



Élaboration d'un programme particulier d'urbanisme de l'aire TOD

Rapport du PPU
Version finale

Juin 2016

1

LIRE LE SECTEUR

LECTURE DU MILIEU ET DIAGNOSTIC

2

CONCEVOIR LE SECTEUR DE DEMAIN

VISION ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

3

RÉUSSIR LE SECTEUR TOD

PROGRAMME DE MISE EN OEUVRE

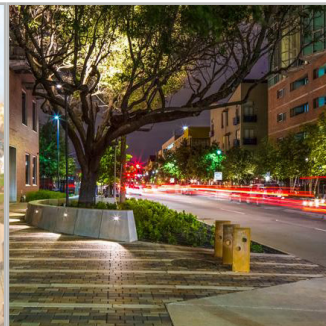
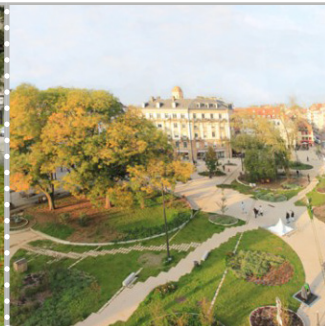


TABLE DES MATIÈRES

1 LIRE LE TERRITOIRE

Mise en contexte	2
Limites considérées pour les fins de l'étude	3
Lecture du lieu	4
1. Forme urbaine	5
2. Mobilité	11
3. Vocations et viabilité économique	27
4. Environnement et paysage	34
Synthèse générale	41
Problématiques et enjeux	42

2 CONCEVOIR LE SECTEUR DE DEMAIN

Vision d'aménagement	46
Énoncé de vision	46
Concept d'aménagement global	48
Principes directeurs	50
Plan d'embellissement de l'entrée de ville	67
Affectations et densités d'occupation du sol	69
Aires d'affectation	69
Usages autorisés	70

3 RÉUSSIR LE SECTEUR TOD

Guide d'aménagement	76
Balises d'aménagement générales	77
Balises d'aménagement détaillés	78
Catalogue des aménagements et du domaine public	88
Mise en oeuvre	116
Phasage	117
Plan d'actions	118
Analyse financière	120
Politique et programmes de mise en oeuvre	121
Programme de suivi de réalisation	122

Table des plans

Plan 1	Positionnement géographique du secteur TOD et contexte de planification	Plan 17	Espaces de stationnement et d'entreposage
Plan 2	Aire TOD – Limites considérées pour les fins de l'étude	Plan 18	Entrée de ville – Conditions existantes
Plan 3	Secteur TOD – Limites officielles (500 mètres autour du stationnement incitatif)	Plan 19	Entrée de ville – Potentiels et contraintes
Plan 4	Trame de rues	Plan 20	Synthèse des potentiels et des contraintes
Plan 5	Trame parcellaire	Plan 21	Concept d'aménagement global
Plan 6	Trame bâtie	Plan 22	Vision d'aménagement
Plan 7	Réseau de camionnage	Plan 23	Réseau piéton
Plan 8	Gestion des intersections	Plan 24	Réseau cyclable
Plan 9	Réseau de transport collectif	Plan 25	Réseau de transport en commun
Plan 10	Réseau cyclable	Plan 26	Fonctions dominantes du secteur
Plan 11	Réseau piéton (les estimations des distances de marche ont été fournies par la CMM)	Plan 27	Espaces publics structurants
Plan 12	Occupation du sol	Plan 28	Potentiel de rétention des eaux de ruissellement
Plan 13	Années de construction	Plan 29	Affectations du sol
Plan 14	Valeur des immeubles au mètre carré	Plan 30	Éléments clés du concept d'aménagement
Plan 15	Valeur des bâtiments versus valeur des terrains	Plan 31	Densification et encadrement
Plan 16	Îlots de chaleur/îlots de fraîcheur	Plan 32	Catalogue des aménagements du domaine public
		Plan 33	Phasage proposé

Table des figures

Figure 1	Localisation de l'aire TOD au sein du territoire municipal	Figure 15	Coupe-type 2 – Boul. Saint-Jean-Baptiste
Figure 2	Démarche et intrants	Figure 16	Coupe-type 3 – Boul. Saint-Jean-Baptiste
Figure 3	Étapes clés du mandat	Figure 17	Coupe-type 4 – Boul. Saint-Jean-Baptiste
Figure 4	Encadrement bâti du boulevard Saint-Jean-Baptiste – situation actuelle	Figure 18	Coupe-type 5 – Boul. Saint-Jean-Baptiste
Figure 5	Notion d'encadrement de l'espace public	Figure 19	Coupe-type 1 – Boul. Industriel
Figure 6	Illustration de différents ratios potentiels	Figure 20	Coupe-type 2 – Boul. Industriel
Figure 7	Enquête Origine-Destination 2013 – Déplacements de pointe du matin uniquement (depuis Châteauguay)	Figure 21	Coupe-type 1 – Boul. Saint-Francis
Figure 8	Enquête Origine-Destination 2013 – Déplacements de pointe du matin uniquement (vers Châteauguay)	Figure 22	Coupe-type 2 – Boul. Saint-Francis
Figure 9	Heure de pointe du matin – Intersections boul. Saint-Jean-Baptiste/boul. Saint-Francis et boul. Industriel	Figure 23	Coupe-type 1 – Boul. Albert-Einstein
Figure 10	Heure de pointe du matin – Intersections boul. Saint-Jean-Baptiste/stationnement incitatif et rus Dunver-Marcel	Figure 24	Coupe-type 2 – Boul. Albert-Einstein
Figure 11	Heure de pointe de l'après-midi – Intersections boul. Saint-Jean-Baptiste/boul. Saint-Francis et boul. Industriel	Figure 25	Coupe-type – Rue Rodrigue
Figure 12	Heure de pointe de l'après-midi – Intersections boul. Saint-Jean-Baptiste/stationnement incitatif et rus Dunver-Marcel	Figure 26	Coupe-type – Rue Lafontaine
Figure 13	Comptage des piétons aux principales intersections	Figure 27	Coupe-type – Rue Dunver
Figure 14	Coupe-type 1 – Boul. Saint-Jean-Baptiste	Figure 28	Réseau de drainage
		Figure 29	Réseau d'aqueduc
		Figure 30	Réseau d'égout
		Figure 31	Entrée de ville - Localisation
		Figure 32	Trame et liens potentiels
		Figure 33	Compacité du cadre bâti
		Figure 34	Stationnement extérieur - Pavé vert

Figure 35 Stationnement non-visible de la rue
 Figure 36 Stationnement sous-terrasse
 Figure 37 Stationnement extérieur - Pavé vert
 Figure 38 Stationnement non-visible de la rue
 Figure 39 Stationnement en parallèle sur rue
 Figure 40 Stationnement en parallèle sur rue
 Figure 41 Stationnement étagé
 Figure 42 Stationnement souterrain en partenariat
 Figure 43 Plan d'embellissement de l'entrée de ville
 Figure 44 Aménagement proposé - esquisse
 Figure 45 Entrée de ville nord existante
 Figure 46 Entrée de ville nord proposée
 Figure 47 Illustration du redéveloppement potentiel à long terme
 Figure 48 Redéveloppement bâti selon opportunité
 Figure 49 Illustration potentielle du redéveloppement
 Figure 50 Entrée de ville
 Figure 51 Simulation de l'entrée de ville proposée
 Figure 52 Modulation des terrains, talus proposé, plantation variée, jeux d'eau et mobiliers urbains
 Figure 53 Implantation et architecture
 Figure 54 Implantation bâtie en front de rue
 Figure 55 Densification des abords de Saint-Jean-Baptiste
 Figure 56 Terminus d'autobus et stationnement étagé
 Figure 57 Accès véhiculaire par le boulevard Saint-Jean-Baptiste
 Figure 58 Accès véhiculaire par le secteur résidentiel
 Figure 59 Stationnement étagé - Option 1
 Figure 60 Stationnement étagé - Option 2
 Figure 61 Vue sur le terminus et le stationnement incitatif existants

Figure 62 Proposition de densification à long terme
 Figure 63 Activités extensives sur les boisées à conserver
 Figure 64 Boulevard Saint-Jean-Baptiste
 Figure 65 Coupe-type : Boulevard Saint-Jean-Baptiste - Option 1-A (marge avant minimale)
 Figure 66 Coupe-type : Boulevard Saint-Jean-Baptiste - Option 1-B (marge avant idéale)
 Figure 67 Vue sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste existant
 Figure 68 Vue sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste proposée
 Figure 69 Entrée de ville
 Figure 70 Boulevard Saint-François
 Figure 71 Coupe-type : Boulevard Saint-François
 Figure 72 Boulevard Industriel
 Figure 73 Coupe sur le boulevard Industriel
 Figure 74 Albert-Einstein
 Figure 75 Plan image détaillé - Boulevard Albert-Einstein
 Figure 76 Place et placette
 Figure 77 Coupe-type - Place et placette
 Figure 78 Square ou parc
 Figure 79 Sentier exclusif
 Figure 80 Rue locale
 Figure 81 Coupe-type - Rue locale

Préparé par :

Djemila Hadj-Hamou, designer et urbaniste

Ève Chabot, urbaniste

Marie-Hélène Breault, urbaniste

Rihane Bencherif, designer urbain

Karen Poupart, architecte-paysagiste

Rozenn Aignel, ingénieure en circulation

Vérifié par :

Djemila Hadj-Hamou, designer et urbaniste, directrice de projet

Liste des membres du bureau de projet :

Rozenn Aignel, AECOM (Circulation)

Maud Berthelot, Ministère des transports (MTQ)

Jocelyn Boulanger, Ville de Châteauguay (Aménagement du territoire)

Marie-Hélène Brault, AECOM (Urbanisme)

Carole Cardinal, MRC Roussillon

Christian Cléroux, Ville de Châteauguay (Aménagement du territoire)

René Daigneault, Conseil intermunicipal de transport du sud-ouest (CITSO)

Lyne Dansereau, MRC Roussillon

Thierry Deroo, Ministère des affaires municipale et occupation du territoire (MAMOT)

Julien Gaudet, Ministère des transports (MTQ), Bureau de l'Ouest-de-la-Montérégie

François Hallé, Ministère des transports (MTQ), Bureau de l'Ouest-de-la-Montérégie

Djemila Hadj-Hamou, AECOM (Urbanisme-Design urbain)

Pascal Lacasse, Ministère des transports (MTQ)

Martin Lebrasseur, Ville de Châteauguay (Génie)

Arianne Létourneau, MRC Roussillon

Jean Lizotte, Ville de Châteauguay

Philippe Marcoux, Ville de Châteauguay (Vie citoyenne/culture)

Suzy Peate, Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

Manuel Poulin, Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

Karen Poupart, AECOM (Architecture de paysage)

Yveline Roc, Agence métropolitaine de transport (AMT)

Pascal Rochette, Ville de Châteauguay (Hygiène du milieu)

Isabelle Sergerie, Ville de Châteauguay (Aménagement du territoire)

Diane Trahan, Ville de Châteauguay

Floriane Vayssières, Agence métropolitaine de transport (AMT)

CONTEXTE

La création d'un milieu de vie intégré et accessible

Le présent programme particulier d'urbanisme (PPU) vise la mise en valeur du secteur s'articulant autour du stationnement incitatif de Châteauguay selon les principes du « Développement urbain orienté sur le transport collectif ». Ce terme est appelé TOD (Transit-Oriented Development) tout au long du présent document. Ces principes favorisent l'utilisation des modes de transport, autre que l'automobile, minimisant les impacts écologiques, dont les gaz à effet de serre.

La présence d'un équipement de transport collectif structurant sur le territoire de Châteauguay représente une opportunité de revoir la planification de l'ensemble du secteur limitrophe à celui-ci.

Ce secteur présente une occupation et une organisation spatiale des activités non optimales quasi exclusivement articulées autour de l'usage de l'automobile. De plus, il présente des enjeux importants de mobilité (accès) et d'aménagement (porte d'entrée majeure au territoire depuis le pont Mercier).

La Ville de Châteauguay souhaite ainsi se doter d'un programme particulier d'urbanisme pour le secteur de l'aire TOD s'articulant autour du stationnement incitatif localisé le long du boulevard Saint-Jean-Baptiste afin d'y optimiser les usages, selon les préceptes du développement durable.

Cette planification s'inscrit en conformité avec les intentions d'aménagement du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), qui ont été traduites à l'intérieur du Schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon par l'adoption du règlement numéro 170 (concordance au PMAD).

Le secteur de l'aire TOD du stationnement incitatif est situé à la limite nord du territoire municipal, de part et d'autre de la route 132 (boul. Saint-Jean-Baptiste)



Figure 1 : Localisation de l'aire TOD au sein du territoire municipal

Localisée dans la région de la Montérégie, la Ville de Châteauguay offre une variété de milieux de vie. Selon le décret de 2015, le territoire accueille une population de 47 781 habitants.

Le présent PPU s'inscrit dans la volonté d'établir un milieu de vie viable et accessible. En ce sens, il intègre un plan d'embellissement de l'entrée de ville ainsi qu'une étude de circulation du secteur (situation actuelle et projetée)

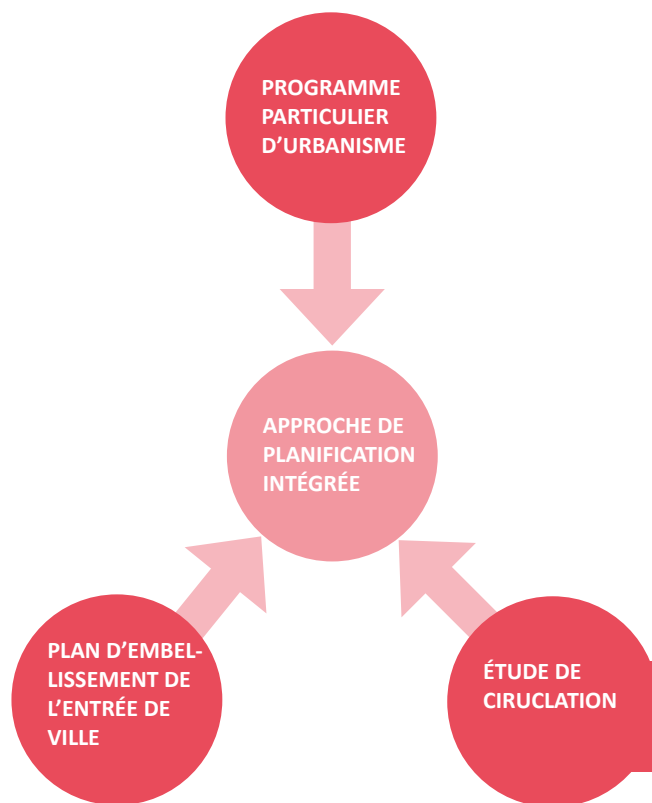


Figure 2 : Démarche et intrants

Documents considérés dans l'élaboration du Programme particulier d'urbanisme

- Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM, mars 2012
- Schéma d'aménagement révisé (SAR) de la MRC de Roussillon, novembre 2014 (règlement 170 – Concordance au PMAD de la CMM)
- Plan de mobilité active et durable de la Ville de Châteauguay, 2013
- Plan d'action en développement durable 2014-2020, 2014



Séance de consultation avec les partenaires du milieu

Principaux objectifs de la démarche

- Créer un milieu de vie doté d'un cœur de quartier dynamique et d'une identité forte
- Assurer, par les aménagements, la priorité, la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes
- Augmenter la compacité et la densité des milieux de vie, en particulier à proximité des coeurs de quartier et dans le respect des caractéristiques du milieu environnant
- Implanter et aménager des points d'accès de transport en commun visibles, accessibles et bien intégrés au milieu environnant
- Assurer la mixité des activités ainsi que des types d'habitations qui favorisent des produits résidentiels variés
- Faciliter l'utilisation des transports actifs
- Limiter le nombre de cases de stationnement hors-rue et favoriser le stationnement intérieur ou étagé
- Encourager des aménagements et des bâtiments à impact environnemental réduit

Démarche de consultation et parties prenantes

L'élaboration du Programme particulier d'urbanisme s'appuie sur un processus de consultation impliquant un ensemble d'acteurs impliqués dans la mise en valeur du secteur TOD.

Ainsi, un bureau de projet a été créé spécifiquement pour ce mandat. Celui-ci permet de réunir les parties prenantes et vise à échanger sur le projet aux étapes-clés du mandat. Le bureau de projets regroupe notamment des représentants des différents services de la Ville de Châteauguay, de la MRC de Roussillon, du CITSO, de l'AMT, de la CMM, du MTQ et du MAMOT.

Aux rencontres avec le bureau de projet se sont ajoutées certaines séances d'idéation avec des partenaires invités ayant un intérêt dans le développement du secteur (promoteurs, organismes communautaires, commissions scolaires, citoyens, etc.).

Des séances de consultations publiques sont également prévues aux étapes-clés du mandat.

Une approche inspirée des principes du «*Développement urbain orienté sur le transport collectif (TOD)*»

Le respect des principes fondamentaux présentés ci-après permettra d'assurer le succès du projet d'optimisation de l'aire TOD de Châteauguay. Constituant des problématiques interdépendantes, la planification des transports et l'aménagement du territoire sont abordés de façon intégrée tout au long du document.

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 des parcours clairement définis et conviviaux.
- 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 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 caractérisés par 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. commerce 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

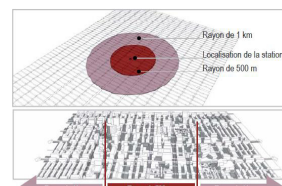
- Diminuer la densité graduellement dès l'éloignement de l'équipement de transport (terminus de l'AMT), tout en tenant compte du seuil minimal de 30 logements à l'hectare à l'intérieur d'un rayon de 500 mètres du stationnement incitatif.
- Favoriser un développement compact.
- Assurer une gradation des 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

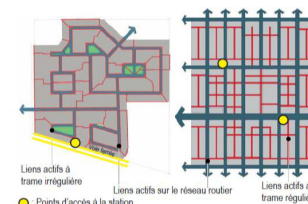
- Aménager un réseau actif continu, efficace et sécuritaire.
- Favoriser la perméabilité et la connectivité : liens actifs continus entre les terminus, les quartiers et les différents pôles d'activités. Ne pas développer en vase clos.
- Faciliter les transferts modaux par un design adapté aux différents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

La démarche de planification

Le programme particulier d'urbanisme de l'aire TOD inclut la mise en valeur de l'entrée de ville et la gestion de la circulation. Ces éléments structurants ont permis d'alimenter la réflexion sur la transformation du milieu.

Trois grandes sections caractérisent le présent PPU de l'aire TOD. Ces dernières s'appuient sur les étapes de travail qui ont guidé le processus de planification.

Le PPU mise sur la **forme urbaine** que doit revêtir le secteur de l'aire TOD plutôt que seulement sur les usages devant y être autorisés. Cette forme urbaine s'appuie notamment sur une configuration du lieu compact, dense et mixte, pour une occupation optimale du site. Elle vise à faire du secteur un lieu perméable et connecté à son environnement immédiat, et ce, afin d'assurer un milieu de vie social et physique dynamique. Les parcours actifs sont également grandement déployés pour faciliter l'accessibilité et les déplacements.

Enfin, le PPU met de l'avant des **pratiques** de développement et d'aménagement **durables** actuelles et novatrices.

Lire le territoire

Cette première activité dresse le portrait du site à l'étude et établit le contexte local et régional dans lequel ce dernier est appelé à évoluer. La lecture du site d'intervention, le diagnostic et les enjeux résultent principalement des forces, des faiblesses, des opportunités et des menaces identifiées en grande collaboration avec les parties prenantes associées au projet. Cette section intègre notamment une analyse détaillée de la situation actuelle en matière de circulation (gestion des intersections, conditions de circulation automobile)

Concevoir le secteur de demain

Pour imaginer et concevoir les gestes d'aménagement optimaux devant être posés pour le secteur du stationnement incitatif, cette deuxième étape a favorisé la tenue de séances d'idéation. Supportées par l'analyse de projets comparables exemplaires d'ici et d'ailleurs, l'énoncé de vision ainsi que les esquisses conceptuelles reflètent les intentions d'aménagement retenues pour le secteur.

Réaliser le secteur TOD de Châteauguay

Cette troisième partie établit le cadre réglementaire ainsi que le programme de mise en œuvre. Le guide d'aménagement composé de balises qualitatives et normatives soutient la réalisation du projet. La séquence des actions à poser quant à elle identifie les stratégies et interventions requises pour mener à bien le projet.

ÉTAPES CLÉS

LIRE LE TERRITOIRE

Rencontre d'amorce
Rencontre avec les représentants de la Ville
Workshop avec le Bureau de projet

CONCEVOIR LE SECTEUR TOD DE DEMAIN

Rencontres avec les représentants de la Ville
Workshop avec le Bureau de projet
Esquisses et de vision d'aménagement

RÉALISER LE SECTEUR TOD DE CHÂTEAUGUAY

Rencontres avec les représentants de la Ville
Workshop avec le Bureau de projet
Présentation au Conseil municipal

Figure 3 : Étapes clés du mandat



1 LIRE LE SECTEUR

Mise en contexte	p.2
Limites considérées pour les fins de l'étude	p.3
Lecture du lieu	p.4
1. Forme urbaine	p.5
2. Mobilité	p.11
3. Vocations et viabilité économique	p.27
4. Environnement et paysage	p.34
Synthèse générale	p.41
Problématiques et enjeux	p.42

MISE EN CONTEXTE

Cette section présente le positionnement du secteur TOD au sein de Châteauguay et en lien avec les autres pôles structurants.

- Localisation à la limite du territoire municipal, de part et d'autre de la route 132 (boulevard Saint-Jean-Baptiste)
- Secteur constituant la porte d'entrée à Châteauguay depuis le pont Mercier
- Secteur s'inscrivant en lien avec trois autres pôles d'activités structurants du territoire : le Vieux-Châteauguay (pôle patrimonial) ; le centre-ville et le pôle du boulevard René-Lévesque – secteur Ouest.

PPU BOUL. RENÉ-LÉVESQUE SECTEUR OUEST

- Adopté en mars 2014
- S'inscrit dans l'objectif général de développement urbain durable de la Châteauguay
- Situé à la limite sud-ouest du territoire, entre le boulevard René-Lévesque et l'autoroute 30
- Rôle d'entrée de ville, pôle de destination régional, milieu de vie et présence de milieux naturels
- S'articule autour de cinq orientations :
 - Préserver et mettre en valeur le corridor forestier Châteauguay/Léry
 - Affirmer la vocation de pôle régional de commerces de détail et de services
 - Assurer une diversité des typologies résidentielles dans un milieu mixte
 - Consolider le pôle régional institutionnel
 - Améliorer la mobilité et la convivialité des liens

PPU CENTRE-VILLE

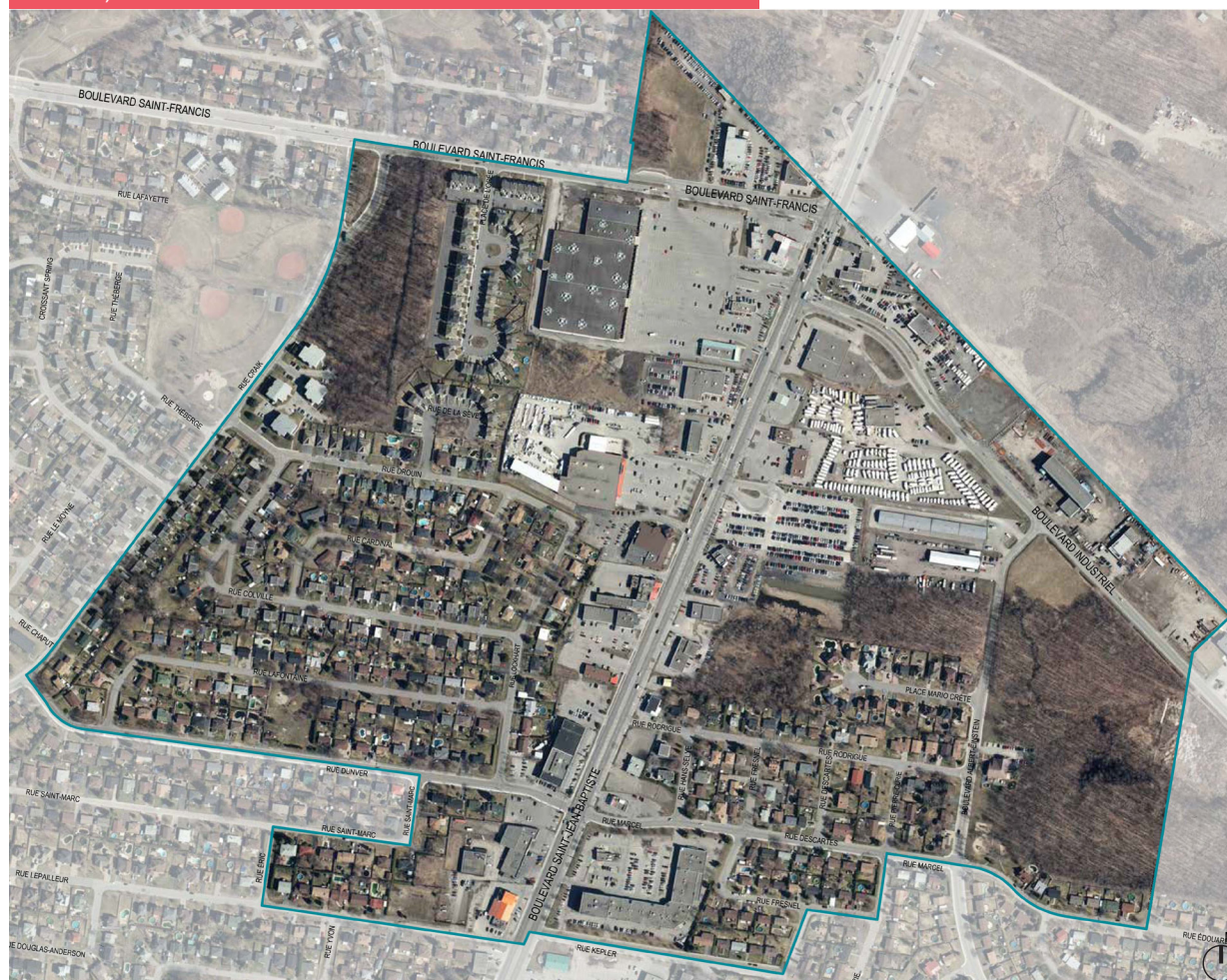
- Adopté en avril 2012
- S'inscrit en lien avec le Sommet Châteauguay 2020 et les rendez-vous citoyens
- Territoire visé par le PPU : bordé au nord par les rues Leblanc et McLeod, à l'est par les rues Massé, Bell et Maheu, au sud par la limite de la zone commerciale du boulevard D'Anjou et à l'ouest par l'avenue de la Verdure et les lignes de transport d'Hydro-Québec
- S'articule autour de quatre orientations :
 - Rehausser la qualité de l'environnement urbain
 - Revitaliser les secteurs déstructurés dans une perspective de développement durable
 - Créer une ambiance distincte au centre-ville
 - Positionner le centre-ville comme un lieu de résidence convoité



Plan 1 : Positionnement géographique du secteur TOD et contexte de planification

Pour les fins de l'étude, les limites considérées sont les suivantes :

- au nord, la limite municipale et le boulevard Saint-François
- au sud, les rues Kepler et Lepaillieur
- à l'est, une rue projetée (axe nord-sud)
- à l'ouest, la rue Craik



Plan 2 : Aire TOD – Limites considérées pour les fins de l'étude

LIMITES CONSIDÉRÉES POUR LES FINS DE L'ÉTUDE

Le secteur de l'aire TOD s'articule autour du stationnement incitatif de Châteauguay. Plus spécifiquement, il est défini par un rayon de 500 mètres autour de celui-ci. Le secteur est structuré par le boulevard Saint-Jean-Baptiste qui le traverse en son centre.

Le présent Programme particulier d'urbanisme modifie le Plan d'urbanisme de Châteauguay pour en faire partie intégrante. Il supportera la mise en place de divers moyens d'intervention tel que stipulé à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

À partir du rayon de 500 mètres calculé depuis le centre du stationnement incitatif, des limites plus précises ont été définies. Celles-ci suivent les emprises de rue et s'appuient également sur des limites de zones.



Plan 3 : Secteur TOD – Limites officielles (500 mètres autour du stationnement incitatif)

LECTURE DU LIEU

La lecture du lieu se décline en fonction des quatre grands thèmes suivants, qui guident l'aménagement du territoire :

Forme urbaine : ce critère réfère à la trame de rues, aux obstacles physiques, au lotissement et à la dimension des terrains, à l'implantation et à l'organisation du cadre bâti, à l'importance des proportions des gabarits de bâtiments, à l'encadrement donné sur la rue ainsi qu'à l'emplacement, aux proportions et aux vocations des espaces publics.

Mobilité : ce critère analyse le réseau routier et les réseaux de transport collectif et actif afin de mesurer la performance du secteur en matière de mobilité. L'occupation actuelle du domaine public des grandes artères et de plusieurs rues locales est également traitée (boulevards Saint-Jean-Baptiste, Industriel, Saint-Francis).

Vocation et viabilité économique : L'examen de ce critère prend en compte la nature, le rayon de desserte ainsi que la mixité et la répartition des différentes fonctions urbaines. Plus spécifiquement, ce critère réfère à l'occupation du sol, à la situation sociodémographique, aux typologies résidentielles, aux grandes périodes de construction, à la valeur foncière des terrains, bâtiments et immeubles et à l'appréciation de l'occupation du sol (usages désuets/incompatibles, terrains sous-utilisés).

Environnement et paysage : Ce critère recense les composantes naturelles du territoire (parcs, espaces boisés), ainsi que la place occupée par la végétation sur rue. Il traite également de la présence d'îlots de chaleur/fraîcheur. Finalement, ce thème englobe également l'entrée de ville (conditions existantes, problématiques, les potentiels et les contraintes)



Bâtiment de commerces et services



Rue locale



Secteur résidentiel (immeuble à logements)



Espace pour les vélos – Stationnement incitatif



Boulevard Saint-Jean-Baptiste (vue d'ensemble)



Bâtiment commercial



Plan 4 : Trame de rues



Boulevard Saint-Jean-Baptiste (boulevard structurant)



Rue locale

1. FORME URBAINE

Ce critère aborde les éléments relatifs à la forme urbaine, tels que la trame de rues, le lotissement et la trame bâtie. L'importance des proportions des gabarits de bâtiments et de l'encadrement donné sur la rue est également traité.

Trame de rues

- Trois grands boulevards structurent le territoire : le boulevard Saint-Jean-Baptiste (axe Nord-Sud) et les boulevards Saint-Francis et Industriel (axe Est-Ouest)
- Ces artères présentent des emprises importantes (voir section 2 – Mobilité, pour le détail des emprises et de la réparation des différentes fonctions à même celles-ci)
- Trame de rue discontinue dans le reste du secteur, de type organique, avec plusieurs rues en cul-de-sac : îlots hétérogènes adaptés aux usages
- Intersection Saint-Jean-Baptiste/Industriel/Saint-Francis présentant une configuration particulière (rues non connectées) engendrant diverses problématiques (deux intersections très proches)
- Rupture/absence de liens entre les parties Est et Ouest du secteur, le boulevard Saint-Jean-Baptiste constituant une coupure
- Secteur peu connecté avec son environnement immédiat, particulièrement dans la partie Ouest

1. FORME URBAINE

Trame parcellaire

- Lotissement très hétérogène et variable selon les secteurs et les usages
- Lots de moyennes, grandes et très grandes dimensions en front du boulevard Saint-Jean-Baptiste et dans le secteur industriel (profondeur de lot pouvant atteindre jusqu'à 275 mètres)
- Lotissements plus harmonieux et homogènes dans les quartiers résidentiels



Lot de très grande dimension (terrain du centre de liquidation)



Lot de moyenne dimension (ensemble commercial traditionnel)



Lots de petite dimension (quartier résidentiel ancien)



Plan 5 : Trame parcellaire

1. FORME URBAINE

Trame bâtie

- Grande disparité des gabarits de bâtiments, allant souvent de pair avec les tailles variables des lots
- Homogénéité plus notable du cadre bâti dans les secteurs résidentiels
- Peu de bâtiments dans les parties Nord et Est du secteur, dû à la présence de vastes ensembles commerciaux ou industriels et à plusieurs espaces vacants ou boisés
- Faible encadrement général du boulevard Saint-Jean-Baptiste et nombreux espaces résiduels
- Tendance de front bâti sur rue, en structures isolées, sur les grandes artères
- Implantations bâties souvent en fond de lot pour les usages commerciaux
- Peu de façades ou de front bâti continu dans les secteurs stratégiques, notamment à la porte d'entrée et à proximité du stationnement incitatif



Trame bâtie homogène (secteur résidentiel)



Bâtiment de plus grand gabarit (ensemble commercial)



Plan 6 : Trame bâtie

1. FORME URBAINE

Encadrement de la rue

Les espaces publics permettent de définir les fronts bâtis des bâtiments qui s'y implantent. À ce titre, l'encadrement des espaces publics structurants s'avère important (boulevard Saint-Jean-Baptiste, boulevard Industriel, rues collectrices et locales).

Boulevard Saint-Jean-Baptiste:

- À l'heure actuelle, le boulevard Saint-Jean-Baptiste ne présente pas un encadrement qui permette d'assurer un sentiment de sécurité et de convivialité. Par exemple, l'encadrement actuel se situe entre 7 fois et 14 fois la hauteur d'un bâtiment (voir figures ci-contre) alors que pour une rue à l'échelle humaine, un ratio maximal de 3 fois la hauteur d'un bâtiment est plutôt visée.
- La situation actuelle s'explique notamment par l'important recul des bâtiments par rapport à la rue, leur hauteur limitée (1 à 2 étages) étant donné l'importance de l'emprise (30 mètres), la quasi-absence d'arbres, de plantations et de végétation sur rue et le traitement limité du domaine public (mobilier urbain, trottoirs, etc.).
- La morphologie actuelle est définitivement issue de l'adresse forte faite aux automobilistes

Un espace public à l'échelle humaine doit procurer au piéton le sentiment de sécurité et de convivialité grâce à un encadrement adéquat de l'espace public, via la présence des bâtiments le long de son parcours qui ont:

- Une hauteur adéquate
- Une distance séparatrice mur à mur proportionnelle à la hauteur des édifices de part et d'autre
- Leurs interfaces en rez-de-chaussée en interaction avec l'espace public



Figure 4 : Encadrement bâti du boulevard Saint-Jean-Baptiste – situation actuelle

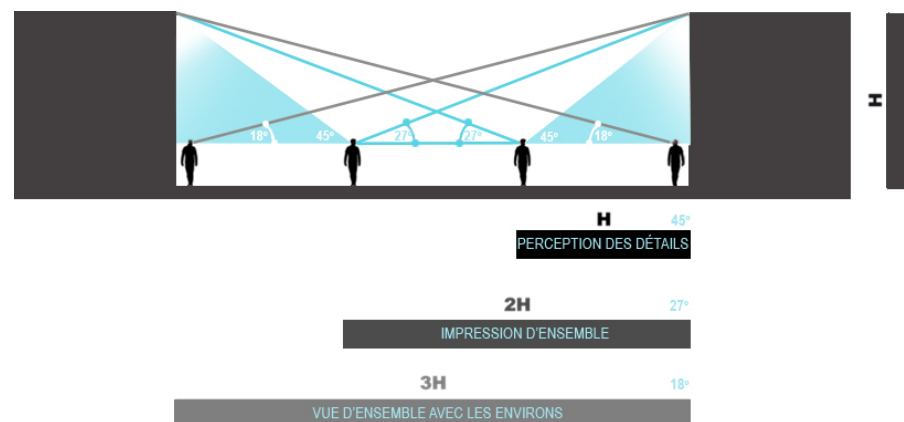
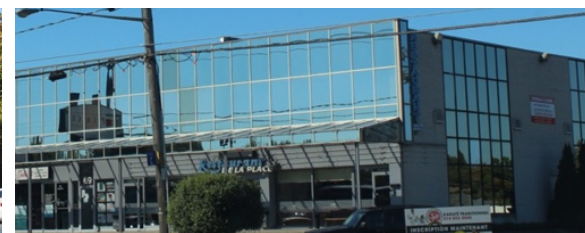


Figure 5 : Notion d'encadrement de l'espace public



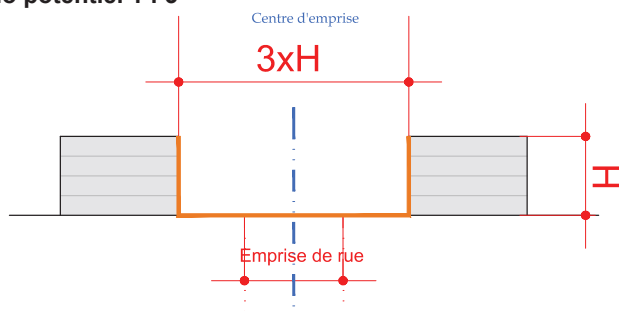
Encadrement actuel du boulevard Saint-Jean-Baptiste (au sud du stationnement incitatif) actuelle



Place Châteauguay (intersection Saint-Jean-Baptiste/Dunver)

ENCADREMENT PAYSAGER ET BÂTI

Ratio potentiel 1 : 3



Ratio potentiel 1 : 2

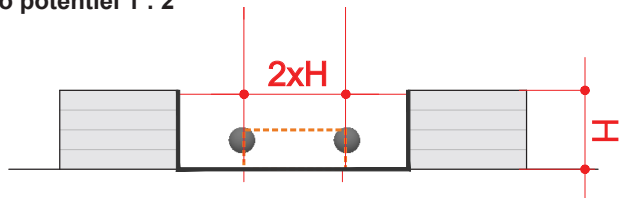
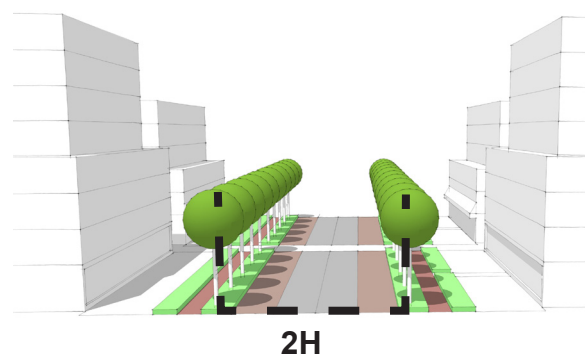
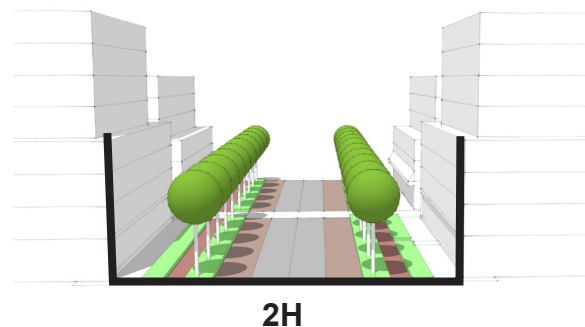
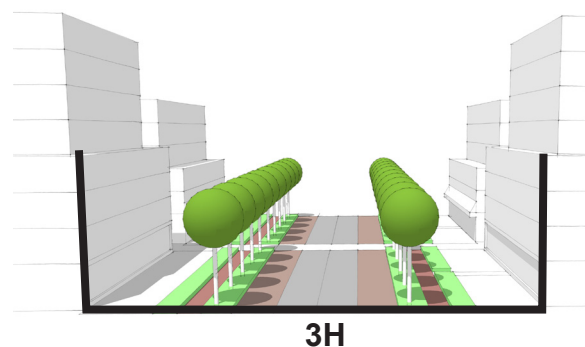
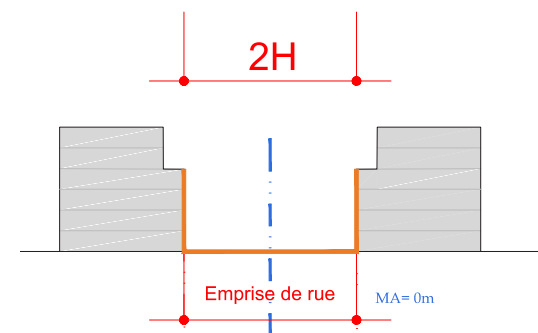
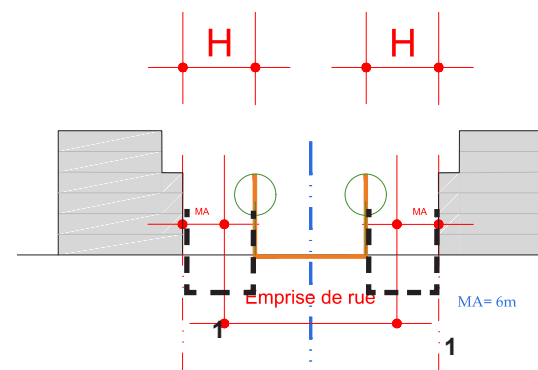
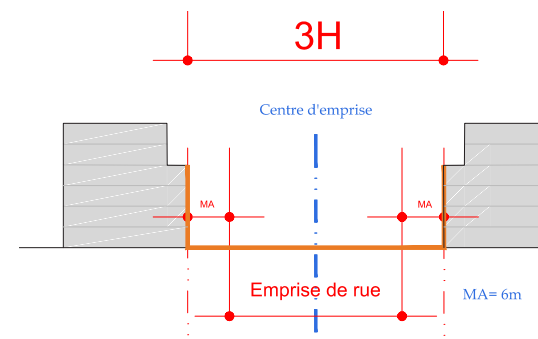


Figure 6 : Illustration de différents ratios potentiels

ENCADREMENT PAYSAGER ET BÂTI



Les plantations d'alignements contribuent à offrir un encadrement à l'échelle piétonne



L'encadrement peut se faire en rapprochant le cadre bâti de la rue, mais également par l'ajout d'alignement de plantation, permettant de diminuer la perception d'éloignement des bâtiments de la rue et contribuant à la qualité de l'expérience piétonne.

1. FORME URBAINE

Synthèse des forces / potentiels et faiblesses / contraintes

FORCES / POTENTIELS	FAIBLESSES / CONTRAINTES
<ul style="list-style-type: none"> Présence de boulevards structurants à l'entrée Nord du territoire (Saint-Jean-Baptiste/Industriel/Saint-Francis) Convergence de trois boulevards majeurs <p>Potentiel de réaménagement du carrefour Saint-Jean-Baptiste/Industriel/Saint-Francis afin d'en faire une véritable porte d'entrée fonctionnelle et attractive (fluidité de la circulation, encadrement)</p> <ul style="list-style-type: none"> Emprise importante des boulevards (Saint-Jean-Baptiste, Saint-Francis, Industriel) et de certaines rues locales Présence de nombreux espaces résiduels, vacants ou boisés Présence de plusieurs terrains sous-utilisés (vastes ensembles commerciaux ou industriels) <p>Potentiel de redéfinition de la trame de rues, de la trame parcellaire et de la trame bâtie dans l'optique d'une optimisation du secteur TOD</p>	<ul style="list-style-type: none"> Configuration inadéquate de l'intersection Saint-Jean-Baptiste/Industriel/Saint-Francis créant des problématiques de circulation Trame de rue discontinue dans le secteur TOD Absence de liens de part et d'autre du boulevard Saint-Jean-Baptiste et secteur peu connecté avec son environnement immédiat <p>Discontinuité des liens et manque de connectivité à même le secteur TOD et vers les secteurs périphériques</p> <ul style="list-style-type: none"> Lotissement hétérogène (taille des îlots adapté à l'usage) Disparité des gabarits des bâtiments Peu de bâtiments dans les parties Nord et Est du secteur Peu de façades ou de front bâti continu dans les secteurs stratégiques (porte d'entrée, stationnement incitatif) Encadrement inadéquat du boulevard Saint-Jean-Baptiste (sentiment de sécurité et de convivialité) <p>Hétérogénéité du cadre bâti et faiblesse de l'encadrement, particulièrement dans les secteurs stratégiques</p>

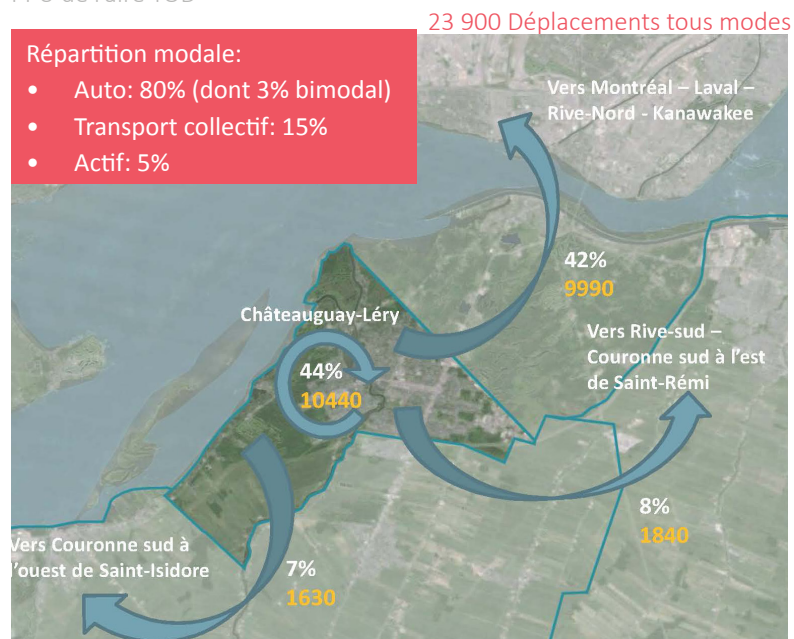


Figure 7 : Enquête Origine-Destination 2013 – Déplacements de pointe du matin uniquement (depuis Châteauguay)

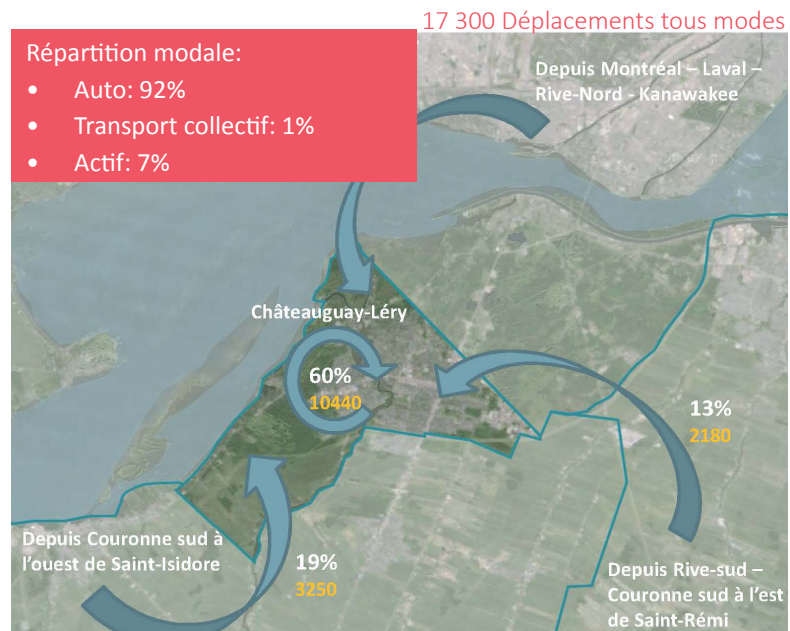


Figure 8 : Enquête Origine-Destination 2013 – Déplacements de pointe du matin uniquement (vers Châteauguay)

ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION

POINTE DU MATIN – DEPUIS CHÂTEAUGUAY

- Près de la moitié des déplacements en période de pointe du matin se font au sein même de la région Châteauguay – Léry (déplacements internes)
- Plus de quatre déplacements sur dix ont pour destination la région Nord (Montréal – Laval – Rive-Nord – Kanawakee)
- Les déplacements à même la Rive-Sud (en direction Est et Ouest) constituent 15 % des déplacements en période de pointe du matin
- Deux déplacements sur dix s'effectuent autrement qu'en voiture (15% en transport en commun et 5% à pied ou à vélo). Ce sont majoritairement les déplacements vers Montréal qui sont réalisés en transports en commun

POINTE DU MATIN – EN DIRECTION DE CHÂTEAUGUAY

- Six déplacements sur dix en période de pointe du matin se font au sein même de la région Châteauguay – Léry (déplacements internes)
- Les déplacements depuis la Rive-Sud (depuis l'Est ou l'Ouest) constituent plus de trois déplacements sur dix
- Moins d'un déplacement sur dix provient de la région Nord (Montréal – Laval – Rive-Nord – Kanawakee)
- 92 % des déplacements s'effectuent en voiture. Cette proportion, beaucoup plus importante que pour les déplacements depuis Châteauguay – Léry, peut s'expliquer par le niveau de desserte moins optimal car en contre-pointe (fréquence des autobus vers Châteauguay le matin) ainsi que par des déplacements moins importants depuis Montréal que vers Montréal

2. MOBILITÉ

Cette section aborde les réseaux de transport et la mobilité. L'analyse des déplacements (entrées-sorties sur le territoire, conditions de circulation à même le secteur), la répartition modale de ceux-ci, la hiérarchisation des réseaux (routier, transport collectif, transport actif) et l'organisation du domaine public y sont traitées.

2. MOBILITÉ

Hiérarchisation du réseau et réseau de camionnage

- Réseau artériel composé des boulevards Industriel et Saint-Jean-Baptiste
- Collectrices locales : boulevard Saint-Francis et rue Craik
- Collectrice locale proposée au Plan de mobilité durable : rues Dunver et Marcel
- Les boulevards Industriel et Saint-Jean-Baptiste constituent des routes de transit autorisées pour le camionnage



Boulevard Saint-Jean-Baptiste – Vue vers le Sud depuis le boulevard Saint-Francis



Porte d'entrée du Parc Industriel (boulevard Saint-Jean-Baptiste)



Plan 7 : Réseau de camionnage



Plan 8 : Gestion des intersections

2. MOBILITÉ

Gestion des intersections

- Uniquement quatre intersections avec feux de circulation, toutes sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste : Marcel/Dunver; entrée/sortie du stationnement incitatif; Industriel; Saint-Francis
- Autres intersections gérées par des panneaux d'arrêt, notamment aux intersections suivantes : Saint-Jean-Baptiste/Rodrigue; Industriel/Albert-Einstein et Saint-Francis (à l'ouest du boulevard Saint-Jean-Baptiste)
- Nombreux panneaux d'arrêt limitant la circulation de transit dans les quartiers résidentiels
- Nombre limité d'intersections avec feux (vitesse élevée de la circulation sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste)
- Proximité de deux intersections avec feux (entrée de ville) créant des problématiques de circulation



Intersection Saint-Jean-Baptiste/Saint-Francis



Intersection Saint-Jean-Baptiste/Dunver

2. MOBILITÉ

Conditions de circulation automobile –
Pointe du matin

INTERSECTIONS SAINT-JEAN-BAPTISTE / SAINT-
FRANCIS ET SAINT-JEAN-BAPTISTE / INDUSTRIEL

- Bonne fluidité depuis le boulevard Saint-Jean-Baptiste, en direction de la pointe du matin (direction Nord), à l'exception de la voie de virage à gauche (fluidité médiocre)
- Fluidité bonne à médiocre depuis le boulevard Saint-Jean-Baptiste, en contre-pointe (direction Sud)
- Fluidité médiocre à insatisfaisante depuis les axes Est-Ouest (boulevards Industriel et Saint-Francis) et ce, dans toutes les directions
- Files d'attentes et zones de congestion sur le boulevard Saint-Francis ainsi que sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste, entre les deux artères; zone de ralentissement sur le boulevard Saint-Francis
- Dans l'ensemble, pour les deux intersections, temps d'attente acceptable (28 et 32 secondes)
- Présence de cheminements véhiculaires informels entre les boulevards Saint-Francis et Industriel (passage par le terrain commercial)

INTERSECTIONS SAINT-JEAN-BAPTISTE / ENTRÉE-
SORTIE DU STATIONNEMENT INCITATIF ET SAINT-
JEAN-BAPTISTE MARCEL- DUNVER

- Bonne fluidité depuis le boulevard Saint-Jean-Baptiste, et ce, dans toutes les directions à l'exception du virage vers la gauche (fluidité médiocre)
- Fluidité médiocre depuis les axes Est-Ouest et ce, dans toutes les directions
- Dans l'ensemble, pour les deux intersections, temps d'attente acceptable (11 secondes)

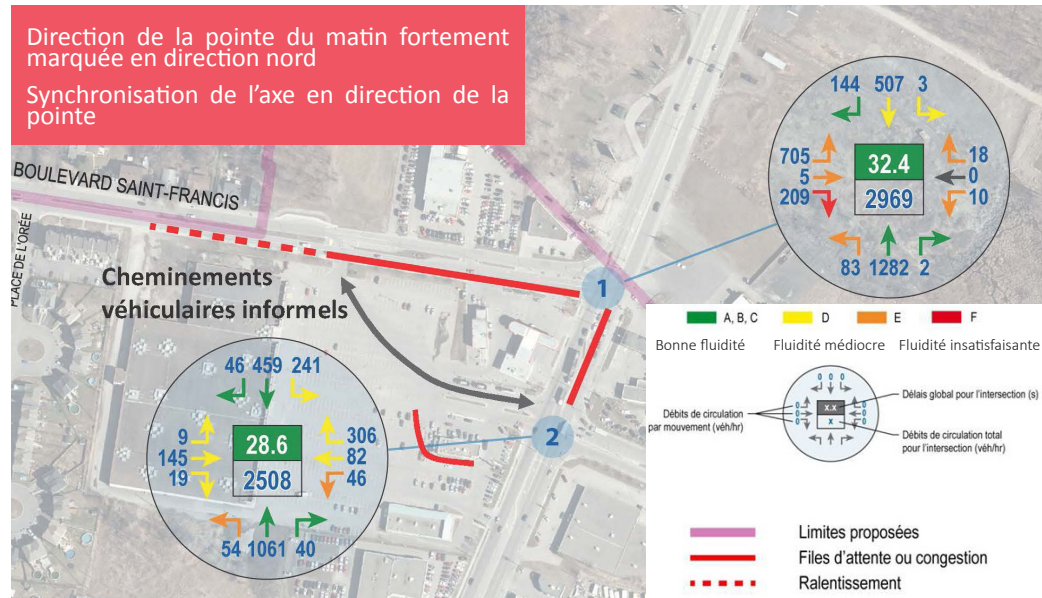


Figure 9 : Heure de pointe du matin – Intersections boul. Saint-Jean-Baptiste/boul. Saint-Francis et boul. Industriel

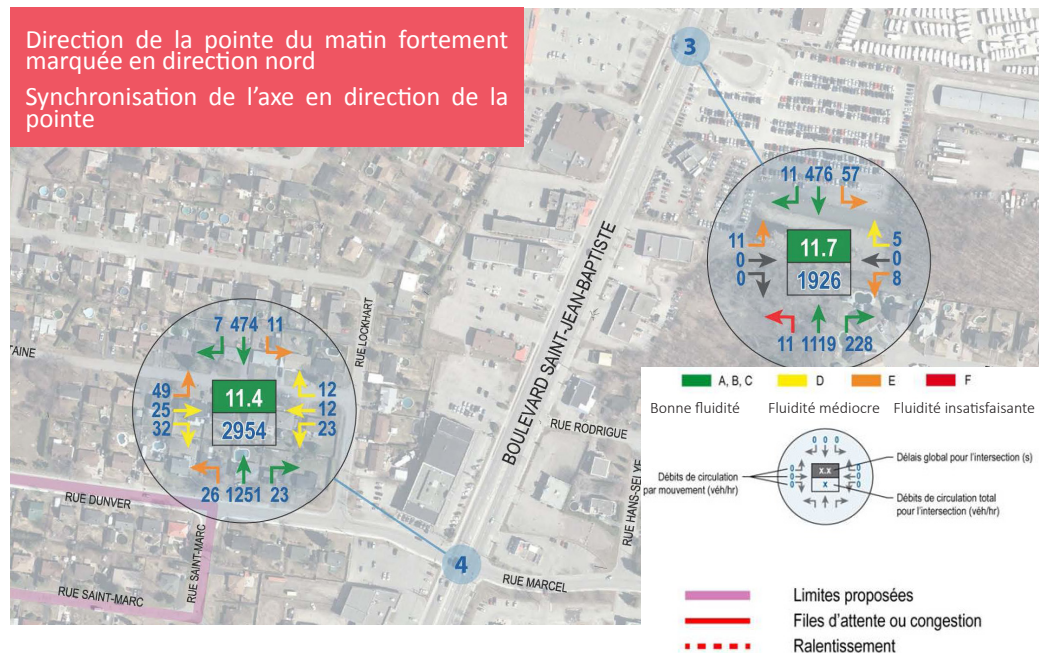


Figure 10 : Heure de pointe du matin – Intersections boul. Saint-Jean-Baptiste/stationnement incitativ et rus Dunver-Marcel

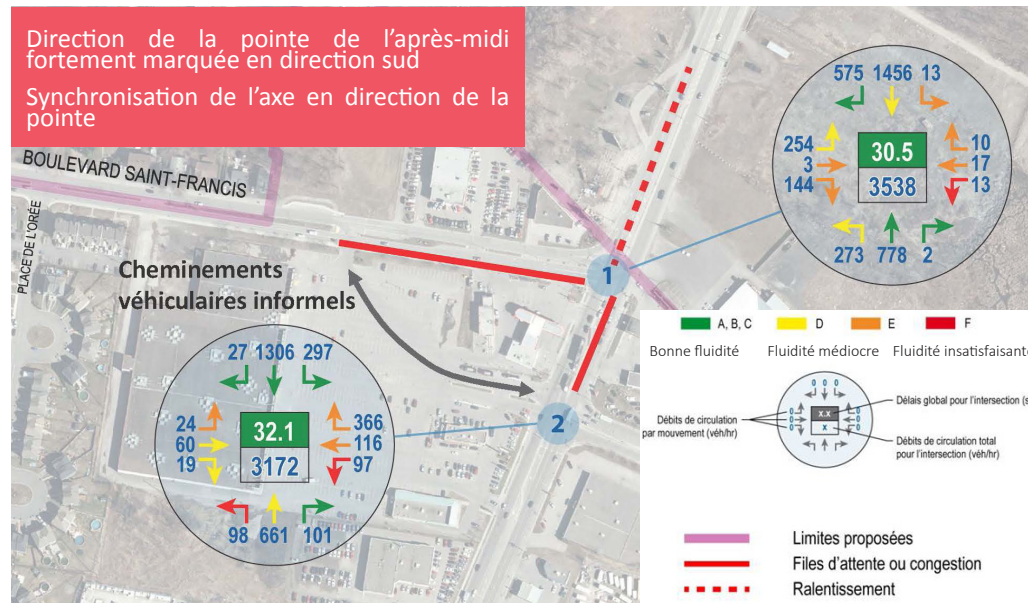


Figure 11 : Heure de pointe de l'après-midi – Intersections boul. Saint-Jean-Baptiste/boul. Saint-Francis et boul. Industriel

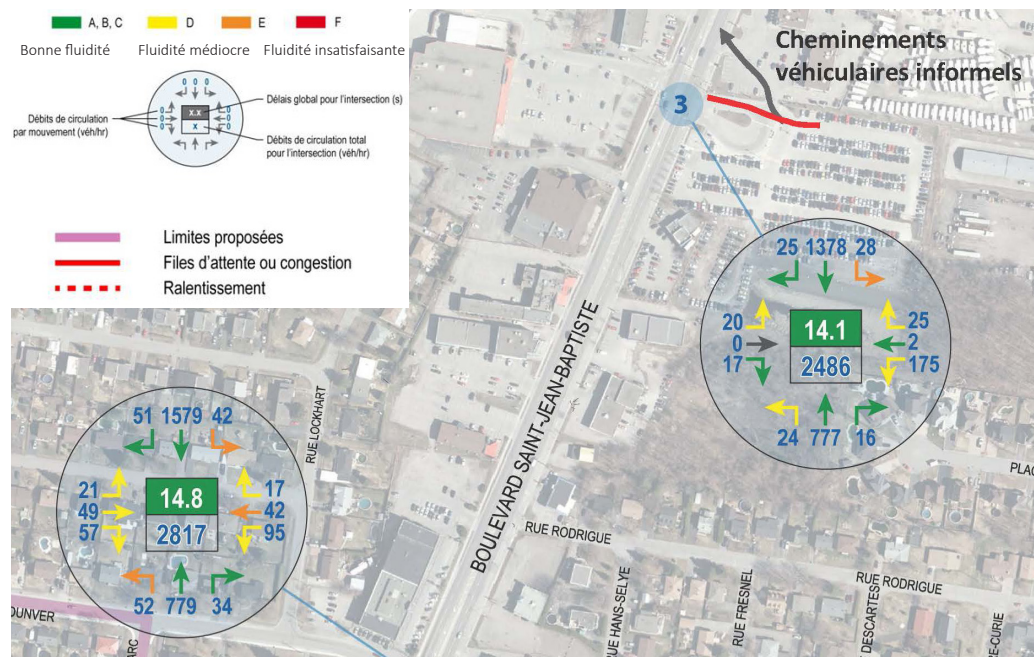


Figure 12 : Heure de pointe de l'après-midi – Intersections boul. Saint-Jean-Baptiste/stationnement incitatif et rus Dunver-Marcel

2. MOBILITÉ

Conditions de circulation automobile – Pointe de l'après-midi

INTERSECTIONS SAINT-JEAN-BAPTISTE / SAINT-FRANCIS ET SAINT-JEAN-BAPTISTE / INDUSTRIEL

- Bonne fluidité depuis le boulevard Saint-Jean-Baptiste, en direction de la pointe de l'après-midi (direction Sud), au carrefour Industriel. Fluidité variable (bonne à médiocre) au carrefour Saint-Francis
- Fluidité médiocre à insatisfaisante depuis les axes Est-Ouest (boulevards Industriel et Saint-Francis) et ce, dans toutes les directions
- Voies de virage à gauche particulièrement problématiques (plusieurs niveaux F - Insatisfaisant)
- Files d'attente et zones de congestion sur le boulevard Saint-Francis ainsi que sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste, entre les deux artères; zone de ralentissement sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste, au nord du boulevard Industriel
- Dans l'ensemble, pour les deux intersections, temps d'attente acceptable (30 et 32 secondes)
- Présence de cheminements véhiculaires informels entre les boulevards Saint-Francis et Industriel (passage par le terrain commercial)

INTERSECTIONS SAINT-JEAN-BAPTISTE / ENTRÉE-SORTIE DU STATIONNEMENT INCITATIF ET SAINT-JEAN-BAPTISTE MARCEL- DUNVER

- Bonne fluidité depuis le boulevard Saint-Jean-Baptiste, et ce, dans toutes les directions à l'exception du virage vers la gauche (fluidité médiocre)
- Fluidité médiocre depuis les axes Est-Ouest et ce, dans presque toutes les directions
- Dans l'ensemble, pour les deux intersections, temps d'attente acceptable (14 secondes)
- Présence de cheminements véhiculaires informels entre le stationnement incitatif et le boulevard Saint-Jean-Baptiste

2. MOBILITÉ

Réseau de transport collectif

- Service régulier par autobus uniquement sur les boulevards Saint-Francis et Saint-Jean-Baptiste
- Service de pointe sur les boulevards Saint-Francis et Saint-Jean-Baptiste, mais également sur les rues Craik et Marcel et sur le boulevard Industriel
- Voie réservée pour les autobus sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste en direction Nord, jusqu'au pont Mercier
- Toutes les lignes circulant dans la zone d'étude desservent l'île de Montréal (métro Angrignon principalement et le métro Square-Victoria par la ligne 28 uniquement). Elles poursuivent ou viennent de secteurs locaux de Châteauguay (lignes 21, 22, 23, 24, 27, 29, 31 et 32) ou bien des villes de Léry, Beauharnois et Salaberry-de-Valleyfield (lignes 1, 28B et Express Salaberry-de-Valleyfield)



- Service régulier (lignes 31 et 32)
- Service de pointe (lignes 1, 21, 22, 23, 24, 27, 28 et 29)
- Parc
- Secteur de conservation
- Boisé ou milieu naturel
- Garderie

Plan 9 : Réseau de transport collectif

Stationnement incitatif

Desserte actuelle du stationnement incitatif :

- Période de pointe du matin: 40 autobus vers Montréal/ 7 autobus depuis Montréal
- Période de pointe du soir: 9 autobus vers Montréal/ 43 autobus depuis Montréal

Projet de révision du réseau de transport collectif de Châteauguay:

- Environ 36 bus en période de pointe du matin pour rejoindre le stationnement à Montréal, soit un intervalle de 5 minutes (réorganisation du service pour améliorer la desserte locale)
- Rabattement de 2 lignes locales sur le stationnement

Desserte actuelle du stationnement incitatif :

- Période de pointe du matin: 40 autobus vers Montréal/ 7 autobus depuis Montréal
- Période de pointe du soir: 9 autobus vers Montréal/ 43 autobus depuis Montréal

Stationnement incitatif :

- Entrée/sortie par le boul. St-Jean-Baptiste
- 500 places autos : 93% d'occupation en 2013
- 85 places supplémentaires temporaires prévues au printemps 2016 dans le cadre du programme de mitigation du MTQ
- 15 places vélos



Stationnement incitatif – Zone de stationnement



Stationnement incitatif- Débarcadère



Plan 10 : Réseau cyclable

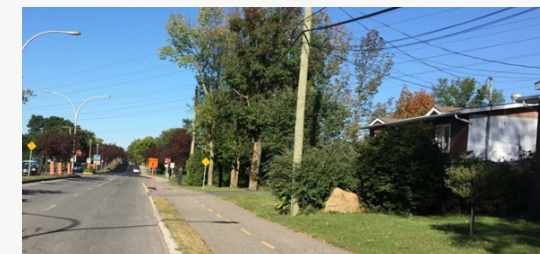
2. MOBILITÉ

Réseau cyclable

- Deux pistes cyclables existantes, dans l'axe Est-Ouest : une sur le boulevard Saint-Francis et l'autre sur les rues Dunver et Marcel
- Piste cyclable bidirectionnelle surélevée par rapport à la chaussée, à l'exception de la rue Marcel (piste cyclable bidirectionnelle à même l'emprise de la rue et séparée de la chaussée par des bollards)
- Réseau cyclable projeté à même les artères suivantes : rue Craik, boulevard Albert-Einstein et boulevard Industriel
- Ce réseau, à terme, permettra d'assurer un bouclage du secteur
- Le réseau cyclable actuel et projeté n'offre aucun accès au terminus d'autobus et au stationnement incitatif de l'AMT
- Cyclistes quasi inexistantes sur les quatre intersections comptées



Piste cyclable existante

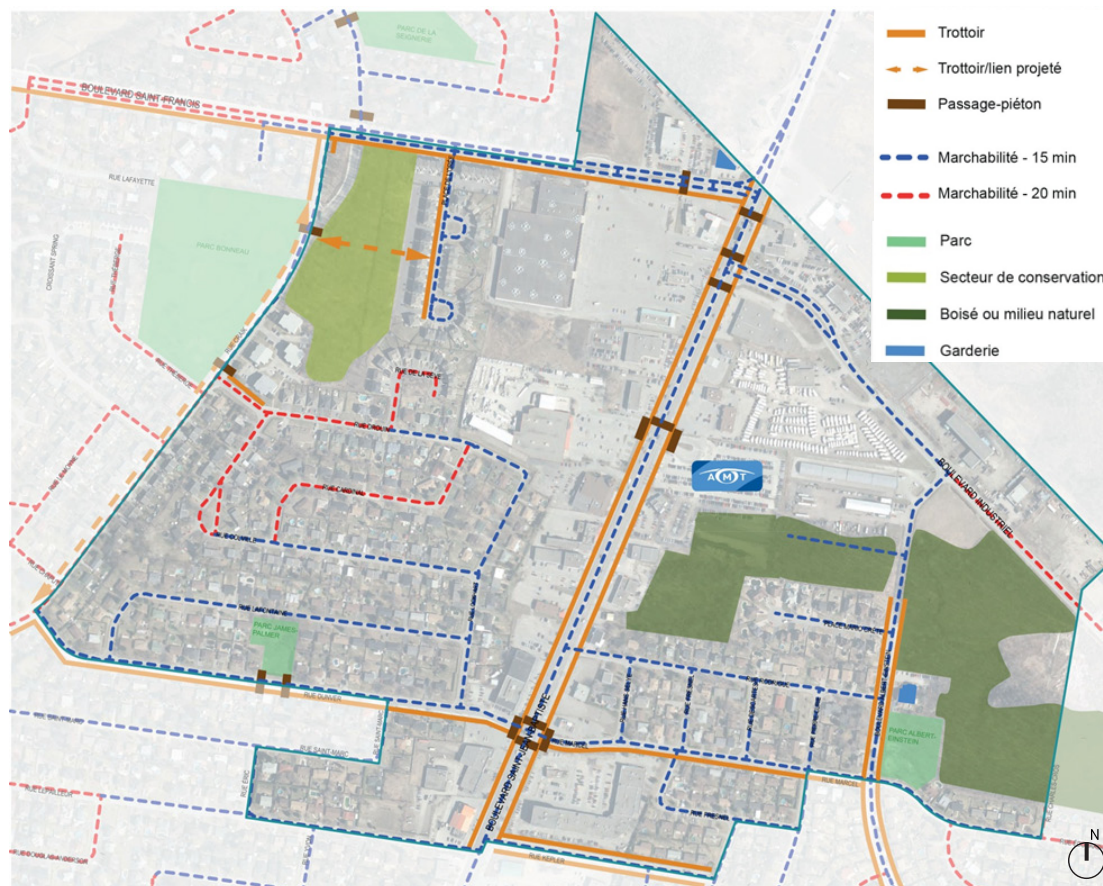


Piste cyclable existante

2. MOBILITÉ

Réseau cyclable

- Manque d'aménagements piétonniers sur la majorité des rues locales et sur le boulevard Industriel : trottoirs uniquement présents des deux côtés du boulevard Saint-Jean-Baptiste, sur le boulevard Saint-Francis (côté sud uniquement), sur la rue Dunver et la rue Marcel (côté sud uniquement) et sur le boulevard Albert-Einstein (des deux côtés de la rue, jusqu'au nord de la Place Mario-Crête). Trottoirs projetés du côté ouest de la rue Craik
- Absence de plusieurs traverses piétonnes. Traverses uniquement à l'intersection Saint-Jean-Baptiste/Industriel (deux côtés), Saint-Jean-Baptiste/stationnement incitatif (trois côtés), Saint-Jean-Baptiste/Dunver/Marcel (quatre côtés), Saint-Jean-Baptiste/Saint-Francis (un côté) ainsi qu'au niveau des parcs Philippe-Bonneau et James-Palmer
- Le manque de trottoirs et de traverses piétonnes est d'autant plus problématique pour les personnes à mobilité réduite
- Activation des traverses du boul. Saint-Jean-Baptiste par bouton poussoir uniquement
- Présence de piétons très faible, surtout dans la partie Nord du secteur. Au niveau du terminus, présence de piétons principalement due aux échanges bus/autos
- L'imperméabilité du secteur engendre des temps de marche de plus de 15 minutes pour se rendre au cœur de l'aire TOD depuis les rues Drouin et Cardinal et depuis le boulevard Industriel (distances à vol d'oiseau de moins de 400m, équivalent à 6 minutes de marche)



Plan 11 : Réseau piéton (les estimations des distances de marche ont été fournies par la CMM)



Figure 13 : Comptage des piétons aux principales intersections



Traverse Saint-Jean-Baptiste/stationnement incitatif

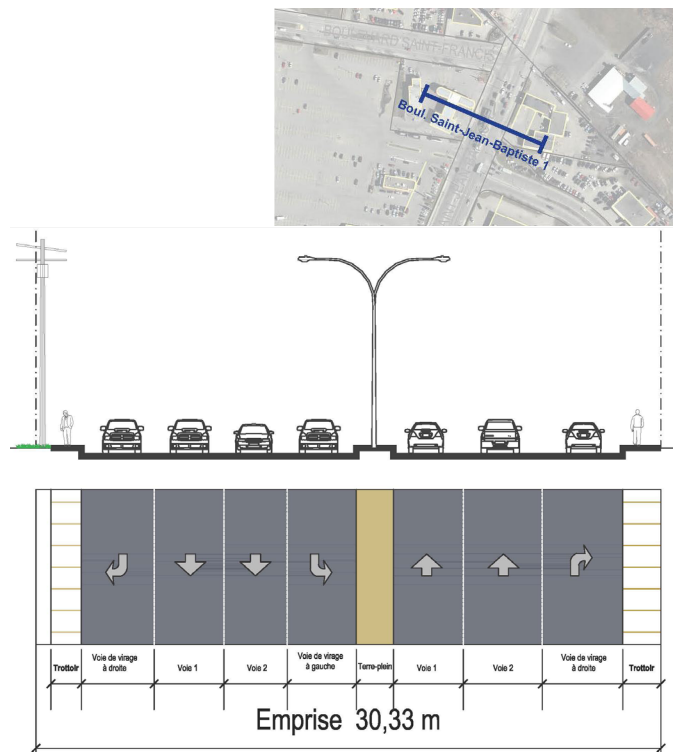
2. MOBILITÉ

Occupation de l'emprise publique

BOULEVARD SAINT-JEAN-BAPTISTE

COUPE 1

ENTRE LES BOULEVARDS INDUSTRIEL ET SAINT-FRANÇOIS



Sept voies de circulation : trois en direction nord (dont une voie de virage) et quatre en direction sud (dont deux voies de virage)

Terre-plein central avec lampadaires

Trottoirs de chaque côté de la rue (directement adjacents aux voies de circulation)

Poteaux électriques du côté ouest de la rue

Occupation de l'emprise à des fins véhiculaires : 85 %

Figure 14 : Coupe-type 1 – Boul. Saint-Jean-Baptiste

BOULEVARD SAINT-JEAN-BAPTISTE

COUPE 2

SUD DU BOULEVARD INDUSTRIEL



Six voies de circulation : quatre en direction nord (dont deux voies de virage) et deux en direction sud.

Terre-plein central étroit, sans lampadaire

Trottoirs de chaque côté de la rue, séparé des voies de circulation par une bande gazonnée du côté ouest

Poteaux électriques et lampadaires du côté ouest de la rue

Occupation de l'emprise à des fins véhiculaires : 80 %

Figure 15 : Coupe-type 2 – Boul. Saint-Jean-Baptiste

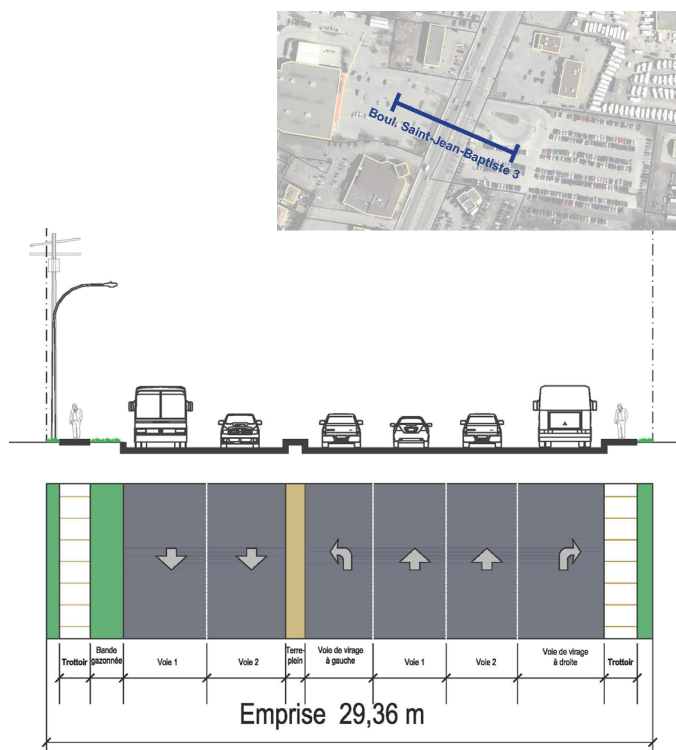
2. MOBILITÉ

Occupation de l'emprise publique

BOULEVARD SAINT-JEAN-BAPTISTE

COUPE 3

STATIONNEMENT INCITATIF



Six voies de circulation : quatre en direction nord (dont deux voies de virage) et deux en direction sud.

Terre-plein central étroit, sans lampadaire

Trottoirs de chaque côté de la rue, séparé des voies de circulation par une bande gazonnée du côté ouest

Poteaux électriques et lampadaires du côté ouest de la rue

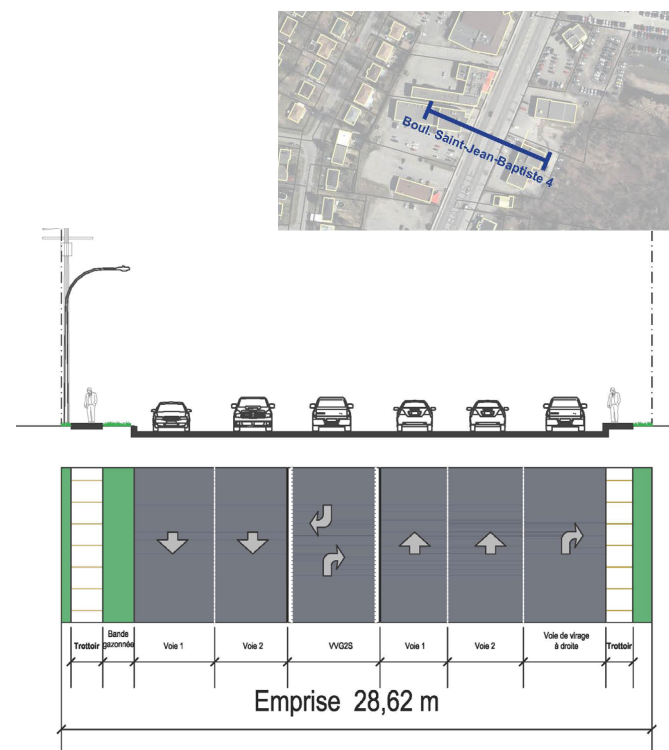
Occupation de l'emprise à des fins véhiculaires : 79 %

Figure 16 : Coupe-type 3 – Boul. Saint-Jean-Baptiste

BOULEVARD SAINT-JEAN-BAPTISTE

COUPE 4

SUD DU STATIONNEMENT INCITATIF



Six voies de circulation : trois en direction (dont une voie de virage), deux en direction sud et une voie de virage à gauche dans les deux sens, au centre.

Trottoirs de chaque côté de la rue (directement adjacents aux voies de circulation)

Poteaux électriques et lampadaires du côté ouest de la rue

Occupation de l'emprise à des fins véhiculaires : 80 %

Figure 17 : Coupe-type 4 – Boul. Saint-Jean-Baptiste

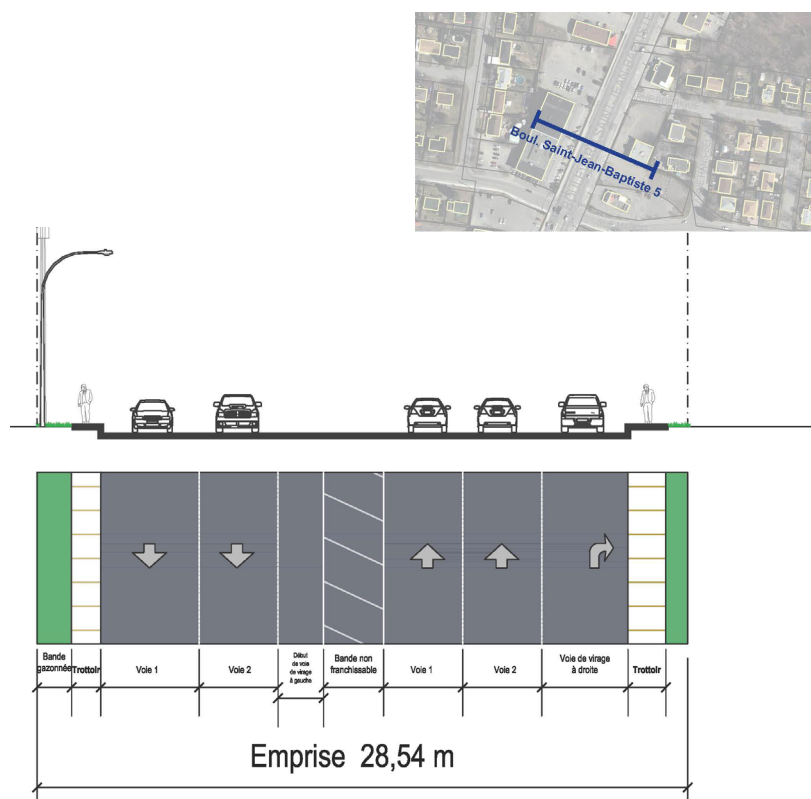
2. MOBILITÉ

Occupation de l'emprise publique

BOULEVARD SAINT-JEAN-BAPTISTE

COUPE 5

ENTRE LES RUES MARCEL ET RODRIGUE



Cinq voies de circulation : trois en direction nord (dont une voie de virage) et deux en direction sud

Bande non franchissable et espace pour début de voie de virage à gauche au centre de l'emprise

Trottoirs des deux côtés de la rue (directement adjacents aux voies de circulation)

Poteaux électriques et lampadaires du côté ouest de la rue

Occupation de l'emprise à des fins véhiculaires : 81 %

Figure 18 : Coupe-type 5 – Boul. Saint-Jean-Baptiste

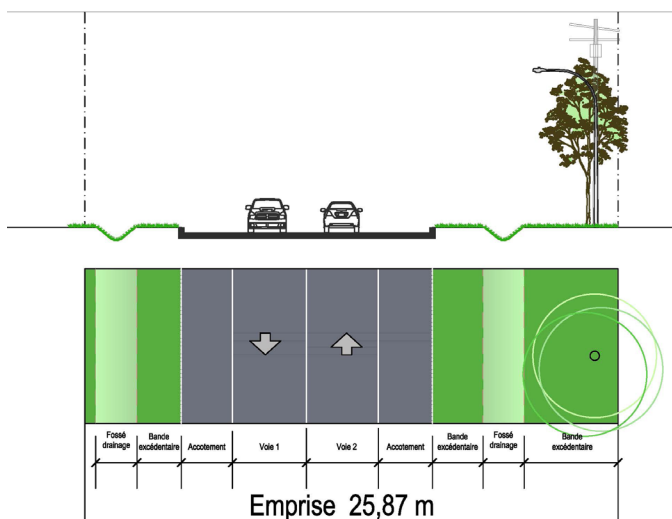
2. MOBILITÉ

Occupation de l'emprise publique

BOULEVARD INDUSTRIEL

COUPE 1

EST DU BOULEVARD ALBERT-EINSTEIN



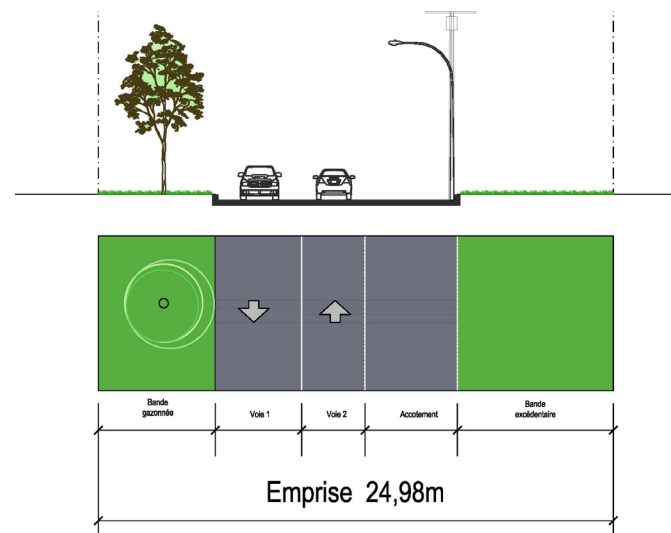
Deux voies de circulation : une par direction
Absence de trottoir, mais présence de voies d'accotement des deux côtés de la rue
Importante superficie de l'emprise occupée par des fossés de drainage et des bandes excédentaires, tant du côté nord que sud;
Lampadaires, poteaux électriques et arbres du côté nord
Occupation de l'emprise à des fins véhiculaires : 47 %

Figure 19 : Coupe-type 1 – Boul. Industriel

BOULEVARD INDUSTRIEL

COUPE 2

ENTRE LE BOULEVARD ALBERT-EINSTEIN ET LE BOULEVARD SAINT-JEAN-BAPTISTE



Deux voies de circulation : une par direction
Absence de trottoir, mais présence d'une voie d'accotement du côté nord
Importante superficie de l'emprise occupée par des bandes excédentaires ou gazonnées, tant du côté nord que sud;
Lampadaires et poteaux électriques du côté nord, arbres du côté sud
Occupation de l'emprise à des fins véhiculaires : 47 %

Figure 20 : Coupe-type 2 – Boul. Industriel

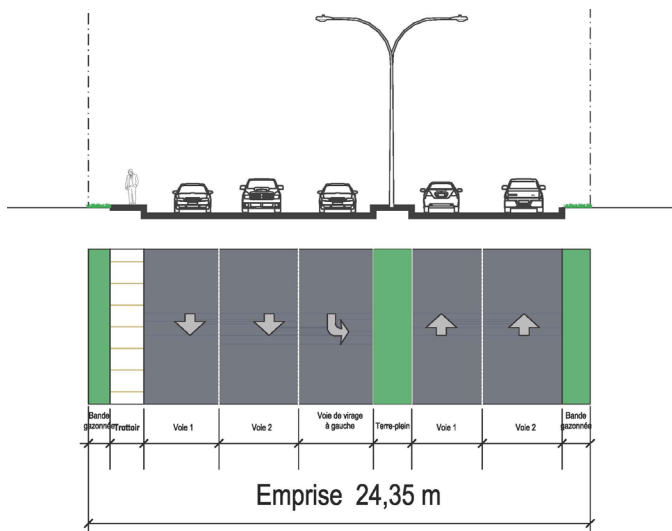
2. MOBILITÉ

Occupation de l'emprise publique

BOULEVARD SAINT-FRANCIS

COUPE 1

PROXIMITÉ DU BOULEVARD SAINT-JEAN-BAPTISTE



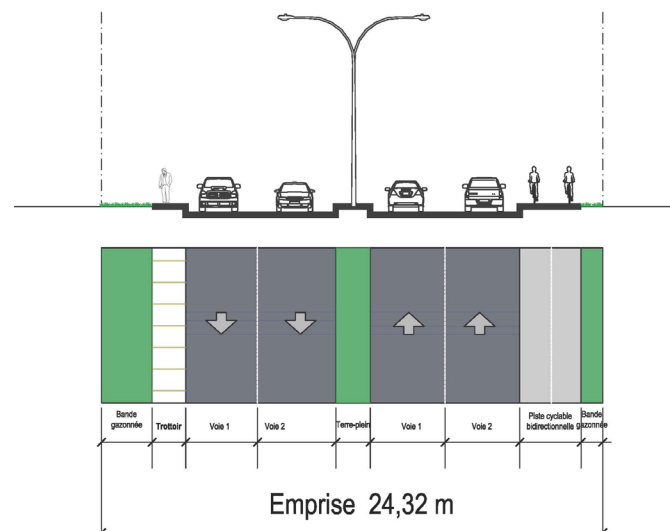
Cinq voies de circulation : trois en direction est (dont une voie de virage) et deux en direction ouest
Trottoir uniquement du côté sud (directement adjacent aux voies de circulation)
Terre-plein central avec lampadaires
Occupation de l'emprise à des fins véhiculaires : 83 %

Figure 21 : Coupe-type 1 – Boul. Saint-Francis

BOULEVARD SAINT-FRANCIS

COUPE 2

PLACE DE L'ORÉE



Quatre voies de circulation : deux par direction
Trottoir du côté sud (directement adjacent aux voies de circulation)
Piste cyclable bidirectionnelle du côté nord, surélevée par rapport à la chaussée
Bande gazonnée d'emprise significative du côté sud
Occupation de l'emprise à des fins véhiculaires : 67 %

Figure 22 : Coupe-type 2 – Boul. Saint-Francis

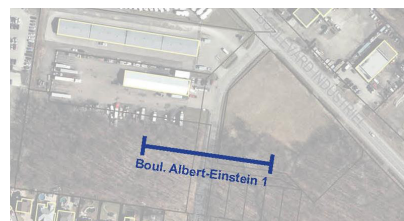
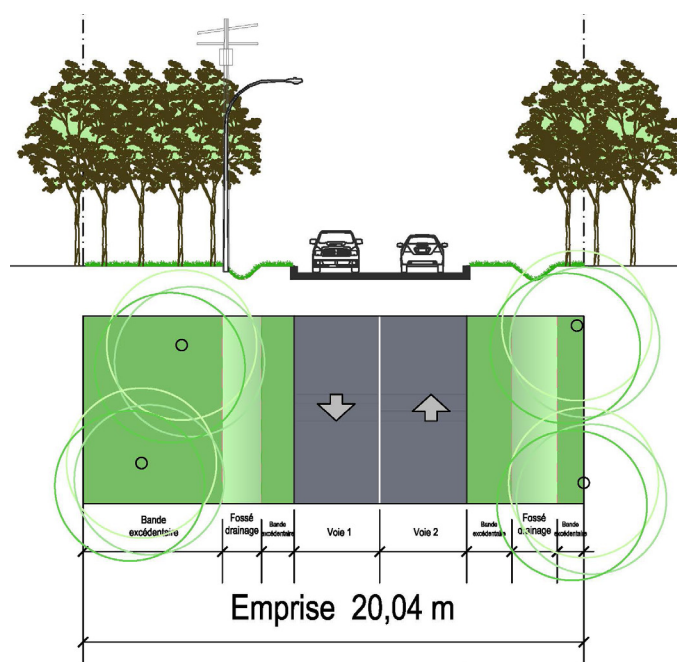
2. MOBILITÉ

Occupation de l'emprise publique

BOULEVARD ALBERT-EINSTEIN

COUPE 1

PROXIMITÉ DU BOULEVARD INDUSTRIEL



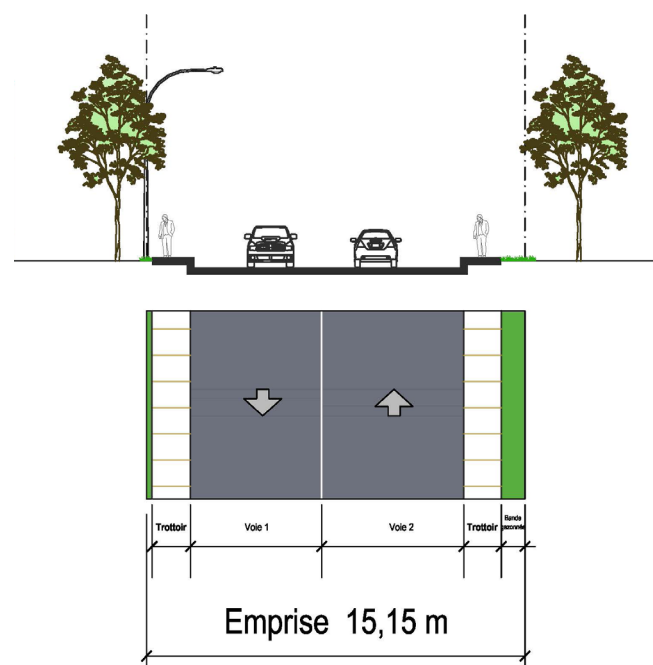
Deux voies de circulation : une par direction ; Absence de trottoir
 Importante superficie de l'emprise occupée par des fossés de drainage et des bandes excédentaires, tant du côté nord que sud
 Poteaux électriques et lampadaires du côté ouest; Arbres des deux côtés de la rue
 Occupation de l'emprise à des fins véhiculaires : 35 %

Figure 23 : Coupe-type 1 – Boul. Albert-Einstein

BOULEVARD ALBERT-EINSTEIN

COUPE 2

PROXIMITÉ DE LA RUE RODRIGUE

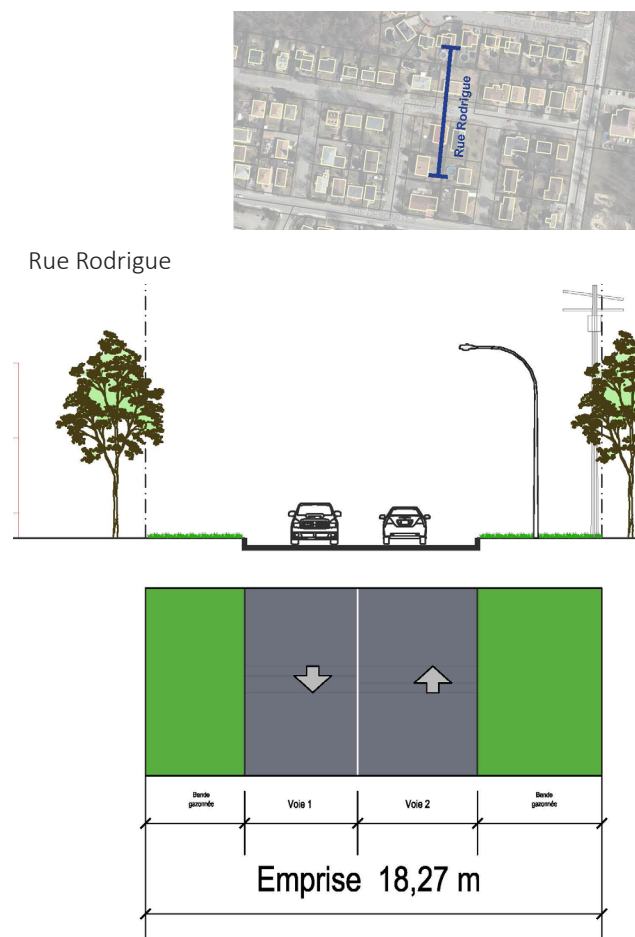


Deux voies de circulation : une par direction
 Trottoirs des deux côtés de la rue (directement adjacents aux voies de circulation)
 Lampadaires du côté ouest; Arbres des deux côtés de la rue
 Occupation de l'emprise à des fins véhiculaires : 73 %

Figure 24 : Coupe-type 2 – Boul. Albert-Einstein

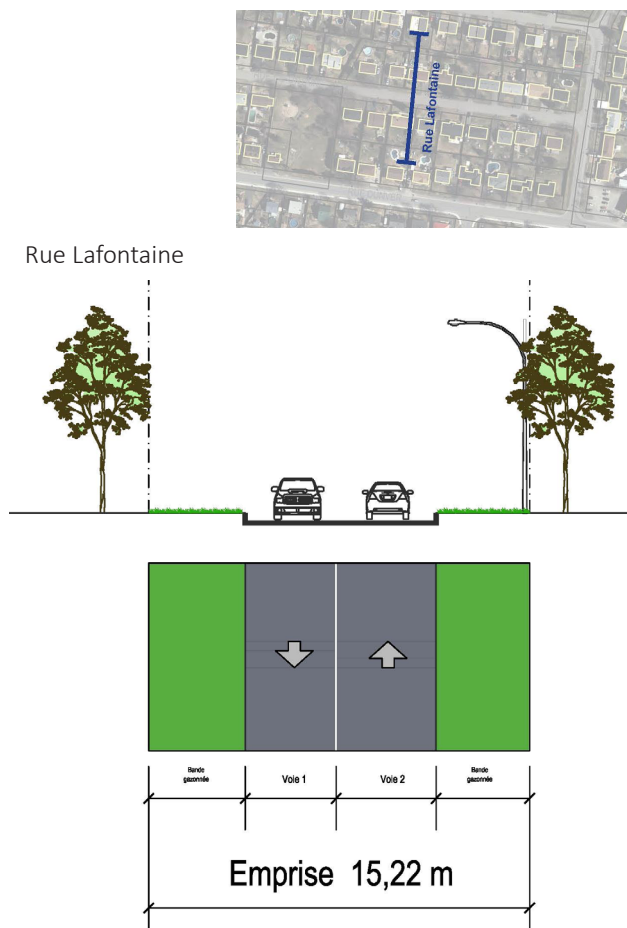
2. MOBILITÉ

Occupation de l'emprise publique



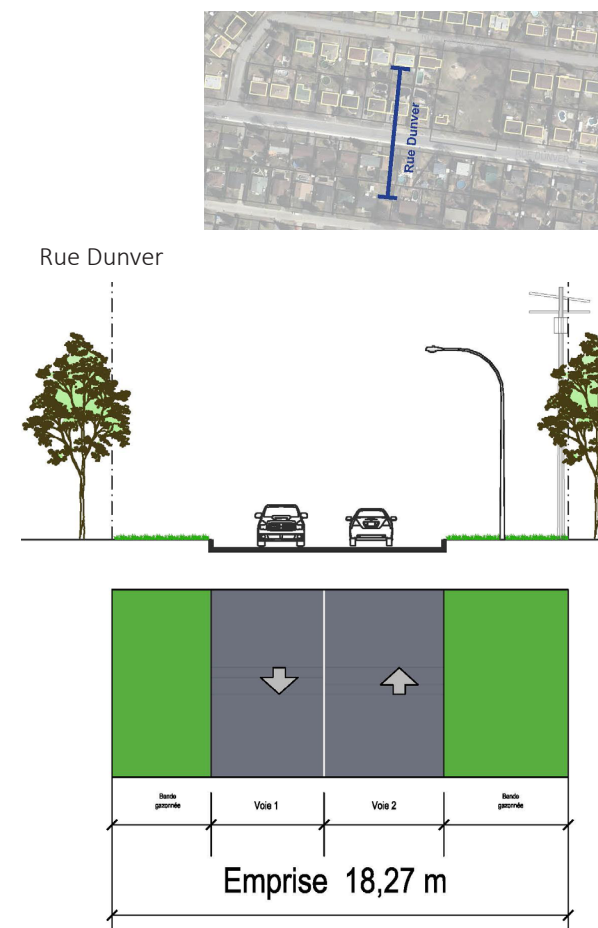
Deux voies de circulation : une par direction
Absence de trottoir ; Importante superficie de l'emprise occupée par des bandes gazonnées, tant du côté nord que sud
Poteaux électriques et lampadaires du côté sud
Arbres des deux côtés de la rue
Occupation de l'emprise à des fins véhiculaires : 51 %

Figure 25 : Coupe-type – Rue Rodrigue



Deux voies de circulation : une par direction
Absence de trottoir ; Importante superficie de l'emprise occupée par des bandes gazonnées, tant du côté nord que sud
Poteaux électriques et lampadaires du côté sud
Arbres des deux côtés de la rue
Occupation de l'emprise à des fins véhiculaires : 50 %

Figure 26 : Coupe-type – Rue Lafontaine



Deux voies de circulation : une par direction
Trottoir du côté sud; piste cyclable bidirectionnelle du côté nord, surélevée par rapport à la chaussée
Importante superficie de l'emprise occupée par des bandes gazonnées, tant du côté nord que sud
Lampadaires du côté sud; Arbres des deux côtés de la rue
Occupation de l'emprise à des fins véhiculaires : 45 %

Figure 27 : Coupe-type – Rue Dunver

2. MOBILITÉ

Synthèse des forces / potentiels et faiblesses / contraintes

FORCES / POTENTIELS	FAIBLESSES / CONTRAINTES
<ul style="list-style-type: none"> Présence du stationnement incitatif (capacité actuelle de 500 places) service régulier par autobus et service de pointe (boulevards Industriel, Saint-François et Saint-Jean-Baptiste rues Craik et Marcel) Projet de restructuration du réseau d'autobus du CITSO voie réservée pour les autobus sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste en direction Nord, jusqu'au pont Mercier <p>Potentiel de maximisation de la desserte en autobus</p> <ul style="list-style-type: none"> Deux pistes cyclables existantes, dans l'axe Est-Ouest et réseau cyclable projeté (bouclage du secteur lorsque réalisé) Nombreux panneaux d'arrêt limitant la circulation de transit dans les quartiers résidentiels Emprise du boulevard Industriel, du boulevard Albert-Einstein et de certaines rues locales (Rodrigue, Lafontaine, Dunver) possédant un potentiel d'optimisation ou de réaménagement à des fins autres que véhiculaires (bande gazonnée ou excédentaire disponible) (occupation à des fins véhiculaires inférieure à 50 % de l'emprise) <p>Potentiel de révision de l'occupation du domaine public en lien avec la volonté de bonifier les liens piétons et cyclables</p>	<ul style="list-style-type: none"> Réseau artériel composé des boulevards Industriel et Saint-Jean-Baptiste et constituant des routes de transit pour le camionnage et donnant accès notamment au pont Mercier Nombre limité d'intersections avec feux, toutes sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste, les autres intersections étant gérées par des panneaux d'arrêt (vitesse élevée de la circulation sur cette artère) Proximité de deux intersections avec feux (entrée de ville) créant des problématiques de circulation Emprise du boulevard Saint-Jean-Baptiste majoritairement utilisée à des fins véhiculaires (80 % et plus) <p>Importance de la circulation véhiculaire de transit (lieu de passage)</p> <ul style="list-style-type: none"> Manque d'aménagements piétonniers sur la majorité des rues locales et sur le boulevard Industriel et absence de plusieurs traverses piétonnes Présence de piétons et de cyclistes très faible, surtout dans la partie Nord du secteur Le réseau cyclable actuel et projeté n'offre aucun accès au terminus d'autobus et au stationnement incitatif de l'AMT <p>Faiblesse des aménagements piétons et cyclistes et discontinuité des liens</p>

POPULATION	SECTEUR		CHÂTEAUGUAY	
Nombre de logements	598	-	17 904	-
Nombre de personnes	1 433	-	45 890	-
0-14 ans	245	17 %	7 720	17 %
15-24 ans	180	12 %	6 260	14 %
25-44 ans	395	27 %	10 680	23 %
45-64 ans	430	30 %	13 605	30 %
65 ans et plus	200	14 %	7 625	17 %

Taille des ménages

1 personne	135	23 %	4 330	24 %
2 personnes	205	35 %	6 270	35 %
3 personnes	125	21 %	3 075	17 %
4 personnes et plus	110	19 %	4 235	24 %

Source : Statistique Canada, Recensement 2011. À noter que les limites des aires de diffusion ne correspondent pas parfaitement aux limites du secteur TOD. Les données présentées dans le tableau doivent donc être considérées à titre indicatif.



Projet
résidentiel
récent



Immeubles à
logements



Maison
unifamiliale
(quartier ancien)

3. VOCATIONS ET VIABILITÉ ÉCONOMIQUE

Cette section aborde la notion de vocations et de viabilité économique. Ainsi, les faits saillants des données démographiques, de l'occupation du sol, des périodes de construction des bâtiments, des valeurs foncières des immeubles, terrains et bâtiments ainsi que des infrastructures et de la capacité des réseaux y sont traités.

Population

- Nombre de logements (secteur) : 598
- Nombre total de logements (Châteauguay) : 17 904
- Superficie du secteur: 78,33 hectares
- Densité brute: 9,88 log/ha
- Densité brute résidentielle- CMM¹: 18 log/ha
- Densité brute résidentielle- AECOM ²: 9,88 log/ha

occupant près de 600 logements

- Secteur caractérisé par une importante proportion de personnes dans le groupe d'âge des 25 à 44 ans (27 % de la population)
- Proportion plus importante de personnes âgées (65 ans et plus)
- Proportion de jeunes (0-14 ans) et de personnes âgées entre 45 et 64 ans similaire à celle de la Ville de Châteauguay (30 %)
- Plus importante proportion de ménages de 3 personnes par rapport à la Ville de Châteauguay. À l'inverse, plus faible proportion de ménages de 4 personnes et plus (19 % comparativement à 24 %)

Note :

1. Calcul probablement basé sur le nombre d'unités par rapport aux terrains dédiés à l'usage résidentiel
2. Calcul basé sur le nombre d'unités par rapport à toute la superficie de l'aire de TOD. Cette information permet d'estimer le nombre d'unités de logements dans un secteur de ±78 Ha

3. VOCATIONS ET VIABILITÉ ÉCONOMIQUE

Occupation du sol

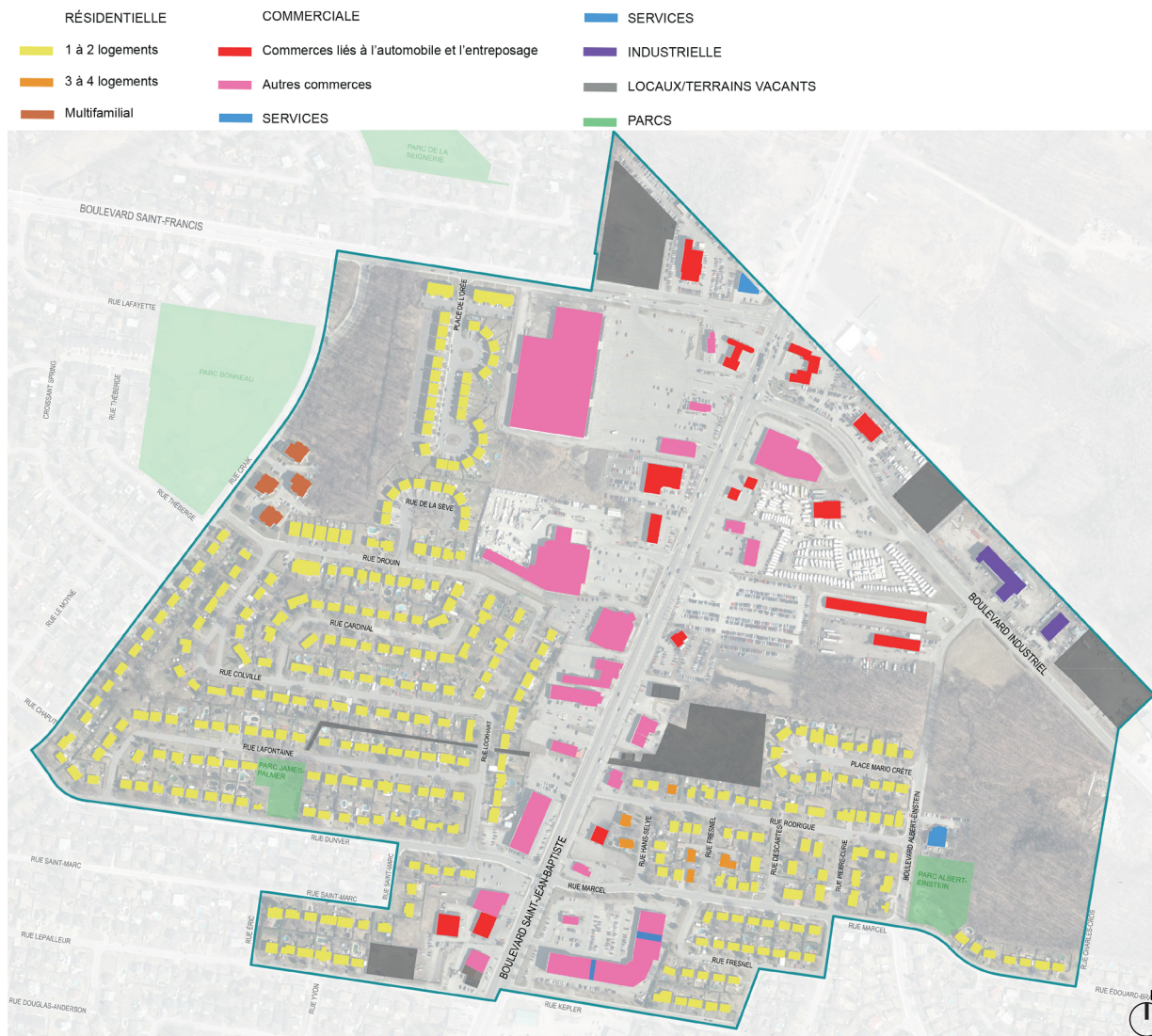
- Secteurs résidentiels homogènes, majoritairement de 1 à deux logements
- Un secteur de bâtiments multifamiliaux, au carrefour des rues Craik et Drouin
- Concentration de commerces liés à l'automobile et à l'entrepôt dans la partie Nord du secteur (stations-service, concessionnaires, garages, entrepôts)
- Boulevard Saint-Jean-Baptiste défini par des bâtiments commerciaux (ex. : restaurants, centre de rénovation, magasin de meubles, boutiques diverses) de gabarits variables, en structure isolée
- Présence de quelques implantations industrielles le long du boulevard Industriel
- Ségrégation horizontale des fonctions; aucune mixité verticale des usages
- Deux parcs dans le secteur : James-Palmer et Albert-Einstein
- Quelques espaces vacants, actuellement en friche
- Présence de quelques espaces boisés, aux limites Est et Ouest du secteur



Immeuble à bureaux sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste



Immeuble résidentiel multifamilial



Plan 12 : Occupation du sol

Quelques données sur la consommation des ménages dans le secteur de l'aire de TOD

Au niveau de la demande :

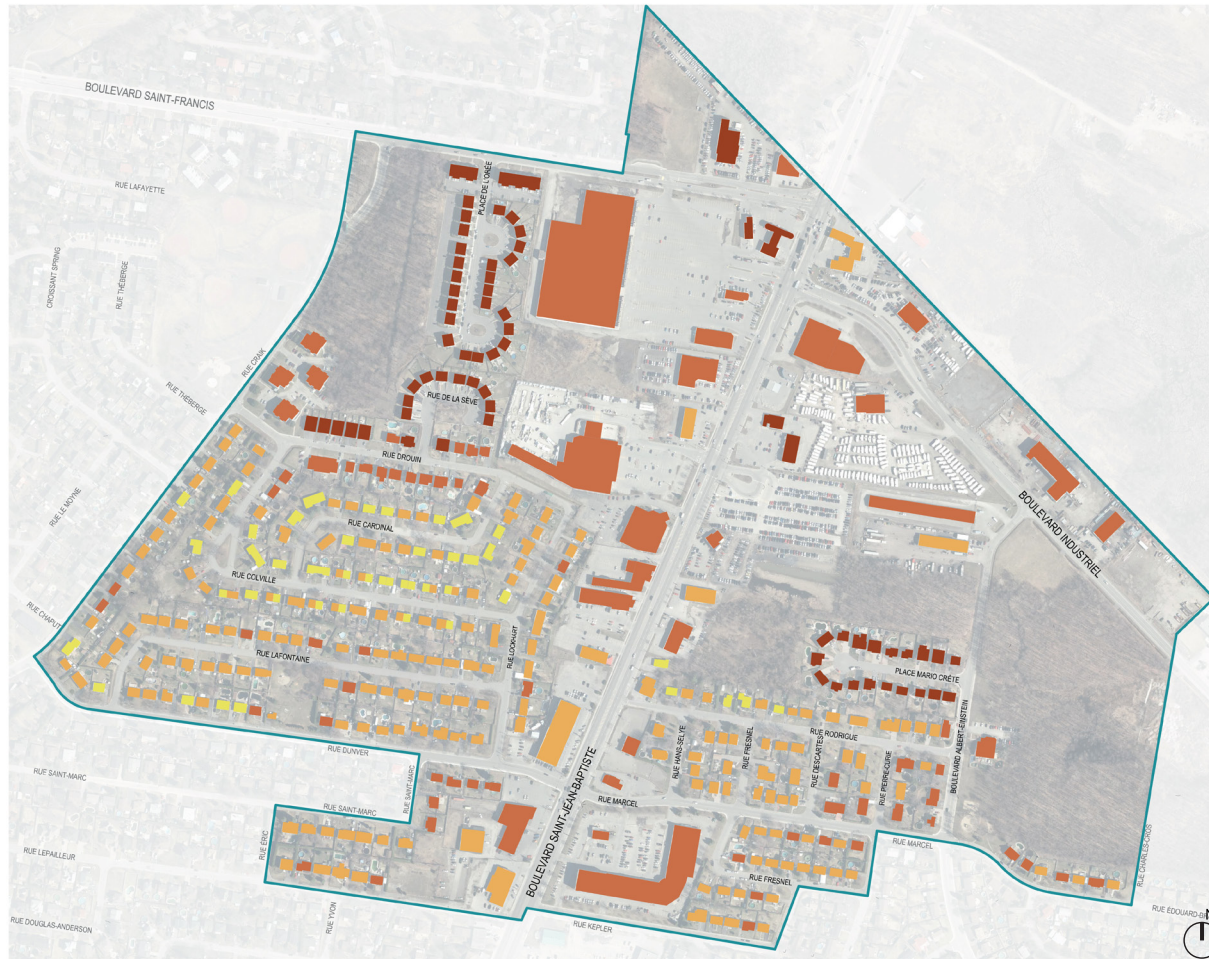
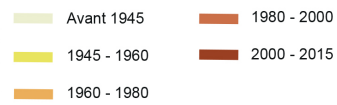
- Consommation en biens et en services de proximité : $\pm 5M\$$
- Consommation en biens et services personnels, incluant la restauration : $\pm 13 M\$$

Au niveau de l'offre :

- Plus de 35 000 m² de plancher en commerces de détail et de services personnels (proportion de 10 % pour la fonction automobile)
- Une offre de proximité évaluée à plus de 2 000 m²

Avec la densification anticipée du secteur :

- L'opportunité commerciale est limitée pour les ménages actuels
- L'offre en biens et services de proximité devra être revue à la hausse en fonction de l'augmentation du nombre de ménages.



Plan 13 : Années de construction

3. VOCATIONS ET VIABILITÉ ÉCONOMIQUE

Années de construction

- Homogénéité des quartiers résidentiels au niveau des périodes de construction : secteurs résidentiels anciens, principalement construits entre 1960 et 1980
- Quelques développements plus récents, de part et d'autre de rues en culs-de-sac (bâtiments de quinze ans et moins) : Place de l'Orée, rue De La Sève, Place Mario-Crête
- Majorité de bâtiments construits entre 1980 et 2000 sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste



Bâtiment de construction ancienne



Bâtiment de construction ancienne

Valeur des immeubles au mètre carré

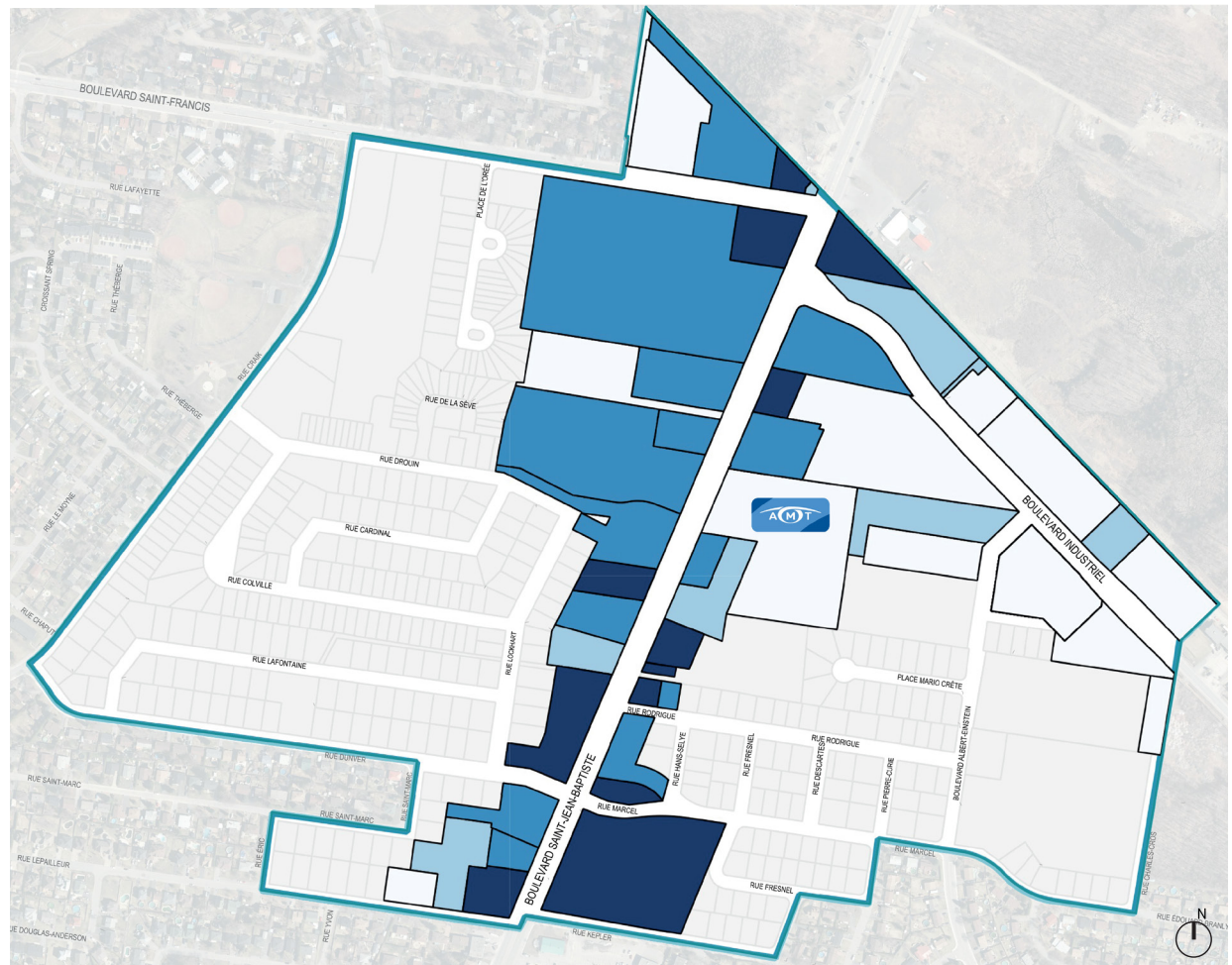
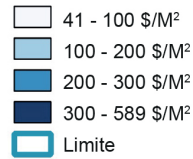
- Immeubles de plus faible valeur dans le secteur industriel et à proximité du stationnement incitatif
- Quelques immeubles de valeur plus importante aux limites Nord et Sud du secteur (intersection Saint-Jean-Baptiste/Dunver/Marcel et Saint-Jean-Baptiste/Saint-Francis)
- De manière générale, valeur moyenne se situant entre 200 et 300 \$ le mètre carré (terrain et bâtiment)



Parc Industriel

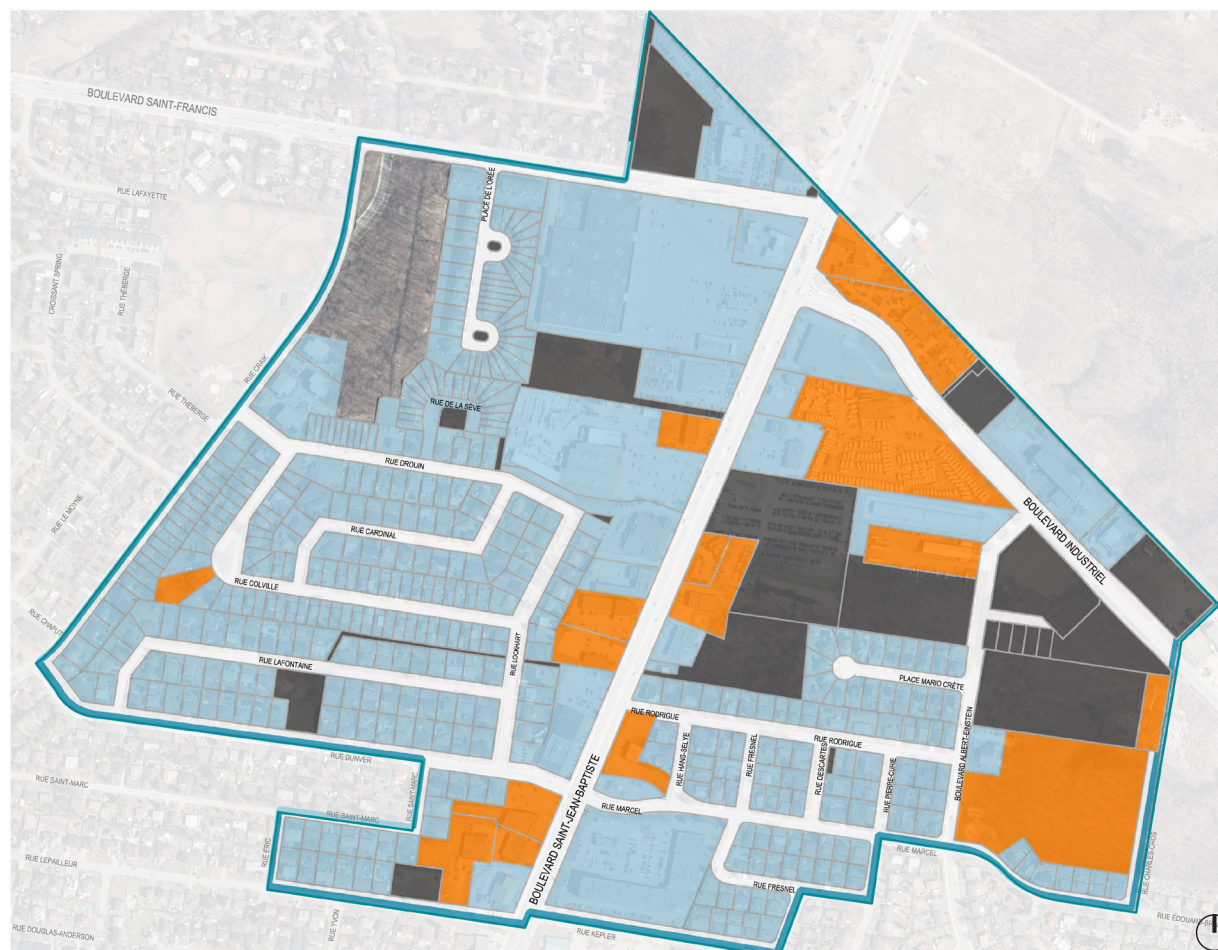


Quartier résidentiel ancien



Plan 14 : Valeur des immeubles au mètre carré

- Valeur du bâtiment plus grande que celle du terrain
- Valeur du bâtiment plus petite que celle du terrain
- Terrains vacants
- Limite



Plan 15 : Valeur des bâtiments versus valeur des terrains

3. VOCATIONS ET VIABILITÉ ÉCONOMIQUE

Valeur des bâtiments comparée à celle des terrains

- Quelques terrains présentant une valeur supérieure à celle du bâtiment. Il s'agit principalement de terrains sous-utilisés, majoritairement localisés le long du boulevard Saint-Jean-Baptiste (ex. : vente de roulottes, vente de voitures d'occasion, garage automobile, motel, brasserie, centre de mécanique)
- Plusieurs terrains vacants, notamment à proximité du stationnement incitatif (terrains en friche)



Bâtiment de faible valeur foncière



Immeuble présentant une plus grande valeur foncière

3. VOCATIONS ET VIABILITÉ ÉCONOMIQUE

Infrastructures municipales et capacité des réseaux

Cette section présente les réseaux d'infrastructures présents dans le secteur d'intervention. Leurs capacités respectives offrent une possibilité de densification. Toutefois, cela fait l'objet d'analyse et d'évaluation des équipements dans la phase ultérieure de planification.

Aqueduc:

- Réseau d'aqueduc bouclé en grande partie
- Présence de plusieurs conduites de 150 mm de diamètre potentiellement insuffisantes compte tenu des besoins en cas d'incendie. Toutefois, les conduites présentes sur les boulevards Industriel et Saint-Jean-Baptiste possèdent un diamètre supérieur, allant jusqu'à 750 mm

Égout sanitaire:

- Impacts sur le bassin de rétention sanitaire localisé dans le parc Bonneau
- Impacts sur la capacité des ouvrages existants soit postes de pompage, ouvrages de dérivation, bassin de rétention et station de traitement considérant les débits et charges ajoutées

Égout pluvial:

- Impacts potentiels sur le bassin de rétention existant sur boul. St-Francis
- Impacts (capacité de l'ouvrage et trop-plein) pour le poste de pompage Dunver desservant une grande partie du secteur d'étude par l'ajout ou les modifications de l'utilisation des surfaces drainées

HYPOTHÈSES CONSIDÉRÉES:

- Ajout de 200 unités d'habitation
- 2,5 personnes par unité d'habitation
- Pluie de conception du réseau mineur: 10 ans

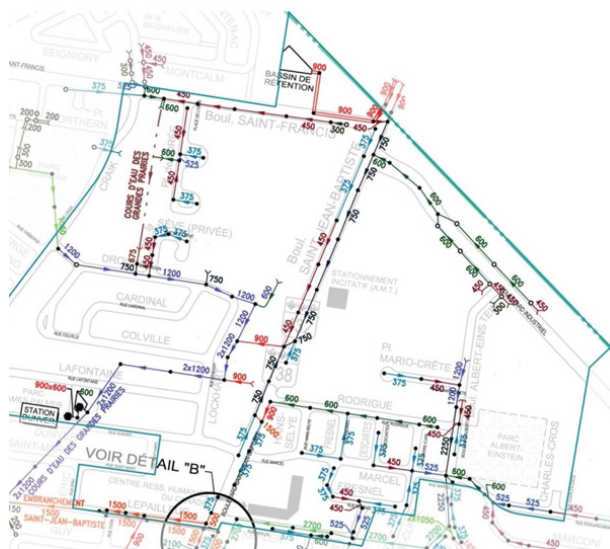


Figure 28 : Réseau de drainage



Figure 29 : Réseau d'aqueduc



Figure 30 : Réseau d'égout

3. VOCATIONS ET VIABILITÉ ÉCONOMIQUE

Synthèse des forces / potentiels et faiblesses / contraintes

FORCES / POTENTIELS	FAIBLESSES / CONTRAINTES
<ul style="list-style-type: none"> Présence d'une population résidente (environ 1 400 personnes, soit 600 logements), dont une proportion plus importante de 25 à 44 ans et de 65 ans et plus Secteurs résidentiels homogènes (bâtiments isolés de type bungalow, un à deux logements, construits entre 1960 et 1980) Présence de deux parcs et de quelques espaces boisés, aux limites Est et Ouest du secteur <p>Potentiel de diversification de la fonction résidentielle, en lien avec les secteurs existants</p> <ul style="list-style-type: none"> Quelques espaces vacants, actuellement en friche Immeubles de plus faible valeur dans le secteur industriel et à proximité du stationnement incitatif Quelques terrains présentant une valeur supérieure à celle du bâtiment. Il s'agit principalement de terrains sous-utilisés, majoritairement localisés le long du boulevard Saint-Jean-Baptiste (ex : vente de roulottes, vente de voitures d'occasion, garage automobile, motel, brasserie, centre de mécanique) Plusieurs terrains non construits, notamment à proximité du stationnement incitatif (terrains en friche) Infrastructures localisées sur les boulevards Industriel et Saint-Jean-Baptiste possédant un diamètre supérieur, allant jusqu'à 750 mm (potentiel d'ajout de desserte additionnelle) <p>Potentiel d'optimisation des terrains et des usages, principalement dans la partie Nord du secteur (terrains non construits ou sous-utilisés)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Concentration de commerces liés à l'automobile et à l'entreposage dans la partie Nord du secteur (stations-services, concessionnaires, garages, entrepôts) Boulevard Saint-Jean-Baptiste défini par des bâtiments commerciaux de gabarits variables, en structure isolée, majoritairement construits entre 1980 et 2000 <p>Usages commerciaux non adaptés à la vocation du secteur et nécessitant de vastes espaces de stationnement extérieur</p> <ul style="list-style-type: none"> Ségrégation horizontale des fonctions; aucune mixité verticale des usages Infrastructures non adaptées à une hausse du nombre de logements dans le secteur (impacts potentiels sur les bassins de rétention et sur la capacité des ouvrages existants, particulièrement pour l'égout sanitaire et pluvial) <p>Absence de mixité des usages et capacité limitée de certaines infrastructures</p>

4. ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE

Cette section traite du thème Environnement et paysage. Plus spécifiquement, la notion d'îlots de chaleur/fraîcheur, la superficie occupée par les espaces de stationnement et l'entreposage ainsi que la place des espaces boisés et de la végétation sur rue sont abordées. La situation de l'entrée de ville est également traitée de manière spécifique dans cette section (situation existante, problématiques, potentiels et contraintes).

Îlots de chaleur/fraîcheur

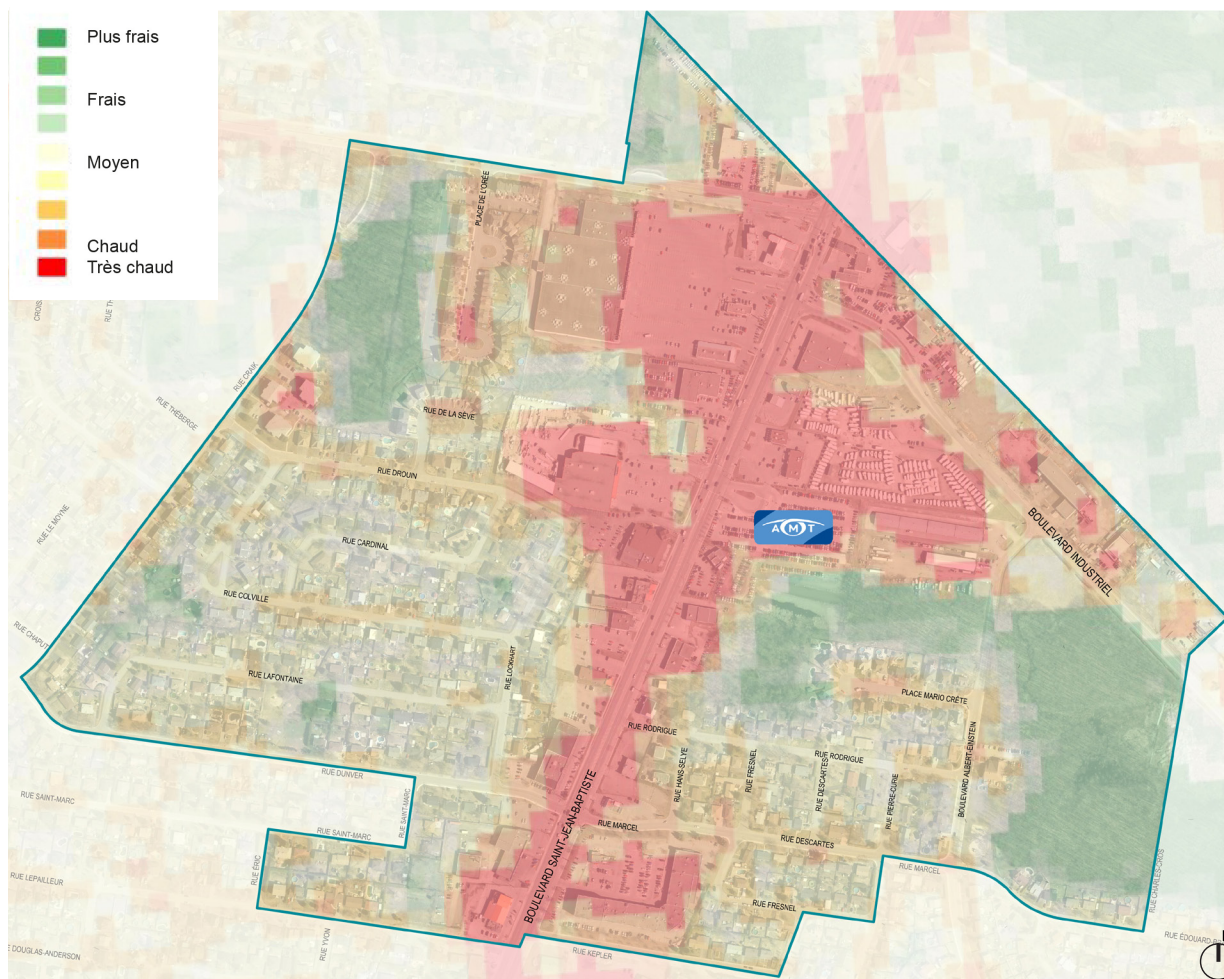
- Présence d'îlots de chaleur créés, entre autres, par les aires de stationnement des bâtiments commerciaux et industriels, et concentrés le long du boulevard Saint-Jean-Baptiste et dans le secteur Industriel
- Présence de quelques îlots de fraîcheur, correspondant à quelques milieux résidentiels végétalisés et aux espaces boisés ou en friche, principalement aux limites Est et Ouest du secteur



Îlot de chaleur : terrain de stationnement du centre de liquidation

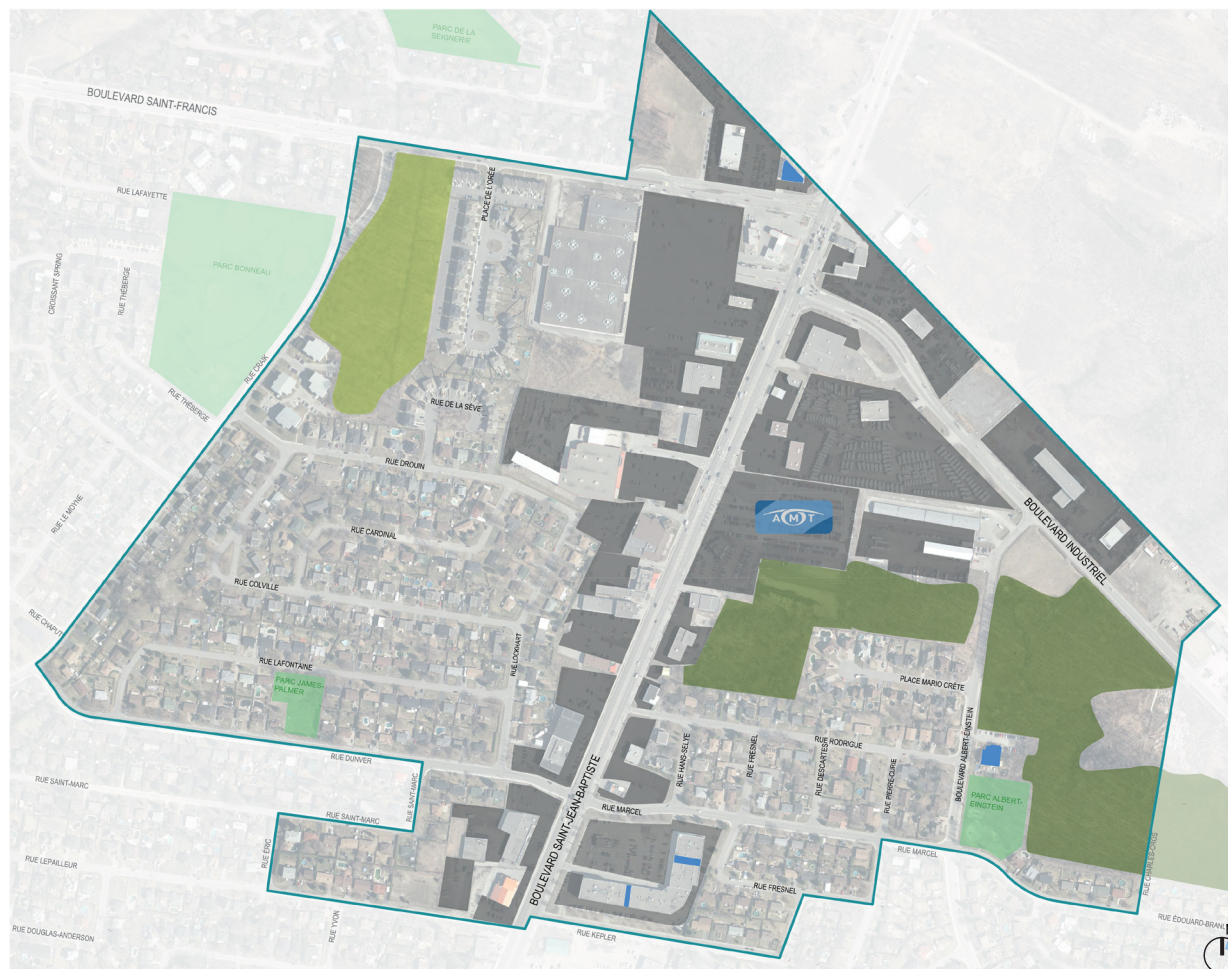


Importance des espaces asphaltés et absence d'aménagements paysagers



Plan 16 : îlots de chaleur/îlots de fraîcheur

- Aire de stationnement/entreposage
- Boisé ou milieu naturel
- Parc
- Garderie
- Secteur de conservation



Plan 17 : Espaces de stationnement et d'entreposage

4. ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE

Espaces de stationnement et d'entreposage

- Aires de stationnement et d'entreposage prédominants sur le boulevard Industriel et de part et d'autre du boulevard Saint-Jean-Baptiste
- Emphase entre plus significative au carrefour Saint-Jean-Baptiste/Industriel/Saint-François, en raison des usages qui s'y trouvent (entreposage, fonction industrielle, commerces de type automobiles, grande surface commerciale)

Espaces boisés, végétation sur rue

- Peu d'espaces boisés et de végétation sur rue à même le domaine public



Boulevard Saint-Jean-Baptiste : faiblesse de la végétation sur les domaines publics et privés



Boulevard Saint-Jean-Baptiste : faiblesse de la végétation à même le domaine public

4. ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE

Entrée de ville – Conditions existantes

L'entrée de ville se trouve au carrefour de trois grandes artères : boulevard Saint-Jean-Baptiste, Industriel et Saint-Francis. Elle est marquée par la limite administrative avec la réserve de Kahnawake. Par ailleurs, il s'agit d'une voie routière importante (route 132), de juridiction provinciale (MTQ) donnant accès à Châteauguay depuis le pont Mercier.

- Trottoirs des deux côtés du boulevard Saint-Jean-Baptiste et du côté sud du boulevard Saint-Francis; passages piétons limités (deux endroits uniquement)
- Piste cyclable existante sur le boulevard Saint-Francis et projetée sur le boulevard Industriel (absence de connexion entre les deux tronçons)
- Plusieurs bâtiments ponctuent l'entrée de ville : stations-service (2), magasin de meubles, garderie
- Poteaux et fils électriques du côté Ouest du boulevard Saint-Jean-Baptiste
- Lampadaires à même le terre-plein central sur les boulevards Saint-Francis et Industriel, ainsi que sur la Route 132 (Kahnawake)
- Multitude de feux de circulation aux deux intersections
- Multitude de panneaux d'affichage à Kahnawake; plusieurs panneaux d'affichage publicitaires également présents du côté de Châteauguay
- Arbres et plantations sur rue limités aux boulevards Industriel et Saint-Francis
- Colonnes de la Ville à deux endroits, annonçant l'entrée sur le territoire de Châteauguay ainsi que l'entrée au parc Industriel

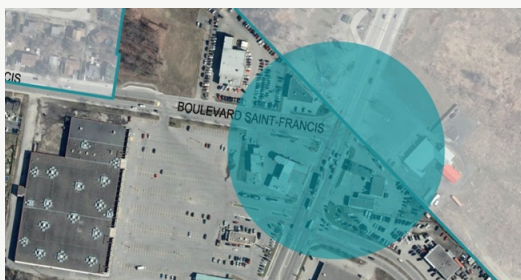


Figure 31 : Entrée de ville- Localisation



Plan 18: Entrée de ville – Conditions existantes



Panneau d'entrée de ville

Synthèse des irritants visuels- Entrée de ville

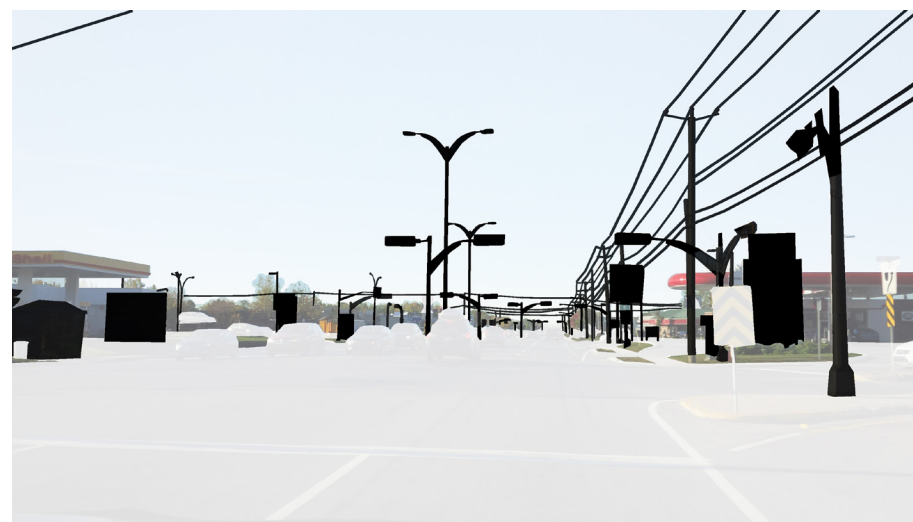
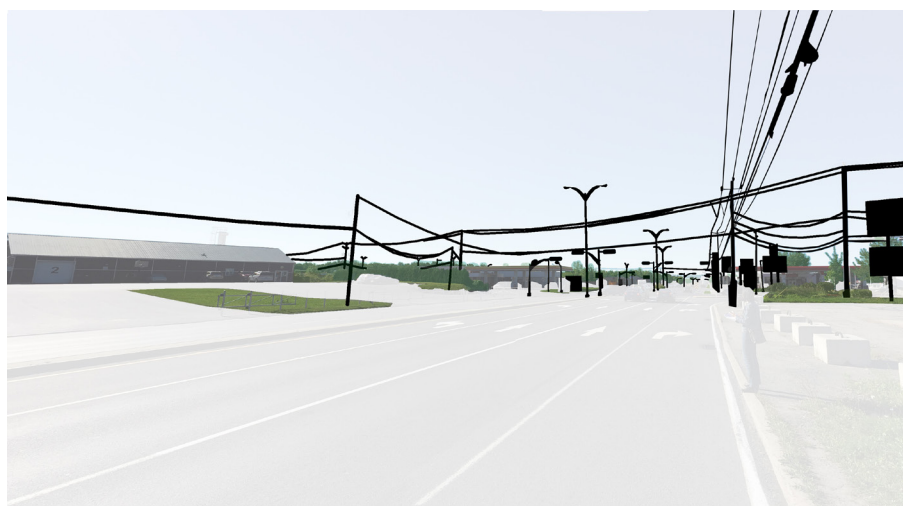
Importance des irritants visuels que constituent les nombreux éléments verticaux: poteaux et fils électriques, lampadaires routiers, feux de circulation, panneaux publicitaires, etc.



Territoire De Kahnawake



Limite territoriale de Châteauguay



4. ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE

Entrée de ville – Problématiques

FORCES / POTENTIELS	FAIBLESSES / CONTRAINTES
<ul style="list-style-type: none"> Axe d'entrée majeur (porte d'entrée) depuis Montréal, par automobile (privé) ou transport en commun (collectif) Convergence de trois boulevards majeurs <p>Fort potentiel de visibilité pour un futur aménagement</p> <ul style="list-style-type: none"> Aménagement qui s'inscrit dans une logique de redéveloppement du secteur (espaces disponibles) Fracture nette entre la réserve (boisé/végétal) et Châteauguay (urbain/minéral) Vitesse limitée sur boulevard Saint-Jean-Baptiste (50 à 70 km/h) <p>Possibilité de traiter l'entrée de ville en séquence et évolution paysagère / perception autant pour les automobilistes, les cyclistes que les piétons.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Prépondérance de l'affichage et « affichage sauvage » Proximité du boulevard Saint-Francis de la limite municipale/ configuration géométrique laissant peu d'espace à aménager <p>Différence de réglementation concernant l'affichage à Châteauguay et dans la réserve / Absence de concertation dans la réglementation concertée</p> <ul style="list-style-type: none"> Faible encadrement et présence d'activités liées à l'auto (stationnements et stations-services comme premiers éléments de contact visuel) Réseau électrique aérien Densité d'éléments verticaux fonctionnels adressés à l'automobile Minéralisation à outrance Absence quasi totale d'éléments végétaux <p>Partie chaussée véhiculaire prépondérante/ Route provinciale de transit</p>



Entrée de ville – Vue à la limite municipale

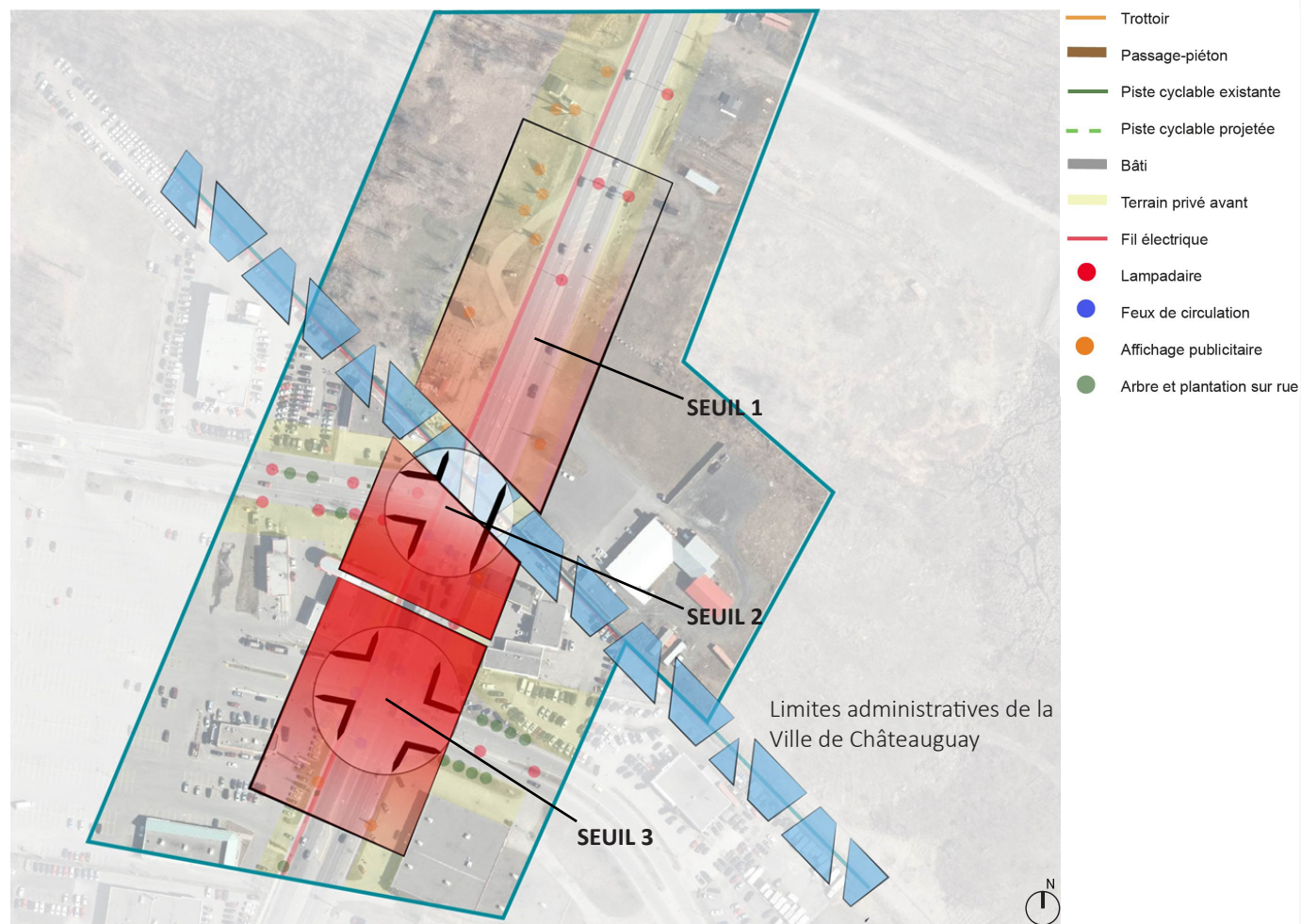


Entrée de ville – Vue depuis l'entrée au Parc Industriel



Entrée de ville – Vue vers le boulevard Saint-Francis

Une entrée de ville se perçoit dans une série de séquences/seuils d'approche paysagère progressive. En ce sens, la perception de l'entrée de ville de Châteauguay pourrait se décliner comme suit : Seuil 1 – Approche (territoire de Kahnawake); Seuil 2 – Limite administrative; Seuil 3 – Limite physique (arrêt)



Plan 19 : Entrée de ville – Potentiels et contraintes

4. ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE

Entrée de ville- Potentiels et contraintes

- Barrière de la limite municipale versus configuration urbaine
- Proximité et géométrie des intersections
- Séquences d'approche :
 - Seuil 1 – Entrée de ville indéfinie et hors-territoire
 - Seuil 2 – Entrée de ville définie par un contexte, une morphologie et des espaces publics adressés aux automobilistes
 - Arrêt/moment potentiel. Potentiel d'entrée de ville (éloignement des irritants visuels) en lien avec le marquage de la première intersection et de la requalification anticipée du secteur



Entrée de ville – Seuil 1



Entrée de ville – Seuil 2

4. ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE

Synthèse des forces / potentiels et faiblesses / contraintes

FORCES / POTENTIELS	FAIBLESSES / CONTRAINTES
<p>Entrée de ville (voir p. 41)</p> <ul style="list-style-type: none"> Présence d'espaces boisés, milieux naturels et secteurs de conservation <p>Potentiel de valorisation des milieux naturels d'intérêt (aménagement et mise en réseau)</p>	<p>Entrée de ville (voir p. 42)</p> <ul style="list-style-type: none"> Aires de stationnement et d'entreposage prédominants sur le boulevard Industriel et de part et d'autre du boulevard Saint-Jean-Baptiste Importance encore plus forte des aires de stationnement et d'entreposage au carrefour Saint-Jean-Baptiste /Industriel/Saint-Francis, en raison des usages qui s'y trouvent (entreposage, fonction industrielle, commerces de type automobiles, grande surface commerciale) <p>Présence des espaces de stationnement et d'entreposage, particulièrement au niveau de l'entrée de ville</p> <ul style="list-style-type: none"> Peu d'espaces boisés et de végétation sur rue à même le domaine public <p>Faible mise en valeur paysagère des boulevards</p>

Synthèse générale

Le plan ci-contre illustrer les éléments clés du secteur TOD de Châteauguay. Ceux-ci se déclinent comme suit :

1. UNE ENTRÉE DE VILLE VERSUS PRÉSENCE D'UNE BARRIÈRE PHYSIQUE (LIMITE MUNICIPALE)
2. DES INTERSECTIONS PROBLÉMATIQUES ET PRÉSENCE DE CHEMINEMENTS VÉHICULAIRES INFORMELS
3. UNE CONSOLIDATION POTENTIELLE DU RÉSEAU VERT ET DES RÉSEAUX ACTIFS
4. UN POTENTIEL DE REQUALIFICATION DES TERRAINS DE GRANDE DIMENSION
5. DES TERRAINS DE FAIBLE VALEUR (INFÉRIEURE À 100 \$ LE MÈTRE CARRÉ)
6. DES TERRAINS DONT LES USAGES SONT RELIÉS À L'ENTREPOSAGE OU AU COMMERCE AUTOMOBILE
7. DES CONSTRUCTIONS ANCIENNES (DATANT D'AVANT 1980)
8. UN POTENTIEL DE PHASAGE PAR INSERTION EN FRONT DE LOT ET ENCADREMENT DES PRINCIPAUX AXES



Plan 20 : Synthèse des potentiels et des contraintes

Problématiques et enjeux par critère de performance

	PROBLÉMATIQUES	ENJEUX
CRITÈRE 1 FORME URBAINE	<ul style="list-style-type: none"> • Trame de rues discontinue et liens est-ouest manquants • Lotissement de taille variable (présence de méga-îlots) • Absence de grain bâti dans certains secteurs, particulièrement dans la partie Nord du site • Encadrement de la rue limité, particulièrement en bordure du boul. Saint-Jean-Baptiste 	<p>PERMÉABILITÉ DE LA TRAME URBAINE</p> <p>DIMENSION DES LOTS (HARMONISATION/RÉGULARISATION)</p> <p>ENCADREMENT DE LA RUE/ CONTIGUITÉ DES BÂTIMENTS</p>
CRITÈRE 2 MOBILITÉ	<ul style="list-style-type: none"> • Boul. Saint-Jean-Baptiste: route numérotée donnant accès au pont Mercier (fort achalandage et camionnage) • Service d'autobus fortement centré sur la desserte de Montréal en période de pointe; service plus limité dans le sens de la contre-pointe ou en hors-pointe et de la desserte de Châteauguay • Réseau cyclable partiel et uniquement dans l'axe est-ouest • Trottoirs limités au boul. Saint-Jean-Baptiste et à quelques rues locales; peu de traverses piétonnes • Uniquement quatre intersections avec feux de circulation sur Saint-Jean-Baptiste (vocation de voie de transit) • Terrain du stationnement incitatif rempli à pleine capacité • Occupation du domaine public laissant presque toute la place aux automobilistes • prédominance de l'automobile en termes d'utilisation mais aussi d'infrastructures. Contraire à l'esprit d'un TOD 	<p>ÉTABLISSEMENT D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT ACTIF CONTINU ET ATTRACTIF</p> <p>BONIFICATION DE LA DESSERTE EN TRANSPORT COLLECTIF ET OPTIMISATION DU STATIONNEMENT INCITATIF</p> <p>OPTIMISATION DES FLUX AUX INTERSECTIONS</p> <p>SÉCURISATION DES TRAVERSES PIÉTONNES</p> <p>RÉAMÉNAGEMENT DES EMPRISES DU DOMAINE PUBLIC</p>
CRITÈRE 3 VOCATION ET VIABILITÉ ÉCONOMIQUE	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre bâti ancien typique d'un secteur établi (peu de nouvelles constructions) • Présence d'une trentaine de logements sociaux et abordables dans le secteur • Présence de plusieurs terrains présentant une faible valeur foncière ou étant sous-utilisés, particulièrement dans le secteur industriel et le long du boul. Saint-Jean-Baptiste • Capacité limitée des écoles primaires dans le secteur : La commission scolaire francophone indique que l'école primaire la plus proche a atteint sa pleine capacité • Capacité des réseaux d'infrastructures municipales variable à réévaluer selon les secteurs (aqueduc, égout, drainage) 	<p>REDÉVELOPPEMENT DES SITES STRUCTURANTS SOUS-UTILISÉS</p> <p>OPTIMISATION DES TERRAINS DANS L'ENSEMBLE DU SITE, PARTICULIÈREMENT CEUX PRÉSENTANT UNE FAIBLE VALEUR FONCIÈRE (ARRIMAGE AU MARCHÉ DE CHÂTEAUGUAY)</p> <p>DIVERSIFICATION DES TYPOLOGIES ET INTÉGRATION D'UNE DENSITÉ ET D'UNE MIXITÉ RÉSIDENTIELLE (DIVERSITÉ DE TENURES : LOGEMENTS SOCIAUX, ABORDABLES, ACCÈS CONDOS. LOCATIFS, ETC.)</p> <p>INTÉGRATION D'UNE MIXITÉ DE FONCTIONS (MIXITÉ VERTICALE)</p> <p>ADÉQUATION ENTRE LA DESSERTE EN INFRASTRUCTURES ET LE REDÉVELOPPEMENT PROPOSÉ</p>
CRITÈRE 4 ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE	<ul style="list-style-type: none"> • Présence d'îlots de chaleur, causés principalement par l'importance des aires de stationnement et d'entreposage • Végétation sur rue très limitée, particulièrement le long du boulevard Saint-Jean-Baptiste • Présence d'espaces boisés d'intérêt écologique variables, toutefois non accessibles et isolés • Nombreuses problématiques au niveau de l'entrée de ville (configuration du réseau de rues, manque d'encadrement bâti, surabondance de l'affichage et des infrastructures aériennes, absence de traverses piétonnes, etc.) 	<p>REDÉFINITION DE L'ENTRÉE DE VILLE</p> <p>BONIFICATION DES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS EN LIEN AVEC LA RÉDUCTION DES ÎLOTS DE CHALEUR</p> <p>INTÉGRATION DES ESPACES BOISÉS</p> <p>GESTION DES ESPACES DE STATIONNEMENT (MISE EN PLACE D'UNE STRATÉGIE DE MISE EN COMMUN MOINS CONSOMMATRICE D'ESPACES)</p>



2 CONCEVOIR LE SECTEUR DE DEMAIN

Vision d'aménagement	p.46
Énoncé de vision	p.46
Concept d'aménagement global	p.48
Principes directeurs	p.50
Plan d'embellissement de l'entrée de ville	p.67
Affectations et densités d'occupation du sol	p.70
Aires d'affectation	p.70
Usages autorisés	p.71

VISION D'AMÉNAGEMENT

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

La vision a été élaborée suite à la tenue de rencontres de présentation et d'échanges (ateliers de travail et d'idéation) avec les différents partenaires impliqués dans le bureau de projet. Des scénarios exploratoires au nombre de trois ont permis de lancer des pistes de solutions quant à la transformation du milieu, aux plans de la forme urbaine, des usages et des réseaux de déplacements tous modes confondus. Une consultation publique a également permis de valider la nature des interventions avec les citoyens.

Énoncé d'une vision

Un secteur qui s'articule autour d'une infrastructure de transport collectif **intégrée à son environnement** et **facilement accessible** par autobus, à vélo, à pied et en voiture

Un rôle d'**entrée de ville** mis en valeur par des **aménagements distinctifs et invitants**, et ce, pour l'ensemble des utilisateurs

Des **grands axes de transport** présentant un **encadrement à l'échelle humaine** les rendant sécuritaires et conviviaux

Un **réseau de liens actifs continu** qui facilite les déplacements piétons et cyclables et qui donne accès aux espaces boisés, parcs, places publiques et lieux d'intérêt

Des terrains qui sont optimisés et qui offrent une **diversité de fonctions**, en complémentarité avec le centre-ville

Un secteur reconnu comme un **lieu humain**, à l'intérieur duquel milieux de vie et lieux d'emplois cohabitent de façon harmonieuse



Vers un quartier exemplaire: un milieu de vie dynamique, complet, agréable et accessible

Une infrastructure de transport collectif intégrée à son environnement et facilement accessible

Le nouveau milieu de vie propose un développement compact, articulé autour de la présence du terminus d'autobus et stationnement de l'AMT. À terme, la vision d'aménagement prévoit l'intégration du terminus d'autobus et des quais à l'intérieur d'un édifice mixte qui accueillera également du stationnement sur environ trois étages ainsi que la bonification de l'offre et capacité du réseau de transport en commun intermunicipal, par un système de navettage notamment, reliant les destinations clés de la ville. Le stationnement étagé s'intègre au milieu avec une interface mixte et de qualité.

Un rôle d'entrée de ville mise en valeur par des aménagements distinctifs et invitants

Le plan d'embellissement de l'entrée de ville propose le traitement de l'entrée de ville permettant de se distancer des limites administratives de la ville et de la profusion de l'affichage publicitaire aux abords desdites limites.

Des grands axes de transport présentant un encadrement à l'échelle humaine

Les boulevards Saint-Jean Baptiste, Saint-Francis et Industrie constituent les trois axes de transport structurants permettant d'accéder au nouveau milieu de vie. L'implantation des bâtiments est prévue de manière à se rapprocher de la rue et à l'encadrer afin d'assurer un développement à l'échelle humaine.

Un réseau de liens actifs continu

L'aménagement intégré des principaux axes de transport confère une place à chaque type d'utilisateur (piétons, cyclistes, autobus, automobilistes) et permet une forte accessibilité au secteur.

Une diversité de fonctions et une mixité verticale

Le redéveloppement du secteur prévoit une mixité de fonctions intégrant des usages commerciaux, de services, publics et de bureaux, notamment en introduisant la fonction résidentielle autour des grands axes et du terminus d'autobus. De plus, il offre une densité résidentielle importante et diverses typologies résidentielles répondant ainsi aux besoins en logement d'une gamme variée de population (étudiants, jeunes familles, boomers, personnes âgées, personnes seules).

Un lieu humain

Le nouveau milieu de vie comprend des espaces publics clés, aménagés de manière à être distinctifs et invitants ainsi qu'à s'intégrer dans une hiérarchie urbaine à venir en distinguant les espaces selon leurs natures et les clientèles desservies. Ils constituent des lieux de rencontre pour les citoyens et la clientèle du secteur. On y prévoit des activités de loisir, de détente et d'animation contribuant à l'identité du lieu. Ils sont connectés aux usages commerciaux et résidentiels par une trame perméable.



Mixité des typologies



Parcours piéton convivial

Concept d'aménagement global



Plan 21 : Concept d'aménagement global

Vision d'aménagement



Plan 22 : Vision d'aménagement

PRINCIPES TOD ⁽¹⁾

- **Interfaces des points d'accès au TC**
 - Mixité des fonctions
 - Densité des usages
 - Mixité sociale
- **Réseau de rues accessibles**
- **Design urbain, sécurité, qualité, identité**
 - Implantation bâtie/architecture diversifiée
 - Gestion de l'offre en stationnement



Larges trottoirs sur les rues commerciales



Encadrement à l'échelle humaine

Principes directeurs

De cet énoncé de vision, les quatre critères de performance de l'analyse de site sont repris de sorte à préciser les principes d'aménagement devant être mis en oeuvre pour transformer le secteur en milieu de vie durable.

CRITÈRE 1- FORME URBAINE ⁽¹⁾

VISION D'AVENIR...UN RÉSEAU DE LIENS ACTIFS CONTINU

La perméabilité de la trame lotie proposée favorisera l'aménagement de nouveaux liens au sein du milieu de vie afin d'encourager une variété de modes de déplacements, particulièrement les modes actifs (ex. piétons et cyclistes). La nouvelle trame contribue à prolonger celle existante et relier davantage les rues entre elles. L'aménagement de trottoirs ou de chemins piétons sur les rues qui en sont démunies est fortement préconisé.

La vision à long terme ainsi que l'embellissement de l'entrée de ville soutiennent la volonté de réaliser une trame perméable au sein du secteur.

PRINCIPES DIRECTEURS

- Redévelopper le secteur de façon à intégrer une nouvelle trame de rue à même les terrains actuellement occupés à des fins commerciales et industrielles. 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. Les limites des lots existants sont prises en compte afin de redévelopper le milieu de façon réaliste.

- Assurer l'interconnexion de la trame de rue prévue avec les boulevards Saint-Jean-Baptiste et Industriel, et les secteurs existants adjacents.
- Prévoir des marges avant qui permettent la poursuite de l'aménagement du domaine public advenant l'ajout d'une voie réservée aux autobus sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste.
- Aménager les principaux axes de circulation de manière à favoriser l'accessibilité aux quartiers environnants, y compris les quartiers résidentiels, l'entrée de ville, et la partie nord de la ville.

⁽¹⁾ Les critères précédemment utilisés dans la partie de l'analyse du milieu, sont repris dans cette section afin d'illustrer comment la vision et les principes mis de l'avant seront à même de concrétiser celle-ci en comblant les manquements pour chacun des critères (exemple: densification par une forme compacte, introduction d'une mixité des usages, renforcement des réseaux actifs, etc.)

Ces critères émanent des *composantes d'un quartier TOD*, soit un milieu de vie articulé autour d'un accès à un transport collectif performant (référence *Guide des aires de TOD*, 2011- CMM- AECOM) qui se déclinent en 9 critères principaux d'aménagement regroupés en 8 critères considérant que le critère relatif à l'aménagement durable est un critère de type transversal.

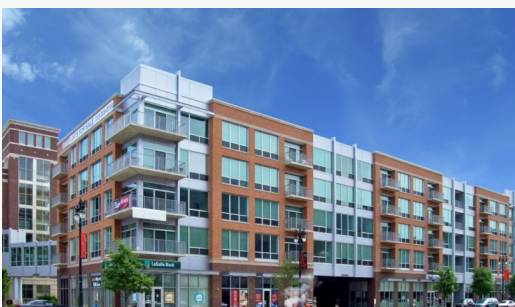
TRAME ET LIENS POTENTIELS



Figure 32 : Trame et liens potentiels

PRINCIPES TOD

- ☐ Interfaces des points d'accès au TC
- ☐ Mixité des fonctions
- ☒ **Densité des usages**
- ☐ Mixité sociale
- ☐ Réseau de rues accessibles
- ☒ **Design urbain, sécurité, qualité, identité**
- ☐ Implantation bâtie/architecture diversifiée
- ☐ Gestion de l'offre en stationnement



Bâtiments en front des espaces publics structurants



Interaction des rez-de-chaussées avec la rue

COMPACTÉ DU CADRE BÂTI ET ENCADREMENT URBAIN

VISION D'AVENIR...DES GRANDS AXES DE TRANSPORT PRÉSENTANT UN ENCADREMENT À L'ÉCHELLE HUMAINE

Le milieu de vie envisagé s'intégrera à la trame existante principalement résidentielle à l'ouest du secteur. Il permettra de positionner l'entrée de ville et de lui attribuer un caractère distinctif tout en étant complémentaire au centre-ville de Châteauguay. En raison de la présence du terminus d'auto-bus et du stationnement de l'AMT, la requalification du site d'étude présente une opportunité d'y établir un milieu de vie complet respectant les principes TOD et du développement durable. L'un de ces principes est de contrer l'étalement urbain en promulguant un réseau connecté pour des déplacements actifs, moins dépendants de la voiture, en favorisant une meilleure compacité et densité du cadre bâti afin de maximiser les espaces verts dédiés aux citoyens et contribuant à la biodiversité du milieu.

PRINCIPES DIRECTEURS

- Favoriser les stationnements intérieurs ou non visibles de la voie publique.
- Proposer l'agrandissement du stationnement incitatif en hauteur, sur plusieurs étages, et non horizontal afin d'éviter l'étalement horizontal sur les terrains.
- Sur les artères principales (boulevard Saint-Francis, Industriel et Saint-Jean-Baptiste), favoriser un front bâti rapproché de l'emprise publique et une réduction des

marges avant lors des projets de redéveloppement.

- Assurer la continuité du front bâti, en particulier dans le secteur de l'entrée de ville et le long des artères principales.

COMPACITÉ DU CADRE BÂTI



Figure 33 : Compacité du cadre bâti

PRINCIPES TOD

- **Interfaces des points d'accès au TC**
 - Mixité des fonctions
 - Densité des usages
 - Mixité sociale
- **Réseau de rues accessibles**
- **Design urbain, sécurité, qualité, identité**
 - Implantation bâtie/architecture diversifiée
 - Gestion de l'offre en stationnement



Halte de détente



Intégration paysagère d'une piste cyclable

CRITÈRE 2 - MOBILITÉ

VISION D'AVENIR...TRANSPORT COLLECTIF INTÉGRÉ À SON ENVIRONNEMENT ET FACILEMENT ACCESSIBLE À VÉLO, À PIED ET EN VOITURE

Le présent programme prévoit l'optimisation du service de transport en commun en augmentant la fréquence des circuits de navette menant au stationnement incitatif. De plus, plusieurs nouveaux arrêts d'autobus sont proposés afin d'assurer une desserte efficace du nouveau milieu de vie en transport en commun. Par ailleurs, les circuits de transport en commun seront agencés à un réseau de liens piétons et cyclables. Le terminus d'autobus et le stationnement incitatif présenteront des aménagements et un design identitaires et minimiseront les îlots de chaleur à l'aide d'aménagement paysager. Le site du stationnement sera facilement accessible par des liens piétons intégrés à même les projets résidentiels. Afin de favoriser les déplacements actifs, le développement inclut également des liens cyclables qui connectent avec tous les attraits principaux du secteur. Les liens actifs sont conçus afin de créer des raccourcis à travers le milieu de vie.

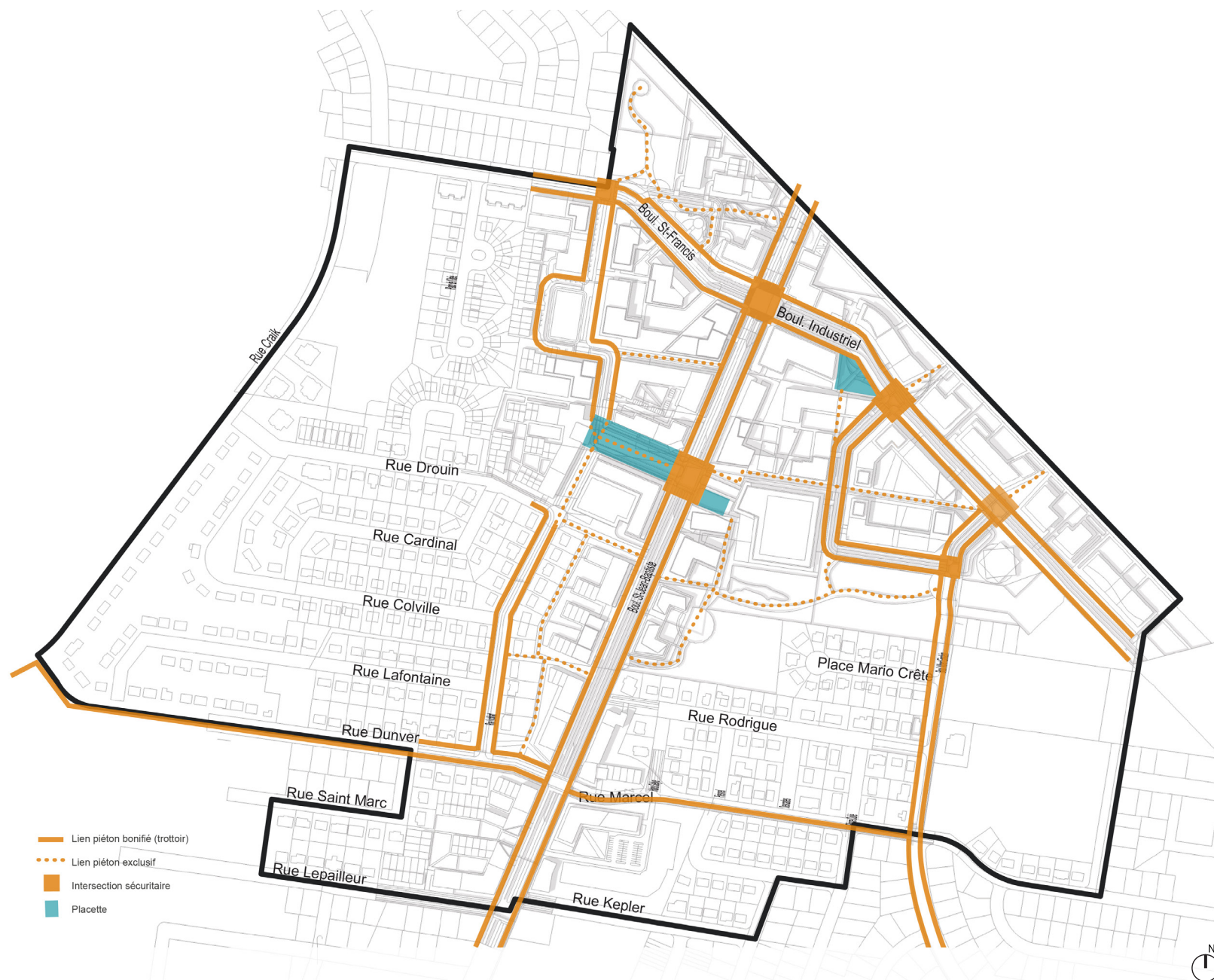
PRINCIPES DIRECTEURS

- Aménager le domaine public de façon à assurer une cohabitation adéquate, sécuritaire et conviviale entre les différents utilisateurs (piétons, cyclistes, utilisateurs du transport en commun, automobilistes et camions) au moyen d'éléments signalétiques, marquage au sol, zones

tampons, bandes gazonnées, bollards, etc.

- Prévoir des liens actifs à même les emprises publiques (trottoirs, pistes cyclables).
- Aménager les terrains privés de façon à faciliter les déplacements piétonniers.
- Offrir un environnement sain aux utilisateurs des parcours actifs (plantations, bâtiments, stationnements, etc.)
- Compléter le réseau de voies cyclables existantes afin de maximiser l'interconnexion du réseau.

RÉSEAU PIÉTON



Plan 23 : Réseau piéton

RÉSEAU CYCLABLE



Plan 24 : Réseau cyclable

RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

Le réseau de transport collectif emprunte les mêmes axes: soit les boulevard Saint-Jean-Baptiste, Industriel et Saint-Francis, ainsi que la rue Marcel. Ce réseau permet de desservir l'ensemble du secteur à des distances de marche des arrêts, inférieures à 10 minutes pour les nouveaux bâtiments. Les arrêts sont déplacés afin de mieux s'intégrer aux espaces publics proposés (haltes paysagères et places publiques)

C'est la performance, la fréquence ou l'augmentation du nombre de lignes d'autobus qui sont à réviser à la hausse afin d'inciter les usagers à utiliser ce moyen de transport. De plus, la mise en place d'un système de navettes à l'échelle de la ville permettra de se déplacer entre les destinations clés du territoire.

Le déplacement en transport collectif devient incontournable et une alternative intéressante à l'automobile dès lors que celui-ci devient avantageux et concurrentiel en termes de confort, de fréquence et d'accessibilité.



Plan 25 : Réseau de transport en commun

PRINCIPES TOD

- ☒ **Interfaces des points d'accès au TC**
- ☐ Mixité des fonctions
- ☐ Densité des usages
- ☐ Mixité sociale
- ☒ **Réseau de rues accessibles**
- ☒ **Design urbain, sécurité, qualité, identité**
- ☒ Implantation bâtie/architecture diversifiée
- ☐ Gestion de l'offre en stationnement



Architecture significative et intégrée pour les stationnements étagés



Stationnements sur rue commerciale

GESTION DU STATIONNEMENT

Une gestion du stationnement adéquate permet d'éviter son étalement et diminuer les impacts sur la circulation. Le milieu de vie proposé limite le nombre de cases de stationnement, comparativement aux développements traditionnels, en raison de la présence du stationnement incitatif et afin de respecter les principes TOD. Des mesures sont prévues afin d'atteindre ces buts, tant pour les stationnements publics que privés.

PRINCIPES DIRECTEURS

- Prévoir la réduction des cas ratios de cases de stationnement étant donné la présence d'un équipement de transport collectif majeur (stationnement incitatif de l'AMT) et du stationnement possible sur rue.
- Privilégier l'aménagement des aires de stationnement intérieures permettant de répondre à la majeure partie de la demande. Prévoir l'aménagement d'aire de stationnement en cour arrière, mais seulement en complément aux aires de stationnement intérieures.
- Favoriser des stationnements paysagers (plantations diverses) et revêtements de sol perméables (percolation des eaux pluviales) emmagasinant peu l'énergie solaire (lutte aux îlots de chaleur).

ACCÈS VÉHICULAIRE ET STATIONNEMENT PRIVÉ



Figure 34 : Stationnement extérieur - Pavé vert



Figure 35 : Stationnement non-visible de la rue

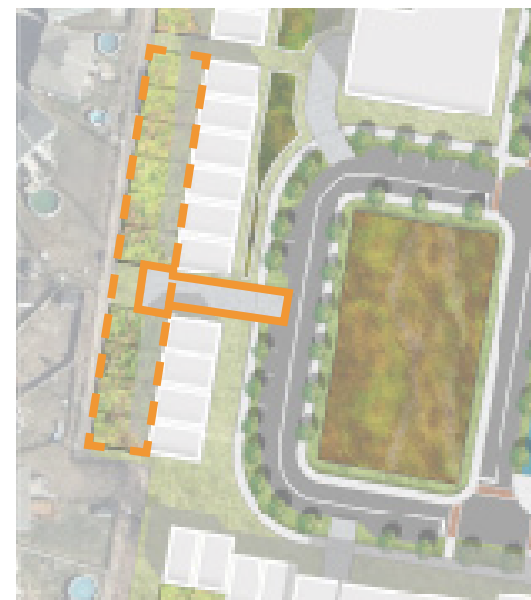


Figure 36 : Stationnement sous-terrasse

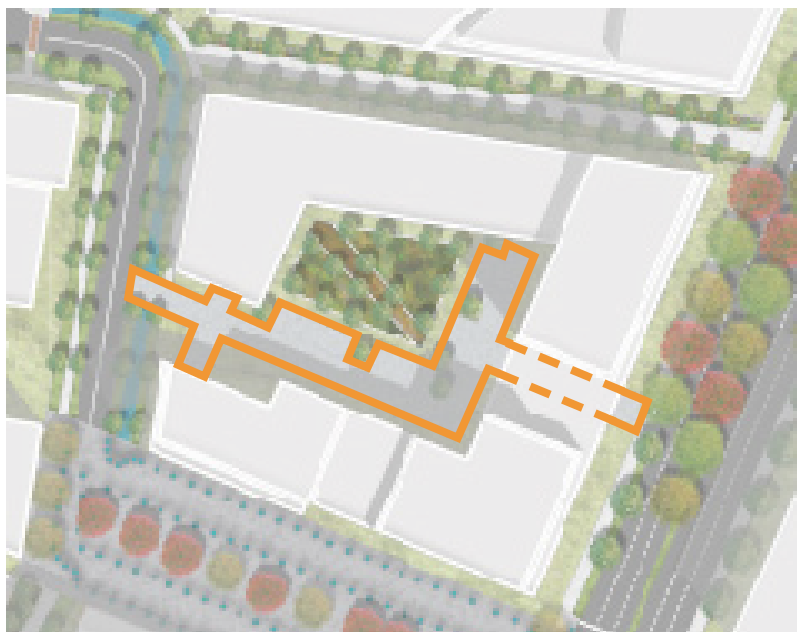


Figure 37 : Stationnement extérieur - Pavé vert



Figure 38 : Stationnement non-visible de la rue

STATIONNEMENT PUBLIC



Figure 39 : Stationnement en parallèle sur rue



Figure 40 : Stationnement en parallèle sur rue



Figure 41 : Stationnement étagé



Figure 42 : Stationnement souterrain en partenariat

CRITÈRE 3- VOCATIONS ET VIABILITÉ ÉCONOMIQUE

VISION D'AVENIR...DES TERRAINS QUI SONT OPTIMISÉS ET QUI OFFRENT UNE DIVERSITÉ DE FONCTIONS

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.

PRINCIPES DIRECTEURS

- Prévoir des immeubles résidentiels en mixité avec des usages commerciaux, de services et de bureaux aux abords du boulevard Saint-Jean-Baptiste, à proximité du stationnement de l'AMT.
- Consolider à des fins mixtes les abords du boulevard Saint-Jean-Baptiste et du boulevard de l'Industrie par des insertions à même les terrains vacants ou sous-utilisés.
- Favoriser une mixité verticale afin de maintenir une

présence commerciale continue.

- 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.
- Revoir les usages pour les terrains à l'est, en bordure de la limite de la ville, afin que les industries ou bureaux soient compatibles avec le milieu de vie à venir et qu'ils génèrent davantage d'emplois.

PRINCIPES TOD

- ☐ Interfaces des points d'accès au TC
- ☒ **Mixité des fonctions**
- ☒ **Densité des usages**
- ☒ **Mixité sociale**
- ☐ Réseau de rues accessibles
- ☒ **Design urbain, sécurité, qualité, identité**
- ☒ **Implantation bâtie/architecture diversifiée**
- ☐ Gestion de l'offre en stationnement



Intégration de locaux commerciaux au rez-de-chaussée



Intégration de locaux commerciaux au rez-de-chaussée

FONCTIONS DOMINANTES DU SECTEUR



Plan 26 : Fonctions dominantes du secteur

ESPACES PUBLICS STRUCTURANTS

VISION D'AVENIR...UN SECTEUR RECONNU COMME UN LIEU HUMAIN

Des espaces publics articuleront l'émergence et à la mise en valeur du secteur. 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 seront attrayantes.

PRINCIPES DIRECTEURS

- Créer une adresse distinctive par des aménagements particuliers (ex. mobilier urbain, jets d'eau, etc.) et assurer l'intégration des espaces publics 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 par l'arrimage des interfaces privées/publiques dans le but d'avoir un environnement adéquat au piéton et à son échelle et encourageant le déplacement actif sur l'ensemble du réseau de rues.
- Favoriser la plantation d'arbres et repenser ou réaménager les espaces libres ou résiduels.

PRINCIPES TOD

- Interfaces des points d'accès au TC
- **Mixité des fonctions**
- Densité des usages
- **Mixité sociale**
- **Réseau de rues accessibles**
- **Design urbain, sécurité, qualité, identité**
- **Implantation bâtie/architecture diversifiée**
- Gestion de l'offre en stationnement



Aménagement des espaces publics



Places publiques animées 24 heures

ESPACES PUBLICS STRUCTURANTS



Plan 27 : Espaces publics structurants

CRITÈRE 4- ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE

L'espace de vie créé et restauré permettra d'introduire les meilleures pratiques en matière de développement et d'aménagement durable. Parmi ces dernières, notons 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.

VISION D'AVENIR...UN SECTEUR QUI MET EN VALEUR LES ESPACES BOISÉS

PRINCIPES DIRECTEURS

- Maximiser la canopée d'arbres et les aménagements paysagers, entre autres en bordure des grands axes de transport et des parcours actifs (parc linéaire, piste cyclable, etc.).
- Mettre en valeur les espaces boisés existants et prévoir des activités extensives (sentiers).
- Intégrer, protéger et améliorer la canopée des espaces boisés.
- Révéler les espaces naturels (ex. bassins, etc.).

VISION D'AVENIR...UN SECTEUR AUX PRATIQUES ÉCOLOGIQUES EXEMPLAIRES

PRINCIPES DIRECTEURS

- 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, en particulier pour les usages commerciaux. Réduire le nombre de cases à fournir, par une révision à la baisse des ratios exigés.
- Intégrer des aménagements paysagers permettant la rétention et la percolation des eaux pluviales et l'insertion de bassins pluviaux, notamment via les grands espaces publics et par le maintien des fossés existants lorsque c'est possible.
- 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 ou de récupération des eaux pluviales à même les nouveaux bâtiments.
- Favoriser l'aménagement de toitures blanches (à faible indice de réflectance) ou vertes (toiture à végétation extensive ou intensive).

PRINCIPES TOD

- **Interfaces des points d'accès au TC**
 - Mixité des fonctions
 - Densité des usages
 - Mixité sociale
- **Réseau de rues accessibles**
- **Design urbain, sécurité, qualité, identité**
 - Implantation bâtie/architecture diversifiée
- **Gestion de l'offre en stationnement**



Jardins intérieurs et bassin de rétention



Plantes indigènes et matériaux perméables

POTENTIEL DE RÉTENTION DES EAUX DE RUISSELLEMENT

Le plan illustre, à titre indicatif les possibilités d'aménagements écologiques sur les emprises publiques et les terrains privés

- ■ ■ ■ ■ Plantation sur rue
- Espaces verts/Plantés
- Matériaux perméables
- Potentiel de rétention/
Jardins de pluie
- Potentiel de toits verts/
Agriculture urbaine



Plan 28 : Potentiel de rétention des eaux de ruissellement

PLAN D'EMBELLEMENT DE L'ENTRÉE DE VILLE

DIAGNOSTIC

De façon générale, l'entrée de ville de Châteauguay se caractérise par un surplus d'éléments verticaux notamment aux approches, sur le territoire de Kahnawake:

- Multitude de panneaux d'affichage à Kahnawake; plusieurs panneaux d'affichage publicitaires également présents du côté de Châteauguay
- Poteaux et fils électriques du côté Ouest du boulevard Saint-Jean-Baptiste
- Lampadaires à même le terre-plein central sur les boulevards Saint-Francis et Industriel, ainsi que sur la Route 132 (Kahnawake)
- Multitude de feux de circulation aux deux intersections

Notons que les principaux bâtiments qui ponctuent l'entrée de ville sont des stations-service (2), des magasins de meubles et un concessionnaire automobile.

PROBLÉMATIQUE

- Prépondérance d'éléments verticaux et de l'affichage publicitaire
- Proximité du boulevard Saint-Francis avec la limite municipale et configuration géométrique laissent peu d'espace à aménager
- Route sous juridiction du MTQ
- Présence d'usages liés à l'automobile

VISION: UNE ENTRÉE DE VILLE DISTINCTIVE

- Une approche d'entrée de ville déclinée en séquences paysagères
- Séquence végétale, naturelle et organique, aux limites de la ville. Il s'agit de faire référence au caractère naturel de la ville et aux éléments naturels verts et bleus de Châteauguay
- Séquence urbaine, structurée et encadrée, arrimée à la nouvelle géométrie de l'intersection de 3 boulevards majeurs et futur quartier TOD de Châteauguay

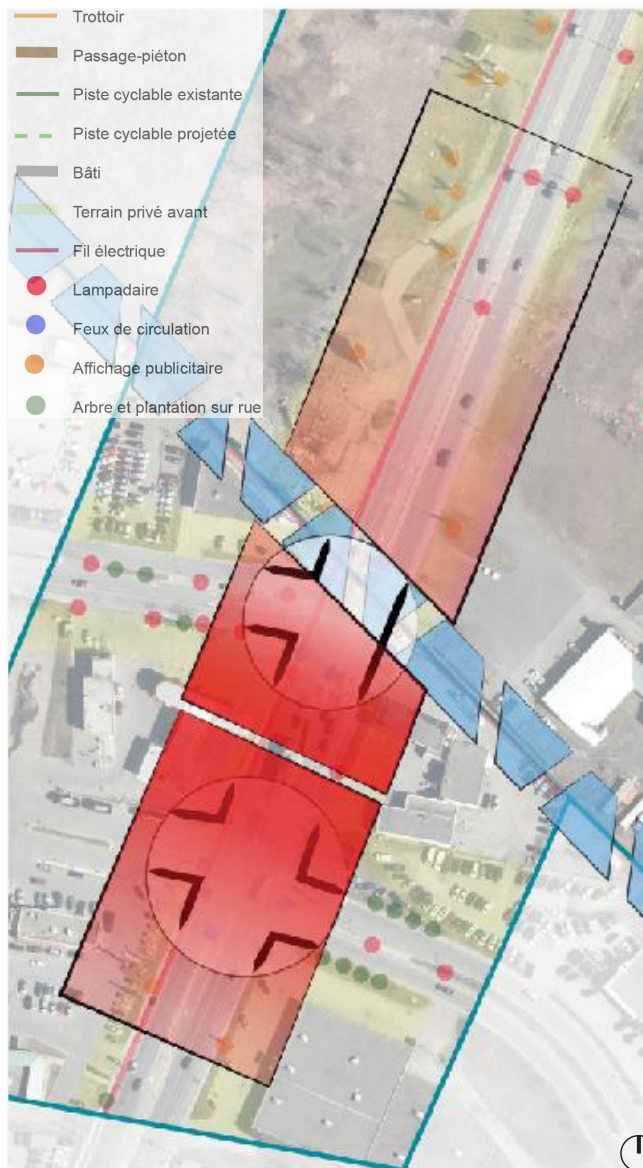


Figure 43 : Plan d'embellissement de l'entrée de ville



Alternance d'espaces végétalisés et minéralisés



Alternance d'espaces végétalisés et minéralisés



Aménagement d'intersections paysagères et sécuritaires

Plan d'embellissement de l'entrée de ville



Figure 44 : Aménagement proposé - esquisse



Figure 45: Entrée de ville nord existante

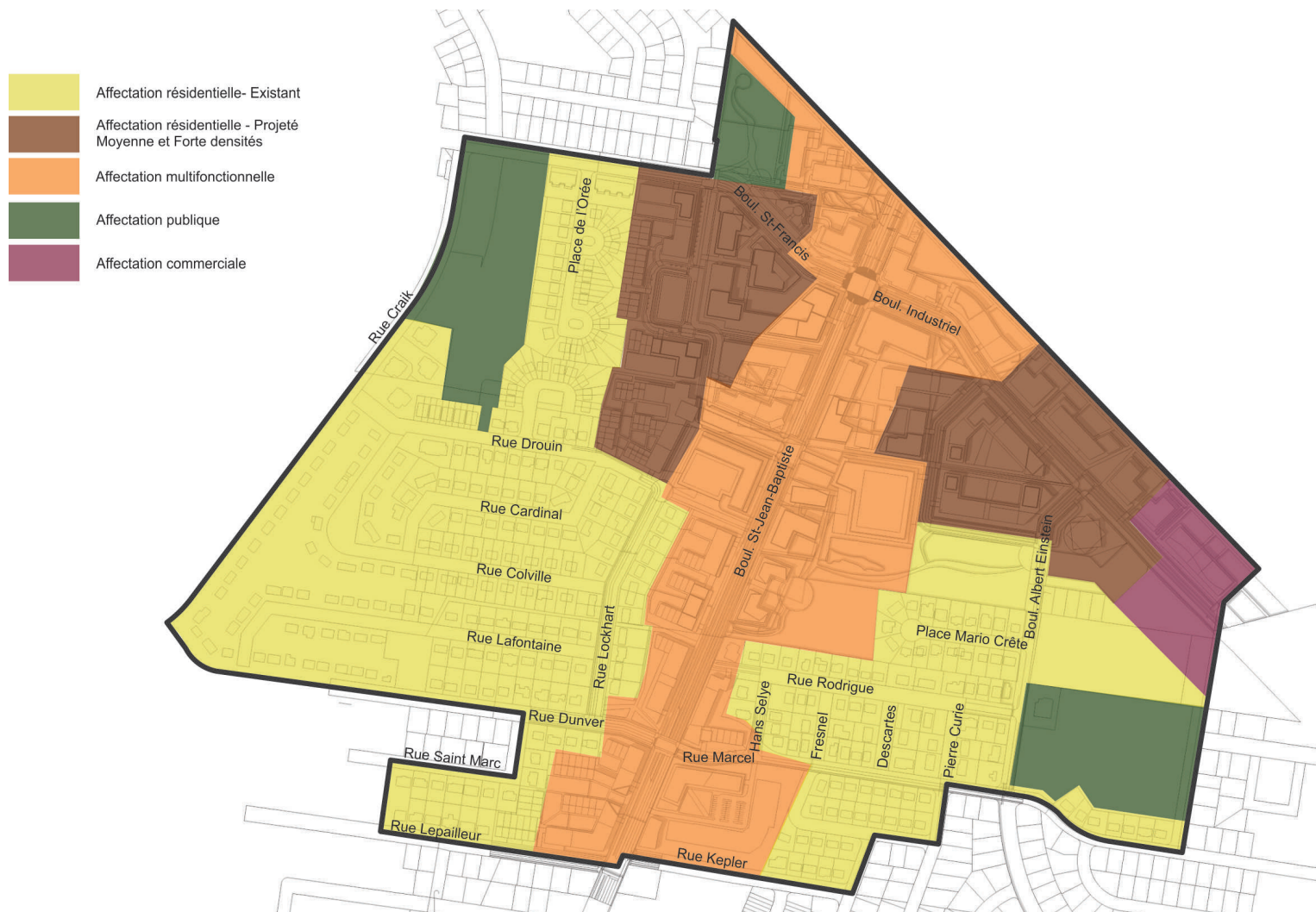


Figure 46: Entrée de ville nord proposée

Affectations et densités d'occupation du sol

Le secteur d'étude compte quatre (4) aires d'affectations du sol, soit l'aire d'affectation « Résidentielle de moyenne et forte densité », l'aire d'affectation « Multifonctionnelle », l'aire d'affectation « Commerciale » et l'aire d'affectation « Publique ».

Affectations du sol



Plan 29 : 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 densités de l'aire d'affectation «Résidentielle de moyenne et forte densité»

FONCTIONS DOMINANTES	FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES
Habitation. Unifamiliale jumelée, contiguë, bifamiliale, trifamiliale et multifamiliale.	<p>Activité récréative extensive. 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>
DENSITÉ D'OCCUPATION	
Secteurs résidentiels à développer : la densité brute moyenne minimale prescrite est de 80 logements/hectare.	

Tableau 2- usages et densités de l'aire d'affectation «Multifonctionnelle»

FONCTIONS DOMINANTES	FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES
<p>Mixte structurant ⁽¹⁾. Tous les bâtiments utilisés aux fins de deux fonctions ou plus parmi les fonctions résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles et communautaires.</p> <p>Commerce de petite et moyenne surface. Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale n'excède pas 3 500 mètres carrés, à l'exception des marchés d'alimentation, dont la superficie de plancher brute totale doit être inférieure à 5 000 mètres carrés ⁽³⁾.</p> <p>Bureau structurant. Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est de 1000 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 1000 mètres carrés.</p> <p>Équipement institutionnel et communautaire structurant. Les grands équipements gouvernementaux et para-gouvernementaux tels 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 1 500 mètres carrés et plus.</p>	<p>Habitation ⁽²⁾. De toute densité.</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>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.</p> <p>Activité récréative extensive. 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>
DENSITÉ D'OCCUPATION Secteurs résidentiels à développer : la densité brute moyenne minimale prescrite est de 80 logements/hectare.	
NOTES PARTICULIÈRES 1. Les bâtiments mixtes comportant des usages commerciaux en front aux boulevards Saint-Francis, Saint-Jean-Baptiste et Industriel doivent être en mixité verticale avec les usages résidentiels ou de bureau. Un gabarit minimum de 4 étages est requis pour un tel bâtiment. 2. Les usages résidentiels ne sont autorisés qu'aux étages supérieurs du rez-de-chaussée des bâtiments commerciaux ou de bureaux. 3. Les marchés d'alimentation et les hôtels d'une superficie de 3 500 à 5 000 mètres carrés doivent respecter les dispositions suivantes : a. superficie au sol limitée à au plus 3 500 mètres carrés; b. le nombre de cases de stationnement extérieur ne peut excéder le nombre de cases prescrit au règlement de zonage pour un marché d'alimentation de 3 500 mètres carrés.	

Tableau 3 - usages et densités de l'aire d'affectation «Commerciale»

FONCTIONS DOMINANTES	FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES
<p>Commerce de moyenne surface. Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale n'excède pas 3 500 mètres carrés.</p> <p>Bureau structurant. Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est de 1000 mètres carrés ou plus.</p> <p>Industrie non polluante. Toutes les industries qui ne fabriquent et ne transforment aucune matière dangereuse ou qui n'ont pas recours à un procédé industriel utilisant régulièrement une ou des matières dangereuses identifiées à l'annexe 4 du Règlement sur les matières dangereuses du gouvernement du Québec et dont l'activité ne cause ni bruit (inférieur ou égale à 55 décibels), ni poussière, ni odeur à la limite du ou des terrains.</p> <p>Équipement institutionnel et communautaire structurant. Les grands équipements gouvernementaux et para-gouvernementaux tels 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>Commerce de petite et moyenne surface. Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale n'excède pas 3 500 mètres carrés, à l'exception des marchés d'alimentation dont la superficie de plancher brute totale doit être inférieure à 5 000 mètres carrés.</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 1000 mètres carrés.</p> <p>Activité récréative extensive. Activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que quelques bâtiments 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>
NOTES PARTICULIÈRES	
N/A	

Tableau 4 - usages et densités de l'aire d'affectation « Publique »

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 ou des aménagements considérables.</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 ou équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction.</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> <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>
DENSITÉ D'OCCUPATION	
N/A	



3 RÉUSSIR LE SECTEUR TOD

Guide d'aménagement	p.77
Balises d'aménagement générales	p.78
Balises d'aménagement détaillées	p.79
Catalogue des aménagements du domaine public	p.92
Mise en oeuvre	p.122
Phasage	p.123
Plan d'actions	p.124
Analyse financière	p.126
Politiques et programmes de mise en oeuvre	p.127
Programme de suivi de réalisation	p.128

GUIDE D'AMÉNAGEMENT

Éléments clés du concept d'aménagement

Le concept d'aménagement du secteur a été divisé en quatre éléments clés nécessaires à la réussite du secteur de l'aire TOD:

Élément A	Redéveloppement sur les terrains publics et privés
Élément B	Entrée de ville
Élément C	Densification et encadrement
Élément D	Terminus d'autobus et stationnement étagé



Plan 30 : Éléments clés du concept d'aménagement

Balises d'aménagement générales

Trame

Balises qualitatives

- Trame urbaine perméable
- Subdivision des terrains existants de grandes dimensions pour réaliser un développement à l'échelle humaine
- Création de liens avec les axes de circulation et quartiers existants ainsi que le terminus d'autobus

Balises normatives

- Privilégier des liens actifs à tous les 150 à 200 mètres

Aménagement

Balises qualitatives

- Prévoir des aménagements conviviaux et sécuritaires à l'échelle humaine (piétons et cycliste)
- Offre d'espaces verts de qualité
- Favoriser le revêtement en pavé imperméable pour les aires de stationnement
- Aménagements durables minimisant les surfaces imperméables et maximisant la canopée d'arbres et les jardins de pluie
- Privilégier les stationnements intérieurs ou non visibles de la voie publique

Balises normatives

- Interdire les aires de stationnement en cour avant

Implantation et architecture

Balises qualitatives

- Intensification de l'occupation du sol (densité et compacité)
- Facture architecturale contemporaine et durable
- Gradation de la hauteur du cadre bâti
- Fonts bâtis rapprochés de la rue et des espaces publics
- Continuité du cadre bâti en bordure des voies de circulation principales et des espaces publics

Balises normatives

- Normes de construction écoénergétiques (tendre vers la norme LEED)

Balises d'aménagement détaillées

CARACTÉRISTIQUES

Les terrains identifiés sur le plan ci-contre sont à redévelopper dans le cadre du présent PPU. Ces terrains sont présentement occupés par une panoplie d'usages commerciaux, principalement destinés à la circulation de transit (station-service, restaurant avec service au volant, etc.). Les bâtiments sont implantés en retrait de la rue, généralement en milieu et même en fond de lot. Ils présentent une architecture désuète et comportent des aires de stationnement en façade. Les caractéristiques d'implantation de ces dernières sont ainsi déficientes en ce qui a trait au traitement paysager des cours avant.

Bénéficiant de la présence du terminus d'autobus, ce secteur présente un potentiel de consolidation et de mise en valeur de la fonction commerciale ainsi que de création d'un milieu de vie mixte.

Élément A: Redéveloppement sur les terrains publics et privés



Figure 47 : Illustration du redéveloppement potentiel à long terme



Diversification des typologies et rapprochement des bâtiments des rues

OBJECTIFS

- Développer un milieu de vie novateur intégrant une mixité d typologies résidentielles.
- Créer un pôle commercial mixte contribuant à l'ambiance du lieu.
- Intensifier l'occupation du sol le long du boulevard Saint-Jean-Baptiste et privilégier une mixité de fonctions.
- Assurer la continuité du front bâti sur les principaux axes routiers.
- Faciliter les déplacements actifs sur l'ensemble du projet.
- Créer un lieu de destination et de rassemblement pour le nouveau milieu de vie.

TRAME

- Création de liens actifs entre les différents points d'intérêt du secteur.
- Insertion d'espaces publics clés dans la trame.
- Ouverture visuelle vers le terminus d'autobus.

Affectation «Multifonctionnelle»

Hauteur

min. 2 étages
max. 6 étages

Coefficient d'occupation du sol (COS)

min. 0.8

Coefficient d'emprise au sol (CES)

min. 0.4

Affectation «Résidentielle»

Hauteur

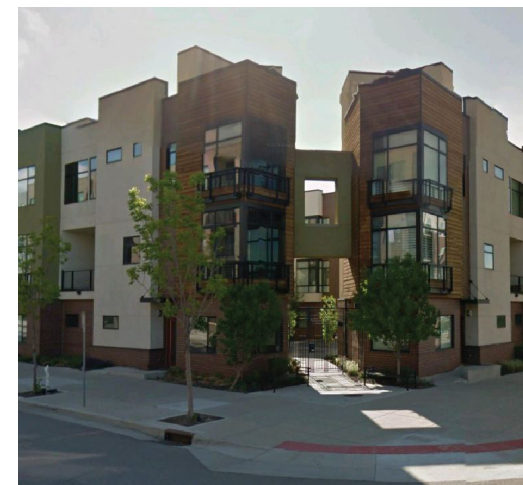
min. 2 étages
max. 16 étages

Coefficient d'occupation du sol (COS)

min. 0.8

Coefficient d'emprise au sol (CES)

min. 0.4



Encadrement bâti et ouverture

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.



Figure 48 : Redéveloppement bâti selon opportunité

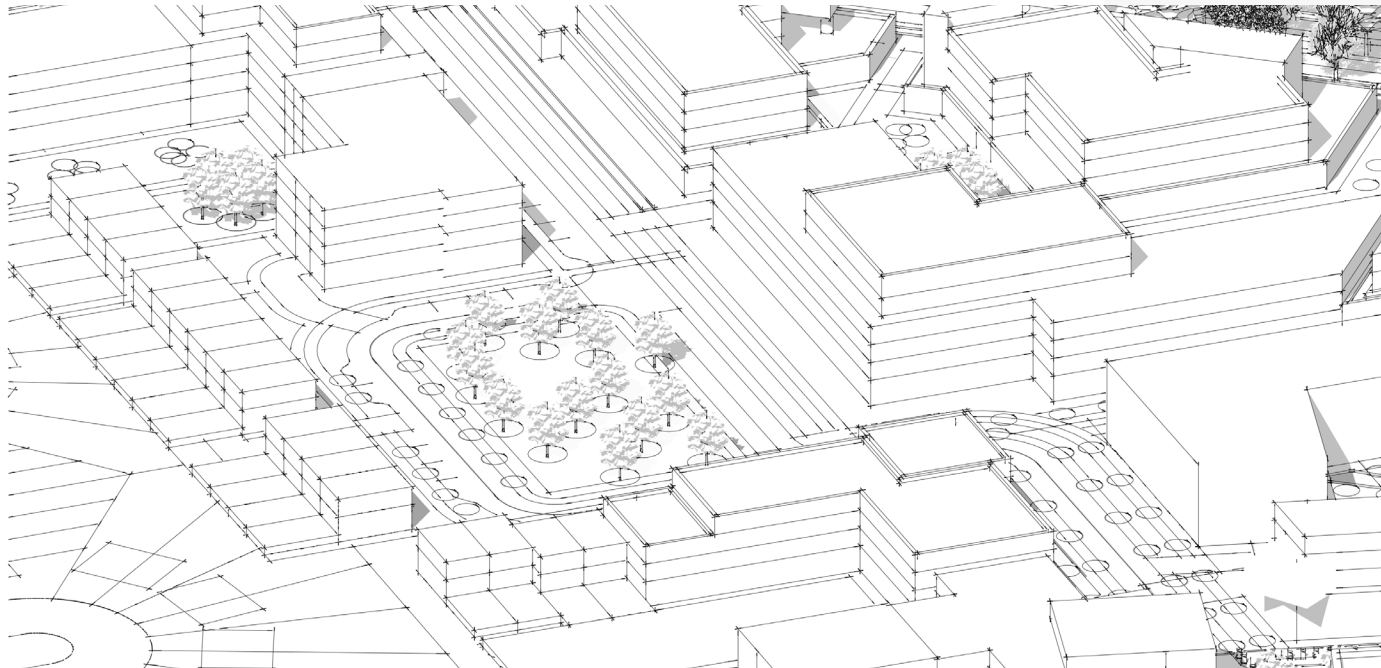


Figure 49: Illustration potentielle du redéveloppement

Balises d'aménagement détaillées

CARACTÉRISTIQUES

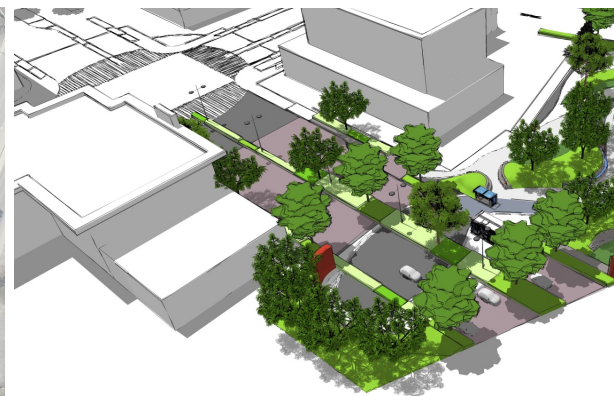
Cet élément constitue la porte d'entrée au site et fait l'objet d'un projet d'embellissement. Il s'agit également de l'une des principales entrées au territoire de Châteauguay. Présentement, cette entrée de ville est caractérisée par la présence de stations-service ainsi que d'un concessionnaire automobile, ce qui la rend peu attrayante. Elle est principalement bordée d'espaces de stationnement. Par ailleurs, l'architecture de certains bâtiments est désuète, ce 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 cyclistes y est également difficile.

Le secteur présente toutefois le potentiel de devenir une entrée de ville attractive et invitante. À cette fin, un réalignement des boulevards Saint-Francis et Industriel est d'abord prévu, puis un aménagement paysager digne de la Ville de Châteauguay. Le projet devrait prévoir l'enfouissement des fils électriques à ses abords, comprenant l'ancienne emprise de Saint-Francis et le réaménagement du boulevard Saint-Jean-Baptiste.

Élément B: Entrée de ville



Figure 46 : Entrée de ville



Marquage de l'entrée de ville (paysage minéral et végétal)

OBJECTIFS

- Assurer la continuité du front bâti de part et d'autre de l'entrée de ville.
- Concevoir des aménagements paysagers permettant de profiter d'espaces de détente avec du mobilier, des jeux d'eaux ainsi que l'implantation d'un arrêt d'autobus coté Ouest (ancienne emprise du boulevard Saint-Francis).
- Sécuriser les parcours piétons et cyclables.
- Intensifier l'occupation du sol en bordure de l'entrée de ville.
- Réaligner les boulevards Saint-Francis et Industriel.
- Favoriser la requalification des sites des stations-service situés aux abords de l'entrée de ville.
- Mettre en place des aménagements distinctifs et durables en lien avec le rôle d'entrée de ville du secteur.

TRAME

- Reconfiguration du carrefour routier (boulevard Saint-Francis/Industriel).
- Création de liens actifs et cyclables vers le coeur du secteur.

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

- Aménagements paysagers soignés et optimisation de la canopée d'arbres.
- Opter pour un parti paysager fort et imposant une nette distinction par rapport à la séquence paysagère existant au-delà des limites administratives de la ville.
- Création d'un réseau actif complet (trottoirs, pistes cyclables), sécuritaire et adéquatement intégré au réseau routier.
- Prolongement et transition harmonieuse des aménagements des domaines publics et privés (bande verte, etc.).
- Intégration d'éléments signalétiques marquant l'entrée de ville (mobilier urbain, sculpture, etc.).



Figure 51 : Simulation de l'entrée de ville proposée

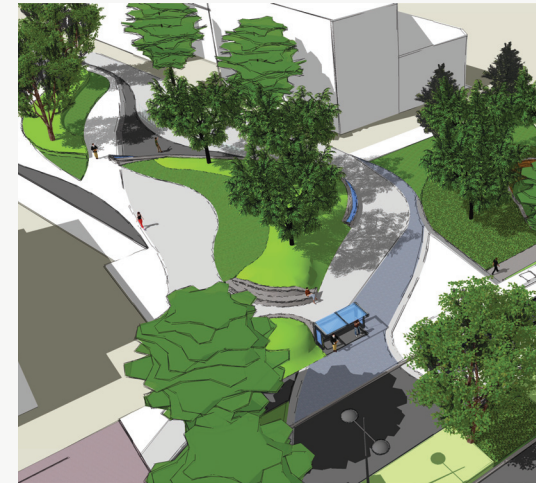


Figure 52: Modulation des terrains, talus proposé, plantation variée, jeux d'eau et mobiliers urbains

Balises d'aménagement détaillées

CARACTÉRISTIQUES

Présentement, les artères principales du secteur ne bénéficient pas d'un encadrement adéquat, et ce, en raison de la multiplicité des usages qui s'y trouvent (commerces, industries, stations-service), d'une forme urbaine organisée autour du déplacement automobile, 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, etc.).

Le secteur doit donc faire l'objet d'une densification importante autour du terminus d'autobus, conformément au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM. Le projet de milieu de vie proposé s'inspire donc des principes TOD en matière de densité. C'est ainsi qu'une densité plus forte sera prévue près du point d'accès de la station de transport en commun pour diminuer en s'y éloignant.

Un développement compact sera favorisé afin d'atteindre les objectifs de densité. Toutefois, la gradation des hauteurs des bâtiments devra respecter le milieu d'insertion. Les objectifs prévus dans section assureront une insertion harmonieuse des bâtiments, tout en offrant une densité et encadrement respectant les principes TOD.

Élément C: Densification et encadrement



Plan 31 : Densification et encadrement

OBJECTIFS

- Assurer la continuité du front bâti sur les principaux axes routiers.
- Introduire une densité d'occupation élevée autour des places publiques, terminus d'autobus et principales voies d'accès.
- Favoriser la requalification des espaces sous-utilisés.

IMPLANTATION ET ARCHITECTURE

- Fort encadrement du cadre bâti sur les artères principales 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.
- 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 futur stationnement de l'AMT.
- Intensification progressive de l'utilisation du sol, notamment, à plus long terme, sur le site du stationnement de l'AMT.
- Intégration harmonieuse des nouveaux bâtiments au milieu de vie adjacent (gestion des interfaces).

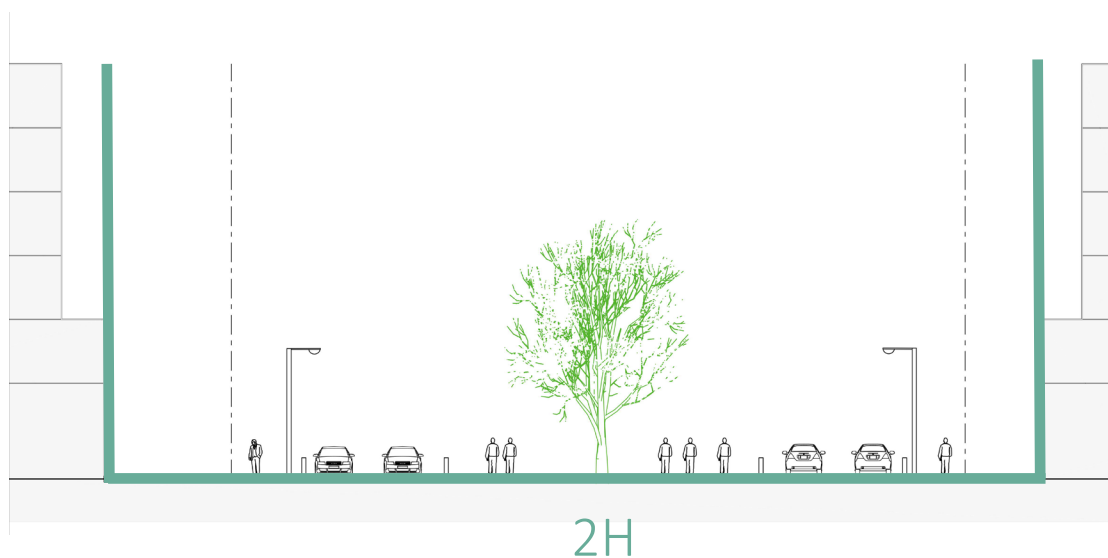


Figure 53 : Implantation et architecture



Figure 54 : Implantation bâtie en front de rue

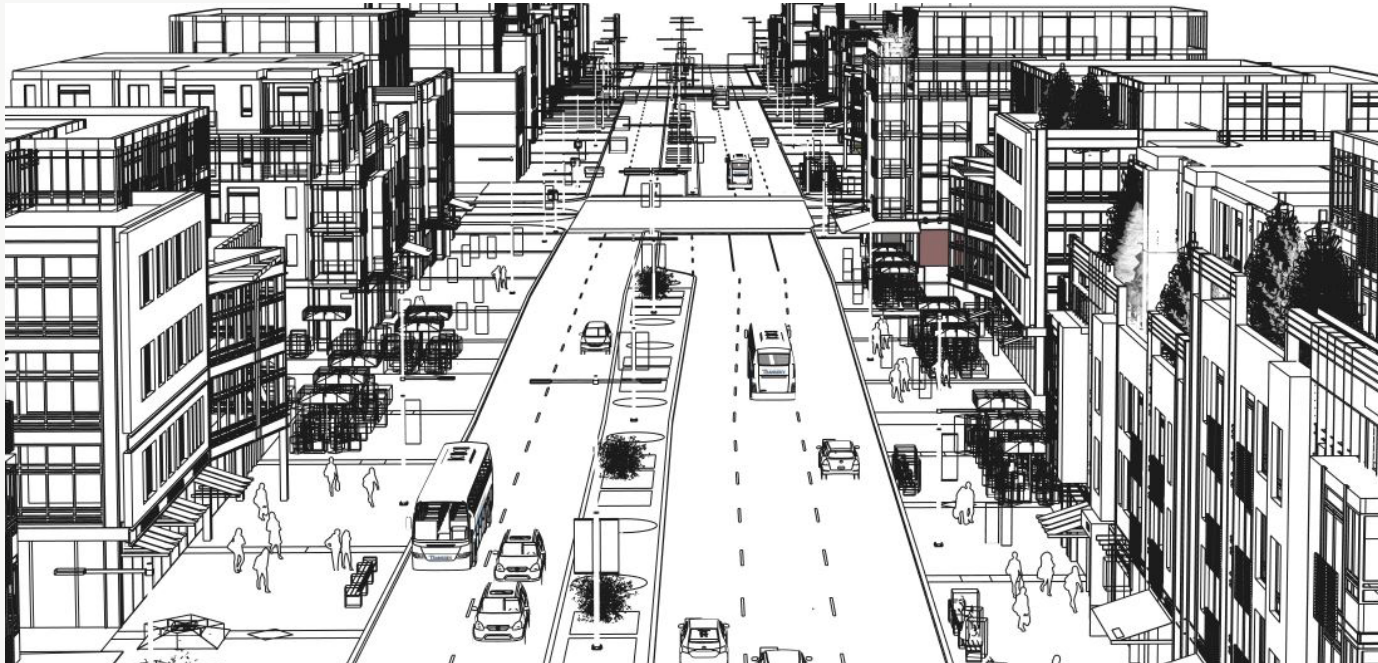


Figure 55: Densification des abords de Saint-Jean-Baptiste

Balises d'aménagement détaillées

CARACTÉRISTIQUES

Cet élément joue un rôle structurant dans le nouveau secteur TOD. En effet, il s'agit le terminus d'autobus et le stationnement étagé sont les points centraux du milieu de vie planifié.

Actuellement, l'AMT planifie pour le stationnement incitatif, en collaboration avec le CITSO:

- Le réaménagement complet du débarcadère
- L'ajout de bâtiments (CITSO et AMT)
- Une aire d'attente pour les usages, pour les taxis et abris vélos
- L'ajout d'espaces spécifiquement dédiés au covoiturage
- Des espaces de circulation spécifiquement dédiés aux vélos, traverses piétonnes.

Le présent PPU prévoit deux options d'aménagement du terminus d'autobus et du stationnement incitatif.

Élément D: Terminus d'autobus et stationnement étagé



Figure 56: Terminus d'autobus et stationnement étagé

OBJECTIFS

- Prévoir un stationnement étagé pouvant s'adapter dans le temps en envisageant la possibilité d'un changement d'usage advenant l'inutilisation des cases de stationnement
- Intégration harmonieuse du futur stationnement de l'AMT.
- Intensification progressive de l'utilisation du sol, notamment, à plus long terme, sur le site du stationnement de l'AMT.

Stationnement étagé - Deux options

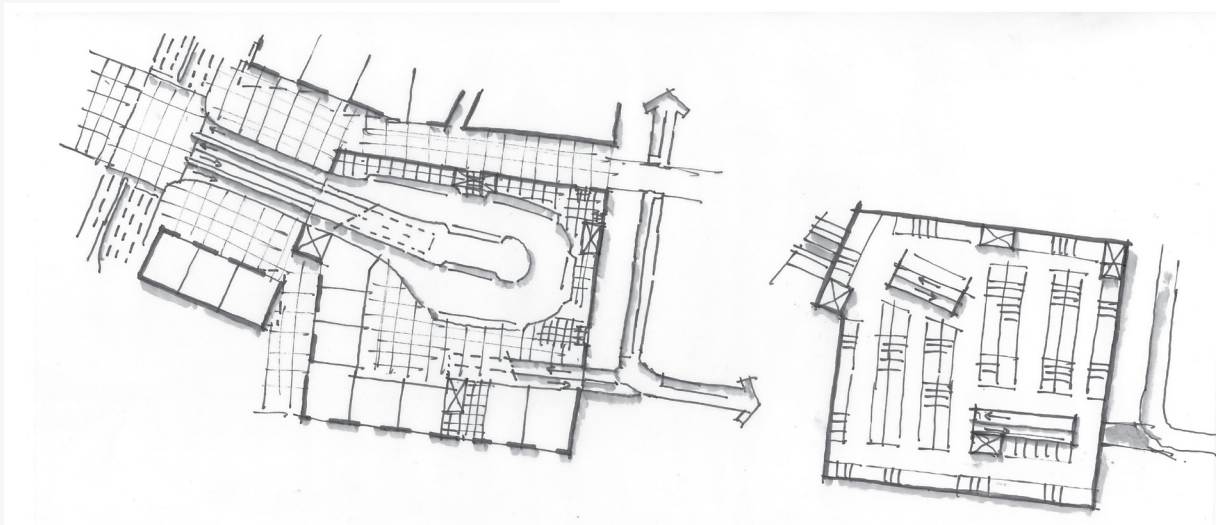


Figure 57 : Accès véhiculaire par le boulevard Saint-Jean-Baptiste

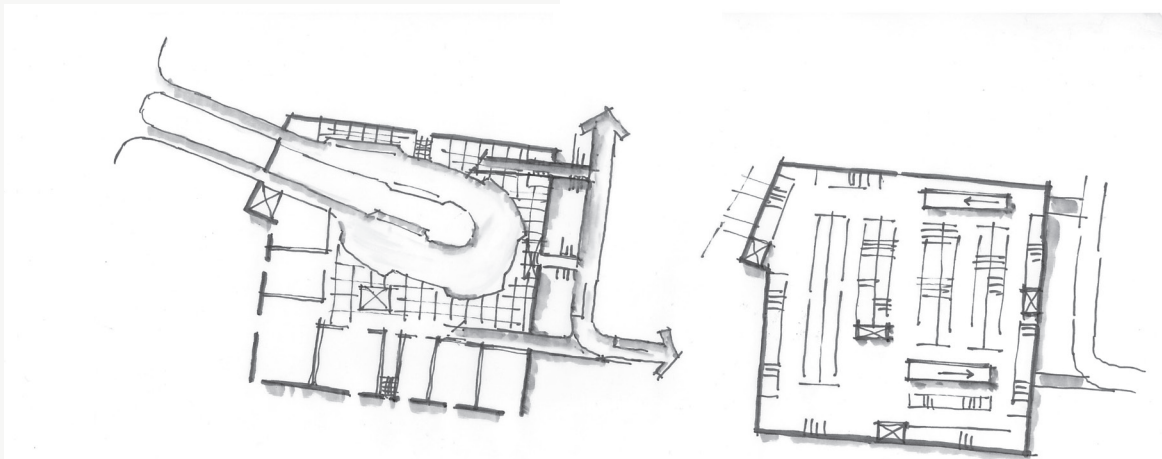
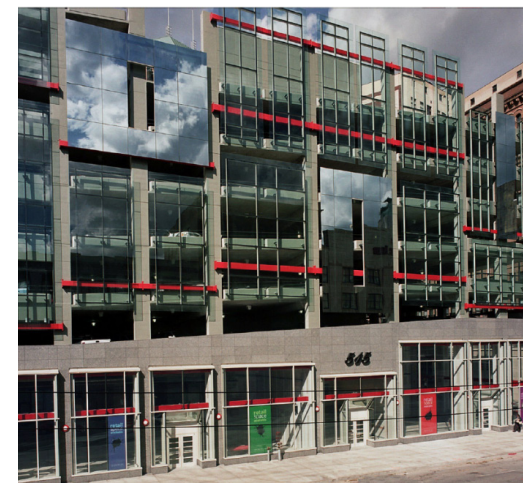


Figure 58 : Accès véhiculaire par le secteur résidentiel






Stationnement étagé avec commerces au rez-de-chaussée

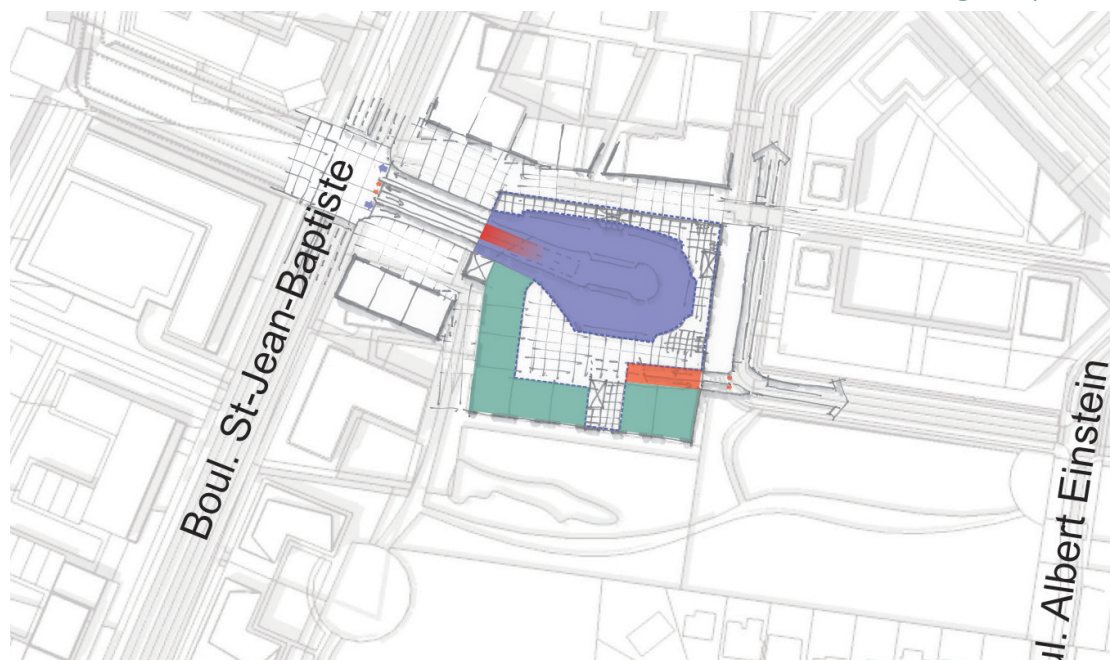
FINANCEMENT DU STATIONNEMENT ÉTAGÉ


Les options:

- Financement par la Ville de Châteauguay / tarification journalière
- Projet innovateur admissible à une subvention et un prêt à taux réduit
- Partenariat public-privé (ex. : Bâtiment multifonctionnel)
- Partage des cases de stationnement avec tarification pour les utilisateurs autres que ceux du TC

Stationnement étagé - Option 1

-  Quais/Terminus intérieur
Accès
-  Rampes et accès automobile/
Stationnement étagé
-  Commerces/Bureaux



-  Rampes et accès automobile/
Stationnement étagé

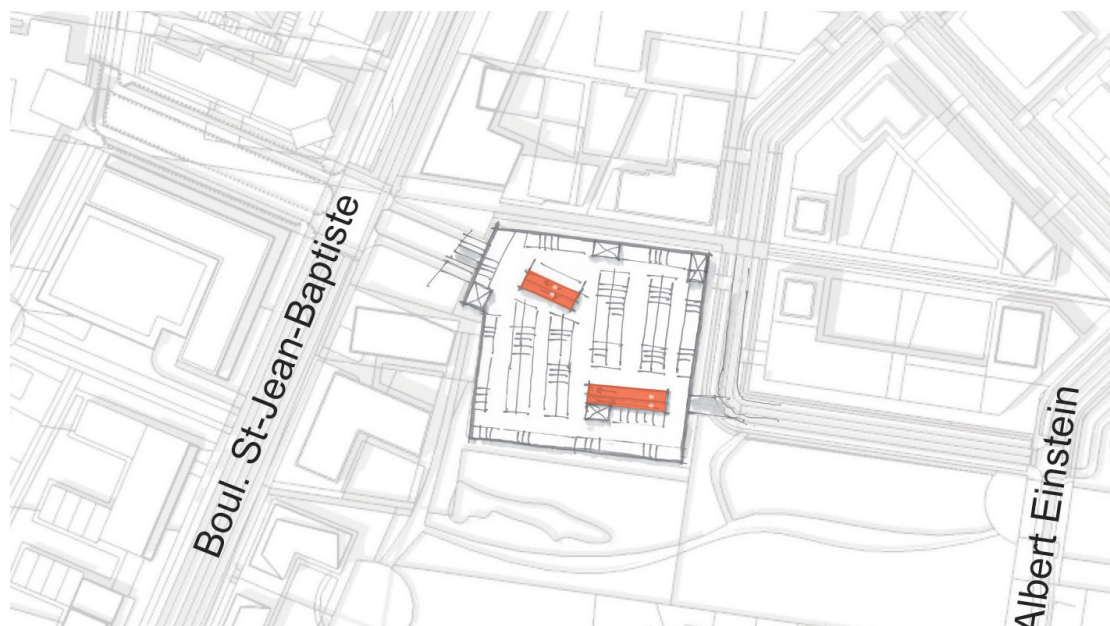


Figure 59: Stationnement étagé - Option 1

Stationnement étagé - Option 2

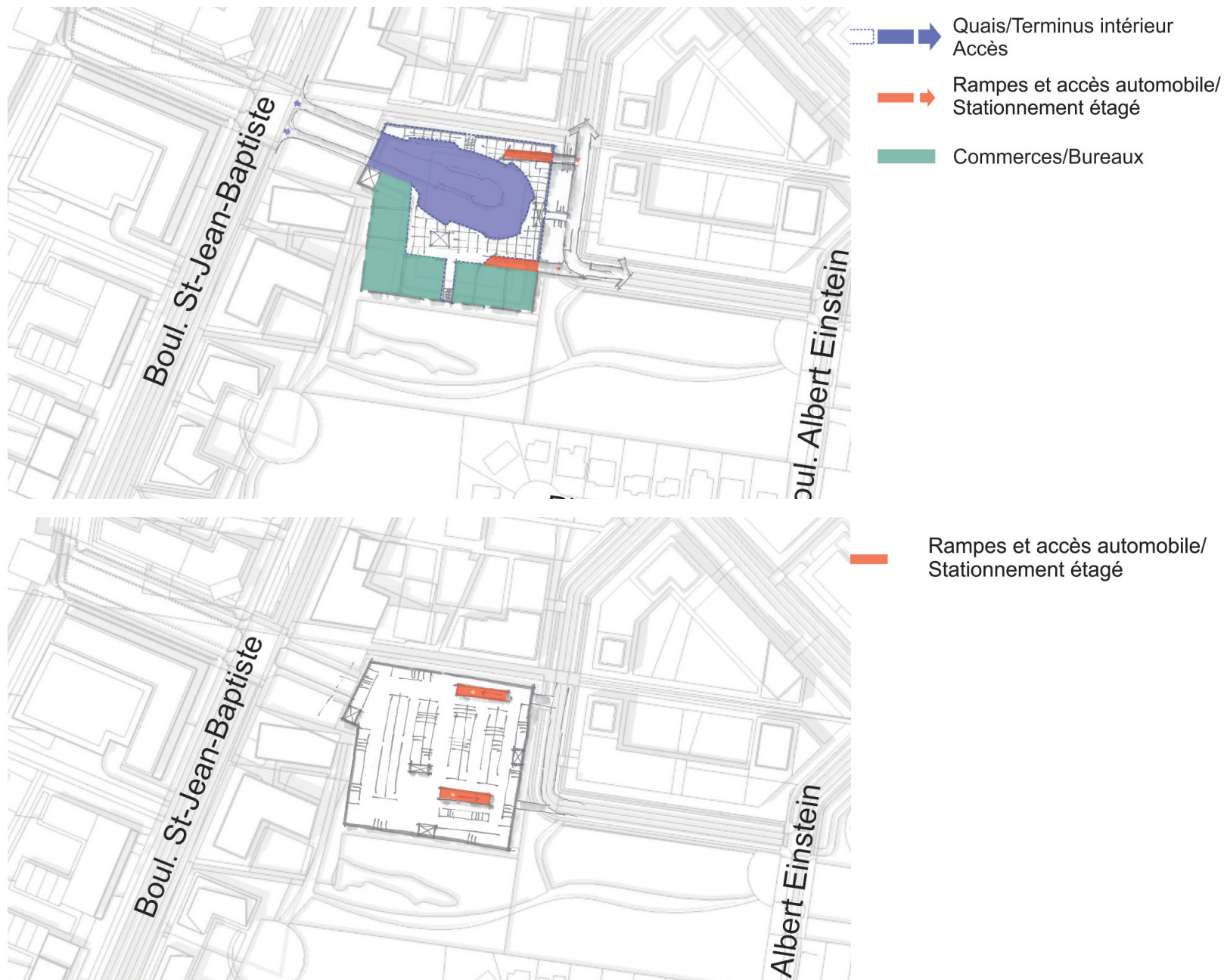


Figure 60 : Stationnement étagé - Option 2



Figure 61 : Vue sur le terminus et le stationnement incitatif existants



Figure 62 : Proposition de densification à long terme

CATALOGUE DES AMÉNAGEMENTS DU DOMAINE PUBLIC

PPU du secteur de l'aire TOD- Stationnement incitatif

Ville de Châteauguay

Catalogue des aménagements du domaine public



Plan 32 : Catalogue des aménagements du domaine public

Le présent catalogue présente les aménagements à réaliser sur le domaine public. Dix (10) lieux clés doivent faire l'objet d'une réflexion et d'interventions structurantes.

- 1 Conservation / Activité extensive
- 2 Boul. Saint-Jean-Baptiste
- 3 Entrée de ville
- 4 Boul. Saint-Francis
- 5 Boul. Industriel
- 6 Boul. Albert-Einstein
- 7 Place / Placette
- 8 Square ou parc
- 9 Sentier exclusif
- 10 Rue locale

PRINCIPALES INTERVENTIONS

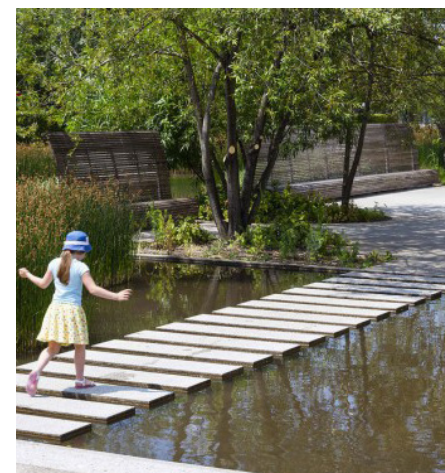
- Conservation des boisés situés dans l'affectation «Publique» du présent PPU
- Autorisation d'activités extensives dans ces espaces, soit des activités légères n'ayant ne nuisant pas à la conservation du milieu naturel
- Encadrer les développements résidentiels autorisés dans les secteurs boisés de l'affectation «Résidentielle» du présent PPU afin de protéger les milieux sensibles le plus possible



Site 1 - Conservation et activité extensive



Aménagement de sentiers et renforcement des aménagements paysagers



Extraits : Conservation et activité extensive

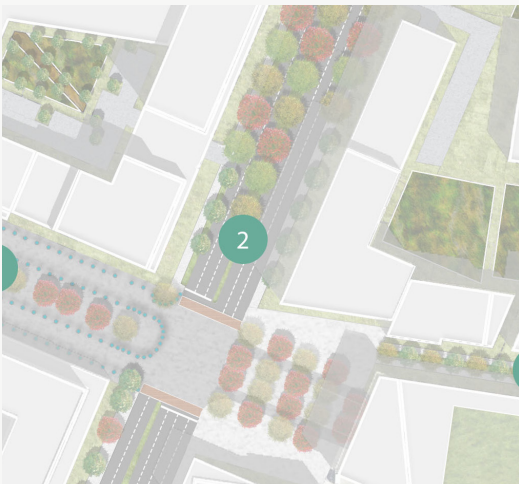


Figure 63 : Activités extensives sur les boisées à conserver



PRINCIPALES INTERVENTIONS

- Deux voies de circulation dans chaque direction
- Une voie réservée pour autobus dans chaque direction
- Lampadaire de chaque côté du boulevard
- Deux options d'aménagement des trottoirs, permettant une largeur variant entre 4 et 8,4 mètres selon celle qui sera retenue
- Terre-plein d'une largeur de 3,5 mètres, aménagé et planté
- Voie de virage à gauche



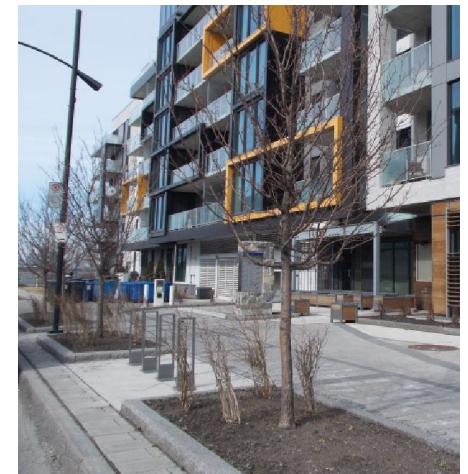
Site 2 - Boulevard Saint-Jean-Baptiste



Figure 64 : Boulevard Saint-Jean-Baptiste



Activité d'animation



Mixité et encadrement

Images de référence: Boulevard Saint-Jean-Baptiste



Gabarits de bâtiment à l'échelle humaine (idéalement entre 4 et 6 étages)



Articulation architecturale des angles de rue / aménagement de terrasse commerciale

Coupe-type: Boulevard Saint-Jean-Baptiste - Option 1

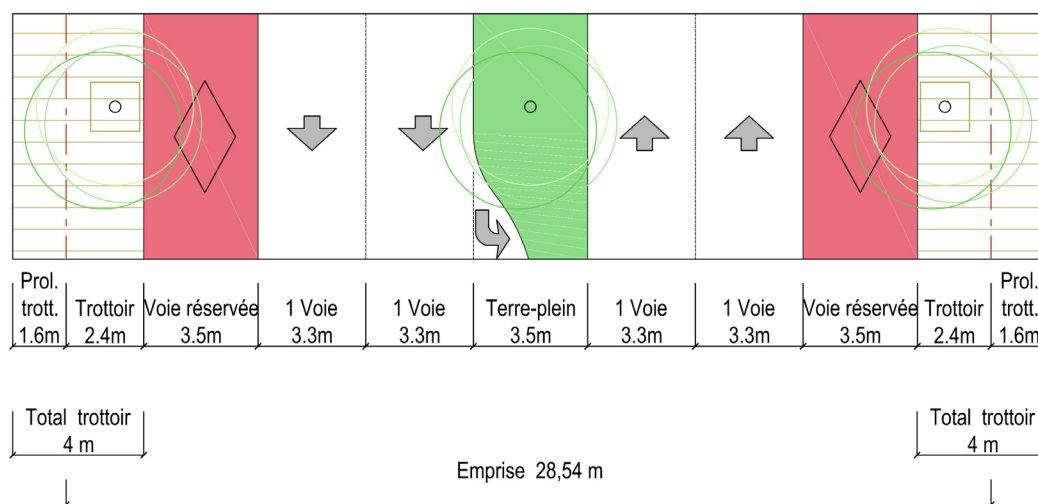
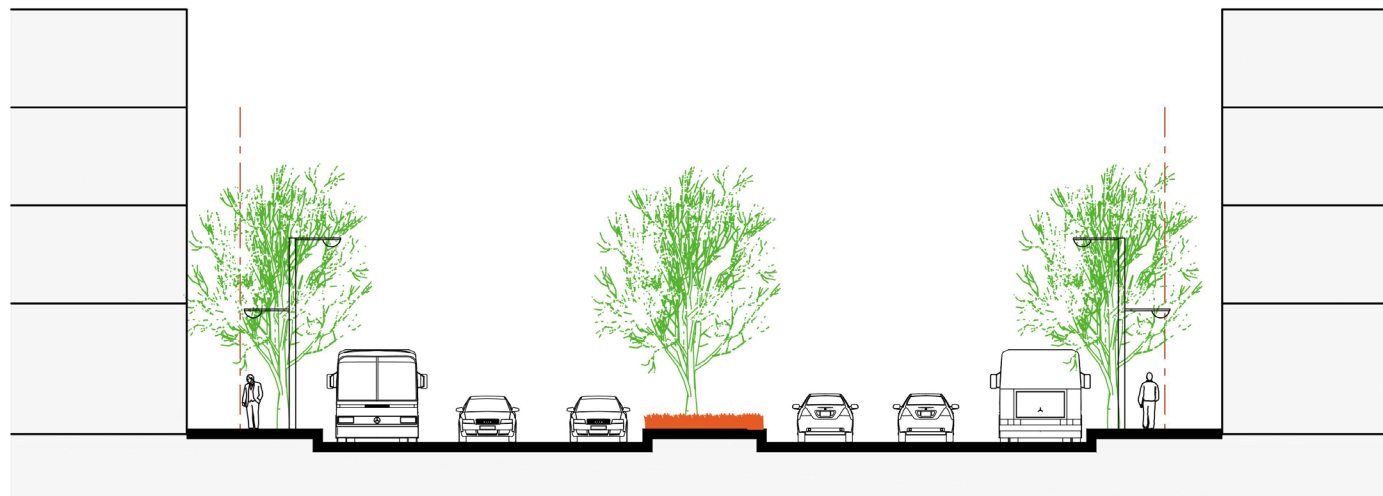


Figure 65 : Coupe-type : Boulevard Saint-Jean-Baptiste - Option 1-A (marge avant minimale)

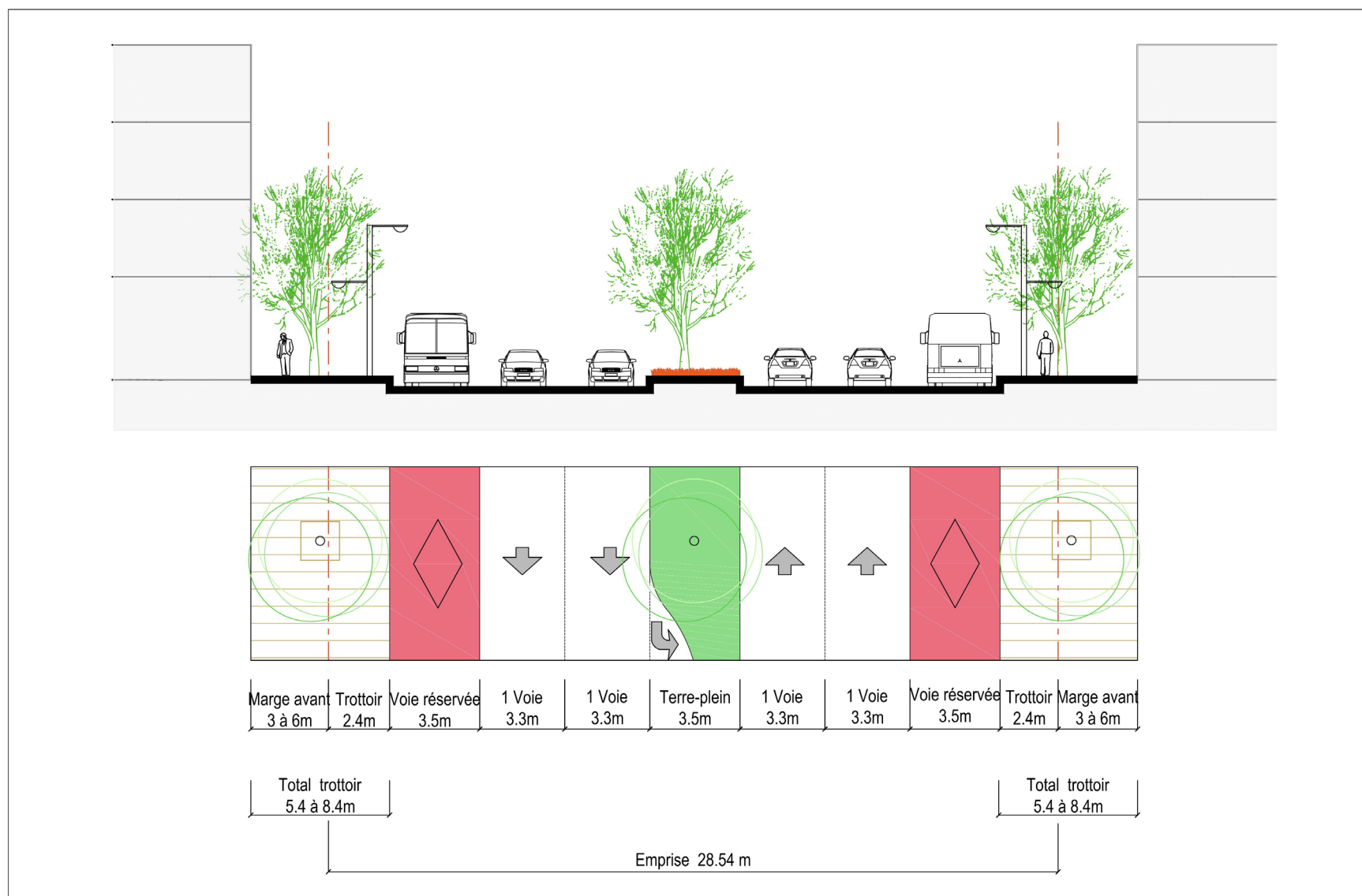
Coupe-type: Boulevard Saint-Jean-Baptiste - Option 2

Figure 66 : Coupe-type : Boulevard Saint-Jean-Baptiste - Option 1-B (marge avant idéale)



Figure 67 : Vue sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste existant



Figure 68: Vue sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste proposée

PRINCIPALES INTERVENTIONS

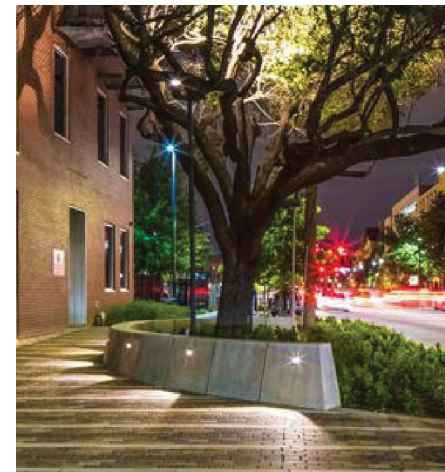
- Parc urbain et intersection principale reprenant la signature de la Ville (espaces vert et bleu)
- Rappel des cours d'eau par la fluidité des formes, lignes et espaces: mobilier, affichage, murets, plantation, motif de pavage, etc.
- Espaces interreliés favorisant les accès et une fluidité de circulation piétonne
- Éléments de signature repris à plus petite échelle aux intersections adjacentes
- Buttes et sinuosité
- Variation de végétaux
- Marquage des seuils



Site 3 - Entrée de ville

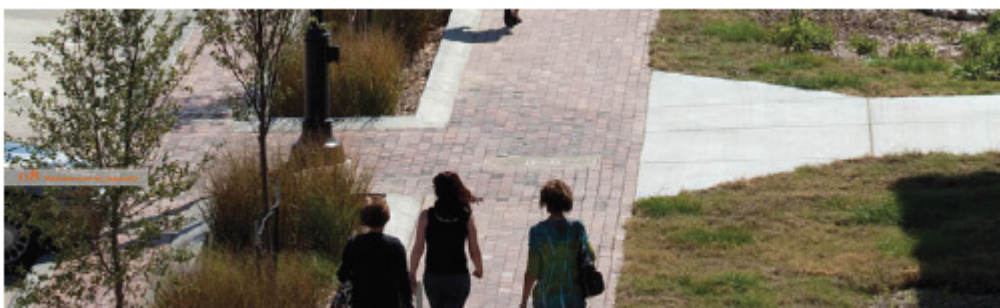


Figure 69 : Entrée de ville



Plantation intégrant le mobilier urbain et la mise en lumière / variation des revêtements de sol

Images de référence: Entrée de ville



Aménagement de haltes piétonnes / intégration de bancs et de luminaires, végétalisation et buttes paysagères



Implantation d'un élément signalétique annonçant l'entrée de ville / intégration de halte piétonne en lien avec le transport collectif

Images de référence: Palette végétale



Gleditsia inermis 'Skyline'

Acer 'Autumn fantasy'

Tilia 'Sterling silver'

Pinus nigra 'Austriaca'

Amelanchier canadensis



Spiraea japonica 'Goldflame'

Physocarpus 'Diabolo'

Stephanandra incisa 'Crispa'

Hydrangea paniculata 'Pinky winky'



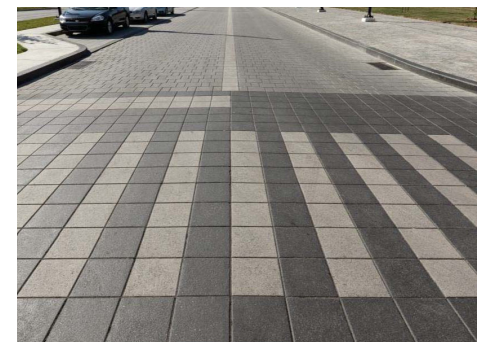
Echinacea purpurea

Aruncus dioicus

Calamagrostis sp.

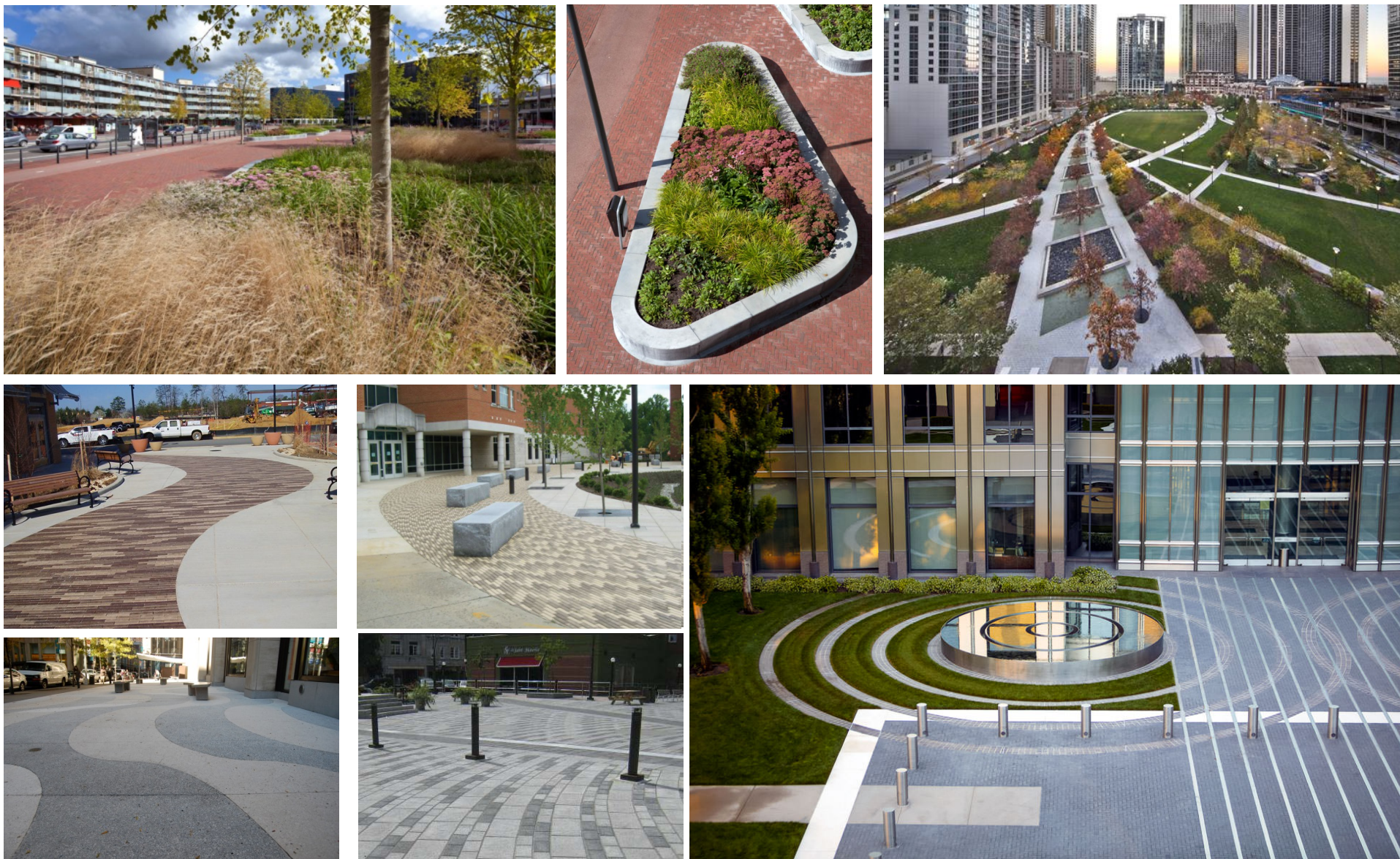
Calamagrostis brachytricha.

Images de référence: Murets et relief



Modulation de la topographie (buttes paysagères, escaliers avec bancs intégrés), pavage pour les haltes et la traversée de voies et diversification des végétaux et des plantations

Images de référence: Plantation et pavage



Pavage pour les haltes et la traversée de voies et diversification des végétaux et des plantations

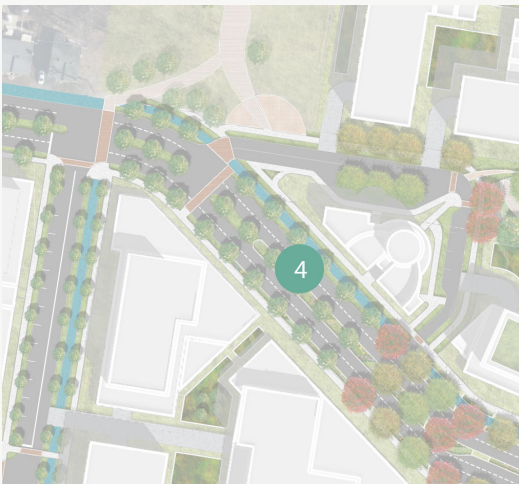
Images de référence: Mobilier urbain et jets d'eau



Intégration de l'eau sous forme de jets ou sous forme de canaux / mise en lumière du mobilier urbain et des jeux d'eau

PRINCIPALES INTERVENTIONS

- Deux voies de circulation dans chaque direction
- Une piste cyclable bidirectionnelle
- Un trottoir de chaque côté du boulevard
- Lampadaire de chaque côté du boulevard
- Terre-plein d'une largeur de 4 mètres, aménagé et planté
- Bande gazonnée entre le trottoir et la piste cyclable
- Aménagement paysager d'environ 2 mètres de largeur entre le trottoir et la chaussée



Site 4- Boulevard Saint-François



Figure 70 : Boulevard Saint-François



Adaptation des gabarits au tissu existant

Coupe-type: boulevard Saint-Francis

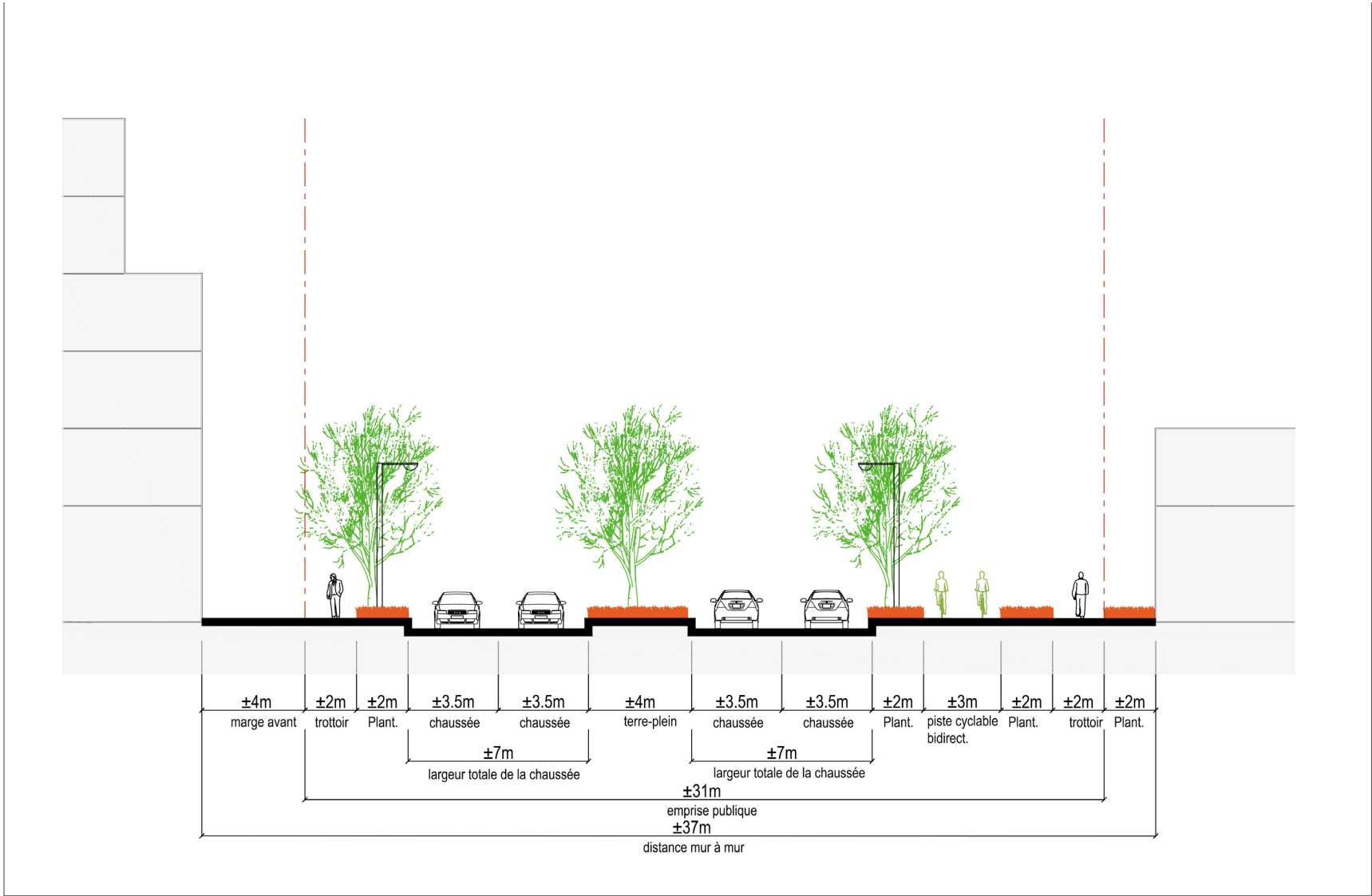
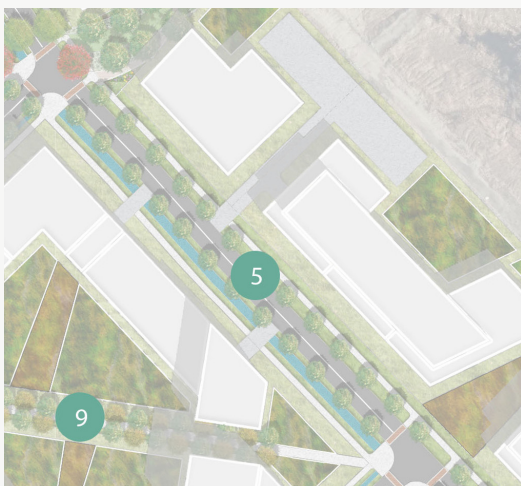


Figure 71 : Coupe-type : Boulevard Saint-Francis

PRINCIPALES INTERVENTIONS

- Deux voies de circulation dans chaque direction
- Une piste cyclable bidirectionnelle
- Un trottoir de chaque côté du boulevard
- Lampadaire de chaque côté du boulevard
- Bande gazonnée entre le trottoir et la piste cyclable
- Aménagement paysager d'environ 2 mètres de largeur entre le trottoir et la chaussée



Site 5 - Boulevard Industriel



Figure 72 : Boulevard Industriel



Réaménagement du boulevard et rapprochement des bâtiments sur rue

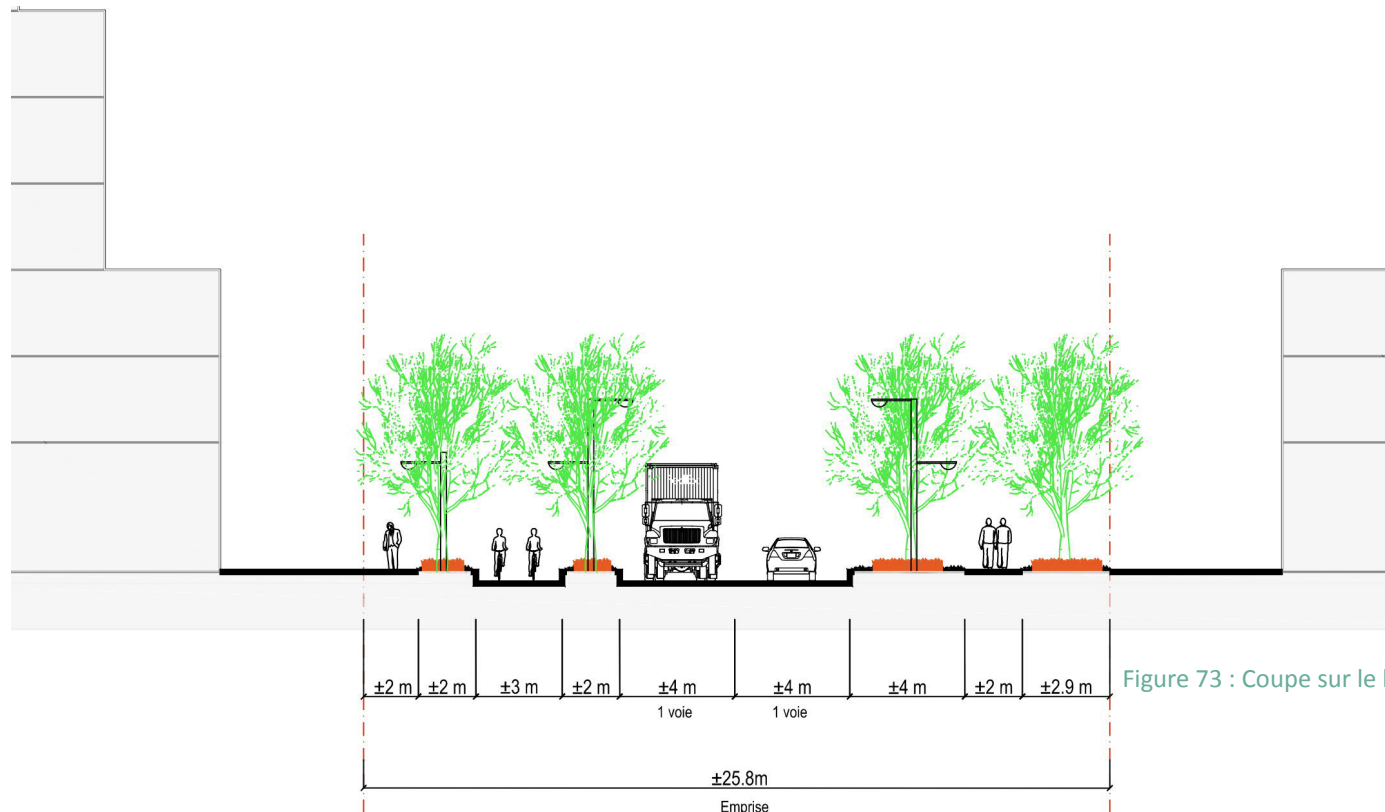


Figure 73 : Coupe sur le boulevard Industriel



Aménagement durable



Architecture de qualité

PRINCIPALES INTERVENTIONS

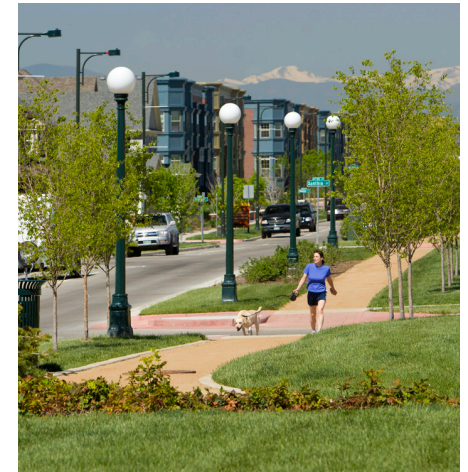
- Une voie de circulation dans chaque direction
- Une piste cyclable unidirectionnelle dans chaque direction
- Un trottoir de chaque côté du boulevard
- Lampadaire de chaque côté du boulevard
- Bande gazonnée entre le trottoir et la piste cyclable
- Aménagement paysager entre la piste cyclable et la chaussée



Site 6- Boulevard Albert-Einstein



Figure 74 : Albert-Einstein



Aménagement paysager et gradation des volumes à proximité des boisés

Plan image détaillé: Boulevard Albert-Einstein

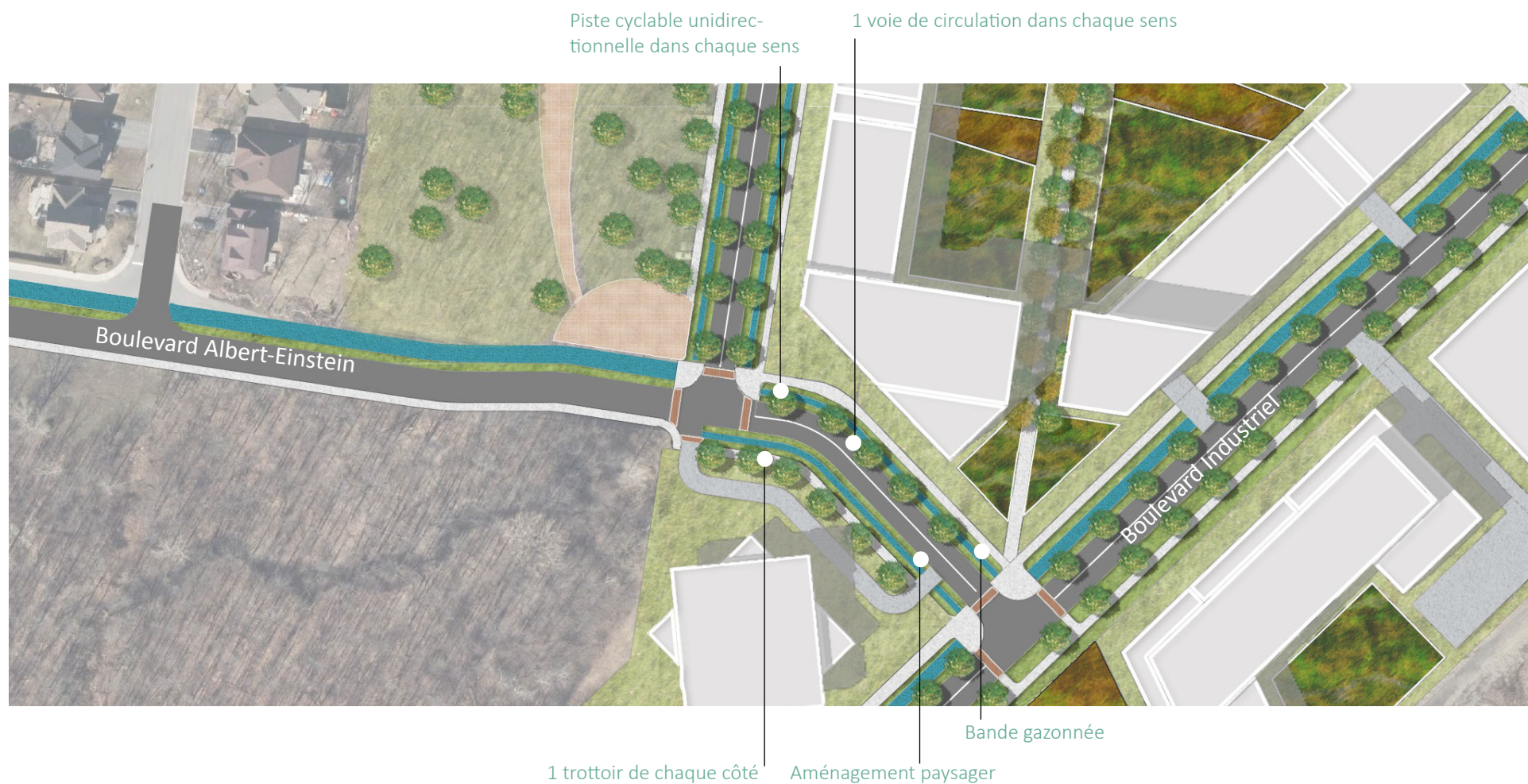
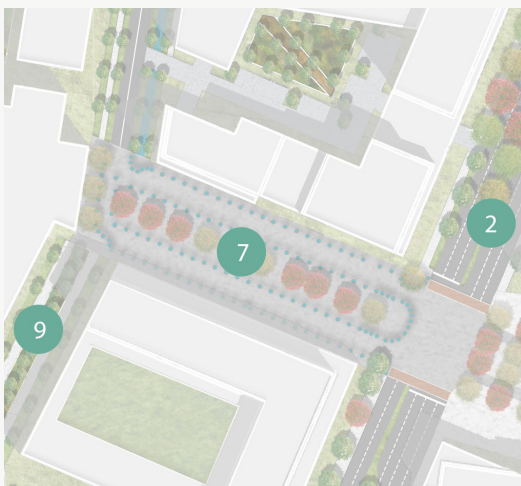


Figure 75 : Plan image détaillé - Boulevard Albert-Einstein

PRINCIPALES INTERVENTIONS

- Aménagement de place et placette à proximité du terminus d'autobus afin de contribuer à l'émergence d'un lien fort avec ce dernier
- Un espace animé par des commerces et des usages mixtes aux angles de Saint-Jean-Baptiste et le terminus d'autobus
- 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)



Site 7: Place et placette

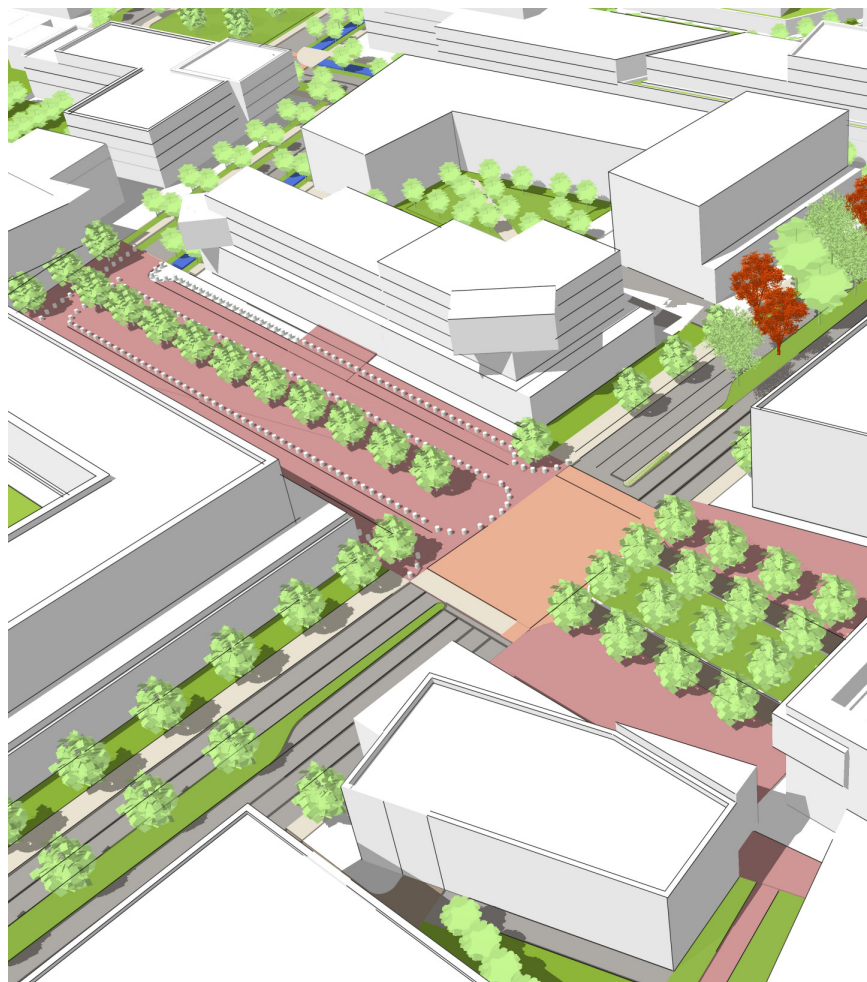
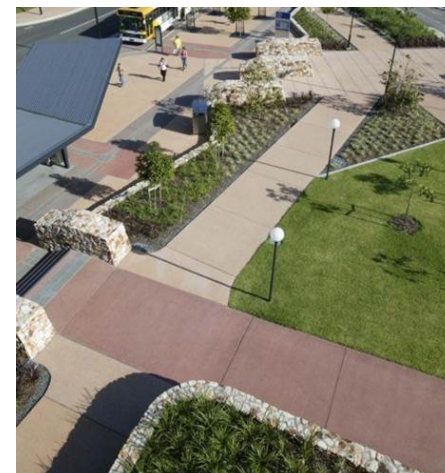


Figure 76 : Place et placette



Place publique à proximité du terminus d'autobus

Coupe-type: Place et placette

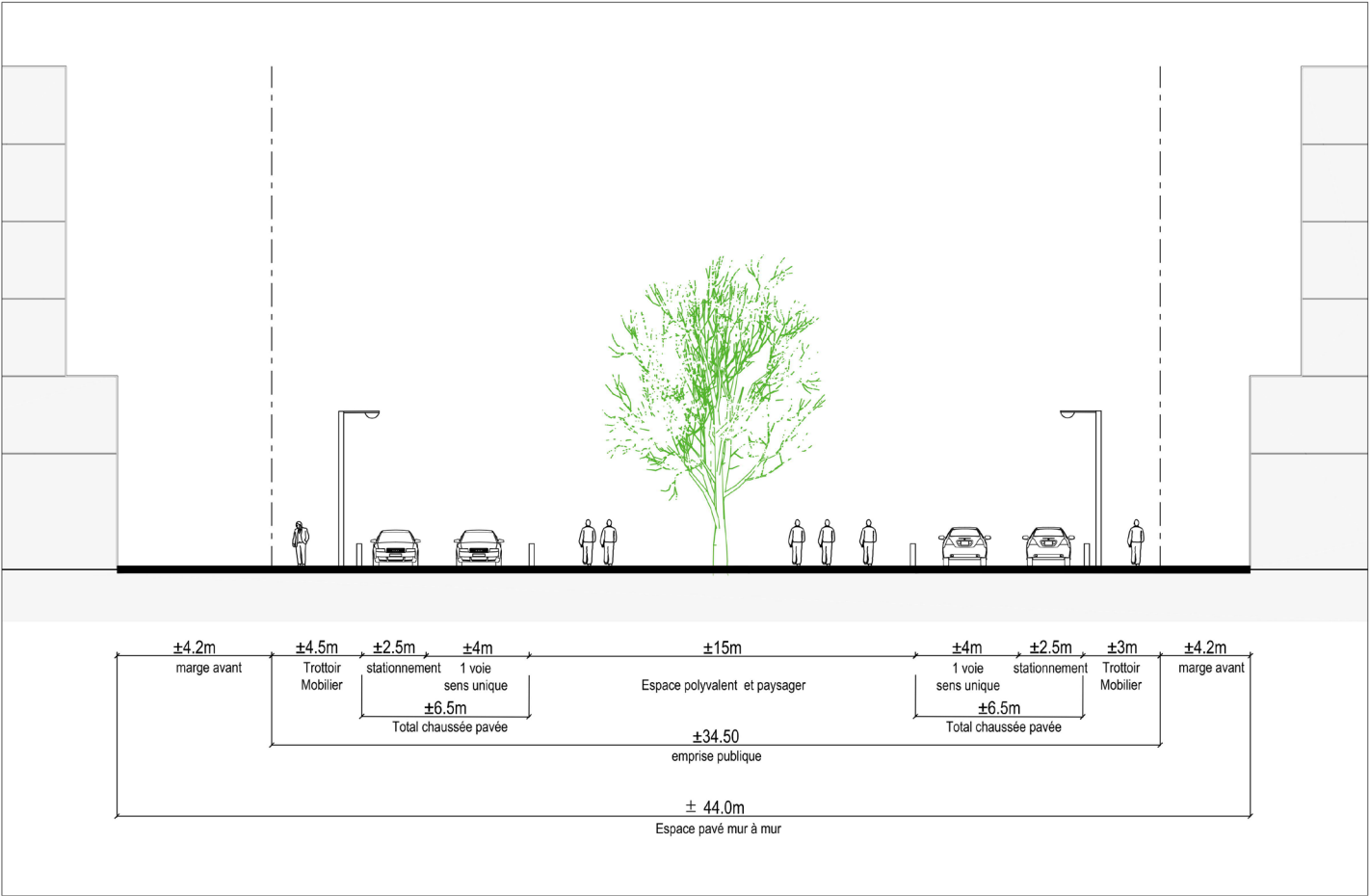
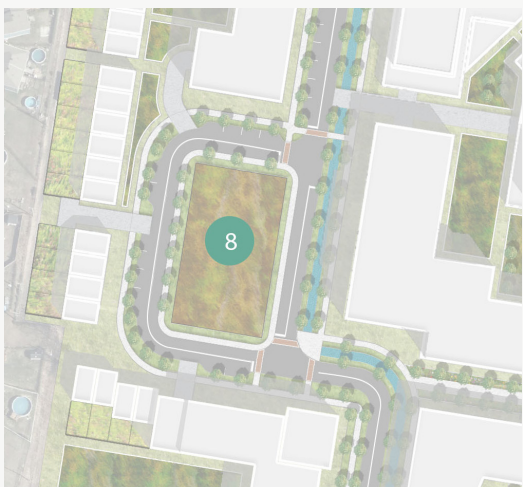


Figure 77 : Coupe-type - Place et placette

PRINCIPALES INTERVENTIONS

- Aménagement en fonction de la localisation (square à proximité des secteurs mixtes, parc pour enfants adjacent aux habitations, etc.)
- Intégration de mesures de rétention des eaux de pluie
- Un mobilier urbain distinct
- Des plantations d'arbres aménagés en fonction de l'ensoleillement et de la direction des vents



Site 8 - Square ou parc



Figure 78 : Square ou parc



Aménagement de parcs de quartier
(jeux pour enfants et haltes de repos)

Images de référence: Square ou parc



Jeux d'enfants



Espaces de détente

PRINCIPALES INTERVENTIONS

- Outre les trottoirs aménagés à même les rues projetées, aménagement de liens actifs exclusifs
- Halte de repos (bancs, poubelles, supports à vélos) à des emplacements stratégiques
- Liens qui pourraient être dédiés exclusivement aux piétons par endroits
- Aménagement paysager attrayant pour les utilisateurs des sentiers

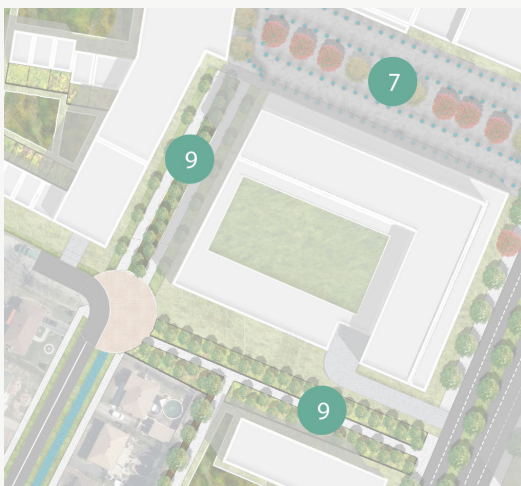
Site 9: Sentier exclusif



Figure 79 : Sentier exclusif



Liens piétons intégrés aux nouveaux développements



Images de référence: Sentier exclusif



Liens piétons conviviaux



Liens piétons végétalisés

PRINCIPALES INTERVENTIONS

- Aménagement d'une voie publique d'environ 20,5 mètres
- Trottoir de chaque côté de la voie publique
- Aménagement paysager d'environ 2 mètres de largeur entre le trottoir et la chaussée
- Pistes cyclables bidirectionnelles ou unidirectionnelles
- Lampadaires de chaque côté de la rue
- 1 voie dans chaque direction, avec un potentiel de stationnement sur rue d'un côté

Site 10 - Rue locale

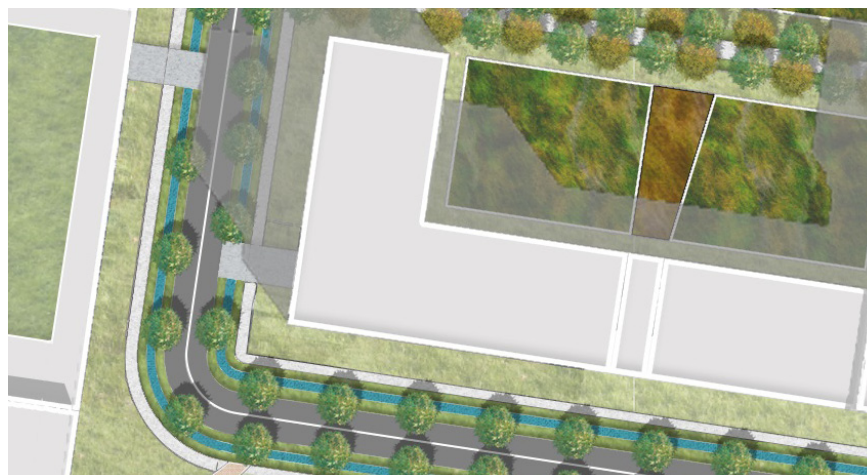


Figure 80 : Rue locale



Bâtiment à l'échelle humaine et aménagements publics pour les piétons



Coupe-type: Rue locale

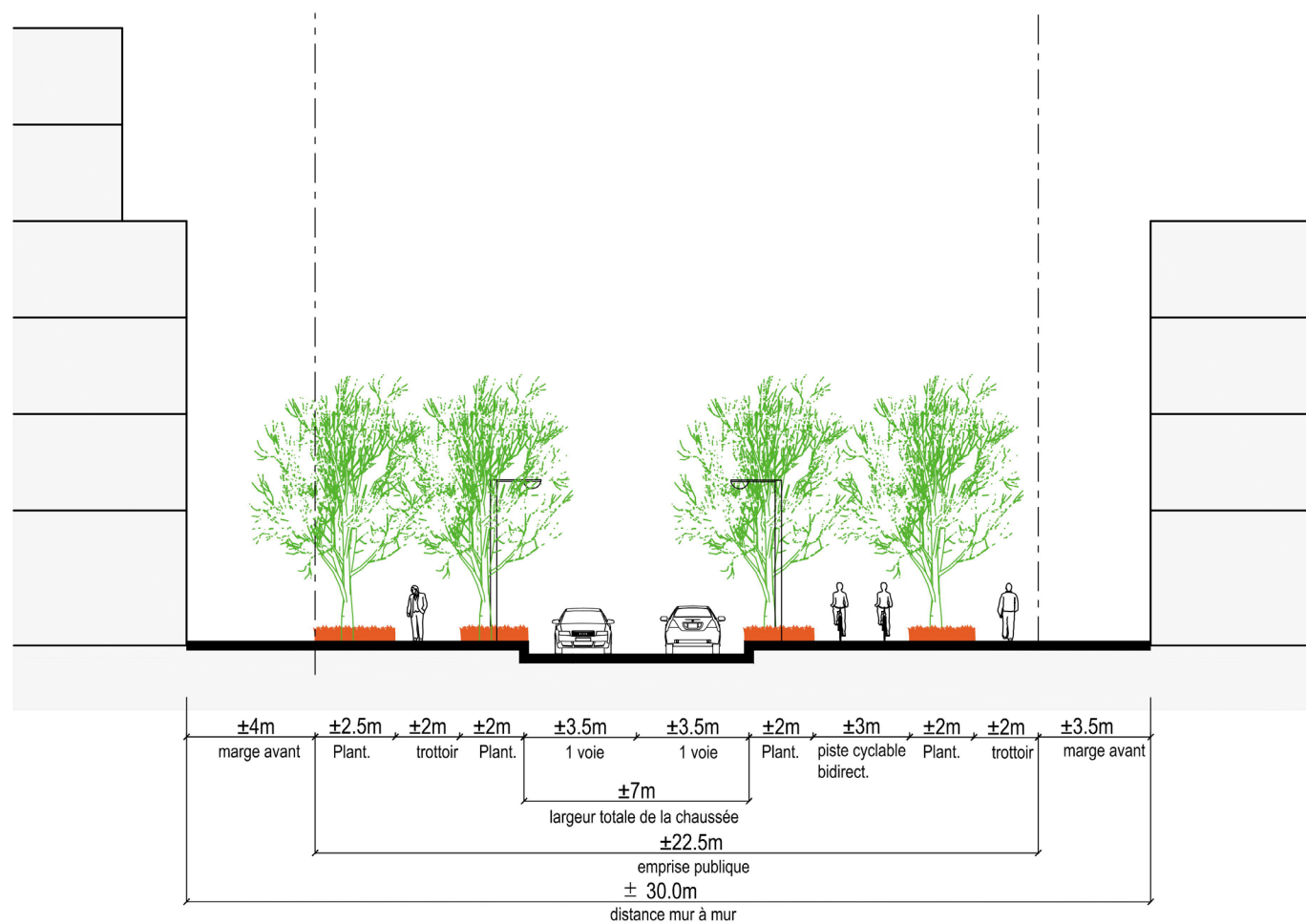


Figure 81 : Coupe-type - Rue locale

MISE EN OEUVRE

Stratégie de développement

Plan d'actions

Analyse financière

Politiques et programmes de mise en oeuvre

Programme de suivi de réalisation

Phasage proposé

Stratégie de développement

CARACTÉRISTIQUES

La stratégie de développement se traduit notamment par:

- Un développement évolutif qui tient compte des limites des terrains existants
- Sept (7) phases de développement
- Environ 2 400 unités de logement à terme
- Environ 34 285 mètres carrés de superficie de plancher commerciale
- Environ 34 210 mètres carrés de superficie de plancher de bureaux ou industries
- Un stationnement étagé
- Une école
- Une garderie

Phases	Nouveaux logements (Unités)	Nouveaux commerces (m2)	Nouveaux bureaux (m2)
1	842		
2	80	1 465	
3	580	16 150	
4	317	4 410	34 210
5	594	16 320	
	2 413	38 345	34 210



Plan 33 : Phasage proposé

Plan d'actions

Le Plan d'action a pour objectif d'assurer la mise en oeuvre du PPU. Il identifie, pour le secteur, les objectifs et les actions préconisés, de même que l'échéancier de réalisation, le maître d'oeuvre et les partenaires potentiels

PLAN D'ACTION						
Objectifs	Actions	Échéances			Maître d'œuvre	Partenaires
		C	M	L		
1. Aménager une entrée de ville identitaire et invitante	1.1 Acquérir une partie du lot 4 277 439 (ancien Zellers) et échange d'une partie du lot de Pétro-Canada	X			Ville de Châteauguay	Propriétaires
	1.2 Réaliser un concept d'aménagement paysager détaillé ou initier un concours avec intégration d'une œuvre d'art et éléments signalétiques	X			Ville de Châteauguay	MTQ Consultants
	1.3 Reconfigurer la géométrie du boulevard Saint-Francis afin de l'aligner avec le boulevard Industriel et dégager les terrains de part et d'autre pour la place		X		Ville de Châteauguay	Propriétaires
	1.4 Analyser la faisabilité du déplacement ou de l'enfouissement des poteaux électriques présents sur les terrains		X		Ville de Châteauguay	Hydro-Québec MTQ
	1.5 Consulter les partenaires du milieu	X			Ville de Châteauguay	Propriétaires Commerçants Résidents du secteur MTQ
2. Optimiser le développement autour du terminus d'autobus	2.1 Optimiser la densité et la mixité des usages	X			Ville de Châteauguay	Consultants
	2.2 Étudier la possibilité de réaliser un guide d'aménagement basé sur les principes du <i>form-based code</i>	X			Ville de Châteauguay	Propriétaires
	2.3 Entamer des discussions avec les propriétaires des terrains sous-utilisés	X			Ville de Châteauguay	Propriétaires
	2.4 Dans le cas de redéveloppement des terrains, exiger des bâtiments qu'ils respectent les balises d'aménagement du présent PPU	X			Ville de Châteauguay	Propriétaires
3. Créer des espaces publics (places, placettes) structurants	3.1 Si l'opportunité se présente acquérir les lots nécessaires à l'aménagement d'une place publique structurante créant une ouverture vers le terminus d'autobus		X	X	Ville de Châteauguay	Propriétaires
	3.2 Lors de nouveaux projets de développement, étudier la possibilité de créer des espaces publics	X	X	X	Ville de Châteauguay	Propriétaires
4. Assurer un réseau de déplacements actifs conviviaux à l'échelle du secteur	4.1 Prolonger la piste cyclable dans le secteur afin de connecter le réseau à travers le secteur	X	X		Ville de Châteauguay	MTQ
	4.2 Aménager des liens piétons entre les principaux points d'intérêt du secteur	X	X	X	Ville de Châteauguay	Propriétaires
	4.3 Prévoir des trottoirs sur toutes les rues à réaménager	X	X	X	Ville de Châteauguay	MTQ

Note | **C** : court terme (0-5 ans | Phase 1-2); **M** : moyen terme (6-10 ans | Phase 3-5); **L** : long terme (11-20 ans | Phase 6-7)

PLAN D'ACTION						
Objectifs	Actions	Échéances			Maître d'œuvre	Partenaires
		C	M	L		
5. Consolider le réseau de transport en commun entre les destinations clés	5.1 Ajout d'arrêts d'autobus aux intersections clés du secteur	X	X	X	Ville de Châteauguay	CIT
	5.2 Bonifier le service de navettes entre le terminus d'autobus et les secteurs résidentiels de la Ville	X			Ville de Châteauguay	CIT
6. Favoriser des usages qui stimulent l'emploi	6.1 Autoriser des usages de bureaux, complémentaires à ceux du centre-ville, afin de stimuler l'emploi dans le secteur	X			Ville de Châteauguay	
	6.2 Permettre les industries de prestige sur le boulevard Industriel	X			Ville de Châteauguay	
	6.3 Étudier la possibilité de mettre sur place un programme incitatif à la création d'espaces de bureaux	X			Ville de Châteauguay	CLD
7. Protéger les milieux sensibles	7.1 Encourager des activités extensives uniquement (sentiers) dans les milieux sensibles	X			Ville de Châteauguay	
	7.2 Encadrer les développements à proximité des milieux sensibles (zones tampons, etc.)	X			Ville de Châteauguay	
8. Optimiser le stationnement incitatif de l'AMT	8.1 Planifier, à moyen et long terme, le redéveloppement du stationnement de l'AMT (ex : bâtiments et usages mixtes, stationnement étagé)		X	X	AMT	Ville de Châteauguay Partenaires privés
	8.2 Entreprendre des démarches avec les partenaires potentiels		X	X	Ville de Châteauguay	AMT Partenaires privés
9. Intégrer les pratiques d'aménagement durable	9.1 Préconiser l'aménagement de stationnements intégrés aux bâtiments et la bonification des stationnements existants (verdissement, revêtement perméable, etc.)	X	X	X	Ville de Châteauguay	
	9.2 Promouvoir l'adoption de pratiques d'aménagement durables : gestion des eaux de pluie et des déchets, intégration de toits végétalisés, construction ou rénovation de bâtiments selon des normes reconnues (ex : LEED, Novoclimat, etc.)	X			Ville de Châteauguay	

Note | **C** : court terme (0-5 ans | Phase 1-2); **M** : moyen terme (6-10 ans | Phase 3-5); **L** : long terme (11-20 ans | Phase 6-7)

Analyse financière*

Potentiel de nouveaux revenus fiscaux annuels

Phase	Nouveaux logements (unités)	Nouveaux commerces (m ²)	Nouveaux bureaux (m ²)	Nouvelles Taxes foncières potentielles (M \$ 2016)
1	842			2,5
2	80	1 465		0,3
3	310	11 700		1,0
4	270	4 450		0,8
5	317	4 410	34 210	1,3
6	141	1 345		0,4
7	453	14 975		1,5
Total	2 413	38 345	34 210	7,9

Une analyse financière préliminaire a été réalisée pour l'ensemble des 7 phases du projet de développement du secteur TOD sur une durée de vie utile de 40 ans.

Un partage des investissements

Plusieurs acteurs sont mis à contribution dans le développement du secteur TOD.

Les promoteurs privés :

- Démolition d'édifices actuels et construction de bâtiments commerciaux, résidentiels et bureaux.
- Aménagements de nouvelles rues ainsi que construction des nouveaux espaces publics.

La Commission scolaire :

- Construction d'école

La Ville de Châteauguay :

- Réaménagements de rues existantes
- Construction du stationnement public
- Enfouissement des fils électriques

Le coût des investissements pour la Ville est estimé à **46,1 M\$** en valeur actualisée. En dollars non actualisés, cela représente des déboursés totaux de 59,6 M\$ répartis entre 2016 et 2033.

Des nouveaux coûts d'opération

Les principaux coûts d'opération liés aux nouveaux développements comprennent les coûts de déneigement et d'entretien des nouvelles rues, les coûts d'entretien des nouveaux parcs et espaces publics et les coûts d'opération du stationnement.

Une fois les 7 phases complétées, ces coûts seraient de l'ordre d'environ **2,2 M\$ par année**.

Des retombées fiscales anticipées

Le projet comprend le développement d'environ 2 400 nouveaux logements, 38 300 m² de nouveaux commerces et 34 200 m² de nouveaux bureaux (ou industries). Ces nouvelles constructions augmenteront considérablement la valeur foncière du secteur visé.

Une fois les 7 phases complétées, les nouvelles unités commerciales, résidentielles et industrielles pourraient générer des revenus fiscaux généraux d'environ **7,9 M\$ par année**.

En déduisant les revenus actuels de 1,6 M\$, cela représente une augmentation potentielle des revenus fiscaux de **6,3 M\$ par année**.

Aux revenus fiscaux généraux s'ajoute également une hausse importante des droits de mutation potentiels.

Un stationnement payant

Des revenus additionnels pourraient être dégagés du stationnement public. Avec un tarif journalier de 6,25\$, les revenus du stationnement s'élèveraient à **1 M\$ par année**.

Un projet rentable

Du point de vue de la Ville de Châteauguay, le projet de développement du secteur TOD est financièrement rentable. En effet, le projet présente un taux de rendement interne (TRI) de **8,3 %**, ce qui dépasse considérablement les taux moyens actuels d'emprunts des municipalités.

La valeur actuelle nette (VAN) de l'ensemble du projet sur 40 ans est positive à **45,4 M\$** et les revenus espérés couvrent largement les coûts, à un ratio de 1,6.

Finalement, pour chaque phase du projet, le délai de récupération des investissements ne dépasse jamais un an.

Des retombées au-delà de la zone d'étude

L'amélioration de la mobilité découlant du nouveau secteur TOD aura une incidence positive sur la valeur foncière des bâtiments environnants, au-delà du périmètre à l'étude.

En plus d'enrichir d'autant ses occupants, cette plus-value foncière pourrait être captée à travers divers mécanismes et contribuer au financement des projets de la Ville.

* Tous les montants monétaires sont fournis en valeurs constantes de 2016.

Politiques et programmes de mise en oeuvre

Un ensemble de politique et programmes pourraient contribuer au projet de l'aire TOD. Parmi ces outils de mise en oeuvre, nous notons:

- **Programme Véloce II du gouvernement du Québec:** Accompagne les municipalités à prendre un virage marqué dans l'offre d'infrastructures de transport actif au Québec. Subventions versées correspondant à un maximum de 50% des dépenses admissibles (développement des transports actifs, conservation des infrastructures de transport actif)
- **Programme d'aide au transport collectif (MTQ – Fonds vert):** Le premier volet vise l'amélioration des services de transport en commun. Aide couvrant 50% des coûts directs d'exploitation associés à l'augmentation nette de l'offre de service.
- **Fonds municipal vert de la Fédération canadienne des municipalités (FCM):** Soutient le développement durable des collectivités. Subventions pour les plans, études de faisabilité et projet pilotes et prêts à taux réduits pour la mise en œuvre de projets d'immobilisation. Subvention maximale de 50%, jusqu'à concurrence de 175 000\$ pour les plans et études et de 350 000\$ pour les projets pilotes.
- **Société de financement des infrastructures locales:** Soutient les sociétés de transport et les municipalités pour le maintien et l'amélioration de leurs immobilisations. Une subvention peut être accordée pour la construction ou l'agrandissement d'un stationnement d'incitation à l'utilisation du transport en commun (taux de subvention égal à 85%).
- **Fondation Hydro-Québec pour l'environnement:** Aide les collectivités québécoises à protéger, restaurer et mettre en valeur les milieux naturels ainsi qu'éduquer ou sensibiliser aux problématiques environnementales. Tout projet s'inscrivant dans la mission de la Fondation est admissible. Pour ce qui est de la conservation de terrains, ceux riches en biodiversité et s'intégrant dans un plan de conservation et de mise en valeur sont admissibles seulement. Financement par la FHQE, avec une contribution financière exigible d'au moins 50% (dans le cas d'un financement de 100 000\$ et plus).
- **Programme d'acquisition d'immeubles:** Permet à une municipalité de jouer un rôle d'intermédiaire dans le secteur immobilier afin d'assurer la disponibilité des espaces requis au développement. Pouvoirs d'acquisition et d'aliénation d'immeubles non pas à des fins municipales, mais plutôt à des fins parapubliques ou privées. L'acquisition peut se faire de gré à gré ou, dans certains cas, par expropriation. Sauf disposition contraire, il est interdit à toute municipalité d'acquérir ou de construire un bien principalement aux fins de le louer. Une municipalité peut exproprier un immeuble seulement si c'est pour une fin municipale.
- **Programme incitatif à la création d'espaces à bureaux:** Permet d'optimiser le potentiel d'implantation d'espaces à bureaux. Offre un crédit de taxes foncières régressif sur trois (3) ans. Ce programme serait en place jusqu'à épuisement de l'enveloppe budgétaire globale.
- **Programme de revitalisation à la construction, à la rénovation ou à la transformation des bâtiments et à l'aménagement des terrains :** Ce type de programme permet de rembourser une partie du coût des travaux admissibles ou alors d'offrir un crédit de taxes foncières ayant pour but de compenser l'augmentation des taxes foncières pouvant résulter d'une réévaluation d'un immeuble suivant la réalisation de travaux. Généralement, les modalités du programme fixent les travaux visés, les conditions d'admissibilité (type de bâtiments visés) et de remboursement.
- **Programme de partenariat construction – gestion des nouveaux espaces de stationnement:** Mettre en place des partenariats en lien avec la construction et/ou la gestion des nouveaux espaces de stationnement. Mode de fonctionnement à définir.

Plan de suivi et indicateurs de performance

La mise en place d'un plan de suivi ou de monitoring permettrait de mesurer périodiquement l'efficacité des actions et des interventions à mettre en œuvre en place et de les ajuster au besoin en fonction de l'évolution du projet. Ce plan de suivi intégrerait des indicateurs de performance pondérables, des cibles et des échéances de réalisation relative aux actions prévues. Sous réserve de validation et d'évolution du développement, les tableaux suivants suggèrent des indicateurs de performance ainsi qu'un tableau de suivi ou monitoring qui découlerait des actions. Identifiées au plan d'action.

Indicateurs de performance proposés	Cible			Domaine impliqué
	Pourcentage (%), Nombre (00) ou Appréciation (Bonne, Moyenne et Faible)			
	%	Nombre/Superficie	B, M ou F	
Consolidation des Transports actifs (Amenagements paysagers/Reamenagement de rues et du domaine public) – Objectif 1, 2, 4, 7 et 8				
Nombre /longueur des liens piétons				Aménagement/ Construction
Nombre /longueur des pistes cyclables				Aménagement/ Construction
Nombre d'intersections sécuritaires	25	1		
Nombre de supports à vélos				
Amenagements d'espaces publics structurants – Objectif 1, 3, 7 et 9				
Nombres et typologies des espaces publics (places, parcs, placettes, rues piétonnes, etc.)				Planification/ Aménagement/ Construction
Qualité des aménagements publics				Aménagement/ Construction
Superficie d'espaces verts				
Nombre d'arbres plantés				
Redeveloppement/Densification- Objectifs 2, 6, 7 et 9				
Montant des investissements privés				Économie
Densité de logements/population				Aménagement/ Construction
Nombre de typologies résidentielles				Aménagement/ Construction
Nombre d'unités résidentielles				Aménagement/ Construction
Consolidation du Transport Collectif – Objectif 5, 7 et 9				
Nombre de navettes par jour				
Nombre d'arrêts avec aubus				
Fréquence des navettes /autobus intermunicipaux				
Mixité et diversification des fonctions- Objectifs 2, 6, 7 et 9				
Superficie plancher commercial ou bureau en mixité				Économie
Nombre et diversité des commerces de proximité				
Ratio emploi (nombre/m ² de superficie plancher)				
Gestion du stationnement- Objectifs 2, 7, 8 et 9				
Stationnement sur rue (présence et nombre)				
Stationnement public (nombre de cases)				
Stationnement privé résidentiel (nombre)				
Stationnement privé commercial (nombre)				
Stationnement en partage (Communauto, etc.)				
Places avec bornes électriques				

Le plan de suivi

Le plan de suivi proposé serait révisé annuellement et les rencontres du comité de suivi pourraient se faire quelques fois par année (ex. : deux ou trois fois). À titre indicatif, voici la forme que pourrait prendre un outil de travail qui pourrait être employé afin de faire le suivi détaillé de chaque projet.

Action	Description	État	Partenaires impliqués	Responsable	Cible	Ressources requises (nb. Heures, matériel, etc.)	Budget estimé requis	Échéance	État d'avancement	Commentaires / Recommandations
1. Aménager une entrée de ville identitaire et invitante										
1.1	Acquérir une partie du lot 4 277 439 (ancien Zellers) et échange d'une partie du lot de Péro-Canada		Propriétaire/ Petro-Canada/Propriétaire Lot 4 277 439 et ville de Châteauguay	Ville de Châteauguay/Légal	Achat/échange			Printemps 2017	AA	
1.2	Réaliser un concept d'aménagement paysager détaillé ou initier un concours avec intégration d'une œuvre d'art et éléments signalétiques		Ville de Châteauguay/ Propriétaire Lot 4 277 439/MTQ	Directions urbanisme/Parcs	Aménagements paysagers			Été 2017		
1.3	Reconfigurer la géométrie du boulevard Saint-Francis afin de l'aligner avec le boulevard Industriel		Ville de Châteauguay/ Propriétaire Lot 4 277 439/MTQ	Directions urbanisme/TP						
1.4	Analyser la faisabilité du déplacement ou de l'enfouissement des poteaux électriques présents sur les terrains		Ville de Châteauguay/ Propriétaire Lot 4 277 439/MTQ/HO	Directions urbanisme/TP						
1.5	Consulter les partenaires du milieu			Directions urbanisme/TP						
2. Optimiser le développement autour du terminus d'autobus										
2.1	Optimiser la densité et la mixité des usages									
2.2	Étudier la possibilité de réaliser un guide d'aménagement basé sur les principes du form- based code									
2.3	Entamer des discussions avec les propriétaires des terrains sous-utilisés									
2.4	Dans le cas de redéveloppement des terrains, exiger des bâtiments qu'ils respectent les balises d'aménagement du présent PPU									

AC	Action en continu
AA	Action accomplie
PA	Action partiellement accomplie
ECR	Action en cours de réalisation
AR	Action reportée à ____ (date)

Action	Description	État	Partenaires impliqués	Responsable	Cible	Ressources requises (nb. Heures, matériel, etc.)	Budget estimé requis	Échéance	État d'avancement	Commentaires / Recommandations
3. Créer des espaces publics (places, placettes) structurants										
3.1	Si l'opportunité se présente acquérir les lots nécessaires à l'aménagement d'une place publique structurante créant une ouverture vers le terminus d'autobus									
3.2	Lors de nouveaux projets de développement, étudier la possibilité de créer des espaces publics									
4. Assurer un réseau de déplacements actifs conviviaux à l'échelle du secteur										
4.1	Prolonger la piste cyclable dans le secteur afin de connecter le réseau à travers le secteur									
4.2	Aménager des liens piétons entre les principaux points d'intérêt du secteur									
4.3	Prévoir des trottoirs sur toutes les rues à réaménager									
5. Consolider le réseau de transport en commun entre les destinations clés										
5.1	Ajout d'arrêts d'autobus aux intersections clés du secteur									
5.2	Bonifier le service de navettes entre le terminus d'autobus et les secteurs résidentiels de la Ville									
6. Favoriser des usages qui stimulent l'emploi										
6.1	Autoriser des usages de bureaux, complémentaires à ceux du centre-ville, afin de stimuler l'emploi dans le secteur								AC	
6.2	Permettre les industries de prestige sur le boulevard Industriel									
6.3	Étudier la possibilité de mettre sur place un programme incitatif à la création d'espaces de bureaux									
7. Protéger les milieux sensibles										
7.1	Encourager des activités extensives uniquement (sentiers) dans les milieux sensibles									
7.2	Encadrer les développements à proximité ou dans les milieux sensibles (zones tampons, etc.)									

AC	Action en continu
AA	Action accomplie
PA	Action partiellement accomplie
ECR	Action en cours de réalisation
AR	Action reportée à ____ (date)

Action	Description	État	Partenaires impliqués	Responsable	Cible	Ressources requises (nb. Heures, matériel, etc.)	Budget estimé requis	Échéance	État d'avancement	Commentaires / Recommandations
8. Optimiser le stationnement incitatif de l'AMT										
8.1	Planifier, à moyen et long terme, le redéveloppement du stationnement de l'AMT (ex : bâtiments et usages mixtes, stationnement étagé)									
8.2	Entreprendre des démarches avec les partenaires potentiels									
9. Intégrer les pratiques d'aménagement durable										
9.1	Préconiser l'aménagement de stationnements intégrés aux bâtiments et la bonification des stationnements existants (verdissement, revêtement perméable, etc.)									
9.2	Promouvoir des pratiques d'aménagement durables : gestion des eaux de pluie et des déchets, toits végétalisés, construction ou rénovation de bâtiments selon des normes reconnues (LEED, Novoclimat, etc.)									

AC	Action en continu
AA	Action accomplie
PA	Action partiellement accomplie
ECR	Action en cours de réalisation
AR	Action reportée à ____ (date)

Crédit photographique

Sources des photographies :

- Ville de Châteauguay
- AECOM
- <http://www.landezine.com>
- www.pinterest.com
- <http://uli.org/centers-initiatives>
- <https://www.flickr.com/>
- <http://la.curbed.com/>
- <https://www.google.ca/>
- <http://www.buildingbutler.com/bd>
- www.uc.edu

À propos d'AECOM

AECOM s'affaire à bâtir pour un monde meilleur. Nous assurons la conception, la construction, le financement et l'exploitation d'infrastructures pour des gouvernements, des entreprises et des organisations dans plus de 150 pays. En tant que firme pleinement intégrée, nous conjuguons connaissance et expérience, dans notre réseau mondial d'experts, pour aider les clients à relever leurs défis les plus complexes. Installations à haut rendement énergétique, collectivités et environnements résilients, nations stables et sécuritaires : nos réalisations sont transformatrices, uniques et incontournables. Classées dans la liste des entreprises du Fortune 500, les sociétés d'AECOM ont enregistré des revenus annuels d'environ 18 milliards de dollars US.

Voyez comment nous concrétisons ce que d'autres ne peuvent qu'imaginer, au aecom.ca et @AECOM.

AECOM
85, rue Sainte-Catherine Ouest
Montréal (Québec) H2X 3P4
Canada

Tel. : 514 287 8500
Télec. : 514 287 8600
archpaysage-designurbain@aecom.com
urbanisme-economie@aecom.com

aecom.com / aecom.ca/fr