

Plan particulier d'urbanisme

Secteur de la **Terre Faubert**

Version finale
28 octobre 2024



Réalisation

Les Services EXP inc.

Donald Bonsant, urbaniste et directeur de projet

Alexandra Desroches, designer urbain, CPU.

Nicolas St-Pierre, urbaniste

Caroline Adam, urbaniste

Simon Bégin, professionnel en géomatique

Dominic Phaneuf, professionnel en géomatique



Ville de Châteauguay

Isabelle Sergerie, urbaniste et conseillère en urbanisme

Julie Larose, urbaniste et directrice de l'aménagement du territoire

Jocelyn Boulanger, urbaniste et chef de la Division urbanisme et environnement

Table des matières

01 Introduction

Mise en contexte	1
Territoire d'application	2
Historique de développement	3

02 Portrait du territoire

Profil socio-économique	5
Réseau de déplacements actifs et collectifs	6
Réseau viaire	8
Utilisation du sol	9
Forme urbaine et architecture	10
Parcs et espaces verts	11
Milieu naturel	12
Interface avec le milieu bâti et l'autoroute	13
Infrastructure et réseaux techniques	14

03 Cadre de planification

Consultation publique	16
-----------------------	----

04 Diagnostic

Synthèse des forces et faiblesses	18
Enjeux d'aménagement	19

05 Vision et orientations

Vision d'aménagement	21
Orientations et objectifs	22

06 Concept d'organisation spatiale

Concept d'organisation spatiale	24
Balises d'aménagement	25
Concept d'aménagement	33

07 Mise en oeuvre

Plan d'action	35
Études à planifier	36
Programme d'acquisition	36

08 Annexe

37

Table des figures

Figure 1 : Localisation du territoire de la Ville de Châteauguay

Figure 2 : Localisation du territoire de la Terre Faubert

Figure 3 : Photographie aérienne du territoire, 1966

Figure 4 : Photographie aérienne du territoire, 1992

Figure 5 : Photographie aérienne du territoire, 2022

Figure 6 : Répartition de la population selon l'âge

Figure 7 : Évolution de la population de 2001 à 2041

Figure 8 : Répartition de la population selon le plus haut niveau de scolarité

Figure 9 : Plan du réseau de transports collectifs

Figure 10 : Plan du réseau de transports actifs

Figure 11 : Plan du réseau viaire

Figure 12 : Plan d'utilisation du sol

Figure 13 : Plan du grain bâti

Figure 14 : Plan des parcs et espaces verts

Figure 15 : Plan des milieux naturels

Figure 16 : Vue vers l'autoroute 30

Figure 17 : Plan des infrastructures et réseaux techniques

Figure 18 : Photographie de la consultation publique

Figure 19 : Photographie de la consultation publique

Figure 20 : Plan du concept d'aménagement

Figure 21 : Coupe illustrative de l'aménagement d'une voie collectrice

Figure 22 : Coupe illustrative de l'aménagement d'une voie locale avec deux trottoirs

Figure 23 : Coupe illustrative de l'aménagement d'une voie locale avec un trottoir

Figure 24 : Vue du sentier Desaulniers, Longueuil

Figure 25 : Vue d'une piste multifonctionnelle sur rue, La Prairie

Figure 26 : Vue d'un sentier piétonnier, France

Figure 27 : Vue d'une volumétrie adaptée à l'environnement et au couvert boisé, Hermance

Figure 28 : Vue d'un bâtiment avec gradation des hauteurs, projet Solaia, Dollard-des-Ormeaux

Figure 29 : Vue d'une toiture avec jardin privé, Stockholm, Suède

Figure 30 : Vue d'un aménagement avec végétation conservée et aménagée, Lausanne

Figure 31 : Exemple d'architecture recherchée

Figure 32 : Vue du parc Irma-Levasseur, Sherbrooke

Figure 33 : Vue d'ambiance d'un parc avec milieu humide, Copenhague, Denmark

Figure 34 : Vue d'une piste cyclable séparée de la voie publique par un îlot de végétation

Figure 35 : Vue d'un stationnement végétalisé, Victoriaville

Figure 36 : Vue d'un verdissement de rue, Seattle

Figure 37 : Plan des espaces et des densités d'occupation

Introduction

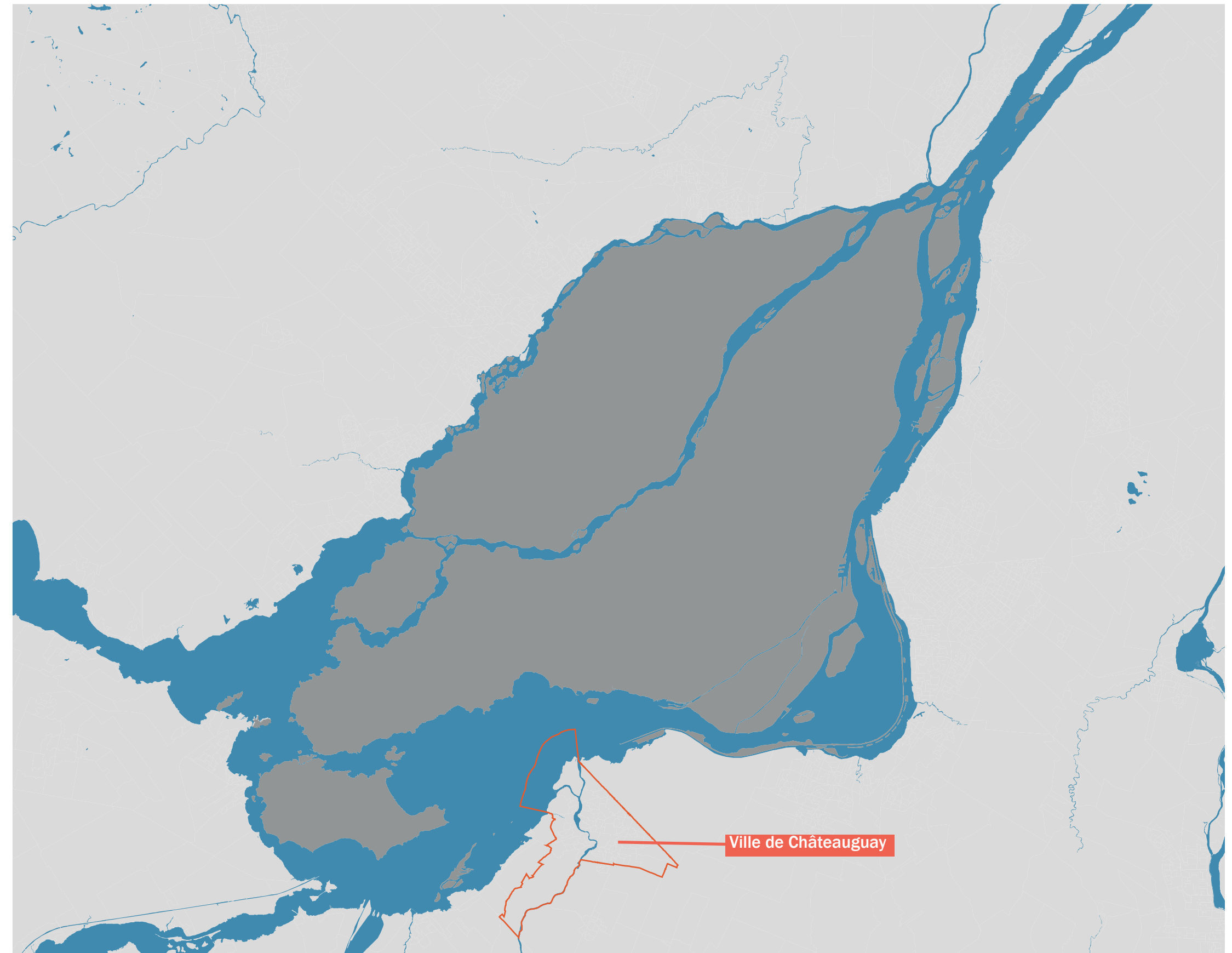
01

Mise en contexte

À l'échelle régionale, le territoire de la ville de Châteauguay se localise dans la région de la Montérégie située sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent. Cette région est parsemée de plusieurs lacs, rivières et vallées et est caractérisée par ses terres agricoles et par l'unité de paysage des Montérégiennes, composée de massifs apparaissant de façon spontanée dans le paysage autrement naturellement plat. Le territoire a un positionnement géographique stratégique puisqu'il se localise à environ 25 km de l'île de Montréal et à proximité du pont Mercier. Il est limitrophe aux municipalités de Léry, Mercier et de la réserve de Kahnawake.

Faisant partie de la couronne sud de Montréal, le territoire se trouve sous la juridiction de la Municipalité régionale de comté (MRC) de Roussillon en plus de faire partie de la Communauté Métropolitaine de Montréal qui régit l'ensemble des couronnes nord et sud ainsi que les villes de Laval et Montréal. Certains éléments structurants urbains et naturels composent le territoire de la ville, comme la présence de plusieurs routes provinciales majeures ainsi que le ruisseau Saint-Jean et la rivière Châteauguay. Cette dernière traverse la ville du sud au nord et se déverse dans le lac Saint-Louis.

Figure 1 : Localisation du territoire de la ville de Châteauguay



Territoire d'application

À l'échelle locale, le territoire s'étend sur une superficie de 46,3 km² dont 10,4 km² sont d'une superficie aquatique et 36 km² sont d'une superficie terrestre. 24 % de la superficie terrestre est composé de terres agricoles compte tenu de la présence d'un sol riche en argile propice à la culture dans la région. Encadré et desservi par l'autoroute 30 et les routes 132 et 138, le territoire a une position stratégique et avantageuse par rapport à Montréal.

Le secteur à l'étude fait partie des quelques terrains toujours vacants sur le territoire de la ville de Châteauguay. Il se localise à l'extrémité sud du territoire, en continuité du développement urbain existant et à la limite municipale du territoire de la ville de Mercier.

Une bande de terrain au sud du secteur à l'étude ne fait cependant pas partie du PPU puisqu'il s'agit d'un lot appartenant au ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) et fait partie intégrante de l'emprise de l'autoroute 30. De plus, ce terrain se retrouve sur le territoire de la ville de Mercier puisque la limite municipale longe le côté nord de l'autoroute. Cette bande fait aussi toujours partie de la zone agricole puisque l'ensemble du

secteur visé avait été inclus dans la zone en 1983. Une demande d'exclusion a toutefois été déposée à la CPTAQ en 2021 (décision no 426742) afin d'exclure le secteur du PPU.

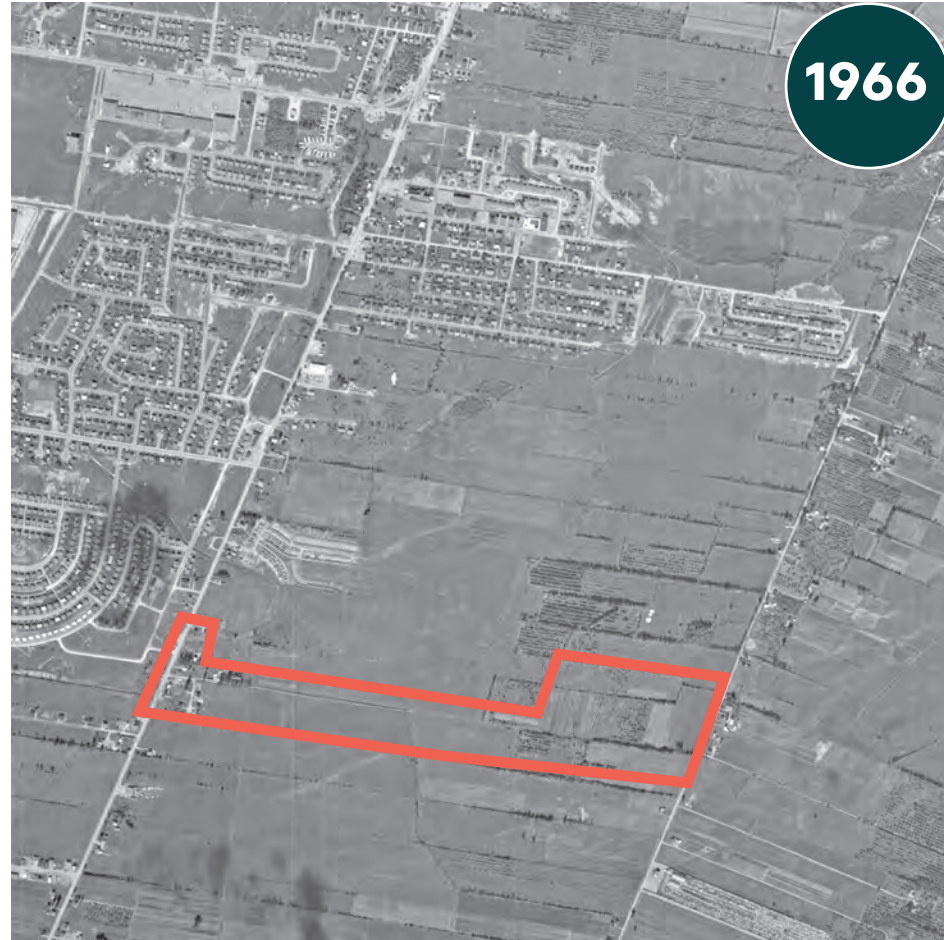
Ainsi, le site est désormais un terrain vacant d'une superficie de 28,64 hectares localisé dans le périmètre urbain de la ville de Châteauguay. Plusieurs lots distincts composent le site à l'étude. On dénombre un total de cinq lots appartenant à des propriétaires différents. Certains lots sont de tenure privée alors que d'autres sont de tenure publique.

Figure 2 : Localisation du territoire de la Terre Faubert



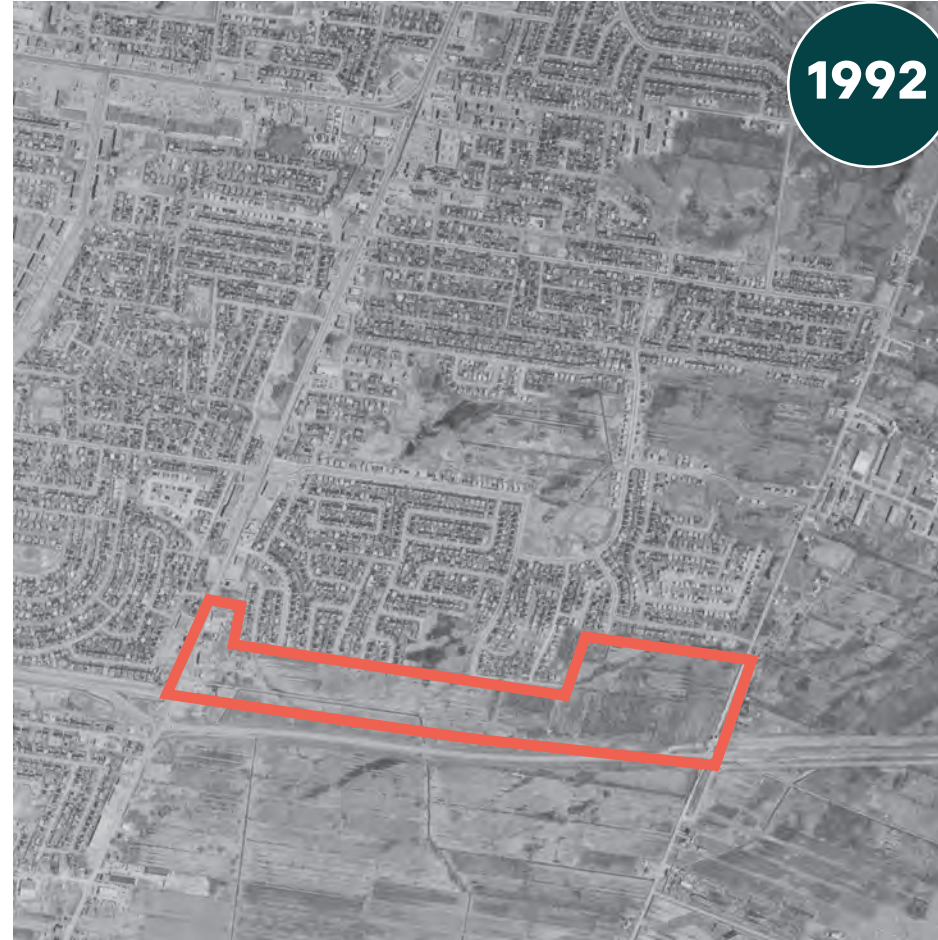
Historique de développement

Figure 3 : Photographie aérienne du territoire, 1966



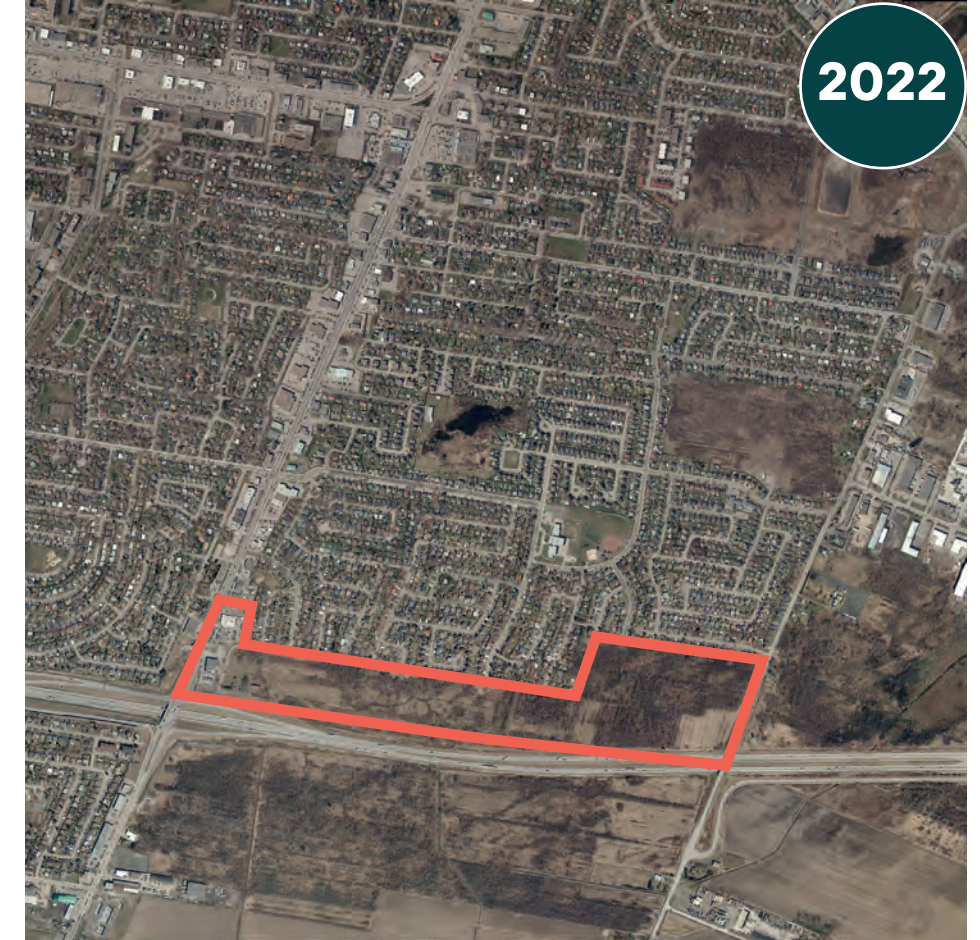
Initialement, le territoire de la ville de Châteauguay était régi par un régime seigneurial qui est un mode de distribution et d'occupation des terres. Ce régime est caractérisé par un découpage des terres en longues bandes rectangulaires qui permettent de maximiser les accès aux cours d'eau qui étaient, à l'époque, les principales voies de communication. Ainsi, on constate sur la photographie aérienne de 1966 que le développement urbain se concentre principalement à l'ouest du territoire, vers la rivière Châteauguay et le fleuve Saint-Laurent. Le tracé du boulevard Saint-Jean-Baptiste (routes 132/138) est déjà présent et délimite la zone urbaine de la zone à prédominance agricole. Quelques parcelles commencent à se développer au nord du territoire.

Figure 4 : Photographie aérienne du territoire, 1992



En 1992, la Ville est en expansion et le développement urbain qui se concentrait principalement au nord se bute désormais au site d'intervention. Un début de tracé pour l'autoroute 30 est visible. Ce premier tronçon prolongé entre Sainte-Catherine et Châteauguay fut ouvert en 1990 et comportait initialement une seule voie de circulation. Quelques terrains sont toujours vacants au nord du site comme le terrain de l'école Harmony et un terrain avec la présence d'un milieu humide en son centre. Un début de régénération de la strate végétale est visible sur le site à l'étude, signe de l'arrêt de toute activité agricole sur celui-ci.

Figure 5 : Photographie aérienne du territoire, 2022



À ce jour, pratiquement l'ensemble du territoire est développé à l'exception de trois terrains incluant le site à l'étude. L'école Harmony est construite et l'autoroute 30 possède sa morphologie actuelle avec une chaussée double sens et quatre voies de circulation.

Portrait du territoire

02

Profil socio-économique

Le territoire de la ville de Châteauguay connaît une croissance urbaine importante depuis les dernières années. La population est passée de 41 774 habitants en 2001 à 51 599 en 2022, soit une augmentation de 23,5 %. Selon les projections de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), la hausse de la population continuera pour atteindre 58 839 habitants d'ici 2041 (augmentation de 14,0 % sur 19 ans).

La croissance de Châteauguay a amené une augmentation des jeunes familles sur le territoire. La taille moyenne des ménages était de 2,5 personnes en 2021, ce qui est supérieur à la moyenne de la province (2,2). De plus, la proportion de la population considérée comme jeune (moins de 20 ans) est relativement élevée alors qu'on observe un phénomène inverse pour l'intervalle 60-84 ans. Par ailleurs, selon l'ISQ, la moyenne d'âge de la population de la ville devrait toutefois augmenter, passant de 41,5 ans en 2021 à 43,3 ans en 2041. Un enjeu de vieillissement de la population implique une adaptation des services à offrir en termes de loisirs, d'aménagements, de transports et de logements.

De manière générale, on constate que le revenu total médian des ménages est inférieur à celui de la MRC, avec un revenu de 79 000 \$ contre 92 000 \$. La population travaille en grande proportion sur

le territoire Châteauguois (36,8 %) ou à l'extérieur de la MRC (54,7 %), ce qui exprime bien l'attrait des grandes agglomérations urbaines de la Rive-Sud et de l'île de Montréal pour les emplois.

Les professions exercées les plus importantes sont la vente et les services (25,3 %), les affaires, finances et l'administration (17,7 %) et les services sociaux, communautaires et gouvernementaux (11,1 %).

Figure 6 : Répartition de la population selon l'âge



Figure 7 : Évolution de la population de Châteauguay - 2001 à 2041

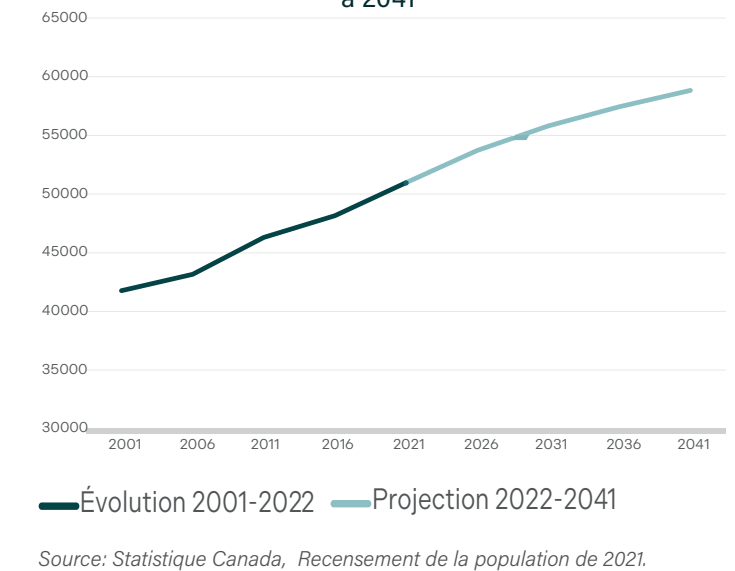
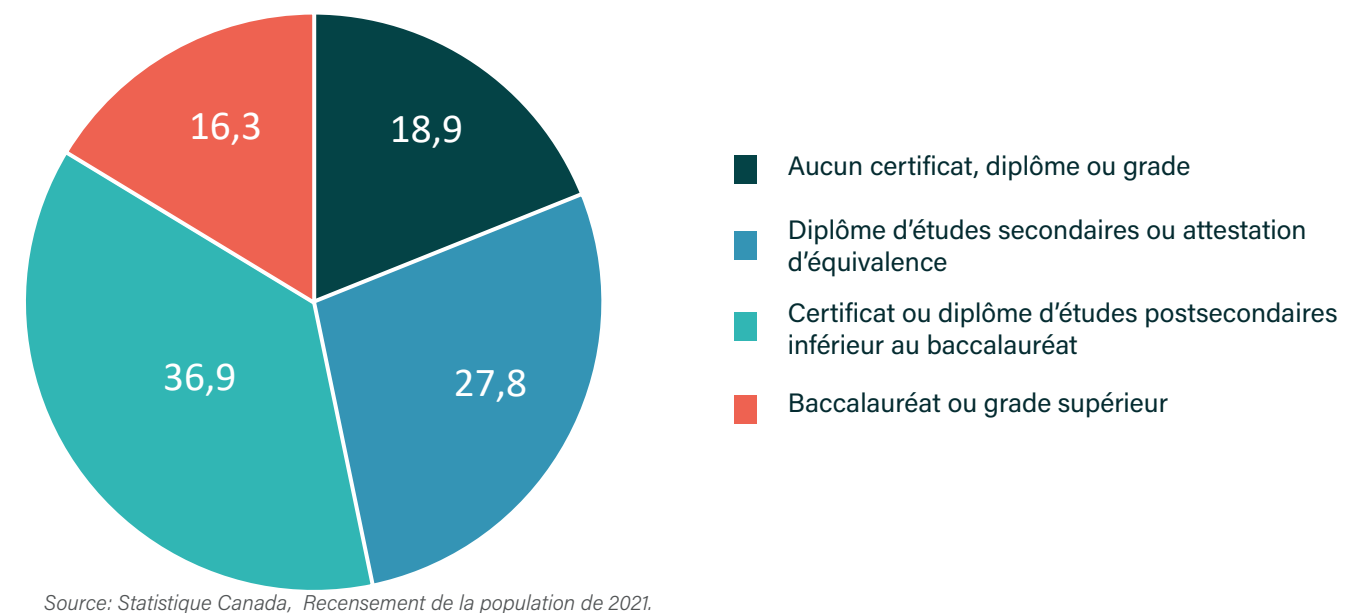


Figure 8 : Répartition de la population selon le plus haut niveau de scolarité (+de 15 ans)



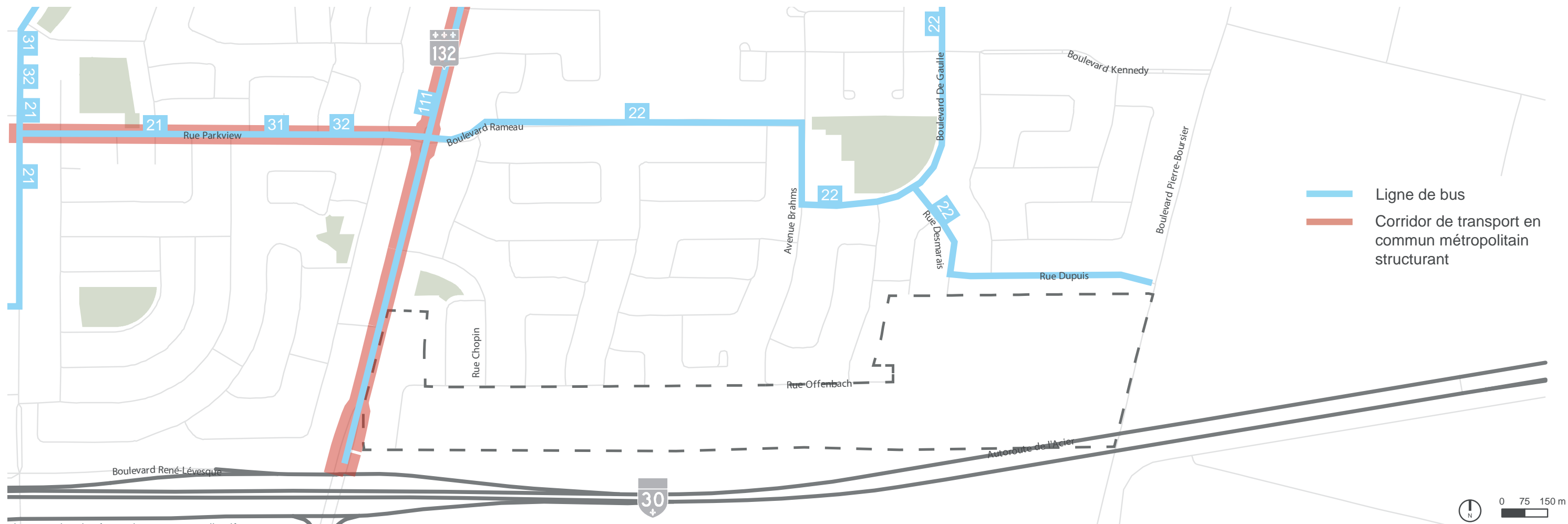


Figure 9: Plan du réseau de transports collectifs

Réseau de transports collectifs

Les déplacements en transport collectif sur le territoire de la ville sont assurés par EXO. Ce réseau permet une desserte interne du territoire mais assure aussi une desserte vers le centre-ville de Montréal, la station de métro Angrignon et les villes de Longueuil et de Brossard.

Les équipements et infrastructures de transports collectifs desservent principalement les axes structurants qui regroupent les grandes artères commerciales comme le boulevard Saint-Jean-Baptiste ainsi que les artères collectrices comme les boulevards Rameau et De Gaulle. Cette situation est attribuable au fait que ces artères sont directement connectées avec deux corridors de transport en commun métropolitain.

En effet, une partie des routes 132 et 138 agit comme corridor de transport en commun métropolitain structurant, identifié au Schéma

d'aménagement de la MRC. Le boulevard Saint-Jean-Baptiste agit par ailleurs comme axe de rabattement des circuits d'autobus métropolitain vers le boulevard Anjou et la rue Principale, qui agissent comme corridor de transport en commun local.

La partie plus au sud du boulevard Saint-Jean-Baptiste abrite de plus une aire TOD, ce qui rend les déplacements depuis et vers la grande région métropolitaine de Montréal d'autant plus performants et efficaces. À l'opposé, on constate que les déplacements à l'intérieur du territoire sont plutôt déficients, du fait que le réseau régulier de transports collectifs ne dessert pas l'ensemble des rues locales.



Figure 10 : Plan du réseau de déplacements actifs

Réseau de transports actifs

Pour ce qui est des modes de déplacement actifs, ceux-ci sont généralement composés d'un réseau cyclable et d'un réseau piétonnier permettant à la population de se déplacer vers des modes de transport collectif. Le réseau cyclable présent à proximité du secteur est principalement composé de pistes cyclables en sites propres aménagées à l'intérieur d'emprises routières.

Bien que ce réseau ne permette pas de se raccorder au secteur à l'étude et qu'il est souvent discontinu, cette typologie reste tout de même la plus adaptée aux déplacements sécuritaires des cyclistes puisque ceux-ci sont séparés physiquement de la circulation automobile.

Un projet de prolongement du réseau est envisagé par la Ville et une piste cyclable est prévue sur le boulevard Pierre-Boursier, ce qui permet de

considérer un potentiel de connexion active avec le secteur du PPU.

Le réseau piétonnier, quant à lui, est formé des trottoirs qui accompagnent la trame de rue. Aucun réseau de sentiers récréatifs et pédestres n'est actuellement présent sur le territoire. Seules quelques voies de circulation qui se raccordent au site à l'étude comportent des trottoirs de chaque côté de la rue, soit la rue Chopin, l'avenue Brahms et la rue Desmarais.

Cette situation fait en sorte que certains parcs, institutions scolaires et points de transport collectif ne sont pas reliés par le réseau de trottoir. La population ne bénéficie donc pas toujours d'aménagements et d'infrastructures adéquats permettant de renforcer et d'encourager la pratique des modes de déplacements actifs.

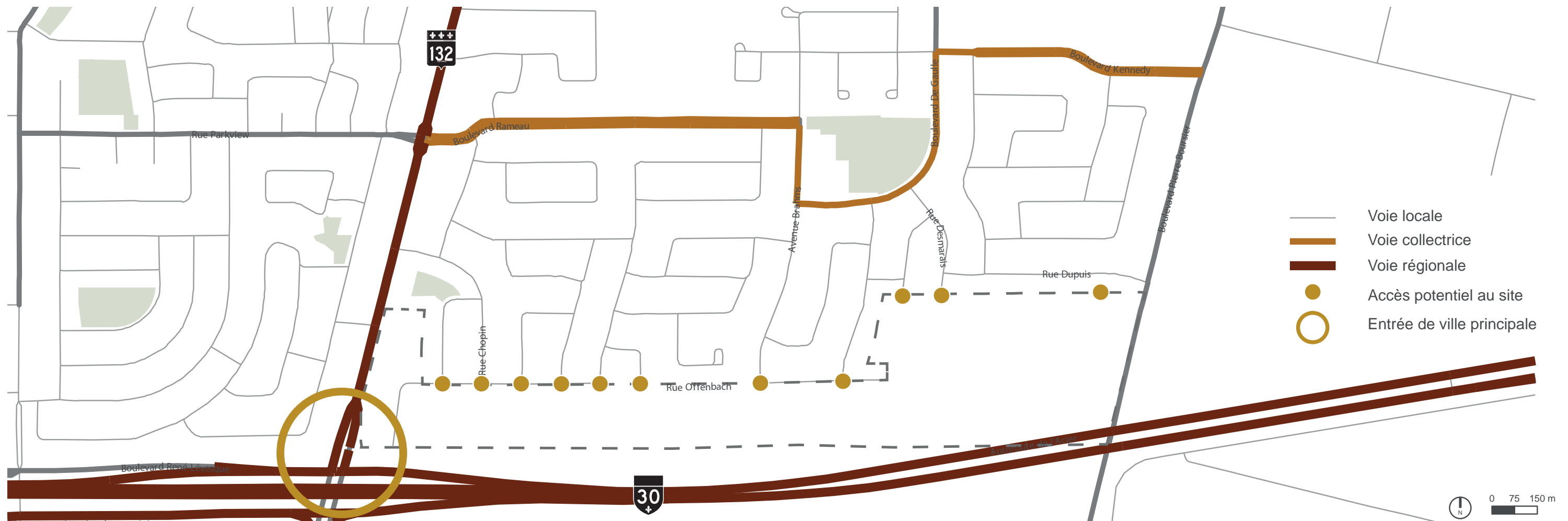


Figure 11 : Plan du réseau viaire

Réseau viaire

Le secteur visé par le PPU est accessible par plusieurs équipements et infrastructures de transport. Il se trouve à la jonction de l'autoroute 30, qui agit comme porte d'entrée principale du secteur, et des routes nationales 132 et 138. Bien que la présence de ces infrastructures permette une meilleure accessibilité à la région métropolitaine de Montréal ainsi qu'à certains secteurs de la ville, ce réseau constitue aussi des barrières physiques importantes.

En effet, le gabarit imposant de ces emprises routières crée des contraintes de déplacements pour les autres types de modes de transport comme la marche et le vélo. On note par ailleurs un manque d'aménagements pour les transports actifs et collectifs, ce qui peut décourager la population à se déplacer de cette façon. En plus de ces composantes du réseau routier métropolitain, une quinzaine de routes collectrices compose le

réseau municipal dont les boulevards Rameau, de Gaulle et Kennedy, tous localisés à moins de 500 m du site d'intervention. Le réseau local est aussi caractérisé par une trame de rues organique empêchant le transit automobile dans les différents quartiers résidentiels.

Puisqu'il existe une disparité au niveau du développement des différents secteurs résidentiels adjacents, on remarque un certain manque d'homogénéité dans la configuration des rues et des aménagements. On pense ici, entre autres, à la présence ou non de trottoirs, de pistes ou bandes cyclables, de mobilier urbain, de l'emprise et de la discontinuité des voies de circulation.

Certaines rues transversales débouchent subitement sur le secteur et ne comportent aucun aménagement permettant d'effectuer un virage

sécuritaire. Certaines rues se raccordent sur les deux seules rues perpendiculaires qui longent le site au nord, soit les rues Paganini et Offenbach, ce qui crée une opportunité de prolongement de ces axes et un potentiel de connectivité avec le futur développement immobilier au sud.

Dans ce sens, du fait de leur configuration et de leur emprise routière plus ou moins importante, la rue Chopin et l'avenue Brahmms semblent être celles qui sont propices à accueillir une plus grande capacité routière. Pour ce qui est des accès est et ouest au secteur, aucune rue ne permet présentement de créer un accès direct aux routes limitrophes et la présence d'une servitude du MTMD doit être prise en considération pour permettre un accès à la route 132/138 et à l'autoroute 30.

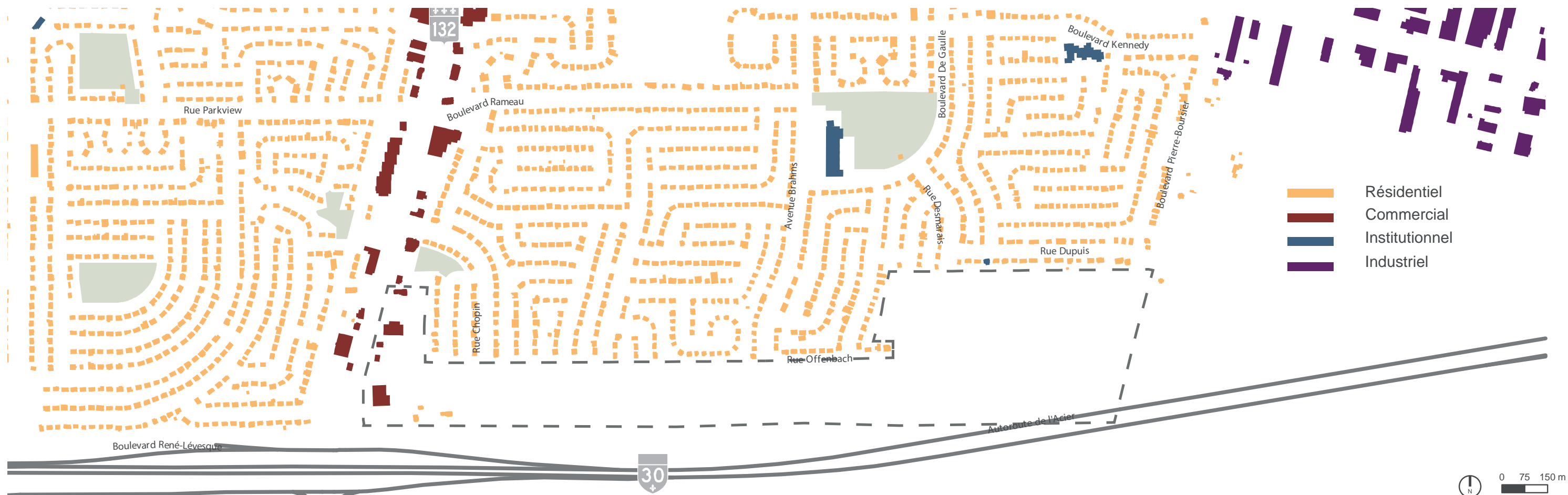


Figure 12 : Plan d'utilisation du sol

Utilisation du sol

Puisque le secteur à l'étude est limitrophe à un milieu urbain résidentiel, l'usage principal que l'on trouve à proximité fait partie de la classe d'usage habitation résidentielle. On remarque une concentration d'activités commerciales en bordure du boulevard Saint-Jean-Baptiste, qui est l'une des artères commerciales principales du territoire de la ville.

Ce secteur, qui joue le rôle de cœur commercial pour le milieu, est caractérisé par la présence de commerces de gros et services accompagnés de grandes surfaces de stationnements minéralisées en cours avant et latérale. Certains commerces de type épicerie se retrouvent à proximité du secteur, comme un Maxi sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste. Le reste des épiceries se localisent principalement sur le boulevard d'Anjou.

Complètement à l'est, on retrouve le parc industriel qui constitue un secteur d'emplois important de la ville. La partie nord du parc industriel accueille principalement des industries lourdes tandis que les espaces vacants situés en bordure de l'autoroute 30 sont destinés à un développement industriel léger.

Au niveau de l'usage institutionnel, le secteur se trouve à proximité de plusieurs équipements institutionnels. On trouve deux garderies en milieu familial, une école primaire anglophone, une prématernelle ainsi qu'un Centre de la Petite Enfance (CPE), ce qui indique que le secteur est propice à accueillir de jeunes familles. L'implantation d'une école primaire francophone sur le terrain du parc Ivan-Franko est par ailleurs

planifiée afin de venir compléter l'offre en éducation.

Mise à part une bonne desserte en matière d'équipements institutionnels, le milieu urbain limitrophe au secteur est généralement monofonctionnel avec une faible mixité des usages.

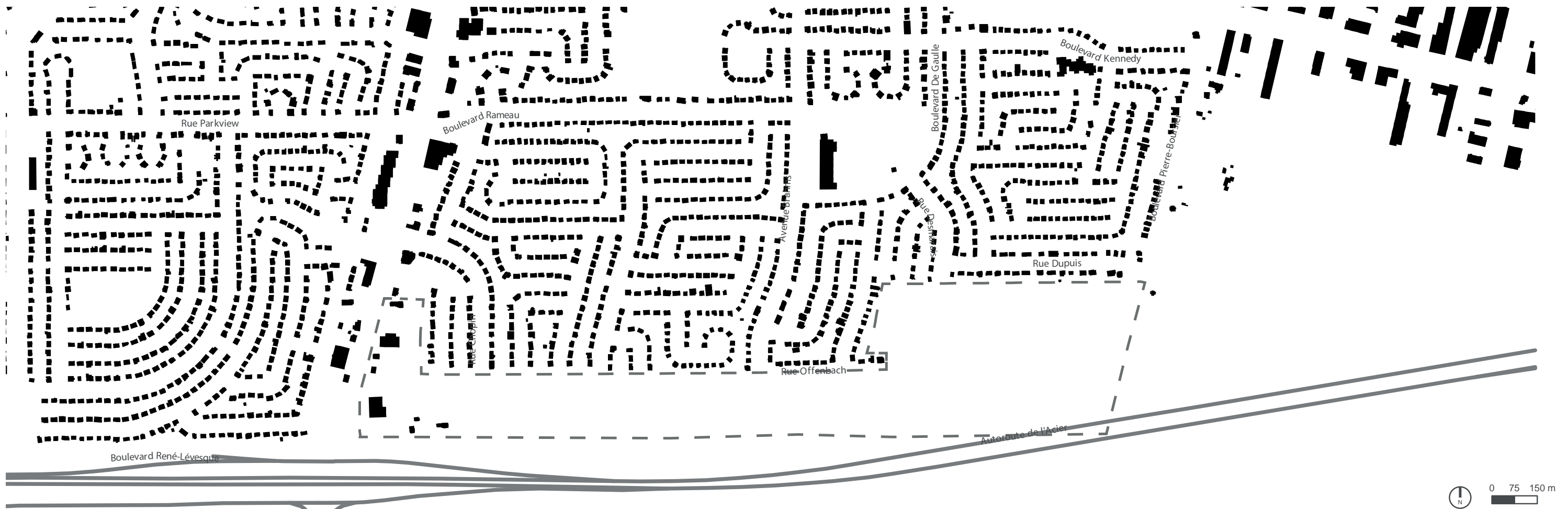


Figure 13 : Plan du grain bâti

Forme urbaine et architecture

Le milieu urbain environnant est caractérisé par un développement typique de la banlieue en périphérie de la grande région métropolitaine de Montréal. Ce type de développement est principalement composé de typologies de bâtiment de faible densité. Ainsi, près de 63 % des résidences sont des habitations unifamiliales isolées d'un seul étage. Certaines maisons individuelles plus récentes comportent, quant à elles, au maximum deux étages.

Malgré cette forte proportion de maisons unifamiliales isolées sur le territoire, les tendances changent depuis quelques années. La construction d'habitations de faible densité est en diminution dans les nouveaux projets de construction. Les tendances actuelles démontrent désormais une préférence pour la construction de logements multifamiliaux.

Ce phénomène est influencé, entre autres, par l'adoption en 2011 du Plan métropolitain d'aménagement et de développement qui établit les principes et objectifs d'aménagement pour l'ensemble des municipalités et MRC de la Communauté métropolitaine de Montréal. Un des principes d'aménagement est notamment de prévoir une densité minimale d'occupation du territoire afin d'optimiser le territoire, les infrastructures et les services.

La typologie résidentielle prédominante en bordure du secteur est celle des bungalows. Cette typologie prend la forme d'une maison unifamiliale de plain-pied avec sous-sol caractérisés par des traits architecturaux typiques comme la présence d'un abri-auto et une grande fenestration.

Cette situation est attribuable au fait qu'environ 55 % des habitations résidentielles ont été construites avant 1980 et que cette typologie résidentielle apparaît à la fin des années 1940. Ils sont un symbole du développement de la banlieue et de la classe moyenne et font partie intégrante du paysage banlieusard.

Côtoyant ainsi un secteur ancien, le développement du secteur du PPU devra prendre en considération la présence de ces bungalows qui composent le patrimoine bâti québécois. Par ailleurs, certains bâtiments tournent le dos au secteur, comme les bâtiments donnant sur la rue Bizet et la rue Dupuis. Le projet devra aussi envisager comment arrimer le nouveau développement avec ces bâtiments existants.



Figure 14 : Plan des parcs et espaces verts

Parcs et espaces verts

Les parcs et espaces verts de la ville de Châteauguay se sont développés au gré du développement urbain du territoire. Puisque la construction immobilière ne cesse d'augmenter sur le territoire, la Ville s'est dotée, en 2018, d'un Plan directeur des parcs et espaces verts afin d'encadrer et planifier ces espaces dans un horizon de 10 ans. Malgré le développement fulgurant des dernières années, la Ville a réussi à préserver plusieurs espaces verts et boisés de qualité.

La préservation du patrimoine arboricole sur le territoire est un élément qui démarque Châteauguay du reste de la MRC. Près de 24 % du territoire est encore boisé aujourd'hui. De façon générale, le territoire de la ville est bien desservi en termes d'espaces verts.

On y dénombre un total de 73 parcs et terrains de jeux ainsi que deux parcs naturels de portée régionale pour une superficie totale d'environ 100,3 hectares. Ces nombreux parcs et espaces verts constituent un réseau d'espaces naturels et publics jouant un rôle d'importance au sein de l'adoption de saines habitudes de vie de la population et des besoins de socialisation et de rassemblement.

Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), chaque citoyen devrait avoir accès à un parc ou un espace vert à une distance de moins de 300 m de son habitation. Au pourtour du secteur à l'étude, on constate la présence de seulement trois parcs : le parc de secteur Yvan-Franco, associé au parc-école Harmony et le parc de voisinage Haendel.

Seul un parc de voisinage se trouve à moins de 500 m du site d'intervention.

Plusieurs parcs se localisent du côté ouest du boulevard Saint-Jean-Baptiste (routes 132 et 138) ce qui restreint l'accessibilité pour le développement urbain situé du côté est. Il est important de noter que l'esthétique de l'environnement prend de plus en plus de place aux yeux des citoyens et que ceux-ci considèrent les parcs comme une priorité de développement. Le projet de développement devra prendre en considération ces besoins et ces nouvelles tendances émergentes et proposer des parcs qui répondent aux besoins de la population environnante.



Figure 15 : Plan des milieux naturels

Milieu naturel

Bien que le secteur soit principalement vacant et naturel, certaines portions sont déjà fortement anthropisées avec la présence de bâtiments, d'aires gazonnées compactées et de surfaces gravelées servant d'espaces de stationnement. On retrouve entre autres une résidence centenaire ainsi que de vieux bâtiments agricoles. La présence de bâtiments agricoles provient de l'époque où le secteur visé faisait partie de la zone agricole. Celui-ci fut inclus à la zone verte en 1983 en raison des activités maraîchères qui y étaient exercées. Récemment, en 2021, une demande fut déposée à la CPTAQ dans le but d'exclure le secteur de la zone agricole.

Cette demande provient d'un besoin en espaces résidentiels sur le territoire de la ville et du fait que, depuis la construction de l'autoroute 30, le

secteur se retrouve isolé du reste du territoire agricole.

L'enclavement du secteur par l'autoroute entraîna un changement au niveau de la vocation du terrain et, depuis 2008, on assiste à un délaissement des activités agricoles qui ont maintenant complètement cessées.

Le terrain, d'une superficie d'environ 28,64 hectares, compte ainsi des milieux qui sont boisés ou en friche. Puisque la Ville a à cœur la préservation des milieux naturels d'intérêts, une étude biologique sera effectuée afin d'identifier plus précisément les différents types de milieux et de sols présents ainsi que les milieux d'intérêts à conserver.

Selon les observations sur le terrain, aucune espèce floristique estivale à statut précaire et aucun cours d'eau n'est présent sur le territoire. Plusieurs espèces végétales exotiques envahissantes sont toutefois présentes.

Les milieux humides constituent une contrainte importante puisqu'ils sont réglementés par les instances gouvernementales. Ainsi, l'ensemble des interventions dans ces derniers est assujéti à l'obtention d'un certificat d'autorisation auprès du MELCCFP.

Interface avec le milieu bâti et l'autoroute

Le secteur doit composer avec plusieurs nuisances provenant principalement de la proximité de l'autoroute 30, des routes 132 et 138 et de vastes terrains vacants à usage commercial et industriel lourd. Ces nuisances sont principalement liées au niveau sonore élevé ainsi qu'aux vibrations provenant des débits de circulation importants que l'on retrouve sur le réseau autoroutier.

Pour cette raison, la réglementation de la ville de Châteauguay exige qu'aucune portion du terrain à développer ne soit soumise à des niveaux sonores supérieurs à 55 dbA. Des mesures d'atténuation du bruit devront donc être mises en place afin de respecter les normes en vigueur, mais aussi pour assurer un milieu de vie agréable et sans impact pour la population.

Alors que certaines nuisances seront subies par le secteur visé, il est important de prendre en considération que le développement du secteur aura lui-même des impacts sur le milieu d'insertion. On pense ici entre autres à la mise en relation du site avec les milieux résidentiels adjacents existants et à son insertion dans le tissu urbain.

Le secteur étant un terrain vacant composé principalement d'un milieu boisé, celui-ci agit présentement comme zone tampon entre le

milieu urbain existant et l'autoroute 30. Le développement devra ainsi être planifié de sorte à éviter que les secteurs résidentiels soient davantage exposés au bruit sonore routier et devra aussi prendre en considération la morphologie des bâtiments et des secteurs limitrophes afin d'éviter une trop grande fracture dans le tissu urbain. Une trop grande disparité au niveau de la volumétrie et des hauteurs à proximité du quartier existant pourrait engendrer des nuisances au niveau du bon voisinage, des vues ainsi qu'au niveau de la lumière et de la ventilation naturelle.

Dans ce sens, le développement devra aussi prendre en considération la présence visuelle de l'autoroute dans le paysage et l'effet que cela pourrait avoir sur les nouveaux bâtiments en bordure de celle-ci.

Figure 16 : Vue vers l'autoroute 30



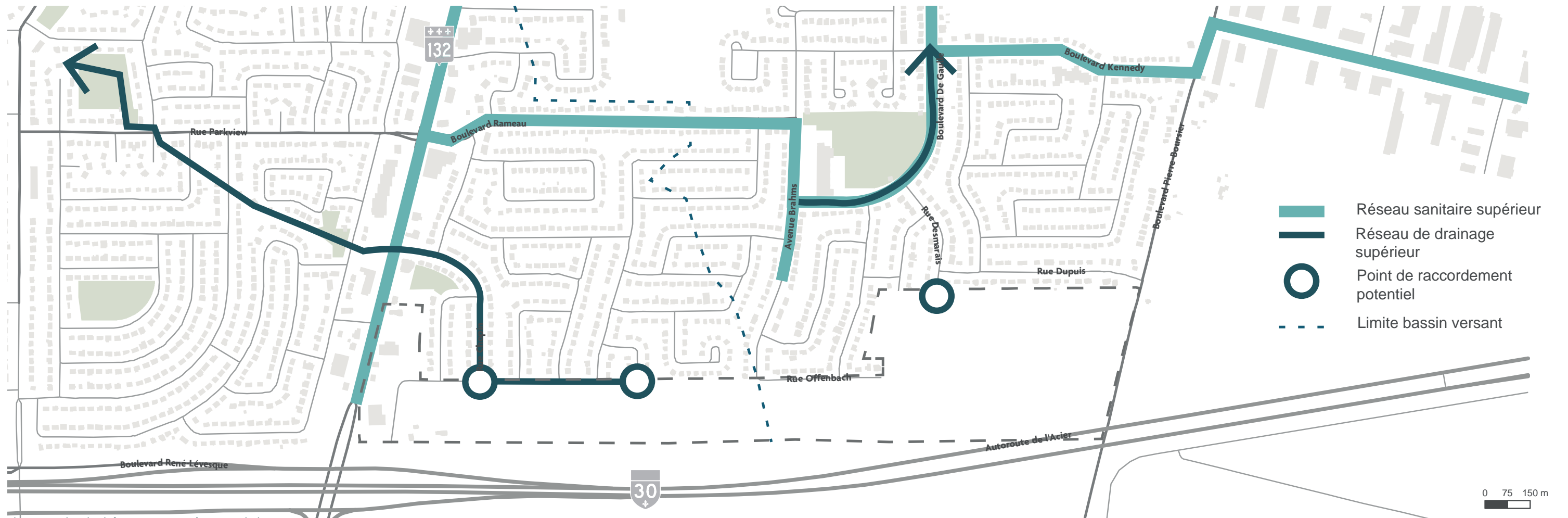


Figure 17 : Plan des infrastructures et réseaux techniques

Infrastructures et réseaux techniques

L'ensemble du milieu urbain limitrophe au secteur est desservi par les réseaux d'aqueduc, d'égout pluvial et d'égout sanitaire. Ainsi, le secteur est théoriquement propice à accueillir un nouveau développement nonobstant la capacité résiduelle des réseaux et, à plus grande échelle, des usines de traitement des eaux usées et de filtration d'eau potable.

Deux bassins versants sont présents dans le secteur, faisant en sorte que le raccordement aux réseaux d'aqueduc et d'égout devrait potentiellement se faire à deux endroits selon les considérations techniques et topographiques. On remarque ainsi que les conduits supérieurs du réseau sanitaire circulent sur l'avenue Brahms et les boulevards De Gaulle et Saint-Jean-Baptiste. Le réseau de drainage pluvial est composé

d'un collecteur principal qui circule sur les rues Chopin et Paganini. Ainsi, deux possibilités de raccordement s'offrent pour le secteur, soit un raccordement du côté est du terrain et un raccordement du côté ouest à partir de la rue Desmarais.

Au niveau de la topographie du site, le terrain est relativement plat. Alors qu'il se trouve au même niveau que la rue Paganini, on remarque que le site se trouve en deçà du niveau du boulevard Pierre-Boursier puisque celui-ci se transforme en viaduc afin de traverser l'autoroute 30. Quelques dépressions sont présentes sur le site, conséquences de la présence de milieux humides.

L'écoulement naturel des eaux souterraines et de surfaces s'effectue vers l'ouest du site en

direction de la rivière Châteauguay. Il n'y a pas de bassin de rétention sur le site ou dans le quartier au nord de ce dernier. Les nouvelles normes seront applicables à un éventuel développement du secteur du PPU afin de ralentir l'apport des eaux de ruissellement dans les infrastructures municipales.

Pour ce qui est de la propriété résidentielle présente sur le terrain visé, celle-ci est aussi alimentée en eau potable par le réseau d'aqueduc de la ville. Les drains de plancher ainsi que les conduits sanitaires du bâtiment sont connectés au réseau d'égout municipal.

Cadre de planification

03

Consultation publique

Au total, trois consultations publiques ont été réalisées auprès de la population. Lors de ces consultations, les équipes de professionnels ont eu l'occasion d'entendre les opinions, revendications et suggestions des citoyens voisins du site à l'étude. Un compte rendu des commentaires exprimés lors de ces rencontres est joint en annexe du présent PPU.

La première consultation avait lieu le 13 février 2024 sous la forme d'un atelier de travail sur l'avenir de la Terre Faubert. Près de 80 personnes étaient présentes pour cet exercice important préalable à la conception de la vision d'aménagement du secteur.

La deuxième consultation avait lieu le 20 juin 2024 sous forme de présentation d'une première ébauche pour la vision d'aménagement. La troisième consultation avait lieu en ligne du 21 juin au 21 juillet 2024 afin de recueillir les différents commentaires des citoyens concernant la vision d'aménagement proposée.

De façon général, pour l'ensemble des consultations, il en ressort que les citoyens désirent que leurs craintes ainsi que leurs aspirations fassent parties des considérations quand vient le temps de concevoir la vision d'aménagement.

La conservation des milieux naturels, l'intégration harmonieuse du projet au milieu environnant et la création d'un milieu de vie complet se trouvent au cœur des préoccupations citoyennes.

Les sujets abordés pendant les consultations publiques sont les suivants :

- La qualité de vie des résidents actuels;
- Les éléments naturels d'intérêt;
- La circulation et les accès véhiculaires;
- La volumétrie des bâtiments et la densité résidentielle;
- Les espaces verts;
- Le bruit autoroutier;
- Les paysages;
- Les transports en commun;
- La desserte en autobus scolaires;
- La gestion des eaux de surface;
- Les infrastructures;
- Les pistes cyclables;
- Les fils électriques;
- Les sentiers piétons;
- Les arbres et la canopée;
- L'agriculture.



Figure 18 : Photographie de la consultation publique



Figure 19 : Photographie de la consultation publique

Diagnostic

04

Synthèse des forces et faiblesses

L'analyse du portrait du territoire en fonction des différentes thématiques abordées a permis de faire ressortir les principales forces et faiblesses émanant du site et du contexte d'aménagement.



Forces

Possibilité de connexion avec une piste cyclable projetée sur Pierre-Boursier

Proximité de corridors de transport en commun métropolitain et local

Trame de rue au nord avec peu de circulation de transit

Présence de rue avec trottoir menant au parc et à l'école

Plusieurs possibilités de prolongement du réseau routier local au nord

Distribution des fonctions est bien définie

Proximité de services scolaires et préscolaires

Homogénéité du secteur dans la typologie résidentielle

Potentiel de redéveloppement des terrains adjacents à la 132

Potentiel de créer un nouvel espace vert

Canopée importante dans le quartier au nord et sur le site

Accessibilité au réseau routier supérieur

Proximité des réseaux d'infrastructures et possibilité de raccordement

Les documents de planification régionale visent la densification de la fonction résidentielle

Grand potentiel de développement résidentiel afin de palier à la crise du logement et à la forte demande



Faiblesses

Aucune piste cyclable dans la trame de rue contigüe au nord du site

Aucun arrêt d'autobus à moins de 500 m du site

Site situé hors aire TOD

Site enclavé sur trois côtés par le réseau routier supérieur et des servitudes de non-accès

Topographie du terrain rend plus difficile la création d'une rue à partir de Pierre-Boursier

Contexte topographique et géométrique du boulevard Saint-Jean-Baptiste réduit les possibilités de connectivité routière

Risque d'augmentation de la circulation dans le quartier au nord du site

Manque de commerces subvenant aux besoins quotidiens

Faible densité du quartier voisin complique la densification du secteur

Manque d'équipements répondant aux besoins de la population dans les parcs existants.

Imprécision sur la localisation des milieux hydriques et humides

Enjeux d'aménagement



L'acceptabilité sociale

L'acceptabilité sociale peut être déterminante pour la réalisation d'un projet. Elle s'exprime au niveau local (usagers du site et voisinage immédiat) ainsi qu'au niveau municipal.

L'encadrement d'un projet de mise en valeur du site, avec des balises claires et répondant à des objectifs précis, aide à favoriser un jugement positif du projet par la communauté.



L'intégration au milieu environnant

L'intégration au milieu environnant existant assure la bonne cohabitation des usages, des bâtiments et des activités. Elle peut se manifester par une combinaison de balises architecturales, de distances entre des éléments et d'aménagements judicieusement conçus.

L'intégration au milieu est réciproque. C'est-à-dire que l'on évalue l'impact d'un projet sur le voisinage au même titre que l'impact du milieu sur le nouveau projet.



La protection et la mise en valeur des milieux naturels

Au-delà du respect de la Loi sur la qualité l'environnement, la protection et la mise en valeur des milieux naturels d'intérêt ont des impacts positifs variés. Ils contribuent à l'équilibre écologique, créent des milieux de qualité, augmentent la résilience aux effets des changements climatiques, réduisent les îlots de chaleur et donnent un environnement propice à la l'essor de la faune et la flore.

En somme, une protection des milieux naturels bien intégrée au projet bénéficie au site, aux usagers actuels et aux usagers futurs.



La faisabilité technique du projet

Il importe de s'assurer que les interventions proposées et les balises d'aménagement sont techniquement réalisables.

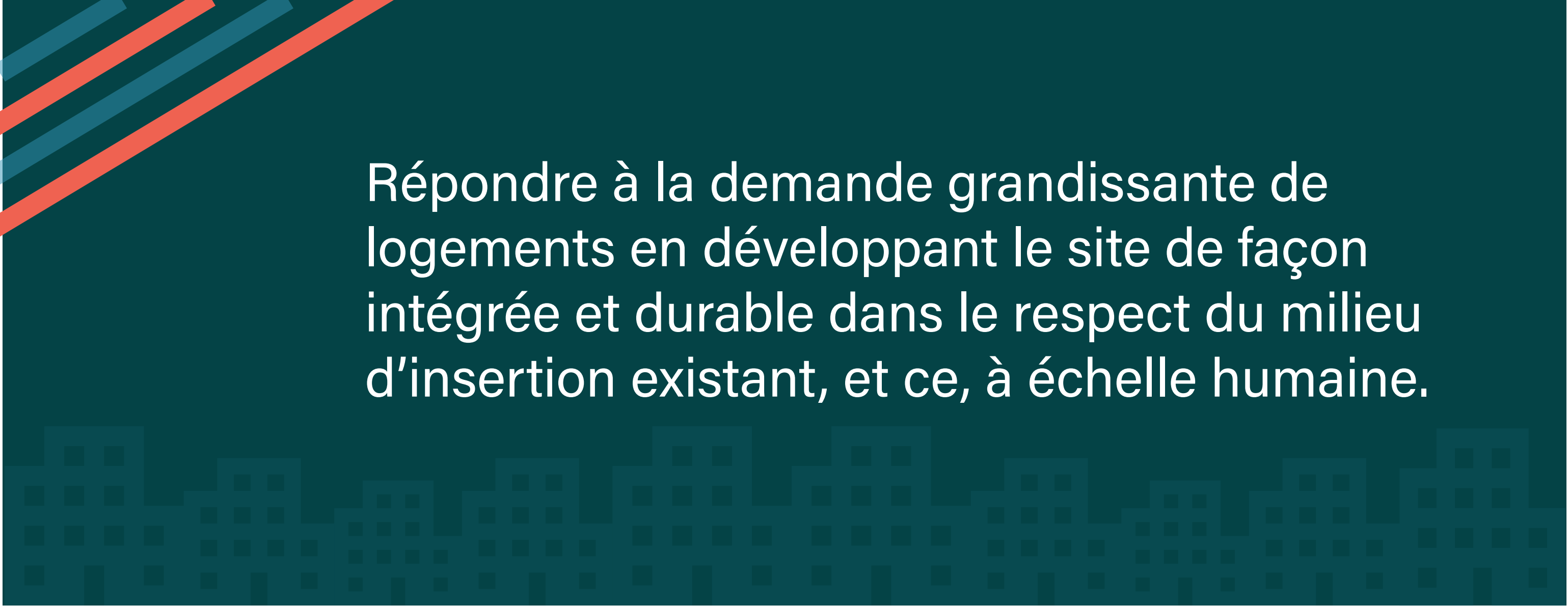
Des actions prises sans considération pour la topographie, la géométrie du site, les normes de conception, etc. ne conduisent pas à un projet viable.

Avec les informations disponibles, la conception doit donc proposer des interventions qui sont réalistes.

Vision et orientations

05

Vision d'aménagement

A decorative graphic on the left side of the slide features four parallel diagonal lines in shades of blue and red. The background of the slide is a dark teal color with a faint, repeating pattern of a city skyline at the bottom.

Répondre à la demande grandissante de logements en développant le site de façon intégrée et durable dans le respect du milieu d'insertion existant, et ce, à échelle humaine.

Orientations et objectifs

Orientation 1

S'assurer d'une intégration harmonieuse dans le milieu d'insertion

Objectifs

- Développer un milieu de vie en respect du milieu d'insertion
- Privilégier un développement en compacité afin de préserver un maximum de couvert végétal
- Préserver les milieux humides d'intérêts et mettre en valeur le paysage naturel
- Privilégier une gradation des hauteurs des bâtiments
- Assurer une transition harmonieuse entre le cadre bâti et le milieu de vie existant
- Encadrer l'intégration du développement au paysage et au cadre bâti existant
- Créer des espaces d'agriculture urbaine en référence au passé agricole du site

Orientation 2

Faire un projet structurant et de qualité

Objectifs

- Augmenter l'offre en parcs et espaces verts
- Assurer que les parcs et espaces verts soient accessibles et adaptés aux besoins de la population
- Sécuriser et rendre conviviaux les déplacements actifs
- Favoriser la mise en place de nouveaux parcours actifs
- Atténuer le paysage autoroutier
- Minimiser les problèmes de circulation automobile sur le réseau viaire
- Prévoir des mesures d'apaisement de la circulation sur les rues projetées et existantes lorsque nécessaire

Orientation 3

Garantir la faisabilité technique du développement

Objectifs

- Déterminer les besoins en matière d'infrastructures urbaines
- Prévoir l'emploi de matériaux minimisant le bruit autoroutier
- Prévoir des mesures de mitigation pour les bâtiments en bordure de l'autoroute qui prennent en compte les nuisances liées au bruit et à la pollution
- Favoriser la mise en place d'infrastructures vertes

Orientation 4

Planifier de façon durable

Objectifs

- Minimiser les impacts du développement sur les habitats humains et fauniques présents et environnants
- Favoriser la biodiversité végétale
- Assurer la résilience du développement face aux changements climatiques
- Accroître une meilleure gestion des eaux de ruissellement
- Prévoir des aménagements durables favorisant les surfaces perméables et le maintien d'un couvert végétal
- Prévoir une trame de rues qui favorisent le déploiement des transports collectifs et actifs
- Valoriser les constructions écoresponsables et la diversité en architecture

Concept d'organisation spatiale

06

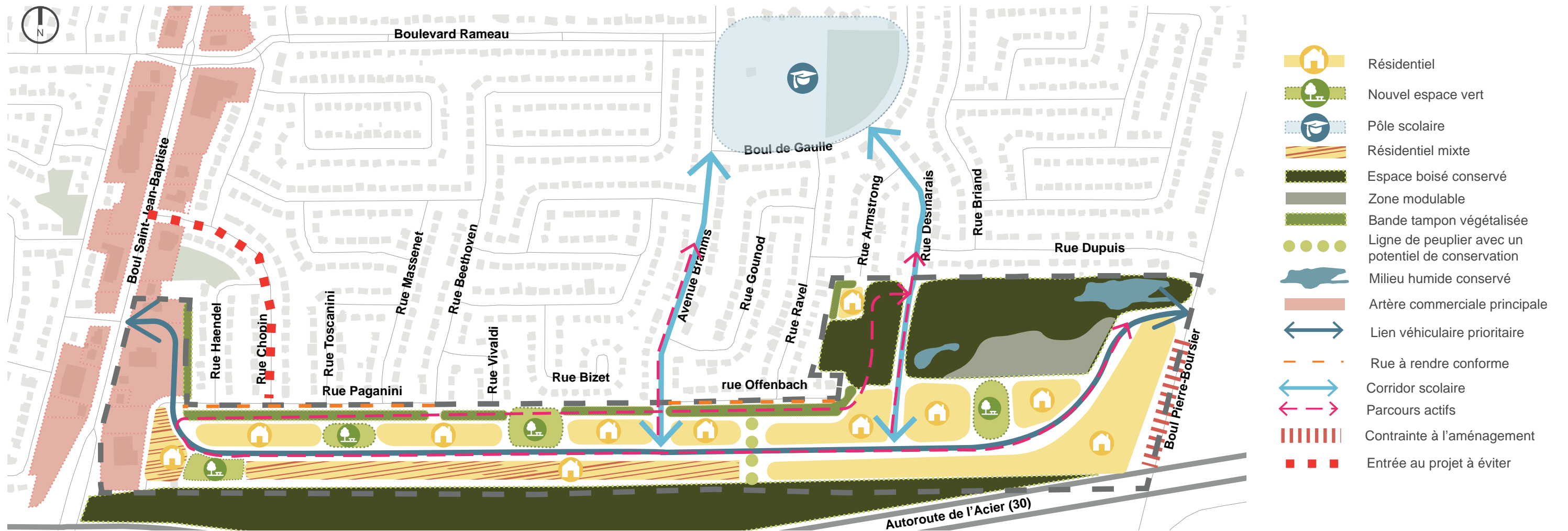


Figure 20 : Plan d'organisation spatiale

Concept d'organisation spatiale

** Il est important de noter que les plans présentés pourraient varier. Les espaces verts, les espaces à construire ainsi que les voies de circulation pourraient être modulés tant que le projet respecte la vision d'aménagement du PPU, dont l'atteinte d'au moins 35 % d'espaces boisés et verts et la conservation des milieux humides d'intérêts.*

Le concept d'organisation spatiale découle de la vision d'aménagement et illustre schématiquement les principales composantes structurantes ayant un impact sur l'aménagement du site à l'étude. Il cherche à répondre aux différents enjeux, orientations et objectifs d'aménagement qui ont été établis précédemment tout en donnant une vue d'ensemble des intentions provenant de la vision.

Ainsi, dans l'optique de répondre à une demande grandissante en logements sur le territoire de la ville et afin d'atteindre les seuils minimaux de densification établis par les différents paliers gouvernementaux, le concept propose une trame urbaine résidentielle dans laquelle on retrouve deux secteurs mixtes permettant l'implantation de commerces de proximité dans les bâtiments

résidentiels. Cette nouvelle trame s'articule autour d'un axe routier est-ouest permettant le déploiement d'un service de transport collectif. Cet axe est illustré à titre indicatif et permet une ouverture sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste à l'ouest (artère principale commerciale du secteur) et sur le boulevard Pierre-Boursier à l'est.

Des liens secondaires actifs et véhiculaires ont été identifiés comme étant des accès prioritaires au développement puisqu'ils permettent de raccorder le site à deux écoles au nord. Ainsi, ces liens doivent être aménagés de sorte à encourager et sécuriser les déplacements actifs entre le site d'intervention et le pôle institutionnel identifié, particulièrement pour les écoliers. À ce titre, des mesures d'apaisement de la circulation devront être implantées sur les rues existantes et

projetées pour les corridors scolaires.

Pour minimiser le transit véhiculaire dans le secteur, plusieurs rues existantes doivent être bouclées entre elles ou aménagées avec des ronds de virage. Ces rues, ainsi que la rue Offenbach et la rue Paganini, doivent être réaménagées de manière à les rendre conformes. La trame de rue proposée doit aussi favoriser un tracé organique afin d'éviter les excès de vitesse et le transit automobile.

Enfin, les limites ouest, sud et est du site à l'étude forment des interfaces auxquelles il faut porter une attention particulière puisqu'on y côtoie des milieux (commerces artériels, autoroute, topographie du viaduc) qui peuvent être source de contraintes à l'aménagement.

Balises d'aménagement

La vision précédemment présentée a permis de dégager de grandes orientations d'aménagement desquelles découlent les objectifs exposés à la section précédente. Afin de permettre l'application de ces objectifs, cinq thématiques de balises d'aménagements sont mises de l'avant dans le but d'encadrer tout projet de développement futur sur le site à l'étude. Ces balises reflètent les grands principes directeurs à suivre pour permettre le respect des objectifs du PPU et cherchent à favoriser et guider certaines interventions d'aménagement.

Trame viaire et aménagement de rue

Trame viaire

Des balises d'encadrement du développement de la trame viaire future sont suggérées dans le but de minimiser le transit automobile à travers le réseau viaire existant et futur.

Ces balises guidant l'aménagement sont les suivantes :

1. L'accès à la partie est du site doit se faire idéalement par une nouvelle rue passant au sud des lots résidentiels existants de la rue Dupuis.
2. Un nouvel accès pour la partie ouest du site doit être créé afin d'éviter une augmentation de l'achalandage sur les rues locales résidentielles existantes.
3. Les rues Brahms et Desmarais doivent être prolongées jusqu'au réseau routier du développement puisqu'il s'agit d'accès privilégiés aux écoles primaires. Les corridors scolaires doivent faire partie du prolongement de ces rues et des mesures d'apaisement de la circulation doivent être prévues.
4. Les autres rues locales doivent être bouclées entre elles ou aménagées en cul-de-sac pour être conformes aux normes en vigueur.
5. Un accès secondaire au site doit être prévu via la rue Paganini.
6. Des tracés de rues organiques, combinés avec des mesures d'apaisement de la circulation, doivent être privilégiés afin de réduire la vitesse des voitures et afin de prioriser les modes de transports actifs et collectifs.



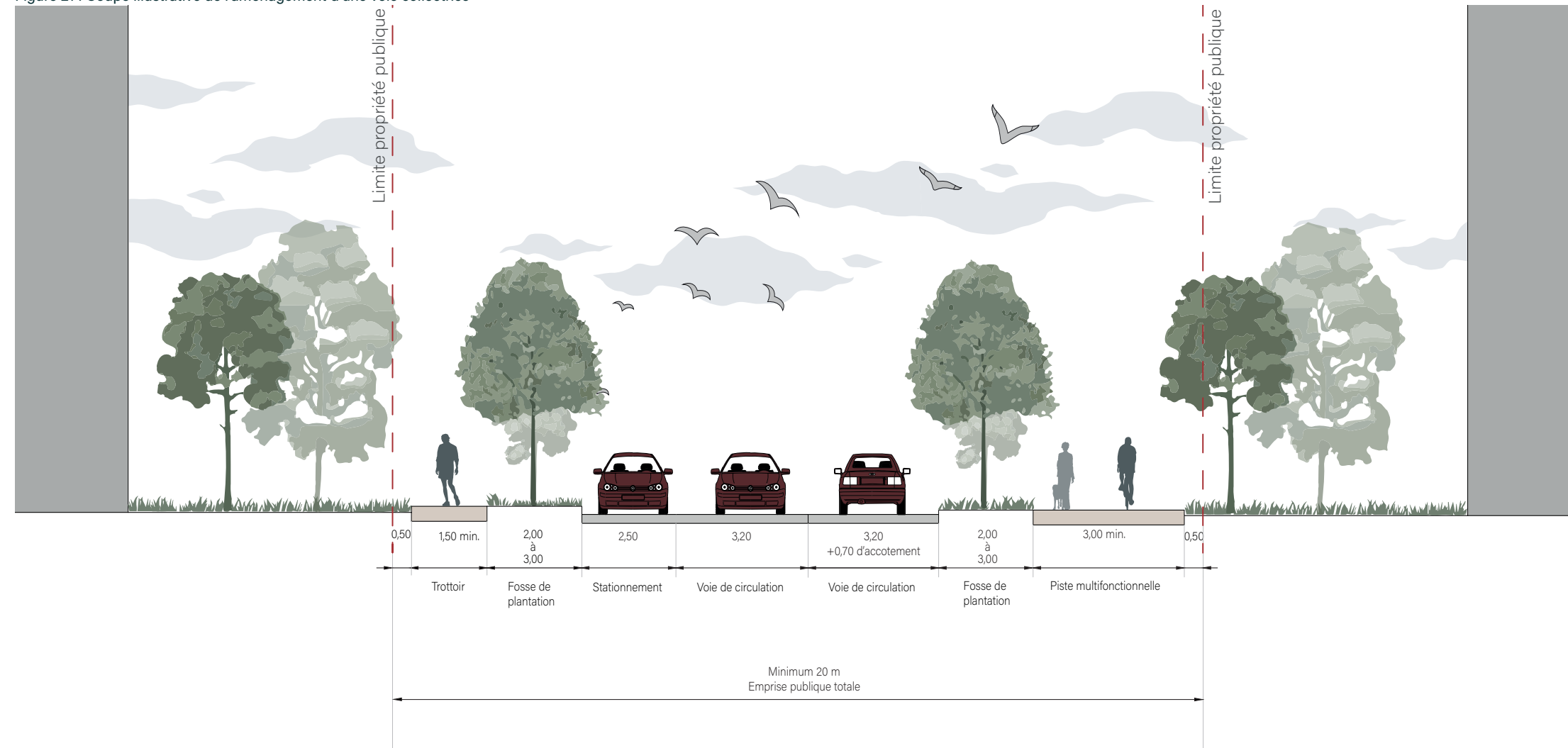
Balises d'aménagement

Trame viaire et aménagement de rue

Les balises guidant l'aménagement pour une voie collectrice sont les suivantes :

- Emprise de rue totale de 20 m minimum
- Fosses de plantation de 2 m à 3 m
- Case de stationnement d'un seul côté de 2,5 m
- Trottoir de 1,5 m minimum
- Piste multifonctionnelle de 3,0 m minimum

Figure 21 : Coupe illustrative de l'aménagement d'une voie collectrice



Aménagement de rue

Les coupes suivantes sont à titre indicatif et illustrent les aménagements de rue à préconiser pour la nouvelle trame viaire.

Pour être en mesure d'accueillir une plus grande capacité routière face à une augmentation de la densité de population dans le secteur, l'aménagement d'une voie collectrice devient nécessaire pour assurer la desserte du secteur à l'étude, mais aussi pour permettre le déploiement d'un service de transport collectif sur ce nouvel axe principal du développement.

Ainsi, des aménagements doivent être prévus afin de réduire la dépendance à l'automobile et encourager les déplacements actifs. Par exemple, l'aménagement d'un trottoir et d'une piste multifonctionnelle est suggéré à même l'emprise publique comme démontré sur la coupe ci-contre, et ce, dans un souci d'optimiser l'espace.

Un espace de 2 m minimum (idéalement 3 m) devrait être conservé afin d'aménager des fosses de plantation. Ces fosses peuvent aussi servir de noues végétalisées pour la rétention des eaux pluviales.

De plus, les grandes parties linéaires devraient être évitées, en favorisant plutôt des tracés organiques.

Des mesures d'apaisement de la circulation devraient aussi être mises en place, notamment aux intersections.

Les mesures d'apaisement de la circulation suivantes devraient être privilégiées :

- chicanes et tracés sinueux;
- avancées de trottoir;
- intersections surélevées et avancées à la mi-chaussée;
- terres-pleins ou végétation en bordure de rues.

Balises d'aménagement

Trame viaire et aménagement de rue

Aménagement de rue

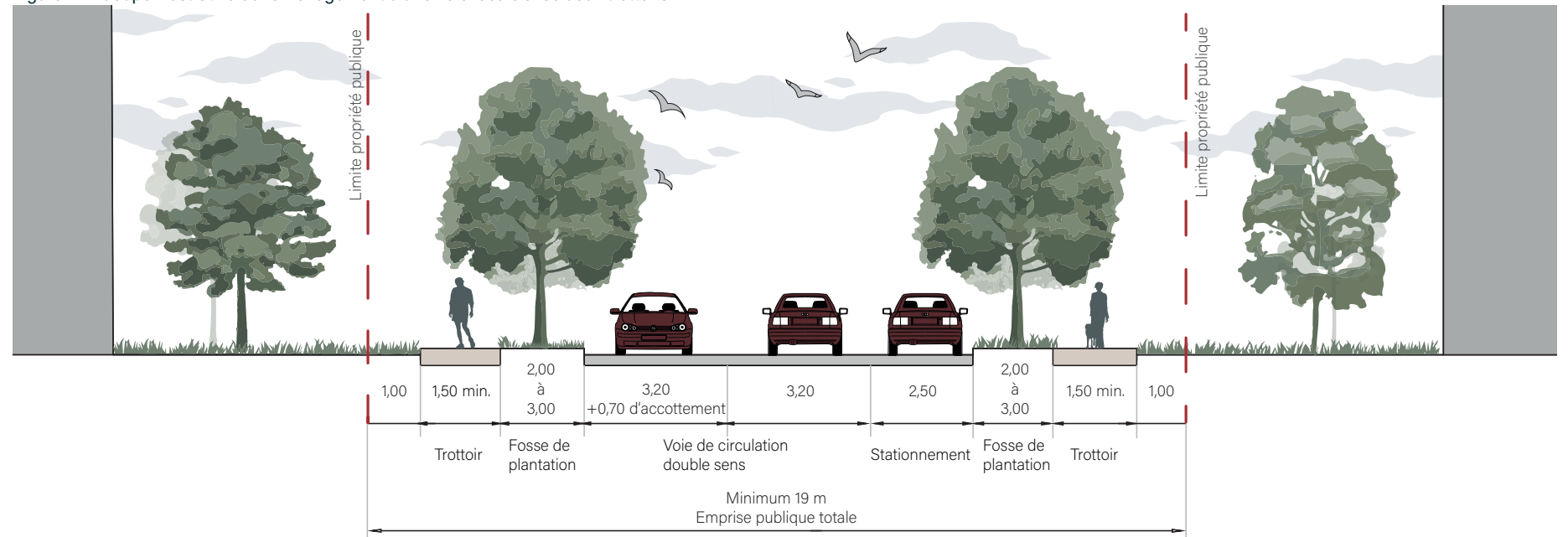
L'ensemble des rues orientées nord-sud doivent agir à titre de desserte locale et mettre en place différentes stratégies de verdissement.

La trame proposée devrait favoriser le prolongement des typologies de rue existantes. Ainsi, puisque les rues Desmarais et Brahms agissent comme corridor scolaire, la typologie de rue favorisée est celle d'une voie locale composée de trottoirs de chaque côté de la chaussée. Le reste des rues locales du développement peuvent comprendre qu'un seul trottoir. Cependant, l'ensemble des trottoirs doit être d'une largeur suffisante pour assurer un déplacement des piétons sécuritaire et confortable.

Des mesures d'apaisement de la circulation doivent être mises en place pour réduire la vitesse des conducteurs et sécuriser les intersections menant à des lieux de destination comme les parcs ou les écoles. Ces mesures sont :

- un tracé sinueux;
- l'aménagement de saillies de trottoirs;
- l'intégration de traverses piétonnes;
- la modification de la surface de roulement;
- l'aménagement d'intersection surélevée.

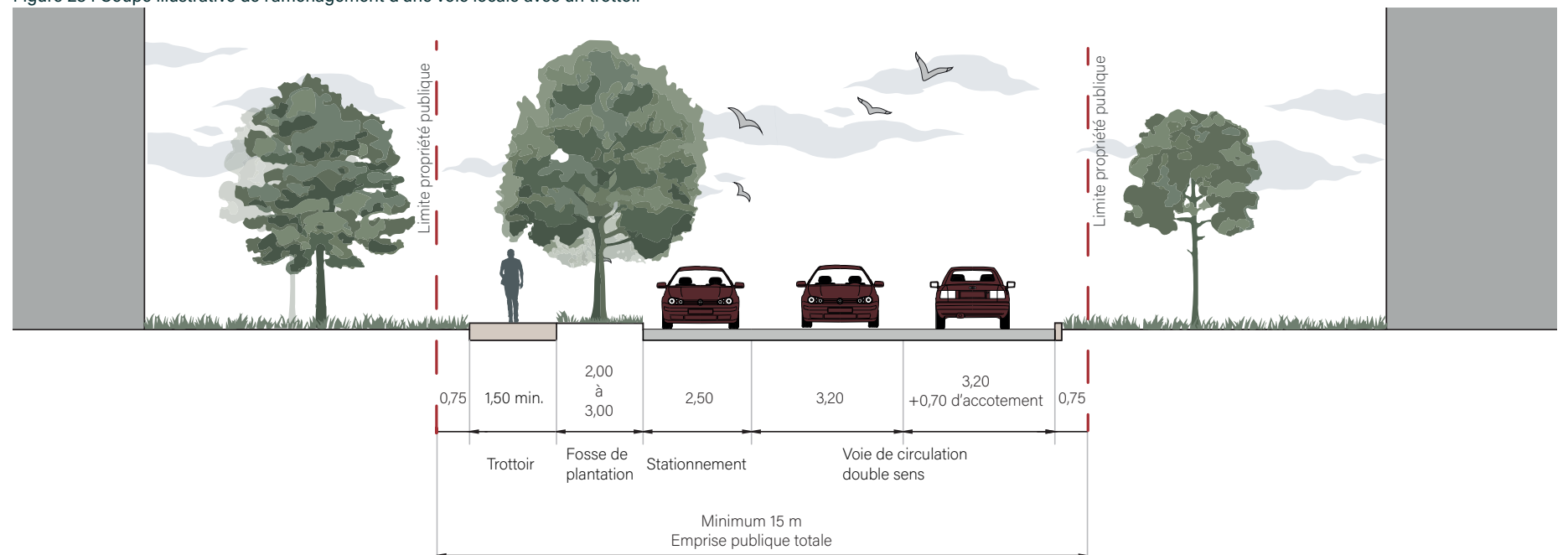
Figure 22 : Coupe illustrative de l'aménagement d'une voie locale avec deux trottoirs



Les balises guidant l'aménagement pour une voie locale avec deux trottoirs sont les suivantes :

- Emprise de rue totale de 19 m minimum
- Case de stationnement de 2,5 m d'un seul côté de la rue
- Trottoir symétrique de 1,5 m minimum de chaque côté de la rue
- Bande végétalisée de 2 m à 3 m de chaque côté de la rue

Figure 23 : Coupe illustrative de l'aménagement d'une voie locale avec un trottoir



Les balises guidant l'aménagement pour une voie locale avec un trottoir sont les suivantes :

- Emprise de rue totale de 15 m minimum
- Case de stationnement de 2,5 m d'un seul côté de la rue
- Trottoir de 1,5 m minimum d'un seul côté de la rue
- Bande végétalisée de 2 m à 3 m d'un seul côté de la rue

Balises d'aménagement

Parcours actifs

L'importance des parcours actifs est indéniable pour la santé, le bien-être et la qualité de vie des individus. En plus de promouvoir l'activité physique et d'être accessible par tous, les parcours actifs sont des espaces de rassemblements et d'échanges facteurs de bien-être des citoyens.

Les balises concernant la planification de la mobilité active sont les suivantes :

1. Un réseau de trottoirs et de sentiers piétonniers bien conçu permettra de bien desservir l'ensemble du secteur du PPU et d'assurer la connectivité avec le réseau existant limitrophe.
2. L'aménagement physique des trottoirs, larges et bien situés, est un facteur qui contribue au confort et au sentiment de sécurité des usagers.
3. La perméabilité des îlots doit être assurée par la création de sentiers piétonniers entre les propriétés, que ce soit en site propre (emprise cédée à la Ville), dans des parcs ou même sur des propriétés privées. Le principe est de créer des parcours complets et de réduire les détours, particulièrement pour les destinations prisées telles les écoles, les parcs, les arrêts d'autobus et la rue commerciale.

4. Des pistes cyclables doivent être aménagées sur le site afin d'être facilement accessibles par les usagers. De plus, ces pistes doivent assurer la connectivité aux réseaux municipal et régional existants de façon continue.

Figure 24 : Vue du Sentier Désaulniers, Longueuil



(Source : Ville de Longueuil)

Figure 25 : Vue d'une piste multifonctionnelle sur rue, projet Symbiocité, La Prairie



(Source : Google maps)

Figure 26 : Vue d'un parcours actif à l'intérieur d'un parc, Beaulieu, France



(Source : Landzine)

Balises d'aménagement

Cadre bâti et implantation

Volumétrie et implantation

Les balises guidant l'aménagement sont les suivantes :

1. La hauteur des bâtiments doit augmenter graduellement afin d'assurer une progression dans la trame bâtie et de respecter l'intimité des résidents des habitations existantes.
2. Les bâtiments au nord du site doivent avoir une hauteur de deux à trois étages qui s'agencent avec les habitations existantes à proximité.
3. Le long de l'emprise de l'autoroute, les bâtiments doivent être plus hauts dans l'optique de faire rebondir le bruit autoroutier. Ils doivent aussi être plus élevés afin d'atteindre une densité de logements significative pour optimiser l'utilisation du sol dans un contexte de limitation de l'étalement urbain. Entre ces deux alignements, la hauteur des bâtiments doit augmenter graduellement afin de créer une transition continue.
4. Selon l'endroit où l'on se situe sur le site, il est possible d'insérer un ou deux alignements de bâtiments supplémentaires en fonction de la profondeur du site et des lots à créer.

5. Les jeux de retrait en hauteur sont encouragés afin de mitiger l'ombrage et le sentiment de lourdeur créés par les bâtiments. Les bâtiments devraient inclure des retraits dans les étages supérieurs pour permettre une plus grande pénétration des rayons solaires dans l'espace public et servir de terrasses pour les résidents du bâtiment.

6. L'orientation des bâtiments doit assurer un ensoleillement optimal des logements afin de réduire les besoins en chauffage et en éclairage.

7. L'implantation des bâtiments à proximité de l'autoroute doit tenir compte des nuisances liées à la pollution et au bruit en s'assurant de prévoir des mesures de mitigation efficaces comme l'orientation des façades, des balcons et des cours sur le côté opposé à l'autoroute, l'orientation des bâtiments et la plantation d'essences d'arbres aidant la filtration (par exemple l'hêtre, l'orme ou le chêne) et/ou la présence d'écrans ou de murs végétaux.

8. L'implantation des bâtiments plus hauts le long de l'autoroute doit favoriser la réduction du bruit autoroutier pour le quartier environnant.

Figure 27 : Vue d'une volumétrie adaptée à l'environnement et au couvert boisé, Hermance



(Source : Argemi Bufano Architectes)

Figure 28 : Vue de bâtiments avec gradation des hauteurs, Écoquartier Vannes, France



(Source : Perion Habitation)

Balises d'aménagement

Cadre bâti et implantation

Architecture

Les paramètres de construction suivants ont été établis pour appuyer la création d'une forme urbaine confortable pour les personnes, améliorer l'espace public et instaurer une identité signature pour un environnement urbain visuellement agréable.

Les balises guidant l'aménagement sont les suivantes :

1. La construction de plusieurs types de bâtiments et la diversité architecturale sont encouragées pour produire une forme urbaine variée et visuellement stimulante.
2. La masse apparente des grands bâtiments devra être réduite en intégrant des décalages, des encoches et d'autres stratégies de réduction de la volumétrie pour appuyer la création de bâtiments au niveau des piétons qui sont bien proportionnés.
3. Des terrasses et des toitures de type jardins privés devraient être aménagés sur les façades des bâtiments pour offrir la possibilité aux résidents d'habiter et d'agrémenter les murs extérieurs, de profiter de la vue et de s'exprimer

à une échelle humaine d'une manière visible de l'extérieur du bâtiment.

4. Le rez-de-chaussée des bâtiments devrait accommoder les piétons et inclure des usages actifs au rez-de-chaussée comme des salles communautaires, des équipements collectifs et des commerces de proximité pour les résidents du quartier. Les lobbys devraient être bien éclairés, invitants et s'intégrer directement à l'aire publique.
5. Pour les bâtiments localisés à proximité de l'autoroute, il faudra prévoir des mesures de mitigation comme l'insonorisation du bâtiment et de la fenestration, l'aménagement intérieur en positionnant les pièces comme les chambres à coucher à l'opposé de l'autoroute, l'emplacement des prises d'air et l'utilisation de filtres à air à haute efficacité.

Figure 29 : Vue d'une toiture avec jardin privé, Stockholm, Suède



(Source : Landzine.)

Figure 30 : Vue d'un aménagement avec végétation conservée et aménagée, Lausanne



(Source : Ecoquartier ISSUU.)

Figure 31 : Exemple d'architecture recherchée



(Source : Ecoquartier Ournus)

Balises d'aménagement

Parcs et espaces verts

La disposition des espaces verts a deux objectifs. D'abord, la distribution des espaces sur le site doit viser à desservir équitablement les occupants tout en considérant l'espace disponible. Deuxièmement, les espaces verts doivent contribuer à créer des zones tampon entre les résidences existantes et les nouvelles habitations.

Les balises guidant l'aménagement sont les suivantes :

1. Les parcs et espaces verts doivent avoir une superficie minimale d'au moins 2,8 ha, correspondant à 10 % de la superficie du site à développer.
2. Au total, au moins 35 % du site devra être constitué d'espaces boisés, d'espaces verts et de parcs.
3. Un espace vert composé du boisé existant peut être prévu dans la partie est du site. L'adossement de ce parc aux résidences de la rue Dupuis servira à créer un dégagement entre les résidences existantes et les nouvelles habitations.
4. Advenant la découverte de milieux humides ou autre ensemble écologique d'intérêt, l'espace vert pourrait être déplacé ou agrandi pour incorporer ledit milieu. Dans ce cas, la

superficie du milieu naturel à conserver ne doit pas être calculée dans la superficie considérée pour la redevance en parcs et terrains de jeux.

5. Des espaces pour aménager des jardins communautaires et/ou des projets d'agriculture urbaine (afin de souligner le passé agricole du site) devront aussi être intégrés au réseau de parcs et espaces verts proposés.
6. Les plantations comestibles ainsi que la plantation d'arbres fruitiers devront aussi être présents dans les espaces publics.
7. Les espaces boisés devront être mis en valeur et rendus accessibles aux citoyens de manière sécuritaire; par exemple par l'aménagement de sentiers balisés.
8. Un espace vert résilient doit être prévu pour assurer une bonne gestion des eaux pluviales sur le site. Cet espace vert peut être constitué d'un bassin de rétention des eaux de surface intégrée à un parc de type « parc-éponge ». La partie de l'espace vert comportant le bassin de rétention ne sera cependant pas incluse dans le pourcentage requis pour fins de parcs.

Figure 32 : Vue du parc Irma-Levasseur, Sherbrooke

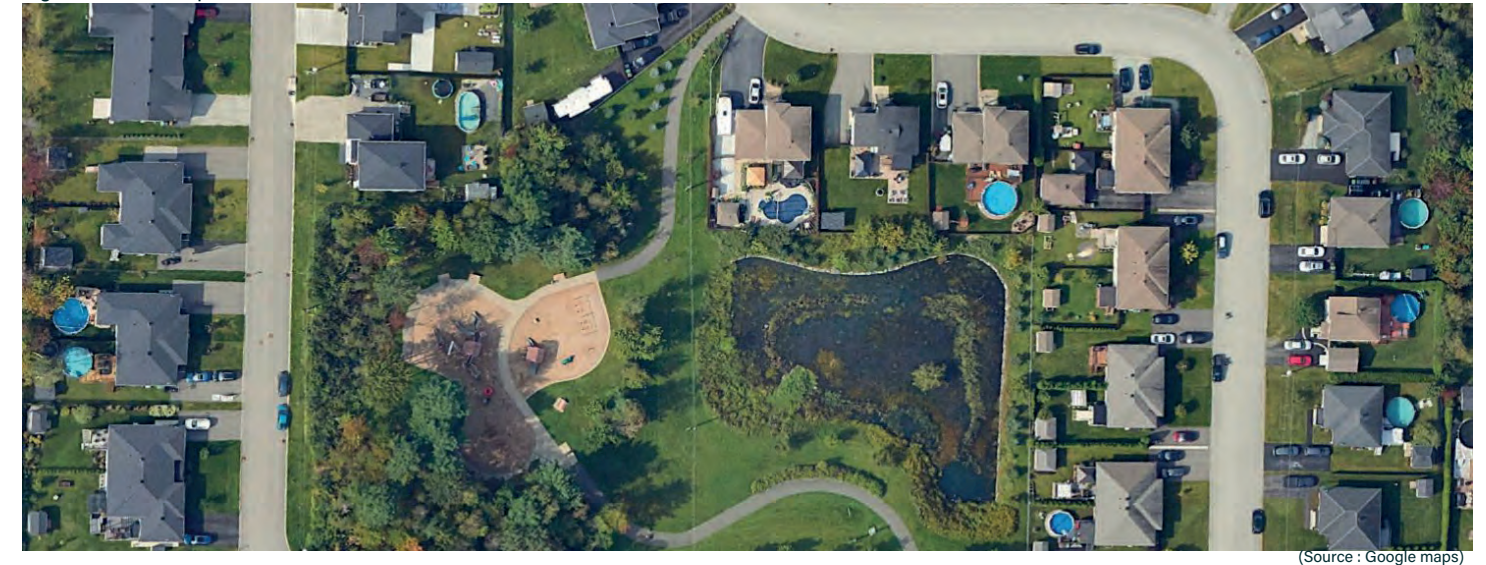


Figure 33 : Vue d'ambiance d'un parc avec milieu humide, Copenhague, Danemark



Balises d'aménagement

Verdissement

Domaine public

L'ensemble des rues doit être végétalisé avec de la plantation d'arbres et de végétaux afin de rendre les déplacements actifs plus conviviaux, réduire la vitesse véhiculaire excessive dans le secteur et améliorer l'aspect visuel du quartier.

La plantation d'arbres dans les emprises doit faire partie des travaux de construction des rues.

L'aménagement des parcs, espaces verts et sentiers piétonniers doit aussi comprendre des gestes de verdissement et de la plantation d'arbres.

Domaine privé

Les propriétés privées constituent une proportion importante d'un secteur. Il importe de s'assurer que ces terrains soient fortement aménagés pour avoir un impact positif notable sur le milieu.

Les balises guidant l'aménagement des terrains privés sont les suivantes :

1. Lorsque possible, la préservation des arbres existants doit être priorisée, particulièrement

pour les arbres matures de qualité (essence et santé).

2. Un nouveau règlement sur la plantation d'arbres sera en vigueur à l'automne 2024 et s'appliquera dans le secteur du PPU. Cela permettra notamment de maintenir une canopée importante sur le site.
3. Les stationnements extérieurs doivent être végétalisés afin de réduire les îlots de chaleur et d'améliorer le confort des usagers et la qualité de l'air ambiant. De plus, l'intégration de pavés perméables, de jardins de pluie ou de bassins de biorétention dans l'aménagement doit être favorisée pour une meilleure gestion des eaux pluviales.
4. Les aires de stationnement doivent être aménagées de façon à être camouflées de la rue publique. Le choix de l'emplacement de ces stationnements est un moyen de répondre à cet objectif. Un autre moyen est l'aménagement paysager incluant des arbustes entre les stationnements et la rue.
5. Les espaces de stationnement intérieurs sont à privilégier.

Figure 34 : Vue d'une piste cyclable séparée de la voie publique par un îlot de végétation



Piste cyclable, Beloeil. (Source : Google maps)

Figure 35 : Vue d'un stationnement végétalisé



Stationnement végétalisé, stationnement Pierre-Laporte, Victoriaville. (Source : Google maps)

Figure 36 : Vue d'un verdissement de rue



Projet de verdissement d'une rue, Seattle, USA. (Source : Berger)



Figure 37 : Plan concept d'aménagement

Concept d'aménagement

** Il est important de noter que les plans présentés pourraient varier. Les espaces verts, les espaces à construire ainsi que les voies de circulation pourraient être modulés tant que le projet respecte la vision d'aménagement du PPU, dont l'atteinte d'au moins 35 % d'espaces boisés et verts et la conservation des milieux humides d'intérêts.*

Le plan présenté plus haut illustre la vision globale d'aménagement ainsi que la répartition des hauteurs minimales et maximales prescrites sur le site visé par le PPU.

Afin d'éviter les excès de vitesse et le transit automobile, le concept propose une trame de rue caractérisée par des tracés sinueux venant s'immiscer dans la trame organique existante. Des accès avec l'Avenue Brahms et la rue Desmarais sont prévus afin d'assurer un lien avec l'école et une connectivité entre les différents espaces verts du quartier.

Dans un souci d'intégration au milieu urbain environnant, des zones tampons jouant aussi le rôle de parcs et espaces verts et constituées du boisé existant, lorsque possible, sont proposées

en bordure des habitations contigües au site à développer. Ces nouveaux espaces verts viennent bonifier l'offre en parcs de la ville et devront être aménagés en tenant compte des besoins de la population locale.

La conservation et la création de nouveaux espaces verts est un élément fondamental du concept d'aménagement. Ces nouveaux espaces verts viennent bonifier l'offre en parcs de la Ville et devront être aménagés en tenant compte des besoins de la population locale.

Pour la densité de construction projetée, la hauteur minimale et maximale des bâtiments résidentiels localisés à la limite nord du PPU est de 2 à 3 étages afin d'assurer une intégration harmonieuse au cadre bâti existant.

Pour les milieux résidentiels situés au centre du site, les hauteurs minimales et maximales sont de 3 à 6 étages. Ces hauteurs minimales et maximales continuent d'augmenter graduellement en concentrant les hauteurs les plus élevées aux abords de l'autoroute avec une hauteur maximale pouvant atteindre 12 étages.

Mise en oeuvre

07

Plan d'action

	Action	Horizon			Responsable
		Court	Moyen	Long	
1	Modification de la réglementation en conformité avec le PPU	●			Ville
2	Réaliser les études nécessaires à la caractérisation du site	●			Promoteur et Ville
3	Élaborer un plan directeur de développement du site	●			Promoteur
4	Négocier les autorisations d'accès aux routes numérotées avec le MTMD	●			Promoteur et MTMD
5	Concevoir une architecture en fonction des contraintes sonores autoroutiers	●			Promoteur
6	Planifier le déploiement du réseau cyclable à travers le site	●			Promoteur et Ville
7	Planifier la desserte par les transports en commun	●			Ville et EXO
8	Élaborer la programmation des parcs et espaces verts		●		Ville
9	Négocier une entente de mise en place des infrastructures municipales		●		Promoteur et Ville
10	Réaliser des plans et devis de construction des rues et infrastructures	●			Promoteur
11	Élaborer la conception architecturale des bâtiments	●			Promoteur
12	Élaborer une stratégie de verdissement des emprises publiques	●			Ville
13	Obtenir les autorisations nécessaires au niveau du MELCCFP		●		Promoteur et MELCCFP
14	Obtenir les permis de construction nécessaires à la réalisation du projet		●		Promoteur

	Action	Horizon			Responsable
		Court	Moyen	Long	
15	Élaborer un plan de valorisation des milieux naturels		●		Promoteur et Ville
16	Rechercher des subventions pour la mise en valeur des espaces naturels préservés		●		Ville
17	Impliquer le <i>Comité Environnement</i> de la Ville dans le projet	●			Ville
18	Prévoir des activités et de l'affichage concernant la sensibilisation aux milieux naturels		●		Ville

Études à planifier

	Action	Horizon			Responsable	Remarques
		Court	Moyen	Long		
1	Étude d'impact sur la circulation	●			Promoteur et MTMD	
2	Étude de caractérisation écologique des milieux fauniques, floristiques et hydriques	●			Promoteur	Selon les normes du MELCCFP
3	Inventaire forestier du site	●			Promoteur	
4	Études de capacité des infrastructures municipales	●			Ville	Doit tenir compte des impacts des changements climatiques
5	Étude géotechnique	●			Promoteur	
6	Etude d'impact sonore	●			Promoteur	

Programme d'acquisitions de terrains

La Ville se garde la possibilité de faire l'acquisition de certaines parties de propriété afin de rendre possible l'atteinte des objectifs du PPU, notamment pour assurer la conception des infrastructures publiques et pour permettre un lien physique avec le boulevard Saint-Jean-Baptiste.

Annexe

Compte rendu de la
consultation publique

13 février 2024

08



Compte rendu



Compte rendu

Objet : Compte-rendu de l'atelier de travail publique sur le projet de PPU
du secteur de la Terre Faubert

N° projet : SHE-23008202-A0

Le 13 février 2024 avait lieu l'atelier de travail sur l'avenir de la Terre Faubert. Près d'une centaine de personnes étaient présentes pour cet exercice important préalable à la conception de la vision d'aménagement du secteur. Lors de cette soirée, les équipes de professionnels ont eu l'occasion d'entendre les opinions, revendications et suggestions des citoyens voisins du site à l'étude. Ils seront pris en considération pour la suite de la réflexion concernant l'avenir du site.

Rencontre publique

L'opinion générale exprimée est que les résidents préféreraient que le site de la Terre Faubert demeure vacant, boisé ou en culture.

Ils et elles désirent que le boisé soit préservé à l'état naturel ou soit converti en espace vert ou en parc.

Certains prônent pour l'acquisition du site par la Ville ou la cession par les propriétaires sous forme de don écologique.

Le fait est soulevé que le site contient une faune et une flore de qualité et des milieux naturels sensibles, notamment des milieux humides présumés.

Date : 13 février 2024

Heure : 19h00

Lieu : Pavillon de l'île Bernard

Pour les tenants du statu quo, un développement du site signifierait une dégradation de la qualité de vie des résidents et une invasion de leur intimité.

Enfin, des craintes sont exprimées quant à la capacité de l'hôpital pour traiter la population supplémentaire qui serait engendrée par un développement, quant à l'impact sur les taxes municipales et quant à l'impact sur les assurances maison et les assurances auto.

Les répondants acceptant l'idée d'un développement éventuel du site, en dernier recours, désirent qu'une proportion d'au 30 % à 40 % soit conservée en espaces verts naturels. Ils et elles veulent avoir des sentiers de marche et des pistes cyclables se connectant au réseau existant. Il est important pour eux de protéger les espaces naturels, la végétation, les arbres et les animaux. Une demande est mentionnée à l'effet de ne pas débiter les travaux de construction pendant la saison de nidification.

La circulation routière est un enjeu qui revient fréquemment. On ne veut pas que les rues locales existantes servent d'accès routier à un nouveau développement résidentiel, ce qui ferait augmenter la circulation dans les rues présentement paisibles. On ne veut pas non plus qu'un lien direct soit créé entre les boulevards Saint-Jean-Baptiste et Pierre-Boursier, ce qui inciterait au transit.

Les résidents de la rue Chopin craignent que cette rue devienne l'entrée principale à un nouveau développement. On redoute que cette rue et la rue Paganini deviennent des boulevards. Certains proposent toutefois de revoir l'aménagement de la rue Chopin et d'élargir la rue Paganini qui a actuellement la moitié de la largeur d'une rue locale normale.

L'accès véhiculaire à la terre Faubert est un élément important pour les citoyens. Certains suggèrent de créer un point d'accès par Pierre-Boursier seulement alors que d'autres proposent de créer une rue entre le commerce Piscine René-Pitre et

Personnes contactées :

Les propriétaires et occupants des

propriétés limitrophes au site de la

Terre Faubert ont été invités par

lettre.

Par : EXP

le concessionnaire automobile Honda, sur un terrain vacant depuis la démolition de l'ancien restaurant.

Les résidents de la rue Dupuis demandent que le terrain vacant sur cette rue ne serve pas pour un futur lien routier.

Plusieurs suggestions sont avancées afin d'obliger l'aménagement de moyens de mitigation de la vitesse automobile : dos d'ânes, arrêts, saillies, ronds-points, etc.

Au niveau du cadre bâti, les participants craignent que de nouveaux bâtiments surplombent leurs propriétés et/ou leur coupent la vue.

Les résidences actuelles ont majoritairement qu'un seul étage. Les citoyens demandent donc que les nouveaux bâtiments aient aussi qu'un seul étage, du moins pour la première rangée. Certains désirent que la limite de hauteur soit fixée à deux étages; d'autres encore précisent qu'il devait y avoir une gradation de la hauteur du nord vers le sud pour que les bâtiments en hauteur soient en bordure de l'autoroute.

Plusieurs mentionnent ne pas vouloir voir apparaître de multilogements, de condos, d'appartements ou de « townhouses ».

Outre l'agriculture et les espaces vacants actuels et les parcs et espaces verts, l'usage acceptable pour le site est l'habitation. Les fonctions commerciales et industrielles ne sont pas souhaitées.

Les participants à l'atelier ont de grandes espérances relativement aux espaces verts. Ils mentionnent qu'il manque de parcs dans le quartier, situation qui s'intensifiera avec la construction d'une nouvelle école à même une partie du parc Ivan-Franko. On propose donc la création de plusieurs parcs dans le développement du nouveau quartier avec les éléments suivants :

- Établir des corridors verts, pour créer des bandes tampons, des sentiers pour la marche et des corridors écologiques pour la faune;
- Créer un sanctuaire d'abeilles;
- Créer une ferme urbaine éducative;
- Implanter un parc à chiens;
- Implanter des jardins communautaires.

Des propositions variées ont été mentionnées pour favoriser un projet de qualité.

- Construire un mur anti-bruit le long de l'autoroute;
- Assurer la capacité des infrastructures (drainage, aqueduc) et leur résilience aux phénomènes de changements climatiques;
- Construire des bassins de rétention selon les besoins;
- Mettre en place un programme d'installation gratuite de clapet anti-refoulements pour les maisons existantes de la rue Chopin;
- Éviter la création d'îlots de chaleur et l'augmentation de la pollution lumineuse
- Revoir les trajets d'autobus (EXO et scolaire);
- Obliger des bâtiments avec des toits verts;
- Obliger l'enfouissement des fils électriques;
- Aménager des corridors scolaires;
- Prévoir une nouvelle école;
- Prévoir des garderies;
- Conserver un espace de 100 pieds (30 m) entre les maisons qui font face au terrain et le projet.

Annexe

**Compte rendu de la
consultation publique en ligne**
21 juin au 21 juillet 2024

08

Compte rendu

Objet : Compte-rendu des consultations publiques sur les orientations du projet de PPU du secteur de la Terre Faubert

Le 20 juin 2024 avait lieu la rencontre de consultation publique sur les orientations du projet de PPU du secteur de la Terre Faubert.

Une version préliminaire a ensuite été rendue disponible à partir du 21 juin et une période de consultations en ligne s'est étendue jusqu'au 21 juillet durant laquelle les citoyens pouvaient écrire leurs commentaires et faire parvenir des lettres et mémoires au sujet de l'avenir de la terre Faubert.

Statistiques concernant les commentaires reçus du 21 juin au 21 juillet 2024

- 35 commentaires provenant de 40 personnes ou groupes de personnes
- 2 mémoires
- 7 lettres ou documents joints
- 1 seul document ne provenait pas d'un citoyen
- 16 citoyens du quartier environnant
- 26 s'oppose au développement projeté et au PPU
- 9 font des propositions pour bonifier le PPU

Principales propositions

- Inclure des logements sociaux ou abordables dans le projet
- Prévoir des espaces pour de l'agriculture urbaine en faisant référence au passé agricole de la Terre (jardins communautaires, ferme urbaine, plantations comestibles, verger urbain)
- Sentiers d'interprétation dans les zones boisées et les milieux humides
- Signalisation et panneaux d'informations pour les milieux naturels
- Promouvoir les constructions écoresponsables
- Que le projet soit résilient face aux changements climatiques
- Quartier certifié LEED
- Permettre un nombre de logements maximal dans le projet
- Respecter la faune et la flore et conserver leurs habitats
- Conserver le plus possible les arbres existants pour les zones tampons
- Prévoir des mesures d'atténuations dans le projet, mais aussi pour les rues qui seront connectées au projet de développement (Brahms, Desmarais)
- Prévoir une zone de protection et une densité plus faible autour des milieux humides conservés
- Voir la possibilité d'un accès direct via l'autoroute 30
- Bonifier les installations récréatives proposées
- Viser une canopée de 40% pour le projet
- Inclure des recommandations de santé publique pour les bâtiments situés le long de l'autoroute

Rencontre publique et consultations en ligne

Date : 20 juin 2024 et 21 juin au 21 juillet

Lieu : Pavillon de l'île Bernard

Par : Châteauguay

Compte rendu

- Privilégier la plantation d'essence d'arbres connues pour filtrer la poussière et les polluants tels que l'orme, le chêne ou le hêtre
- Augmenter le % d'espaces préservés

Principales préoccupations

- Augmentation de la circulation sur l'avenue Brahms et la rue Desmarais qui serviront de corridor scolaire
- Impacts sur le quartier environnant pour la circulation (étude de circulation)
- Conservation de l'accès au boisé et aux milieux naturels
- Impacts sur le quartier existant (mesures à mettre en place pour les réduire, étude acoustique)
- Augmentation des îlots de chaleur
- Risques de santé publique pour les habitations situées près de l'autoroute (pollution et bruit)
- Perte d'espaces naturels et de biodiversité
- Gestion des eaux de ruissellement
- Nuisances et camionnage durant la construction

Principales raisons des oppositions

- Perte d'espaces naturels et de milieux humides
- Perte d'un site pour en faire de la culture en agriculture urbaine comme dans son passé agricole
- Absence d'études présentées à la population dans le cadre du PPU
- Densifier d'abord les secteurs centraux de la Ville au lieu de la Terre Faubert
- Demande que la Ville produise ses propres études de caractérisations avant d'aller de l'avant avec le PPU
- Demande que la Ville procède à l'achat du site ou encourage le propriétaire à faire un don écologique
- Capacité des réseaux d'infrastructures municipales
- Perte de tranquillité dans le quartier avoisinant
- Aucun maximum de logements imposés, ni de minimum de logements sociaux et abordables
- Le projet présenté n'est pas un milieu de vie complet