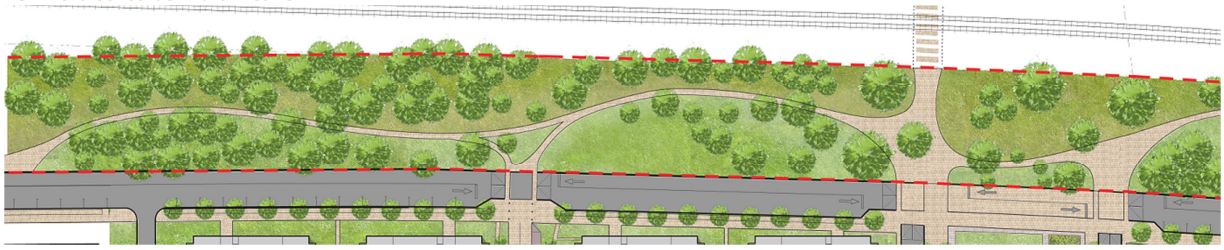
Les moyens pour y parvenir sont multiples : aménager des liens piétons et cyclables continus et directs avec la station, assurer des aménagements sécuritaires ou installer du mobilier urbain attrayant et confortable. Des interventions en ce sens améliorent la connectivité et la perméabilité entre les diverses composantes de l'aire TOD. Jumelées à une gestion adéquate de l'offre en stationnement, ces interventions constituent un incitatif pour délaisser l'utilisation de l'automobile au profit de la marche ou du vélo.

L'aménagement de liens piétons ou cyclables, étant de nature extensive, peut toutefois s'avérer un défi au sein de milieux établis ou comportant des barrières physiques.

La présence de voies ferrées au cœur des aires TOD en est un exemple. Ces infrastructures peuvent constituer un obstacle à la connectivité et la perméabilité au sein d'un territoire. Pour surmonter cet obstacle potentiel, il importe d'associer les parties prenantes à la recherche de solutions et cela au tout début de toute démarche de planification. En ce qui a trait aux projets réalisés, la mise en place des bureaux de projet aura permis de faciliter les échanges entre les parties prenantes, dont les propriétaires de réseaux ferroviaires, afin de trouver des solutions efficaces et sécuritaires à la mobilité des résidants.

La Ville de Laval a su mettre de l'avant l'importance des liens actifs pour connecter la station de la Concorde à ses quartiers environnants afin de contourner la barrière physique créée par la voie ferrée. Ainsi, le futur parc public situé en bordure de la voie ferrée sera jalonné d'allées piétonnes et de pistes cyclables. Suite aux consultations publiques, la Ville évaluera la faisabilité d'aménager un lien actif sous la voie ferrée.

TOD De la Concorde : Parc linéaire

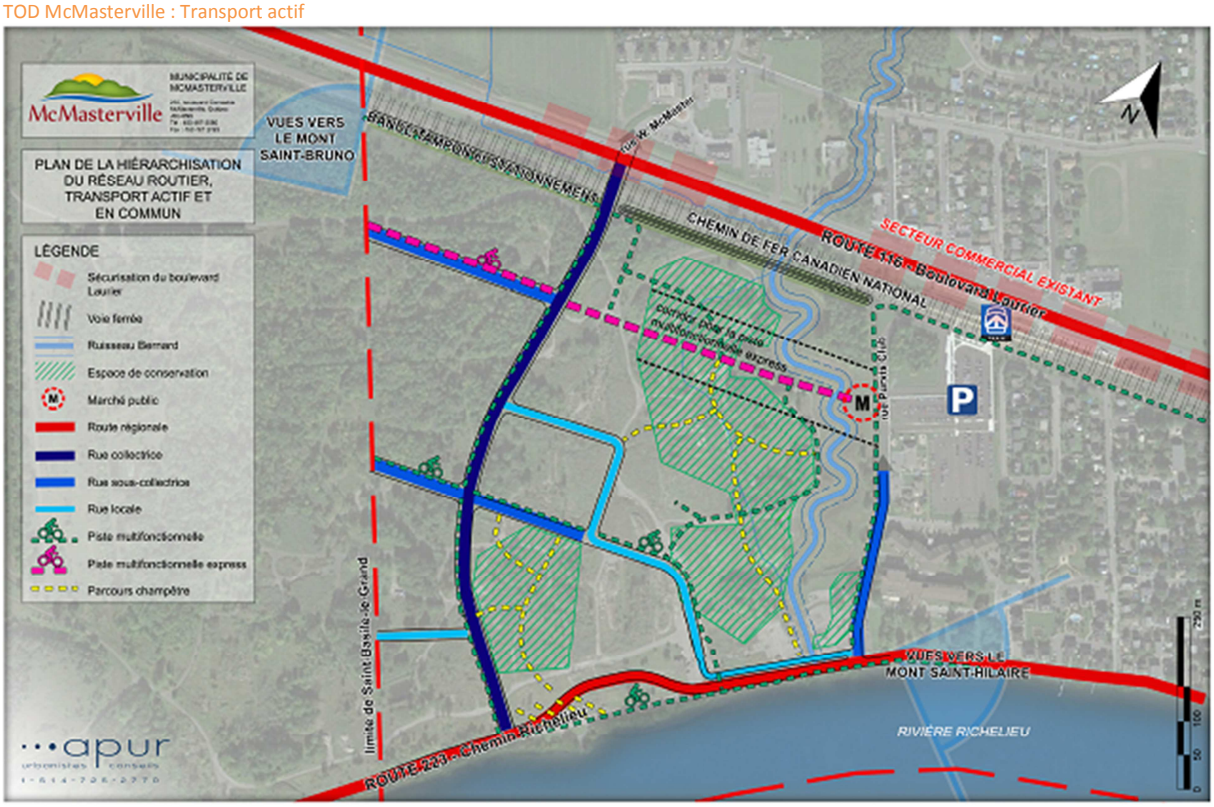


Le transport actif est également une priorité pour la Ville de Sainte-Thérèse. Dans la planification détaillée de son aire TOD, la Ville a notamment identifié des parcours piétons à vocation culturelle. À travers ces parcours, plusieurs points d'intérêt identitaires, historiques et patrimoniaux permettront de mettre en valeur le passé du centre-ville de Sainte-Thérèse. Chacun de ces points d'intérêt est conçu comme une halte pour les usagers, offrant une aire de repos et un cadre agréable et convivial. Ces haltes permettront de mettre en valeur les composantes naturelles et identitaires de Sainte-Thérèse, tout en renforçant le potentiel piétonnier et cycliste.

TOD Sainte-Thérèse : Déplacements actifs

La Ville de McMasterville mise pour sa part sur un réseau utilitaire et récréatif de sentiers, de pistes cyclables et de pistes multifonctionnelles afin d'améliorer l'intégration de la gare au sein du territoire existant, mais également au sein de son nouveau développement résidentiel. La volonté d'améliorer le réseau de transport actif passe également par l'aménagement d'aires de détente le long d'un parc linéaire, situées en bordure de la rivière Richelieu.

TOD McMasterville : Transport actif



3.3 Gestion des stationnements

Le PMAD demande aux municipalités, via leur planification détaillée, d'assurer une gestion du stationnement hors rue qui vise à limiter le nombre de places de stationnement en favorisant d'autres formes de stationnements (souterrains ou en structure).

Cet enjeu est fondamental au succès du développement de quartiers TOD puisque les stationnements occupent des espaces stratégiques au sein des aires TOD. Il a donc été au cœur des projets réalisés.

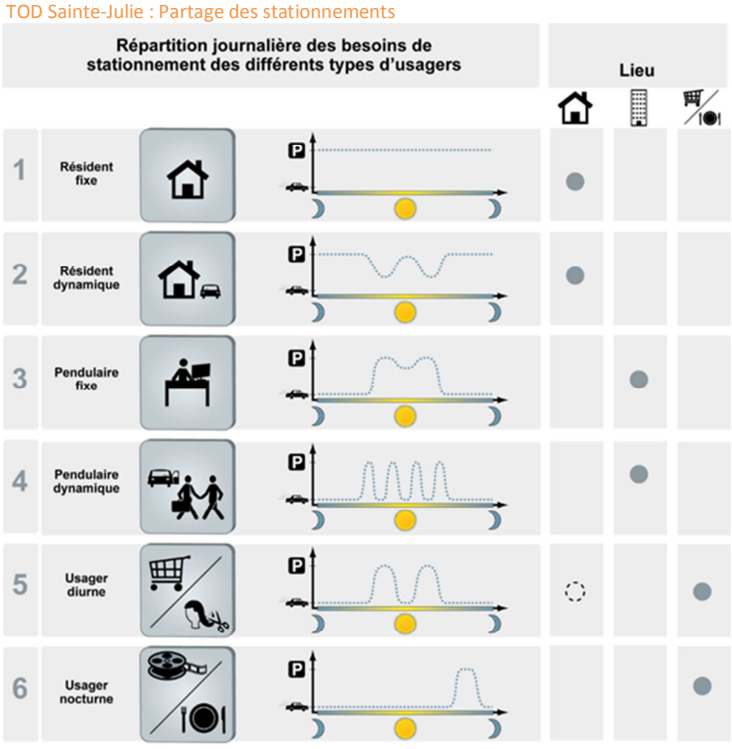
3.3.1 Stationnements en structure

Plusieurs municipalités ont fait valoir leur intention de maximiser l'espace dédié aux stationnements incitatifs à proximité de leur point d'accès au transport en commun. Rappelons que, dans la plupart des cas, ces stationnements sont la propriété du gouvernement, ce qui restreint considérablement la capacité d'intervention d'une municipalité.

Suite à l'aménagement récent du stationnement incitatif au terminus de bus de Sainte-Julie, la Ville a initié une réflexion sur comment faire évoluer ce vaste espace sur un horizon long terme par l'aménagement d'un stationnement étagé. Cette étude a permis d'évaluer les gains potentiels d'une

optimisation de l'utilisation du sol ainsi que les opportunités de partage des cases de stationnement afin d'assurer un taux d'occupation optimal. Cet exercice a révélé que les usages en place étaient difficilement compatibles avec l'horaire pendulaire des usagers du terminus, mais que des usages nocturnes, tels un cinéma ou des restaurants, seraient propices à ce type de partage.

TOD Sainte-Julie : Partage des stationnements



De plus, l'étude a permis de détailler l'ensemble des coûts d'acquisition, de construction et d'entretien d'un stationnement étagé. Selon l'architecture du bâtiment, le site choisi et les aménagements connexes, le coût peut s'élever entre 30 000 $ et 50 000 $ par case. De plus, lorsque le projet vise la transformation d'un stationnement incitatif aménagé par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), des frais de pénalités peuvent s'appliquer si l'équipement est remplacé ou détruit avant la fin de sa vie utile. Dans le cas d'un stationnement incitatif, la durée est évaluée à 20 ans.

D'autres villes, telles que Châteauguay, Brossard, Saint-Bruno-de-Montarville, Montréal et Sainte-Thérèse, ont également fait valoir leur intention de transformer les stationnements en surface en stationnements étagés. Dans le cadre de bureaux de projets, les représentants de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) ont été sensibilisés à cet enjeu et les discussions pourront se poursuivre au sein de la nouvelle Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) afin de développer des approches novatrices en matière de stationnement.

TOD Châteauguay : Stationnement étagé

3.3.2 Optimisation des stationnements

Au-delà des stationnements incitatifs, un portrait exhaustif de l'offre et de la demande en stationnements hors rue dans toutes les aires TOD est une démarche essentielle dans un objectif de maximisation de l'espace.

La Ville de Montréal a d'ailleurs fait cette analyse de façon exhaustive dans le cadre du projet Anjou-Langelier. Cette démarche a permis de cibler les stationnements pouvant faire l'objet d'un redéveloppement résidentiel ou commercial. L'étude révèle également que la réglementation actuelle a tendance à surdimensionner les stationnements.

La requalification du secteur, selon les principes TOD, permettrait de diminuer la place occupée par les stationnements et d'augmenter considérablement le cadre bâti tout en assurant un taux d'occupation optimal. Ainsi, il serait possible de construire près de 560 000 m^2 de superficie résidentielle et 330 000 m^2 de superficie commerciale/bureau/institutionnelle. Une telle approche aurait pour effet de faire passer le taux d'occupation des stationnements de 40 à 70 %.

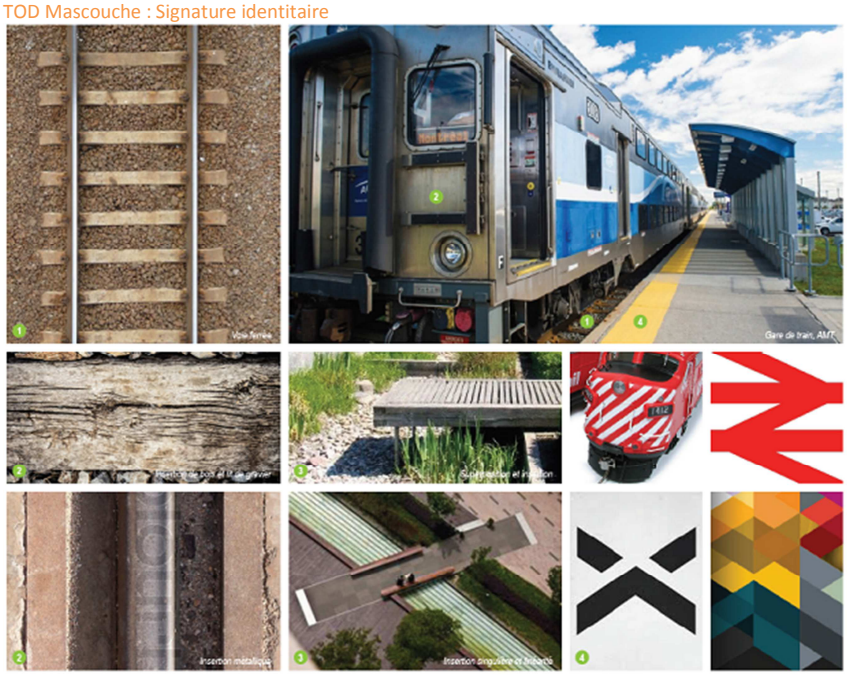
3.4 Design urbain

Pour assurer des milieux de vie animés et conviviaux, le PMAD incite les municipalités à favoriser un aménagement distinctif qui met en valeur l'identité des lieux (design urbain, sécurité et qualité des aménagements).

Dans son étude de design urbain, la Ville de Mascouche a élaboré une signature identitaire pour son quartier de la Gare en lien avec l'industrie ferroviaire. Pour ce faire, elle a élaboré une mosaïque de

normes graphiques pour guider les interventions matérielles. La Ville s'en est d'ailleurs inspirée lors de la conception de la place publique située aux abords de la gare. Les éléments de design, comme le mobilier urbain et la disposition des pavés, y font notamment référence.

TOD Mascouche : Signature identitaire



La Ville de Sainte-Julie a reconnu l'importance du design dans la cadre de son projet visant l'aménagement d'un stationnement étagé à l'entrée de la ville. À cet effet, son projet prévoit un traitement architectural distinctif du stationnement pour marquer cette porte d'entrée. À l'instar du projet de la Falaise apprivoisée à Québec, il était essentiel que le stationnement devienne un bâtiment iconique pour la municipalité.

L'étude a donc fait ressortir les coûts liés à l'installation d'une façade architecturale sur le bâtiment. Selon les estimations, le prix serait d'environ 700 $/m^2. Considérant une surface de 1 500 m^2, le coût total serait d'environ 1 M$. Néanmoins, la Ville a maintenu cette option dans l'élaboration des scénarios puisque le stationnement étagé serait situé dans l'entrée de ville principale et que l'identité du secteur en serait grandement influencée.

Ville de Québec : La Falaise apprivoisée

La Ville de McMasterville a pour sa part retenu, comme ligne directrice de la planification, la mise en valeur des percées visuelles sur les éléments d'intérêt tels que la rivière Richelieu et les Montérégiennes (mont Saint-Hilaire et mont Saint-Bruno). Cette volonté a été fortement exprimée par les citoyens lors des consultations publiques. Ainsi, un grand souci a été apporté à l'implantation, à la hauteur des bâtiments, à la configuration des rues et à l'emplacement des espaces publics, et ce, afin de mieux refléter l'identité de la municipalité.

3.5 Aménagements durables

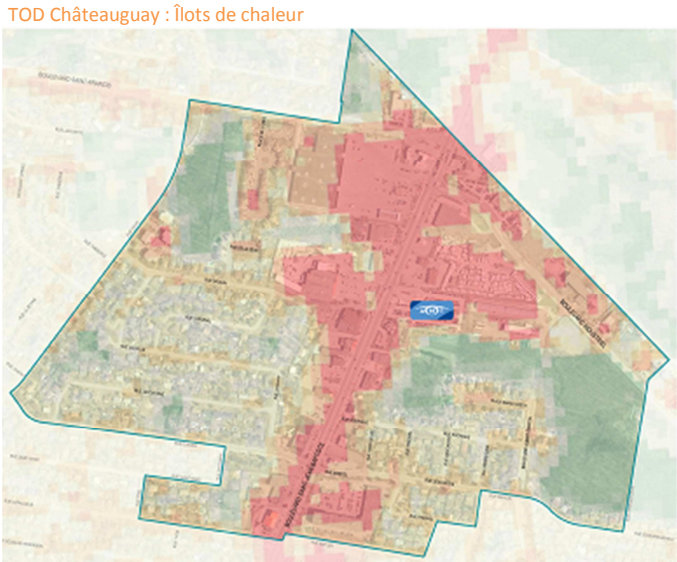
Par leur planification détaillée, les municipalités sont invitées à trouver de nouvelles approches environnementales dans l'aménagement de leur TOD. Au-delà d'encourager le transport en commun, le défi consistait à trouver des façons concrètes pour réduire l'impact environnemental du développement et des déplacements.

À titre d'exemple, certains projets ont intégré des bassins de rétention dans leur scénario de développement afin de récupérer les eaux de ruissellement et ainsi éviter d'engorger le réseau d'égout. C'est notamment le cas pour le projet de la Concorde où ces bassins sont au cœur du futur développement résidentiel.

TOD Concorde : Bassins de rétention

La Ville de Châteauguay, quant à elle, a pris en considération, dans sa planification, l'enjeu des îlots de chaleur causés principalement par la présence de nombreux stationnements et commerces de grande surface. Pour ce faire, la Ville mise sur des aménagements paysagers et des revêtements perméables des stationnements afin de rafraîchir le secteur.

TOD Châteauguay : Îlots de chaleur



TOD Châteauguay : Aménagements paysagers

À Brossard, une attention particulière doit être portée aux bâtiments et aux infrastructures publiques afin de développer des quartiers responsables sur le plan environnemental. La Ville demande à ce que les nouvelles constructions respectent les normes LEED avec l'utilisation de matériaux durables répondant aux conditions climatiques québécoises. L'objectif que la Ville s'est fixé pour ses aires TOD est de les rapprocher le plus possible de l'autonomie environnementale.

3.6 Participation citoyenne et bureaux de projets

Les réalisations mentionnées précédemment n'auraient pas pu voir le jour sans la contribution des parties prenantes par l'entremise des bureaux de projets ou des activités de concertation et de participation citoyenne. En effet, la mise en commun des réflexions citoyennes et de l'expertise diversifiée des professionnels associés aux bureaux de projets, dans un esprit collaboratif, a permis de solutionner des problématiques et de trouver des avenues innovantes.

TOD Châteauguay : Atelier d'idéation

Chaque municipalité avait la possibilité de choisir la façon dont elle voulait susciter la participation dans le cadre de son projet TOD.

Par exemple, l'organisation d'ateliers d'idéation a été l'option privilégiée par Laval, Châteauguay et McMasterville. Ces ateliers ont permis aux citoyens d'échanger sur les enjeux, de faire part de leurs attentes et de leur vision à long terme du secteur TOD, de trouver des solutions novatrices et, ultimement, de s'approprier du projet.

Pour d'autres projets, dont ceux de la station Assomption et la gare Brossard, l'utilisation de sondages Web a été utilisée afin de rejoindre un maximum de citoyens. En effet, l'utilisation d'outils Web, dont les réseaux sociaux, est une manière plus efficace d'interagir avec la municipalité et entre eux.

Il faut également souligner le recours à des promenades thématiques par la Ville de Sainte-Thérèse pour susciter les échanges avec ses citoyens. Regroupés par expertise (culture, famille, travailleur), les participants ont pu analyser sur les diverses composantes de l'aire TOD et identifier les forces, faiblesses, opportunités et menaces pour sa mise en valeur.

TOD Sainte-Thérèse : Parcours citoyen

Pour les projets TOD Mascouche, Sainte-Julie, Anjou-Langelier et Saint-Bruno-de-Montarville, les municipalités concernées ont plutôt opté pour des comités d'experts pour alimenter les réflexions et trouver des solutions efficaces aux enjeux.

Au final, la participation publique et l'implication de plusieurs parties prenantes autour d'une même table, ont été bénéfiques pour tous et a permis de bonifier les projets. D'ailleurs, ces initiatives méritent d'être poursuivies par les municipalités afin de favoriser une adhésion des parties prenantes à toutes les phases du projet.

4 IMPACTS POTENTIELS

Les onze projets novateurs auront des impacts potentiels quant à la création de nouveaux espaces de vie, notamment par la construction de nouveaux bâtiments et l'aménagement de liens actifs.

Ce sont près de **26 600 nouveaux logements** potentiels qui seront créés dans ces projets novateurs. Selon les densités prévues au PMAD, la capacité d'accueil totale estimée pour ces aires TOD était d'environ 5 200 logements. Sur l'ensemble des projets, c'est donc cinq fois plus de logements prévus suite à une planification fine du territoire en concertation avec le milieu.

Les projets prévoient aussi environ **270 000 m^2 à vocation commerciale, 46 000 m^2 de superficie de plancher industrielle et 684 000 m^2 d'espaces à bureaux**. En mettant en perspective ces données avec celles des nouveaux logements, nous pouvons présager une bonification potentielle de la mixité fonctionnelle, tant verticale qu'horizontale.

Ces nouveaux bâtiments, tous usages confondus, représentent une valeur foncière totale d'environ **1,8 G$**.

Ces projets prévoient par ailleurs l'aménagement d'environ **24 km de pistes cyclables.** Ces initiatives contribueront aux travaux de la Communauté visant à développer l'intermodalité et la complémentarité du Réseau vélo métropolitain avec les transports collectifs dans le cadre de son Plan directeur du Réseau vélo métropolitain.

Nous pouvons également mentionner qu'environ **1 500 citoyens** ont participé aux consultations dans le cadre des projets novateurs, soit sous forme d'atelier d'idéation, de questionnaires ou de séances d'information.

La mise sur pied des bureaux de projets au niveau local aura permis de **rassembler plus de 170 professionnels** de différents horizons afin de discuter et de trouver des solutions pour aménager les aires TOD de façon cohérente et harmonieuse. En tout, ce sont près de **50 rencontres** de bureaux de projets qui ont eu lieu dans les onze projets novateurs.

ANNEXE A – MEMBRES DES BUREAUX DE PROJETS OU DES COMITÉS DE SUIVI

Aire TOD du terminus Sainte-Julie

VILLE DE SAINTE-JULIE - RESPONSABLE DU DOSSIER

M. Pierre-Luc Blanchard, directeur du service de l'urbanisme

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

M. Manuel Poulin, responsable de dossiers TOD, Bureau de projet TOD

CONSULTANTS

M. Paul Tétreault, chargé de projet, WSP

Mme Daphné Dethier, analyste en transport, WSP

M. Dany Tremblay, associé et vice-président, Groupe BC2

PRINCIPAUX PARTENAIRES

M. Pierre Bernardin, directeur général, Ville de Sainte-Julie

Mme Isabelle Fluet, conseillère en urbanisme, Ville de Sainte-Julie

M. Ludwig Desjardins, Agence métropolitaine de transport

Aire TOD de la gare Sainte-Thérèse

VILLE DE SAINTE-THÉRÈSE - RESPONSABLE DU DOSSIER

M. Nicola Cardone, directeur du service du service de l'urbanisme et du développement durable

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

M. Manuel Poulin, responsable de dossiers TOD, Bureau de projet TOD

CONSULTANTS

M. Dany Tremblay, associé et vice-président, Groupe BC2

M. Marc-Antoine Vallée, directeur principal, Groupe BC2

M. Samir Admo, urbaniste, Groupe BC2

PRINCIPAUX PARTENAIRES

Mme Sylvie Surprenant, mairesse, Ville de Sainte-Thérèse

M. Normand Toupin, conseiller municipal, Ville de Sainte-Thérèse

M. Armando Melo, conseiller municipal, Ville de Sainte-Thérèse

M. Jean-Luc Gagnon, coordonnateur à l'aménagement, MRC de Thérèse-De Blainville

Mme Floriane Vayssieres, coordonnatrice – planification stratégique, Agence métropolitaine de transport

M. Robert Bessette, MTMDET

Mme Monique Delisle, service des communications, Ville de Sainte-Thérèse

Mme Caroline DuPaul, CCITB

Mme Nadia Di Sciullo, CCITB

Mme Nicole Houle, CIT Laurentides

Mme France Sylvain, SODET

Aire TOD de la gare Mascouche

VILLE DE MASCOUCHE - RESPONSABLE DU DOSSIER

Mme Guylaine Déziel, chef de division Urbanisme

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

M. Manuel Poulin, responsable de dossiers TOD, Bureau de projet TOD

CONSULTANTS

Mme Djemila Hadj-Hamou, directrice de projet – Chef d'équipe, AECOM

M. Serge Poitras, directeur Design-Urbanisme-Économie, AECOM

M. Manuel-Luca Bergeron D., chargé de projet, AECOM

Mme Maude Gascon, chargée de projet, coordonnatrice urbanisme, AECOM

PRINCIPAUX PARTENAIRES

M. Yohann Champagne, directeur Aménagement du territoire, Ville de Mascouche

M. Charles Thériault, chef de division Développement économique, Ville de Mascouche

M. Pascal Dubé, chef de division Environnement, Ville de Mascouche

M. Martin Laforce, membre du CCU et citoyen de Mascouche

Mme Chantal Filion, directrice Culture et vie communautaire

M. Claude Robichaud, directeur général, CLD Ville de Mascouche

Mme Floriane Vayssières, coordonnatrice – planification stratégique, AMT

M. Félix Pépin, chargé d'études, AMT

Aire TOD de la station Cartier

VILLE DE LAVAL - RESPONSABLE DU DOSSIER

Mme Nathalie Lavoie, chargée de projet, Ville de Laval

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

M. Manuel Poulin, responsable de dossiers TOD, Bureau de projet TOD

CONSULTANTS

M. Gavin Affleck, architecte, Affleck De la Riva

M. Robert Desjardins, Affleck De la Riva

M. Pierre Laflamme, Affleck De la Riva

M. Bruno Bergeron, président de Bruno Bergeron services professionnels

PRINCIPAUX PARTENAIRES

M. Daniel Cyr, conseiller professionnel, Ville de Laval

Mme Marie-Claude Charron, Ville de Laval

Mme Hélène Lévesque, Ville de Laval

Mme Sophie Gélinas, responsable consultation publique, Ville de Laval

M. Nohad Eid, conseiller professionnel en urbanisme, Ville de Laval

M. Sébastien Vallée, responsable – partenariat et infrastructure, Ville de Laval

M. Guy De Repentigny, assistant directeur, planification et développement, Ville de Laval

M. Romain Rastoin, coordonnateur des revitalisations urbaines intégrées, Ville de Laval

M. Frédéric Fenchel, Ville de Laval

M. Félix Pépin, chargé d'études, AMT

M. Frédéric Côté, AMT

Mme Christine Gauvreau, directrice planification et développement, STL

Aire de la station de la Concorde

VILLE DE LAVAL - RESPONSABLE DU DOSSIER

Mme Nathalie Lavoie, chargée de projet, Ville de Laval

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

M. Manuel Poulin, responsable de dossiers TOD, Bureau de projet TOD

CONSULTANTS

M. Gavin Affleck, architecte, Affleck De la Riva

M. Robert Desjardins, Affleck De la Riva

M. Daniel Guenter, Affleck De la Riva

M. Bruno Bergeron, président de Bruno Bergeron services professionnels

PRINCIPAUX PARTENAIRES

M. Daniel Cyr, conseiller professionnel, Ville de Laval

Mme Marie-Claude Charron, Ville de Laval

Mme Sophie Gélinas, responsable consultation publique, Ville de Laval

M. Sébastien Vallée, responsable – partenariat et infrastructure, Ville de Laval

M. Philippe Lalonde, ingénieur municipal, Ville de Laval

Mme Roxane Pilon, Ville de Laval

M. Frédéric Tremblay, conseiller à la planification, Ville de Laval

M. Félix Pépin, chargé d'études, AMT

M. Frédéric Côté, AMT

M. Sylvain Boudreau, chef développement du réseau, STL

M. Roger Vandal, gestionnaire du bureau de projets infrastructures surface, STM

Mme Carole Handfield, vice-présidente aux investissements, FTQ

M. Patrice St-Pierre, Habitations Trigone

Aire TOD du terminus Châteauguay

VILLE DE CHÂTEAUGUAY - RESPONSABLE DU DOSSIER

Mme Isabelle Sergerie, conseillère en urbanisme

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

M. Manuel Poulin, responsable de dossiers TOD, Bureau de projet TOD

CONSULTANTS

Mme Djemila Hadj-Hamou, directrice Design urbain, AECOM

Mme Rozenn Aignel, ingénieure circulation, AECOM

Mme Marie-Hélène Breault, urbaniste, AECOM

Mme Karen Poupart, architecte paysagiste, AECOM

PRINCIPAUX PARTENAIRES

M. Thierry Deroo, conseiller en aménagement, MAMOT

M. Pascal Lacasse, chef du service de la planification, MTQ

M. Julien Gaudet, agent de recherche, MTQ

Mme Lyne Dansereau, directrice du service de l'aménagement, MRC Roussillon

Mme Yveline Roc, directrice principale d'études, planification et innovations, AMT

M. René Daigneault, directeur général et secrétaire-trésorier, CITSO

M. Christian Cléroux, directeur de l'aménagement du territoire, Ville de Châteauguay

M. Jocelyn Boulanger, chef de la division urbanisme et permis, Ville de Châteauguay

M. Martin Lebrasseur, ingénieur municipal, Ville de Châteauguay

Mme Diane Trahan, directrice de la vie citoyenne, Ville de Châteauguay

M. Jean Lizotte, conseiller stratégique à la mairie, Ville de Châteauguay

Mme Marie-France Reid, conseillère municipale, Ville de Châteauguay

M. Michel Pinard, conseiller municipal, Ville de Châteauguay

Aire TOD de la gare McMasterville

MUNICIPALITÉ DE MCMASTERVILLE - RESPONSABLE DU DOSSIER

Mme Marie-Pierre Morin, Municipalité de McMasterville

Mme Marie-Pierre Tremblay, Municipalité de McMasterville

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

M. Benjamin Gillis, responsable de dossiers TOD, Bureau de projet TOD

CONSULTANTS

M. Marc Pilon, APUR

M. Pierre Guillot-Hurtubise, OCTANE

M. Julien Trépanier-Jobin, APUR

Mme Émilie Labonté, APUR

PRINCIPAUX PARTENAIRES

M. Gilles Plante, maire, Municipalité de McMasterville

M. Martin Dulac, conseiller municipal, Municipalité de McMasterville

M. Normand Angers, conseiller municipal, Municipalité de McMasterville

M. André Robert, conseiller municipal –Municipalité de McMasterville

Mme Lyne Savaria, Municipalité de McMasterville

M Mathieu Chapdelaine, Municipalité de McMasterville

M. Philipe Chrétien, Ville de Saint-Basile-le-Grand

M. Raymond Beshro, Canadien National

Mme Florence Vayssières, coordonnatrice – planification stratégique, AMT

M. Marc-André Taché, CITVR

Mme Nelly Santarosa, MAMOT

M. Dominique Bouchard, MTMDET

M. François Sénécal, MRC de La Vallée-du-Richelieu

Mme Julie Larochelle, CCIVR

M. Serge Gariépy, promoteur – Jasmont

M. Marc Perreault, consultant du promoteur – Jasmont

Aire TOD de la gare Saint-Bruno

VILLE DE SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE- RESPONSABLE DU DOSSIER

Denis Laplante, Ville de Saint-Bruno-de-Montarville

Mme Anik Fortin, Ville de Saint-Bruno-de-Montarville

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

M. Benjamin Gillis, responsable de dossiers TOD, Bureau de projet TOD

CONSULTANTS

Mme Marie-Claude Aubin, Lemay

Mme Rosalie Hubert, Lemay

M. Jean-François Morneau, Lemay

Mme Suzanne Demeules, CIMA+

Mme Geneviève Pharand, CIMA+

PRINCIPAUX PARTENAIRES

Mme Yveline Roc, AMT

M. Félix Pepin, AMT

M. Charles de la Chevrotière, RTL

M. Anthony D'Alba, RTL

M. Marc-André Taché, CITVR

M. Dominic Bouchard, MTQ

M. Guillaume Desjardins-Dutil, MTQ

M. Raymond Beshro, CN

M. Jean Mercille, Ville de Longueuil

Aire TOD du terminus Panama

VILLE DE BROSSARD- RESPONSABLE DU DOSSIER

Éric Boutet, Ville de Brossard

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

M. Benjamin Gillis, responsable de dossiers TOD, Bureau de projet TOD

CONSULTANTS

Mme Marie-Claude Aubin, Lemay

Mme Stéphanie Fortin, Lemay

Mme Marie Pascale Lalonde, Convercité

Mme Ophélie Chabant, Convercité

M. Pierre Bélanger, économiste

PRINCIPAUX PARTENAIRES

Marianne Desfossés, Ville de Brossard

M. Patrick Quirion, Ville de Brossard

Aire TOD de la station Assomption

VILLE DE MONTRÉAL- RESPONSABLE DU DOSSIER

M. Martin C. Roy, Ville de Montréal

M. Laurent Lussier, Ville de Montréal

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

M. Benjamin Gillis, responsable de dossiers TOD, Bureau de projet TOD

CONSULTANTS

M. Stephan Harris, Ad hoc

M. Richard Saint-Pierre, Ad hoc

M. Cédrick Hached, Ad hoc

Mme Émilie Bonneau-Choinière, Ad hoc

PRINCIPAUX PARTENAIRES

M. Martin Wexler, Ville de Montréal

M. Francois Cadotte, Ville de Montréal

Mme Charlotte Horny, Ville de Montréal

M. Stéphane Laurin, Ville de Montréal

Aires TOD des stations Anjou et Langelier

VILLE DE MONTRÉAL- RESPONSABLE DU DOSSIER

M. Martin C. Roy, Ville de Montréal

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

M. Benjamin Gillis, responsable de dossiers TOD, Bureau de projet TOD

CONSULTANTS

M. Vincent Ermatinger, WSP

M. Éric Léonard, WSP

Mme Daphne Dethier, WSP

PRINCIPAUX PARTENAIRES

Mme Marina Fressancourt, Ville de Montréal

Mme Virginie Gauvin, Ville de Montréal

Mme Mélanie Roy, Ville de Montréal

Robert Chicoine, Ville de Montréal

Mme Lillia Bouhalassa, Ville de Montréal

ANNEXE B – AIDE FINANCIÈRE OCTROYÉE

Suite à la réalisation des onze projets, le coût total des travaux admissibles au programme, s'élève à 830 380,78 $. Notons que le coût indiqué pour le projet de Sainte-Thérèse est estimé puisque la reddition de compte pour ce projet est en cours.

Projet	**Type**	**Coût du projet**
Gare McMasterville	Planification détaillée	100 000,00 $
Terminus Sainte-Julie	Étude spécifique	51 443, 87 $
Terminus Châteauguay	Planification détaillée	100 000,00 $
Gare Saint-Bruno-de-Montarville	Étude spécifique	96 955,97 $
Terminus Panama	Étude spécifique	61 218,20 $
Gare Sainte-Thérèse	Planification détaillée	100 000,00 $
Gare Mascouche	Étude spécifique	69 921,67 $
Station Assomption	Étude spécifique	68 451,75 $
Stations Anjou et Langelier	Étude spécifique	31 207,31 $
Station de la Concorde	Étude spécifique	73 491,25 $
Station Cartier	Étude spécifique	77 690,75 $
Total		**830 380,77 $**