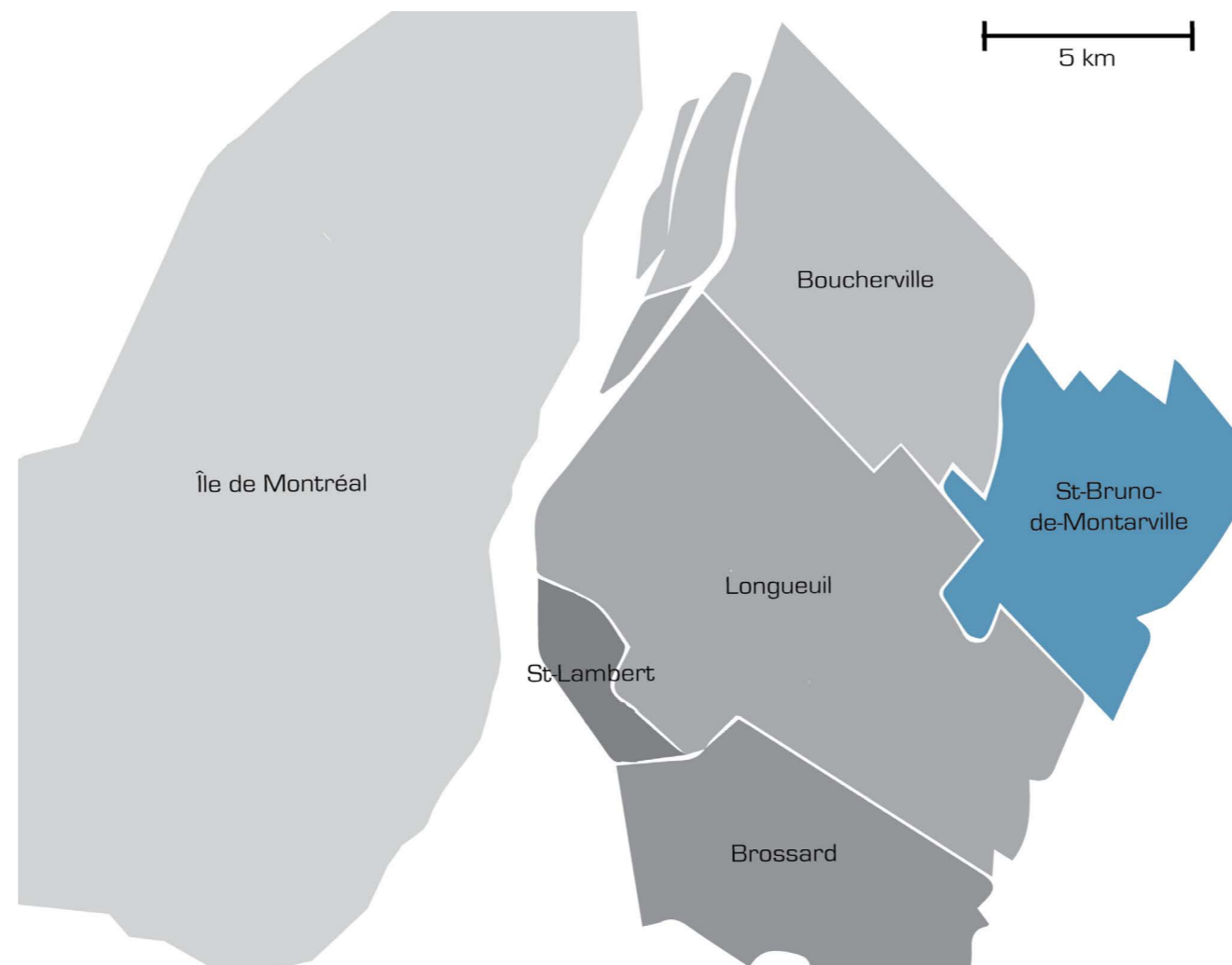


# Saint-Bruno-de-Montarville: Vers un modèle de densification urbaine

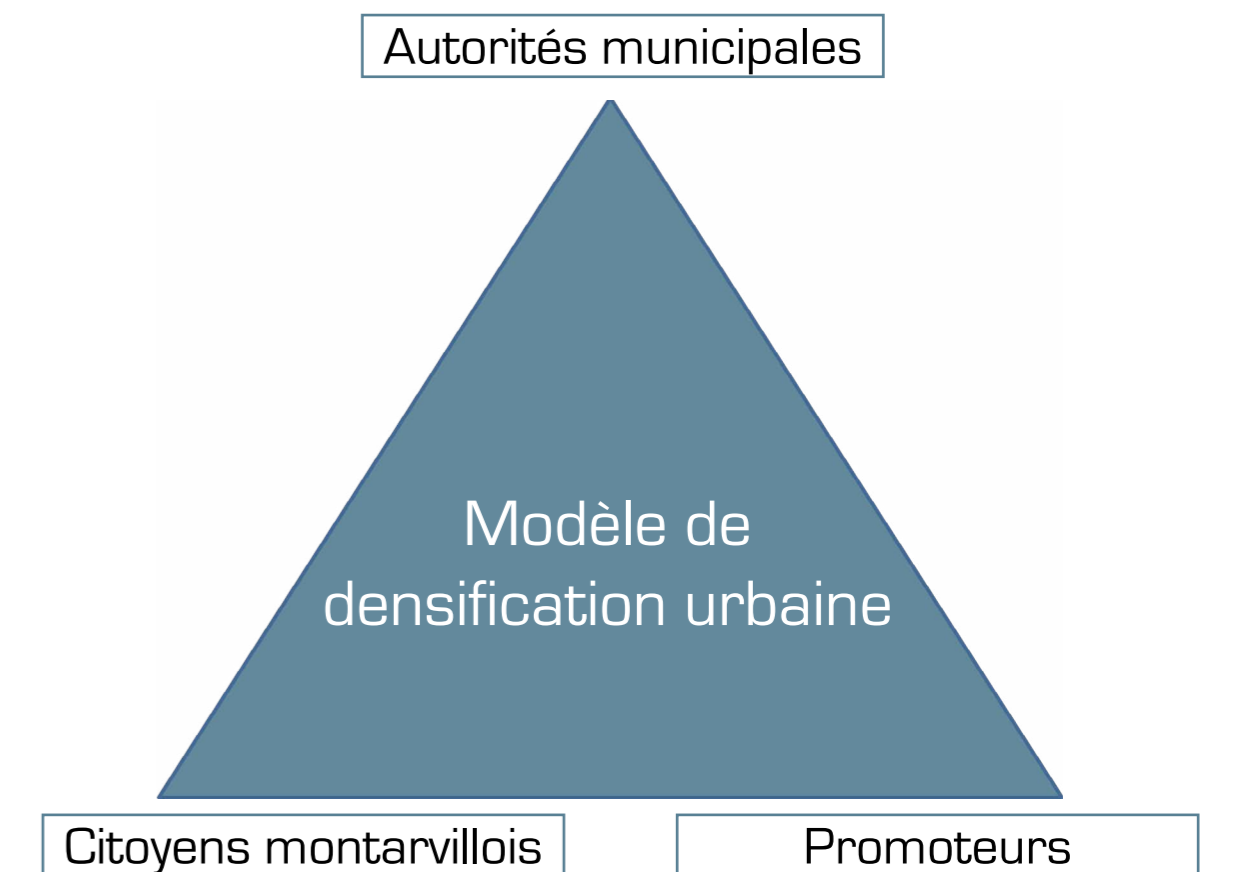
## Des développements immobiliers controversés

Saint-Bruno-de-Montarville est une municipalité située à une vingtaine de minutes du centre-ville de Montréal. La ville est développée sur la presque totalité de son territoire disponible alors que la demande pour les terrains est toujours très forte. Cette demande se matérialise par l'émergence de projets immobiliers controversés sur le territoire qui provoquent de multiples contestations. Ces projets menacent les différents milieux naturels présents sur le territoire, que ce soit les terrains à proximité du Mont-Saint-Bruno ou les terres agricoles bordant le secteur.

L'objectif de ce projet est de proposer un modèle de densification urbaine propre à la municipalité, qui respecte les principes du Plan d'aménagement et de développement de la région métropolitaine de Montréal auquel est soumis Saint-Bruno-de-Montarville.



Carte de localisation - Saint-Bruno-de-Montarville (Source: Richard Boulet)

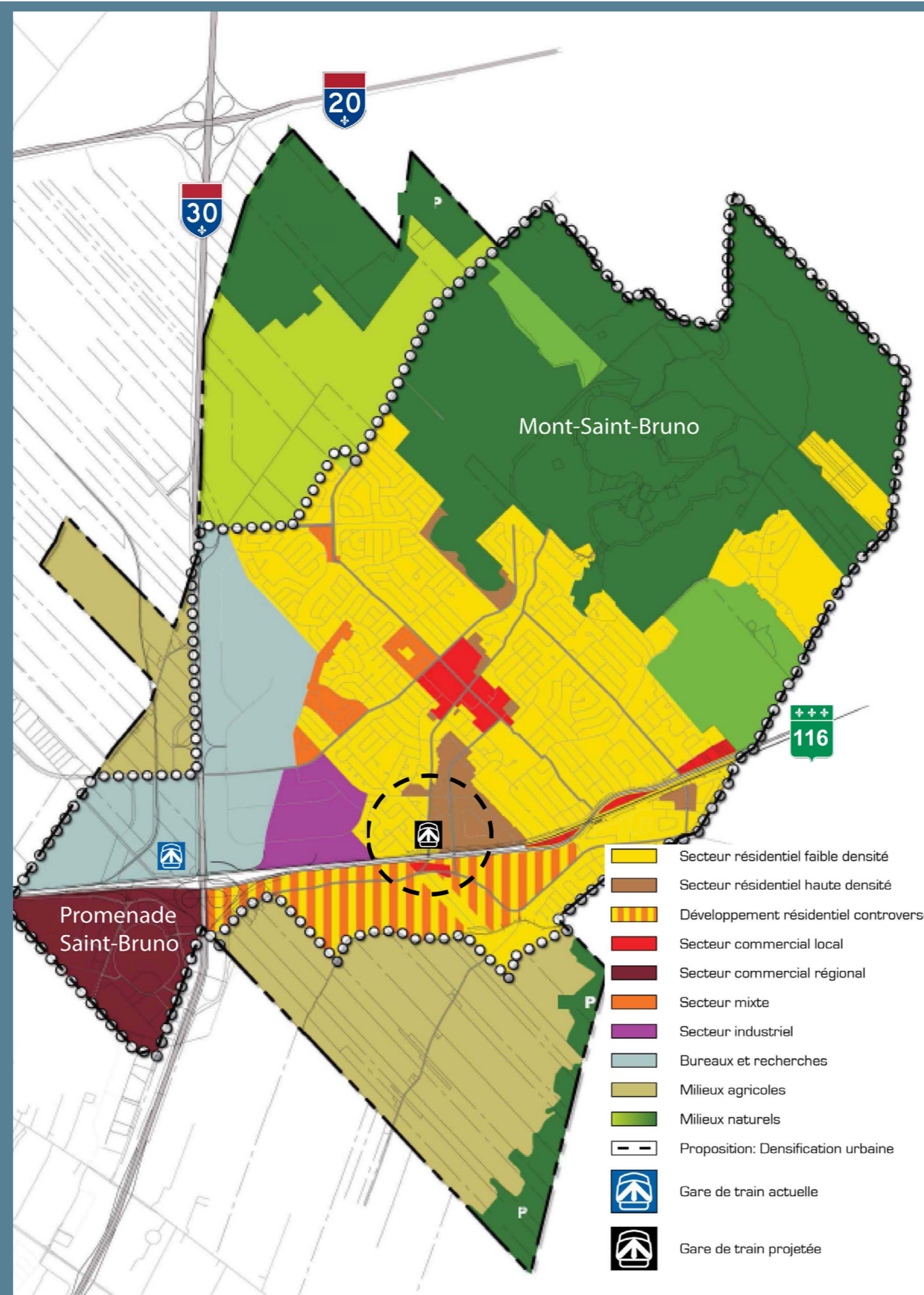


Acteurs influençant le modèle de densification (Source: Richard Boulet)

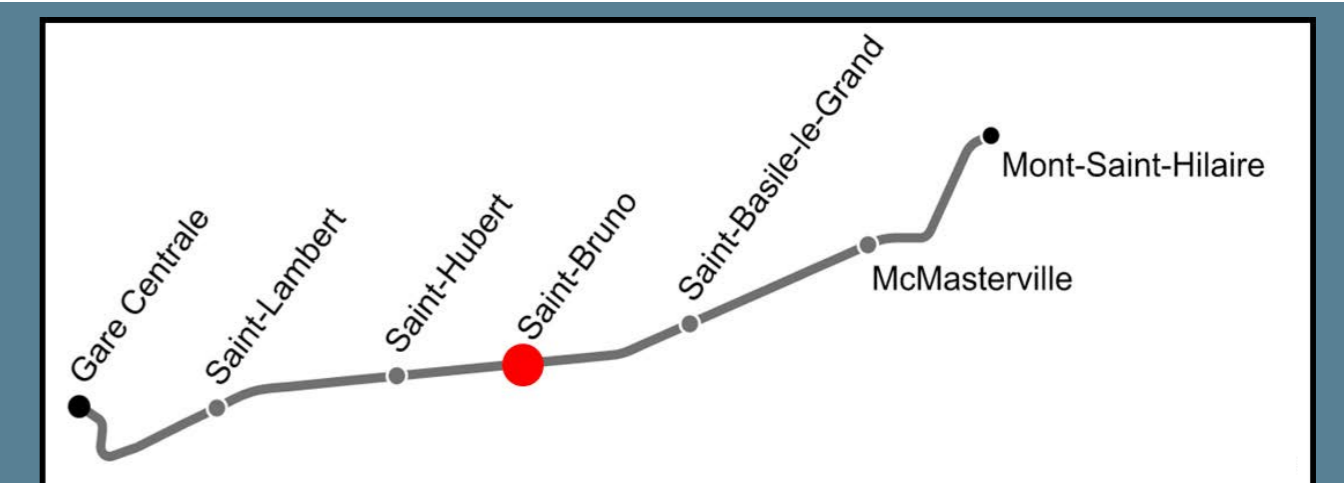
## Une relocalisation de la gare ?

Depuis 2002, la gare de Saint-Bruno est animée par la remise en service de la liaison de train de banlieue Mont-Saint-Hilaire en direction de Montréal. Suivant cette opportunité, il est intéressant de réfléchir aujourd'hui à un développement possible à proximité de cette gare qui pourrait prendre la forme d'un Transit Oriented Development (TOD). L'arrivée du train de banlieue jumelé au concept des TOD proposé dans le PMAD est une occasion de relancer le débat sur une densification urbaine de la municipalité.

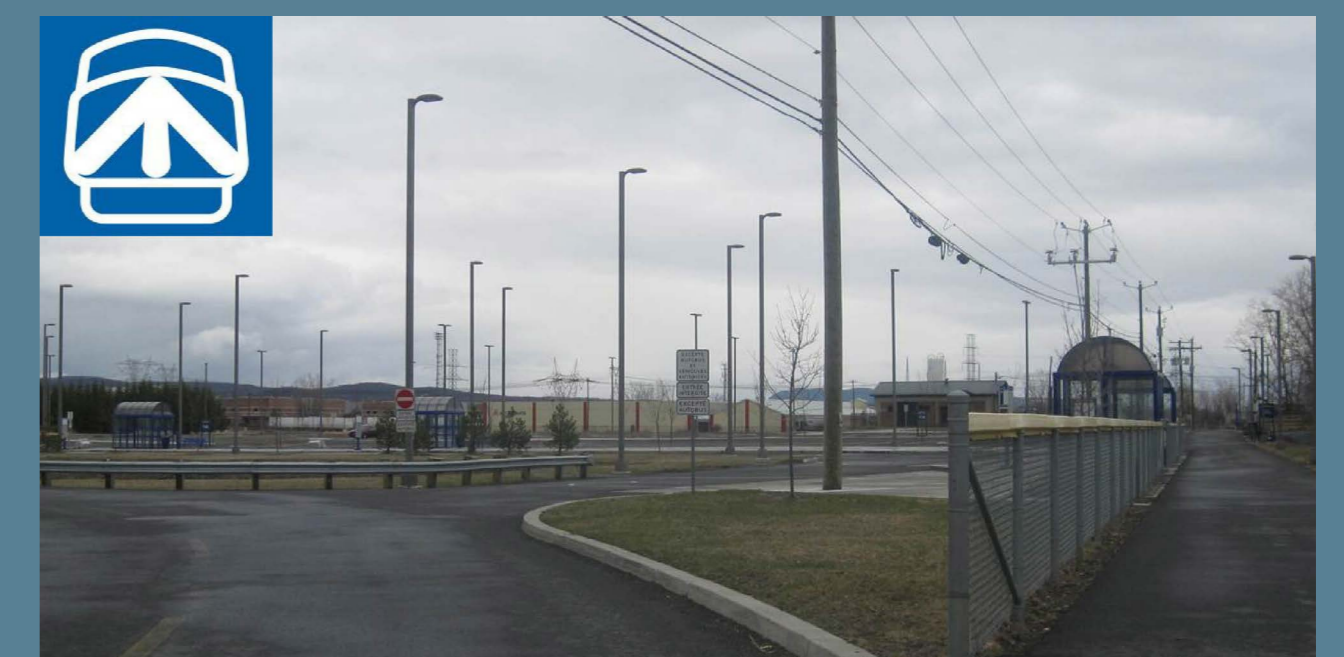
Il n'existe actuellement aucune véritable relation entre la station de train et la municipalité, notamment au niveau des transports actifs et des transports collectifs. De plus, les alentours de la gare ne reflètent pas un secteur propice à ce type de développement. Ce secteur est défini comme étant une zone destinée au prolongement du quartier industriel de Saint-Bruno, se situant à proximité. La relocalisation de la gare est donc nécessaire afin de favoriser ce type de développement. Dans cette optique, il est important de comprendre que la localisation de la gare se doit de ne pas être simplement établie en fonction de la population de Saint-Bruno-de-Montarville, mais plutôt dans le but de favoriser une localisation optimale de la gare pour tous les usagers du train de banlieue. Un emplacement stratégique serait au niveau du croisement de la route 116 et du boulevard Seigneural.



Relocalisation de la gare de St-Bruno (Source: Ville de St-Bruno, 2010)



Train de banlieue Montréal - Saint-Hilaire (Source: AMT, 2010)



Emplacement actuel de la gare de Saint-Bruno (Source: Richard Boulet)



Emplacement projeté de la gare de Saint-Bruno (Source: Richard Boulet)

## Orientations et formes de la proposition

En plus de permettre la densification urbaine de la municipalité, ce projet représente une occasion de retisser et consolider le tissu urbain et social de Saint-Bruno-de-Montarville. Les orientations que va prendre ce développement dans les alentours de la gare rappelleront plusieurs principes clés du concept des TOD. La densité résidentielle à proximité de la station de train se doit d'être la plus élevée du développement. Également il est important que ce nouveau développement comprenne une mixité des activités. Ceci est important afin d'assurer la viabilité et la vitalité de ce type d'aménagement qui favorise les déplacements actifs, et ainsi des services et commerces de proximité. De plus la trame urbaine se doit de favoriser et de soutenir les déplacements actifs sur le territoire. La ségrégation des différents moyens de transport est idéale dans cette situation afin de limiter les conflits entre les différents utilisateurs de l'espace.

## Grandes lignes de la proposition

- Une densification résidentielle
- L'harmonisation au cadre bâti environnant
- La présence d'une mixité des activités
- Une trame urbaine favorisant les transports actifs
- L'aménagements d'espaces verts de qualité
- Une offre de transports en commun efficace

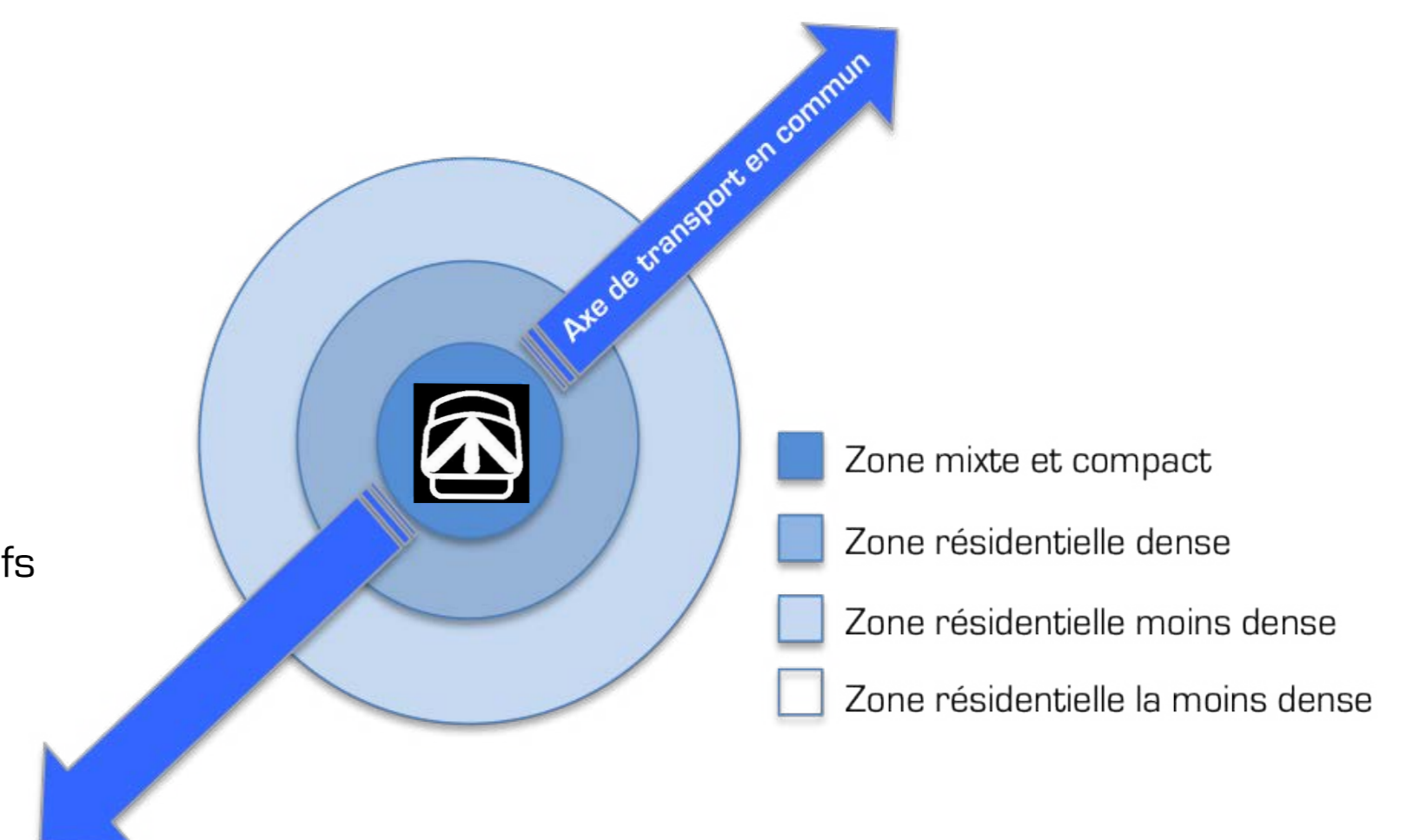


Schéma - Développement orienté autour du transport en commun (Source: Richard Boulet)