



Programme particulier d'urbanisme (PPU) de l'aire multifonctionnelle TOD de la gare de Saint-Janvier



On  y vivre, y habiter, y travailler et y investir !

Table des matières

1. INTRODUCTION	4
1.1 PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE.....	4
1.1.1 Identification des secteurs de planification détaillée.....	4
1.1.2 Élaboration d'un Programme Particulier d'Urbanisme.....	4
1.1.3 Objectifs.....	5
1.1.4 Critères et principes d'aménagements d'une aire TOD.....	5
1.1.5 Les affectations du sol au schéma.....	6
1.2 AUTRE DOCUMENT DE PLANIFICATION APPLICABLE	9
1.3 LE CHOIX DE L'OUTIL DE PLANIFICATION DE TYPE PPU.....	13
2. CONTEXTE DE PLANIFICATION	14
2.1 LOCALISATION DE L'AIRE TOD ET DU PPU GARE SAINT-JANVIER.....	14
2.2 CARACTÉRISATION ET DÉLIMITATION PAR SECTEUR.....	16
2.2.1 Pôle Val-d'Espoir.....	18
2.2.2 Rues Desjardins et Pigeon-d'Argile	20
2.2.3 Frontage rue Charles (ouest voie ferrée) et limite ouest.....	21
2.2.4 Central (rues Victor, Charles, Alarie, Eldège-Lacroix et Roger-Thomas).....	23
2.2.5 Gare et article 105.....	26
2.2.6 Rues Lucie et Ouellette.....	28
2.2.7 Sud rue Charles et est voie ferrée.....	29
2.2.8 Limite Est.....	31
2.2.9 Synthèse des secteurs	32
2.3 COMPOSANTES PARTICULIÈRES DU PPU	33
2.3.1 Réseaux de transport - automobile, transport collectif et transport actif.....	33
2.3.2 Contraintes anthropiques	37
2.3.3 Parcs et écoles	39
2.3.4 Rivière Sainte-Marie.....	41
2.4 RÉSUMÉ DES AVANTAGES ET DES INCONVÉNIENTS DE LA ZONE VISÉE.....	43
3. GRANDS ENJEUX DU PPU GARE SAINT-JANVIER.....	44
3.1 RÉSIDENTIEL.....	44
3.2 COMMERCIAL.....	44

3.3 INSTITUTIONNEL ET ÉQUIPEMENTS PUBLICS.....	45
3.4 TRANSPORT AUTOMOBILE	46
3.5 TRANSPORT EN COMMUN	46
3.6 TRANSPORT ACTIF	46
3.7 MILIEUX NATURELS.....	47
4. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT	48
4.1 CONTEXTE.....	48
4.2 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT	48
Orientation 1 - <i>Réaliser des projets de densification résidentielle majeurs en respect et en harmonie aux constructions existantes.</i>	48
Orientation 2 - <i>Encourager la mise en place d'aménagements extérieurs de qualité pour les espaces libres privés.</i>	49
Orientation 3 - <i>Assurer une desserte de proximité et la mise en place de milieux de vie complets.</i>	50
Orientation 4 - <i>Favoriser l'utilisation maximale de la gare de train de banlieue par la maximisation de la qualité des aménagements pour les différents réseaux de transport (routier, collectif et actif).</i>	50
5. CADRE DE GESTION DE L'OCCUPATION DU SOL	51
5.1 PLAN DE L'UTILISATION DU SOL PROJETÉE.....	51
5.2 CADRE RÉGLEMENTAIRE	52
5.2.1 <i>Règlement de zonage.</i>	52
5.2.2 <i>Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)</i>	53
5.3 RÉSEAUX DE TRANSPORT	53
6. STRATÉGIES DE MISE EN ŒUVRE ET PRIORITÉS D'ACTION	57
7. ANNEXES	60

1. INTRODUCTION

1.1 PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE

Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) de l'aire multifonctionnelle TOD de la gare de Saint-Janvier (ou **PPU gare Saint-Janvier**) est une démarche de planification réalisée par la Ville de Mirabel afin d'encadrer une zone spécifique de son territoire qui accueillera un outil de transport collectif majeur, une gare de train de banlieue de la ligne Montréal / Saint-Jérôme, et qui deviendra un secteur central majeur. L'arrivée de ce mode de transport collectif aura un grand impact sur son milieu, notamment sur la valeur foncière des propriétés environnantes, mais surtout sur l'intérêt pour le développement et la requalification des terrains de cette aire afin de permettre à un maximum de personnes de s'installer à proximité d'un équipement représentant une alternative sérieuse à l'utilisation de la voiture comme moyen de transport quotidien.

En ce sens, la Ville de Mirabel a prévu cette démarche au niveau de son schéma d'aménagement lors de l'importante mise à jour, incluant la concordance au Plan Métropolitain d'Aménagement et de Développement (PMAD) de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM), par l'entrée en vigueur du règlement S-203 en date du 19 août 2016. Dès cette étape, les grandes lignes de la stratégie à suivre dans le cadre de la réalisation du **PPU gare Saint-Janvier** ont été élaborées. D'ailleurs, les sous-sections ci-dessous récapitulent et résument les éléments faisant partis du document complémentaire au schéma d'aménagement de la Ville de Mirabel. Ces éléments sont aussi bonifiés et ajustés, au besoin, afin de répondre spécifiquement aux éléments requis par la présente démarche.

1.1.1 Identification des secteurs de planification détaillée

Les secteurs de planification détaillée ont été illustrés à l'intérieur de l'annexe cartographie du schéma d'aménagement. Ces zones doivent faire l'objet d'une attention particulière et à une planification détaillée de l'aménagement. À ce jour, un seul secteur a été identifié à cet effet, soit l'aire TOD de la gare de Saint-Janvier.

Au schéma d'aménagement, il est précisé que cette planification détaillée peut se faire par le biais de l'adoption d'un PPU ou par la modification des règlements d'urbanisme. Dans le cadre du présent projet de planification, il s'agit justement de l'adoption d'un PPU. Celui-ci viendra du même coup donner les grandes lignes des modifications des règlements d'urbanisme qui suivront l'adoption de ce document de planification.

1.1.2 Élaboration d'un Programme Particulier d'Urbanisme

Lorsque l'élaboration d'un PPU est privilégiée, celui-ci doit minimalement contenir les éléments suivants :

- a) une vision d'aménagement concertée et élaborée conjointement avec les acteurs du milieu;
- b) les affectations ou utilisation détaillées du sol (résidentiel, commercial, mixte, institutionnel, etc.) et la densité d'occupation;
- c) le tracé projeté et le type des voies de circulation, des réseaux de transport, etc.;
- d) la nature, l'emplacement et le type des équipements et des infrastructures destinés à l'usage de la vie communautaire;
- e) la nomenclature des travaux prévus, les délais de réalisation, etc.;
- f) les règles de zonage et de lotissement qui guideront l'élaboration des règlements d'urbanisme. Des dispositions peuvent aussi être évaluées pour un règlement sur les Plans d'Implantation et d'Intégration Architecturale (PIIA).

1.1.3 Objectifs

Les objectifs suivants doivent être pris en compte lors de l'élaboration du **PPU gare Saint-Janvier** et dans le cadre des modifications des règlements d'urbanisme qui y sont liées :

- a) améliorer l'intégration de la gare au milieu environnant en encourageant sa visibilité et son accessibilité;
- b) moduler la densité au sein du territoire de manière à assurer une gradation à partir du point d'accès et de manière à maximiser le développement des terrains tout en respectant ses particularités;
- c) favoriser une mixité et une meilleure intégration, tant horizontale que verticale, des usages (commerces, services, résidences et institutions) afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique;
- d) favoriser la construction d'une gamme diversifiée de logements (typologies et tenures) afin de mieux répondre aux besoins des différents types de ménages et de mieux intégrer les différents groupes socioéconomiques à la vie du quartier;
- e) faciliter l'accès à l'infrastructure de transport collectif en accordant une priorité aux déplacements actifs;
- f) faciliter les déplacements actifs (piétons, cyclistes, etc.) par un aménagement qui assure la sécurité et le confort;
- g) assurer une gestion du stationnement hors rue qui vise à limiter le nombre de places de stationnement en favorisant d'autres formes de stationnements - souterrains ou en structure - et qui priorise le transport collectif et actif;
- h) favoriser un aménagement distinctif qui met en valeur l'identité du lieu;
- i) favoriser une implantation du cadre bâti en front de rue ainsi qu'une facture architecturale diversifiée afin de diminuer la distance de marche vers les arrêts de transport public et créer un environnement convivial pour les piétons;
- j) encourager des aménagements durables afin d'améliorer la qualité de vie de ces espaces, notamment par la construction de bâtiments à haute performance énergétique, l'aménagement paysager adapté au milieu, la protection des milieux naturels et des secteurs à caractère historique, patrimonial et culturel, la récupération et la rétention des eaux pluviales.

1.1.4 Critères et principes d'aménagements d'une aire TOD

Une aire de **Transit Oriented Development (TOD)** « est un 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 de la CMM, Objectif 1.1).

À cet effet, le **PPU gare Saint-Janvier** doit prendre en considération le guide d'aménagement pour les aires TOD de la CMM afin d'illustrer les divers principes d'aménagement sur lesquels s'appuiera le développement de cette zone. À cet effet, ce guide précise qu'un PPU de ce type peut s'inspirer des dispositions suivantes :

- a) assurer, aux piétons et cyclistes, des liens directs aux points d'accès de transport en commun qui soient séparés, par le tracé ou par des aménagements appropriés, des aires de stationnement;
- b) réduire la distance de marche réelle (calcul au sol) entre les résidences et les points d'accès de transport en commun par le biais, notamment, de parcours directs;
- c) assurer la continuité et le confort des déplacements piétonniers et cyclables en liant les parcours en un réseau (rues, sentiers, voies multifonctionnelles, etc.) continu et étendu;
- d) favoriser la perméabilité du quartier aux déplacements actifs, en privilégiant, par exemple, un découpage de la trame en îlots de taille réduite ou en aménageant des passages actifs;

- e) assurer l'apaisement de la circulation automobile pour les voies de circulation routière n'appartenant pas au réseau routier supérieur par des aménagements et normes pouvant inclure, par exemple, des:
 - traverses piétonnières surélevées ou marquées au sol aux intersections;
 - chicanes;
 - avancées de trottoirs;
 - plantations en bordure de voie;
 - etc.
- f) autoriser le stationnement sur rue que sur un côté pour les rues de desserte locale, lorsque possible;
- g) assurer la présence de trottoirs en continu, préférablement des deux côtés de la rue ou minimalement sur un côté de la rue;
- h) encourager l'établissement d'activités non résidentielles, notamment les commerces et services de proximité en privilégiant leur localisation dans et à proximité du cœur de quartier et au rez-de-chaussée;
- i) limiter les surfaces occupées par les aires de stationnement automobile en fixant un nombre maximal de cases de stationnement par logement;
- j) diversifier les prescriptions de hauteur des bâtiments;
- k) limiter les entrées charretières en cours avant et latérales;
- l) limiter la profondeur maximale autorisée pour les marges de recul des bâtiments, par exemple, en :
 - réduisant les marges latérales et encourageant la mitoyenneté des bâtiments;
 - réduisant la profondeur des cours arrières et en favorisant leur partage sous forme de cours semi-privées;
 - permettant le morcellement de lots déjà bâtis.
- m) assurer la récupération et la rétention des eaux de pluie;
- n) favoriser des aménagements paysagers adaptés au milieu.

1.1.5 Les affectations du sol au schéma

Au schéma d'aménagement, l'aire TOD est visée par l'affectation « Multifonctionnelle TOD ». Sur le territoire de Mirabel, c'est le seul endroit où cette affectation est identifiée. À cet effet, l'affectation permet principalement les usages résidentiels et mixtes (résidentiel obligatoire combiné à des usages commerciaux, de bureau, institutionnels ou communautaires) dans un taux de priorité de 60% de la zone au minimum. Par la suite, l'espace peut être complété par des activités commerciales, de bureau, institutionnelles, récréatives intensives, d'utilité publique et de conservation sur un maximum de 40% de la zone.

De plus, au chapitre 2 du présent document de planification, les limites du *PPU gare Saint-Janvier* sont déterminées. Il y est notamment établi que certains terrains situés hors de l'aire TOD sont inclus au présent PPU pour différentes raisons qui sont présentées à ce chapitre. Ces terrains peuvent, dans certains cas, se situer dans d'autres affectations du sol au schéma d'aménagement.

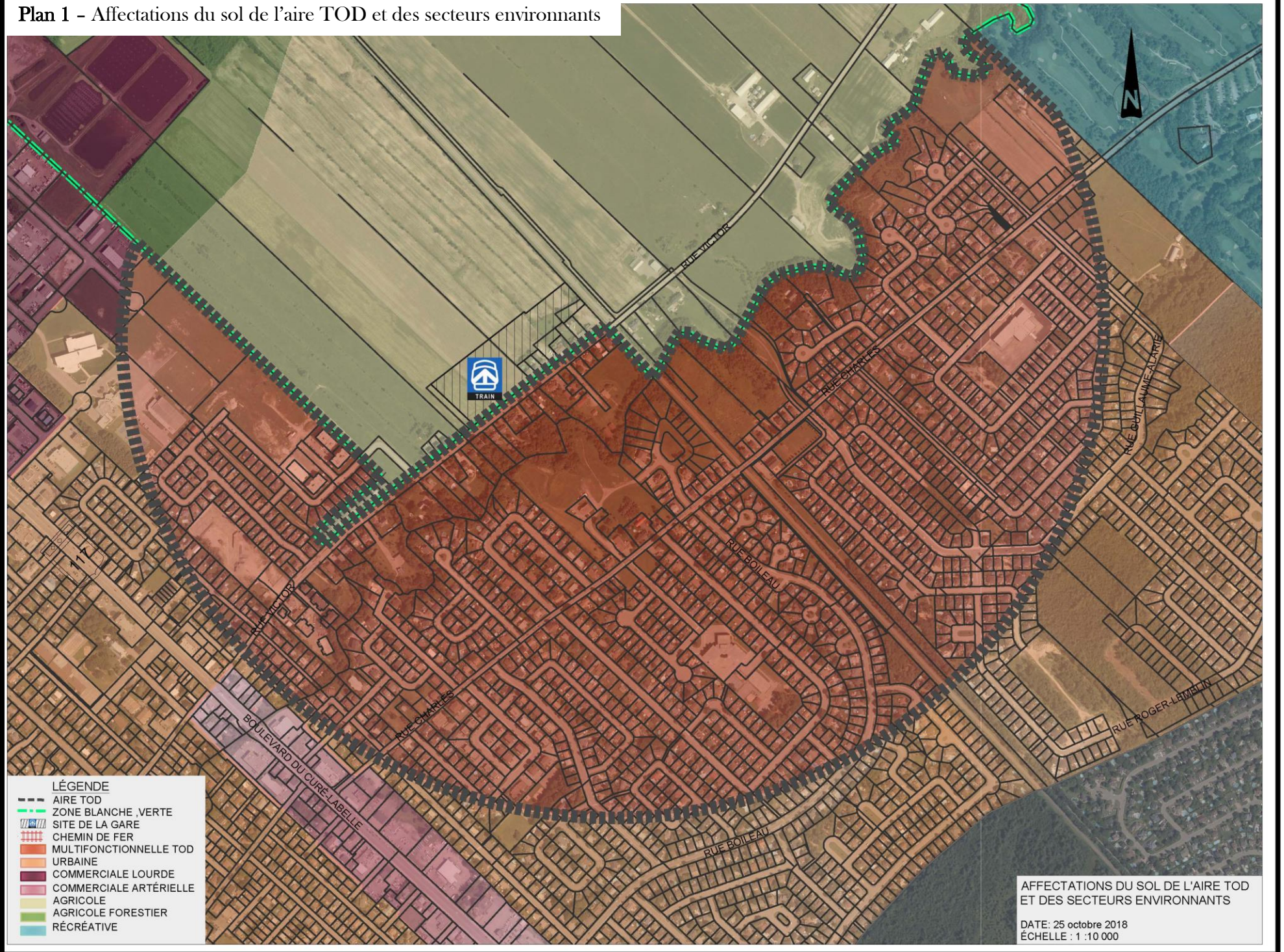
À cet effet, quelques terrains sont notamment situés en affectation « Urbaine ». Ceci n'a que très peu d'impact puisque les usages permis par cette affectation sont pratiquement identiques à l'affectation « Multifonctionnelle TOD ». Tout d'abord, les usages résidentiels sont dominants dans ces zones sur une priorité minimale de 60%. Le tout peut être complété par des activités commerciales, commerciales lourdes, mixtes (conditions identiques à l'affectation « Multifonctionnelle TOD »), de bureau, institutionnelles, récréatives intensives, d'utilité publique et de conservation sur un maximum de 40% de la zone.

Aussi, certains lots des rues du Val-d'Espoir et Rolland-Desjardins sont quant à eux situés dans une affectation « Commerciale lourde ». Cette affectation permet principalement les commerces lourds et les industries sans incidence environnementale dans une majorité de 70% de la zone d'affectation. Des commerces, de l'industrie lourde, des bureaux, des usages d'utilité publique et institutionnels ainsi que la conservation sont aussi permis en complément sur un maximum de 30% de l'affectation.

Enfin, quelques terrains du PPU sont situés en affectation du sol « Agricole ». C'est notamment le cas du site de la gare. Cette affectation permet évidemment l'agriculture et les activités forestières en priorité. Cependant, dans certains cas spécifiques de droits particuliers en vertu de la Loi sur la Protection du Territoire et des Activités Agricoles (LPTAA), l'affectation peut permettre de réaliser des usages tels que l'habitation, des commerces et des usages institutionnels, notamment. Les usages d'utilité publique et de conservation sont aussi permis en fonction de différentes conditions particulières.

Au final, les intentions et les orientations du présent PPU devront tenir compte des usages autorisés par ces affectations du sol illustrées au Plan 1.

Plan 1 - Affectations du sol de l'aire TOD et des secteurs environnants



1.2 AUTRE DOCUMENT DE PLANIFICATION APPLICABLE

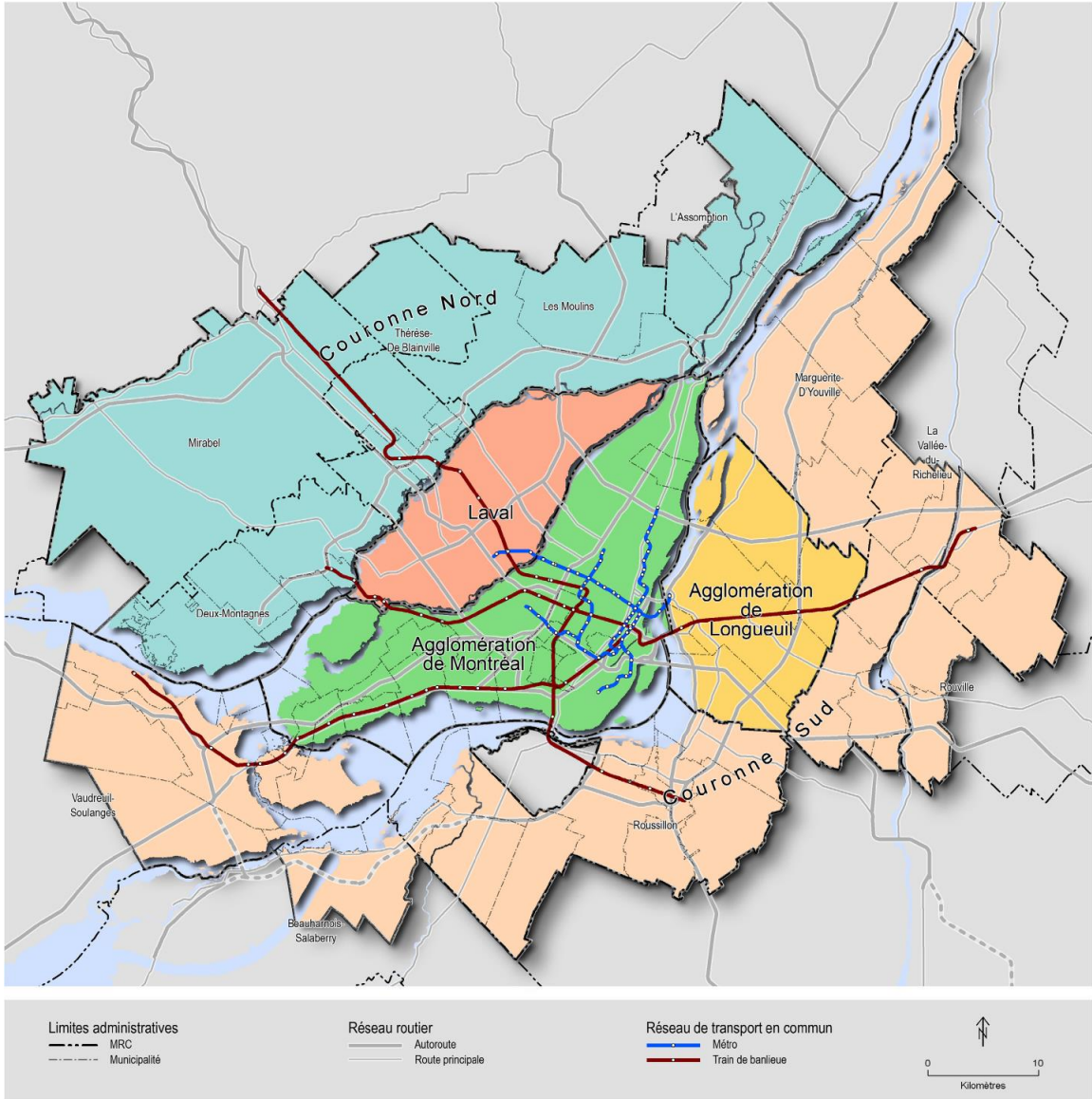
Tel que mentionné, le schéma d'aménagement de la Ville de Mirabel prévoit depuis août 2016 l'éventuelle réalisation du *PPU gare Saint-Janvier*. Cela dit, ce schéma d'aménagement est une réponse directe aux orientations qui sont inscrites à l'intérieur du PMAD de la CMM dont le territoire de la Ville de Mirabel fait partie (voir Plan 2). En effet, ce document de planification (PMAD) spécifie l'existence de l'aire TOD de la gare de Saint-Janvier et à cet effet, différentes dispositions y sont liées, dont principalement des objectifs de densification du cadre bâti à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, tout particulièrement à proximité des pôles de transport en commun. Le PMAD mise aussi sur la promotion des modes de transport alternatifs et la mixité des usages autour des pôles structurants de transport collectif.

Plus précisément, l'objectif 1.1 du PMAD projette d'orienter 40 % de la croissance des ménages sur l'ensemble de son territoire autour des points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant. Ces zones sont normalement des rayons de 1 km autour des pôles majeurs de transport en commun. À cet effet, la gare de train de banlieue de Saint-Janvier et l'aire TOD sont identifiés au PMAD comme pôle de transport en commun structurant (voir Plan 3). Ainsi, afin d'atteindre cet objectif, une densification du cadre bâti à l'intérieur de ces pôles est exigée au PMAD afin d'en arriver éventuellement à une moyenne de 60 logements à l'hectare. Cette disposition est d'ailleurs reprise au schéma d'aménagement de la Ville de Mirabel. Ceci démarque grandement ce pôle comme un secteur central majeur et unique sur le territoire mirabellois.

De plus, il est aussi pertinent de mentionner qu'à l'objectif 2.4 du PMAD, la CMM souhaite favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine, notamment par le réseau de vélo métropolitain dont fait notamment partie la Route verte. Celle-ci traversant l'aire TOD de Saint-Janvier (voir Plan 4), ceci est aussi à prendre en considération en vertu du fait qu'il est mentionné qu'il est de mise de favoriser « l'ajout des segments qui permettent l'accès aux aires TOD et aux équipements de transport en commun » (PMAD de la CMM, objectif 2.4.1).

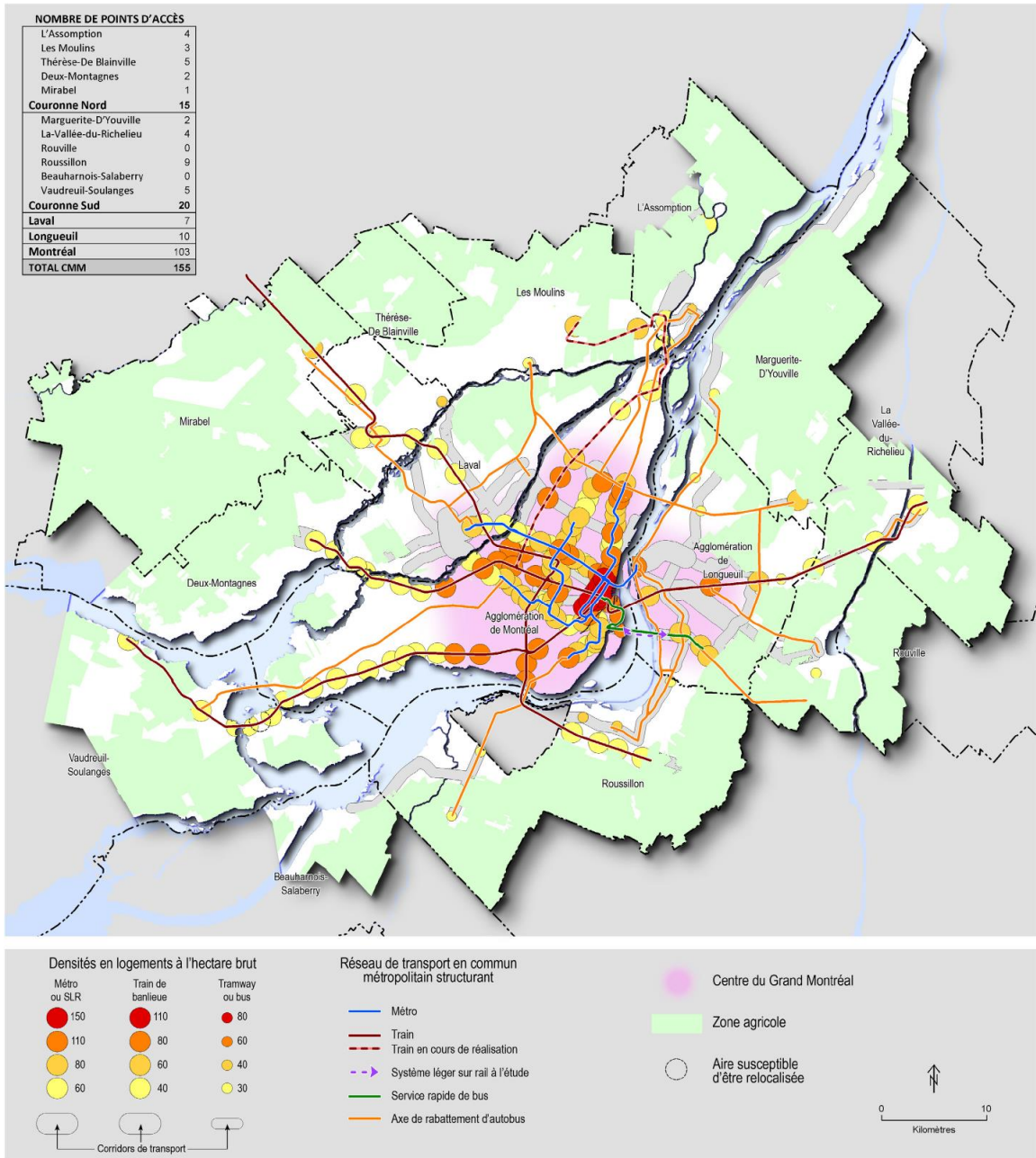
Au final, en lien à ces éléments faisant partie intégrante du PMAD et avec sa gare de train de banlieue offrant une liaison directe de Saint-Jérôme à Montréal, la Ville de Mirabel est bien consciente du besoin de planifier et gérer de manière efficiente le développement et la requalification immobilière à proximité de ce pôle de transport. Ceci doit notamment être effectué en respect des grandes lignes du PMAD, mais surtout des usages et des constructions existantes dans ce secteur afin de favoriser une intégration et une cohabitation harmonieuse dans un milieu qui est déjà construit sur une majorité de sa superficie, incluant des secteurs composés de constructions récentes de relativement basse densité qui n'ont pas de réel potentiel de redéveloppement à court, moyen et même long terme dans certains cas.

Plan 2 - Territoire de la CMM



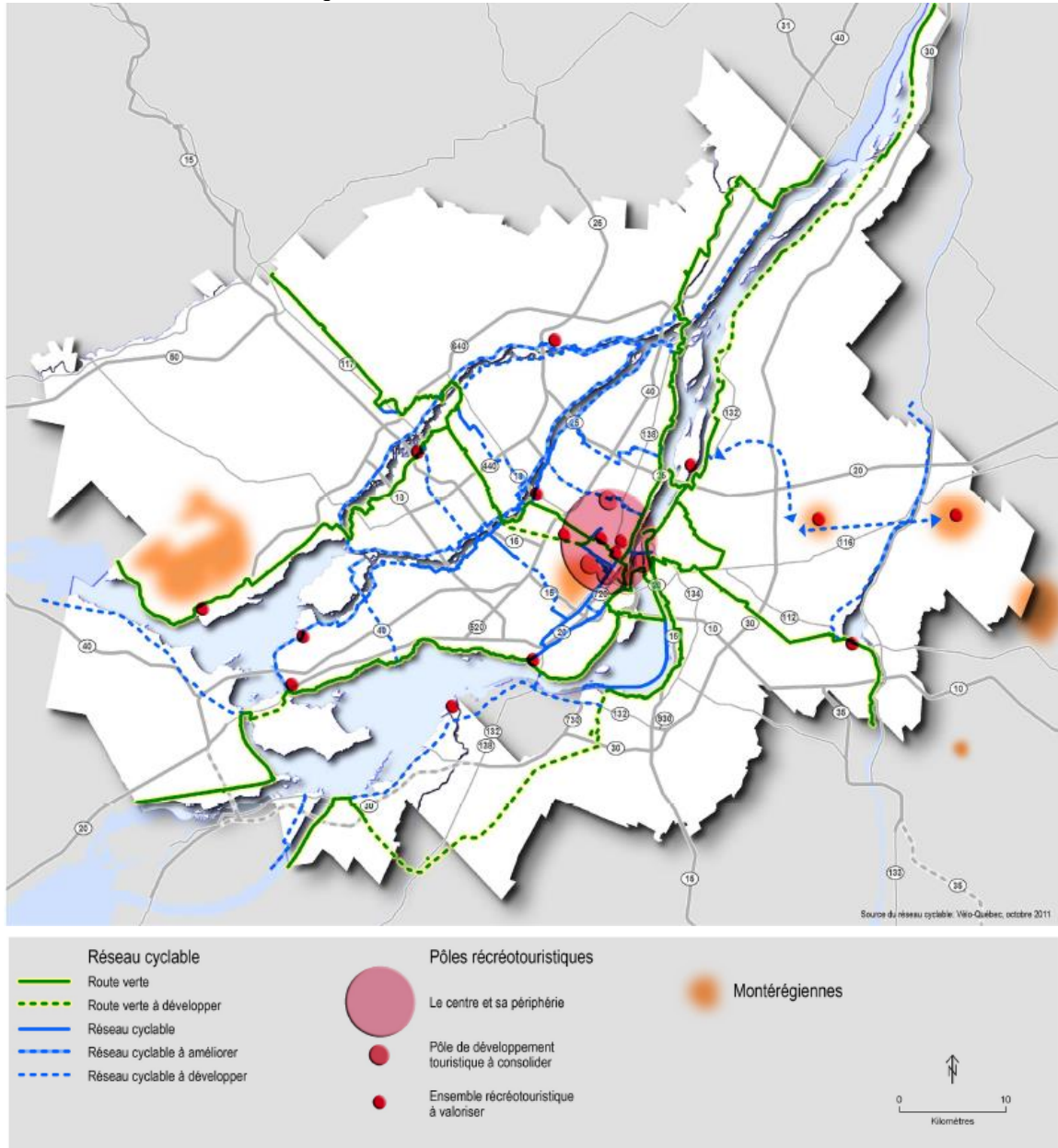
Source : Carte 1 du PMAD de la CMM, p.21

Plan 3 - Aires TOD de la CMM et seuils minimaux de densité



Source : Carte 7 du PMAD de la CMM, p.87

Plan 4 - Réseau vélo métropolitain de la CMM



Source : Carte 19 du PMAD de la CMM, p.167

1.3 LE CHOIX DE L'OUTIL DE PLANIFICATION DE TYPE PPU

La Ville de Mirabel a établi depuis déjà un bon moment sa stratégie d'opter pour un PPU comme outil de planification pour encadrer ce secteur central, appuyée par des modifications aux différents règlements d'urbanisme par la suite. Tel que présenté précédemment, ceci est prévu depuis août 2016 au schéma d'aménagement. Il s'agit de la meilleure option pour encadrer le développement et le redéveloppement dans cette zone spécifique autour de la gare de train de banlieue de Saint-Janvier. Il s'agit d'un défi important considérant le peu de terrains vacants dans ce secteur, de la présence de nombreux secteurs résidentiels de relativement faible densité et d'assurer une cohabitation harmonieuse avec de futurs projets de plus haute densité, incluant aussi des possibilités d'ajout d'usages commerciaux et institutionnels, au besoin. Le but ultime est de mettre en place des lignes directrices claires pour le futur de ce milieu spécifique en respect des différents outils de planification en place, dont le schéma d'aménagement et le PMAD tout particulièrement. Au final, ce PPU prend en considération ces différentes réalités, mais aussi les attentes des élus et des citoyens à cet égard, tout autant ceux résidants à l'intérieur qu'à proximité de l'aire TOD.

Le PPU constitue donc un outil idéal pour encadrer l'évolution autour de la gare projetée en harmonie avec les différentes orientations. Il constitue un outil de référence essentiel pour tous les partenaires impliqués dans le développement et la requalification du secteur du *PPU gare Saint-Janvier*, un secteur central majeur pour la Ville de Mirabel.

2. CONTEXTE DE PLANIFICATION

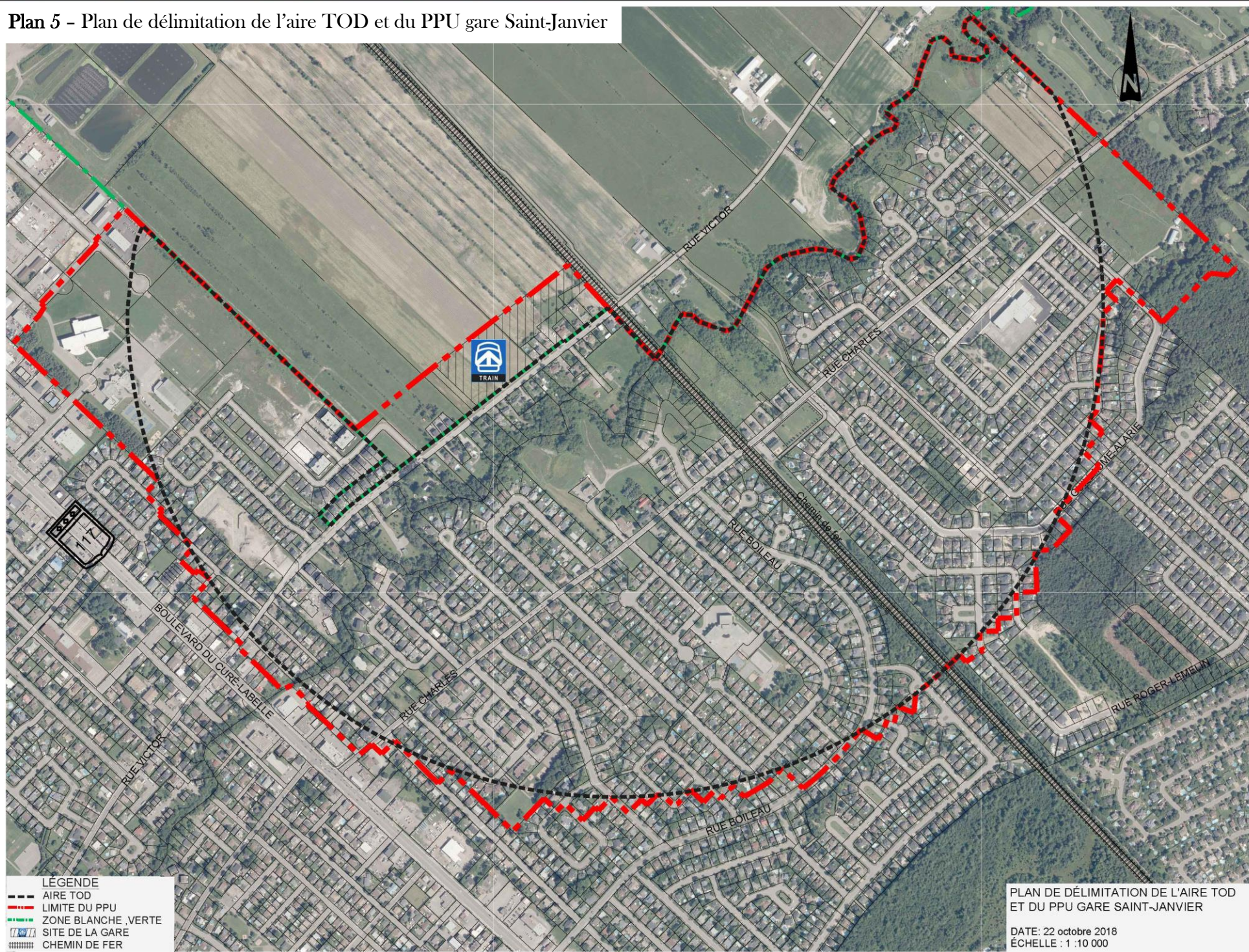
2.1 LOCALISATION DE L'AIRE TOD ET DU *PPU GARE SAINT-JANVIER*

La délimitation dans l'espace du *PPU gare Saint-Janvier* correspond principalement à l'aire multifonctionnelle TOD de la gare qui correspond à un rayon de 1 kilomètre autour du site, mais seulement pour la partie du rayon localisée à l'intérieur du périmètre urbain. Ceci contribue largement à établir cette zone comme étant un secteur central pour Mirabel. La gare projetée, quant à elle, est située du côté nord de la rue Victor et à l'ouest de la voie ferrée, soit à la jonction entre les deux.

Cependant, bien que situées hors de l'aire TOD, d'autres propriétés font malgré tout partie du *PPU gare Saint-Janvier* pour différentes raisons. Tout d'abord, il y a des lots et des parties de lots se trouvant en zone agricole qui sont situés à l'ouest de la voie ferrée et qui ont façade sur la rue Victor. Puisque ces terrains bénéficient de droits acquis en vertu de l'article 105 de la LPTAA, ils peuvent être développés à des fins résidentielles, commerciales ou institutionnelles sous certaines conditions. Considérant ce fait et leur proximité immédiate de la gare projetée, ces terrains ont été inclus au présent PPU. Ces terrains sont d'ailleurs tous regroupés dans un secteur spécifique du PPU - voir secteur « gare et article 105 » à l'article 2.2 du présent document.

De plus, quelques terrains adjacents, contigus ou à proximité de la limite du rayon de 1 kilomètre de l'aire TOD ont été inclus au *PPU gare Saint-Janvier* afin d'assurer une continuité logique des secteurs, mais aussi pour favoriser des projets de redéveloppement plus intéressants en intégrant quelques propriétés ayant des réalités semblables (potentiel de redéveloppement élevé, historique de quartier, bâtiments plus anciens, îlot complet, etc.). Le Plan 5 illustre d'ailleurs les délimitations de l'aire TOD et du *PPU gare Saint-Janvier*.

Plan 5 - Plan de délimitation de l'aire TOD et du PPU gare Saint-Janvier



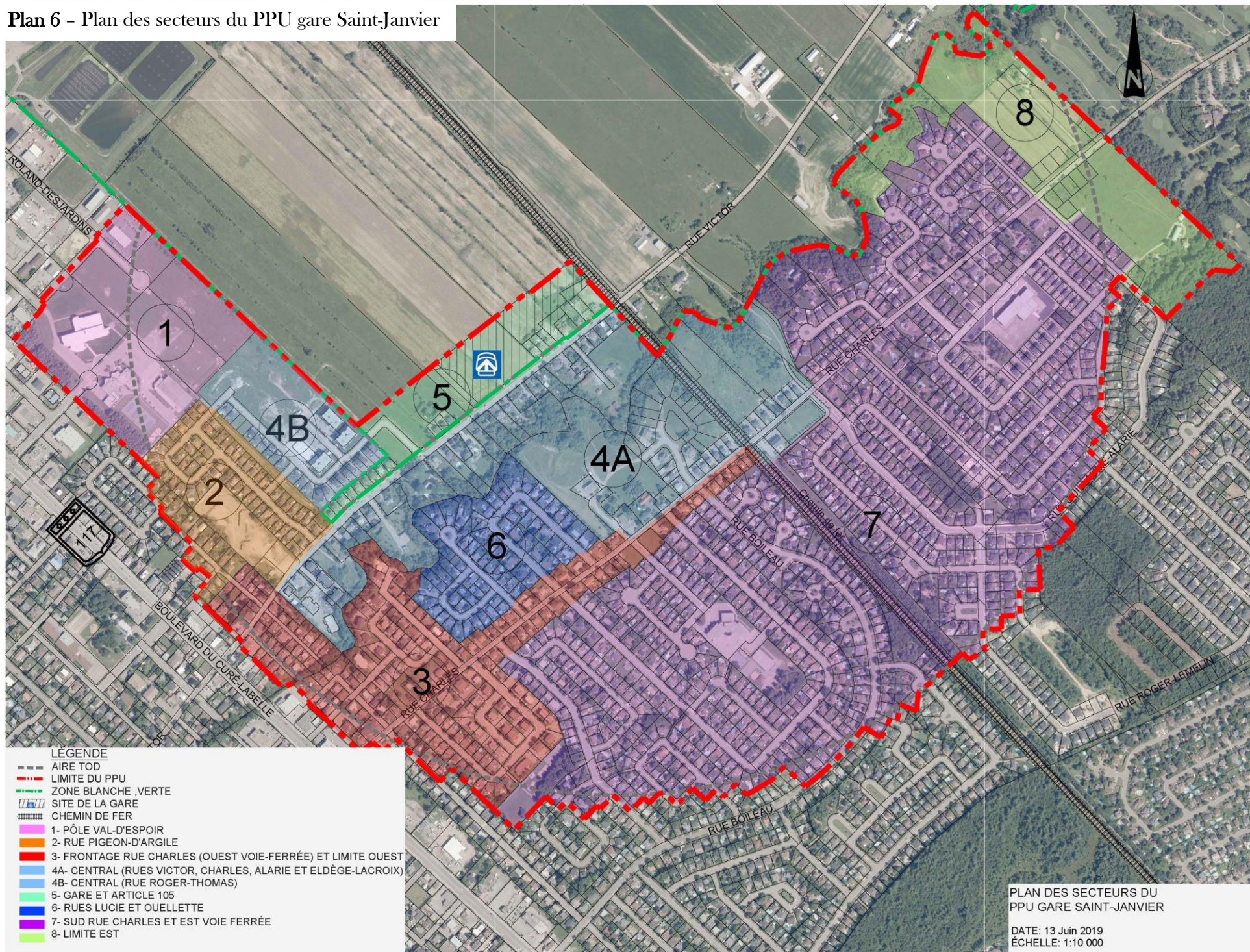
2.2 CARACTÉRISATION ET DÉLIMITATION PAR SECTEUR

À l'intérieur de ce PPU, différents secteurs se distinguent par leurs particularités, que ce soit par les usages existants, les années de construction, la disponibilité de terrains vacants, la grandeur des lots, les gabarits de bâtiments, le potentiel de développement et de requalification, etc. Il reste qu'il s'agit d'une grande zone en vaste majorité construite et principalement occupée par de l'habitation de relativement faible densité. Le tout a donc été divisé en 8 secteurs qui sont présentés dans les sous-sections suivantes et sur le Plan 6. La description de ces secteurs permet du même coup d'en définir dès maintenant les grandes lignes de leur potentiel de développement et de requalification.

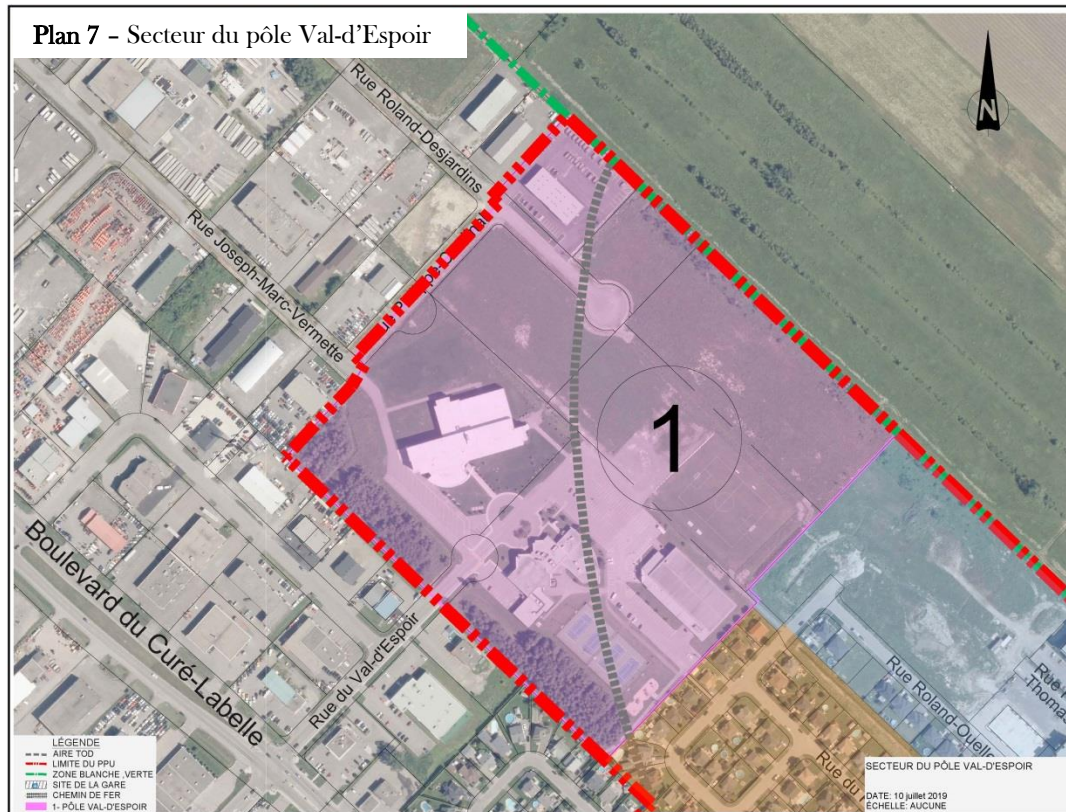
Les usages existants, la disponibilité des terrains vacants et l'année de construction étant des critères majeurs pour définir les différents secteurs, des plans thématiques à cet effet sont joints au présent document de planification au **Chapitre 7 - Annexes** (Plans 21 et 22).

Il est de mise de préciser qu'à l'exception de certains prolongements de rues qui demeurent à compléter, l'ensemble du PPU est desservi par des infrastructures d'aqueduc et d'égout municipales. Il y a cependant certains projets intégrés d'habitation (ex. : Berges Ste-Marie) qui sont quant à eux desservis par des réseaux privés qui se bouclent sur les réseaux publics.

Plan 6 - Plan des secteurs du PPU gare Saint-Janvier



2.2.1 Pôle Val-d'Espoir



Le secteur du « 1 - Pôle Val-d'Espoir » est principalement à vocation institutionnelle et publique et il est relativement enclavé des autres secteurs du PPU à l'exception d'accès par transport actif (vélos et piétons). Les usages qui occupent ce secteur distinguent aussi ce pôle du reste de la zone du PPU. Cette zone est accessible par la rue du Val-d'Espoir qui donne quant à elle sur l'artère majeure qu'est le boulevard du Curé-Labelle (route 117), ce qui ne donne aucun accès direct au reste des secteurs du PPU vers ce pôle. On y retrouve l'école secondaire de Mirabel et le Complexe du Val-d'Espoir qui regroupe des bâtiments municipaux tels qu'un aréna, une bibliothèque, un centre culturel et des bureaux administratifs de la Ville en plus de différents aménagements extérieurs comme un parc et des terrains de tennis. Ce pôle demeure assez jeune puisque les bâtiments ont été construits récemment (école secondaire en 2008, aréna et centre culturel en 1995 suivi d'agrandissements en 2000 et 2007).

Ce pôle regroupe aussi des superficies importantes de terrains vacants dont la majorité appartient à la Ville de Mirabel. En effet, des quatre lots vacants, trois sont à la Ville et ils représentent une superficie totale de 49 829 mètres carrés. L'autre site vacant appartient quant à lui à une entreprise privée et il a eu une superficie de 5 138,1 mètres carrés. Ce dernier lot est accessible par la rue Rolland-Desjardins, un parc industriel et commercial lourd. D'ailleurs, le voisin immédiat de ce terrain fait aussi partie du présent secteur. Le 14 245 rue Rolland-Desjardins est constitué d'un bâtiment de type condos industriels qui a été construit en 2016.

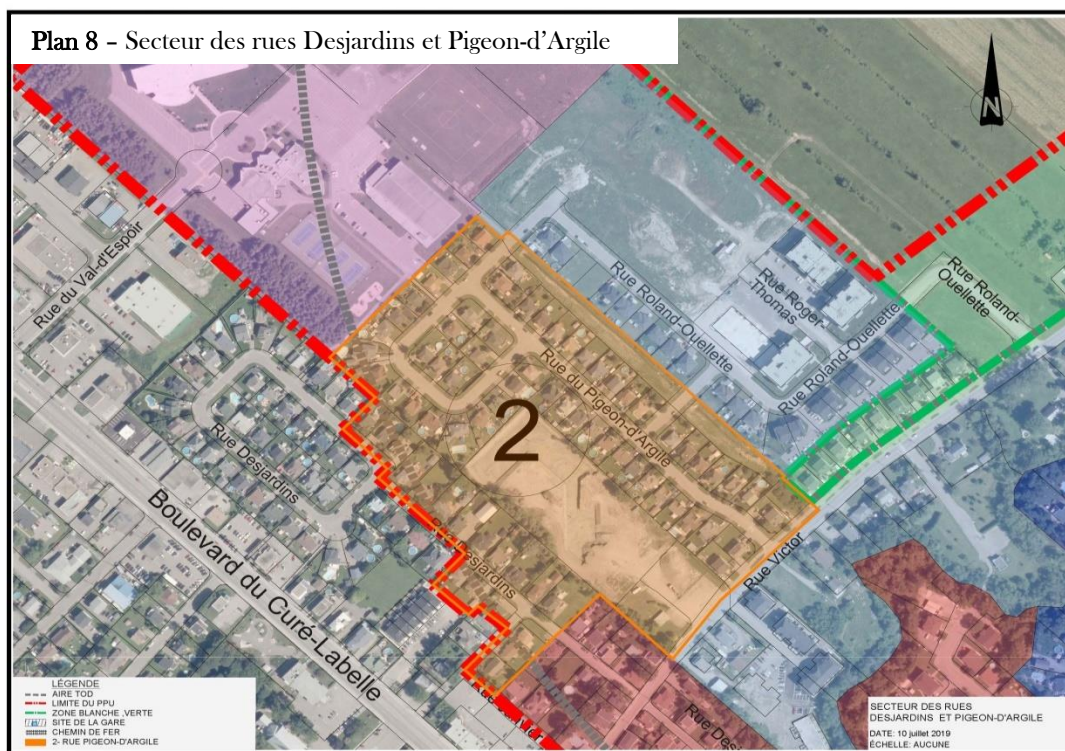
Ainsi, les terrains de ce secteur ont un potentiel important de développement, mais il sera primordial de prendre en considération la proximité immédiate de terrains industriels et commerciaux lourds tout juste au nord. Il demeure qu'il s'agit avant tout d'un pôle institutionnel et public important pour la Ville de Mirabel et encore plus spécifiquement pour le secteur de Saint-Janvier. D'ailleurs, des projets sont déjà évalués par la Ville pour certains des espaces vacants à cet endroit, notamment l'ajout d'une seconde patinoire avec un amphithéâtre d'environ 1000 places assises, permettant ainsi une utilisation multifonctionnelle des lieux.

Il reste tout de même possible de compléter le secteur par des usages industriels et commerciaux lourds dans le prolongement de la rue Rolland-Desjardins, ce qui est autorisé d'ailleurs par l'affectation du sol « Commerciale lourde » applicable à certains de ces lots. Par contre, à cet endroit, l'aire d'affectation « Commerciale lourde » est actuellement utilisée à plus de 90% par des usages dominants autorisés. Dans les circonstances, des usages institutionnels qui sont autorisés par l'affectation du sol de manière complémentaire aux usages dominants pourraient tout à fait prendre place à cet endroit.

Photos du secteur



2.2.2 Rues Desjardins et Pigeon-d'Argile



Ce secteur est constitué en vaste majorité de résidences unifamiliales détachées sur 1 ou 2 étages. Outre un segment de la rue Desjardins où quelques résidences ont été construites dans les années 50, les maisons de ce milieu sont pour la plupart relativement récentes ayant été construites après 1990. Dans la plupart des cas, il s'agit de résidences avec un revêtement partiel de pierre ou de brique en façade avec un revêtement de clin horizontal (vinyle, canexel, maibec, etc.) pour compléter la façade et pour couvrir les autres murs extérieurs.

Cependant, quelques projets résidentiels plus denses prennent aussi place dans cette zone. Sur la rue Victor, une nouvelle résidence pour personnes âgées de 3 étages et de 140 logements a été construite en 2017-2018 sur le site de l'ancien garage des travaux publics de la Ville de Mirabel.

Dans les circonstances, bien qu'un projet de requalification soit toujours possible, notamment sur la rue Victor ou pour les résidences plus anciennes de la rue Desjardins, ce secteur demeure principalement à consolider et à maintenir dans sa situation actuelle. Son potentiel de développement et de requalification est donc très faible.

Photos du secteur

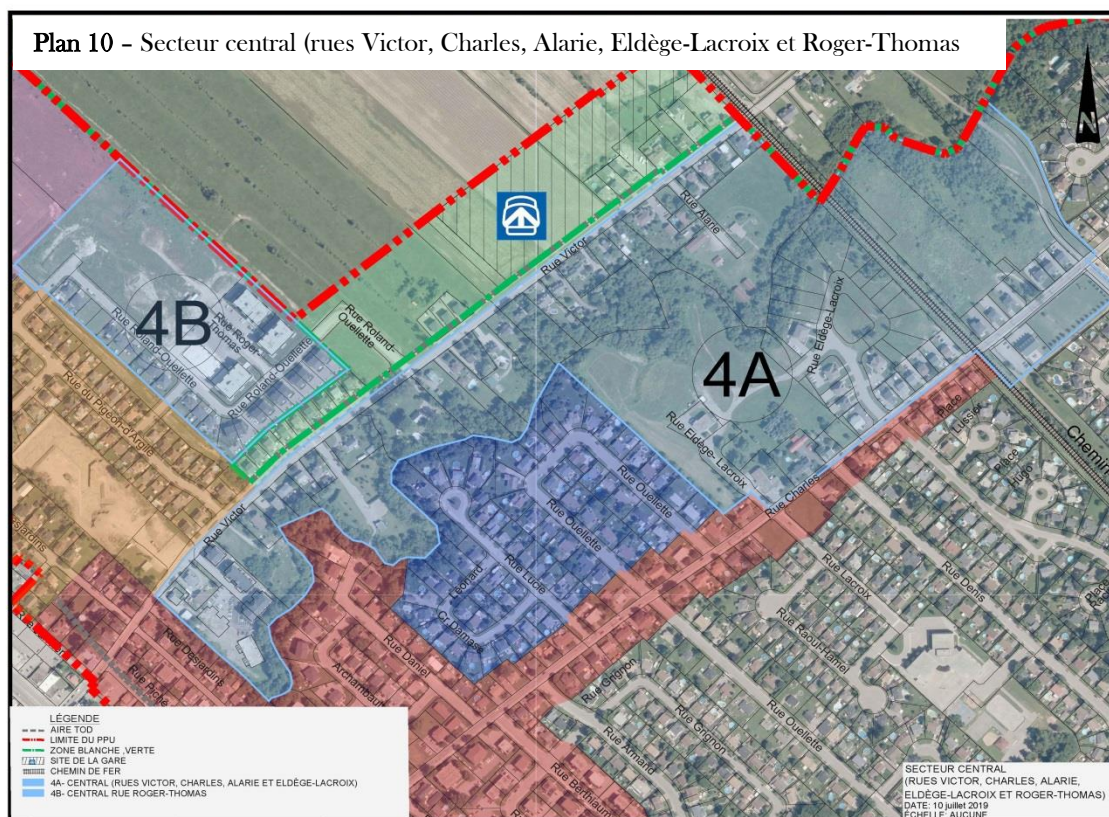


Ainsi, ces éléments permettent de constater que bien que peu de terrains soient disponibles dans ce secteur, le potentiel pour un redéveloppement est perceptible. En plus du fait que plusieurs bâtiments sont plus anciens dans ce secteur, la localisation est stratégique dans l'espace avec l'accès facile à la rue Charles qui favorise les déplacements vers le boulevard du Curé-Labelle là où se trouve plusieurs commerces et services. Bien qu'il soit un peu plus éloigné de la gare de Saint-Janvier par rapport à d'autres secteurs, sa localisation est stratégique et des déplacements à pied ou à vélo sont fortement envisageables pour les résidents afin d'obtenir une majorité de services essentiels, incluant les déplacements vers le site de la gare de train de banlieue. Il n'y a donc aucun doute que ce secteur saura attirer l'attention par son potentiel de requalification. Cependant, les terrains étant souvent de petite superficie, il faudra réunir plusieurs terrains pour réaliser des projets d'envergure, ce qui porte à croire que le potentiel est plutôt à moyen ou long terme. Une revalorisation graduelle du secteur est donc envisageable à cet endroit.

Photos du secteur



2.2.4 Central (rues Victor, Charles, Alarie, Eldège-Lacroix et Roger-Thomas)



Ce secteur est localisé à proximité de la gare projetée du côté sud de la rue Victor (à l'ouest de la voie ferrée) et du côté nord de la rue Charles (secteurs immédiats à l'est et à l'ouest de la voie ferrée). Ce milieu se caractérise particulièrement par la présence de plusieurs terrains vacants, de constructions récentes offrant une densité résidentielle intéressante ainsi que des propriétés principalement occupées par des résidences unifamiliales détachées sur des terrains ayant des superficies importantes, proposant ainsi une très faible densité et une sous-utilisation marquée des lots. Il s'agit sans aucun doute du pôle principal de développement et de revalorisation à court et moyen terme du présent PPU.

De manière plus détaillée, le long de la rue Victor, le secteur débute à l'ouest par un projet qui reste à compléter de bâtiments multifamiliaux de 6 à 16 logements construits sur 2 et 3 étages. D'architecture moderne, ce projet donne le ton comme porte d'entrée de ce secteur du PPU. Par la suite, la vaste majorité des terrains ayant frontage sur la rue Victor jusqu'au site de la gare sont occupés par des résidences unifamiliales détachées, la plupart sur un étage. Cela dit, plusieurs d'entre elles se situent sur des terrains ayant une superficie importante, tout particulièrement au niveau de la profondeur. Dans la plupart des cas, ces terrains s'adossent à la rivière Sainte-Marie. Bien que quelques-uns d'entre eux sont relativement récents et offrent une architecture moderne, plusieurs de ces bâtiments ont été construits avant 1980, dont certains remontent même aux années 20. Cependant, il y a bien peu de terrains vacants présentement le long de la rue Victor.

Un projet de triplex sur 3 étages a aussi été réalisé en 2012-2013 sur la rue Roland-Ouellette sur des terrains adossés à des lots de la rue Victor. Enfin, un projet de condos de 48 logements sur 4 étages est en construction sur la rue Roger-Thomas depuis 2015. À ce jour, deux constructions de ce type ont été réalisées et quelques autres sont en planification pour compléter ce projet majeur. La rue Roger-Thomas et le réseau d'infrastructures municipales (aqueduc, égout et pluvial) demeurent d'ailleurs à compléter pour réaliser les phases restantes à ce projet.

Il n'y a donc pas réellement de terrains vacants dans ce secteur. Une partie du site du projet des bâtiments de 48 logements reste disponible, mais le projet est déjà en cours et il est normal qu'un projet d'une telle densité prenne un certain temps à être réalisé. Sinon, quelques lots individuels restent vacants, mais il s'agit principalement de terrains qui serviront à compléter les développements domiciliaires actuels.

Ensuite, pour les terrains faisant partie de ce secteur et qui sont situés le long de la rue Charles, il s'agit pour la plupart de bâtiments récents (90 à aujourd'hui), principalement des triplex sur deux étages. Il y a aussi la présence d'une garderie construite en 2014 du côté sud de la rue Charles directement à l'est de la voie ferrée. Cette garderie est voisine d'un grand terrain vacant de 4 339,7 mètres carrés dont la vocation projetée demeure inconnue.

Enfin, le centre de ce secteur est composé en vaste majorité de terrains vacants. Les zones de la rue Alarie (immense terrain occupé par quelques bâtiments abandonnés) et des deux segments de la rue Eldège-Lacroix offrent plusieurs lots disponibles au développement. Il y a bien quelques constructions récentes d'architecture moderne, soit deux triplex et trois habitations multifamiliales de 4 et 6 logements construits sur 2 ou 3 étages, mais il s'agit tout de même de bâtiments offrant une certaine densité. Il est aussi possible d'ajouter à ceci trois terrains à l'ouest de la rue Charles qui sont occupés par des résidences unifamiliales détachées construites avant 1970 et qui ont des terrains ayant une superficie intéressante. C'est le même constat pour une résidence de 9 logements sur 2 étages derrière ces maisons unifamiliales. Ce bâtiment a été construit en 1965 et pourrait possiblement être démoli ou rénové dans le cadre d'un projet d'ensemble.

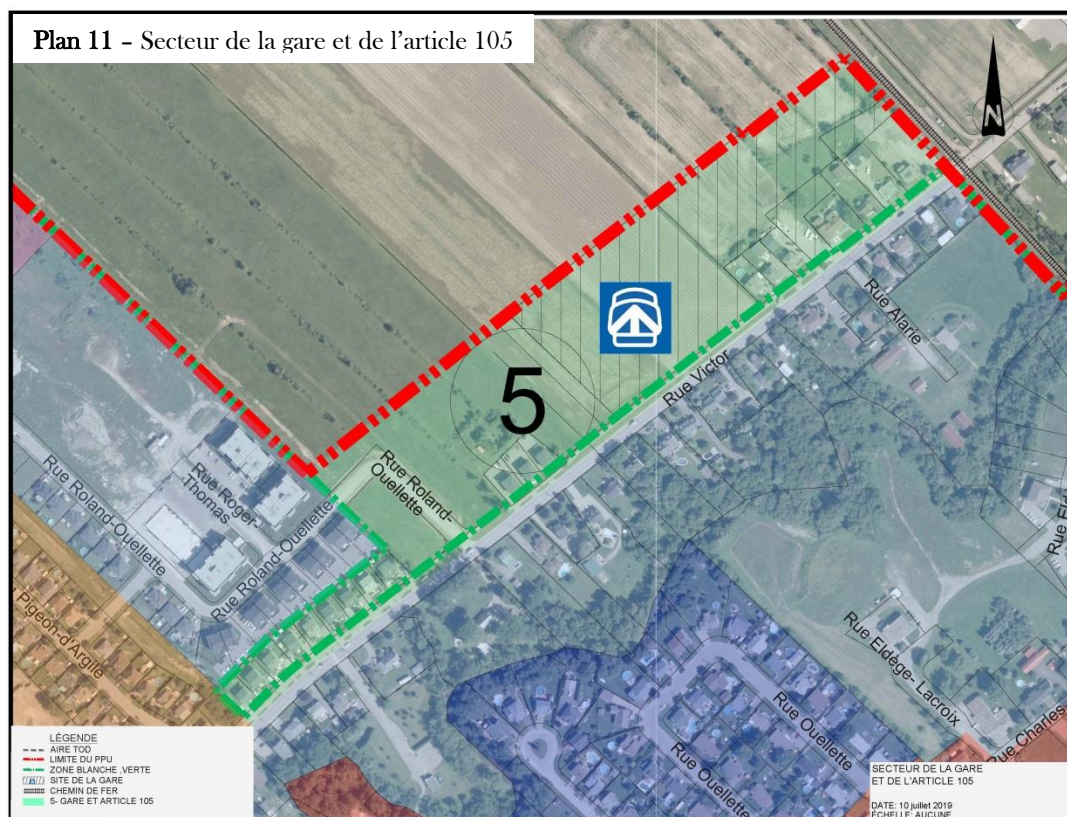
Dans les circonstances, tous les éléments sont réunis à cet endroit pour un développement à court et moyen terme d'une densité résidentielle importante. De plus, avec la proximité de la gare, il est aussi possible d'envisager l'arrivée de quelques bâtiments commerciaux ou mixtes offrant des services de proximité au rez-de-chaussée. Sans être une certitude, cet endroit stratégique pourrait avoir un attrait en ce sens.

Photos du secteur





2.2.5 Gare et article 105



L'ensemble de ce secteur est localisé en zone agricole. Tel que mentionné précédemment, cette zone est ciblée au présent PPU puisque son développement à des fins résidentielles, commerciales et institutionnels est autorisé en fonction du fait que des réseaux d'aqueduc et d'égout sont existants sur la rue Victor sur lesquels ces terrains ont façade, même si ces terrains sont localisés en zone agricole. En vertu de l'article 105 de la LPTAA, il est autorisé d'aménager des usages résidentiels sur les 60 premiers mètres de profondeur à partir de la voie publique et des usages commerciaux et institutionnels sur une profondeur de 120 mètres par rapport à la rue. Le site de la gare (stationnement, quai d'embarquement, etc.) sera d'ailleurs aménagé dans ce secteur en vertu des droits de l'article 105.

Pour le reste, le secteur est composé d'une quinzaine de triplex sur 2 étages, la plupart construits entre 1990 et aujourd'hui. Certains très modernes avec des revêtements de pierre et de bloc architectural en façade, des revêtements de clins horizontal de couleur foncée en devanture et du vinyle pâle sur les côtés et à l'arrière, d'autres ont une architecture d'un courant antérieur avec de la brique et du stuc de couleur pâle, principalement pour les triplex situés les plus à l'ouest du secteur et qui ont été construits au début des années 90.

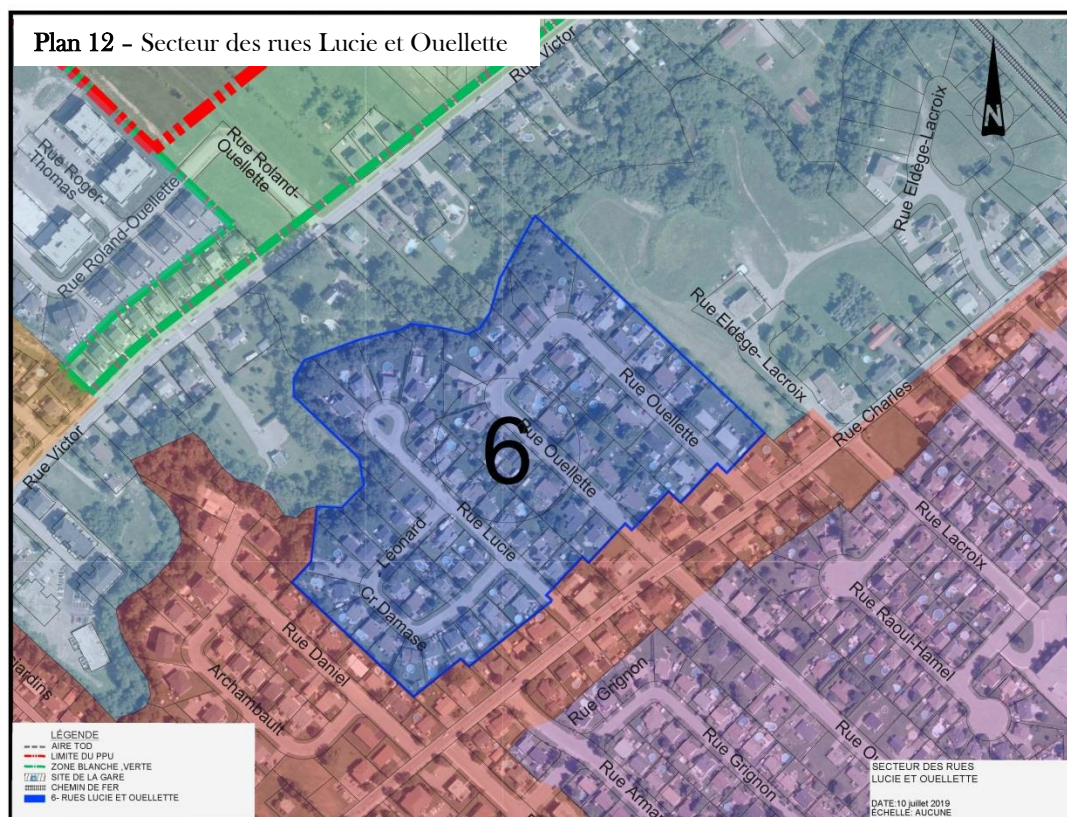
Plus à l'est, il est possible de localiser quelques maisons unifamiliales détachées, certaines très récentes (2002 à 2005), d'autres beaucoup moins (années 20 et 50). La proximité des terrains du site de la gare permet quand même d'envisager une requalification possible des terrains présentement occupés par des constructions plus anciennes. Les autres seront vraisemblablement maintenus.

Enfin, de part et d'autre de la rue Roland-Ouellette des terrains d'une superficie assez importante sont disponibles. Vacants ou utilisés à des fins agricoles, leur développement potentiel reste inconnu. Ces terrains offrent un potentiel intéressant à des fins commerciales ou minimalement, à des fins mixtes considérant leur localisation stratégique à proximité du site de la gare. Pour les besoins du présent PPU et en fonction des droits de l'article 105 de la LPTAA sur un maximum de 120 mètres de profondeur pour les usages commerciaux et institutionnels, la cartographie a été effectuée avec une délimitation à 120 mètres de profondeur pour ce secteur. Il est cependant important de préciser que tout développement est limité à 60 mètres de profondeur pour des usages résidentiels.

Photos du secteur



2.2.6 Rues Lucie et Ouellette

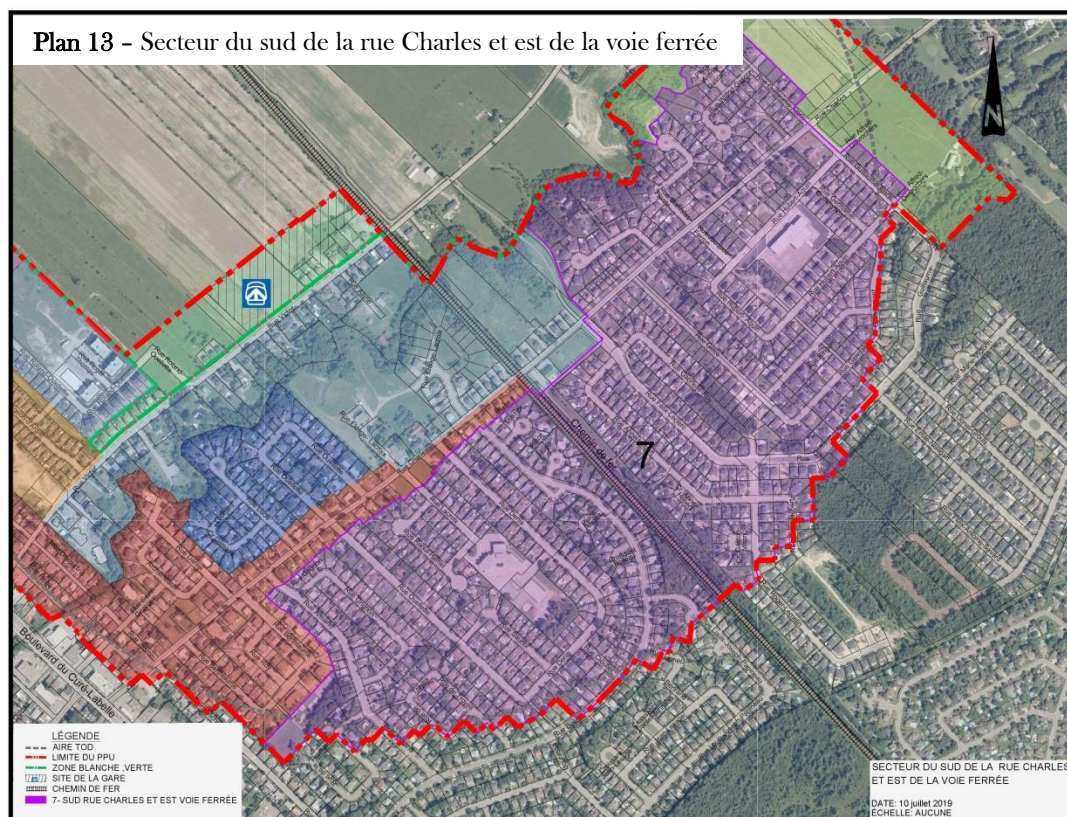


Ce secteur est constitué uniquement de résidences unifamiliales détachées sur 1 ou 2 étages. Dans toute la zone, un seul terrain est toujours vacant. Sur la rue Lucie et le croissant Damase-Léonard, toutes les constructions ont été réalisées dans les années 90 et offrent une architecture qui caractérise bien ces années. Sur la rue Ouellette, certaines maisons, à proximité de la jonction avec la rue Charles, sont plus anciennes (début des années 70). Elles pourraient avoir un potentiel de requalification en étant combinées avec des lots ayant façade à la rue Charles. Cependant, il s'agit d'un petit quartier distinct de maisons unifamiliales. Il est permis de croire qu'aucun projet de redéveloppement ne sera envisagé à court ou moyen terme. En fait, le statu quo semble tout à fait de mise dans ce cas précis. Probablement que ce quartier fera surtout l'objet de projets de rénovation individuels à travers le temps pour donner une apparence au goût du jour à ces maisons.

Photos du secteur



2.2.7 Sud rue Charles et est voie ferrée



C'est assurément le secteur le plus vaste, mais aussi celui qui a le potentiel de développement et de requalification le plus faible à l'intérieur du **PPU gare Saint-Janvier**. Ceci s'explique aisément par le fait que la vaste majorité des constructions ont été réalisées dans les années 2000, à quelques exceptions près. En plus, il s'agit d'une trame de rue continue avec des lots de petites dimensions occupés principalement par des résidences unifamiliales détachées le plus souvent sur deux étages. Il y a une seule exception, soit le secteur des rues Hubert-Aquin et Germaine-Guévremont autour de l'école primaire du Parchemin construite en 2017. Plusieurs constructions de triplex sur 2 et 3 étages ont été réalisées dans ce secteur entre 2010 et aujourd'hui et certaines restent à réaliser.

Il y bien quelques propriétés toujours vacantes dans cette zone, notamment sur les rues Gabrielle-Roy et Gilles, mais dans les faits, ces terrains sont déjà lotis suite à l'aménagement récent de ces rues, incluant le prolongement des infrastructures d'aqueduc et d'égout municipales. Ces terrains seront construits à court terme afin de compléter ce développement de résidences unifamiliales détachées.

Au final, il s'agit d'un secteur jeune, dynamique et offrant une architecture très récente même si relativement peu diversifiée. La plupart du temps, ce sont des maisons avec de la brique ou de la pierre dans la partie inférieure des façades avec un clin horizontal comme le vinyle ou le canexel pour compléter le revêtement extérieur. Cependant, c'est aussi une zone qui laisse place à plusieurs maisons avec un revêtement de pierre ou de brique sur 100% de la façade, une réalité de plus en plus fréquente dans les années récentes. Les teintes de couleur sont aussi multiples, ce qui distingue un peu plus l'apparence des bâtiments de ce quartier. Enfin, la présence d'une majorité de résidences de 2 étages est aussi une particularité de ce milieu. Tout cela mis ensemble, il est possible de constater une valeur élevée de ces propriétés au rôle d'évaluation.

Ceci permet donc de constater, sans aucun doute, l'absence de potentiel de développement ou de requalification dans ce secteur spécifique. Il est plus qu'improbable que le moindre nouveau projet de densité prenne place à cet endroit. Dans les circonstances, ce secteur est voué avant tout à une consolidation et au maintien de sa réalité actuelle.

Photos du secteur



2.2.8 Limite Est



Le secteur « 8 - Limite est » se retrouve complètement à l'extrémité du *PPU gare Saint-Janvier*, directement contigu à la frontière du périmètre urbain de Saint-Janvier et du site du terrain de Golf Mirabel. Cependant, bien qu'éloigné du site de la gare, il s'agit d'un pôle de développement intéressant puisque la vaste majorité des superficies de terrains situés dans ce secteur sont vacantes. En fait, il s'agit d'un espace de plus de 130 000 mètres carrés localisé de part et d'autre de la rue Charles dont seulement un grand terrain d'environ 10 000 mètres carrés est occupé par une résidence unifamiliale détachée. Ces lots appartiennent pratiquement tous à la même personne, ce qui augmente les possibilités de réaliser un projet d'ensemble.

À cet effet, il est aussi possible de prévoir une densité intéressante dans ce secteur. D'ailleurs, un projet de bâtiment de 18 logements sur 3 étages est prévu sur le terrain disponible situé au bout de la rue Stanislas-Plante et situé dans ce secteur. Tout ceci malgré certaines contraintes au développement comme une bande riveraine (la rivière Sainte-Marie est la limite nord du secteur) et une zone de contraintes relative au glissement de terrain. Ceci permet de croire à la possibilité de réaliser des projets d'envergure dans ce secteur malgré l'importance de prendre en considération le voisinage immédiat composé principalement de résidences unifamiliales détachées (basse densité) et l'éloignement du centre de Saint-Janvier. D'ailleurs, il serait important de réfléchir sur la possibilité d'intégrer certains espaces commerciaux dans ce secteur, probablement directement le long de la rue Charles, afin d'assurer une certaine présence de services de proximité à cet endroit pour éviter une obligation de déplacements jusqu'au boulevard du Curé-Labelle pour les résidents actuels et futurs. La présence d'un dépanneur ou d'une garderie par exemple pourrait donc s'avérer utile et pertinent à cet endroit.

Photos du secteur



2.2.9 Synthèse des secteurs

Au final, chaque secteur a ses particularités, tout particulièrement au niveau de leur potentiel de développement ou de requalification. Sous forme de récapitulatif, le tableau ci-dessous résume en deux colonnes cet élément pour chaque secteur du **PPU gare Saint-Janvier**.

Tableau 1 - Tableau synthèse des secteurs et de leur potentiel de développement/requalification

SECTEUR	POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT / REQUALIFICATION
1- Pôle Val-d'Espoir	Pôle institutionnel à consolider
2- Rues Desjardins et Pigeon-d'Argile	Potentiel résidentiel faible
3- Frontage rue Charles (ouest voie ferrée) et limite ouest	Potentiel résidentiel moyen
4- Central (rues Victor, Charles, Alarie, Eldège-Lacroix et Roger-Thomas)	Potentiel résidentiel élevé
5- Gare et article 105	Potentiel commercial élevé, résidentiel moyen
6- Rues Lucie et Ouellette	Potentiel résidentiel faible
7- Sud rue Charles et est voie ferrée	Potentiel résidentiel faible
8- Limite est	Potentiel résidentiel élevé

2.3 COMPOSANTES PARTICULIÈRES DU PPU

En plus des particularités propres à chaque secteur du **PPU gare Saint-Janvier** présentées à la section précédente, certaines composantes particulières doivent aussi être prises en considération dans une planification territoriale dans le cadre d'un plan particulier d'urbanisme. Les sous-sections suivantes portent d'ailleurs sur ces éléments en particulier.

2.3.1 Réseaux de transport – automobile, transport collectif et transport actif

Plusieurs réseaux de transport caractérisent le secteur du PPU. Les paragraphes ci-dessous décrivent d'ailleurs ces installations. Les Plans 15 et 15.1 illustrent quant à eux ces différents réseaux.

Réseau routier

Le **PPU gare Saint-Janvier** est localisé à proximité de plusieurs axes routiers structurants, bien qu'en partie à l'écart des grandes artères. C'est notamment le cas par rapport aux autoroutes 15 et 50 qui sont situées à respectivement 2 et 4 kilomètres approximativement du site projeté de la gare en termes de distance de parcours en voiture. La route nationale 117 (boulevard du Curé-Labelle) est plus rapprochée alors qu'elle est située tout juste à la limite ouest des limites du PPU (environ 1 kilomètre). Cette voie est particulièrement importante pour le déplacement nord-sud et elle est le principal segment de déplacement de transit afin de rejoindre le site de la gare pour les personnes qui n'habitent pas à distance de marche de cette infrastructure. C'est notamment le cas pour les gens en provenance de l'autoroute 50, de St-Jérôme au nord, de Sainte-Thérèse au sud ou même par la sortie 35 pour les utilisateurs de l'autoroute 15. C'est aussi le pôle commercial principal (épicerie, pharmacie, restaurant, stations-service, etc.) du secteur de Saint-Janvier et inévitablement, un lieu de destination très important pour les résidents actuels et projetés de la zone du PPU.

De la route 117 ou de l'autoroute 15, les déplacements est-ouest se font sur les rues Victor et Charles, deux artères locales majeures dans ce secteur. La rue Charles est d'ailleurs considérée comme une route collectrice au schéma d'aménagement. Ordre général, ces rues demeurent principalement à caractère résidentiel, malgré quelques pôles commerciaux près de l'autoroute 15 et de la route 117. La rue Boileau a aussi un rôle majeur dans le secteur puisqu'elle relie le boulevard du Curé-Labelle à la rue Charles à proximité de la voie ferrée. Il s'agit tout de même d'une rue résidentielle de basse densité où il est important de ne pas augmenter de manière importante la circulation automobile.

Ultimement, c'est via la rue Victor qu'il est possible de rejoindre le site de la gare. Considérant qu'il s'agit d'une rue à une seule voie dans chaque direction et qu'un achalandage important est envisagé en lien aux activités de la gare, différentes interventions seront nécessaires pour l'adapter à cette nouvelle réalité et favoriser une meilleure fluidité pour les automobilistes qui souhaitent utiliser l'outil de transport en commun qu'est la gare de train de banlieue. Les accès potentiels à la gare devront aussi être améliorés, notamment pour les gens du secteur de la rue Charles, particulièrement par un lien direct à la rue Victor et à la gare dans un axe nord-sud. Il faut éviter de faire de la rue Victor le seul accès automobile possible et en faire un secteur de congestion quotidien qui accentuera du même coup la pression sur le boulevard du Curé-Labelle.

Réseau de transport collectif

Évidemment, la gare de train de banlieue de Saint-Janvier demeure l'outil de transport collectif principal de ce pôle et la raison principale de la planification du présent PPU. L'impact de l'arrivée d'une telle installation de transport aura un impact majeur sur son milieu par son attrait en termes de lieu de destination (utilisateurs) ou de vie (résidents à proximité d'un réseau de transport majeur). Ceci justifie, sans l'ombre d'un doute, le besoin de se doter d'une planification précise pour ce secteur afin de favoriser un quartier agréable et adapté, tout en y favorisant une densification importante.

EXO est le gestionnaire de la ligne de train de banlieue Montréal-Saint-Jérôme sur laquelle prend place cette station de train mirabelloise. Cette ligne offre un lien direct vers le centre-ville de Montréal. Indirectement, ce réseau permet aussi de rejoindre la Rive-Sud de Montréal via d'autres lignes de train de banlieue ou par le

futur Réseau Express Métropolitain (REM). Ce réseau sera notamment très sollicité par des résidents de la Rive-Nord de Montréal afin de rejoindre les pôles d'emploi au Centre-Ville de la métropole.

Autrement, EXO gère aussi des réseaux d'autobus et de taxi collectif dans le secteur de Saint-Janvier. C'est le cas de la ligne d'autobus numéro 9. Actuellement, cette ligne qui relie Laval (métro Montmorency) et Saint-Jérôme (train de banlieue, hôpital et cégep), en passant par Sainte-Thérèse (cégep), traverse Saint-Janvier par le boulevard du Curé-Labelle. Plusieurs arrêts d'autobus à proximité du secteur du **PPU gare Saint-Janvier** sont existants, notamment au coin des rues du Val-d'Espoir, Victor et Boileau (Lapointe). Au niveau du taxi collectif, la ligne 19 permet de relier de nombreux secteurs comme Saint-Hermas, Sainte-Scholastique, Saint-Benoît, Saint-Augustin, Sainte-Monique, Petit-Saint-Charles, Domaine-Vert Sud et Domaine-Vert Nord avec un bout de ligne sur le boulevard du Curé-Labelle à Saint-Janvier à la jonction avec la rue Saint-Georges située entre les rues Victor et Charles.

Le réseau de transport en commun est donc somme toute limité actuellement dans le secteur. L'arrivée de la gare permettra et nécessitera des ajustements afin de mieux desservir ce secteur, plus spécifiquement le site même de la gare qui n'est évidemment pas desservi directement en ce moment. Des réseaux comme la ligne 14 de taxi collectif qui dessert de nombreux secteurs de Mirabel afin d'atteindre la gare de Sainte-Thérèse seront peut-être à revoir en fonction de l'arrivée d'une nouvelle gare à Mirabel. Un lien vers Saint-Canut et Mirabel-en-Haut serait aussi à réfléchir possiblement en remplacement de la ligne 16 de taxi collectif qui lie ces secteurs à la gare de Saint-Jérôme à l'heure actuelle. Enfin, il y a déjà eu des projets de ligne d'autobus qui ont été réfléchis dans le passé par le CITL (avant EXO) afin de s'adapter à l'arrivée de la gare. Une ligne avait été pensée pour desservir les usagers de Saint-Janvier pour les diriger à la gare. Ce réseau (ligne 8042) devait passer sur les rues Victor, Charles, Boileau, Brault et du Curé-Labelle, notamment. Un autre tracé (ligne 8025) devait quant à lui desservir le secteur de Sainte-Anne-des-Plaines via les rues des Cèdres et Clément notamment en prenant la route 335 (montée Gagnon et boulevard Sainte-Anne) pour atteindre le rang Lepage et la rue Victor jusqu'à la gare.

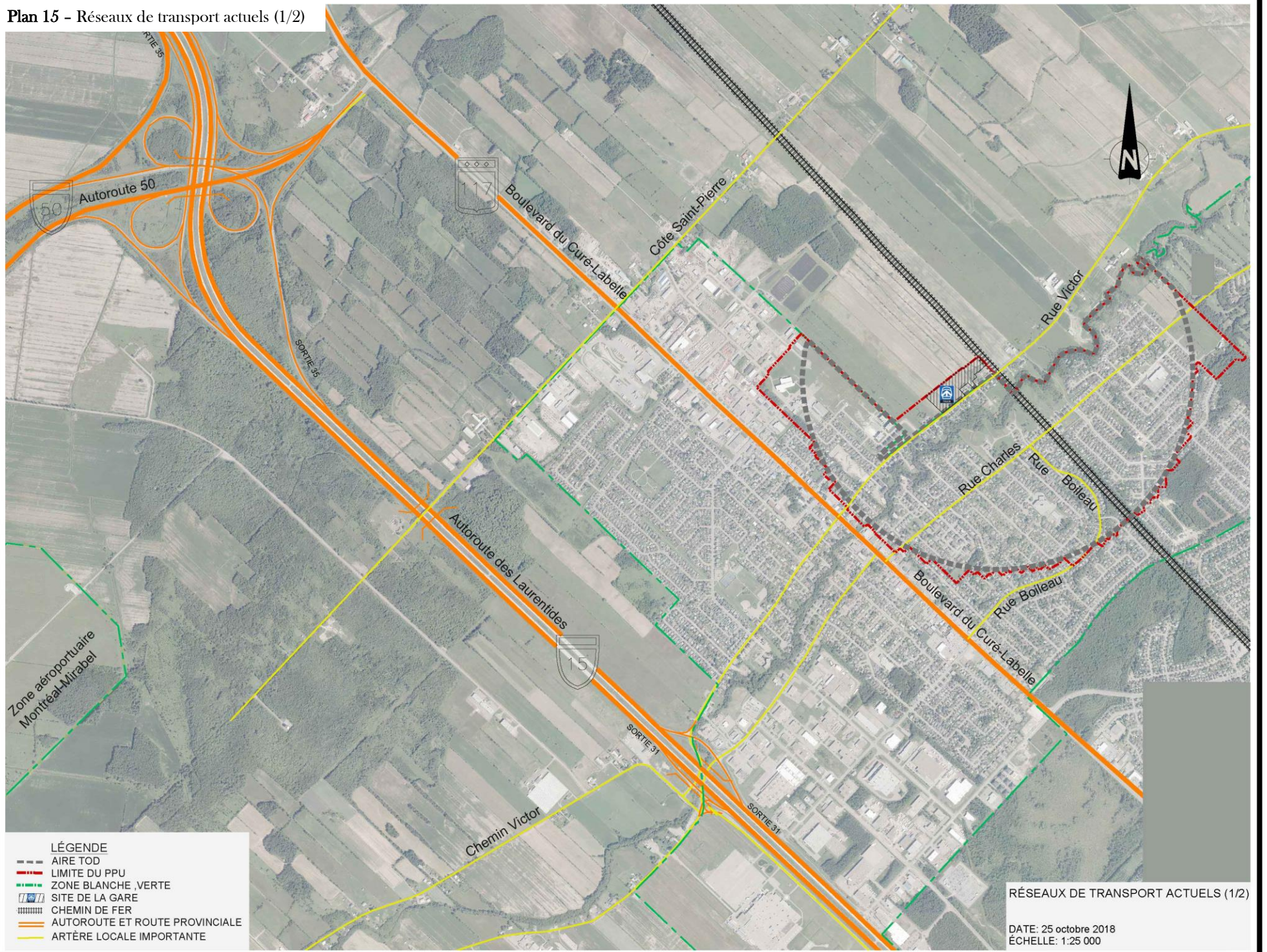
Réseau de transport actif (cyclistes et piétons)

Le secteur du PPU accueille un réseau de pistes cyclables et multifonctionnelles (piétons et vélos) assez diversifié. Il y a notamment la piste en site propre du parc linéaire du Petit Train du Nord (Route Verte) qui longe en bonne partie la voie ferrée. Cette piste régionale majeure s'étend de Bois-des-Filion à Mont-Laurier. La rue Victor accueille quant à elle une piste en site propre de la voie ferrée (raccordement à la Route Verte) jusqu'à la rue du Pigeon-d'Argile vers l'ouest. Du côté de la rue Charles, c'est une voie réservée à même la chaussée dans chaque direction qui est aménagée. Les pistes de ces deux rues se rejoignent notamment par un tracé à double sens à même la chaussée sur la rue Daniel et en site propre par le terrain d'une station de pompage (pont au-dessus de la rivière Sainte-Marie). Le reste du secteur est quant à lui traversé par de très nombreuses pistes à double-sens identifiées à même la chaussée comme sur les rues du Val-d'Espoir, Guillaume-Alarie, Boileau, Armand, Ouellette, Denis et Jacques-Ferron, notamment.

Dans la plupart des cas, ces pistes permettent aussi le déplacement sécuritaire des piétons. Puisqu'il s'agit de quartiers résidentiels de faible densité dans plusieurs cas, la vitesse des automobiles est limitée et ceci permet une utilisation sécuritaire des lieux. Malgré tout, plusieurs trottoirs sont aménagés dans la zone du PPU, en particulier sur les artères importantes, ce qui favorise un déplacement plus sécuritaire des piétons et qui encourage la marche comme méthode de déplacement. La sécurité des enfants au niveau de l'accès aux écoles est aussi priorisée par l'aménagement de ces trottoirs. C'est le cas sur la rue Victor sur les deux côtés entre le boulevard du Curé-Labelle et la piste multifonctionnelle, sur tout le tracé de la rue du Val-d'Espoir, sur un côté sur toute la longueur des rues Guillaume-Alarie et Félix-Leclerc pour rejoindre à deux endroits la rue Charles, sur la rue Hubert-Aquin du côté de l'école primaire entre les rues Guillaume-Alarie et Jacques-Ferron, de la rue Charles à l'école sur un côté de la rue Jacques-Ferron, d'un côté de la rue Lacroix entre la rue Charles et l'école primaire et sur la rue Charles sur les deux côtés entre le boulevard du Curé-Labelle et la rue Jasmin et par la suite seulement sur le côté sud jusqu'à la limite est du PPU. À tout cela s'ajoute de nombreuses traverses piétonnes identifiées sur le pavé à plusieurs intersections dans le secteur.

Il est donc clair que bien qu'il soit toujours possible de bonifier ces aménagements, le secteur du PPU est très bien desservi en transport actif.

Plan 15 - Réseaux de transport actuels (1/2)

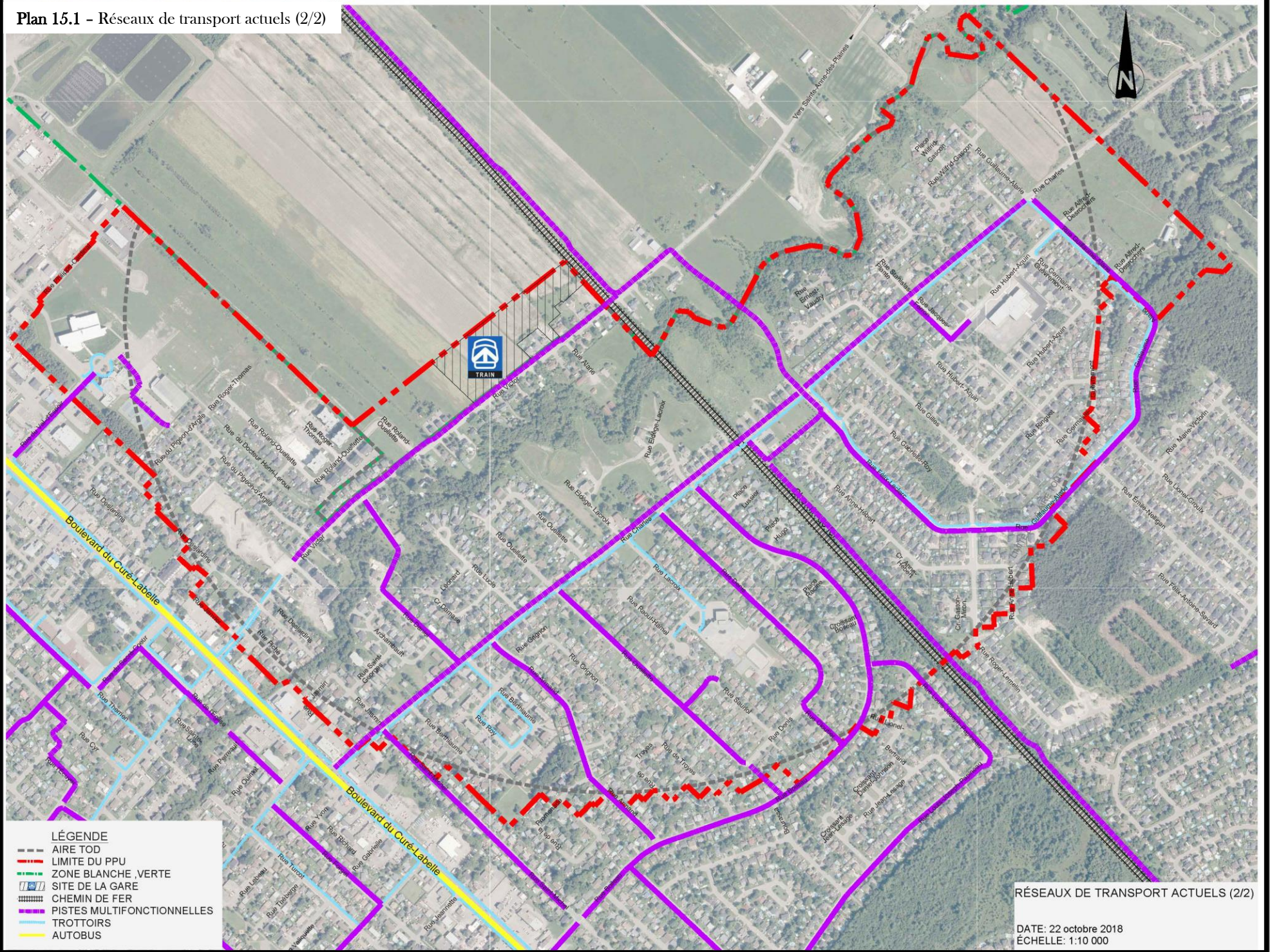


- LÉGENDE
- AIRE TOD
 - - - LIMITE DU PPU
 - - - ZONE BLANCHE, VERTE
 - [Hatched] SITE DE LA GARE
 - [Black line] CHEMIN DE FER
 - [Orange line] AUTOROUTE ET ROUTE PROVINCIALE
 - [Yellow line] ARTÈRE LOCALE IMPORTANTE

RÉSEaux DE TRANSPORT ACTUELS (1/2)

DATE: 25 octobre 2018
ÉCHELLE: 1:25 000

Plan 15.1 - Réseaux de transport actuels (2/2)



- LÉGENDE**
- AIRE TOD
 - LIMITE DU PPU
 - ZONE BLANCHE, VERTE
 - SITE DE LA GARE
 - CHEMIN DE FER
 - PISTES MULTIFONCTIONNELLES
 - TROTTOIRS
 - AUTOBUS

RÉSEaux DE TRANSPORT ACTUELS (2/2)

DATE: 22 octobre 2018
ÉCHELLE: 1:10 000

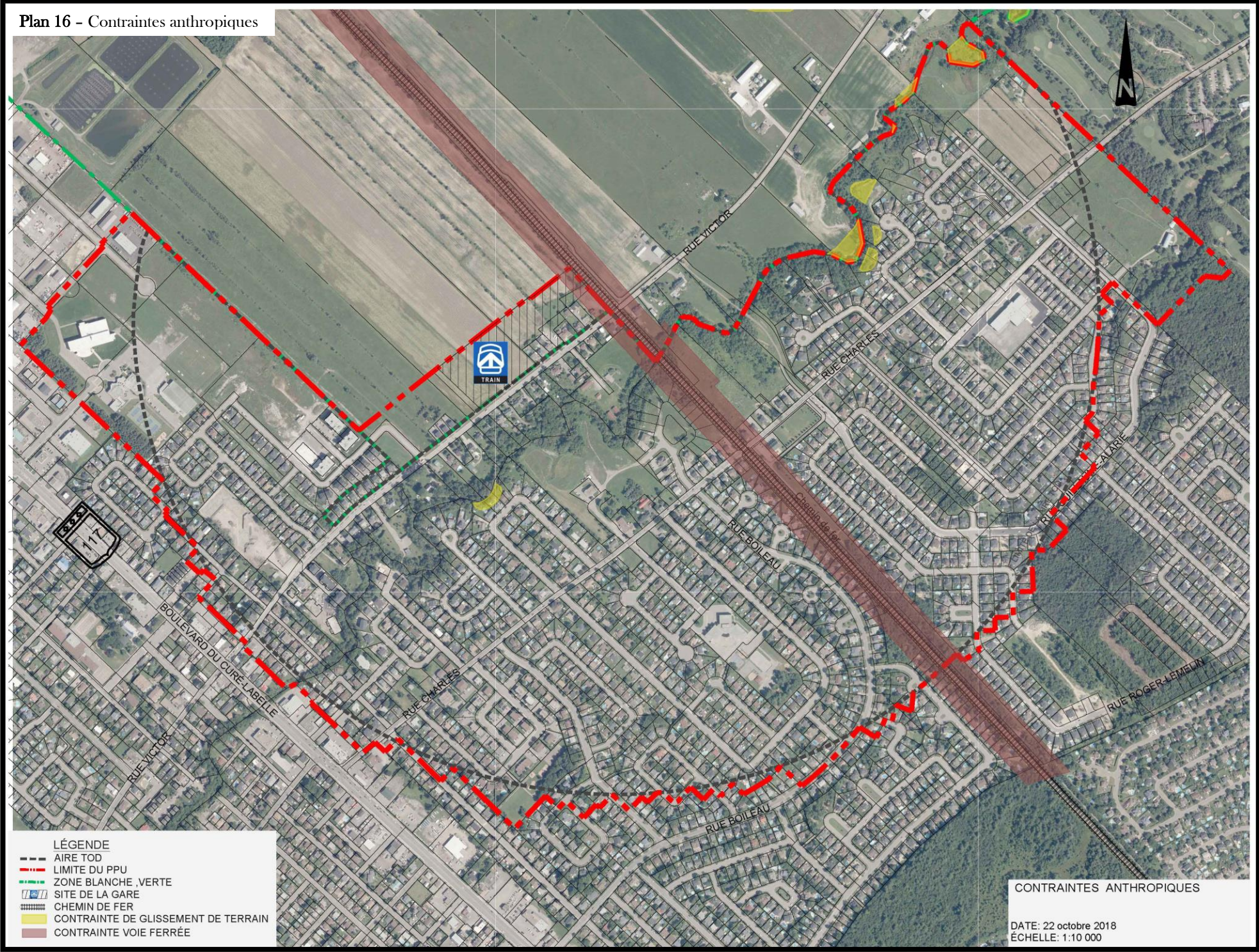
2.3.2 Contraintes anthropiques

Le secteur du **PPU gare Saint-Janvier** est affecté par quelques éléments de contraintes de nature anthropique. Inévitablement, ils restreignent le développement et certains aménagements sur le territoire. Ces zones sont identifiées au Plan 16 à la fin de la présente sous-section et elles sont décrites dans les paragraphes ci-dessous.

Tout d'abord, certains secteurs à proximité et à l'intérieur du PPU ont été identifiés comme à risque concernant les possibilités de glissement de terrain. Ces zones sont localisées sur les rues Ouellette et Stanislas-Plante. Les autres zones de ce type sont localisées de l'autre côté de la rivière, hors du PPU et en zone agricole permanente ou plus à l'est, aussi en zone agricole permanente. Ordre général, ces zones sont identifiées sur des terrains qui ont déjà été construits et dans des secteurs qui ne devraient pas faire l'objet de projet de requalification avant très longtemps. Tout de même, ceci doit être pris en considération dans toute planification, notamment pour le terrain restant à développer au bout de la rue Stanislas-Plante. À cet effet, la construction n'est pas impossible dans ces zones à risque. Cependant, ces projets doivent être étudiés et approuvés, au préalable, par un ingénieur qualifié en la matière suite à une analyse de sol. Dans certains cas, des aménagements sont possibles pour éviter les risques de glissement de terrain pour une construction. Récemment, une étude de ce type confirmant la possibilité de construire sous certaines conditions a d'ailleurs été produite et soumise à la Ville de Mirabel pour un projet sur ce terrain disponible de la rue Stanislas-Plante. Ce terrain demeure donc disponible au développement malgré la contrainte.

Autrement, la voie ferrée qui traverse le secteur et qui permet d'ailleurs le passage du train de banlieue liée à la gare est aussi un élément de contrainte. Au schéma d'aménagement et dans les règlements d'urbanisme de la Ville de Mirabel, ce tracé est considéré comme une voie ferrée de type « ligne principale ». Dans les circonstances, une distance minimale de 30 mètres de la limite d'emprise de la voie ferrée doit être exempte de nouveaux usages résidentiels, récréatifs et institutionnels afin de les protéger des impacts reliés au bruit et à la vibration. Cependant, cette distance peut être réduite à un minimum de 9 mètres si des aménagements sont mis en place comme une barrière ou une clôture de sécurité (les conditions à respecter à cet effet sont inscrites au règlement de zonage). De plus, une étude d'impact sonore est requise pour tout nouveau projet de développement situé à moins de 300 mètres de la voie ferrée, en plus d'une étude de vibration lorsque le projet est à moins de 75 mètres. Ceci ne devrait pas limiter de manière importante les projets potentiels, mais le tout demeure à considérer pour plusieurs cas de développement et de requalification à venir dans le secteur du PPU puisqu'ils pourraient être assujettis à ces dispositions.

Plan 16 - Contraintes anthropiques



LÉGENDE

- AIRE TOD
- - - LIMITE DU PPU
- · - ZONE BLANCHE, VERTE
- SITE DE LA GARE
- CHEMIN DE FER
- CONTRAINTE DE GLISSEMENT DE TERRAIN
- CONTRAINTE VOIE FERRÉE

CONTRAINTES ANTHROPIQUES

DATE: 22 octobre 2018
ÉCHELLE: 1:10 000

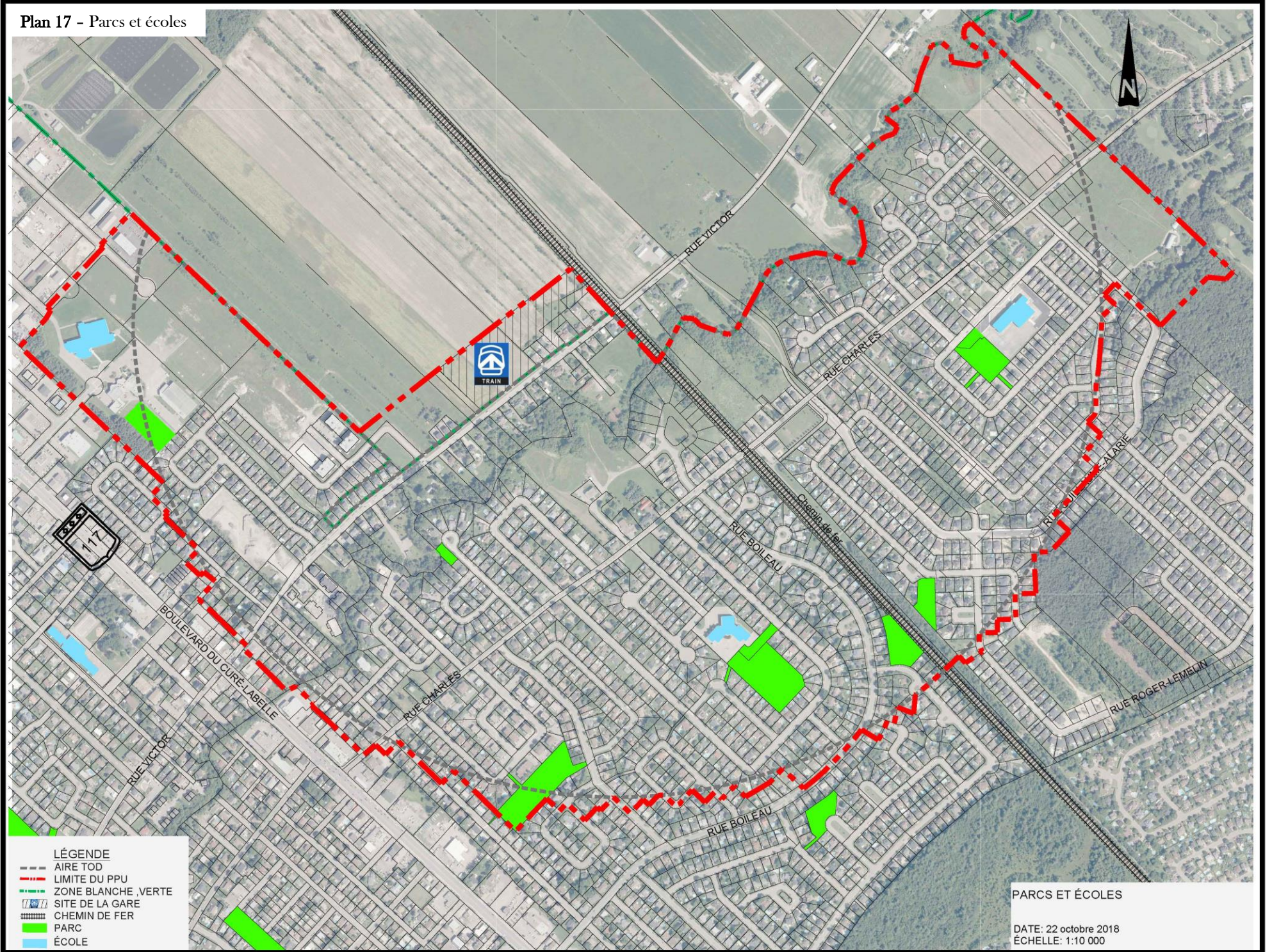
2.3.3 Parcs et écoles

Composé en majorité de résidences, il n'est pas surprenant de constater la présence de nombreux parcs et de quelques écoles dans l'aire du PPU. Au niveau des parcs, il y en a 7 dans cette zone. Si certains sont surtout des espaces verts publics avec des aménagements de base comme les parcs Lucie et Taschereau, la majorité offre une gamme étendue d'installations comme des modules de jeux pour enfants, des installations sportives (tennis, patinoire extérieure, terrains de basketball, terrains de soccer, etc.), un chalet de parc et un stationnement. Les parcs Félix-Antoine-Savard, du Complexe du Val-d'Espoir et Lacroix sont d'ailleurs directement adjacents à des installations scolaires, une contiguïté naturelle et logique.

D'ailleurs, il y a trois écoles dans le **PPU gare Saint-Janvier**. Il y a tout d'abord deux écoles primaires, soit l'école de la Croisée-des-Champs sur la rue Lacroix et l'école du Parchemin sur la rue Hubert-Aquin. Il y a aussi l'école secondaire Saint-Janvier sur la rue du Val-d'Espoir. Les résidents du PPU ont donc une offre académique intéressante à proximité de leur milieu de vie, ceci sans compter la présence de deux autres écoles primaires et d'une école professionnelle, toujours à Saint-Janvier.

Le Plan 17 localise les parcs et les écoles à l'intérieur et à proximité du **PPU gare Saint-Janvier**.

Plan 17 - Parcs et écoles



- LÉGENDE
- AIRE TOD
 - · - · LIMITE DU PPU
 - · - · ZONE BLANCHE, VERTE
 - 🚂 SITE DE LA GARE
 - ▨ CHEMIN DE FER
 - PARC
 - ÉCOLE

PARCS ET ÉCOLES

DATE: 22 octobre 2018
ÉCHELLE: 1:10 000

2.3.4 Rivière Sainte-Marie

La rivière Sainte-Marie traverse le PPU à l'étude d'est en ouest. Il s'agit d'une véritable barrière naturelle actuellement puisqu'elle est traversée à très peu d'endroit (seulement deux traverses par des pistes multifonctionnelles). D'ailleurs, il n'y a toujours pas de lien automobile entre les deux côtés dans cette zone pour le moment. Ceci s'explique notamment par le fait que cette rivière est entourée de pentes très fortes à plusieurs endroits, rendant ainsi son accès difficile et souvent, peu intéressant. Ceci doit sans nul doute est pris en considération dans tout projet dans le secteur puisqu'il s'agit quand même d'un environnement naturel qui peut être intéressant à mettre en évidence et qui peut offrir un panorama attrayant pour les occupants des habitations limitrophes.

Il n'y a actuellement aucun endroit où l'accès public à cette rivière est possible. Encore là, les fortes pentes ne favorisent pas ce type d'aménagement actuellement.

Le Plan 18 identifie d'ailleurs la localisation de la rivière Sainte-Marie à l'intérieur de la zone du PPU.

Plan 18 - Rivière Sainte-Marie



2.4 RÉSUMÉ DES AVANTAGES ET DES INCONVÉNIENTS DE LA ZONE VISÉE

Au final, plusieurs forces, avantages, potentiels, faiblesses, contraintes et inconvénients ont été identifiés au présent chapitre du PPU. Ceux-ci sont multiples et ont un impact direct sur la planification envisagée dans cette zone. À cet effet, le tableau ci-dessous résume en deux colonnes ces différents points.

Tableau 2 – Avantages et inconvénients spécifiques à la zone du PPU gare Saint-Janvier

FORCES, AVANTAGES ET POTENTIELS	FAIBLESSES, CONTRAINTES ET INCONVÉNIENTS
<ul style="list-style-type: none"> - Outil majeur de transport en commun (train de banlieue); - Potentiel de développement pour quelques terrains vacants (secteurs « 4 - Central » et « 8 - Limite est); - Opportunité de requalification et de densification dans certains secteurs stratégiques (secteurs « 3 - Frontage rue Charles (ouest voie ferrée) et limite ouest », « 4 - Central » et « 5 - Gare et article 105 »); - Quelques projets de densification récents dans la zone; - Omniprésence du réseau cyclable, dont la Route Verte (réseau régional majeur); - Trottoirs sur les rues principales et jusqu'aux écoles; - Desservi par les réseaux d'aqueduc et d'égout municipal; - Offre importante d'installations publiques (écoles, parcs, aréna, bibliothèque, etc.) et potentiel de bonification dans le secteur institutionnel « 1 - Pôle Val-d'Espoir ». 	<ul style="list-style-type: none"> - Absence de lien nord-sud entre les rues Victor et Charles; - Peu ou pas de terrains vacants ou avec un potentiel de requalification dans plusieurs secteurs (secteurs « 2 - Desjardins et Pigeon-d'Argile », « 6 - rues Lucie et Ouellette » et « 7 - Sud rue Charles et est voie ferrée »); - Plusieurs quartiers récents de densité relativement basse; - Présence de contraintes anthropiques (glissement de terrain et bruit/vibration de la voie ferrée); - Offre limitée en transport collectif; - Privatisation des berges de la rivière Sainte-Marie; - Absence d'offre commerciale directement dans le milieu obligeant ainsi les déplacements automobiles.

3. GRANDS ENJEUX DU PPU GARE SAINT-JANVIER

3.1 RÉSIDENTIEL

À quelques reprises dans le présent document, il a été spécifié que la zone du PPU est déjà construite sur un pourcentage très élevé de sa superficie et que dans la majorité des cas, des projets de relativement basse densité sont en place. De plus, il s'agit souvent de développements très récents qui ne permettent aucune possibilité à court ou moyen terme d'envisager de la requalification pour des projets plus denses. Dans les circonstances, bien que la densification soit un objectif majeur, il reste important de procéder de manière harmonieuse pour éviter un impact catastrophique sur le milieu et sur les résidents actuels de la zone. Tout projet devra être soigneusement ficelé, autant aux niveaux des gabarits, de l'architecture que de l'implantation afin de bien s'adapter au voisinage. C'est aussi en ce sens que des secteurs en particulier du **PPU gare Saint-Janvier** ont été ciblés comme ayant un potentiel à court ou moyen terme. En ce sens, les secteurs « 3 - Frontage rue Charles (ouest voie ferrée) et limite ouest », « 4 - Central » et « 8 - Limite est » sont privilégiés pour mettre en place les premières grandes interventions de densification résidentielle du PPU. Pour ce qui est du secteur « 5 - Gare et article 105 », considérant sa localisation à l'extérieur de l'aire TOD, ce qui n'oblige pas l'atteinte d'une densité de 60 logements à l'hectare, et de la réalité des bâtiments existants, il est plutôt privilégié de limiter la densité pour les usages résidentiels à des bâtiments de type triplex. La localisation de ces lots en zone agricole encourage aussi une densité raisonnable à cet endroit.

Il est aussi primordial que les projets résidentiels offrent des conditions différentes pour s'adapter aux clientèles multiples qui s'installeront dans le milieu. Il faudra prévoir des logements pour les familles, pour la population vieillissante et pour les ménages de personne seule, notamment. Des projets offrant des logements à loyer modique sont aussi encouragés pour aider les clientèles plus vulnérables au plan financier. Au final, il faudra surtout faire une place majeure à une clientèle qui voudra profiter de la proximité de la gare pour s'établir dans cette zone afin d'utiliser le train de banlieue pour se déplacer vers Montréal. En ce sens, des aménagements pour favoriser les déplacements à pied et à vélo seront importants, même sur les terrains privés (support à vélo, trottoirs, espaces verts extérieurs, commerces de proximité, etc.).

Enjeu 1 - Mettre de l'avant des projets de densification résidentielle s'intégrant de manière harmonieuse au voisinage et offrant une diversité de logis s'adressant à plusieurs types de clientèles (locatif, condo, architecture, typologie, grandeur des logements, loyer modique, etc.).

3.2 COMMERCIAL

À la lecture de l'article 2.2 portant sur la description des différents secteurs composant le **PPU gare Saint-Janvier**, il est possible de constater rapidement l'absence presque totale de commerces dans l'ensemble de la zone visée. Les commerces de proximité et de services sont plutôt centralisés en vaste majorité sur le boulevard du Curé-Labelle (route 117). Pour la partie la plus à l'ouest du PPU, les résidents sont assez proches de ces commerces pour y faire leurs emplettes régulières, bien que les déplacements actifs soient difficiles sur cette artère dédiée principalement à l'automobile. Ce n'est cependant pas le cas pour les parties centrales et est de la zone. Une desserte de proximité est primordiale pour améliorer la qualité de ce milieu de vie et du même coup, encourager les gens à y vivre. C'est aussi en ayant des commerces à proximité des habitations qu'il sera possible de favoriser des déplacements actifs plutôt qu'en voiture.

En ce sens, les abords du site de la gare apparaissent comme une occasion intéressante pour y favoriser l'implantation de quelques commerces ou de bâtiments mixtes (commerces au rez-de-chaussée). Il y aura une forte affluence quotidienne, ce qui augmentera la clientèle potentielle. De plus, quelques terrains sont disponibles à cet effet, tout particulièrement dans le secteur « 5 - Gare et article 105 » grâce aux droits prévus par la LPTAA (120 mètres de profondeur de la rue Victor pour les usages commerciaux). Géographiquement, il s'agit en plus d'une localisation centrale du PPU, ce qui permet de rejoindre aussi un maximum de gens à courte distance. Il s'agit sans nul doute d'une localisation stratégique où mettre en place un encadrement réglementaire propice à l'arrivée de commerces.

Il est aussi de mise de considérer l'ajout de commerces le long de la rue Charles pour le secteur « 8 - Limite est » et possiblement dans le secteur « 4 - Central ». Étant à bonne distance de tout commerce, il est primordial d'envisager une zone commerciale dans cet environnement. La disponibilité de terrains est favorable à cette ambition, tout comme la localisation stratégique sur la rue Charles.

***Enjeu 2** - Augmenter l'offre commerciale de proximité, principalement aux abords des rues Victor et Charles et du site de la gare.*

3.3 INSTITUTIONNEL ET ÉQUIPEMENTS PUBLICS

La densification n'est pas sans amener son lot de défis. À ce niveau, ajouter une multitude de nouveaux logements sur des superficies de terrain de plus en plus petites aura évidemment un impact sur les besoins en services de toutes sortes pour les résidents. À cet effet, la Ville de Mirabel travaille depuis quelques années sur la planification des infrastructures d'eau et d'égout pour Saint-Janvier afin de s'assurer d'avoir les capacités pour desservir de nouvelles constructions. Il n'y a pas lieu de s'inquiéter sur ce point, mais la continuation est de mise, car une mise à niveau des infrastructures sera nécessaire.

Autrement, il a été démontré plus tôt au présent document que de nombreux parcs de quartier sont en place et que plusieurs offrent une multitude de modules pour toutes les clientèles. Il faut continuer de prévoir de nouveaux espaces verts dans les nouveaux quartiers, une mentalité déjà bien implantée dans les stratégies de planification de Mirabel depuis plusieurs années. Il n'y a donc pas de grands changements en vue à cet effet, outre le fait de penser à implanter une place centrale permettant aux futurs habitants de socialiser et de se reposer.

Ceci dit, même s'il est clairement établi que la zone est très bien desservie en établissement scolaire avec 2 écoles primaires et une école secondaire, en plus de quelques autres installations académiques à proximité de l'aire, le grand projet de densification oblige à se questionner sur les besoins futurs de cette zone. Il est donc fort probable que les besoins seront en hausse à ce niveau au cours des prochaines années. En ce sens, sans en faire une obligation irréversible, les terrains vacants appartenant à la Ville de Mirabel dans le secteur « 1 - Pôle Val-d'Espoir » sont dans un environnement institutionnel important et plusieurs installations sont déjà en place pour favoriser l'école secondaire existante, mais aussi d'autres installations académiques potentielles. En ce sens, il est primordial de faire une réflexion pour une partie de ces terrains pour d'éventuels besoins institutionnels, que ce soit pour une nouvelle école primaire ou pour l'inévitable agrandissement de l'école secondaire Saint-Janvier. Dans ce genre de cas, la Ville doit céder, sans frais, les terrains à la Commission scolaire. Considérant la valeur grandissante des terrains et la difficulté à acquérir des superficies importantes en milieu urbain, le fait d'être déjà propriétaire de ces lots est un avantage non négligeable à cet effet.

Au final, comme mentionné, cette position n'est pas irréversible, notamment si les besoins n'atteignent pas des standards obligeant la construction d'une nouvelle école à Saint-Janvier. De plus, rien n'empêche de mettre en place des projets complémentaires comme l'agrandissement de l'aréna actuel projeté à court terme par la Ville ou même pour la planification d'une place des festivités extérieure permanente (ex. : Mirabel En Fête) ou un centre d'activités physiques et sociales pour personnes âgées. Il serait alors pertinent de se questionner sur la possibilité d'acquérir les lots vacants dans ce secteur ou des propriétés disponibles à proximité qui n'appartiennent pas à la Ville à l'heure actuelle. Ceci pourrait donner encore plus de potentiel à ce pôle.

***Enjeu 3** - Prévoir les besoins potentiels en installations scolaires (primaire et secondaire) en lien à la densification de la zone.*

3.4 TRANSPORT AUTOMOBILE

La rue Victor est actuellement le seul accès routier possible pour atteindre le site de la gare. Cette voie étant déjà relativement étroite, des inquiétudes sont notoires en lien aux hausses d'achalandage qui sont à prévoir dans le secteur, mais aussi pour mettre en place des alternatives en situation d'entrave (ex. : accident). La Ville de Mirabel est bien consciente de cette situation. Des projets concrets sont sur la table en ce sens, notamment le réaménagement du carrefour de la rue Victor et du boulevard du Curé-Labelle, l'élargissement et le réaménagement de la rue Victor et un nouveau lien routier nord-sud de la rue Victor vers la rue Charles (relier les rues Alarie et Eldège-Lacroix via le prolongement de la rue Boileau). À plus long terme, le réaménagement du carrefour de la rue Charles et du boulevard du Curé-Labelle est aussi en planification.

Ainsi, autant pour les automobilistes que pour les services de transport en commun actuels et projetés (autobus et taxi collectif), ces travaux sont nécessaires au secteur et au bénéfice de l'accès au site de la gare. En ce sens, il ne faut pas négliger non plus l'importance d'agir pour favoriser la fluidité des déplacements entre l'autoroute 15 et la route 117, tout particulièrement sur les rues Charles et Victor.

***Enjeu 4** – Améliorer l'accessibilité au site de la gare, notamment pour les automobilistes et le transport en commun.*

3.5 TRANSPORT EN COMMUN

Les services de transport en commun ne sont pas très nombreux dans ce milieu et surtout, ne sont pas prévus pour desservir une gare de train de banlieue à Saint-Janvier. En fait, les services actuels permettent surtout de rejoindre les gares de Saint-Jérôme et de Blainville qui sont sur la même ligne que la gare de Saint-Janvier.

EXO, responsable des réseaux de transport en commun à Mirabel, travaille sur des tracés en ce sens depuis que le projet de gare à Saint-Janvier est envisagé. Il sera primordial que ces services prennent place le plus rapidement possible afin de donner des alternatives à l'automobile à un maximum de gens pour se rendre à la gare, tout particulièrement pour la zone du PPU et pour le secteur de Saint-Janvier en général (ligne 8042 projetée). Bien qu'il y ait tout lieu de croire que ces services seront mis en place, il sera primordial de s'assurer de garder un lien avec EXO sur le sujet et de pousser positivement pour leur mise en place rapide. Il est aussi de mise de s'assurer que d'autres études soient réalisées dans le futur pour continuer de bonifier le service de transport en commun à Mirabel, notamment pour la desserte de la gare pour une clientèle hors Saint-Janvier (ex.: ligne 8025 projetée pour Sainte-Anne-des-Plaines, tracé actuel des lignes de taxi collectif, Cité de Mirabel, pôle d'emploi de la zone aéroportuaire, etc.).

***Enjeu 5** – Bonifier la desserte en transport en commun, tout particulièrement pour accéder au site de la gare pour en faire une alternative sérieuse à la voiture.*

3.6 TRANSPORT ACTIF

La Ville de Mirabel a mis en place un réseau de transport actif très important dans la zone du **PPU gare Saint-Janvier** à travers les années. La multitude de pistes multifonctionnelles et la présence de plusieurs trottoirs localisés stratégiquement confirment le tout. Il sera primordial de continuer de planifier ce type d'aménagement, tout particulièrement dans les nouveaux développements et à proximité de la gare. Ceci doit aussi être réfléchi pour le projet de lien routier nord-sud entre les rues Victor et Charles ainsi que dans l'élargissement de la rue Victor. L'arrivée de la gare doit permettre de bonifier encore un peu cette mentalité de favoriser le transport actif, autant pour les piétons que pour les cyclistes (mise en place d'un plan directeur des pistes cyclables). Complémentairement, l'aménagement de traverses piétonnes aux intersections devra être gardé en tête. C'est déjà une réalité à de multiples endroits, mais ceci pourra toujours être bonifié et il faudra s'assurer un entretien de façon régulière (peinture sur le pavé). L'ajout de signalisation adaptée pourrait aussi être intéressant en matière de sécurité des transports actifs.

À ce niveau, l'engagement de la Ville de Mirabel est déjà visible et continuera de l'être. Ceci dit, il sera aussi important d'encourager au maximum des interventions en ce sens sur les terrains privés. Par exemple, l'installation de supports à vélo, même sur un terrain résidentiel, pourrait être un gain intéressant. Des aménagements piétons isolés des stationnements pourraient aussi contribuer à favoriser la marche. Chose certaine, cette voie doit inévitablement être encouragée, tout particulièrement dans ce milieu.

Enjeu 6 – Favoriser de multiples façons, autant pour les projets privés que pour les installations publiques (rues, terrains, institutions), les déplacements actifs dans la zone et vers le site de la gare.

3.7 MILIEUX NATURELS

La rivière Sainte-Marie traverse d'est en ouest le secteur en question. Pourtant, son accès est rarement mis en évidence. Certes, de fortes pentes sont présentes de chaque côté, ce qui ne facilite pas la situation. Par contre, un cours d'eau qui traverse un milieu urbain demeure un atout indéniable à ne pas négliger. En ce sens, il est primordial que les projets privés qui sont contiguës à ce cours d'eau fassent des efforts notables pour assurer un environnement naturel intéressant le long de ce cours d'eau, tout en favorisant des aménagements minimalistes favorisant une utilisation de cet espace par les résidents. Des tables à pique-nique, des bancs de parc et des poubelles sont des ajouts simples qui favoriseront une appropriation de l'espace. Ceci devrait être un minimum pour tout projet voisin de cette rivière.

De plus, il n'y a pas d'accès public à cette rivière, ce qui rend l'utilisation du plan d'eau difficile et l'appropriation de ce milieu naturel complexe. En ce sens, la Ville de Mirabel doit étudier ses options à court et moyen terme afin de voir à la faisabilité d'un projet d'espace public le long de la rivière Sainte-Marie, plus particulièrement dans la zone du PPU, surtout dans un contexte de densification du milieu où les espaces verts publics sont des atouts encore plus importants. Le site de la station de pompage de la rue Victor pourrait être un point de départ intéressant à cet effet considérant la grande dimension du terrain, de la faible utilisation du site, de sa localisation stratégique dans l'aire TOD et de la présence d'une piste cyclable traversant le site. Que ce soit pour l'aménagement d'un parc, d'un accès à l'eau (kayak, canot, etc.) ou la mise en valeur d'un espace naturel intéressant, des décisions sur la faisabilité d'un tel projet doivent être prises dans un horizon à court ou moyen terme.

Enjeu 7 – Rendre plus attractif les abords de la rivière Sainte-Marie par la mise en valeur des espaces naturels et du plan d'eau.



Photo du site de la station de pompage de la rue Victor

4. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

4.1 CONTEXTE

Les grands enjeux du précédent chapitre sont prioritaires à prendre en considération. À partir de ces éléments, mais aussi des différentes obligations imposées par le PMAD de la CMM (ex.: densité moyenne de 60 logements à l'hectare dans l'aire TOD), le schéma d'aménagement de la Ville de Mirabel (ex.: affectations du sol) et les différentes contraintes du territoire visé (ex.: bruit et vibration voie ferrée), il est primordial d'adresser le tout par des orientations d'aménagement et de développement cohérentes et adapter à ces réalités. En ce sens, le présent chapitre présente ces orientations pour la zone du *PPU gare Saint-Janvier*.

La Ville de Mirabel s'est inspiré du guide d'aménagement pour les aires TOD de la CMM, des critères préliminaires évoqués à son schéma d'aménagement et de plusieurs exemples de PPU de différentes municipalités au Québec pour établir ces orientations. Cependant, il reste que d'abord et avant tout, ces orientations reposent sur la connaissance pointue du territoire et sur une vision d'aménagement concertée avec différents acteurs du milieu.

4.2 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Le *PPU gare Saint-Janvier* s'appuie sur quatre orientations principales qui sont primordiales afin de favoriser le développement et la requalification de la zone à l'étude en respect des objectifs de la Ville de Mirabel. Pour bien cibler tous les volets que touchent chaque orientation, des objectifs (ou sous-orientations) sont aussi identifiés, pavant ainsi la voie à des éléments plus spécifiques et précis. La mise en œuvre, de manière concrète, de ces éléments sera quant à elle présentée aux chapitres suivants.

Orientation 1 - *Réaliser des projets de densification résidentielle majeurs en respect et en harmonie aux constructions existantes.*

Réaliser une densification importante d'un secteur majoritairement construit comporte son lot de défis. Il est nécessaire d'atteindre la cible de densité moyenne de 60 logements à l'hectare pour les projets résidentiels futurs, mais une stratégie est nécessaire en ce sens afin d'éviter un impact néfaste pour les constructions existantes qui seront maintenues en place pour de nombreuses années encore dans certains cas. L'arrivée d'une gare de train de banlieue nécessite aussi une réflexion sur les typologies d'habitation à proposer et les modes de tenure offerts dans la zone, tout particulièrement dans une situation où la valeur des terrains est déjà fortement en hausse, ce qui amène les promoteurs à présenter des projets offrant des densités encore plus élevées. Actuellement, le secteur étant surtout composé de maisons unifamiliales détachées souvent associées aux familles, il faut maintenant diversifier l'offre en tenant compte du rayonnement d'un outil de transport majeur comme une gare qui attirera les jeunes travailleurs, les personnes seules et des budgets très différents d'un ménage à l'autre. Le vieillissement général de la population au Québec oblige aussi à considérer cet élément pour attirer une clientèle plus âgée. Au final, le tout doit donc se réaliser de manière graduelle et cohérente. En ce sens, il est de mise de poursuivre les objectifs suivants :

- Prioriser des projets à court terme sur des terrains vacants, sous-utilisés ou en remplacement de bâtiments ayant un fort potentiel de requalification dû à leur vétusté;
- Orienter la densification plus importante autant en termes de nombre de logements à l'hectare qu'en hauteur à proximité du site de la gare, tout particulièrement dans le secteur « 4 - Central »;
- Opter pour une densification progressive dans les autres secteurs d'intérêts (« 3 - Frontage rue Charles (ouest voie ferrée) et limite ouest » et « 8 - Limite est »), en priorisant des projets diversifiés au niveau des typologies offertes (maisons de ville, triplex, petits bâtiments multifamiliaux, etc.);

- Maintenir la réglementation actuelle pour les usages résidentiels existants dans les secteurs « 2 - Rues Desjardins et Pigeon-d'Argile », « 6 - Rues Lucie et Ouellette » et « 7 - Sud rue Charles et est voie ferrée », tout en permettant d'inclure des terrains de ces secteurs à un projet d'ensemble d'un secteur connexe;
- Fortement encourager une limitation d'un maximum de 2 étages de plus pour tout nouveau bâtiment directement en contiguïté par rapport à un voisin immédiat. Une progression de la hauteur en s'éloignant des voisins est toutefois encouragée;
- Prioriser des projets d'ensemble sur une superficie de terrain plus importante aux projets ponctuels sur des sites plus petits;
- Favoriser la mise en place de projets ayant une architecture de qualité et une signature propre au secteur du PPU, tout en respectant le cachet particulier des bâtiments existants;
- Exiger que les modes de tenure et les dimensions de logements proposées soient diversifiés d'un projet à l'autre (condos, propriétés privées, locatifs, studios, 4 et demi, 5 et demi, maisons, etc.);
- Encourager les projets qui incluent une offre en loyer modique.

Orientation 2 - *Encourager la mise en place d'aménagements extérieurs de qualité pour les espaces libres privés.*

Les nouveaux projets de construction devront offrir des densités de construction importantes, mais ceci ne devra pas pour autant avoir comme impact de faire disparaître les espaces gazonnés et les aménagements extérieurs de qualité sur les terrains privés. En ce sens, une multitude de mesures peuvent être considérées aux niveaux des stationnements, des stratégies écologiques modernes et des aménagements paysagers (plantes, arbustes, arbres, etc.) pour favoriser des espaces de vie extérieurs de qualité, même en situation de haute densité. En ce sens, les objectifs ci-dessous vont contribuer à l'atteinte de cette orientation :

- Exiger dans certains secteurs de haute densité la mise en place de stationnement souterrain, semi-souterrain, étagé ou d'installations similaires afin de limiter le nombre de cases de stationnement extérieur au sol;
- Autoriser une réduction du nombre de cases de stationnement pour les logements de petites dimensions (studios, 1 et demi, 2 et demi et 3 et demi);
- Mettre en place des pourcentages minimaux de verdure à respecter pour les terrains occupés par des bâtiments multifamiliaux, mais aussi des aménagements dans les stationnements pour éviter la création d'îlots de chaleur;
- Encourager l'aménagement d'espaces extérieurs communautaires de socialisation réservés aux occupants (bancs, tables à pique-nique, poubelles, sentiers, jeux pour enfants, etc.);
- Réclamer des plans détaillés de l'aménagement des bandes riveraines lorsqu'applicable. Ces aménagements devront respecter les dispositions réglementaires à cet effet, tout en assurant une appropriation de ces espaces (percées visuelles, accès à l'eau, bancs, etc.);
- Prévoir dans les projets résidentiels et commerciaux des supports à vélo et des espaces dédiés aux piétons pour favoriser des déplacements sécuritaires (ex.: trottoirs isolés des stationnements);
- Assurer l'accessibilité des lieux pour les personnes à mobilité réduite;
- Encourager les projets proposant des aménagements naturels favorisant la rétention pluviale et des toits végétalisés;
- Exiger des propositions détaillées au niveau de l'aménagement paysager (plantes, arbustes et arbres) démontrant que celui-ci est adapté à son milieu (apport en eau, changement de saisons, etc.);
- Réduire la marge avant minimale et ajouter une marge avant maximale sur les rues Victor et Charles afin de rapprocher de la rue les entrées des résidences et des commerces (favorable aux piétons), d'assurer une continuité des façades et d'offrir un meilleur encadrement de la rue.

Orientation 3 - *Assurer une desserte de proximité et la mise en place de milieux de vie complets.*

Que ce soit pour encourager l'utilisation des transports actifs ou pour maximiser l'intérêt des développements résidentiels, il est impératif que les gens qui résident et qui résideront dans la zone du PPU puissent bénéficier d'une desserte de commerces de proximité et d'une multitude d'outils pour faire de leur quartier un véritable milieu de vie complet. L'offre de différentes typologies d'habitations, la proximité de la gare et plusieurs autres éléments viennent contribuer à cette orientation, mais il est aussi important d'assurer la présence de parcs municipaux de proximité, de places suffisantes dans les écoles, des ressources communautaires et sportives pertinentes (centre culturel, bibliothèque, aréna, tennis, centre pour les aînés, etc.) et d'un accès aux espaces naturels du milieu. À cet effet, les objectifs sont :

- Offrir des espaces disponibles stratégiques pour les promoteurs de projets commerciaux (ou mixtes) de proximité;
- Maintenir la stratégie de mise en place de parcs de quartier dans les nouveaux développements et ajuster les dimensions en fonction des équipements requis (jeux d'eau, patinoire, tennis, etc.);
- Optimiser l'utilisation du secteur « 1 - Pôle Val-d'Espoir » à des fins institutionnelles (nouvelle école primaire et/ou agrandissement école secondaire, ajouts d'installations communautaires, etc.) et étudier l'option d'acquérir les terrains vacants n'appartenant pas à la Ville à cet endroit;
- Prévoir le bouclage des rues Roger-Thomas et Rolland-Desjardins pour permettre un accès direct au pôle institutionnel pour les gens de la zone du PPU;
- Étudier la possibilité d'aménager un espace public permettant l'accès aux berges de la rivière Sainte-Marie, notamment par une étude de faisabilité sur le site de la station de pompage de la rue Victor.

Orientation 4 - *Favoriser l'utilisation maximale de la gare de train de banlieue par la maximisation de la qualité des aménagements pour les différents réseaux de transport (routier, collectif et actif).*

L'ampleur de l'utilisation de la gare sera notamment liée à la facilité pour les gens d'accéder au site, que ce soit avec leur véhicule personnel, via un réseau de transport en commun ou tout simplement en marchant ou en utilisant leur vélo. L'accès à cet outil majeur de transport en commun doit être maximisé pour tous les citoyens de Mirabel. En ce sens, les aménagements à réaliser sont nombreux et il sera nécessaire de continuer les analyses de la situation dans le futur pour encore et toujours s'adapter aux différentes réalités du domaine des transports. Afin d'atteindre cette orientation, les objectifs sont :

- Améliorer l'aménagement de la rue Victor pour favoriser la circulation automobile vers la gare et limiter les risques d'embouteillage aux heures de pointe;
- Limiter le nombre d'entrées charretières sur les rues Victor et Charles pour les nouveaux projets de développement;
- Mettre en place un lien nord-sud entre les rues Victor et Charles pour les résidents des quartiers à proximité de la rue Charles (automobile et transport actif);
- Revoir l'aménagement des liens est-ouest sur les rues Charles et Victor pour assurer la fluidité de la circulation entre l'autoroute 15 et la route 117 pour les usagers de l'extérieur du PPU;
- Effectuer les démarches nécessaires auprès d'EXO afin de bonifier la desserte en transport en commun vers le site de la gare, dans le secteur de Saint-Janvier en général et pour d'autres lieux d'intérêt (Cité de Mirabel, pôle d'emploi de la zone aéroportuaire, etc.);
- Maintenir et accentuer la politique actuelle de mise en place de pistes cyclables et multifonctionnelles dans les développements existants et projetés;
- Bonifier la mise en place de trottoirs sur les rues principales menant à des installations majeures (ex. : écoles) ou vers les rues importantes (rues Charles et Victor);
- Assurer un suivi constant de l'entretien des traverses piétonnes et étudier la possibilité d'ajouter de la signalisation pour favoriser la sécurité des piétons et des cyclistes.

5. CADRE DE GESTION DE L'OCCUPATION DU SOL

Le cadre de gestion de l'occupation du sol relate de façon concrète comment les orientations et objectifs d'aménagement et de développement se traduisent dans l'espace physique. Il s'agit aussi de décrire sommairement les modifications aux cadres normatifs et discrétionnaires des règlements d'urbanisme qui sont nécessaires dans le cadre du présent Programme Particulier d'Urbanisme.

5.1 PLAN DE L'UTILISATION DU SOL PROJETÉE

Les usages existants ont été décrits de manière détaillée à travers le présent document de planification, tout particulièrement dans la description par secteur. Le PPU s'assure de considérer cette réalité de l'utilisation actuelle du sol, mais inévitablement, des ajustements à cet effet sont aussi nécessaires en fonction des orientations et des objectifs élaborés au chapitre précédent. Visuellement, le Plan 19 illustre l'utilisation du sol projetée en ce sens. Ce plan résume à lui seul une bonne partie du *PPU gare Saint-Janvier*. Le texte ci-dessous décrit quant à lui les usages permis pour chaque utilisation du sol projetée.

Types d'utilisation du sol

Résidentiel forte densité

Utilisation principale :

- Résidentiel de forte densité (plus de 60 logements à l'hectare en moyenne)

Utilisations complémentaires :

- Résidentiel de faible ou moyenne densité existant ou à finaliser
- Commerces de proximité (vente au détail et services)
- Bâtiments mixtes (commerces de proximité au rez-de-chaussée avec logements aux étages)
- Institutionnel et usages publics

Résidentiel moyenne densité

Utilisation principale :

- Résidentiel de moyenne densité (30 à 40 logements à l'hectare)

Utilisations complémentaires :

- Résidentiel de faible ou moyenne densité existant ou à finaliser
- Commerces de proximité (vente au détail et services)
- Bâtiments mixtes (commerces de proximité au rez-de-chaussée avec logements aux étages)
- Institutionnel et usages publics

Résidentiel existant

Utilisation principale :

- Résidentiel de faible ou moyenne densité existant ou à finaliser

Utilisations complémentaires

- Résidentiel de moyenne à forte densité lorsqu'en prolongement à un projet d'une autre utilisation du sol
- Commerces de proximité (vente au détail et services)
- Institutionnel et usages publics

Commercial

Utilisations principales :

- Commerces de proximité (vente au détail et services)
- Bâtiments mixtes (commerces de proximité au rez-de-chaussée avec logements aux étages)

Utilisations complémentaires :

- Résidentiel de moyenne densité (triplex seulement)
- Résidentiel de faible ou moyenne densité existant ou à finaliser
- Institutionnel et usages publics

Institutionnel

Utilisation principale :

- Institutionnel et usages publics

Utilisations complémentaires :

- Commerces de proximité (vente au détail et services)
- Commerces lourds et industriel léger (affectation « commerciale lourde » du schéma seulement)

Il est de mise de préciser que pour tous les types d'utilisation du sol, l'aménagement de parcs, d'espaces publics, de pistes cyclables et multifonctionnelles, de zones de conservation, d'équipements d'utilité publique (ex. : station de pompage) et de tout autre usage du même type est autorisé.

5.2 CADRE RÉGLEMENTAIRE

Pour répondre aux enjeux soulevés au présent document, le cadre réglementaire sera ajusté de multiples façons. Ces modifications respecteront aussi de manière conséquente le plan des utilisations du sol du présent PPU, tout particulièrement au niveau des usages permis. À cet effet, des changements sont de mise aux règlements de zonage et sur les PIIA. La description ci-dessous en présente les grandes lignes de façon sommaire et non limitative.

5.2.1 Règlement de zonage

Au niveau du règlement de zonage, il faudra tout d'abord revoir le plan de zonage sur l'aspect des délimitations, de la création de nouvelles zones ou de l'abrogation de certaines autres, et ajuster ensuite le tout de manière conséquente au niveau des tableaux des dispositions spécifiques afin de refléter les orientations d'aménagement et de développement du présent PPU. Les zones actuelles qui sont notamment ciblées par ces interventions sont : RU 2-11, RU 2-17, RU 2-29, H 7-7, H 7-8, H 7-18, H 7-19, H 7-21, H 7-23, P 7-24, H 7-25, H 7-26, H 7-27, C 7-34, H 7-36, H 7-37, H 7-38, H 7-40, H 7-41, H 7-42, H 7-44, C 7-68, H 7-69, P 7-72, C 7-74, H 7-114, H 7-132, H 7-143, H 7-146, H 7-147, H 7-155, H 7-161 et H 7-147.

Les modifications apportées dans ces tableaux (ou grilles) porteront notamment sur les éléments suivants :

- Les usages autorisés (résidentiels, commerciaux et institutionnels);
- La densité moyenne d'occupation résidentielle (logements à l'hectare en densité brute);
- Les hauteurs en mètre et en étage (minimum 3 étages en forte densité, 2 à 4 étages en moyenne densité) incluant une possible restriction particulière (2 étages de plus maximum) applicable aux bâtiments voisins de construction de petit gabarit (1 ou 2 étages). Une séparation par une rue, par un cours d'eau ou par un équipement public pourra annuler la portée de cette restriction particulière;
- La marge avant minimale et maximale, spécifiquement pour les rues Victor et Charles;
- Les stationnements (obligation d'un pourcentage de stationnement souterrain, réduction du nombre de cases requises pour les petits logements, etc.);
- Le nombre d'entrée charretière donnant sur les rues Victor et Charles;
- L'obligation de toit plat et d'ascenseur pour les bâtiments de 4 étages et plus;
- Le pourcentage minimal de verdure par emplacement.

En terminant, des modifications pourraient être nécessaires au niveau du règlement de lotissement afin d'adapter les dimensions de lots requises pour certains projets spécifiques. Ces modifications seront effectuées au besoin.

5.2.2 Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)

Plusieurs éléments mentionnés dans les orientations d'aménagement et de développement peuvent difficilement être inclus au règlement de zonage considérant leur caractère discrétionnaire. En ce sens, le règlement sur les PIIA est un outil tout désigné. Une section au règlement de PIIA sera ainsi créée spécifiquement pour le **PPU gare Saint-Janvier**. Des critères d'analyse seront mis en place afin d'encadrer une multitude de projets qui pourront prendre place dans ce milieu, sans pour autant cibler les constructions ponctuelles de basse densité dans les secteurs où il ne reste qu'à construire quelques lots.

En ce sens, certains critères porteront spécifiquement sur les éléments suivants cités dans les orientations d'aménagement et de développement :

- Maximiser les aménagements d'espaces communs extérieurs;
- Prioriser des aménagements paysagers de qualité et nombreux (gazonnement, plantes, arbustes, arbres, etc.);
- Optimiser les aménagements pour les projets contigus à la rivière Sainte-Marie afin de mettre en évidence la qualité des berges (percées visuelles, aménagement de la bande riveraine, etc.);
- Inciter les projets à intégrer des concepts de rétention pluviale verte et les toits végétalisés;
- Limiter les impacts visuel et physique des aires de stationnement extérieur et éviter la création d'îlots de chaleur;
- Favoriser la mise en place d'une architecture de qualité particulière au secteur du PPU;
- Opter pour des projets qui se démarquent par une offre de typologies d'habitations différentes aux niveaux des usages et de la tenure (condos, logements, habitations privées, etc.);
- Encourager les projets qui incluent une offre en loyer modique;
- Mettre l'accent sur les terrains vacants et sous-utilisés ou sur les sites accueillants des bâtiments vétustes lors des premières vagues de développement et de requalification;
- Prioriser des projets sur des superficies importantes plutôt que sur de petits terrains afin de favoriser le regroupement de plusieurs lots et ainsi éviter les projets ponctuels;
- Offrir l'option d'une progression des hauteurs dans un même projet, surtout dans les cas où une approche graduelle est nécessaire à proximité de bâtiments existants de petit gabarit (1 ou 2 étages);
- Favoriser la mise en place de supports à vélo, de trottoirs piétons privés isolés des stationnements et d'aménagements favorisant l'accès pour les personnes à mobilité réduite, autant pour les usages commerciaux que résidentiels;
- Encourager les projets offrant un réseau électrique souterrain;
- Inciter la mise en place d'équipements d'entreposage de matières résiduelles adaptés aux densités proposées (semi-enfouis en petit nombre, chute à déchet, équipements de compactage, etc.).

5.3 RÉSEAUX DE TRANSPORT

Les réseaux de transport ont une importance capitale dans le cadre du présent document de planification. En ce sens, le Plan 20 présente les éléments majeurs à cet effet qui sont déjà en place ou qui seront réalisés au cours des prochains mois et des prochaines années dans le but de respecter les orientations d'aménagement et de développement du PPU.

En termes de transport en commun, la gare est évidemment le point focal, mais les outils autour sont aussi nécessaires. À cet effet, la bonification du réseau actuel (autobus route 117, taxi collectif, abribus) par l'ajout d'axes de rabattement d'autobus vers le train de banlieue est une obligation. Sur ce point, malgré les éléments illustrés au Plan 20, EXO pourrait modifier les trajets ou même en ajouter.

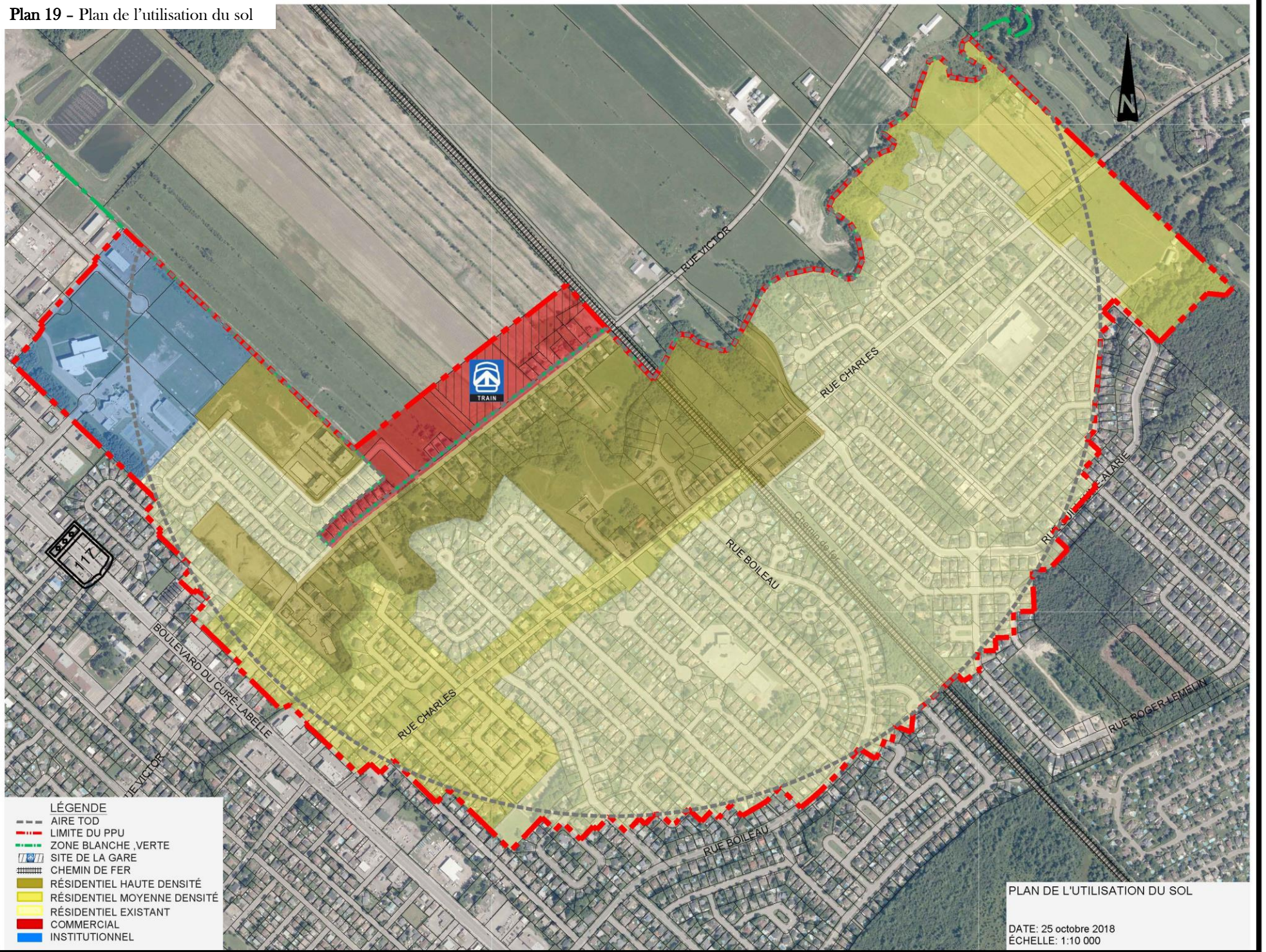
Toujours en lien à la gare, le quai d'embarquement est évidemment accompagné d'un vaste stationnement incitatif. Il y aura donc une utilisation importante de cet outil par des gens qui se rendront sur place en voiture. Des aménagements sont donc de mise afin de minimiser les impacts de cet ajout de véhicules sur le réseau routier local. En ce sens, des projets tels que l'élargissement et le réaménagement de la rue Victor, la reconfiguration du carrefour de la rue Victor et du boulevard du Curé-Labelle et l'ajout d'un lien routier nord-sud entre les rues Victor et Charles vont favoriser cette fluidité.

À plus long terme, le réaménagement du carrefour de la rue Charles et du boulevard du Curé-Labelle est aussi à évaluer, tout comme les ajustements aux axes est-ouest que sont les rues Charles et Victor entre l'autoroute 15 et la route 117.

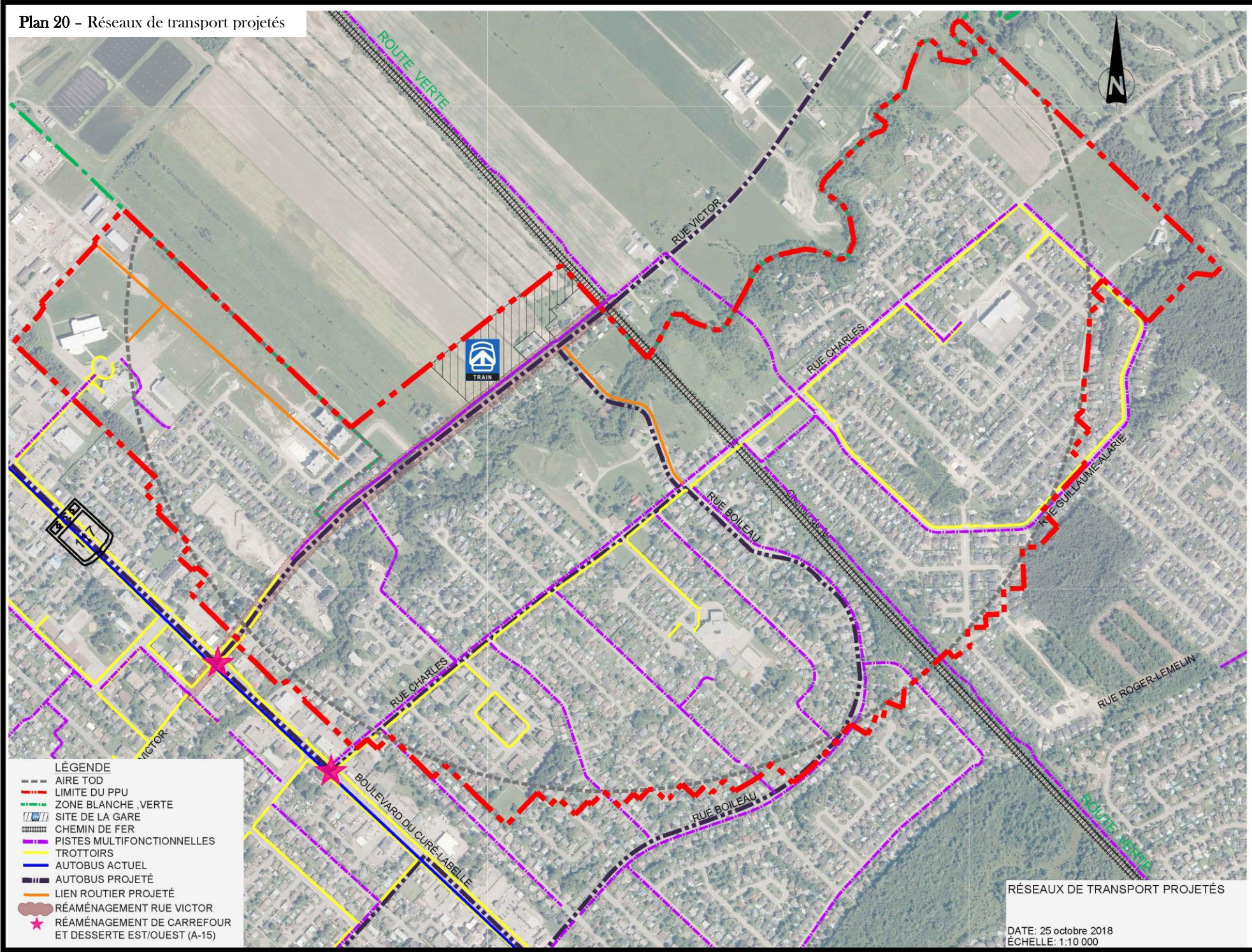
Par ailleurs, les déplacements dans le secteur, tout particulièrement vers le site de la gare, doivent au maximum être encouragés via le transport actif. En ce sens, le Plan 20 illustre bien tous les aménagements qui existent déjà en ce sens. Dans cette optique, la Ville de Mirabel maintiendra ses lignes directrices en continuant de bonifier les liens actifs vers la gare dans les nouveaux projets, autant par le développement de nouvelles pistes multifonctionnelles qu'avec l'ajout de trottoirs et d'aménagements piétons (peinture sur le pavé, signalisation, etc.). Il est aussi important de ne pas négliger l'importance d'un tracé cyclable comme la Route Verte, une infrastructure importante qui traverse cette zone. Il s'agit encore là d'un atout important pour ce secteur à ne pas négliger.

Finalement, un aménagement routier (voiture et transport actif) est aussi nécessaire afin de relier le pôle institutionnel de la rue du Val-d'Espoir au reste du PPU. Ce lien direct entre les rues Roger-Thomas et Rolland-Ouellette permettra un accès plus simple que la situation actuelle (détour par le boulevard du Curé-Labelle) et favorisera l'appropriation de ce pôle par les occupants de la zone de l'axe TOD.

Plan 19 - Plan de l'utilisation du sol



Plan 20 - Réseaux de transport projetés



- LÉGENDE**
- AIRE TOD
 - - - LIMITE DU PPU
 - ZONE BLANCHE, VERTE
 - [Icon] SITE DE LA GARE
 - [Icon] CHEMIN DE FER
 - PISTES MULTIFONCTIONNELLES
 - TROTTOIRS
 - AUTOBUS ACTUEL
 - AUTOBUS PROJETÉ
 - LIEN ROUTIER PROJETÉ
 - [Icon] RÉAMÉNAGEMENT RUE VICTOR
 - [Icon] RÉAMÉNAGEMENT DE CARREFOUR ET DESSERTE EST/OUEST (A-15)

RÉSEAUX DE TRANSPORT PROJETÉS

DATE: 25 octobre 2018
ÉCHELLE: 1:10 000

6. STRATÉGIES DE MISE EN ŒUVRE ET PRIORITÉS D'ACTION

La réalisation des orientations et des objectifs du chapitre 4 ainsi que la mise en œuvre du cadre de gestion de l'occupation du sol du chapitre 5 du présent PPU nécessite un plan d'action préliminaire avec un ordre de priorité. Sans avoir pour effet d'imposer une pression d'obligation de respect des échéances, le tableau ci-dessous exprime les ambitions de la Ville de Mirabel dans la réalisation et la mise en place des constats évoqués au présent document. Ce tableau illustre les actions, les moyens et le délai de réalisation envisagés pour réaliser les orientations d'aménagement.

Tableau 3 - Stratégies de mise en œuvre et priorités d'action

Orientation 1 – Réaliser des projets de densification résidentielle majeurs en respect et en harmonie aux constructions existantes.				
Actions	Moyens	Délai de mise en œuvre		
		0-2 ans	2-5 ans	5-10 ans
Mettre en place le cadre réglementaire pour orienter les promoteurs et les citoyens sur les projets résidentiels à venir.	Modification du règlement de zonage.	X		
	Ajout d'un chapitre spécifique, incluant ses critères discrétionnaires, à la zone du PPU dans le règlement sur les PIIA.	X		
Encourager les promoteurs à présenter des projets de développements domiciliaires novateurs dans la zone du PPU.	Mettre en place une procédure interne souple et efficace pour informer les gens, traiter les demandes et favoriser la mise en chantier de nouveaux projets de densité dans la zone du PPU par la mise en place d'une grille d'analyse.	X	X	X
	Évaluer les options de financement de loyer modique via différents programmes et politiques gouvernementales.	X	X	
Assurer le maintien et la bonification des réseaux d'infrastructures municipales (aqueduc et égout) requis pour desservir les nouveaux développements.	Réaliser les études et les analyses requises. Au besoin, effectuer des mises à niveau des infrastructures (poste de pompage Victor et étangs d'épurations).	X	X	X

Orientation 2 – Encourager la mise en place d'aménagements extérieurs de qualité pour les espaces libres privés.				
Actions	Moyens	Délai de mise en œuvre		
		0-2 ans	2-5 ans	5-10 ans
Mettre en place le cadre réglementaire pour assurer un aménagement de qualité des espaces libres extérieurs dans les nouveaux projets résidentiels, commerciaux et institutionnels.	Modification du règlement de zonage.	X		
	Ajout d'un chapitre spécifique, incluant ses critères discrétionnaires, à la zone du PPU dans le règlement sur les PIIA.	X		
	Étudier les possibilités permises par les lois provinciales pour des programmes de subvention, d'aide financière ou de congé de taxe pour des projets novateurs en environnement (ex. : toits végétalisés).	X	X	X
	Réaliser un guide des bonnes pratiques urbanistiques.	X		

Orientation 3 – Assurer une desserte de proximité et la mise en place de milieux de vie complets.

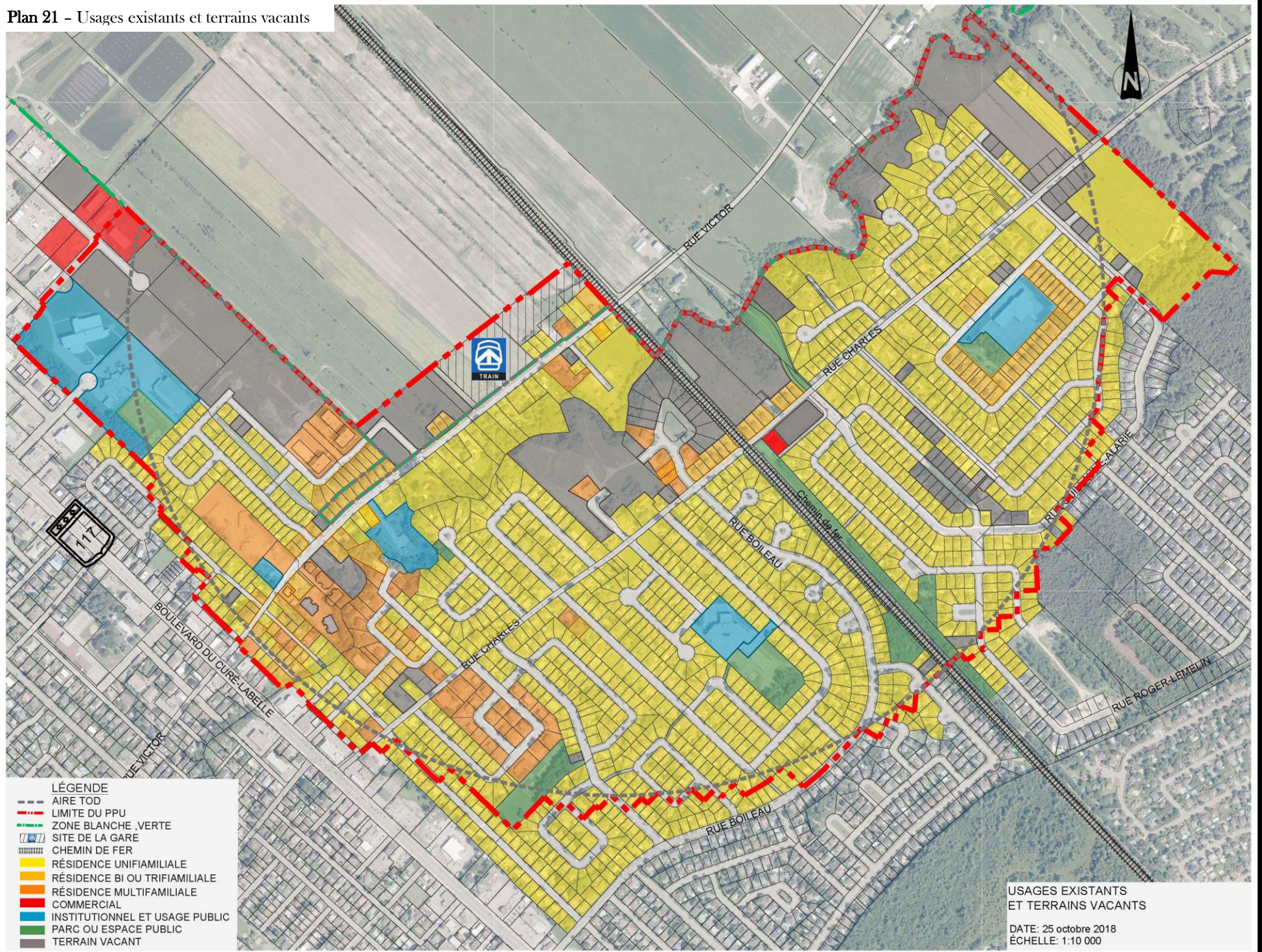
Actions	Moyens	Délai de mise en œuvre		
		0-2 ans	2-5 ans	5-10 ans
Mettre en place le cadre réglementaire afin d'identifier les secteurs propices au développement commercial dans la zone du PPU.	Modification du règlement de zonage.	X	X	X
Mobiliser les promoteurs commerciaux pour les encourager à s'installer dans le secteur.	Rencontrer les propriétaires fonciers actuels des terrains ciblés pour les informer et sonder leur intérêt.	X		
	Mettre en place une stratégie avec Mirabel Économique pour encourager le développement de ces terrains commerciaux.	X	X	X
Maintenir les lignes directrices actuelles pour l'ajout de parcs de quartier dans les nouveaux projets de développement résidentiels.	Mettre à jour le plan directeur des parcs du secteur de Saint-Janvier et planifier les besoins futurs.	X	X	
Connaître les besoins à moyen et long terme de la Commission Scolaire de la Rivière du Nord pour le secteur de Saint-Janvier.	Rencontrer les représentants de la Commission scolaire pour connaître les besoins potentiels aux niveaux primaire et secondaire pour Saint-Janvier.	X		
	Établir les besoins et les terrains réservés pour des écoles dans le secteur « 1 - Pôle Val-d'Espoir ».	X	X	
	Construire les établissements scolaires dans le secteur « 1 - Pôle Val-d'Espoir », au besoin.		X	X
	Agrandissement du Complexe du Val-d'Espoir (seconde glace et amphithéâtre).	X	X	
	Aménager un lien routier et actif entre la zone du PPU et le secteur institutionnel de Val-d'Espoir (lien entre les rues Roger-Thomas et Rolland-Desjardins).	X	X	
Favoriser la mise en place d'un accès aux berges de la rivière Sainte-Marie.	Étudier la possibilité d'aménagement d'un espace public et/ou un accès à la rivière sur le site de la station de pompage de la rue Victor.	X		
	Faire une recherche d'autres sites dans l'optique de l'impossibilité d'utiliser la station de pompage de la rue Victor.	X	X	
	Aménager un accès public à la rivière Sainte-Marie, si possible.		X	X
Évaluer les options externes de financement des investissements dans la zone du PPU.	Évaluer les options de financement disponibles à la CMM dans le programme sur les aires TOD.	X		

Orientation 4 – Favoriser l'utilisation maximale de la gare de train de banlieue par la maximisation de la qualité des aménagements pour les différents réseaux de transport (routier, collectif et actif).

Actions	Moyens	Délai de mise en œuvre		
		0-2 ans	2-5 ans	5-10 ans
Intervenir sur le réseau routier pour améliorer la fluidité des réseaux locaux.	Élargissement et réaménagement de la rue Victor.	X		
	Réaménagement du carrefour de la rue Victor et du boulevard du Curé-Labelle.	X		
	Créer un lien nord-sud entre les rues Victor et Charles.	X		
	Réaménagement du carrefour de la rue Charles et du boulevard du Curé-Labelle.		X	X
	Réaménagement des axes routiers est-ouest (rues Charles et Victor) entre l'autoroute 15 et la route 117.		X	X
Bonifier le réseau de transport en commun dans le secteur Saint-Janvier et vers la gare également en provenance de la ville de Saint-Anne-des-Plaines.	Mise en fonction de la gare de train de banlieue.	X		
	Faire les représentations auprès d'EXO pour assurer la mise en place de nouveaux réseaux d'autobus à Saint-Janvier en lien avec l'arrivée de la gare.	X		
	Mettre en service de nouvelles lignes de rabattement d'autobus vers la gare.	X	X	
Maintenir les lignes directrices actuelles pour l'ajout de pistes cyclables et multifonctionnelles dans les nouveaux projets de développement résidentiels.	Mettre à jour le plan directeur des pistes cyclables du secteur de Saint-Janvier et planifier les besoins futurs.	X		
Aménager des trottoirs sur les nouvelles rues menant aux axes majeurs et aux installations publiques.	Établir une politique interne pour s'assurer l'ajout de trottoirs sur les nouvelles rues menant aux axes principaux et aux équipements publics.	X		
Assurer la mise en place d'aménagements de qualité pour la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes et assurer leur entretien périodique.	Maintenir des standards élevés d'entretien régulier des aménagements pour les piétons et les cyclistes (peinture de la chaussée des traverses piétonnes, balises pistes cyclables, signalisation, etc.).	X	X	X
	Évaluer et proposer de nouveaux projets de signalisation pour sécuriser les transports actifs.	X	X	X

7. ANNEXES

Plan 21 - Usages existants et terrains vacants

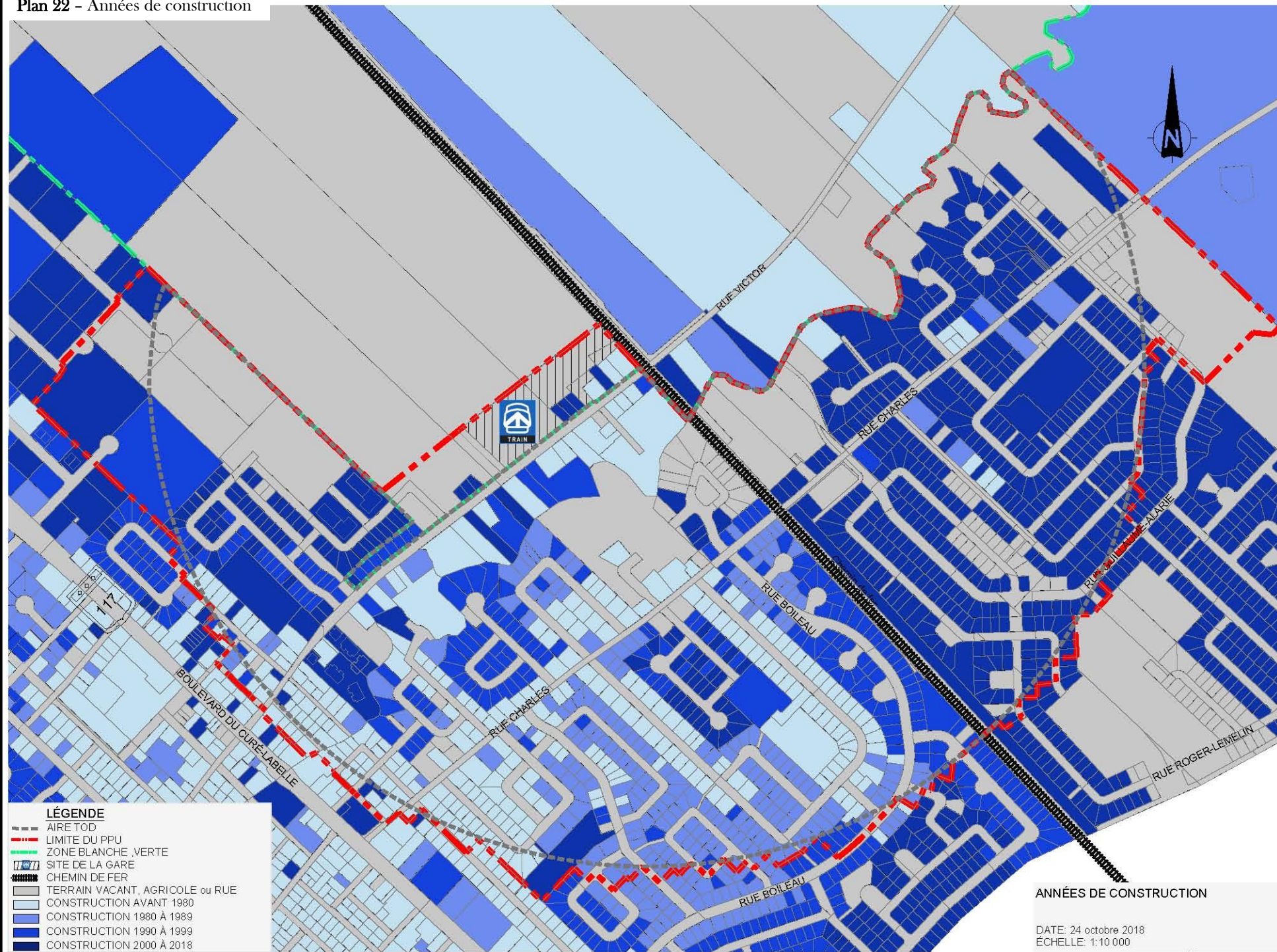


- LÉGENDE**
- AIRE TOD
 - .-.- LIMITE DU PPU
 - ZONE BLANCHE, VERTE
 - 🚉 SITE DE LA GARE
 - 🚂 CHEMIN DE FER
 - 🟡 RÉSIDENCE UNIFAMILIALE
 - 🟠 RÉSIDENCE BI OU TRIFAMILIALE
 - 🔴 RÉSIDENCE MULTIFAMILIALE
 - 🔴 COMMERCIAL
 - 🔵 INSTITUTIONNEL ET USAGE PUBLIC
 - 🟢 PARC OU ESPACE PUBLIC
 - 🟡 TERRAIN VACANT

USAGES EXISTANTS
ET TERRAINS VACANTS

DATE: 25 octobre 2018
ÉCHELLE: 1:10 000

Plan 22 - Années de construction



LÉGENDE

- AIRE TOD
- - - LIMITE DU PPU
- - - ZONE BLANCHE, VERTE
- ▨ SITE DE LA GARE
- ▬ CHEMIN DE FER
- TERRAIN VACANT, AGRICOLE ou RUE
- CONSTRUCTION AVANT 1980
- CONSTRUCTION 1980 À 1989
- CONSTRUCTION 1990 À 1999
- CONSTRUCTION 2000 À 2018

ANNÉES DE CONSTRUCTION

DATE: 24 octobre 2018
ÉCHELLE: 1:10 000