



Requalification de la portion sud du parc industriel Montcalm

La création d'un milieu de vie durable

Programme particulier d'urbanisme

Septembre 2015

TABLE DES MATIÈRES

PARTIE 1 | DOCUMENTER ET EXPLORER

Site d'étude	p. 1-02
Lecture et analyse du milieu	p. 1-05
Forces et faiblesses	p. 1-13
Enjeux	p. 1-15

PARTIE 2 | IMAGINER ET CONCEVOIR

Vision d'aménagement	p. 2-02
Affectations et densités d'occupation du sol	p. 2-18

PARTIE 3 | GUIDER ET RÉALISER

Guide d'aménagement et plan d'actions	p. 3-22
Mise en œuvre	p. 3-39
Politiques et programmes de mise en œuvre	p. 3-40
Mesures réglementaires	p. 3-41



Chers concitoyennes et concitoyens,

Imaginer et concevoir... Quel beau leitmotiv pour quiconque rêve d'une ville familiale, conviviale, soucieuse des valeurs humaines, axée sur le transport actif et le développement durable. C'est exactement la vision que privilégie Candiac avec la requalification de la portion sud du parc industriel Montcalm.

Le plan concept du développement urbain prévu pour ce secteur apporte un vent de changement sur nos vieilles habitudes. Les banlieues ne peuvent plus se développer de la même façon que dans les années '60. Nous sommes maintenant mieux renseignés sur l'impact de nos habitudes sur notre environnement et conscients de la fragilité des éléments qui nous entourent. Nous sommes prêts à adopter un milieu de vie en fonction des meilleures pratiques de développement et d'aménagement durables. Nous voulons une ville vivante, animée, en constante évolution, où la vie de quartier sera omniprésente.

Candiac innovera par la réalisation de ce projet rassembleur. Situé tout près des infrastructures socio-communautaires, récréatives et commerciales, il représente le site idéal pour y développer un noyau résidentiel qui s'articulera autour d'une grande place centrale et de deux sentiers structurants entièrement dédiés aux modes de transport actif.

Il deviendra un important îlot de fraîcheur, à l'image de sa signature *Ma ville sous les arbres*.

Mise en contexte

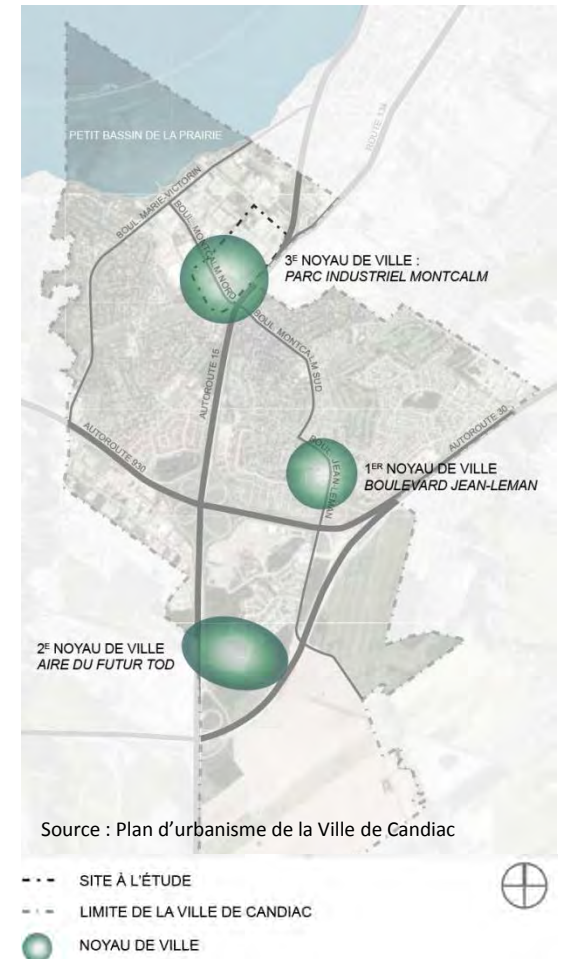
La création d'un milieu de vie novateur et durable

Ce programme particulier d'urbanisme (PPU) vise la requalification de la portion sud du parc industriel Montcalm de sorte à y établir un milieu de vie selon les meilleures pratiques de développement et d'aménagement durable. Ce secteur constitue une des principales entrées de ville de Candiac. Actuellement, le paysage y est peu attractif, mais la proximité de l'hôtel de ville, l'avènement du terminus d'autobus et du stationnement incitatif de l'AMT, la réaffectation du territoire face à la sortie 44 et la réfection du réseau de voirie locale sont autant de conditions favorables à la création d'un pôle civique identitaire et d'un nouveau milieu de vie distinctif. La rareté des espaces vacants à urbaniser au sein de la municipalité invite également la Ville de Candiac à influencer et moderniser l'occupation du sol aux endroits stratégiques de son territoire. Le parc industriel Montcalm est l'un des trois noyaux de ville nécessitant une planification détaillée. *« Le principal objectif est de favoriser l'établissement d'un noyau de ville, permettant une mixité de fonctions et la création d'un lieu où convergeraient des services administratifs, des commerces de détail et de service, de l'habitation haute densité ainsi qu'un équipement de transport en commun, le stationnement incitatif. »- Plan d'urbanisme, Ville de Candiac.*

Le PPU établit ainsi une vision d'aménagement englobante appuyée par des orientations et un concept d'organisation spatiale permettant de guider le redéveloppement optimal du site à l'étude.

En cas de conflit entre les dispositions du présent programme particulier d'urbanisme (PPU) et de toute autre disposition du Plan d'urbanisme, les dispositions du présent PPU ont préséance.

Le site à l'étude fait partie du troisième noyau de ville et se concentre à la jonction des boulevards Montcalm Nord et de l'Industrie, englobant le secteur de l'hôtel de ville et les terrains industriels.



Contenu de la planification

Le PPU de la portion sud du parc industriel Montcalm est structuré en fonction des trois principales étapes de planification suivantes :

PARTIE 1 : DOCUMENTER ET EXPLORER

- Lecture du territoire et principaux constats
- Identification des forces, des faiblesses ainsi que des enjeux

PARTIE 2 : IMAGINER ET CONCEVOIR

- Définition d'une vision d'aménagement
- Élaboration d'un concept d'aménagement global
- Détermination des principes directeurs d'aménagement
- Identification des affectations, des usages et des densités d'occupation du sol

PARTIE 3 : GUIDER ET RÉALISER

- Délimitation de secteurs d'ambiance
- Identification, pour chacun d'eux, des balises d'aménagement
- Détermination des phases de réalisation potentielles
- Définition des politiques et des programmes de mise en œuvre

Secteur central

Ce PPU fait partie intégrante du Plan d'urbanisme de la Ville de Candiac. Désigné comme un des secteurs centraux de la Ville de Candiac, le PPU de la portion sud du parc industriel Montcalm supportera la mise en place de divers moyens d'intervention comme stipulés à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

ÉTAPES CLÉS



Rencontre de démarrage
Rencontres avec le comité de travail



Rencontres avec le comité de travail
Validation par les responsables
de la Ville de Candiac



Rencontres avec le comité de travail
Validation par les responsables
de la Ville de Candiac
Rencontre avec le MDDEFP

Une approche inspirée des principes TOD

Le projet de requalification de la portion sud du parc industriel Montcalm s’inspire des principes TOD et ce, afin d’assurer la mise en place de balises d’aménagement qui seront gage d’un milieu de vie de qualité, répondant aux attentes de la Ville de Candiac. **Ainsi, le respect des principes présentés ci-après permettra d’assurer le succès de l’opération de requalification.** Constituant des problématiques interdépendantes, la planification des transports et l’aménagement du territoire sont abordés de façon intégrée tout au long du document.

Les principes fondamentaux qui ont servi d’inspiration aux balises d’aménagement sont présentés ci-dessous.

Principe 1 : Gérer les interfaces des points d’accès au transport en commun

- Faciliter l’accès piéton et cyclable au terminus d’autobus de l’AMT par un parcours clairement défini et convivial.
- Encourager la visibilité et l’accessibilité au terminus d’autobus de l’AMT.
- Articuler l’aménagement autour du terminus d’autobus de l’AMT, soit par un espace public identifiable (édifice public, centre de congrès, etc.), une architecture distincte ou par l’affirmation d’une signature architecturale et urbaine.

Principe 2 : Favoriser la mixité des fonctions

- À proximité immédiate du terminus d’autobus de l’AMT, accentuer la mixité et la densité.
- Assurer la viabilité du milieu de manière permanente : les usages à cibler devraient aussi bien être une clientèle de jour (bureaux, services, commerces) que celle du soir et des fins de semaine (résidentiel, services de proximité).
- Favoriser la mixité verticale des fonctions urbaines (ex. commerces aux rez-de-chaussée, habitations ou bureaux aux étages).

Qu’est-ce qu’un TOD ?

« (...) développement immobilier de moyenne à haute densité structuré autour d’une station de transport en commun à haute capacité, comme une gare de train, une station de métro, une station de SLR ou un arrêt de service rapide par bus (SRB). Situé à distance de marche d’un point d’accès important du réseau de transport collectif, le TOD offre des opportunités de logement, d’emploi et de commerce et n’exclut pas l’automobile. Le TOD peut être un nouveau projet ou un redéveloppement selon une conception facilitant l’usage des transports collectifs et actifs. »

PMAD



Visibilité et accessibilité
Portland, Oregon



Mixité verticale

Source : Guide d’aménagement pour les aires de TOD, AECOM

Principe 3 : Repenser la densité des usages

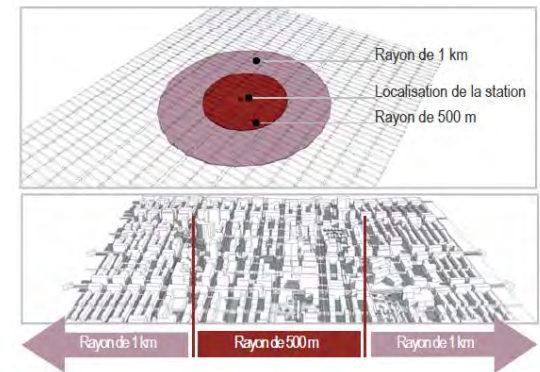
- Diminuer la densité graduellement dès l'éloignement de l'équipement de transport (terminus de l'AMT).
- Favoriser un développement compact.
- Assurer une gradation des hauteurs et des volumes.
- Développer les terrains sous-utilisés.
- Créer des îlots facilement adaptables à différentes typologies et aux réseaux pédestres.
- Favoriser des typologies mixtes et variées.

Principe 4 : Favoriser une meilleure mixité sociale

- Favoriser du logement abordable.
- Diversifier les tenures, soit propriétaires ou locataires.
- Favoriser une mixité de typologies d'habitation : grands logements pour les familles, logements pour les personnes seules, logements pour personnes âgées, etc.

Principe 5 : Mettre en place un réseau de rues accessibles

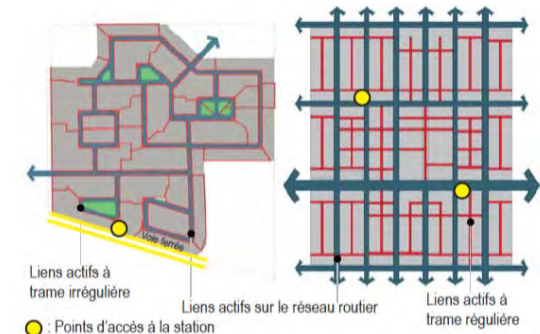
- Aménager un réseau actif continu, efficace et sécuritaire.
- Favoriser la perméabilité et la connectivité : liens actifs continus entre la station, les quartiers et les différents pôles d'activités. Ne pas développer en vase clos.
- Faciliter les transferts modaux par un design adapté aux différents points d'accès au réseau.



Densité : rayon de 500 mètres et de 1 kilomètre



Variété dans la typologie



Liens actifs

Source : Guide d'aménagement pour les aires de TOD, AECOM

Principe 6 : Miser sur le design urbain, la sécurité, la qualité des aménagements et l'identité du lieu

- Assurer la qualité des aménagements des lieux publics par un design urbain et une architecture de paysage appropriés.
- Hiérarchiser et concentrer des aménagements distinctifs pour des espaces publics clés : place publique, square.
- Favoriser des aménagements destinés à l'ensemble des usagers, mais qui impliquent un sentiment d'appartenance aux résidents.
- Favoriser l'émergence d'une identité forte pour le secteur : valoriser la présence de l'eau, considérer et mettre en valeur le passé industriel du secteur (voie ferrée, bâtiments industriels).



Mobilier urbain identitaire

Principe 7 : Privilégier une implantation bâtie et une architecture diversifiée

- Assurer 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, évitant par exemple les murs aveugles.
- Préconiser un rythme et un découpage des bâtiments de grands gabarits. Pour les bâtiments en hauteur, moduler les volumes et les gabarits.
- Intégrer le piéton à l'implantation des édifices.
- Favoriser une grande fenestration dans l'architecture, particulièrement au rez-de-chaussée du bâtiment.



Édifices en front de rue

Principe 8 : Repenser l'offre en stationnement

- Limiter les espaces de stationnement.
- Décourager les stationnements en façade.
- Privilégier d'autres formes de stationnement qu'en surface : stationnements étagés ou souterrains.
- Favoriser le partage des aires de stationnement privées en fonction des périodes d'achalandage plutôt que la multiplication de ces aires.



Décourager le stationnement en façade et favoriser le stationnement étagé.

Source : Guide d'aménagement pour les aires de TOD, AECOM

Des opportunités majeures à saisir pour le site à l'étude

1 – L'implantation d'un équipement collectif métropolitain

- Implantation par l'AMT d'un stationnement incitatif et d'un terminus sur le territoire de Candiac (voir l'encadré « Le projet de l'AMT » pour plus de détails).
- Site choisi localisé au cœur d'un secteur d'activités économiques, le parc industriel Montcalm, à même une partie du terrain de la compagnie « Société immobilière Gagné. Inc. ».
- Portion de terrain d'une superficie de près de 200 000 pieds carrés, vouée à l'accueil du stationnement incitatif et du terminus, acquise par l'AMT à l'automne 2012.
- Opportunité de requalifier le secteur environnant en profitant de la présence de cet élément de transport majeur.

L'aménagement d'un équipement collectif métropolitain structurant (terminus) constitue une opportunité de requalifier la portion sud du parc industriel Montcalm par la réalisation d'un projet d'envergure permettant d'optimiser la présence de cet équipement majeur.

2 – Le changement de vocation d'un site d'envergure

- Terrain de la compagnie « Société immobilière Gagné. Inc. », adjacent au stationnement incitatif et au terminus de l'AMT.
- Site d'envergure : superficie totale de près de 1 780 000 pieds carrés (exclut la portion de terrain déjà acquise par l'AMT). Actuellement occupée par une bâtisse comprenant des entrepôts et des bureaux, ainsi que par des espaces extérieurs utilisés à des fins de stationnement, d'entreposage et d'aire de manœuvre pour le chargement/déchargement des marchandises.
- Volonté exprimée par la Ville de changer la vocation du site à des fins principalement résidentielles.

Le projet de l'AMT

Projet réalisé:

Aménagement d'un stationnement incitatif d'une capacité de 275 places, avec 6 quais d'embarquement (terminus).

Objectif :

Contribuer aux mesures de mitigation aux problèmes de circulation en lien avec les travaux routiers en cours et annoncés (réfection de l'échangeur Turcot et des ponts Champlain et Mercier).

Bonifier l'offre en transport en commun pour faciliter la mobilité des personnes.

Impact :

Révision de la desserte territoriale offerte par le CIT Richelain afin d'améliorer le service entre Candiac et le centre-ville et de faire du nouveau terminus un lieu de rabattement pour l'intermodalité entre l'automobile, le piéton et l'autobus.

3 – La réfection d’une entrée de ville

- Réflexion amorcée par la Ville de Candiac relativement au réaménagement du carrefour boulevard de l’Industrie/boulevard Montcalm/chemin Haendel.
- Secteur constituant une entrée de ville majeure (sortie 44 de l’autoroute 15) et jouant le rôle de porte d’entrée au parc industriel Montcalm.
- Cœur névralgique pour la circulation automobile et important apport de trafic lourd. Secteur présentant actuellement plusieurs lacunes de fonctionnalité, de capacité, de fluidité et de sécurité pour les utilisateurs du transport actif (piétons, cyclistes) pour lesquels peu d’aménagements sont présents.
- Étude de faisabilité réalisée en 2012, proposant des concepts préliminaires de réaménagement de l’intersection et identifiant pour chacun d’eux, les contraintes associées ainsi que les débits et les mouvements de circulation.

La réflexion amorcée relativement au réaménagement de l’entrée de ville constitue une opportunité d’arrimer ce projet à la requalification de la portion sud du parc industriel et de créer une entrée de ville à l’image de la vision souhaitée pour le secteur.



Intersection des boulevards Montcalm, de l’Industrie et du chemin Haendel – Configuration actuelle

La réfection de l’entrée de ville

Projet :

Revoir la géométrie et les raccordements des différentes artères formant cette entrée de ville (boulevards de l’Industrie et Montcalm, chemin Haendel).

Objectif :

Assurer la fluidité de cette porte d’entrée, en tenant compte de la situation existante et en fonction de l’ajout du stationnement incitatif, lequel deviendra un nouveau générateur de circulation (ajouts de circuits d’autobus, accroissement des débits véhiculaires).

Impact :

Révision complète du carrefour selon le concept d’aménagement choisi en y privilégiant l’aménagement d’un carrefour giratoire. La configuration et le rayon de ce dernier demeurent à être précisés. Cependant, la vision d’aménagement enchâssée au PPU tient compte d’une configuration optimale tant pour les déplacements motorisés que les déplacements alternatifs à la voiture.

LECTURE DU MILIEU ET DIAGNOSTIC

DOCUMENTER
EXPLORER

VISION ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

IMAGINER
CONCEVOIR

GUIDE DE DESIGN ET PROGRAMME DE MISE EN ŒUVRE

GUIIDER
RÉALISER

1 | DOCUMENTER ET EXPLORER

Site d'étude	p. 1-02
Lecture et analyse du milieu :	p. 1-05
Forme urbaine	p. 1-05
Vocation et viabilité économique	p. 1-08
Mobilité	p. 1-09
Mixité	p. 1-11
Durabilité	p. 1-12
Forces et faiblesses	p. 1-13
Enjeux	p. 1-15

Site d'étude

Localisation

- Situé dans la partie nord de la Ville de Candiac, au nord-ouest de l'autoroute 15.
- Superficie de 45,24 hectares.
- À la jonction de l'autoroute 15/boulevard de l'Industrie (sortie 44) et du boulevard Montcalm, deux axes de circulation structurants sur le territoire de Candiac.
- Environnement immédiat : secteur résidentiel à l'ouest du site, dominé par la résidence unifamiliale; partie nord du parc industriel Montcalm, au nord et à l'est, vocation industrielle lourde.



Propriété de la compagnie « La Société immobilière Gagné »

Figure 1 : Contexte municipal



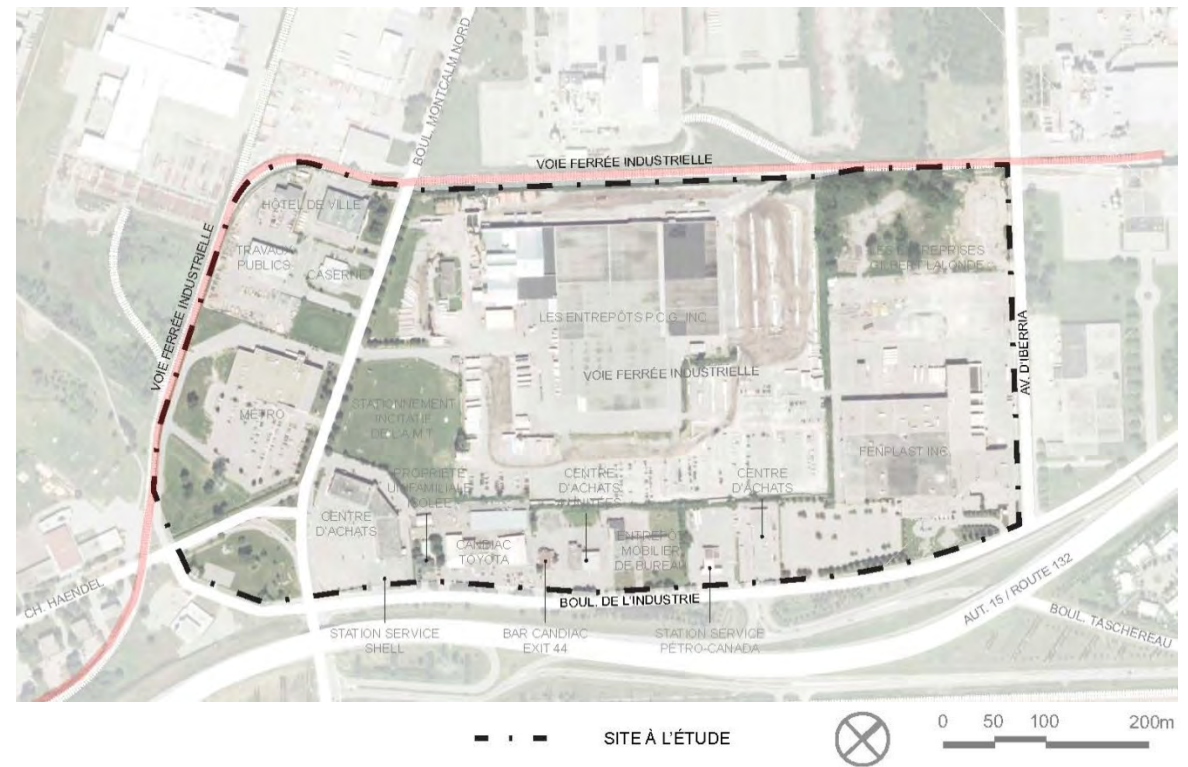
Délimitation

- Site délimité par¹ :
 - La desserte ferroviaire industrielle au nord;
 - le boulevard de l'Industrie au sud;
 - l'avenue d'Iberia à l'est;
 - la desserte ferroviaire industrielle à l'ouest.

Grandes composantes

- Majeure partie du site occupée par des activités industrielles.
- Présence d'activités commerciales en bordure du boulevard de l'Industrie. Implantations traditionnelles de faible qualité architecturale et non attractives, favorisant l'utilisation automobile.
- Présence d'un pôle institutionnel d'envergure à l'ouest du boulevard Montcalm (hôtel de ville, garage municipal, caserne de pompiers).
- Porte d'entrée majeure pour la Ville (sortie 44 de l'autoroute 15, donnant sur le boulevard Montcalm).

Figure 2 : Délimitation du site à l'étude



Bâtiment industriel (Fenplast)



Bâtiment municipal – caserne de pompiers

¹ Les points géographiques sont utilisés par rapport au site à l'étude. Le Nord s'oriente vers le fleuve Saint-Laurent (le petit bassin de La Prairie).



Hammarby-Stockholm



Pentagon Row, Arlington



Portland-Oregon, Ville de Portland

Lecture et analyse du milieu : Cinq critères de planification et de performance en aménagement durable

L'analyse du secteur d'étude, ses forces et ses faiblesses actuelles, ainsi que les orientations d'aménagement formulées dans le présent document s'appuient sur cinq critères de planification et de performance.

1. *Forme urbaine*

La forme urbaine, ou la morphologie urbaine, peut être définie comme l'ensemble des formes (trame urbaine, volumétrie et apparence architecturale, implantation des constructions, etc.) que prend un secteur donné, une ville ou son agglomération sous l'influence de sa localisation géographique, de l'histoire de son développement, de ses habitats, de ses monuments, de ses décors et de tous ses aménagements.

2. *Vocation et viabilité économique*

Ce critère s'appuie principalement sur l'organisation spatiale et la répartition des fonctions sur le territoire. La détermination des grandes fonctions permet ainsi d'agencer les utilisations du territoire et de déterminer les densités de son occupation. Les choix retenus doivent concourir à une collectivité compétitive à long terme aux plans social, environnemental et économique.

3. *Mobilité*

La mobilité durable constitue une approche de gestion et d'aménagement du territoire qui favorise l'intégration des divers types de transports et qui privilégie des modes de déplacement alternatifs permettant, entre autres, la diminution des émissions de polluants (GES).

4. *Mixité*

La mixité fonctionnelle verticale et horizontale permet la création de milieux de vie complets et entraîne des relations d'interdépendance entre les fonctions (par exemple, les commerces de proximité et l'habitation). La mixité sociale peut être définie comme la coexistence sur un même espace de groupes sociaux aux caractéristiques diverses (âge, culture, niveau de revenu, etc.).

5. *Durabilité*

Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement. La durabilité revêt donc un caractère transversal et fait partie prenante des quatre critères énoncés précédemment. Dans le cadre de notre analyse, la durabilité, entendue comme critère distinct, vise plus précisément à mesurer la performance environnementale (notamment la consommation efficace de l'espace et les mesures d'efficacité environnementale).

Lecture et analyse du milieu

Critère 1. Forme urbaine

Les éléments observés ici se réfèrent principalement à la trame urbaine, à l'implantation et l'organisation du cadre bâti, à l'importance des proportions des gabarits de bâtiments, à l'encadrement donné sur la rue, à l'emplacement, aux proportions et aux vocations des espaces publics.

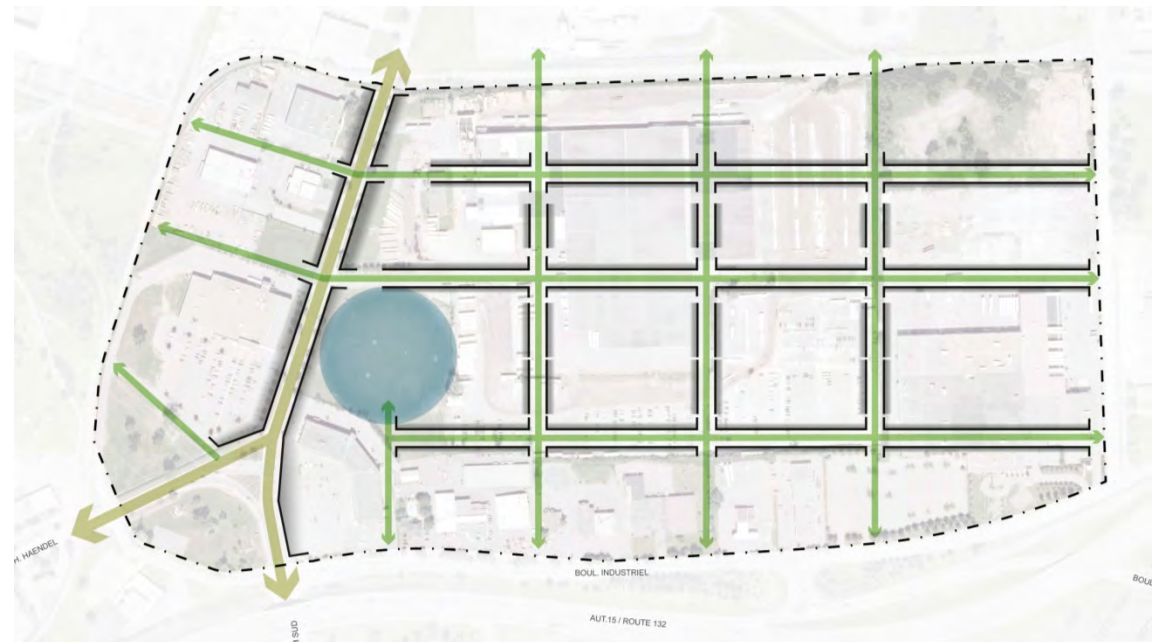
Trame urbaine

- Trame urbaine inexistante à l'intérieur du site, à l'exception du boulevard Montcalm (axe nord/sud) et du chemin Haendel.
- Seuls autres axes routiers présents : boulevard de l'Industrie et avenue d'Iberia (limites sud et est du site) et rue de l'Isère.
- Présence d'un méga-îlot.
- Secteur déconnecté de son environnement immédiat par le passage d'infrastructures de transport (desserte ferroviaire, autoroute).

Infrastructures terrestres et aériennes

- Présence de deux lignes électriques majeures traversant le secteur au niveau de l'entrée de ville et constituant une nuisance visuelle et physique (emprise à respecter).
- Présence d'un fossé servant de bassin de rétention à l'extrémité est du terrain appartenant à la Société immobilière Gagné pour la gestion des eaux de ruissellement.
- Proximité de la sortie 44 de l'autoroute 15.

Figure 3 : Trame de rue et îlots



Gabarits et grain bâti

- Secteur dominé par deux implantations de très grand gabarit (Société immobilière Gagné et Fenplast).
- Autres implantations de gabarit moyen (fonctions publiques/commerciales).
- Implantations isolées, irrégulières et marges de recul variables.

Emprise, encadrement et aménagement

- Manque d'encadrement du boulevard Montcalm en raison d'usages non optimaux (commercial, public, industriel) et de la présence de terrains vacants.
- Omniprésence des espaces de stationnement, d'entreposage, de chargement et de déchargement dans la partie industrielle.
- Nombreux stationnements en bordure du boulevard de l'Industrie contribuant au manque d'encadrement de la rue et à la faiblesse du paysage urbain sur cette artère malgré la présence marquée d'arbres en cour avant.
- Porte d'entrée marquée par deux grands terrains de stationnement et un ensemble commercial désuet situé en fond de lot (centre d'achats Candiac).
- Aménagements limités (trottoirs, mobilier urbain) sur les deux principaux boulevards (Montcalm et de l'Industrie).
- Majorité de bâtiments anciens construits avant les années 1960 et présentant une faible qualité architecturale et un manque d'entretien.

Figure 4 : Grain bâti et espaces sous-utilisés



Resto-bar sur le boulevard de l'Industrie



Omniprésence des espaces de stationnement et d'entreposage
Source : Bing — © 2014 Bing

Contraintes anthropiques

- Proximité d'un embranchement ferroviaire toujours en opération. La zone d'influence minimale du réseau ferroviaire à prendre en compte dans les études acoustiques est de 250 mètres. La zone minimale d'influence à prendre en compte pour les vibrations est de 75 mètres.
- Site non adjacent, mais à proximité de l'autoroute 15 influençant le climat sonore surtout pour la partie sud du site à l'étude. La zone d'influence minimale du réseau autoroutier à prendre en compte dans les études acoustiques est définie par les débits véhiculaires journaliers soit, 321 mètres pour un djma (débit milliers de véhicules/jour) de 41 000 et de 335 mètres pour un djma de 44 000.
- Dû à la nature des activités de Ruetgers Polymères Ltée, un périmètre de 400 mètres interdit l'implantation d'usages sensibles tel que défini au Schéma d'aménagement et de développement de Roussillon.. Ce périmètre de protection ne n'englobe pas le site à l'étude.



Figure 5 : Contraintes anthropiques



Critère 2. Vocation et viabilité économique

L'examen de ce critère a principalement pris en compte la nature, la desserte et la répartition des différentes fonctions à caractère économique présentes dans le secteur d'étude, soit les fonctions commerciales, industrielles et publiques.

Fonction commerciale

- Offre commerciale concentrée sur le boulevard de l'Industrie et à la porte d'entrée du site à l'étude (partie sud du boulevard Montcalm).
- Boulevard de l'Industrie : commerces principalement liés à la vocation de transit de l'artère (station-service, concessionnaire automobile, resto-bar).
- Porte d'entrée du site : centre commercial de portée locale (centre d'achats Candiac) et supermarché Métro (implantation récente).

Fonction industrielle

- Deux implantations industrielles massives : La Société immobilière Gagné (entrepôt) et Fenplast Inc. (fabrication de portes et fenêtres).

Fonction publique

- Concentration d'équipements publics : hôtel de ville de Candiac, garage municipal, caserne de pompiers.

Présence de terrains vacants en bordure du boulevard Montcalm.

Figure 6 : Vocation et viabilité économique



Supermarché Métro : Construction plus récente et architecture soignée



Implantation industrielle massive : La Société immobilière Gagné

Critère 3. Mobilité

Outre le réseau routier, ce critère analyse les réseaux de transport collectif et actif afin de mesurer la performance actuelle du site en matière de mobilité durable.

Réseau routier

- Lieu d'abord pensé en fonction des besoins de l'automobiliste.
- Capacité du réseau routier inadéquate en fonction de la desserte actuelle.
- Hausse du débit de circulation aux heures de pointe entre 7 h 30 et 8 h 30 et entre 16 h 15 et 17 h 15.
- Important trafic de camions lourds particulièrement sur le boulevard de l'Industrie.

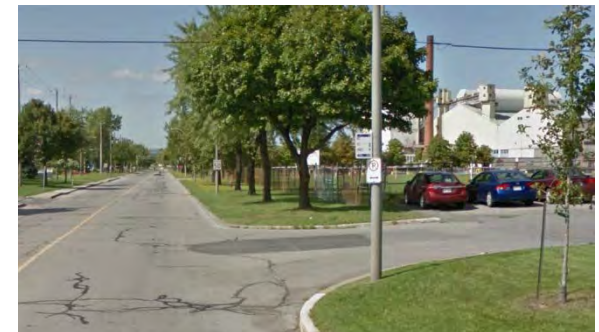
Transport collectif

- Actuellement, présence de cinq circuits d'autobus réguliers et d'un circuit de taxibus, sur réservation.
- Circuits assurant le lien entre les villes de Montréal, La Prairie, Longueuil et Candiac.
- La majorité des circuits offrent un service disponible majoritairement la semaine, souvent limité aux heures de pointe.
- Six arrêts d'autobus dans le secteur d'étude, parfois difficiles d'accès pour les piétons et quais peu confortables.

Figure 7 : Plan illustrant l'imperméabilité du site actuel et les besoins de repenser la trame urbaine (rues et parcours actifs – représentation exploratoire d'une trame de rues potentielle perméable)



Camion lourd sur le boulevard de l'Industrie



Arrêt de bus non aménagé sur le boulevard Montcalm
Source : Google — © 2014 Google

Transport actif

Réseau cyclable

- Présence d'un réseau cyclable local en site propre :
 - À même le site : sur le boulevard Montcalm et le chemin Haendel – réseau qui traverse une grande partie de la Ville de Candiac du nord au sud et vers l'ouest.
 - À proximité du site : sur le boulevard Marie-Victorin - offre un parcours agréable qui traverse la ville et le parc André J. Côté, entre La Prairie et Delson.
- Fracture dans la continuité du parcours cyclable dans le parc industriel, au niveau du boulevard Montcalm (absence de piste cyclable).

Réseau piéton

- Présence de trottoirs du côté ouest du boulevard Montcalm, du côté nord du boulevard de l'Industrie et de chaque côté du chemin Haendel.
- Présence de certains aménagements pour les piétons (passages piétons, feux de circulation avec phase pour piétons) à certains endroits clés (entrée de ville, pôle civique).
- Parcours non conviviaux pour les piétons, les axes étant pensés en fonction de l'automobile (peu de mesures d'apaisement de la circulation) et du camionnage.



Piste cyclable asphaltée en site propre, chemin Haendel



Traverse de piéton sur la bretelle d'accès du chemin Haendel vers le boulevard Montcalm
Source : Google Maps — © 2013 Google



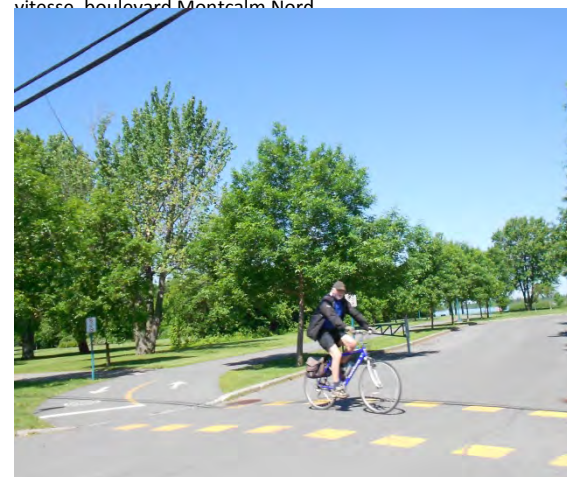
Intersection boulevard Montcalm Nord et chemin Haendel. Un cycliste circule sur le trottoir et attend le feu vert pour traverser
Source : Google Maps — © 2013 Google



Boulevard Montcalm Nord. Traverse sous le viaduc de l'autoroute 15. Effort physique et psychologique pour le piéton : longue intersection, achalandage des voitures
Source : Google Maps — © 2013 Google



Trottoir sur un côté de la rue et rue rectiligne favorisant la vitesse, boulevard Montcalm Nord



Aménagements cyclables de qualité à proximité du site. Piste cyclable traversant le parc André J. Côté

Critère 4. Mixité

La création de milieux de vie dynamiques et complets nécessite de faire place à une mixité d'usages qui sont complémentaires entre eux. Le regroupement dans un même environnement de fonctions d'emplois, des commerces d'appoint et de logements permet d'assurer le dynamisme d'un lieu à toute heure du jour et du soir et favorise grandement les déplacements actifs.

Mixité interne

- Le secteur d'étude se caractérise par la présence de trois pôles distincts qui ne sont pas interreliés : un pôle public axé autour de l'hôtel de ville, un pôle commercial se déployant dans la partie sud du boulevard Montcalm et sur le boulevard de l'Industrie ainsi qu'un pôle industriel composé de deux entreprises occupant des terrains de vaste superficie.
- La mixité interne est inexistante à l'heure actuelle car ces trois pôles fonctionnent de manière indépendante, leur seul point en commun étant le partage d'un espace donné, enclavé par des infrastructures de transport. La structure du secteur témoigne de l'approche urbanistique autrefois dominante de la ségrégation des usages.
- La forme urbaine prise par l'occupation commerciale actuelle tourne le dos aux espaces présentant un potentiel de requalification qui les bordent.



Vue du boulevard Montcalm Nord. À gauche, les usages civiques (hôtel de ville et caserne de pompier). À droite, les usages industriels (La Société immobilière Gagné)



Le centre commercial Candiac, sur le boulevard Montcalm Nord



Cours arrière du centre commercial, donnant sur le futur terminus d'autobus – stationnement, entreposage, conteneurs à déchet



Boulevard Montcalm – Fonction civique, industrielle et commerciale (Hôtel de ville et Industrie P.C.G. Inc.)



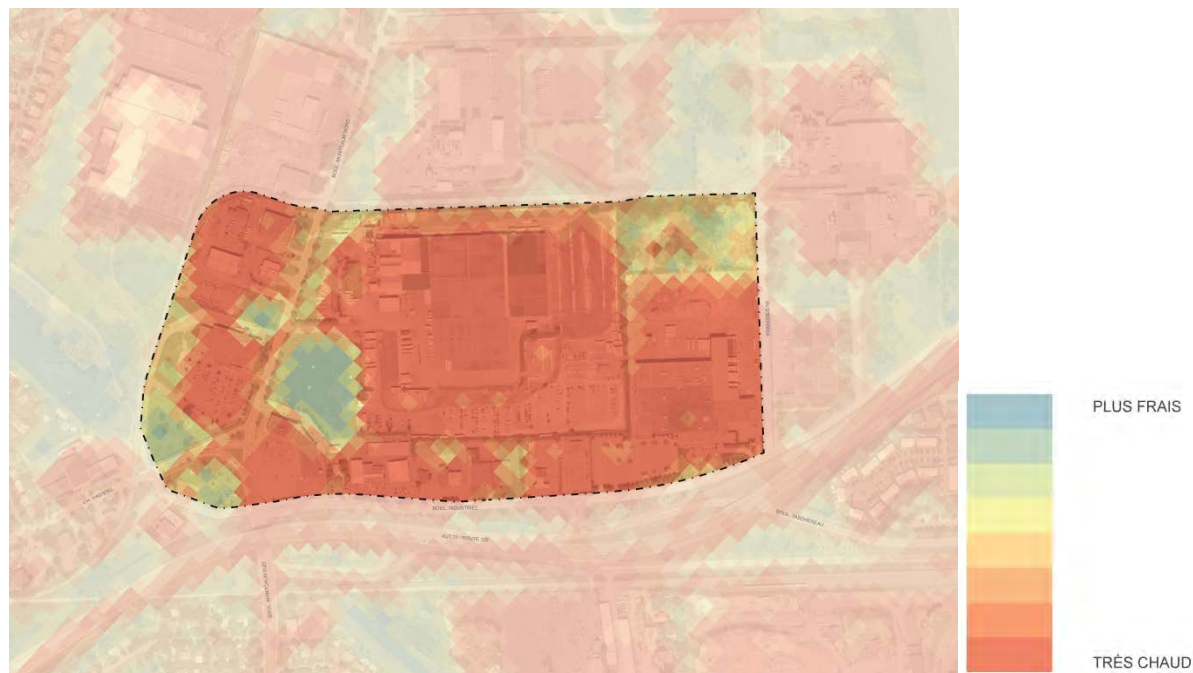
Boulevard de l'Industrie – Fonction commerciale et de service (station-service et centre commercial)

Critère 5. Durabilité

Ce critère vise à poser un diagnostic sur la performance des modes d'implantation et d'aménagement qui caractérisent le site eu égard aux préceptes du développement durable (revêtement des stationnements et des toits, intégration de mesures de rétention, etc.).

- Cadre bâti et aménagement conventionnels n'intégrant aucune pratique d'aménagement durable.
- Détérioration importante de la qualité du cadre bâti à certains endroits, principalement dans la partie commerciale.
- Importance des aires asphaltées utilisées à des fins de stationnement, d'entreposage ou d'aires de chargement/déchargement contribuant à la formation d'îlots de chaleur.
- Présence de végétations et d'aménagements paysagers en bordure des deux principaux boulevards (Montcalm et de l'Industrie) et à l'entrée de ville.

Figure 8 : Îlots de chaleur/fraîcheur



Extrait de la cartographie du Gouvernement du Québec illustrant les îlots de chaleur et de fraîcheur.
<http://www.donnees.gouv.qc.ca/?node=/donnees-details&id=2f4294b5-8489-4630-96a1-84da590f02ee>



Aires de stationnement à l'entrée de ville
 Source : Google Maps — © 2013 Google



Cadre bâti conventionnel – boulevard de l'Industrie
 Source : Google Maps — © 2013 Google



Aménagements paysagers à l'entrée de ville
 Source : Google Maps — © 2013 Google

Forces et faiblesses

FORCES

- **Importante visibilité** : Secteur constituant une vitrine à partir de l'autoroute 15 et de la route 132.
- **Positionnement stratégique dans la Ville de Candiac** : Zone de transit entre le Nord et le Sud de la Ville de Candiac situé à proximité de la sortie 44 de l'autoroute 15 (principale entrée de ville).
- **Espace accessible** : Proximité à l'autoroute 15 (sortie 44).
- **Accessibilité visuelle** : Aux niveaux régional (front sur l'autoroute 15) et local (front sur le boulevard Montcalm).
- **Accessibilité physique** : Aux niveaux régional (sortie 44 directement reliée au réseau régional et permettant d'accéder rapidement et facilement à la Ville de Candiac) et local (boulevard Montcalm reliant le nord et le sud de la Ville de Candiac). De plus, présence d'un lien direct avec le centre-ville de Montréal et avec les États-Unis via l'autoroute 15 (route 132).
- **Importante disponibilité de terrain** : Le terrain de La Société immobilière Gagné offre un espace disponible immédiatement, formé d'un grand espace d'un seul tenant (un propriétaire).
- **Présence d'un réseau de transport collectif et actif** : Secteur desservi par le réseau d'autobus du CIT Le Richelain et par un réseau cyclable municipal. Présence à proximité d'un terminus d'autobus et d'un stationnement incitatif de l'AMT.
- **Offre en commerces et en services de proximité** : Présence de commerces et des services répondant aux besoins de proximité et proposant une offre variée et facilement accessible à distance de marche.
- **Disponibilité en espaces pour compléter l'offre en service** : Une parcelle du terrain du marché Métro est vacante.
- **Concentration d'usages civiques** : Le secteur comprend une concentration d'usages à vocation publique, constituée de l'hôtel de ville, du garage municipal, de la caserne de pompiers et d'un terrain vacant de plus de 80 000 pieds carrés appartenant à la Ville de Candiac. Cette concentration d'usages municipaux présente toutes les caractéristiques propices à la création d'un pôle civique.
- **Milieu environnant riche en équipements et en atouts** : Le site à l'étude est entouré d'équipements, de services et d'atouts récréatifs (parc André J. Côté, parc Champlain et petit bassin de La Prairie - 1 kilomètre), éducatifs (école St-Marc - moins de 500 mètres), culturels (bibliothèque de Candiac - moins de 500 mètres – et complexe Roméo-V.-Patenaude – un peu plus de 1 kilomètre), de santé (CLSC – environ 1,2 kilomètre) et institutionnels (Paroisse Saint-Marc).

FAIBLESSES

- **Situé au cœur d'un environnement industriel lourd** : Le site à l'étude est dans un milieu industriel. De plus, les industries entourant le site de P.C.G. Inc. ne vont pas quitter à court ou moyen terme.
- **Présence de sites contaminés** : Deux terrains sont enregistrés comme contaminés, Produits Pétro-Canada Inc. (station-service) et Fenplast Inc. (décontamination faite pour un usage industriel). De plus, des sols contaminés ont été répertoriés sur le terrain de Société Immobilière Gagné.
- **Paysage dénaturé** : La vitrine demeure peu accueillante. En effet, le milieu perçu depuis l'autoroute 15 ne constitue pas une belle vitrine pour la Ville de Candiac. L'entrée de ville est désuète et n'est pas à la hauteur de l'image projetée par la Ville de Candiac. Présence d'un alignement de commerces et de services pratiques mais anciens (bâtisses commerciales construites avant 1960) et ternes, particulièrement le centre commercial Candiac (bâtiment désuet et stationnement déstructuré). Une zone de niveau sonore élevé borde également l'autoroute 15. Finalement, le site a été planifié pour l'automobile, ce qui se traduit par l'omniprésence d'espaces de stationnement.
- **Secteur peu connecté au reste du territoire de Candiac** : Le secteur du boulevard Montcalm Nord demeure peu connecté au reste du territoire municipal, et ce, en raison de son aménagement et des contraintes physiques qui engendrent son enclavement. L'autoroute 15 crée une coupure urbaine entre le nord et le sud de la Ville. Le secteur est considéré comme une zone de transit, un lieu caractérisé par un regroupement de commerces et de services de passage.
- **Site peu accueillant pour les piétons et les cyclistes** : Le réseau piétonnier et cyclable actuel ne répond pas aux besoins en transport actif : les pistes cyclables sont discontinues; les trottoirs sont présents d'un seul côté de la rue; les intersections sont achalandées et de géométrie complexe et le secteur comprend un important trafic lourd.
- **Présence d'une voie de desserte ferroviaire** : Cette voie ferrée constitue une contrainte tant au niveau de la perméabilité de la trame que des possibles nuisances (ex. bruit, vibration, visuelle). Toutefois, la présence d'un tel corridor constitue aussi un potentiel fournissant l'opportunité d'aménager éventuellement un lien vert.

Enjeux

Les enjeux à saisir !

La lecture du milieu réalisée, ainsi que les échanges suscités par les rencontres tenues avec la Ville de Candiac et le comité de suivi ont permis de cibler quatre grands enjeux. Ces enjeux ont guidé l'élaboration des principes directeurs énoncés dans la Partie 2.

ENJEU 1 : LA CRÉATION D'UN MILIEU DE VIE RÉPONDANT AUX BESOINS DE LA POPULATION DU SECTEUR

ENJEU 2 : LA CRÉATION D'UNE ENTRÉE DE VILLE À L'IMAGE DE CANDIAC

ENJEU 3 : L'ENCADREMENT DES AXES STRUCTURANTS

ENJEU 4 : LA GESTION DES DÉPLACEMENTS



Création d'un milieu de vie –
Prospect New Town in Longmont, Colorado



Gestion des déplacements – Stratford Station, Londres, Angleterre



Encadrement des axes structurants – Portland, Oregon

2 | IMAGINER ET CONCEVOIR

Vision d'aménagement	p. 2-02
Énoncé de vision	p. 2-02
Concept d'aménagement global	p. 2-03
Plan d'aménagement	p. 2-04
Principes directeurs	p. 2-05
Affectations et densités d'occupation du sol	p. 2-18
Aires d'affectation	p. 2-18
Usages autorisés	p. 2-19

Vision d'aménagement

L'énoncé de vision définit des objectifs à atteindre dans le futur. Il représente le milieu de vie et le scénario d'aménagement optimal à réaliser.

Énoncé de vision

Créer un milieu de vie mixte et dynamique, composé d'un environnement exceptionnel, articulé autour d'espaces publics clés, facilement accessible depuis les axes de transport structurants et offrant une forme urbaine compacte caractérisée par une densité et une diversité de typologies d'habitations.

Créer un milieu de vie mixte et dynamique, composé d'un environnement exceptionnel...

Le secteur constitue un nouveau milieu de vie pour la population de Candiac. Celui-ci offre, par son design, ses aménagements, la qualité et la diversité des fonctions qui y prennent place, un cadre dynamique et invitant, et ce, pour une variété de résidents. Il permet également une mixité de fonctions et intègre des usages commerciaux, de services, publics et de bureaux.

Articulé autour d'espaces publics clés...

Le milieu de vie s'articule autour d'espaces publics clés, aménagés de façon à être distinctifs et invitants. Ces espaces publics constituent les lieux de rencontre de la population. Ils offrent des activités de loisir, de détente et d'animation qui contribuent à l'identité du lieu. Par leur visibilité, leur accessibilité et leur convivialité, ils donnent facilement accès aux pôles commerciaux, aux espaces verts/bleus et aux usages civiques adjacents.

Note : Les plans et illustrations qui suivent sont présentés à titre illustratif afin de mettre en relief les principes d'aménagement décrits au PPU. Les projets à réaliser devront respecter les principes du PPU, mais pourront diverger des plans et illustrations ci-après présentés.



Facilement accessible depuis les axes de transport structurants...

Le boulevard Montcalm et le boulevard de l'Industrie constituent les deux axes de transport structurants donnant accès au nouveau milieu de vie. Leur aménagement intégré confère une place à chaque type d'utilisateur (piétons, cyclistes, autobus, automobilistes) et permet une bonne accessibilité au secteur.

Et offrant une forme urbaine caractérisée par une compacité, une densité et une diversité de typologies d'habitations.

Le nouveau milieu de vie propose un développement compact, articulé autour de la présence du stationnement de l'AMT. Il offre une certaine densité résidentielle et laisse place à une diversité de typologies résidentielles permettant de répondre aux besoins en logement d'une gamme variée de population (étudiants, jeunes familles, boomers, personnes âgées, personnes seules).

Concept d'aménagement global



Figure 9 : Concept d'aménagement global

Vision d'aménagement



Figure 10 : Plan d'aménagement

Principes directeurs

De cet énoncé de vision, les **cinq critères de performance** de l'analyse du site sont repris de sorte à préciser les principes d'aménagement devant être mis en œuvre pour l'établissement d'un milieu de vie durable.

CRITÈRE 1 –FORME URBAINE

VISION D'AVENIR... LA PERMÉABILITÉ DE LA TRAME ET LA PLANIFICATION DE LIENS À LONG TERME

La perméabilité de la nouvelle trame lotie favorisera l'aménagement de plusieurs liens nord-sud et est-ouest au sein du milieu de vie de sorte à encourager les modes de déplacements, particulièrement les modes actifs (ex. piétons et cyclistes). Les lotissements passés ont davantage supporté les parcours liés à l'automobile, ce qui a engendré l'établissement de milieux de vie fermés et peu accessibles par les piétons.

Par ailleurs, dans une vision à long terme, la requalification du site et le traitement de l'entrée de ville pourront amorcer un mouvement de requalification plus large qui permettra d'affirmer le caractère central du secteur.

PRINCIPES DIRECTEURS

- Redévelopper le secteur de manière à intégrer une nouvelle trame de rue à même les terrains actuellement occupés à des fins industrielles et à former des îlots de plus petite taille permettant de maximiser le redéveloppement du secteur, de multiplier les parcours actifs et d'améliorer l'accessibilité au transport collectif.
- Assurer l'interconnexion de cette trame de rue avec les deux axes de transport majeurs traversant le site, soit les boulevards Montcalm et de l'Industrie, et les secteurs publics et commerciaux existants.
- Aménager le boulevard Montcalm de manière à améliorer l'accessibilité aux milieux environnants, particulièrement le petit bassin de La Prairie, le parc André-J.-Côté, les secteurs résidentiels adjacents et la partie sud de la ville.
- Prévoir des emprises permettant la poursuite des voies de circulation et des parcours actifs au nord du site, advenant un redéveloppement à plus long terme des autres terrains du parc industriel Montcalm.

PRINCIPES TOD

- 1) Interfaces des points d'accès au TC
- 2) Mixité des fonctions
- 3) Densité des usages
- 4) Mixité sociale
- 5) Réseau de rues accessibles
- 6) Design urbain, sécurité, qualité, identité
- 7) Implantation bâtie et architecture diversifiée
- 8) Gestion de l'offre en stationnement



Hillsboro's Orenco station, Portland



Figure 11 : Trame et liens potentiels

VISION D'AVENIR... LA COMPACTÉ DU CADRE BÂTI ET L'ENCADREMENT URBAIN

Le projet s'intégrera à une trame qui comporte des bâtiments existants qui seront mis en valeur avec la requalification du site. L'émergence d'un nouveau secteur dynamique permettra de positionner ce noyau de ville et de lui attribuer un caractère qui lui est propre et distinctif tout en étant complémentaire avec les autres noyaux de ville de Candiac. En raison de la rareté des terrains vacants et de la grande valeur foncière des terrains, la requalification du site d'étude représente une opportunité d'y établir un milieu de vie complet selon des principes d'aménagement durables. L'un de ces premiers principes est d'éviter l'étalement urbain et de favoriser une meilleure compacité et densité du cadre bâti afin de dégager davantage d'espaces verts dédiés aux citoyens et contribuant à la biodiversité du milieu.

PRINCIPES TOD

- 1) Interfaces des points d'accès au TC
- 2) Mixité des fonctions
- 3) **Densité des usages**
- 4) Mixité sociale
- 5) Réseau de rues accessibles
- 6) **Design urbain, sécurité, qualité, identité**
- 7) Implantation bâtie et architecture diversifiée
- 8) Gestion de l'offre en stationnement

PRINCIPES DIRECTEURS

- Sur les artères existantes (boulevard Montcalm et de l'Industrie), favoriser, lors des projets de redéveloppement et d'insertion urbaine, un front bâti rapproché de l'emprise publique et une réduction des marges avant.
- Assurer la continuité du front bâti, particulièrement dans le secteur de l'entrée de ville et le long du boulevard Montcalm.
- À l'intérieur du site à requalifier à des fins résidentielles, en bordure des principales voies d'accès et de la place publique centrale, privilégier un encadrement bâti et une volumétrie de bâtiments plus compacte et imposante.
- Favoriser les stationnements intérieurs ou non visibles de la voie publique.

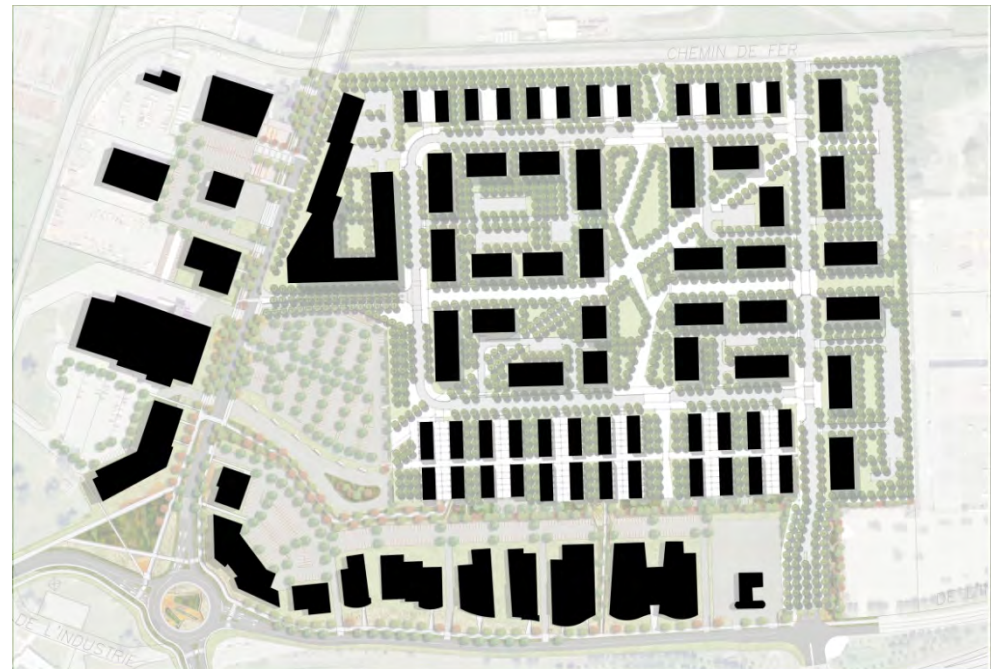


Figure 12 : Compacité du cadre bâti

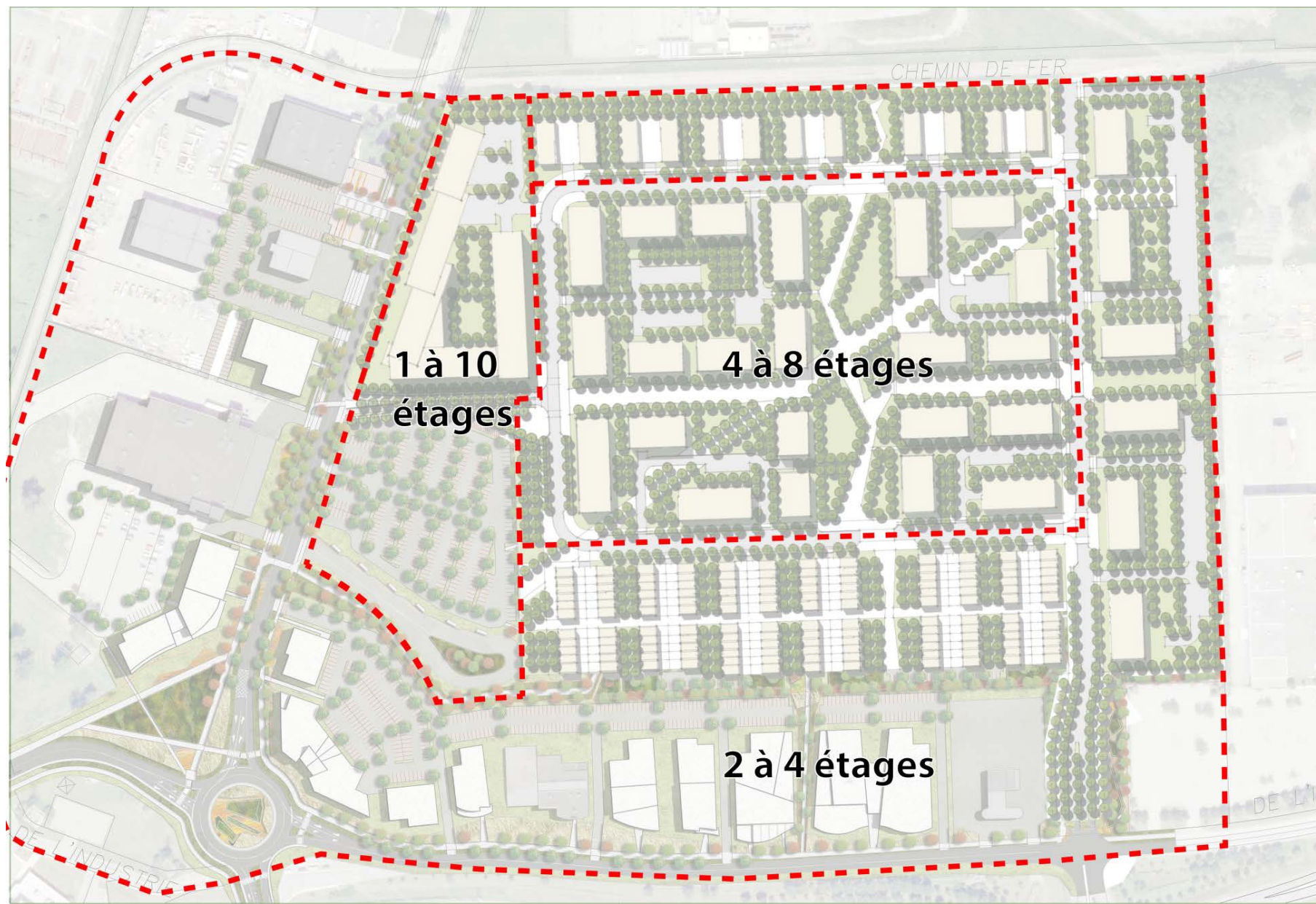


Figure 13 : Hauteurs du cadre bâti

CRITÈRES 2 ET 4 – VIABILITÉ ÉCONOMIQUE ET MIXITÉ

VISION D’AVENIR... LA MIXITÉ DES USAGES ET DES TYPOLOGIES D’HABITATIONS

Le milieu de vie préconise une mixité des usages d’une part, pour assurer la viabilité économique en termes de création de services et d’emplois pour la population et d’autre part, pour favoriser une mixité sociale, culturelle et intergénérationnelle au sein du quartier. Les habitations implantées seront diversifiées, amenant ainsi à une mixité sociale et culturelle, tout en priorisant une certaine densité résidentielle. Le projet attirera des familles, des jeunes professionnels, des personnes âgées, et favorisera les contacts entre ses habitants par la création d’espaces publics et de lieux de rencontre. On y proposera des propriétés, mais aussi des logements locatifs. Le projet démontrera des caractéristiques identitaires grâce à son architecture type, tout en offrant une variété de typologies résidentielles. De plus, l’architecture et le design des bâtiments existants seront améliorés afin de s’intégrer harmonieusement au projet.

PRINCIPES DIRECTEURS

- Maintenir le pôle civique s’articulant autour des équipements publics existants.
- Prévoir des immeubles résidentiels en mixité avec des usages commerciaux, de services et de bureaux aux abords du boulevard Montcalm, à proximité du pôle civique et du stationnement de l’AMT.
- Consolider à des fins commerciales les abords du boulevard Montcalm et du boulevard de l’Industrie par des insertions à même les terrains vacants ou sous-utilisés (aires de stationnement).
- Favoriser une mixité verticale afin de maintenir une présence commerciale continue le long du boulevard Montcalm.
- Favoriser l’évolution des usages en fonction des besoins par une réglementation et un cadre bâti permettant la transformation de rez-de-chaussée résidentiel en rez-de-chaussée commercial notamment.
- Faire une place aux commerces de proximité, dans une optique de complémentarité avec la fonction résidentielle et publique.
- Structurer les nouveaux îlots résidentiels autour d’une place publique majeure et encourager une diversité de typologies et de densités dans un esprit de mixité sociale : maisons de ville, condominiums, appartements, etc.
- Favoriser une diversité de tenure : logements locatifs, propriétés et copropriétés.
- Structurer le territoire de façon évolutive, en fonction d’un phasage de développement et favoriser la mise en valeur graduelle des espaces sous-utilisés.
- Assurer la présence de liens physiques entre ces différents ensembles, de même qu’un traitement adéquat des interfaces.

PRINCIPES TOD

- 1) Interfaces des points d’accès au TC
- 2) Mixité des fonctions
- 3) Densité des usages
- 4) Mixité sociale
- 5) Réseau de rues accessibles
- 6) Design urbain, sécurité, qualité, identité
- 7) Implantation bâtie et architecture diversifiée
- 8) Gestion de l’offre en stationnement



Pointe-Nord, île des Sœurs, Montréal



Figure 14 : Mixité des usages et des typologies d'habitations

VISION D'AVENIR... LA PRÉSENCE D'ESPACES PUBLICS STRUCTURANTS ET DE QUALITÉ

Des espaces publics contribueront à l'émergence et à la mise en valeur du pôle civique qui pourra jouir du prestige qui lui est dû. Le secteur de l'hôtel de ville sera bonifié avec l'implantation de fonctions complémentaires (ex : place publique, bibliothèque, centre communautaire, centre sportif, etc.). Le pôle civique sera un lieu rassembleur et un élément structurant du projet de développement.

Les usages commerciaux existants seront mis en valeur. Considérant que l'offre répond à la demande, c'est plutôt le design général et le côté esthétique qui sera amélioré pour ces bâtiments. L'affichage sera plus soigné et les façades défraîchies seront rénovées.

Les équipements déjà existants à l'extérieur du site à l'étude seront valorisés grâce à leur proximité avec le site d'étude. Des liens efficaces avec les services de santé, éducatif et de loisirs qui bordent le site à l'étude seront favorisés.

PRINCIPES DIRECTEURS

- Créer une adresse distinctive au pôle civique par des aménagements particuliers (ex. place publique, mobilier urbain, jets d'eaux, etc.) et assurer son intégration au reste du projet.
- Encourager la rénovation des bâtiments existants et encadrer la qualité architecturale des nouvelles insertions.
- Soigner et encadrer les aménagements des domaines public et privé le long du boulevard Montcalm.
- Favoriser la plantation d'arbres et revégétaliser les espaces libres ou résiduels.

PRINCIPES TOD

- 1) Interfaces des points d'accès au TC
- 2) Mixité des fonctions
- 3) Densité des usages
- 4) Mixité sociale
- 5) Réseau de rues accessibles
- 6) Design urbain, sécurité, qualité, identité
- 7) Implantation bâtie et architecture diversifiée
- 8) L'offre en stationnement



Lubert Plaza, Philadelphie



Figure 15 : Espaces publics

CRITÈRE 3 - MOBILITÉ**VISION D'AVENIR... LA COHABITATION DES MODES DE TRANSPORT ET L'AMÉNAGEMENT DE LIENS ACTIFS**

Le réseau de transport en commun existant sera optimisé avec des circuits d'autobus plus fréquents et plus flexibles, desservant l'ensemble du territoire candiacois et se rendant rapidement au centre-ville de Montréal. Les circuits de transport en commun seront agencés à un réseau de liens piétons et cyclables. Le terminus d'autobus servira de pôle intermodal et sera notamment relié à la gare de Candiac ainsi qu'aux autres terminus des villes voisines. Le stationnement incitatif et le terminus d'autobus de l'AMT présenteront des aménagements et un design identitaires. Les îlots de chaleur seront minimisés par des îlots de verdure et la plantation d'arbres. Le site du stationnement sera facilement accessible par des voies actives piétonnes intégrées à même le projet résidentiel. Pour favoriser les déplacements actifs, le développement inclura une trajectoire rapide et efficace qui débutera à l'embouchure de l'entrée 44 et se dirigera directement vers le pôle civique de l'hôtel de ville, créant des raccourcis à travers le développement. Les notions de perméabilité et de connectivité seront favorisées également à travers plusieurs autres passages actifs (certains piétonniers, d'autres mixtes) menant vers les services de proximité et vers les espaces publics.

PRINCIPES DIRECTEURS :

- Offrir un environnement urbain fournissant un cadre convivial aux parcours actifs (plantations, bâtiments, stationnements, etc.).
- Prévoir des parcours actifs à même les emprises publiques (trottoirs, pistes cyclables).
- Aménager les terrains privés de manière à faciliter les déplacements piétonniers.
- Offrir un réseau de voies cyclables permettant une interconnexion avec les réseaux existants situés sur le chemin Haendel et le boulevard Marie-Victorin et favorisant les déplacements utilitaires sur les deux principaux boulevards (Montcalm et de l'Industrie) et à l'intérieur des pôles projetés.
- Développer des liens piétons et cyclistes à l'intérieur du site et vers le terminus de l'AMT.
- Assurer le maintien de la capacité routière à court et moyen terme, en lien avec l'achalandage prévu au stationnement incitatif et les projets de développement planifiés (pôle mixte et pôle résidentiel).
- Aménager le domaine public de manière à permettre aux différents utilisateurs (piétons, cyclistes, autobus, automobilistes et camions) de cohabiter de façon adéquate, sécuritaire et conviviale : affichage, marquage au sol, zones tampons, bandes gazonnées, bollards, etc.

PRINCIPES TOD

- 1) Interfaces des points d'accès au TC
- 2) Mixité des fonctions
- 3) Densité des usages
- 4) Mixité sociale
- 5) Réseau de rues accessibles
- 6) Design urbain, sécurité, qualité, identité
- 7) Implantation bâtie et architecture diversifiée
- 8) L'offre en stationnement



Univercity, Burnaby, BC

VISION D'AVENIR... DES ENTRÉES, DES INTERSECTIONS CLÉS ET LA GESTION DU STATIONNEMENT

Le carrefour des boulevards de L'Industrie, Montcalm et du chemin Haendel deviendra une entrée de ville de marque. Le boulevard Montcalm Nord sera aménagé en incluant des aménagements de qualité et un mobilier urbain distinctif. Ce boulevard, prolongement du boulevard Montcalm Sud, sera ainsi connecté à l'ensemble du territoire situé au sud de l'autoroute 15. Toute personne qui empruntera cette artère sentira instinctivement qu'il s'agit véritablement d'une entrée de ville.

PRINCIPES DIRECTEURS

- Pour les bâtiments à usage uniquement commercial ou public, privilégier l'aménagement des aires de stationnement en cour arrière.
- Pour les bâtiments à usage mixte (commerces, bureaux, services et logements) ou à usage uniquement résidentiel, privilégier l'aménagement d'aires de stationnement intérieures permettant de répondre à la majeure partie de la demande. Prévoir l'aménagement d'un nombre limité d'aires de stationnement en cour arrière, comme complément aux aires de stationnement intérieures.
- Favoriser la réduction des ratios de cases de stationnement étant donné la présence d'un équipement de transport collectif majeur (stationnement de l'AMT) et de l'autorisation du stationnement sur rue.
- Favoriser la récupération des espaces de stationnement sous-utilisés situés en façade (secteur de l'entrée de ville et du boulevard Montcalm).
- Favoriser des revêtements de sol perméables (percolation des eaux pluviales) et emmagasinant peu l'énergie solaire (lutte aux îlots de chaleur).

PRINCIPES TOD

- 1) Interfaces des points d'accès au TC
- 2) Mixité des fonctions
- 3) Densité des usages
- 4) Mixité sociale
- 5) Réseau de rues accessibles
- 6) Design urbain, sécurité, qualité, identité
- 7) Implantation bâtie et architecture diversifiée
- 8) L'offre en stationnement



Figure 16 : Stationnements

CRITÈRE 3 - DURABILITÉ

VISION D'AVENIR... DES PRATIQUES ET DES AMÉNAGEMENTS DURABLES

L'espace de vie créé et restauré permettra d'introduire les meilleures pratiques en matière de développement et d'aménagement durable. Parmi ces dernières, indiquons l'établissement d'un cadre bâti et d'équipements favorisant l'efficacité énergétique, le renforcement de la biodiversité au sein du milieu de vie par la plantation et l'aménagement paysager attirant une faune et une flore urbaine, la réduction des îlots de chaleur par l'aménagement d'îlots de fraîcheur et de surfaces perméables ainsi que l'intégration de mesures de rétention et de récupération des eaux pluviales.

PRINCIPES DIRECTEURS

- Favoriser l'aménagement de toitures pales (à faible indice de réflectance) ou vertes (toiture à végétation extensive ou intensive).
- Maximiser la canopée d'arbres et les aménagements paysagers, notamment en bordure des grands axes de transport et des parcours actifs (parc linéaire, piste cyclable, etc.) et les stationnements extérieurs.
- Intégrer des aménagements paysagers permettant la rétention, la percolation et le traitement des eaux pluviales par une approche holistique où les domaines public et privé sont mis à contribution.
- Minimiser les espaces pavés au profit de surfaces végétalisées, par une gestion plus performante des espaces de stationnement : privilégier les stationnements intérieurs et les stationnements en commun, particulièrement pour les usages commerciaux. Réduire le nombre de cases à aménager, par une révision à la baisse des ratios exigés.
- Autoriser le stationnement sur rue.
- Privilégier, dans les nouveaux développements ou les projets de redéveloppement, l'utilisation de revêtements de sol perméables ou emmagasinant moins la chaleur.
- Favoriser la mise en place des mesures de rétention et/ou de récupération des eaux pluviales à même les nouveaux bâtiments.

PRINCIPES TOD

- 1) Interfaces des points d'accès au TC
- 2) Mixité des fonctions
- 3) Densité des usages
- 4) Mixité sociale
- 5) Réseau de rues accessibles
- 6) Design urbain, sécurité, qualité, identité
- 7) Implantation bâtie et architecture diversifiée
- 8) L'offre en stationnement



Bassin de rétention, Upton Meadow, Northampton, Angleterre

VISION D’AVENIR... L’ENCADREMENT PAYSAGER POUR LA VITRINE AUTOROUTIÈRE

À partir de l’autoroute 15, on pourra apercevoir une vitrine paysagère à la hauteur des attentes de la Ville de Candiac. Les devantures et les façades des commerces sur le boulevard de l’Industrie seront soulignées par un aménagement soigné. Les usages commerciaux seront préservés pour intercepter les automobilistes.

Le boulevard Montcalm constituera quant à lui une artère principale structurée et encadrée. Lien entre les différents pôles internes (entrée de ville, pôle mixte, pôle civique, pôle de transport) et avec les parties Nord et Sud de la ville, cette artère offre une conciliation des différents types de circulation par des aménagements adaptés. La présence de bâtiments d’envergure de part et d’autre du boulevard Montcalm en fait une artère bénéficiant d’un encadrement urbain fort.

PRINCIPES DIRECTEURS

- Favoriser la rénovation ou l’établissement d’un cadre bâti de qualité et des aménagements paysagers distinctifs.
- Assurer la qualité architecturale du cadre bâti.

VISION D’AVENIR... DES ESPACES TAMPONS ÉVOLUTIFS

À court terme, les usages résidentiels cohabiteront de façon harmonieuse avec les usages industriels. Les effets négatifs des industries seront amoindris par des mesures d’atténuation efficaces et intégrées esthétiquement à la trame urbaine, comme des écrans végétaux, mais qui seront aussi évolutifs. Ainsi, le projet de développement sera séparé des industries et de la voie ferrée grâce à des aménagements ou espaces tampons qui pourraient permettre l’aménagement de passages, de sentiers ou des aménagements de rétention pluviale. À titre d’exemple, advenant le démantèlement de la voie ferrée et de son réaménagement à des fins récréatives, les sentiers constitueraient des liens actifs entre le milieu de vie et le futur corridor récréatif.

PRINCIPES DIRECTEURS

- Aménager des espaces tampons de sorte à assurer une transition entre le milieu de vie et certains usages ou infrastructures pouvant induire des nuisances.
- Planifier à long terme des liens actifs pouvant les traverser afin de lier les différentes vocations du milieu de vie.

PRINCIPES TOD

- 1) Interfaces des points d’accès au TC
- 2) Mixité des fonctions**
- 3) Densité des usages
- 4) Mixité sociale
- 5) Réseau de rues accessibles
- 6) Design urbain, sécurité, qualité, identité**
- 7) Implantation bâtie et architecture diversifiée**
- 8) L’offre en stationnement

PRINCIPES TOD

- 1) Interfaces des points d’accès au TC
- 2) Mixité des fonctions**
- 3) Densité des usages
- 4) Mixité sociale
- 5) Réseau de rues accessibles
- 6) Design urbain, sécurité, qualité, identité**
- 7) Implantation bâtie et architecture diversifiée**
- 8) L’offre en stationnement

Affectations et densités d'occupation du sol

Le secteur d'étude compte **deux (2) aires d'affectations du sol**, soit l'aire d'affectation « Multifonctionnelle structurante » et l'aire d'affectation « Parc et espace vert ».

Aires d'affectation du sol

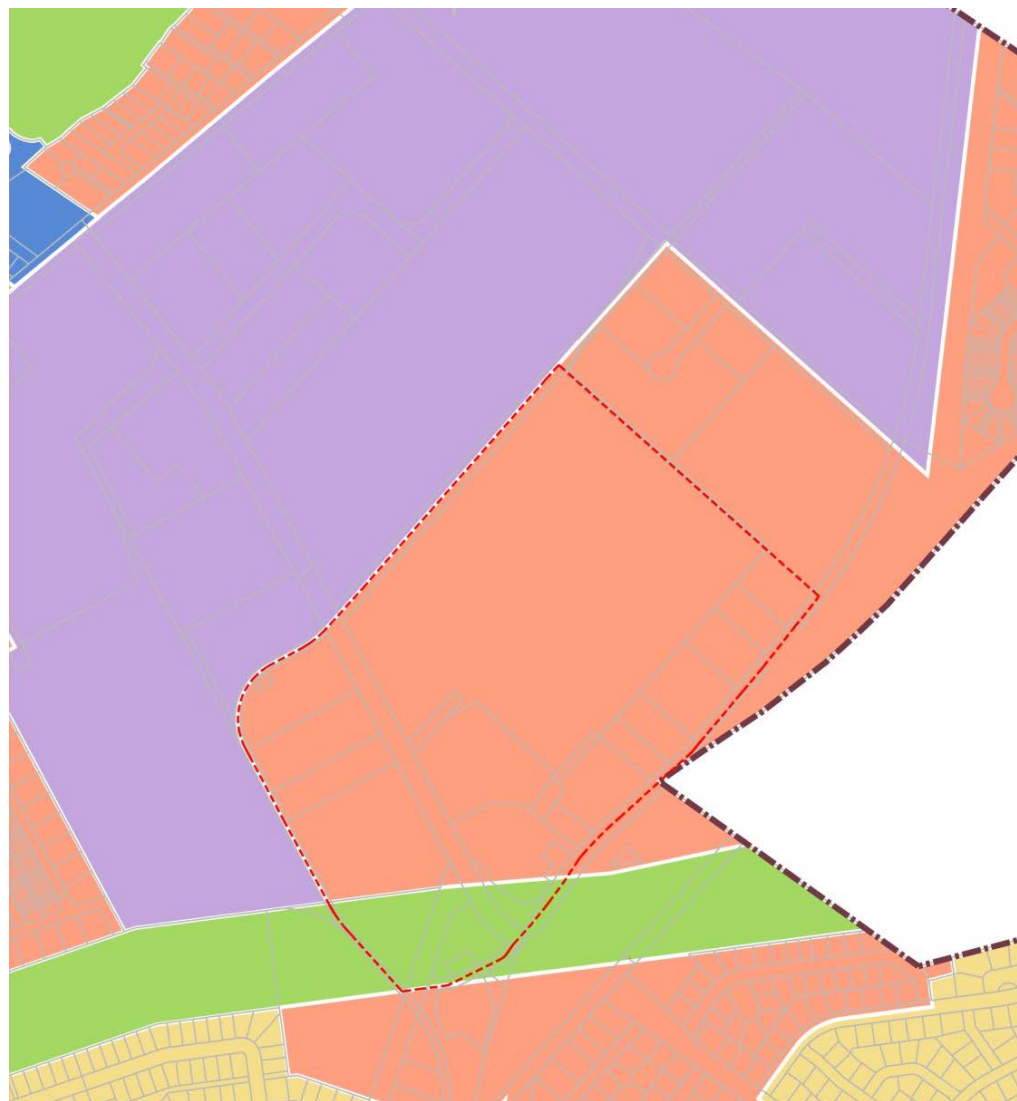


Figure 17 : Affectations du sol

Usages autorisés

Les tableaux ci-après présentent les usages autorisés et les densités d'occupation du sol par aire d'affectation.

Tableau 1 – Usages et densité de l'aire d'affectation « Multifonctionnelle» (M1)

FONCTIONS DOMINANTES	FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES
<p>Habitation. De toute densité.</p> <p>Commerces de petite surface. Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1 000 mètres carrés.</p> <p>Commerces de moyenne surface. Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est située entre 1 000 et 3 500 mètres carrés inclusivement.</p> <p>Bureau structurant. Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est de 1 000 mètres carrés ou plus.</p> <p>Bureau non structurant. Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1 000 mètres carrés.</p> <p>Mixte non structurant. Tous les bâtiments utilisés aux fins de deux activités ou plus parmi les activités résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles et communautaires, pour lesquels la superficie brute totale de plancher du bâtiment est inférieure à 3 000 mètres carrés.</p> <p>Équipement institutionnel et communautaire structurant. Les grands équipements gouvernementaux et para-gouvernementaux tel que les hôpitaux autres que privés, les palais de justice, les universités, les cégeps, les autres établissements publics d'enseignement post-secondaire et tout autre équipement considéré comme structurant à l'échelle régionale ainsi que les équipements institutionnels offrant une desserte intermunicipale et les bureaux administratifs gouvernementaux et para-gouvernementaux dont la superficie de plancher brute est de 3 000 mètres carrés et plus.</p>	<p>Équipement institutionnel et communautaire non structurant. Les équipements institutionnels, administratifs et communautaires qui ne sont pas considérés comme structurants à l'échelle régionale. Les écoles primaires et secondaires ainsi que les équipements municipaux à desserte locale font notamment partie de cette fonction.</p> <p>Mixte structurant. Les bâtiments utilisés aux fins de deux fonctions ou plus parmi les fonctions résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles et communautaires, pour lesquels la superficie brute totale de plancher du bâtiment est de 3 000 mètres carrés ou plus.</p> <p>Activité récréative intensive. Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que des bâtiments et/ou des aménagements considérables. Les golfs, les terrains de pratique de golf, les bases de plein air, les marinas, les musées et les campings font notamment partie de cette fonction.</p> <p>Activité récréative extensive. Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction.</p> <p>Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels. Seules les activités de nettoyage, d'entretien, d'implantation d'ouvrages écologiques et d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.</p> <p>Équipement et réseau d'utilité publique.</p>

DENSITÉ D'OCCUPATION

50 % de l'aire d'affectation doit être affectée aux fonctions dominantes.

Pour le secteur de planification détaillée Montcalm faisant l'objet du Programme particulier d'urbanisme (PPU) :

- a) la densité brute minimale prescrite est de 30 logements par hectare;
- b) le coefficient d'occupation du sol (COS) minimal est de 0,45;
- c) le coefficient d'emprise au sol (CES) minimal est de 25 %.

Le nombre de logements par hectare prescrit s'applique à l'ensemble du secteur identifié au présent PPU.

Tableau 2 – Usages et densité de l’aire d’affectation « Parc et espace vert » (P2)

FONCTIONS DOMINANTES	FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES
<p>Activité récréative intensive. Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que des bâtiments et/ou des aménagements considérables. Les golfs, les terrains de pratique de golf, les bases de plein air, les marinas, les musées et les campings font notamment partie de cette fonction.</p> <p>Activité récréative extensive. Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction.</p>	<p>Équipement et réseau d’utilité publique.</p> <p>Activités de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels. Seules les activités de nettoyage, d’entretien, d’implantation d’ouvrages écologiques et d’interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.</p>

3 | GUIDER ET RÉALISER

Guide d'aménagement et plan d'actions	p. 3-02
Secteurs d'ambiance	p. 3-02
Balises d'aménagement générales	p. 3-03
Balises d'aménagement détaillées	p. 3-05
Secteur A : Pôle civique et boulevard Montcalm	p. 3-05
Secteur B : Pôle résidentiel	p. 3-10
Secteur C : Boulevard de l'Industrie	p. 3-14
Secteur D : Entrée de ville	p. 3-18
Catalogue des précédents	p. 3-22
Mise en œuvre	p. 3-39
Politiques et programmes de mise en œuvre	p. 3-40
Mesures réglementaires	p. 3-41

Guide d'aménagement et plan d'actions

Secteurs d'ambiance

Le territoire d'intervention a été découpé en quatre secteurs d'ambiance, qui se distinguent par la forme urbaine qui y est privilégiée, la vocation qui leur est donnée et les interventions qui y sont préconisées.

Secteur A	Pôle civique et boulevard Montcalm
Secteur B	Pôle résidentiel
Secteur C	Boulevard de l'Industrie
Secteur D	Entrée de ville

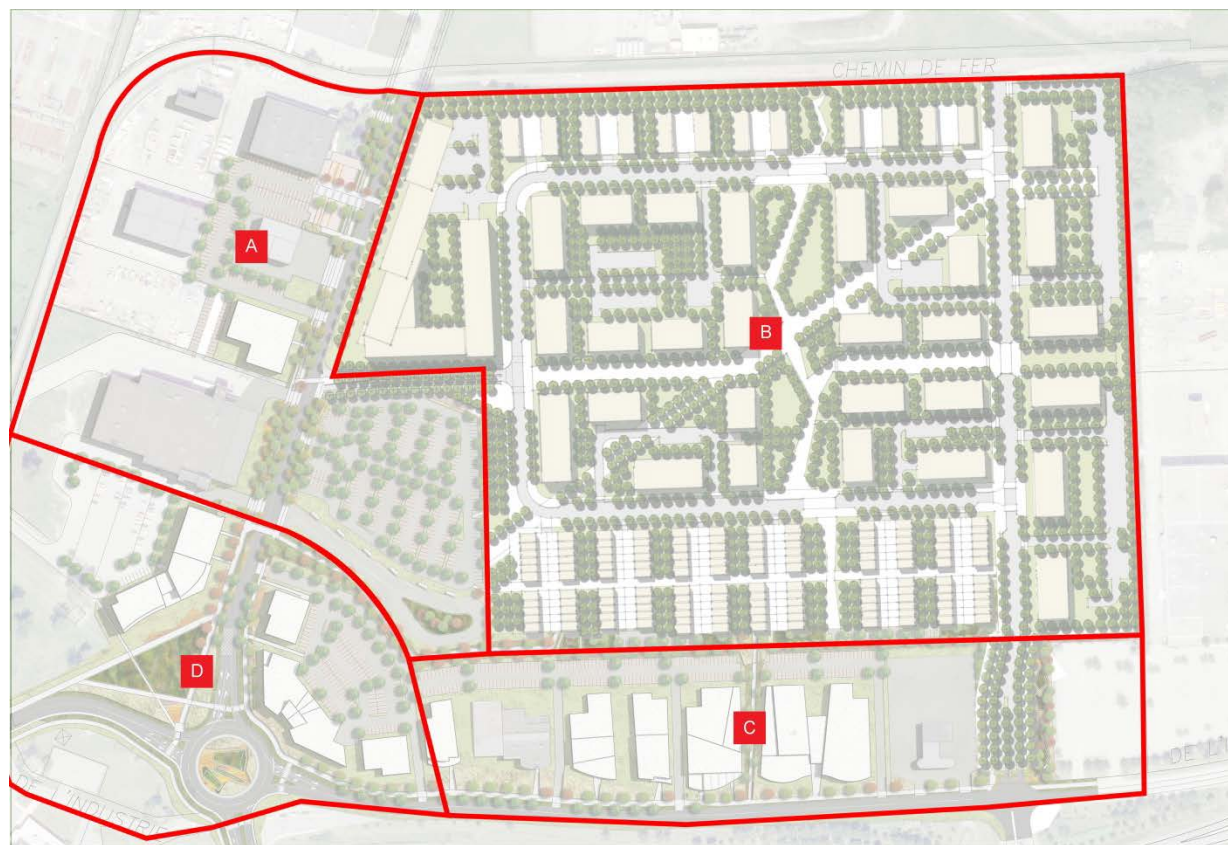


Figure 18 - Localisation des secteurs d'ambiance

Balises d'aménagement générales

TRAME

Balises qualitatives

- Trame urbaine perméable
- Subdivision du grand terrain actuellement industriel pour la réalisation d'un développement résidentiel respectant l'échelle humaine
- Création de liens nord-sud et est-ouest avec les axes routiers existants (boulevards de l'Industrie et Montcalm)

IMPLANTATION ET ARCHITECTURE

Balises qualitatives

- Continuité du cadre bâti le long des axes routiers existants et planifiés et en bordure des espaces publics
- Fronts bâtis rapprochés de la rue et des espaces publics
- Intensification de l'occupation du sol (densité et compacité)
- Volumétrie du cadre bâti modulée et rythmée (avancés, retraits, décrochés, etc.) diminuant l'effet de masse
- Gradation dans la hauteur du cadre bâti
- Factice architecturale contemporaine et durable
- Haute performance environnementale des bâtiments (tendre vers la norme LEED)
- Interaction entre les rez-de-chaussée des bâtiments et la rue ou l'espace public et maximisation des ouvertures et des accès directs à partir du trottoir (ambiance)
- Affichage sobre et de grande qualité graphique

Balises normatives

- Obligation de toit blanc ou vert
- Normes de construction éco-énergétiques

Balises d'aménagement générales

AMÉNAGEMENT

Balises qualitatives

- Aménagements conviviaux et sécuritaires à l'échelle du piéton et du cycliste
- Présence d'espaces verts de qualité
- Aménagements durables minimisant les surfaces imperméables et maximisant la canopée d'arbres, y compris les jardins de pluie
- Favoriser le pavé perméable pour le revêtement des aires de stationnement privé et la bio-rétention in situ
- Plantation d'alignement d'arbres des deux côtés des rues
- Stationnements intérieurs privilégiés ou non visibles de la voie publique
- Intégration d'un mobilier urbain distinctif
- Minimiser le nombre des entrées charretières, notamment en favorisant des aires de stationnement en commun

Balises normatives

- Interdiction d'aménager une aire de stationnement dans une cour avant (sauf exception qui dans un tel cas, devra participer à encadrer le domaine public par des aménagements permanents et devra présenter une très haute performance écologique en terme de gestion des eaux pluviales, de création d'îlot de fraîcheur et de choix de matériaux)
- Rétention conforme au guide de gestion des eaux pluviales du MDDELCC
- Respect de la norme *full cutoff* pour les luminaires d'éclairage extérieur

COS : Coefficient d'occupation du sol - Rapport entre la superficie totale de plancher d'un bâtiment (sans le stationnement intérieur ou les constructions accessoires sur toiture) et la superficie totale du terrain.

CES : Coefficient d'emprise au sol – Rapport entre la superficie d'implantation du bâtiment (sans le stationnement intérieur) et la superficie totale du terrain.

Coefficient d'occupation du sol (COS) :

Min. 0,45

Coefficient d'emprise au sol (CES) :

Min. 25 %

Balises d'aménagement détaillées

SECTEUR A : PÔLE CIVIQUE ET BOULEVARD MONTCALM

Caractéristiques

Ce secteur joue un rôle structurant, principalement en raison de la présence d'un pôle public d'envergure (hôtel de ville, garage municipal, caserne de pompiers) et du stationnement de l'AMT. Le boulevard Montcalm deviendra également la principale voie d'accès au nouveau développement planifié (pôle mixte et pôle résidentiel).

Actuellement, le boulevard ne bénéficie pas d'un encadrement adéquat, et ce, en raison de la multiplicité des usages qui s'y trouvent (commerces, industries, bâtiments publics), de la présence de terrains vacants et résiduels ainsi que du mode d'implantation des bâtiments à ses abords (ex. implantation en fond de lot, mur aveugle, etc.).

Le boulevard, qui constitue un lien entre l'entrée de ville et le secteur du petit bassin de La Prairie, est également peu convivial pour les piétons et cyclistes. Les projets structurants prévus dans ce secteur constituent l'opportunité de revoir l'aménagement du boulevard Montcalm afin d'en faire un lien fort et une artère attractive et conviviale.

Objectifs

- Créer un pôle commercial mixte contribuant à l'ambiance du lieu (mixité verticale des usages, commerces d'ambiance au rez-de-chaussée, terrasses et restauration, etc.).
- Consolider et mettre en valeur le pôle civique autour de l'hôtel de ville.
- Intensifier l'occupation du sol le long du boulevard Montcalm et privilégier une mixité de fonctions favorisant l'établissement d'usages commerciaux, de services et de bureaux aux premiers étages des bâtiments et des usages résidentiels aux étages supérieurs.
- Assurer la continuité du front bâti sur le boulevard.
- Faciliter les déplacements et sécuriser les parcours piétons et cyclables.
- Favoriser la requalification des espaces sous-utilisés (par l'aménagement d'un stationnement étagé sur la propriété de l'AMT par exemple).
- Trouver une vocation au terrain vacant de la Ville.
- Évaluer la faisabilité et la viabilité de réaliser un centre aquatique local ou régional.



Figure 19 - Secteur d'ambiance A

Balises d'aménagement

TRAME

- Maintien de l'îlot occupé à des fins civiques.
- Création d'une nouvelle voie d'accès permettant le développement du site à l'étude et du terrain situé à l'Est du boulevard Montcalm.
- Création de liens actifs entre les différents pôles, tant dans l'axe Nord-Sud qu'Est-Ouest.

IMPLANTATION ET ARCHITECTURE

- Fort encadrement du cadre bâti sur le boulevard Montcalm et à l'entrée du projet.
- Modulation des volumes des bâtiments et traitement architectural particulier (basilaire versus étages supérieurs).
- Gradation dans la hauteur du cadre bâti (croissance des hauteurs vers la place publique et la voie d'entrée au pôle résidentiel).
- Intégration harmonieuse des nouveaux bâtiments au milieu de vie adjacent.
- Volumétrie du cadre bâti modulée et rythmée (avancés, retraits, décrochés, etc.) et traitement architectural recherché.
- Grain bâti compact et favorisant les cours intérieures.
- Intégration harmonieuse du stationnement de l'AMT.
- Intensification progressive de l'utilisation du sol.



South Park, Los Angeles

Balises d'aménagement – Secteur A

- 1 Hôtel de Ville
- 2 Épicerie Métro
- 3 Place d'entrée Montcalm
- 4 Aménagement place Hôtel de Ville
- 5 Stationnement / Terminus AMT
- 6 Réaménagement boulevard Montcalm
- 7 Bâtiment projeté (vocation à déterminer)



Figure 20 – Balises d'aménagement – Secteur A

Proposition évolutive de l'occupation du stationnement incitatif (après l'actuel – phase I)

PHASE 2

Densification aux abords du boulevard Montcalm et/ou d'une place publique

Occupation mixte



Option A : Cadre bâti aux abords du boulevard Montcalm et diminution du ratio de stationnement



Option B : Cadre bâti aux abords d'une place publique et diminution du ratio de stationnement

PHASE 3

Densification près du terminus

Occupation mixte



Cadre bâti au centre du site et diminution du ratio de stationnement

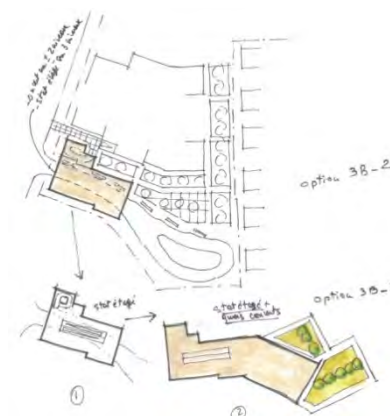
PHASE 4

Aménagement de stationnements étagés

Occupation mixte



Bâtiment mixte avec passage sous le bâtiment sur pilotis



Bâtiment mixte avec passage sous le bâtiment

AMÉNAGEMENT

- Prolongement et transition harmonieuse des aménagements des domaines publics et privés (trottoir, piste cyclable, bande verte, etc.).
- Prolongement du réseau actif (trottoirs, pistes cyclables) et création de liens dans les axes nord-sud et est-ouest.
- Stationnements intérieurs ou non visibles de la voie de circulation privilégiés.
- Valorisation du parvis de l'hôtel de ville et amélioration de son accessibilité par transport actif.
- Aménagement convivial du parvis de l'hôtel de ville.
- Aménagements paysagers soignés, intégration d'un mobilier urbain distinctif (ex.: sculpture) et optimisation de la canopée d'arbres tout au long du boulevard.
- Aménagements particuliers pour l'amélioration des interfaces entre le stationnement incitatif et les parcours actifs ainsi que pour le commerce présentant un mur aveugle sur la façade principale.

PLAN D'ACTION

Tableau 4 – Plan d'action – Secteur A : Pôle civique et boulevard Montcalm

Objectif	Action	Échéancier			Maître d'œuvre	Partenaires
		0-5 ans	5-10 ans	10-20 ans		
1. Consolider les aménagements du pôle civique	1.1 Lancer un concours de design et d'architecture du paysage pour l'aménagement de la place de la mairie	X			Ville de Candiac	Partenaires privés
	1.2 Élaborer et mettre en œuvre un programme d'aménagement du domaine public (ex. éclairage, mobilier urbain, plantation et aménagement paysager, trottoir, piste cyclable, etc.)	X	X		Ville de Candiac	Partenaires privés
2. Donner une image distinctive au boulevard Montcalm et renouveler les infrastructures publiques	2.1 Élaborer et mettre en œuvre un programme d'aménagement du domaine public (ex. éclairage, plantation et aménagement paysager, trottoir, piste cyclable, etc.) y compris un programme d'utilisation des placettes	X	X		Ville de Candiac	Partenaires privés
3. Créer un pôle commercial mixte contribuant à l'ambiance et à l'animation du lieu	3.1 Modifier les règlements d'urbanisme et élaborer un PIIA pour encadrer le secteur d'ambiance Pôle civique et boulevard Montcalm, incluant le pôle mixte (implantation du cadre bâti, mixité verticale des usages, continuité commerciale au rez-de-chaussée des bâtiments, aménagement de terrasses, etc.)	X			Ville de Candiac	Partenaires privés
4. Favoriser une occupation optimale du stationnement incitatif de l'AMT	4.1 Planifier, à moyen et long terme, le redéveloppement du stationnement (ex. bâtiments et usages mixtes, stationnement étagé)		X	X	AMT	Ville de Candiac et partenaires privés

SECTEUR B : PÔLE RÉSIDENTIEL

Caractéristiques

Le site, d'un seul tenant, présente un potentiel de mise en disponibilité rapide, les propriétaires actuels souhaitant revoir les activités qui y prennent place. Pour cette raison, il est nécessaire d'assurer le respect des objectifs et des balises d'aménagement présentés au concept lors de la réalisation et ce, même si le plan concept ci-contre est appelé à évoluer.

Sa localisation, à proximité du stationnement de l'AMT et du boulevard Montcalm, en fait un lieu intéressant pour l'accueil d'un projet s'inspirant des principes TOD, notamment en matière de densité et de convivialité pour les parcours piétons.

Objectifs

- Développer un milieu de vie novateur intégrant une mixité de typologies résidentielles.
- Créer un lieu de destination et de rassemblement pour le nouveau milieu de vie (place publique identitaire, animée et accessible).
- Introduire une densité d'occupation élevée autour de la place publique et des principales voies d'accès.
- Mettre en valeur les liens menant vers les boulevards de l'industrie et Montcalm ainsi que vers le terminus de l'AMT, notamment par des aménagements distinctifs et durables.
- Faciliter les déplacements actifs (parcours piétons et cyclables) sur l'ensemble du projet.
- Planifier le prolongement éventuel de la collectrice et des liens actifs vers le nord, en réservant des emprises et en aménageant des espaces publics ou placettes.

Balises d'aménagement

TRAME

- Connexion du pôle résidentiel avec les boulevards de l'Industrie et Montcalm.
- Insertion d'un espace public clé dans la trame et développement de parcours actifs vers celui-ci.
- Ouverture visuelle sur le pôle public.
- Grande accessibilité aux pôles adjacents (mixte, public, commercial, stationnement de l'AMT) par les différents réseaux (rues, sentiers, pistes cyclables, etc.).



Figure 21 – Secteur d'ambiance B

IMPLANTATION ET ARCHITECTURE

- Fort encadrement du cadre bâti sur le réseau routier et en bordure de la place publique.
- Gradation dans la hauteur du cadre bâti (croissance des hauteurs vers la place publique et le pôle mixte).
- Continuité du cadre bâti le long des axes routiers et de la place publique.
- Volumétrie du cadre bâti modulée et rythmée (avancés, retraits, décrochés, etc.) et traitement architectural recherché.
- Grain bâti compact et favorisant les cours intérieures.
- Implantation d'une variété de typologies d'habitation.

AMÉNAGEMENT

- Importance donnée à la place publique en tant qu'élément unificateur du milieu de vie (aménagement distinctif).
- Aménagement de parcours actifs et d'espaces variés (liens verts).
- Stationnements intérieurs ou non visibles de la rue publique privilégiés/Autorisation du stationnement sur rue.
- Intégration d'espaces verts et de sentiers.
- Aménagements paysagers soignés et optimisation de la canopée d'arbres.
- Aménagements et ouvrages de gestion et rétentions des eaux de ruissellement.



Vancouver
Source : Google — © 2014 Google

Balises d'aménagement – Secteur B

- 1** Place centrale
- 2** Résidentiel / Haute densité
- 3** Résidentiel / Moyenne densité
- 4** Rue collectrice
- 5** Rue locale
- 6** Espaces publics récréatifs potentiels
- 7** Aménagement tampon



Figure 22 – Balises d'aménagement – Secteur B

PLAN D'ACTION

Tableau 5 – Plan d'action – Secteur B : Pôle résidentiel

Objectif	Action	Échéancier			Maître d'œuvre	Partenaires
		0-5 ans	5-10 ans	10-20 ans		
1. Évaluer la contamination du site	1.1 Effectuer les études quant à la contamination du site et procéder aux travaux de réhabilitation des sols	X			Partenaires privés	Ville de Candiac et partenaires privés
2. Assurer un développement résidentiel harmonieux, de qualité et favorisant des pratiques d'aménagement durable	2.1 Modifier les règlements d'urbanisme et élaborer un PIIA pour encadrer le secteur d'ambiance Pôle résidentiel	X			Ville de Candiac	Partenaires privés
	2.2 Établir une entente cadre pour le développement du pôle résidentiel	X			Ville de Candiac	Développeur et promoteur
	2.3 Réaliser un plan directeur des réseaux sanitaire, pluvial et aqueduc	X			Ville de Candiac	Partenaires privés
	2.4 Exiger, au développeur/promoteur, la réalisation d'une étude d'impact sonore et de vibration en lien avec la présence de la voie ferroviaire	X			Développeur et promoteur	Ville de Candiac
	2.5 Enchâsser à la réglementation d'urbanisme les dispositions normatives d'aménagement aux abords d'une voie ferrée – ligne d'embranchement (<i>Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires (FCM et ACFC)</i>).	X			Ville de Candiac	Développeur et promoteur
3. Aménager distinctivement le parc central du quartier	3.1 Élaborer un plan directeur d'aménagement favorisant : <ul style="list-style-type: none"> - un rappel historique de l'empreinte industrielle dans l'aménagement paysager - un jeu des surfaces minérales et végétales - la plantation d'arbres et des aménagements paysagers de qualité - l'utilisation de matériaux permettant la gestion des eaux de ruissellement (obligation de rétention) et diminuant les îlots de chaleur - etc. 	X			Ville de Candiac	Partenaires privés
	3.2 Élaborer et mettre en œuvre un programme d'aménagement du domaine public (ex. éclairage, mobilier urbain, plantation et aménagement paysager, trottoir, piste cyclable, etc.)	X	X		Ville de Candiac	Partenaires privés

SECTEUR C : BOULEVARD DE L'INDUSTRIE

Caractéristiques

Ce secteur est actuellement occupé par une multitude d'usages commerciaux, principalement destinés à la circulation de transit (station-service, concessionnaire automobile, resto-bar, etc.). Les bâtiments sont implantés en retrait de la rue, généralement en milieu de lot. Ils présentent une architecture désuète. Les terrains comportent des aires de stationnement en façade et en arrière-cour. L'offre en stationnement est adéquate, mais les caractéristiques d'implantation présentent plusieurs déficiences notamment au chapitre du traitement paysager des cours avant.

Bénéficiant d'une vitrine sur l'autoroute 15, le boulevard de l'Industrie présente un potentiel de consolidation et une mise en valeur de la fonction commerciale, notamment par une révision complète des bâtiments qui y prennent place (implantation, architecture, fonctions).

Objectifs

- Faciliter les déplacements et sécuriser les parcours piétons et cyclables.
- Intensifier l'occupation du sol le long du boulevard.
- Consolider et mettre en valeur la fonction commerciale en lien avec la vitrine autoroutière.
- Assurer la continuité du front bâti sur le boulevard.
- Prévoir des aménagements paysagers de qualité.

Balises d'aménagement

TRAME

- Planification des accès et des liens actifs vers le pôle résidentiel projeté.
- Création de liens actifs avec le pôle de l'entrée de ville et du boulevard Montcalm.



Figure 23 – Secteur d'ambiance C

Balises d'aménagement (suite)

IMPLANTATION ET ARCHITECTURE

- Rapprochement du cadre bâti sur le boulevard de l'Industrie.
- Grain bâti plus compact.
- Traitement architectural soigné et visuellement intéressant des bâtiments, en lien avec le rôle de l'artère en tant que vitrine autoroutière.
- Intégration harmonieuse des nouveaux bâtiments au milieu de vie adjacent (gestion des interfaces).

AMÉNAGEMENT

- Prolongement et transition harmonieuse des aménagements des domaines publics et privés (trottoir, piste cyclable, bande verte, etc.).
- Création d'un réseau multifonctionnel.
- Stationnements non visibles de la voie de circulation privilégiés (en arrière-lot et en communs).
- Aménagements paysagers soignés et optimisation de la canopée d'arbres.



Montpellier, France

Balises d'aménagement – Secteur C

- 1** Entrée Sud au site
- 2** Sentier multifonctionnel
- 3** Réaménagement boulevard de l'Industrie
- 4** Requalification architecturale / Vitrine
- 5** Aménagement paysager privé / Vitrine
- 6** Stationnement non-visible
- 7** Bande de plantation / Tampon résidentiel/Commercial
- 8** Rétention / Mise en valeur paysagère



Montréal



Figure 24 – Balises d'aménagement – Secteur C

PLAN D'ACTION

Tableau 6 – Plan d'action – Secteur C : Boulevard de l'Industrie

Objectif	Action	Échéancier			Maître d'œuvre	Partenaires
		0-5 ans	5-10 ans	10-20 ans		
1. Soigner la vitrine autoroutière et l'interface du cadre bâti et des aménagements le long du boulevard de l'Industrie	1.1 Modifier les règlements d'urbanisme et élaborer un PIIA pour encadrer le secteur d'ambiance Boulevard de l'Industrie	X			Ville de Candiac	Partenaires privés
	1.2 Élaborer et mettre en œuvre un programme d'aménagement du domaine public (ex. éclairage, mobilier urbain, plantation et aménagement paysager, trottoir, piste cyclable, etc.)		X	X	Ville de Candiac	Partenaires privés
	1.3 Revoir et restreindre le nombre des entrées charretières le long du boulevard	X			Ville de Candiac	Partenaires privés
2. Améliorer l'accessibilité au sein du milieu de vie	2.1 Revoir l'aménagement de l'accès et de la bretelle de sortie de l'autoroute 15 (configuration, feux, etc.)		X	X	Ville de Candiac MTQ	Développeur et promoteur
	2.2 Exiger l'élaboration d'une étude d'impact du projet sur la circulation et les principaux accès au site	X			Ville de Candiac	Partenaires privés et MTQ
	2.3 Acquérir l'immeuble sur le boulevard de l'Industrie pour aménager un second accès au projet	X			Ville de Candiac	Développeur et promoteur

SECTEUR D : ENTRÉE DE VILLE

Caractéristiques

Ce secteur, qui constitue la porte d'entrée au site faisant l'objet de l'étude de requalification, représente également l'une des principales entrées au territoire de Candiac. À l'heure actuelle, cette entrée de ville est caractérisée par la présence d'un carrefour routier plus ou moins fonctionnel et peu invitant (intersection boulevard de l'Industrie/boulevard Montcalm/chemin Haendel), malgré la présence de quelques aménagements paysagers en son centre. Elle est bordée par deux implantations commerciales d'envergure (centre d'achat Candiac et Marché Métro) comportant de vastes espaces de stationnement en cour avant. Par ailleurs, le bâtiment du centre d'achat Candiac présente une architecture désuète qui n'est pas à l'image d'une porte d'entrée. Le secteur ayant été pensé en fonction de l'automobile, la circulation des piétons et des cyclistes y est également difficile.

Le secteur présente le potentiel pour devenir une entrée de ville structurante, attractive et invitante, ce qui passe dans un premier temps par un réaménagement du carrefour routier puis par une révision des implantations à ses abords. Le projet devra prendre en compte et favoriser l'intégration des pylônes et des lignes électriques.

Objectifs

- Sécuriser les parcours piétons et cyclables.
- Assurer la continuité du front bâti de part et d'autre de l'entrée de ville tout en respectant le réseau électrique.
- Intensifier l'occupation du sol en bordure de l'entrée de ville.
- Favoriser la requalification des espaces sous-utilisés.
- Mettre en place des aménagements distinctifs et durables en lien avec le rôle d'entrée de ville du secteur.



Figure 25 – Secteur d'ambiance D

Balises d'aménagement

TRAME

- Reconfiguration du carrefour routier (boulevard de l'Industrie / boulevard Montcalm / chemin Haendel).
- Création de liens actifs et cyclables vers le pôle du boulevard Montcalm et le pôle du boulevard de l'Industrie.

IMPLANTATION ET ARCHITECTURE

- Encadrement du cadre bâti des axes formant l'entrée de ville.
- Volumétrie du cadre bâti modulée et rythmée (avancés, retraits, décrochés, etc.) et traitement architectural recherché.

AMÉNAGEMENT

- Prolongement et transition harmonieuse des aménagements des domaines publics et privés (bande verte, etc.).
- Création d'un réseau actif complet (trottoirs, pistes cyclables), sécuritaire et adéquatement intégré au réseau routier.
- Aménagements paysagers soignés et optimisation de la canopée d'arbres, tout en prenant en compte le réseau électrique et les prescriptions à son égard (ex. hauteur de plantation permise, etc.).
- Intégration d'éléments symboliques marquant l'entrée de ville (mobilier urbain, sculpture, etc.).
- Stationnements non visibles de la voie de circulation privilégiés.



Giratoire, Hyatt house.
Shopping Center, Raleigh, NC

Balises d'aménagement – Secteur D

- 1 Carrefour giratoire / signalétique
- 2 Bâtiment commercial
- 3 Aménagement paysager d'entrée de ville
- 4 Sentier multifonctionnel
- 5 Réaménagement boulevard Montcalm
- 6 Réaménagement boulevard de l'Industrie



Figure 26 – Balises d'aménagement – Secteur D

PLAN D'ACTION

Tableau 7 – Plan d'action – Secteur D : Entrée de ville

Objectif	Action	Échéancier			Maître d'œuvre	Partenaires
		0-5 ans	5-10 ans	10-20 ans		
1. Aménager le carrefour giratoire et renouveler les infrastructures publiques du boul. Montcalm	1.1 Lancer un concours pour le design, la géométrie et l'aménagement de l'entrée de ville et du carrefour giratoire	X			Ville de Candiac	Partenaires privés
	1.2 Élaborer et mettre en œuvre un programme d'acquisition des terrains requis pour l'aménagement du carrefour giratoire	X			Ville de Candiac	
	1.3 Élaborer et mettre en œuvre un programme d'aménagement du domaine public (ex. éclairage, mobilier urbain, plantation et aménagement paysager, trottoir, piste cyclable, etc.)	X	X		Ville de Candiac	Partenaires privés
2. Encadrer le développement à l'entrée de ville	2.1 Modifier les règlements d'urbanisme et élaborer un PIIA pour encadrer le secteur d'ambiance « Entrée de ville »	X			Ville de Candiac	Partenaire privé

Catalogue des précédents

PPU de la portion sud du parc industriel Montcalm

Ville de Candiac

Catalogue des précédents

Le présent catalogue présente des exemples d'aménagements à réaliser sur le domaine public. Certains lieux clés doivent faire l'objet d'une réflexion et d'interventions structurantes.

Site 1 – Boulevard Montcalm

Plan clé



PRINCIPALES INTERVENTIONS

- Réaménagement d'une emprise de ± 26 mètres
- Une voie véhiculaire par sens
- Un trottoir côté Est
- Un trottoir et une piste cyclable côté Ouest
- Bandes de plantations séparatrices de $\pm 2,5$ mètres
- Prévoir la rétention pluviale
- Lampadaires doubles (éclairage de rue + éclairage piéton) de chaque côté



High Street, Burnaby Mountain, BC

Site 2 – Boulevard de l'Industrie

Plan clé



PRINCIPALES INTERVENTIONS

- Réaménagement d'une emprise variable de 12 et 20 mètres
- Réaménagement de l'intersection en lien avec le futur accès au quartier projeté
- Une voie véhiculaire par sens
- Un sentier multifonctionnel côté Nord
- Bandes de plantation minimale de 3 mètre (rétention potentielle)
- Lampadaire simple côté Nord



Complexe commercial et d'affaires, Vancouver

Site 3 – Collectrice

Plan clé



PRINCIPALES INTERVENTIONS

- Aménagement d'une emprise de 25 mètres
- Une voie véhiculaire par sens
- Stationnement sur rue des 2 côtés (section d'entrée jusqu'à la place, un seul côté de stationnement)
- Un sentier multifonctionnel côté Ouest jusqu'à la place centrale
- 1 trottoir côté Est
- 1 trottoir côté Ouest au Nord de la place centrale
- Bandes de plantation minimale de 2 mètres (rétention potentielle)
- Lampadaire simple d'un côté



Burnaby Mountain, BC
Source : Google — © 2014 Google

Site 4 – Rue locale
Plan clé



PRINCIPALES INTERVENTIONS

- Aménagement d’une emprise de 25 mètres
- Une voie véhiculaire par sens
- Stationnement sur rue des 2 côtés
- 1 trottoir sur chaque côté
- Bandes de plantation minimale de 2,5 mètres (rétention potentielle)
- Lampadaires des deux côtés de la rue



Dundas et Regent streets, Toronto

Site 5 – Grande place publique centrale

Plan clé



PRINCIPALES INTERVENTIONS

- Aménagement d'une superficie de $\pm 60 \times 280$ mètres
- Une place publique aux divers aménagements : espaces végétalisés, bassins/jeux d'eau, espace pavé, espace de jeux d'enfants judicieusement localisés pour le milieu de vie à venir
- Plusieurs possibilités de rétention des eaux de pluie
- Des passages piétons et des liens cyclables balisés
- Un mobilier urbain distinct : lampadaires en fut, support à vélo aux entrées Est et Ouest
- Des plantations d'arbres aménagés en fonction de l'ensoleillement et de la direction des vents
- Œuvres d'art d'interprétation témoignant de l'usage industriel du lieu (éléments verticaux en rappel aux cheminées de facture industrielle)



Lubert Plaza, Philadelphie

Site 6 – Placette

Plan clé



ÉLÉMENTS CLÉS

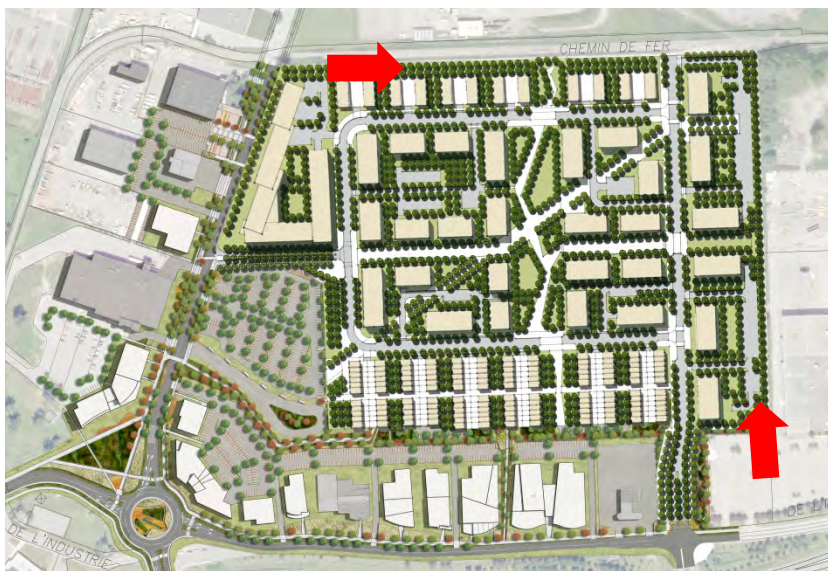
- Un espace animé par des commerces et des usages mixtes aux angles de Montcalm et le futur accès au nouveau quartier
- Plusieurs possibilités de rétention des eaux de pluie
- Un traitement en pavage continu est privilégié signifiant ainsi l'importance accordée à l'échelle piétonne du quartier
- Un stationnement sur rue est permis, en parallèle de chaque voie à sens unique (entrée et sortie de part et d'autre de la placette linéaire centrale)
- Un mobilier urbain distinct
- Des plantations d'arbres aménagés en fonction de l'ensoleillement et de la direction des vents



North Hills, Raleigh, NC

Site 7 – Espace tampon

Plan clé



PRINCIPALES INTERVENTIONS

- Intégration de mesures de rétention des eaux de pluie
- De futurs liens actifs vers le Nord demeurent possibles advenant le démantèlement de la voie ferrée
- Un écran visuel formé par une plantation continue offre une interface paysagère aux bâtiments ayant front sur la rue locale nord
- Des plantations d'arbres aménagés en fonction de l'ensoleillement et de la direction des vents
- Une bande séparatrice plantée de ± 5 mètres est exigible entre le stationnement à l'arrière et le talus du fossé
- Une plantation continue permet l'aménagement d'un écran visuel entre les bâtiments résidentiels et l'usage industriel existant à l'Est du site



Noue filtrante
Lake Countil



Exemple d'aménagement paysager représentatif de la zone tampon : aménagements paysagers d'agrémentation et d'utilité (places-jardins)

Site 8 – Entrée au boulevard de l'Industrie

Plan clé



PRINCIPALES INTERVENTIONS

- Acquisition d'un lot qui permettra d'aménager le lien d'accès au site à partir du boulevard de l'Industrie
- L'accès à partir de l'autoroute A-15 nécessite le réaménagement de l'intersection de la bretelle de sortie et du boulevard de l'Industrie
- Aménagement paysager distinct affirmant l'entrée Sud du nouveau quartier
- Un sentier multifonctionnel sur le côté Ouest de l'accès Sud qui se connectera à celui prévu sur le côté Nord du boulevard de l'Industrie
- Des plantations d'arbres d'arbustes et autres végétaux complétera les aménagements paysagers de l'accès Sud



Jardin botanique de Barcelone



Jardin de pluie, Walnut Creek

Site 9 – Liens piétons

Plan clé



PRINCIPALES INTERVENTIONS

- Outre les trottoirs aménagés à même les rues projetées, des liens piétons structurants dans les directions Nord-Sud et Est-Ouest viendront desservir le quartier dans sa partie médiane
- Les liens piétonniers passant par la place centrale et le domaine privé seront aménagés par endroits en halte de repos (bancs, poubelles, supports à vélos) et permettront rejoindre le boulevard Montcalm longeant le stationnement incitatif de l'AMT
- Liens qui pourraient être dédiés exclusivement aux piétons par endroits et/ou permettre des liens d'accès véhiculaires à d'autres



Fribourg, Vauban

Images de référence : Cohabitation des usagers



Berlin



Portland



Vieux Montréal



Helsinki

Site 10 – Éléments d'encadrement paysager

Plan clé



PRINCIPALES INTERVENTIONS

- À la hauteur du bâtiment abritant le marché Métro ainsi que son vis-à-vis, le stationnement incitatif de l'AMT, des aménagements paysagers minéraux (en dur) et végétaux sont préconisés
- Sous forme d'éléments sculpturaux ou éléments de facture plus permanente, l'aménagement paysager contribuerait à offrir une interface plus conviviale et plus encadrante pour le piéton
- Les aménagements paysagers pourraient associer design et mobilier par exemple des murets aux divers hauteurs avec des parties servant de bancs à la base



Exemple d'aménagement paysager qui illustre le recours à des murets comme éléments d'encadrement et de présence permanente.

Images de référence : Éléments d'encadrement paysager



Vieux Montréal



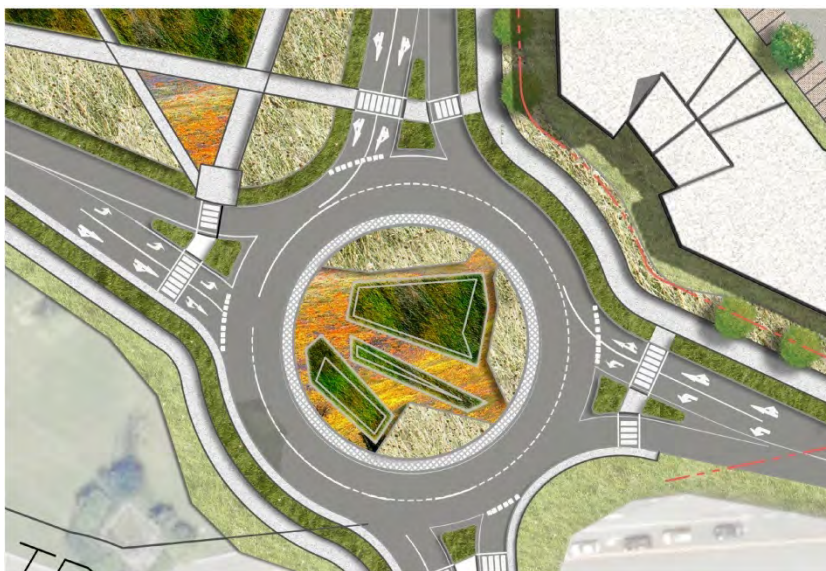
Stains, France



Wake sculpture par R. Serra à Seattle, Washington

Site 11 – Œuvres d'art et/ou repères visuels

Plan clé



Extrait du plan d'aménagement

PRINCIPALES INTERVENTIONS

- Le carrefour giratoire étant une entrée de Ville, une signalisation par le biais d'aménagements paysagers et d'une architecture des édifices est doublement requis
- L'implantation d'une œuvre d'art au cœur du giratoire et du parc, marquant l'identité de la Ville, est fortement recommandée
- L'architecture des bâtiments implantés aux abords du giratoire devront fortement s'arrimer et compléter la facture des aménagements paysagers du carrefour

Images de référence : Œuvres d'art et/ou repères visuels



Bloomington Central Park, Denver



Harrison Garden Boulevard, Toronto



Circle in Uptown Normal, Illinois

Images de référence : *matériaux au sol*



Transpavé – Boulevard (150 TLI)



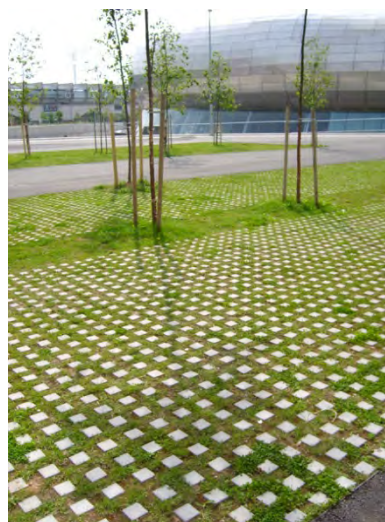
Pavé Bolduc Citadin Modulaire



Transpavé – Boulevard (300 TLI)



Transpavé – Boulevard (90 TLI)



Pavé Escofet - Cherckerblock



Pavé Escofet – Redes

MISE EN ŒUVRE

Politiques et programmes de mise en œuvre

Politiques et programmes de mise en œuvre

Un ensemble de politiques et programmes pourraient contribuer au projet de requalification de la portion sud du parc industriel Montcalm.

Parmi ces outils de mise en œuvre, mentionnons :

- **Programme incitatif à la création d’espaces à bureaux** : les terrains localisés à proximité du futur stationnement de l’AMT et du pôle public/institutionnel structuré par l’hôtel de ville présentent des conditions favorables à l’accueil d’usages de type bureaux, en raison de leur bonne visibilité et accessibilité. La mise en place d’un programme incitatif à la création d’espaces à bureaux, qui pourrait prendre la forme d’un crédit de taxes foncières régressif sur plusieurs années, permettrait de stimuler l’implantation de tels usages dans le secteur.
- **Programme d’acquisition d’immeubles en vue de leur aliénation ou de leur location** : cet outil permet à une municipalité d’assurer la disponibilité des espaces requis au développement. Plus précisément, ce programme permet à une municipalité d’acquérir un immeuble de gré à gré ou par expropriation, de détenir et administrer un immeuble, d’exécuter les travaux d’aménagement, de restauration, de démolition ou de déblaiement requis sur un immeuble et d’aliéner ou de louer un immeuble aux fins prévues. Le secteur doit être identifié comme un centre-ville ou un secteur central au Programme particulier d’urbanisme.

Il est à noter qu’aucun de ces programmes n’est actuellement offert sur le territoire de la Ville de Candiac.

Mesures réglementaires

Les outils réglementaires suivants pourraient permettre à la Ville de Candiac d'assurer la mise en œuvre de son Programme particulier d'urbanisme, qu'il s'agisse du règlement de zonage, des règlements d'urbanisme à caractère discrétionnaire (règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale, règlement sur les usages conditionnels, règlement sur les projets particuliers de construction, de modification et d'occupation d'immeubles) ou encore de règlements concernant un objet d'intervention ou un type d'action plus spécifique (entente-cadre de développement).

Il convient de souligner que le choix des différents outils présentés ci-après ne doit en aucun cas être considéré comme exhaustif et limitatif. Minimalement, les modifications suivantes devront néanmoins être apportées afin de permettre l'atteinte des objectifs contenus au présent PPU.

Règlement de zonage

Les dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme permettent aux municipalités le respect de dispositions normatives inscrites dans les règlements d'urbanisme. À cet effet, le règlement sur le zonage devra être modifié afin :

- de créer de nouvelles zones;
- de prescrire les usages qui y sont autorisées;
- d'intégrer les normes minimales relatives aux contraintes anthropiques telles qu'illustrées à la figure 5;
- d'intégrer des dispositions particulières concernant notamment :
 - les allées d'accès;
 - les normes d'implantations;
 - l'aménagement des terrains;
 - les stationnements et leur aménagement;
 - les espaces pour les vélos;
 - les surfaces vertes perméables;
 - l'architecture et les matériaux de revêtement;
 - la gestion des déchets et de la neige;
 - les réservoirs et bombonnes;
 - les spas et les piscines;
 - les bâtiments accessoires;
 - l'aménagement des toitures.

Plans d’implantation et d’intégration architecturale (P.I.I.A.)

Les dispositions de la Loi sur l’aménagement et l’urbanisme permettent aux municipalités d’exiger d’un projet, en plus de respecter les dispositions normatives des règlements d’urbanisme, qu’il réponde à certains objectifs qualitatifs concernant plus particulièrement l’implantation des constructions, l’intégration et la conception architecturale des bâtiments, l’aménagement paysager des terrains ou encore l’affichage.

À cet effet, le règlement sur les plans d’intégration et d’implantation architecturale (P.I.I.A.) devra être modifié afin d’intégrer le Guide d’aménagement qui définit à l’aide de photographies et de croquis, les objectifs et critères qui doivent servir à apprécier tout projet selon l’emplacement.

Voici une liste non exhaustive des principales intentions de ce Guide d’aménagement :

- d’indiquer les zones et/ou les catégories d’objets visés par le règlement (certains types de terrains, de constructions, de travaux, etc.);
- de déterminer les objectifs ainsi que les critères permettant d’évaluer l’atteinte de ces objectifs;
- favoriser une cohabitation harmonieuse entre les différents usages;
- minimiser les impacts des sources de nuisance et dissimuler les aspects inesthétiques aux abords des corridors autoroutiers et ferroviaires;
- prévoir une signature urbaine distinctive et garantir un paysage urbain de qualité;
- favoriser une transitions agréables entre les diverses typologies;
- créer un milieu convivial, convivial et sécuritaire à l’échelle du piéton et du cycliste;
- orienter la taille des îlots et leur forme dans le respect de l’échelle humaine;
- favoriser l’écocomobilité;
- créer une trame urbaine et l’aménagement de liens piétons et de pistes cyclables;
- favoriser la construction de bâtiments écologiques et écoénergétiques;
- prioriser des aménagements de terrain favorisant l’atteinte d’objectifs liés au développement durable;
- privilégier l’écoulement naturel de l’eau et son infiltration dans le sol;
- réduire l’empreinte au sol des aires de stationnement;
- favoriser une architecture de haute qualité (volumes, forme, matériaux, couleur, éclairage, etc.);
- favoriser un cadre de bâti diversifié tout en étant cohérent et harmonieux dans son ensemble;
- dissimuler les équipements techniques et mécaniques;
- prévoir une bonne gestion des déchets et de la neige.

Permis et certificats

Afin de respecter les exigences du Schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Roussillon, le règlement relatif aux permis et certificats devra être modifié afin d'ajouter des exigences préalables à toute demande d'opération cadastrale aux abords du réseau ferroviaire et dans l'aire d'influence du réseau autoroutier ainsi que les documents exigés dans le cadre de la stratégie de gestion des eaux pluviales.

Programme particulier d'urbanisme

Ultérieurement, le présent Programme particulier d'urbanisme pourra être modifié afin de préciser certains aspects de la vision de développement et de la stratégie de développement durable.