Communauté métropolitaine
de Montréal

PROGRAMME D'AIDE FINANCIÈRE À LA CONCEPTION DE L'AMÉNAGEMENT DES AIRES TOD

JANVIER 2018

TABLE DES MATIERES

Introduction **4**

La mission de la Communauté métropolitaine de Montréal **4**

La Vision 2025 et le Plan métropolitain d'aménagement et de développement **4**

L'appui de la Communauté à la réalisation de projets novateurs de démonstration dans les aires TOD **5**

Le programme d'aide **7**

Admissibilité à l'aide financière 7

Livrables et attentes 9

1 : Un énoncé de vision pour l'aire TOD 9

2 : Un bureau de projet 9

3 : Une planification détaillée 10

3.1 : Le devis de travail 10

3.2 : Les propositions de développement et d'aménagement de l'aire TOD 10

3.3 : Le choix du projet, la réalisation de la planification détaillée et l'élaboration des outils urbanistiques en appui au projet (réglementaires, financiers ou autres) 10

4 : Un mécanisme de consultation et un plan de communication 11

5 : Des outils pour favoriser la mixité et la diversité résidentielle12 12

6 : Des mesures de gestion du stationnement et de l'offre en transport en commun 12

Le financement 14

Résumé de certains principes à prendre en compte pour le développement et l'aménagement des aires TOD en fonction du critère 1.1.3 inscrit au PMAD 15

Améliorer l'intégration des points d'accès au transport collectif au milieu environnant en encourageant sa visibilité et son accessibilité..... 15

Moduler la densité de l'aire TOD de manière à assurer une gradation de celle-ci à partir du point d'accès au transport en commun et à maximiser le développement des terrains tout en respectant ses particularités (patrimoine, paysage, milieu naturel, équipements, services, etc.) 16

Favoriser une mixité et une meilleure intégration, tant horizontale que verticale, des usages (commerces, services, résidences et institutions) afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique. 17

Favoriser la construction d'une gamme diversifiée de logements (typologies et tenures) afin de mieux répondre aux besoins des différents types de ménages et de mieux intégrer les différents groupes socioéconomiques à la vie du quartier. 17

Faciliter l'accès à l'infrastructure de transport collectif en accordant une priorité aux déplacements actifs..... 18

Favoriser un aménagement distinctif qui met en valeur l'identité du lieu 20

Favoriser une implantation du cadre bâti en front de rue ainsi qu'une facture architecturale diversifiée afin de diminuer la distance de marche au point d'accès du transport collectif et de créer un environnement convivial pour les piétons..... 21

Encourager des aménagements durables afin d'améliorer la qualité de vie notamment par la construction de bâtiments à haute performance énergétique, l'aménagement paysager adapté au milieu, la protection des milieux naturels et des secteurs à caractère historique, patrimonial et culturel, la récupération et la rétention des eaux pluviales..... 22

Introduction

Ce document décrit la démarche à suivre et les conditions d'admissibilité à l'aide financière et à l'accompagnement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) pour la conception de quartiers dans les aires TOD identifiées au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) en vigueur de la CMM ou associées au réseau express métropolitain (REM).

La mission de la Communauté métropolitaine de Montréal

Créée le 1er janvier 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal est un organisme de planification, de coordination et de financement qui regroupe 82 municipalités. Elle compte une population de près de 4 millions de personnes réparties sur un territoire de 4 360 km² dont 525 km² de surfaces aquatiques et 2 205 km² de terres agricoles, soit 58 % du territoire.

La Communauté a reçu des compétences dans les domaines suivants :

- Aménagement du territoire
- Développement économique
- Développement artistique ou culturel
- Logement social
- Équipements, infrastructures, services et activités à caractère métropolitain
- Transport en commun et réseau artériel métropolitain
- Planification de la gestion des matières résiduelles
- Assainissement de l'atmosphère
- Assainissement des eaux

Elle intervient également dans la protection et la mise en valeur des espaces bleus et verts et produit des outils d'information en matière de géomatique.

La Vision 2025 et le Plan métropolitain d'aménagement et de développement

En septembre 2003, le conseil de la Communauté adoptait un énoncé de vision décrivant le futur souhaité pour le Grand Montréal. Intitulé « Cap sur le monde - bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable », cette Vision 2025 se résume ainsi :

UNE COMMUNAUTÉ …

dont l'économie compétitive est basée sur la diversité, le talent et l'innovation …

ayant une approche intégrée du transport des personnes et des marchandises …

dont le cadre de vie exceptionnel est mis en valeur par un aménagement de qualité …

dont l'environnement est protégé et accessible …

reconnue internationalement pour son dynamisme et son ouverture …

responsable, qui a à cœur les préoccupations de ses citoyens.

En décembre 2011, le conseil de la Communauté adoptait son premier Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

À partir d'une prise en compte des atouts territoriaux de la région et des défis à relever d'ici 2031, le PMAD ressort comme l'un des principaux outils pour mettre en œuvre cette vision.

Par ses orientations, ses objectifs et ses critères, le PMAD vise à assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal dans une perspective de développement durable de manière à relever les trois grands défis suivants :

AMÉNAGEMENT

Le Grand Montréal doit déterminer le type d'urbanisation à privilégier pour accueillir la croissance projetée d'environ 530 000 personnes, ou 320 000 nouveaux ménages, ainsi que 150 000 emplois qui seront créés d'ici 2031 en sachant que les espaces disponibles et les ressources financières sont limités.

TRANSPORT

Le Grand Montréal doit optimiser et développer les réseaux de transport terrestre actuels et projetés afin de soutenir la mobilité croissante des personnes et des marchandises et de favoriser une consolidation de l'urbanisation.

ENVIRONNEMENT

Le Grand Montréal doit protéger et mettre en valeur ses atouts naturels et bâtis (plans d'eau, paysages, boisés et ensembles patrimoniaux) afin de renforcer l'attractivité de la région.

L'une des grandes contributions du PMAD à la création de milieux de vie durables est le renforcement de la planification intégrée de l'aménagement et du transport en commun. Le PMAD propose d'orienter 40 % et, éventuellement, 60 % de la croissance démographique projetée d'ici 2031 autour de stations de métro, de trains de banlieue, de serviceslégers sur rail (SLR) et de services rapides par autobus, notamment par le développement de quartiers de type TOD (Transit-Oriented Development). Ces aires doivent faire l'objet d'une planification détaillée en vue de favoriser leur développement optimal. Plus denses, ces quartiers devront être mieux pensés. Ils devront être aménagés de façon à créer des espaces urbains de qualité, plus conviviaux et plus soucieux de l'environnement. Ils devront également permettre à la population d'être moins dépendante de l'automobile et d'être mieux desservie par des services situés à proximité de leur lieu de résidence.

L'appui de la Communauté à la réalisation de projets novateurs de démonstration dans les aires TOD

Lors des consultations publiques tenues à l'automne 2011, l'orientation « milieux de vie durables » ainsi que les critères qui y sont associés ont fait l'objet d'un large consensus.

Une grande majorité des intervenants appuient l'approche TOD ainsi que l'importance accordée à une plus grande harmonisation de l'aménagement et de la planification du transport collectif en vue d'améliorer la qualité de vie des citoyens.

Les consultations ont également fait ressortir la nécessité d'assurer des milieux de vie inclusifs qui répondent aux besoins de tous les types de ménages en termes d'accessibilité au logement, aux emplois, aux services de loisir, d'éducation, de santé et de consommation.

Par conséquent, afin d'accompagner les municipalités dans l'atteinte des résultats escomptés, la Communauté souhaite appuyer, par un programme d'aide financière, la conception de projets novateurs dans les aires TOD identifiées au PMAD. Les aires TOD qui s'inscrivent dans un corridor de transport identifié au PMAD sont également admissibles de même que les stations associées au Réseau express métropolitain (REM).

Un projet novateur s'appuie sur les principes du développement durable pour favoriser :

La **consolidation du tissu urbain** existant et l'optimisation des infrastructures et des équipements collectifs déjà en place.;

La **diminution de la dépendance à l'automobile**, **l'amélioration de l'accès au transport collectif** et un meilleur partage de la voirie de façon à encourager les déplacements actifs.

L'émergence d'une **vie de quartier dynamique** par la présence d'une mixité des usages.

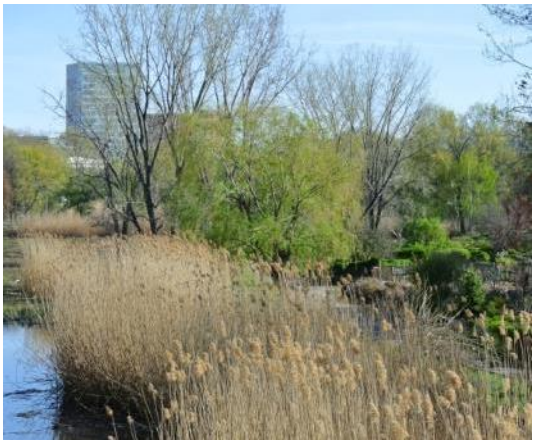
La **mixité sociale** par la construction d'une gamme diversifiée de logements (typologies et tenures) qui répond aux besoins des différents types de ménages.

La création d'un **environnement urbain convivial pour les piétons** par une implantation adéquate du cadre bâti ainsi qu'une facture architecturale diversifiée.

L'aménagement d'**espaces publics de qualité** mettant en valeur l'identité du lieu (design urbain, sécurité, qualité des aménagements, etc.).

La **protection des milieux naturels** et des secteurs à caractère **historique, patrimonial et culturel**.

La **protection de l'environnement** par des bâtiments durables, des bâtiments à haute performance énergétique, des mesures de récupération et la rétention des eaux pluviales, etc.



Les conditions de succès d'un quartier TOD

Pour réaliser un quartier TOD, il faut être :

VISIONNAIRE pour se doter d'une vision à long terme et d'une planification qui ne visent pas qu'à répondre au marché, mais bien d'assurer un milieu de vie durable.

SOLIDAIRE pour que l'ensemble des partenaires travaillent de concert pour concrétiser le projet (municipalité, MRC, CMM, gouvernement, ARTM, organisme public de transport en commun (OPTC), société civile, etc.).

OUVERT aux nouvelles idées et façons de faire (financement, cadre bâti, trame urbaine, stationnement, dessertes en transport, voirie, infrastructures, entretien, etc.).

STRATÉGIQUE pour que les actions posées contribuent à créer un climat de confiance et à sécuriser les investisseurs et la population.

CONSÉQUENT pour mener à terme la vision et assurer sa pérennité.

Le programme d'aide

Avec ce document, la CMM définit les attentes, et les obligations à l'égard des projets novateurs qu'elle entend financer afin que ceux-ci constituent des exemples à suivre au sein du Grand Montréal.

Ces projets doivent se démarquer par une approche novatrice, non seulement pour répondre aux exigences du Plan métropolitain d'aménagement et de développement, mais aussi pour les surpasser.

Admissibilité à l'aide financière

En 2012, le gouvernement du Québec s'associait aux efforts de financement engagés par la Communauté visant la réalisation de sept projets novateurs de démonstration dans les aires TOD suivantes :

- Montréal : autour de la station de métro Namur;
- Longueuil : autour de la gare Saint-Hubert;
- Laval : autour de la gare Vimont;
- Couronne Nord : autour de la gare Deux-Montagnes (à l'ouest) et autour de la future gare Repentigny/Le Gardeur (à l'est);
- Couronne Sud : autour de la gare Candiac (à l'ouest) et de la gare Saint-Basile-le-Grand (à l'est).

Pour la période 2013 à 2017, onze projets novateurs, répartis dans neuf municipalités, ont été financés par la CMM dans le cadre de la phase I du Programme d'aide financière à la conception de l'aménagement des aires TOD :

- 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.

Pour les années 2018 à 2020, la Communauté prévoit consacrer une somme maximale de 1 000 000 $ à même son Fonds de développement métropolitain, de même que les fonds non utilisés de la phase I du programme pour soutenir la conception de projets TOD novateurs. Ce montant pourrait être bonifié suite à des représentations qui seraient faites auprès du gouvernement du Québec, ou tout autre organisme, afin d'obtenir une aide additionnelle à celle mise de l'avant par la Communauté.

Des représentations seront également faites auprès du gouvernement du Québec et des acteurs du milieux en ce qui a trait à la mise en place d'un deuxième programme visant la réalisation de projets à l'intérieur des aires TOD identifiées au PMAD, et ce, tel que présenté à la Stratégie immobilière pour la région métropolitaine de Montréal adoptée par le comité exécutif de la Communauté, le 25 octobre 2012.

Ce deuxième programme viserait notamment à appuyer les municipalités qui souhaitent réaliser des travaux structurants visant le développement ou le redéveloppement d'un secteur admissible. Les travaux suivants seraient admissibles à un financement :

- les travaux nécessaires pour soutenir une augmentation des densités résidentielles, une augmentation de la mixité fonctionnelle ou sociale et la requalification d'un secteur;
- les travaux favorisant une meilleure intégration et gestion du stationnement au sein des aires TOD (à savoir la création de stationnements étagés ou souterrains);
- les travaux d'aménagement distinctifs sur le domaine public contribuant à une meilleure intégration des modes de transports collectifs et actifs au sein des milieux de vie;
- les travaux d'aménagement de l'espace public (rue, trottoir, parc, jardin, place, etc.) lorsqu'il est clairement démontré qu'il s'agit de réelles bonifications aux travaux normaux d'une municipalité (caractère innovant des aménagements proposés et de leur contribution à des milieux de vie durable).

Dans tous les cas, la priorité serait donnée aux travaux ne pouvant être couverts par un programme gouvernemental existant.

Pour ce qui est du présent programme, la Communauté lancera un appel de propositions. Les municipalités devront soumettre leur candidature faisant part de leur intention de planifier une aire TOD en respect des attentes et des obligations énoncées au PMAD et au présent document ainsi qu'une description (maximum 3 pages) de leur projet en faisant ressortir les contraintes du site, les opportunités de développement et les études envisagées pour mener à terme leur projet.

Les candidatures seront analysées en regard du PMAD en vigueur, du présent document et de tout autre document adopté par la Communauté. Les candidatures, accompagnées de l'analyse, seront soumises au comité exécutif de la Communauté pour que celui-ci détermine les projets à retenir.

Une fois un projet retenu par le comité exécutif, la municipalité s'engage à signer une convention.

Livrables et attentes

La convention à signer entre la municipalité et la Communauté portera sur les livrables et les attentes suivants.

1 : Un énoncé de vision pour l'aire TOD

L'énoncé de vision vise à poser un diagnostic sur l'état actuel de l'aire TOD considérée et à établir ensemble une vision commune de son développement et de son aménagement.

Pour ce faire, la municipalité concernée organise une charrette d'idéation réunissant différents partenaires et experts afin de faire émerger un énoncé de vision en respect des critères 1.1.1, 1.1.2 et 1.1.3 du PMAD ainsi que du présent document.

.

Ces travaux reposeront sur un diagnostic produit par la municipalité. Celui-ci devra faire état des problématiques et des opportunités de mise en valeur de l'aire TOD en ce qui a trait notamment à l'aménagement, au transport et à l'environnement (forces, faiblesses, contraintes, atouts, etc.). Le cas échéant, ce diagnostic aura fait l'objet de consultation auprès de groupes cibles pour en recueillir leurs commentaires et en bonifier le contenu.

Cet énoncé de vision devra être pris en compte lors de l'exercice de planification détaillé.

2 : Un bureau de projet

La mise en place d'un bureau de projet vise à réunir les parties prenantes au projet pour que celles-ci puissent notamment alimenter et enrichir la démarche de conception.

Cet enrichissement étant jugé essentiel, chaque municipalité recevant un financement devra, avant d'entamer son exercice de planification détaillée, former un bureau de projet regroupant les principaux partenaires concernés, dont des représentants de la Communauté, du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), de l'Autorité régionale de transport métropolitain(ARTM), de l'organisme public de transport en commun (OPTC) et de la municipalité régionale de comté (MRC) concernée.

MANDAT DU BUREAU DE PROJET

* Mobiliser les acteurs concernés et les investisseurs potentiels.
* Optimiser les solutions proposées.
* Proposer des solutions de montage de l'opération innovante et performante.
* Anticiper les difficultés, minimiser les risques et augmenter les chances de succès.
* Créer une synergie et un échange d'informations entre les projets novateurs de démonstration.

La municipalité est responsable de la coordination, de l'animation et du suivi de ce bureau de projet.

À chacune des étapes décrites ci-après, la municipalité devra minimalement consulter le bureau de projet et un procès-verbal de cette consultation devra être réalisé de façon à compiler les commentaires émis et enrichir les documents ayant fait l'objet de discussion et d'analyse. Au besoin, la Communauté pourra

également consulter le bureau de projet sur tout sujet jugé nécessaire.

3 : Une planification détaillée

La planification détaillée du quartier TOD est de la responsabilité de la municipalité. Cette planification doit se faire en respect des critères 1.1.1, 1.1.2 et 1.1.3 du PMAD ainsi que du présent document. Celle-ci repose sur un certain nombre d'étapes, dont les trois présentées ci-après

Pour réaliser cette planification détaillée, la municipalité peut se faire accompagner par un consultant.

3.1 : Le devis de travail

La municipalité élabore un devis de travail qui précise les tâches à accomplir pour la conception du quartier.

La municipalité doit également remettre, au début du processus, un calendrier de travail et informer la Communauté du suivi de ce calendrier tout au long du processus et des modifications, s'il y a lieu.

3.2 : Les propositions de développement et d'aménagement de l'aire TOD

À partir de l'énoncé de vision et du diagnostic, la municipalité élabore des propositions de développement et d'aménagement de l'aire TOD en respect des critères 1.1.1, 1.1.2 et 1.1.3 du PMAD ainsi que du présent document.

Pour chacune des propositions (au minimum 3), la municipalité propose des esquisses préliminaires, des croquis et des dessins ainsi qu'une analyse faisant ressortir les contraintes budgétaires, réglementaires, environnementales, d'accessibilité, d'acceptabilité sociale ou autres qu'elle perçoit ainsi que les retombées potentielles.

Cette analyse des propositions de développement et d'aménagement devra également s'appuyer sur une étude sur les perspectives du marché pour l'aire TOD en question afin d'orienter ses choix quant à la proposition à retenir.

3.3 : Le choix du projet, la réalisation de la planification détaillée et l'élaboration des outils urbanistiques en appui au projet (réglementaires, financiers ou autres)

La municipalité, de concert avec le bureau de projet, retient une proposition d'aménagement pour laquelle la municipalité réalise une planification détaillée. Cette planification détaillée doit reprendre les principes énumérés au critère 1.1.3 du PMAD ainsi que ceux inscrits au présent document.

LA PLANIFICATION DÉTAILLÉE DU SECTEUR DOIT MINIMALEMENT COMPRENDRE :

* Un programme fonctionnel qui précise les phases de développement, le nombre d'unités résidentielles, les superficies de plancher (commercial, bureau, industriel), les espaces publics et le réseau de circulation (rue, piste cyclable, sentier pédestre).
* Une estimation des coûts des travaux municipaux et les retombées fiscales municipales anticipées.
* Des plans détaillés.
* Un catalogue des aménagements.

Cette planification détaillée devra être adoptée par le conseil de la municipalité et être accompagnée des outils urbanistiques en version projet (réglementaires, financiers ou autres) nécessaires à la mise en œuvre de cette planification.

4 : Un mécanisme de consultation et un plan de communication

La planification d'un quartier TOD dans le cadre d'un projet novateur doit impliquer la participation continue des citoyens, des acteurs du milieu et des partenaires interpellés par le projet. Ainsi, tout au long du processus, un mécanisme de consultation et un plan de communication devront être élaborés et réalisés.

La municipalité, avec la collaboration de la Communauté, déterminera le mécanisme de consultation à mettre en place. La coordination, l'animation et le suivi du processus de consultation seront assumés par la municipalité.

L'approche de consultation retenue devra être transparente et permettre aux parties prenantes de détenir toutes les informations nécessaires pour assurer une participation soutenue dans le processus. L'approche implique nécessairement de travailler en équipe avec les diverses parties prenantes et de faire preuve d'ouverture face aux nouvelles idées et aux commentaires reçus.

Pour appuyer ce processus de consultation, un plan de communication visant à rejoindre le plus grand nombre de personnes devra être élaboré et mis en œuvre par la municipalité.

La démarche entourant l'élaboration de projets novateurs de démonstration TOD fera l'objet de promotion par la CMM afin de faire partager l'expérience auprès de la population et des différents acteurs du Grand Montréal.

5 : Des outils pour favoriser la mixité et la diversité résidentielle

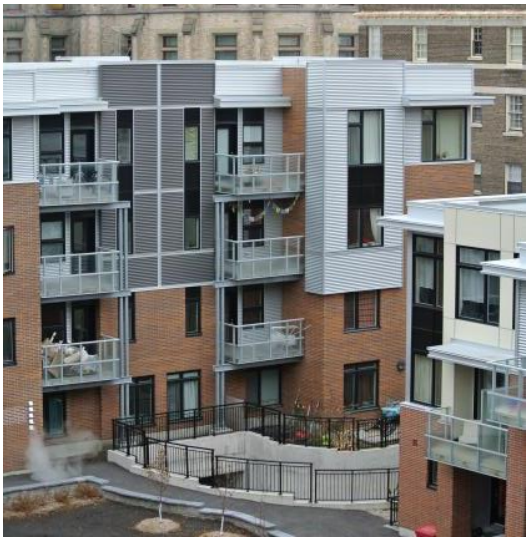
Afin d'assurer une offre diversifiée de logements, de préserver, ou encore de renforcer l'accessibilité au logement pour les ménages à revenu faible et modeste, l'intégration de mesures de soutien au logement social et abordable est fortement recommandée dans un aménagement de type TOD.

Par conséquent, la municipalité est invitée à prévoir:

- des mesures pour préserver et réhabiliter le parc locatif existant;
- des stratégies, des mesures ou des programmes pour favoriser la réalisation de logements sociaux et abordables. Plus spécifiquement, deux cibles pourraient être visées :
  - qu'un certain pourcentage des nouvelles unités d'habitation construites soit des logements sociaux et communautaires réalisés dans le cadre des programmes gouvernementaux existants;
  - qu'un certain pourcentage des nouvelles habitations soit des logements abordables d'initiative privée, en accession à la propriété ou en location.

À la lumière des dynamiques démographiques qui lui sont spécifiques, une municipalité devrait également se doter de cibles quant aux types de ménages visés (par exemple, que la moitié des nouvelles unités soient destinées aux familles).

Ces mesures devraient être incluses à la planification détaillée.



6 : Des mesures de gestion du stationnement et de l'offre en transport en commun

Afin d'optimiser l'utilisation des terrains situés dans l'aire TOD, la municipalité devra se doter de mesures relatives au stationnement. Ces mesures devront favoriser les espaces de stationnement non visibles de la rue et des espaces publics (stationnement souterrain, étagé ou en cour arrière) et s'appuyer sur des normes qui définissent un nombre de cases de stationnement maximal par unité résidentielle ou par mètre carré de superficie de plancher. Ces mesures devront être incluses à la planification détaillée.

Pour ce qui est du stationnement incitatif lié au réseau de transport en commun pouvant se retrouver dans l'aire TOD, la municipalité et la Communauté devront travailler de concert pour identifier et pour proposer des solutions alternatives qui pourraient contribuer à une optimisation de ces espaces.

Par ailleurs, de manière à restreindre le recours à l'automobile et, conséquemment, le besoin en espaces de stationnement, la municipalité, en collaboration avec l'organisme public de transport en commun (OPTC) concerné, devra identifier des solutions quant à une offre complémentaire de transport en commun.

Le financement

Chacun des projets ayant fait l'objet d'une approbation du comité exécutif de la Communauté est admissible à une aide financière d'un montant d'au plus 100 000 $, sous réserve de respecter les attentes et les obligations du présent document.

Étant donné que la planification d'une aire TOD pourrait nécessiter des études préalables ou avoir déjà été amorcée avant d'être retenue comme projet novateur, l'approbation d'un projet pourra être adaptée eu égard des obligations, des attentes et du financement inscrits au présent document afin de tenir compte notamment de travaux qui seraient requis en amont de la conception de l'aménagement d'une aire TOD, de travaux complémentaires ou de travaux déjà réalisés. Les travaux déjà réalisés ou en voie de réalisation ne sont toutefois pas admissibles à une aide financière.

Dans le cas d'un projet qui répond à l'ensemble des exigences inscrites à la section *Livrables et attentes* du programme, le montant de l'aide financière qui sera versée correspond à un montant forfaitaire de 100 000 $ et le versement se fait selon l'échéancier suivant :

- Un montant initial de vingt-cinq mille dollars (25 000 $) est versé à la remise du devis de travail relatif à l'ensemble de la démarche, du plan de communication, du diagnostic incluant l'étude sur les perspectives du marché;
- Le solde de la contribution est versé lors du dépôt à la Communauté de la planification détaillée adoptée par la municipalité ainsi que l'ensemble des documents réalisés en respect de la convention signée.

Pour tout autre projet financé ne répondant pas à l'ensemble des exigences inscrites à la section *Livrables et attentes* du programme, le montant de l'aide financière qui sera versé correspond aux dépenses réelles encourues pour réaliser le projet jusqu'à concurrence d'un montant maximum de 100 000 $ et le versement de l'aide financière se fait selon l'échéancier qui sera établi à la convention.

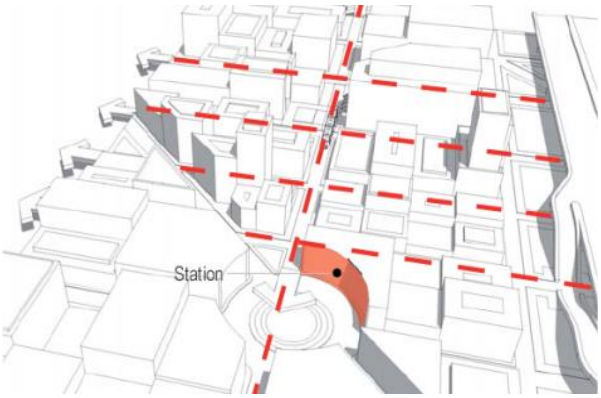
Les dépenses réelles admissibles sont :

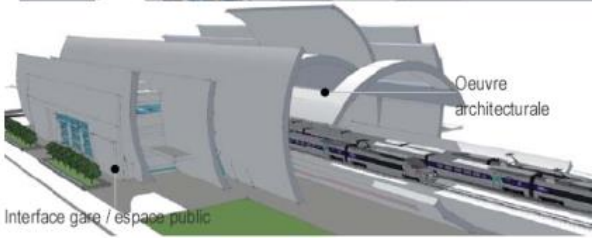
- Les honoraires et frais professionnels pour les services externes liés à la réalisation du projet, ces dépenses ne pouvant pas inclure le coût du personnel de la municipalité.
- Les taxes nettes afférentes aux dépenses admissibles.

Résumé de certains principes à prendre en compte pour le développement et l'aménagement des aires TOD en fonction du critère 1.1.3 inscrit au PMAD

Améliorer l'intégration des points d'accès au transport collectif au milieu environnant en encourageant sa visibilité et son accessibilité

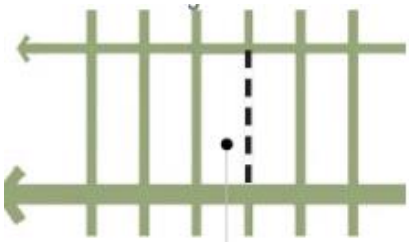
* Localiser le point d'accès en fonction du moyen de transport considéré (train de banlieue, métro, SLR, autobus à haut niveau de service), de la clientèle visée et des potentiels de développement et de redéveloppement.
* Intégrer le point d'accès à son environnement, soit par l'aménagement d'un espace public identifiable, par une architecture distinctive ou par l'affirmation d'une signature architecturale et urbaine.
* Assurer la visibilité et l'accessibilité au point d'accès au transport collectif.
* Faciliter l'accès piétonnier et actif par un parcours clairement défini et convivial.

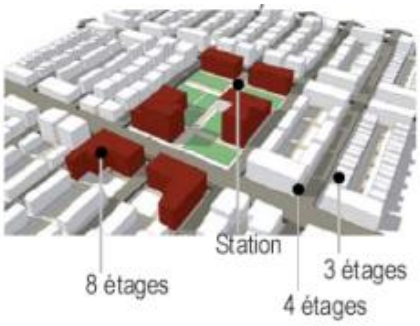


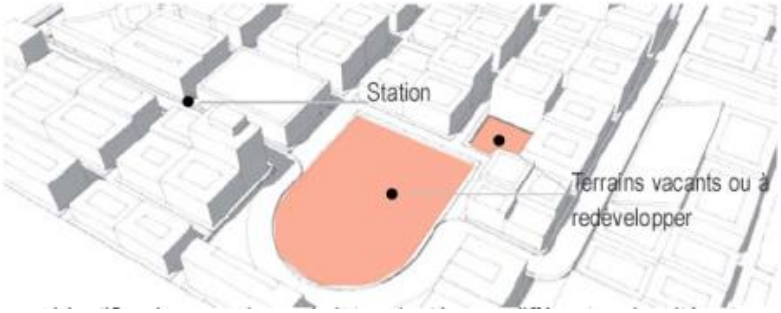


Moduler la densité de l'aire TOD de manière à assurer une gradation de celle-ci à partir du point d'accès au transport en commun et à maximiser le développement des terrains tout en respectant ses particularités (patrimoine, paysage, milieu naturel, équipements, services, etc.)

* Appliquer les seuils de densités résidentielles prescrits au PMAD dans l'aire TOD.
* Privilégier une densification accrue autour du point d'accès afin de maximiser le développement des terrains dans un rayon de 5 à 10 minutes de marche.
* Favoriser un développement compact.
* Assurer une gradation des hauteurs des bâtiments qui tienne compte du milieu.
* Encourager l'utilisation des terrains et d'immeubles vacants, disponibles ou sous-utilisés.
* Identifier des grandeurs de lots adaptés aux différentes densités et aux parcours pédestres.
* Favoriser la mixité horizontale des typologies résidentielles dans un même secteur (ex.: habitations en rangée et multifamiliales).



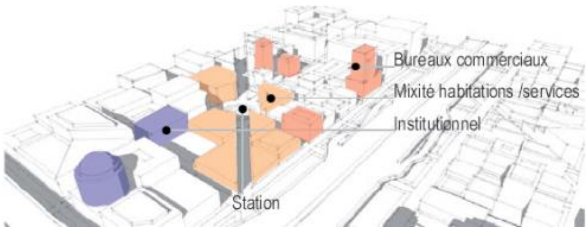




Favoriser une mixité et une meilleure intégration, tant horizontale que verticale, des usages (commerces, services, résidences et institutions) afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique

Un quartier vivant, viable et équitable est composé d'emplois, de résidences, de commerces, d'institutions et d'espaces publics. Pour ce faire, les actions suivantes peuvent notamment être entreprises :

* Assurer et intensifier une mixité des usages autour du point d'accès au transport en commun, selon le type de milieu et le mode de transport en commun considéré.
* Adapter et opter pour une mixité des fonctions urbaines qui assure la vitalité commerciale et la viabilité du milieu de manière permanente : les usages à cibler devraient tenir compte des clientèles de jour (bureaux et services) et des clientèles du soir et des fins de semaine (résidentiel, services de proximité).
* Favoriser la mixité verticale des fonctions urbaines (p.ex. : commerces au rez-de-chaussée, habitations ou bureaux aux étages).



Favoriser la construction d'une gamme diversifiée de logements (typologies et tenures) afin de mieux répondre aux besoins des différents types de ménages et de mieux intégrer les différents groupes socioéconomiques à la vie du quartier

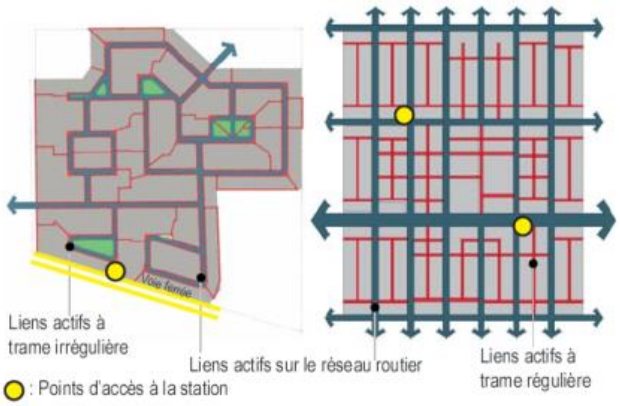
L'offre résidentielle devrait soutenir une mixité sociale. Les politiques incitatives en matière de logement social et abordable sont à maintenir et à renforcer. Pour ce faire, l'action suivante peut notamment être entreprise :

* Proposer une variété de produits résidentiels adaptés aux différents types de ménages (condominium, logement locatif, social ou abordable, grands logements pour les familles, logements pour les personnes seules, logements pour personnes âgées, etc.).

Faciliter l'accès à l'infrastructure de transport collectif en accordant une priorité aux déplacements actifs

Un aménagement TOD doit favoriser l'émergence ou le renforcement de quartiers où services et résidences sont accessibles à pied et en vélo, à une distance d'environ 10 minutes de marche du point d'accès au transport collectif. Pour ce faire, les actions suivantes peuvent notamment être entreprises :

* Accorder la priorité à un réseau de transport actif continu, efficace et sécuritaire.
* Privilégier une trame de rues qui permet la mise en place d'un réseau de liens continus pour le transport actif entre le point d'accès au transport collectif, les quartiers et les différents pôles d'activités.
* Faciliter les transferts modaux par un design adapté aux différents points d'accès au réseau.



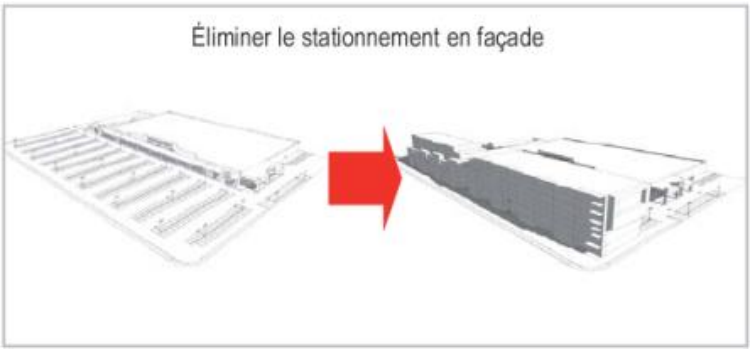
Faciliter les déplacements actifs (piétons, cyclistes, etc.) par un aménagement qui assure la sécurité et le confort

* Prévoir des mesures d'aménagement adéquates : trottoirs larges, continus et libres d'obstacle, pistes cyclables connectées, supports à vélos, douches, vestiaires, rampes d'accès, etc.

Assurer une gestion du stationnement hors rue qui vise à limiter le nombre de places de stationnement et son impact sur le milieu de vie et qui priorise les transports collectif et actif

Les aires de TOD, bien que résolument orientées sur le transport en commun et les déplacements actifs, n'excluent pas l'automobile. L'offre, la gestion, la planification ainsi que l'aménagement du stationnement doivent se faire en priorisant le transport collectif et actif :

* Revoir l'emplacement des stationnements incitatifs afin de ne pas sous-utiliser certains sites stratégiques.
* Prévoir des mesures à long terme de récupération et de redéveloppement des espaces dédiés au stationnement incitatif.
* Réduire les ratios de stationnement et imposer des ratios maximums.
* Éviter les stationnements en front de rues afin de créer des milieux de vie conviviaux, etc.
* Privilégier d'autres formes de stationnement que les stationnements en surface : stationnements étagés ou souterrains.
* Favoriser, pour les stationnements en surface, l'utilisation de matériaux perméables et esthétiques : surfaces végétales, asphalte perméable, pavage, etc.
* Favoriser le partage des aires de stationnement privées en fonction des périodes d'achalandage plutôt que la multiplication de ces aires.
* Privilégier le stationnement sur rue: afin d'éviter la nécessité d'aménager du stationnement hors rue, maximiser les surfaces de pavage des rues existantes en permettant le stationnement sur rue.
* Développer les services d'autopartage afin de réduire le recours à l'automobile personnelle et aux cases de stationnement.



Favoriser un aménagement distinctif qui met en valeur l'identité du lieu

Le design urbain et la qualité des aménagements publics participent à la création d'un quartier agréable et animé. Ils contribuent également à l'émergence ou à la mise au jour d'un caractère distinct et de l'identité du lieu. Pour ce faire, les actions suivantes peuvent notamment être entreprises :

* Assurer la qualité des aménagements des lieux publics par un design urbain et une architecture de paysage appropriés : efficacité des aménagements, présence de mobilier urbain, choix des couleurs, choix des matériaux dans le design des trottoirs, passages, pistes cyclables, etc.
* Hiérarchiser et concentrer les aménagements particuliers pour des espaces publics clés : place publique, marché saisonnier, square, promenade riveraine, etc.
* Assurer la sécurité des réseaux et des espaces publics par la présence d'un mobilier urbain (éclairage, signalisation, etc.).
* Mettre en valeur les éléments identitaires ou paysagers du secteur, patrimoine, points de vue, repères visuels, éléments naturels, etc.
* Renforcer le caractère distinctif du quartier TOD par un rappel de l'histoire ou la vocation du lieu : premier pôle de navigation, riche passé industriel, etc.
* Intégrer les préoccupations et les aspects qui interpellent la population afin de créer un sentiment d'appartenance.
* Favoriser des aménagements destinés à l'ensemble des usagers.

Favoriser une implantation du cadre bâti en front de rue ainsi qu'une facture architecturale diversifiée afin de diminuer la distance de marche au point d'accès du transport collectif et de créer un environnement convivial pour les piétons

L'implantation et le caractère architectural du cadre bâti représentent la toile de fond des espaces du TOD. Ils sont les lieux de destination des usagers, mais aussi les parois des espaces publics. À ce titre, il est essentiel que l'implantation du bâti ainsi que sa facture architecturale répondent à des principes d'aménagement, notamment:

* Favoriser une implantation des édifices en front de rue.
* Implanter des édifices clés afin d'affirmer certains espaces publics, places, squares, parcs.
* Favoriser une architecture qui interagit avec les espaces publics : éviter les murs aveugles, préconiser le traitement des interfaces avec le domaine public, terrasses, jardins plantés, etc.
* Préconiser un rythme et un découpage des bâtiments de grands gabarits.
* Moduler le volume et les gabarits des bâtiments en hauteur : aménagement de basilaires, toits-terrasses, distinction des volumes, etc.
* Traiter des parties de bâtiments en lien avec les fonctions qu'ils abritent : terrasses pour les commerces de restauration, larges vitrines pour les commerces de détail, balcons et terrasses résidentielles, etc.
* Diversifier l'architecture à l'intérieur du quartier TOD, d'un îlot à l'autre, d'un quartier à l'autre : éviter les ensembles résidentiels répétitifs, mixer les typologies résidentielles, etc.
* Favoriser une architecture qui contribue à l'identité du lieu.

Habitation multifamiliale

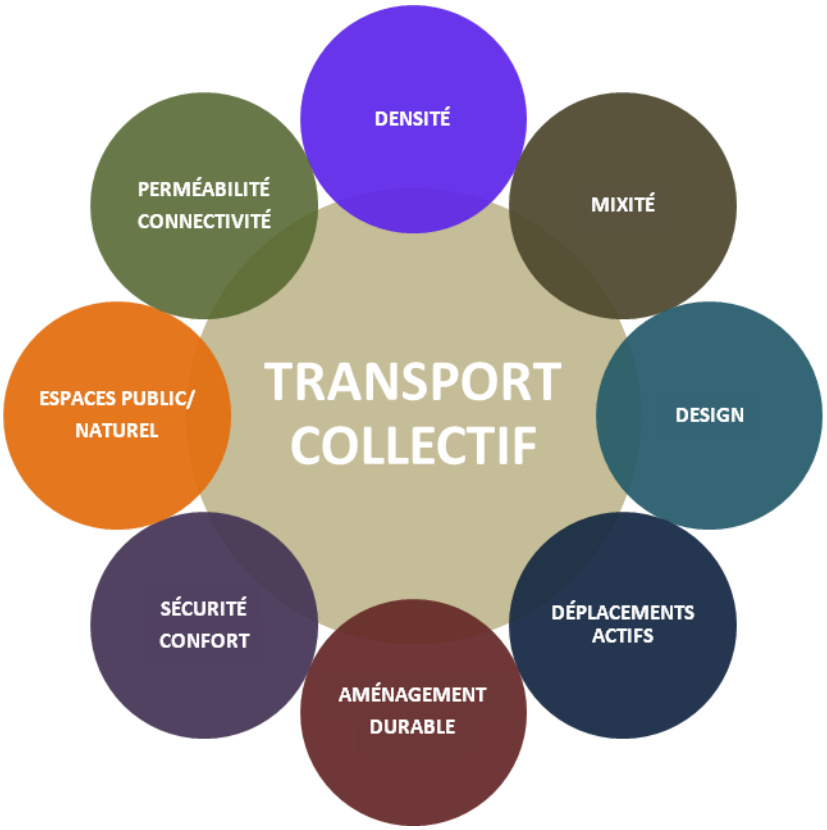
Habitations contiguës Habitations jumelées

Mixité commerces / habitations avec traitement distinct des commerces

Modulation des volumes

Encourager des aménagements durables afin d'améliorer la qualité de vie, notamment par la construction de bâtiments à haute performance énergétique, l'aménagement paysager adapté au milieu, la protection des milieux naturels et des secteurs à caractère historique, patrimonial et culturel, la récupération et la rétention des eaux pluviales

Sur le plan de l'aménagement, plusieurs initiatives d'aménagement durable peuvent être intégrées à l'aménagement du TOD. Sans nécessairement viser une certification de type LEED ou autre, les aires de TOD devraient intégrer dans leur planification des préoccupations environnementales. Pour ce faire, les actions suivantes peuvent notamment être entreprises :

* Protéger les milieux naturels et les secteurs à caractère historique, patrimonial et culturel.
* Favoriser le recyclage, la réutilisation et la transformation des sites, des bâtiments et infrastructures existantes.
* Faire la promotion de l'autopartage pour réduire l'utilisation de l'automobile personnelle.
* Encourager la construction de bâtiments à haute performance énergétique (ex.: LEED, etc.).
* Exiger la récupération et la rétention des eaux de pluie.
* Faire la promotion de systèmes passifs et d'énergies propres : maximiser l'efficacité énergétique et les possibilités d'énergie renouvelable (favoriser l'énergie passive, solaire, éolienne, la géothermie, etc.).
* Créer des aménagements paysagers adaptés au milieu (xéropaysagisme) et qui favorisent le verdissement, l'intégration de l'eau pour diminuer les effets des îlots de chaleur.
* Réduire les émissions de gaz à effet de serre, les îlots de chaleur et la consommation de combustibles fossiles, par le transport actif, le verdissement, etc.

Le développement et l'aménagement des aires TOD