



ÉTUDE DE POTENTIEL D'UNE DESSERTE DU RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN (REM) POUR LE DISTRICT CENTRAL

SDC ● ● ●
DISTRICT
CENTRAL



Ce document vise à informer les décideurs de l'opportunité que représente une extension du Réseau Express Métropolitain (REM) par l'ajout d'un point de transfert modal sur le territoire de la SDC District Central. Les pistes de solution qui y sont proposées visent à poursuivre la réflexion et les discussions autour de ce projet qui collectivement nous amènera vers des pratiques plus durables en matière de transport.

L'étude qui est amorcée ici a pour but de souligner le potentiel de connexion du REM au District Central, pour ensuite en approfondir l'opérationnalisation dans une étude détaillée.

TABLE DES MATIÈRES

LE DISTRICT CENTRAL, UN PÔLE D'EMPLOIS MAJEUR À MONTRÉAL	3
UN PÔLE DE TRANSPORT INTERMODAL STRUCTURANT	4
AMÉLIORER L'ACCÈS AU TRANSPORT COLLECTIF	6
DES BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES AU-DELÀ DU DISTRICT CENTRAL	8
RELIER LE DISTRICT CENTRAL AU REM - PISTES DE SOLUTION	10
• TRANSFORMATION DE LA GARE AHUNTSIC EN GARE INTERMODALE	12
• FUSION DES GARES AHUNTSIC ET CHABANEL	14
• NAVETTE RELIANT LE QUARTIER À LA STATION CÔTE-DE-LIESSE	16
• PHASE 2 : LA CONNEXION À L'AÉROPORT PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU	18
CONCLUSION	19
APPUI AU PROJET	20

LE DISTRICT CENTRAL, UN PÔLE D'EMPLOIS MAJEUR À MONTRÉAL

Véritable quartier d'affaires avec ses 25 millions de pieds carrés d'espaces commerciaux et de bureaux, le District Central s'inscrit dans l'économie montréalaise comme le 4^e pôle d'emplois en importance. Son rayonnement dépasse désormais les limites de la métropole. Le quartier rassemble près de 1 800 entreprises, lesquelles font rayonner les secteurs du design, de la manufacture urbaine et de la technologie au Québec. Son attractivité croissante en matière de milieu de vie et de lieu de travail se traduit par un développement urbain foisonnant.

En cours de planification, le PPU TOD des gares Ahuntsic et Chabanel, qui comprend le territoire du District Central, a pour objectif de faire du réseau de transport collectif un vecteur de redéveloppement pour le secteur. Or, offrir une connexion directe au REM se présente comme une opportunité à saisir pour poursuivre l'ancrage du District Central dans l'économie montréalaise et québécoise. Cette liaison permettrait d'assurer une mobilité durable qui fait écho à la stratégie d'électrification des transports annoncée par le gouvernement du Québec. Il s'agit là d'un pas de plus vers un geste audacieux et novateur qui marque la place du Québec au centre des bonnes pratiques environnementales.

Portée et catalysée par la communauté d'affaires du District Central, cette réflexion est née de la vision audacieuse et durable que celle-ci attribue au quartier. Les propositions qui sont illustrées dans ce document sont le fruit d'un travail collaboratif soutenu par les leaders d'entreprises du quartier et par le comité Transport, le comité Stratégique et le comité Aménagement du territoire du District Central.

En 2040, on prévoit au District Central...

+ de **40 000** travailleurs*

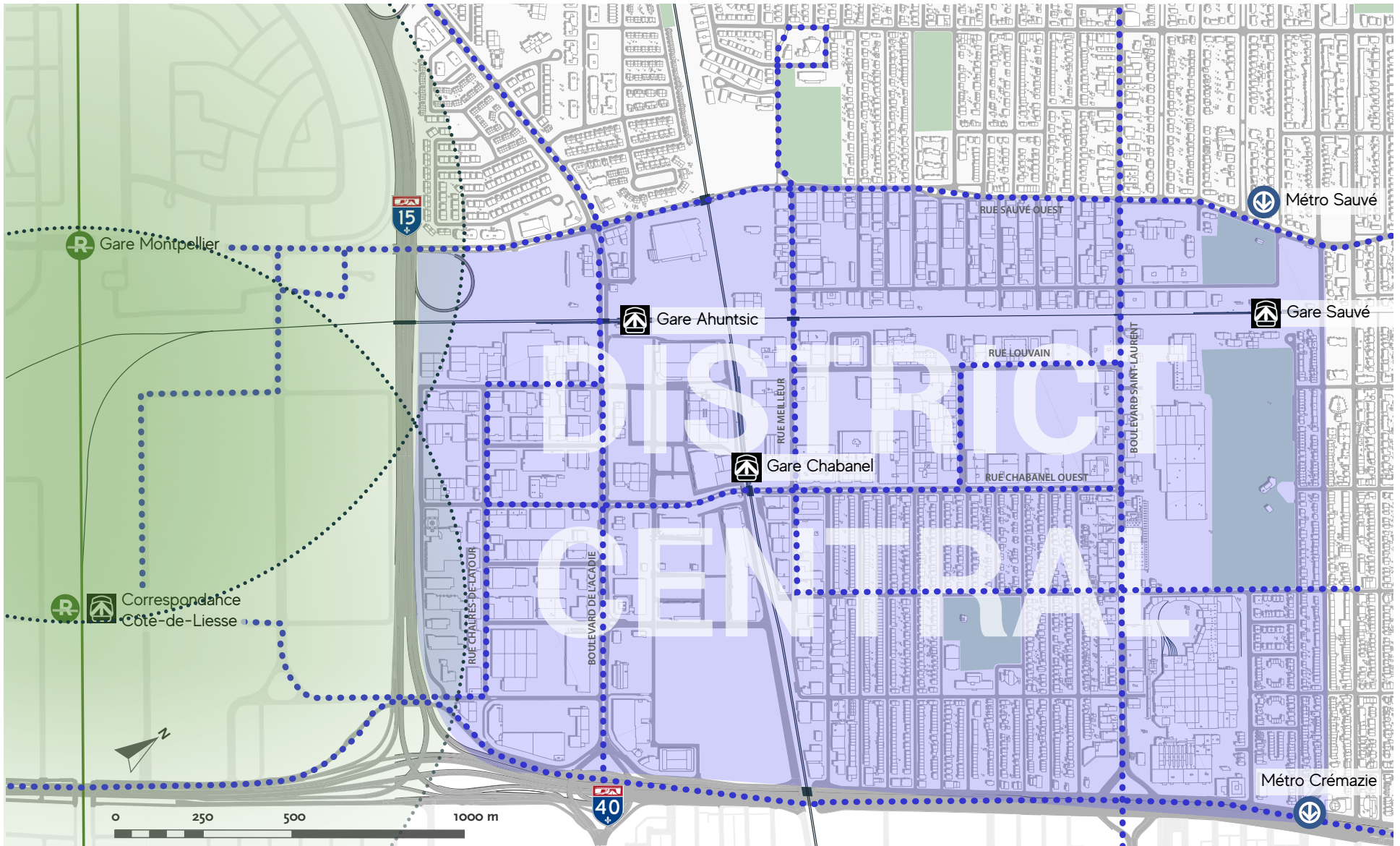
+ de **21 600** résidents

+ de **147 000** déplacements quotidiens



*À cette estimation pourrait être ajoutés de multiples facteurs, dont la croissance du quartier comme milieu d'affaires, qui soulèvent un potentiel de plus de 60 000 travailleurs.

ET SI LE DISTRICT CENTRAL DEVENAIT UN PÔLE DE TRANSPORT INTERMODAL STRUCTURANT



Territoire de la SDC District Central

●●●●● Réseau de transport collectif

Bien qu'il soit actuellement desservi par un réseau de transport collectif, le territoire du District Central continue de voir le nombre de déplacements en automobile augmenter et peine à offrir des options de mobilité qui sont réellement efficaces. Les projections démographiques pour les 20 prochaines années mettent en lumière la nécessité de bonifier l'offre en transport collectif. La mise en œuvre de solutions durables devrait toutefois être planifiée dans un horizon beaucoup plus rapproché et s'arrimer à la politique de mobilité durable - 2030 adoptée par le gouvernement du Québec.

L'ajout d'une liaison directe au REM à l'intérieur des limites du quartier permettrait d'atteindre les objectifs de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville en matière de déplacements qui visent à réduire la dépendance à la voiture tant pour les déplacements locaux que pendulaires, et d'améliorer le bien-être et la santé de ses citoyens en favorisant les transports actifs et collectifs.

Devant le besoin urgent d'offrir des services de transport collectif efficaces et attrayants qui répondent aux projections démographiques, une telle liaison s'avère être une solution durable aux enjeux de mobilité du quartier.

L'optimisation des infrastructures existantes qui sont actuellement sous-utilisées permettrait de créer un nœud intermodal structurant à la fois, pour ce secteur en transformation, et pour le grand Montréal.

À titre indicatif, la gare Ahuntsic accueille 47 000 usagers par année bien qu'elle ait été conçue pour recevoir un nombre beaucoup plus grand d'usagers. Sachant qu'une gare de banlieue devrait théoriquement pouvoir accueillir jusqu'à 30 000 usagers à l'heure, la gare Ahuntsic pourrait aisément accueillir les transferts vers le REM.

**On estime que les besoins en transport se transformeront d'ici 2040*.
Sur une période de 24 heures, on passera de :**



55 756 à 82 582 automobilistes



12 924 à 53 818 usagers des transports collectifs



5 577 à 11 076 usagers des transports actifs



En offrant un accès direct au REM, d'importants bénéfices seraient assurés tant pour l'économie que pour la qualité et la sécurité des déplacements des usagers actuels et futurs du quartier.

*Source : PPU TOD des gares Ahuntsic et Chabanel

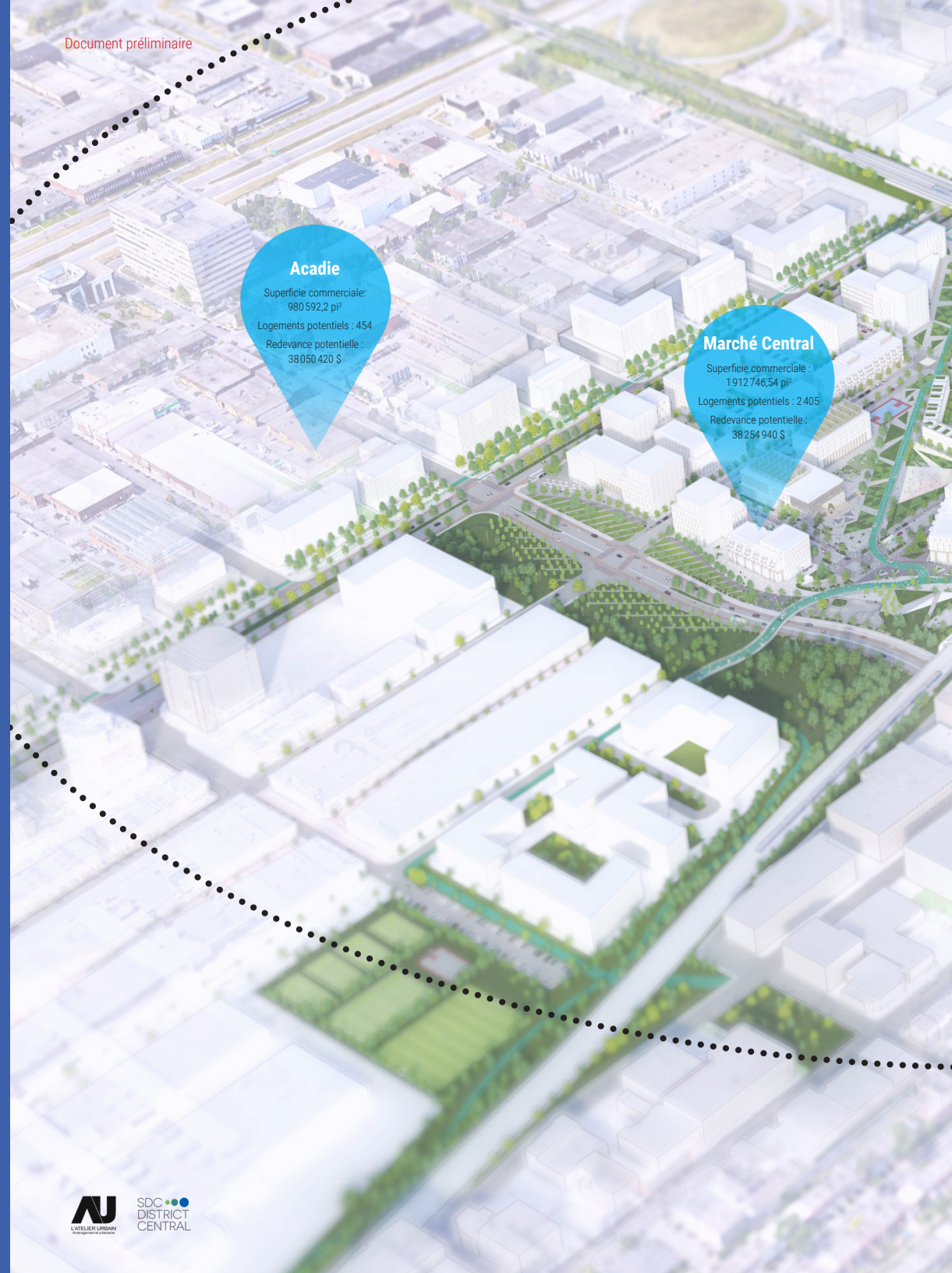
AMÉLIORER L'ACCÈS AU TRANSPORT COLLECTIF POUR UNE POPULATION GRANDISSANTE

Les nombreux projets immobiliers en cours donnent le pouls de l'effervescence que l'on observe au District Central. L'augmentation de la densité de population et de l'occupation du sol prévue, en plus de la croissance du District Central comme lieu d'emploi majeur souligne la nécessité de desservir en transport collectif un nouveau bassin de population.

Ces projets résidentiels et mixtes répondront à une transformation des ménages dans le secteur qui se caractérise par une augmentation du nombre de ménages solo et une forte proportion des familles atteignant 30 % de ménages de plus de trois personnes. Il va sans dire que les services en transport collectif devront offrir des options de transport complémentaires et répondre à de nouvelles habitudes de mobilité pratiquées par ces différents types de ménages.

Dans ses propositions d'interventions qui visent à encadrer le développement du secteur autour des pôles de transport structurants, le PPU du TOD des gares Ahuntsic et Chabanel prévoit un redéveloppement de 70,1 hectares en projets mixtes et résidentiels, tout en conservant l'importante fonction d'emploi du quartier.

Parmi les projets prévus, Le Voltige est un projet mixte structurant pour le quartier. À terme, il offrira 700 unités locatives ainsi que des espaces commerciaux à quelques pas de la gare Ahuntsic.



Acadie

Superficie commerciale:
980 592,2 pi²
Logements potentiels : 454
Redevance potentielle :
38 050 420 \$

Marché Central

Superficie commerciale :
1 912 746,54 pi²
Logements potentiels : 2 405
Redevance potentielle :
38 254 940 \$

Secteur Sauvé

Superficie commerciale: 62 430 pi²
Logements potentiels : 2 355
Redevance potentielle : 17 706 630 \$



Gare Ahuntsic

Secteur Chabanel

Superficie commerciale: 1 440 211 pi²
Logements potentiels : 2 123
Redevance potentielle : 36 091 390 \$

Rayon 1km

Sur une période de 20 ans, nous verrons apparaître...

- » **9 000** nouveaux logements
- » **7,8** millions de pieds carrés commerciaux additionnels
- » **Un** milieu bâti favorisant une **mobilité saine et durable**

*Cette modélisation donne un aperçu des retombées estimées par le PPU TOD des gares Ahuntsic et Chabanel dans les différents secteurs du territoire de la SDC District Central

DES BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES AU-DELÀ DU DISTRICT CENTRAL

Les nouvelles fonctions que le secteur accueillera avec l'adoption du PPU TOD des gares Ahuntsic et Chabanel insufleront sans contredit un nouveau dynamisme sur le territoire de la SDC District Central. En plus des investissements majeurs que prévoit le secteur public pour l'aménagement des rues, des parcs et des espaces verts ainsi que pour l'implantation d'institutions, l'on prévoit que le quartier accueillera des investissements privés de l'ordre de 4,5 milliards de dollars.

L'attractivité dont bénéficieraient les nouvelles constructions si le quartier était connecté directement au REM aurait également un impact sur les revenus provenant de la taxation pour l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville. D'après le nombre de logements potentiels calculé dans le cadre du PPU du TOD des gares Ahuntsic et Chabanel, le revenu provenant de la taxe foncière atteindrait 66 210 855 \$. Ces retombées pourraient être d'autant plus élevées si le District Central était desservi par une station du REM puisque la valeur foncière estimée s'en trouverait augmentée.

Or, la localisation prévue des stations du REM n'est pas suffisamment près du quartier pour que celui-ci puisse profiter pleinement de ses retombées économiques. Une liaison avec le REM en complémentarité à l'offre en transport collectif existante serait tout indiquée dans la mesure où cela permettrait de générer des revenus importants puisque les projets immobiliers situés dans un rayon de 1 km d'une gare seraient soumis à la redevance à l'égard du Réseau express métropolitain. À titre indicatif, l'intégration de la gare Ahuntsic au REM pourrait engendrer des revenus estimés à plus de 170 millions \$ en redevance.

» **Plus de 170 M\$ en redevance à l'égard du REM**

» **Plus de 66 M\$ en revenus de taxe foncière annuelle**

Méthodologie

Les données concernant les terrains disponibles pour un redéveloppement résidentiel, mixte ou commercial et les valeurs foncières qui apparaissent au tableau 1. Retombées fiscales anticipées proviennent du PPU TOD des gares Ahuntsic et Chabanel. Les superficies ont été calculées selon une hauteur moyenne de 8 étages.

Tableau 1. Retombées fiscales anticipées

	Secteur du PPU TOD des gares Ahuntsic et Chabanel					
	Superficie (hectare)	Superficie (%)	Superficie de plancher (pi2)	Valeur foncière (\$)	Taxe potentielle (annualisée)	Redevance potentielle à l'égard du REM
Superficie du secteur (hectare)	220,4	100%				
Superficie dédiée au résidentiel	70,1	32%				
Nb de logements potentiels total		9 070	9 251 002	3 673 192 050 \$	30 976 029 \$	92 510 020,00 \$
Logements traditionnels		5 442	5 441 766	2 448 794 700 \$	20 650 686 \$	
Logements abordables		1 814	1 632 530	571 385 430 \$	4 818 493 \$	
Logements sociaux		1 814	2 176 706	653 011 920 \$	5 506 850 \$	
Superficie - Pôle d'emploi - commercial (hectare)	47,4	21,5%				
Superficie totale dédiée à l'emploi*	99,99	45,4%				
Superficie redéveloppée dédiée à l'emploi	20	9,1%	7 749 240	968 655 025 \$	35 234 827 \$	77 492 401,98 \$
Retombées totales potentielles					66 210 855 \$	170 002 421,98 \$

*Inclus les superficies commerciales, industrielles et institutionnelles



Acadie



Gare Ahuntsic
(Lien potentiel au REM)



Gare Chabanel



RELIER LE DISTRICT CENTRAL AU REM

PISTES DE SOLUTION



SDC
DISTRICT
CENTRAL

LES PISTES DE SOLUTION

Une offre complète favorisant la mobilité durable devrait se définir par une complémentarité de l'offre de transport collectif permettant de relier les pôles de transport structurant.

Malgré la présence d'une diversité d'infrastructures de transport collectif dans le District Central telles que le réseau d'autobus, le projet de SRB sur la rue Sauvé ouest, les stations de métro Crémazie et Sauvé ainsi que les gares Ahuntsic et Chabanel, la desserte actuelle n'est pas adaptée aux besoins de la population actuelle et future.

Cette section présente trois scénarios distincts visant, à différents degrés, à maximiser tant les retombées économiques et les bénéfiques pour le bien-être de la population. Chacun des scénarios cherche à optimiser les infrastructures existantes pour répondre aux besoins de la population en matière de mobilité.

Ces scénarios offrent des solutions durables et efficaces qui assurent un cadre de vie de qualité et des déplacements sécuritaires pour les résidents, les travailleurs et les visiteurs.



LA TRANSFORMATION DE LA GARE AHUNTSIC EN GARE INTERMODALE

Ce premier scénario évalue la possibilité d'intégrer la gare Ahuntsic au REM afin d'en faire un lieu de transfert modal majeur. Déjà adaptée pour recevoir un flux d'usagers plus élevé et munie d'une trame électrifiée, la gare Ahuntsic offre une opportunité importante pour relier le pôle d'affaires qu'est le District Central aux différents pôles de transport dans le Grand Montréal.



LA FUSION DES GARES AHUNTSIC ET CHABANEL

Ce scénario vise à l'instar du premier scénario, à maximiser les retombées pour le District Central en optimisant les infrastructures existantes. Celui-ci consiste toutefois à réaménager les deux gares situées dans le quartier pour créer une seule gare structurante pour le quartier, connectée au REM.



L'AJOUT D'UNE NAVETTE RELIANT LE DISTRICT CENTRAL À LA STATION CÔTE-DE-LIESSE

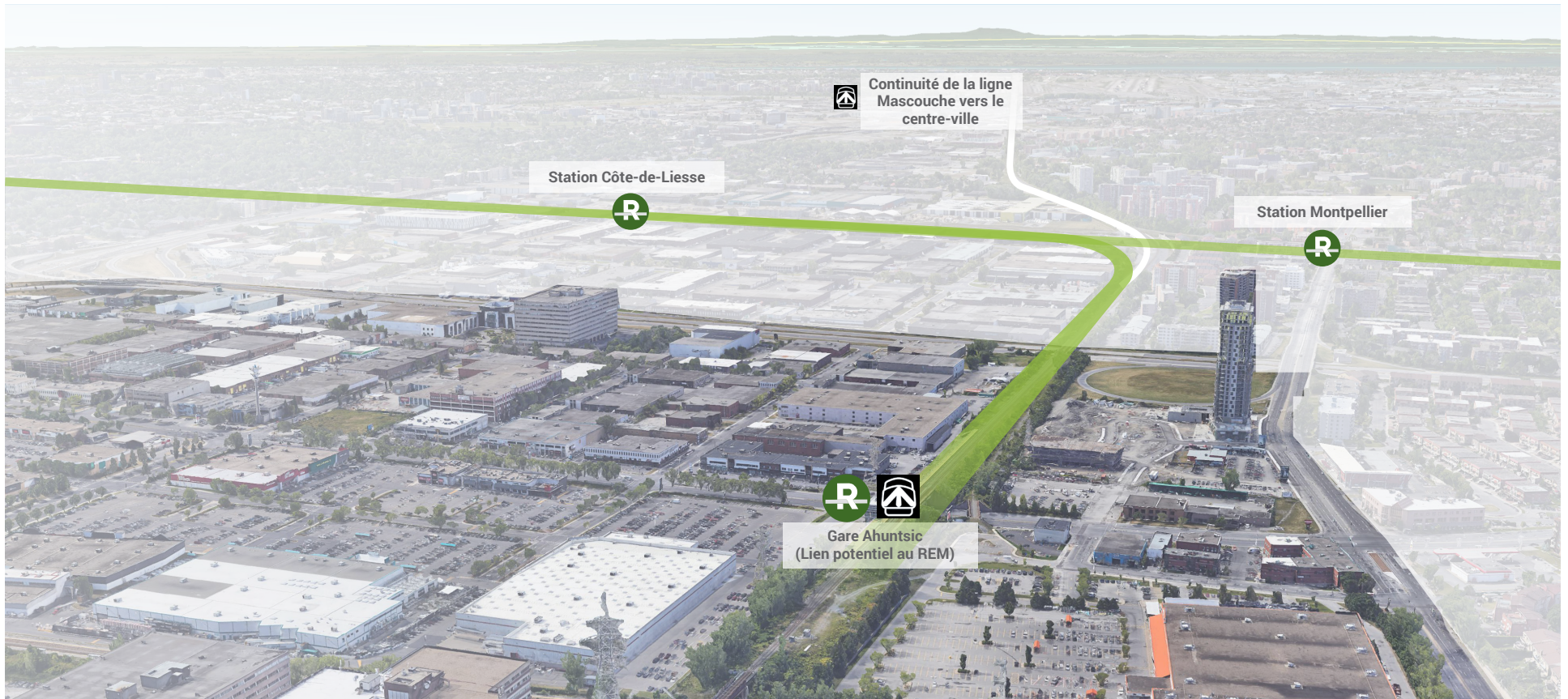
Ce dernier scénario vise à connecter le quartier au REM au moyen d'une navette électrique et autonome par le biais de la trame connectant la gare Ahuntsic. Celle-ci s'ajoute à l'offre en transport collectif existante dans le but de rendre plus efficaces les déplacements internes au quartier et d'améliorer l'accès au REM.

1. LA TRANSFORMATION DE LA GARE AHUNTSIC EN GARE INTERMODALE

La localisation et l'aménagement de la gare Ahuntsic en font une infrastructure qui a le potentiel de devenir une gare intermodale stratégique pour Montréal si celle-ci était connectée au REM.

Ce scénario est celui qui aurait les bénéfices les plus importants pour l'ensemble des acteurs impliqués puisqu'il permet de maximiser tant les revenus en redevance à l'égard du REM que les revenus en taxation, en plus d'assurer des déplacements plus efficaces pour les résidents, les travailleurs et les visiteurs du territoire de la SDC District Central tout au long de l'année.

Considérant que la desserte d'une gare de train devrait théoriquement se situer autour de 30 000 usagers à l'heure, il est évident que la gare Ahuntsic n'est actuellement pas utilisée à son plein potentiel. Bien qu'elle ait une capacité d'accueil bien plus élevée, la gare Ahuntsic reçoit 47 000 usagers annuellement. Elle pourrait donc aisément accueillir l'achalandage que créerait sa transformation en gare intermodale connectée au REM, en plus de répondre à une demande qui augmentera certainement au fil de la croissance économique et démographique que connaîtra le secteur.



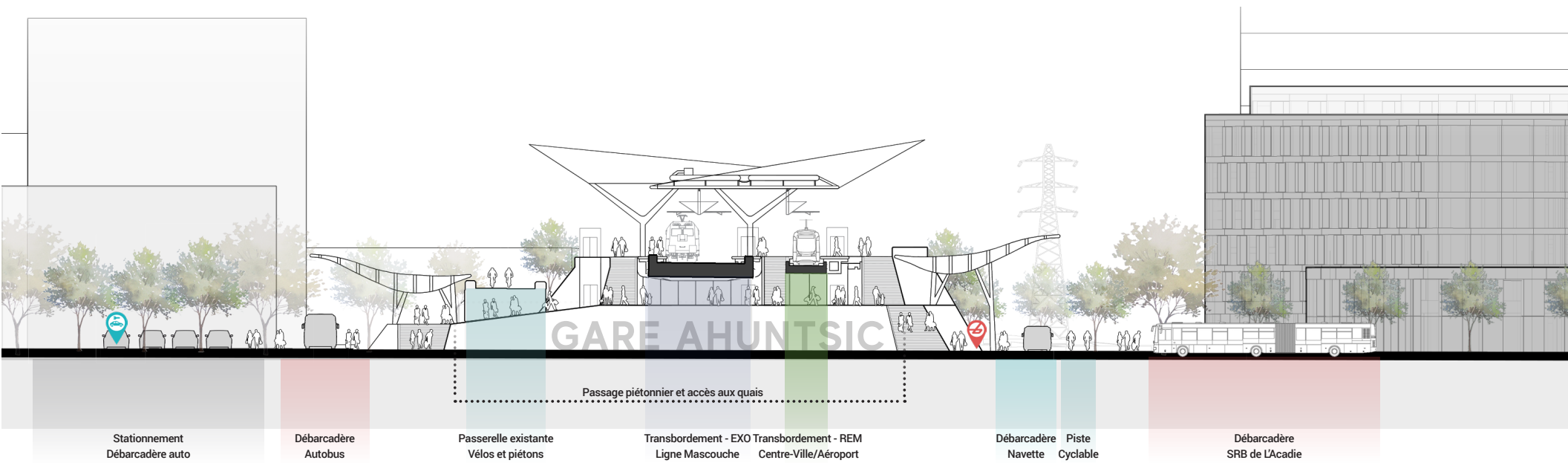
LES OPPORTUNITÉS

- Génère d'importants revenus en raison de la redevance de transport à l'égard du REM;
- Participe à l'augmentation du potentiel de développement immobilier;
- Améliore l'accessibilité au REM pour un bassin de population estimé à plus de 21 000 résidents et à plus de 40 000 travailleurs en 2040;
- Favorise une utilisation efficiente des infrastructures existantes;
- Utilise un aménagement conçu pour accueillir une capacité théorique de 30 000 usagers à l'heure;
- Utilise une infrastructure facilement adaptable grâce à la configuration du tronçon de chemin de fer du CP et à l'électrification de la gare.

- Améliore l'accès au secteur pour les visiteurs;
- Réduit le nombre de correspondances et favorise des itinéraires directs et efficaces;
- Permet un accès facilité et sécuritaire au REM en évitant aux usagers de franchir des barrières routières telles que l'autoroute;
- Permet le transbordement de la ligne exo5 - Mascouche qui compte annuellement 1,6 million d'usagers.

LES DÉFIS

- Le partage du chemin de fer du CP se présente comme un défi logistique et technique;
- Nécessite un investissement pour transformer la gare en gare intermodale



2. LA FUSION DES GARES AHUNTSIC ET CHABANEL

Actuellement toutes deux sous-utilisées, les gares Ahuntsic et Chabanel offrent un potentiel important pour être réaménagées en un pôle de transport majeur si elles étaient connectées au REM. La fusion de ces gares assurerait un transfert modal facilité vers le REM. Ce scénario exige de déplacer le quai Chabanel pour ainsi profiter d'un transbordement direct au REM par le biais d'une gare réaménagée à l'emplacement de la gare Ahuntsic.

Jumelé à une amélioration de l'offre en transport collectif et actif interne au quartier, ce scénario favorise des déplacements

efficaces, puisqu'il réduit le nombre de correspondances. Il fait du quartier un véritable pôle de transport durable, un geste concret et exemplaire pour le Grand Montréal.

Cette gare deviendrait le noyau d'un important pôle de mobilité ayant une portée régionale. À l'instar de la SDC District Central, ce pôle se présenterait comme un connecteur d'opportunités. Le positionnement de la SDC District Central comme catalyseur réside dans sa localisation stratégique et sa capacité à réunir différents acteurs. À plusieurs échelles, la SDC est un connecteur d'opportunités territorial, sectoriel qu'humain.



LES OPPORTUNITÉS

- Génère d'importants revenus en raison de la redevance de transport à l'égard du REM;
- Participe à l'augmentation du potentiel de développement immobilier;
- Améliore l'accessibilité au REM pour un bassin de population estimé à 21 000 résidents et à plus de 40 000 travailleurs en 2040;
- Favorise une utilisation efficiente des infrastructures existantes;
- Utilise une infrastructure facilement adaptable grâce à la configuration du tronçon de chemin de fer du CP et à l'électrification de la gare.
- Réduit le nombre de correspondances et favorise des itinéraires directs et efficaces;
- Permet un accès facilité et sécuritaire au REM

en évitant aux usagers de franchir des barrières routières telles que l'autoroute;

- Permet le transbordement de la ligne exo5 - Mascouche.

LES DÉFIS

- Nécessite des investissements pour le réaménagement de la gare Ahuntsic et le retrait de la gare Chabanel;
- Le partage du chemin de fer du CP se présente comme un défi logistique et technique;
- Nécessite l'optimisation du réseau de transport en commun afin de faciliter les déplacements internes au quartier.
- Nécessite de repenser les déplacements sur l'axe des rues Meilleur et Louvain de manière à assurer la marchabilité du quartier.



Anzac station - concours - Melbourne



Ede Wageningen Station - Mécagno



King and Victoria Streets - Transit Hub - Kitchener

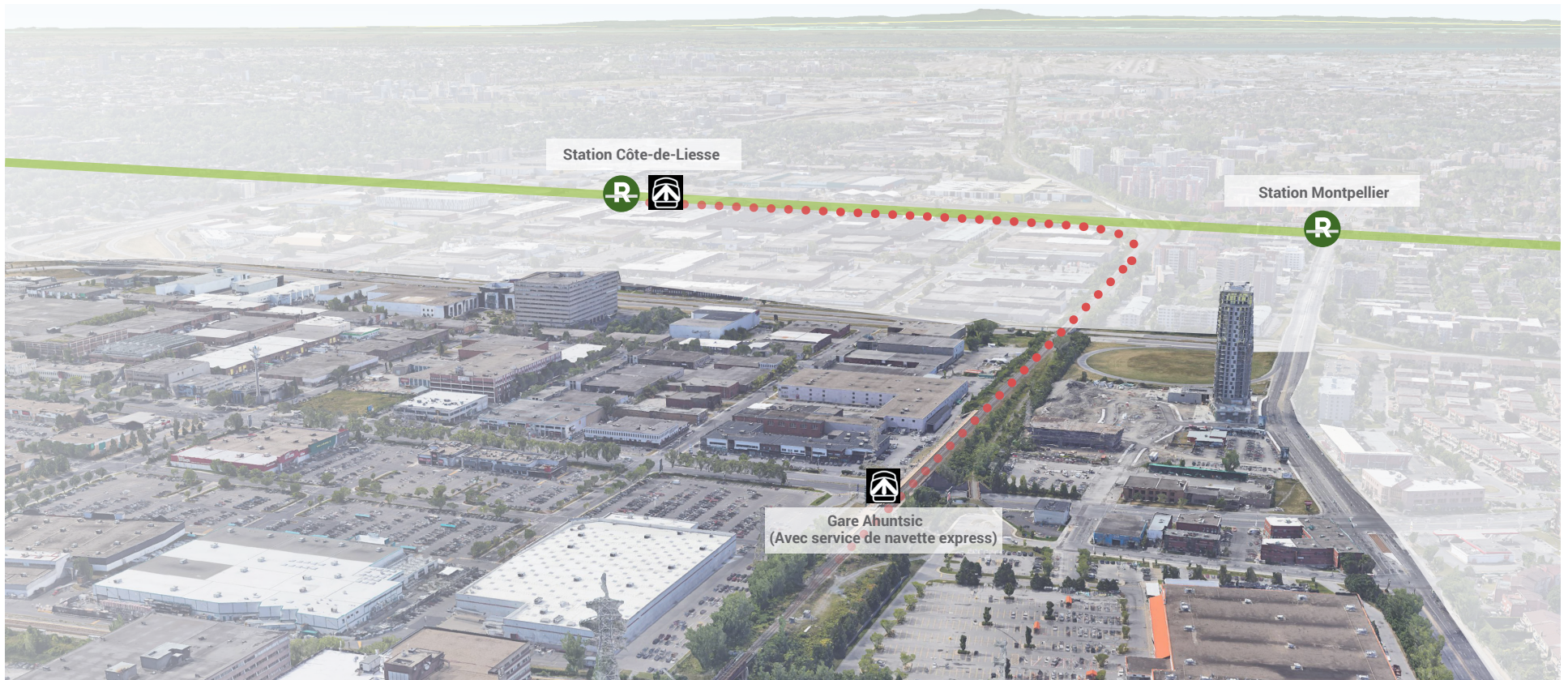
3. L'AJOUT D'UNE NAVETTE RELIANT LE QUARTIER À LA STATION CÔTE-DE-LIESSE

L'ajout d'un lien express entre le District Central et le REM par le biais d'une navette sur rail au départ de la station Côte-de-Liesse améliorerait son accessibilité, une piste de solution qui permet de conserver les infrastructures existantes.

véritable catalyseur pour le quartier. Cette navette express doit être réfléchiée en complémentarité avec le réseau d'autobus de la STM afin d'offrir un réseau de transport collectif complet qui répond aux projections démographiques.

La mise en place d'une navette électrique, autonome et fiable marquerait un geste novateur pour le quartier tout en créant une liaison efficace entre les différents modes de transport. Elle assurerait une connexion rapide et sécuritaire au REM par le biais des rails existants, faisant de la gare Ahuntsic un

Les retombées économiques et sociales de ce scénario dépendront des mesures mises en place pour l'accompagner. Il pourrait ainsi s'agir d'une mesure temporaire, ou encore d'une mesure permanente jointe à un réaménagement des gares existantes.



LES OPPORTUNITÉS

- Améliore la sécurité des usagers du REM dont l'origine et la destination sont au District Central en permettant de franchir facilement les barrières routières telles que l'autoroute;
- Encourage les déplacements actifs et en transports collectifs à l'intérieur du District Central;
- Facilité et faible coût de mise en œuvre;
- Améliore l'accès au REM et à l'ensemble des infrastructures de transport structurantes pour un large bassin de population;
- Permet de réduire les déplacements en automobile à l'intérieur du quartier;

- Permet un accès facilité et sécuritaire au REM en évitant aux usagers de franchir des barrières routières telles que l'autoroute;
- Permet d'améliorer le service offert sur la ligne exo5 - Mascouche en offrant une liaison au centre-ville plus rapide.

LES DÉFIS

- Assurer la pérennité de la navette;
- Assurer la fiabilité de la navette en tout temps;
- Le partage du chemin de fer du CP se présente comme un défi logistique et technique.



Photo : L'Atelier Urbain



Yunba light rail line - Bishan Sky Shuttle

PHASE 2 LA CONNEXION DE LA GARE AHUNTSIC À L'AÉROPORT PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU

La connexion du District Central avec l'aéroport international de Montréal prend tout son sens puisqu'autant les déplacements personnels que les déplacements d'affaires à l'international se verront augmenter avec le développement immobilier et le positionnement du quartier comme milieu d'affaires.

Une connexion directe avec l'aéroport créée à partir de la gare Ahuntsic, participerait certainement au positionnement économique de la SDC District Central. Une liaison avec le REM ou encore une navette dédiée au départ de la gare Ahuntsic permettrait d'assurer une connectivité rapide et efficace, et d'ancrer le rôle de la SDC District Central comme véritable connecteur d'opportunités.

LES OPPORTUNITÉS

- Génère d'importantes retombées économiques en raison de l'attractivité de cette connexion;
- Réduit le nombre de correspondances et favorise des itinéraires directs et efficaces;
- Participe au positionnement du District Central comme pôle économique d'importance.

LES DÉFIS

- Raccordement au tracé existant du REM;
- Nécessite une logistique avec d'autres instances pour l'aménagement des arrêts.



CONCLUSION

À la lumière des documents de planification réalisés pour le secteur dans lequel se situe le territoire de la SDC District Central, il apparaît incontournable de saisir l'opportunité que représente l'implantation du REM dans son sillage. Bien que relativement près du quartier, la distance, les barrières routières et l'offre en transport collectif existante constituent des limites à faire du REM une infrastructure qui sera véritablement structurante pour le développement du District Central.

Des bénéfices pour l'ensemble de la métropole

Le rôle de connecteur d'opportunités de la SDC District Central se matérialise dans les différentes mesures mises en place pour connecter le territoire et les individus qui le vivent de différentes manières. La bonification du réseau de transport collectif par la connexion du District Central au REM générerait d'importants bénéfices tant pour les acteurs économiques de son développement, les résidents et les travailleurs du quartier, dont le nombre est en croissance. Surtout, les retombées d'un tel geste dépassent largement les limites du quartier puisque cette nouvelle liaison participerait au rayonnement de la métropole.

Une solution adaptée aux besoins

Les données concernant le développement immobilier, la croissance démographique et les habitudes de mobilité de la population soulèvent d'importantes considérations quant aux besoins futurs en transport.

Une liaison au REM par le biais de l'optimisation des gares existantes ou par l'ajout d'une navette apparaît tout à fait nécessaire puisque cela permettrait de répondre à l'augmentation prévue du nombre de résidents et de travailleurs, d'atteindre les objectifs de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville en matière de mobilité durable et de générer d'importantes retombées économiques pour la Ville de Montréal et le Québec.

La nécessité d'une démarche collaborative

La planification de la mobilité de demain gagne donc à faire l'objet d'une réflexion partagée entre les divers acteurs concernés et à ainsi être bonifiée. Notamment, la démarche pour la mise en œuvre des pistes de solution proposées devrait être amorcée en collaboration avec CDPQ Infra, la STM, Exo, le Ministère des Transports du Québec et tout autre acteur pertinent afin d'arrimer les différents projets en cours. Les pistes de solution soulevées dans ce document devront bien entendu faire l'objet d'une étude de faisabilité approfondie, mais elles ont pour objectif de poursuivre la discussion autour de l'avenir du District Central, un milieu de vie personnel et professionnel central à Montréal.

Ce document a été réalisé par la SDC District Central et le Comité Transport de la SDC District Central en collaboration avec MOBA/ Mobilité alternative Montréal.

Julien Trépanier-Jobin, L'Atelier Urbain
Designer principal - Chargé de projets

Marie-Ève Charbonneau, L'Atelier Urbain
Agente de projets en urbanisme

Hélène Veilleux, SDC District central
Directrice générale

Geneviève Dufour, SDC District central
Directrice Stratégie et relations d'affaires

Émilie Joly, MOBA
Chargée de projets

