



Schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Mirabel

Volume I

6032 2183

Juin 2016

Rapport final

TABLE DES MATIÈRES

1	Introduction.....	1
1.1	Contenus obligatoires selon la <i>Loi sur l'aménagement et l'urbanisme</i> (L.R.Q., C. A-19.1)	1
1.2	Orientations métropolitaines d'aménagement.....	3
2	État du territoire.....	5
2.1	Historique du développement de la Ville de Mirabel	5
2.1.1	Date de constitution des secteurs.....	6
2.2	Contraintes particulières à l'occupation du sol	6
2.2.1	Zones de contraintes naturelles	7
2.2.1.1	Plaines inondables.....	7
2.2.1.2	Milieus humides	8
2.2.1.3	Zones à risque d'érosion ou de contraintes relatives aux glissements de terrain	8
2.2.2	Zones de contraintes anthropiques	9
2.2.2.1	Postes électriques (Hydro-Québec).....	9
2.2.2.2	Aires d'extraction	9
2.2.2.3	Terrains contaminés	11
2.2.2.4	Site d'élimination des neiges usées	12
2.2.2.5	Réseaux routiers et ferroviaires	13
2.3	Territoires d'intérêt particulier	14
2.3.1	Territoires d'intérêt écologique	14
2.3.1.1	Habitats fauniques	14
2.3.1.2	Espèces fauniques et floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles	15
2.3.2	Bois et corridors forestiers métropolitains	15
2.3.3	Lieux et territoires d'intérêts historique et patrimonial.....	16
2.3.3.1	Sites protégés par la Loi sur le patrimoine culturel	16
2.3.3.2	Biens inventoriés.....	17
2.3.4	Territoires d'intérêt culturel, touristique et agrotouristique	18
2.3.5	Paysages d'intérêt métropolitain.....	20
2.3.5.1	Objectifs de protection des paysages d'intérêt métropolitain	22
2.3.6	Mise en valeur des composantes de la Trame verte et bleue	23
2.4	Équipements et infrastructures de transport	23
2.4.1	Infrastructures routières	24
2.4.1.1	Autoroutes.....	24
2.4.1.2	Routes nationales	24
2.4.1.3	Routes régionales	24
2.4.1.4	Routes collectrices.....	25

2.4.1.5	Identification du réseau routier métropolitain et du réseau artériel métropolitain (RAM).....	26
2.4.1.6	Interventions projetées par le MTQ.....	28
2.4.2	Réseau de camionnage lourd de transits	28
2.4.3	Équipements et infrastructures de transport collectif et adapté	30
2.4.3.1	Autobus locaux et autobus voyageurs	31
2.4.3.2	Taxi collectif	32
2.4.3.3	Achalandage	32
2.4.3.4	Stationnement incitatif.....	33
2.4.3.5	Interventions projetées.....	33
2.4.3.6	Transport adapté.....	34
2.4.3.7	Transport actif	34
2.4.4	Équipements et infrastructures ferroviaires.....	35
2.4.5	Équipements et infrastructures aéroportuaires	35
2.4.5.1	Historique de l'aéroport international Montréal-Mirabel.....	35
2.4.6	Sentiers équestres	36
2.4.7	Sentiers de véhicules hors route.....	36
2.5	Autres équipements et infrastructures	36
2.5.1	Identification des installations d'intérêt métropolitain	36
2.5.2	Santé et services sociaux	37
2.5.3	Scolaire.....	38
2.5.4	Communautaire et récréative.....	39
2.6	Équipements et infrastructures de gestion de l'environnement.....	41
2.6.1	Approvisionnement et traitement des eaux.....	41
2.6.2	Équipements de gestion des matières résiduelles	44
2.7	Équipements et infrastructures reliés à l'approvisionnement hydroélectrique et au transport d'énergie.....	44
2.7.1	Infrastructures électriques.....	44
2.7.2	Infrastructures de gaz naturel et de pétrole	44
3	Contexte de planification	46
3.1	Contexte régional	46
3.2	Population	46
3.2.1	Évolution démographique.....	46
3.2.2	Perspectives démographiques	47
3.2.3	Structure des âges.....	49
3.2.4	Niveaux de scolarité	50
3.2.5	Mobilité de la population	51
3.3	Économie	52
3.3.1	Évolution du marché du travail.....	52

3.3.2	Revenu disponible par résidant.....	52
3.4	Mobilité.....	53
3.4.1	Lieu de travail de la population de Mirabel.....	53
3.4.2	Mode de transport.....	54
3.4.3	Distance des déplacements.....	54
3.5	Principaux secteurs d'activités économiques.....	55
3.5.1	Répartition du nombre d'emplois.....	55
3.5.2	Secteur primaire.....	57
3.5.3	Secteur secondaire.....	57
3.5.4	Secteur tertiaire.....	58
3.6	Agriculture.....	58
3.6.1	Portrait du secteur agricole de la Ville.....	58
3.6.2	Les occupations à des fins autres qu'agricoles.....	60
3.6.3	Morcellement des terres agricoles.....	62
3.6.4	Secteurs déstructurés.....	62
3.6.5	La mise en valeur de l'agriculture.....	63
3.6.6	Plan de développement de la zone agricole de la Ville de Mirabel.....	63
3.7	Parcs industriels.....	66
3.8	Portrait de la fonction résidentielle.....	70
3.8.1	Évolution de la construction résidentielle.....	70
3.8.2	Caractéristiques des logements.....	71
3.9	Répartition de la valeur foncière des différentes activités économiques.....	73
3.10	Synthèse des points forts et des points faibles du contexte de planification.....	75
4	Parti d'aménagement.....	78
4.1	Enjeux régionaux de la Ville de Mirabel.....	78
4.2	Vision stratégique et concept d'organisation spatiale.....	82
4.2.1	Vision stratégique d'aménagement de la Ville de Mirabel.....	82
4.2.2	Concept d'organisation spatiale.....	83
4.3	Grandes orientations de l'aménagement du territoire.....	85
4.3.1	Gestion de l'urbanisation et la densification du territoire.....	86
4.3.2	Pérennité et la valorisation du territoire et des activités agricoles.....	87
4.3.3	Équipements et les modes de transport.....	88
4.3.4	Vitalité et la viabilité économique.....	89
4.3.5	Protection de l'environnement.....	91
5	Grandes affectations du territoire.....	93
5.1	Interprétation des limites des aires d'affectation.....	94
5.2	Notion de dominance et de complémentarité des fonctions.....	94

5.3	Affectation « Agricole »	95
5.4	Affectation « Agricole forestier »	97
5.5	Affectation « Agricole d'extraction »	101
5.6	Affectation « Parc régional »	103
5.7	Affectation « Conservation »	105
5.8	Affectation « Aéroportuaire »	106
5.9	Affectation « Urbaine »	108
5.10	Affectation « Villageoise »	110
5.11	Affectation « Résidentielle faible densité »	112
5.12	Affectation « Multifonctionnelle TOD »	113
5.13	Affectation « Commerciale régionale »	115
5.14	Affectation « Commerciale artérielle »	116
5.15	Affectation « Commerciale lourde »	118
5.16	Affectation « Industrielle »	120
5.17	Affectation « Récréative »	122
6	Gestion de l'urbanisation	125
6.1	Contexte métropolitain	125
6.1.1	Contexte métropolitain sociodémographique	125
6.1.2	Horizon de développement selon un aménagement durable	126
6.2	Évolution du développement urbain de la Ville de Mirabel	128
6.2.1	Principales périodes de construction	128
6.2.2	Augmentation de la population projetée	128
6.2.2.1	Caractéristiques des logements en fonction de la population projetée	129
6.2.3	Indicateurs du marché de l'habitation à Mirabel	129
6.3	Évaluation des besoins résidentiels et industriels de la Ville de Mirabel	132
6.3.1	Besoins résidentiels	132
6.3.2	Synthèse des superficies disponibles au développement de secteurs d'emplois	136
6.3.3	Urbanisation optimale de l'espace	138
6.4	Diagnostic territorial par secteur et enjeux	139
6.4.1	Sainte-Monique	139
6.4.2	Saint-Janvier	142
6.4.4	Domaine-Vert Nord	147
6.4.5	Domaine-Vert Sud	150
6.4.6	Petit-Saint-Charles	153
6.4.7	Saint-Augustin	156
6.4.8	Saint-Augustin — Côte des Angés	159
6.4.9	Sainte-Scholastique	162

6.4.10	Saint-Benoît	165
6.4.11	Saint-Hermas	168
6.4.12	Saint-Canut	171
6.4.13	Mirabel-en-Haut	175
6.4.14	Saint-Antoine	178
6.4.15	Zone aéroportuaire	181
6.5	Synthèse des superficies disponibles au développement	185
6.6	Densité d'occupation du sol	187
6.6.1	Contexte métropolitain	187
6.6.2	Seuils minimaux de densité hors des aires TOD prescrits par le PMAD	187
6.6.2.1	Cas particuliers	188
6.6.3	Détermination des seuils minimaux de densité applicables aux aires TOD	189
6.6.4	Contenu normatif à insérer au document complémentaire	190
6.7	Stratégies de mises en œuvre	190

Liste des tableaux

Tableau 1	Inventaire des aires d'extraction.....	10
Tableau 2	Liste des terrains contaminés.....	12
Tableau 3	Inventaire des sites d'élimination des neiges usées	13
Tableau 4	Inventaire des sites patrimoniaux protégés par la Loi sur le patrimoine culturel	17
Tableau 5	Inventaire des biens inventoriés au Répertoire du patrimoine culturel du Québec.....	17
Tableau 6	Inventaire des territoires ou sites d'intérêt culturel ou touristique	19
Tableau 7	Hiérarchie du réseau routier	25
Tableau 8	Identification du réseau artériel métropolitain.....	27
Tableau 9	Réseau de camionnage lourd de transits.....	29
Tableau 10	Achalandage moyen des résidants de Mirabel (usagers) utilisant le Réseau du CITL.....	33
Tableau 11	Équipements et infrastructures ferroviaires selon les secteurs.....	35
Tableau 12	Répartition des établissements scolaires selon les secteurs	38
Tableau 13	Inventaire des équipements communautaires et récréatifs selon les secteurs.....	39
Tableau 14	Inventaire des équipements d'approvisionnement et de traitement des eaux, selon les secteurs	42
Tableau 15	Inventaire des sites de gestion des matières résiduelles, selon les secteurs.....	44
Tableau 16	Évolution de la population de la Ville de Mirabel, des MRC Thérèse-De Blainville, Deux-Montagnes, La Rivière-du-Nord et Argenteuil, et de la CMM de 1996 à 2013	47
Tableau 17	Perspectives démographiques de la population de la Ville de Mirabel, Thérèse-De Blainville, Deux-Montagnes, La Rivière-du-Nord, Argenteuil et de la CMM, 2006 à 2031 (population totale)	48
Tableau 18	Projection des ménages de la Ville de Mirabel pour l'horizon 2011-2031	48

Tableau 19	Nombre moyen de personnes par ménage entre 2006-2011 et perspectives démographiques de la Ville de Mirabel, Thérèse-De Blainville, Deux-Montagnes, La Rivière-du-Nord, Argenteuil et de la CMM, 2016 à 2031	49
Tableau 20	Lieu de résidence cinq ans auparavant, 2011.....	51
Tableau 21	Évolution des indicateurs du marché du travail, 2001-2011	52
Tableau 22	Répartition des personnes occupées en fonction de leur lieu de résidence et de leur lieu de travail, 2011	54
Tableau 23	Répartition des déplacements des personnes actives occupées de la Ville de Mirabel et le lieu de travail selon le mode de transport, 2001 à 2011	54
Tableau 24	Distances des déplacements des travailleurs entre le domicile et le lieu de travail des personnes occupées de la Ville de Mirabel, 2001 à 2006.....	55
Tableau 25	Évolution de la répartition des emplois selon le domaine (%) Ville de Mirabel, 2001-2011	56
Tableau 26	Relevé des industries du secteur secondaire par catégorie pour la Ville de Mirabel, 2014	57
Tableau 27	Caractéristiques du territoire agricole.....	59
Tableau 28	Principales utilisations du sol en zone agricole	60
Tableau 29	État de la situation des demandes d'utilisation à des fins autres et d'exclusion (22 juillet 2013) ..	61
Tableau 30	Demandes d'exclusion en attente en date du 1 ^{er} mai 2015	62
Tableau 31	Évolution du nombre d'entreprises et du nombre d'emplois des parcs industriels de la Ville de Mirabel entre 2008 et 2014.....	68
Tableau 32	Nouvelles constructions commerciales et industrielles par secteur entre 2004 et 2014.....	68
Tableau 33	Évolution des mises en chantier de 2002 à 2014	71
Tableau 34	Répartition des logements privés occupés selon le type, 2011	72
Tableau 35	Évolution des permis de construction selon le type d'implantation et le nombre de logements entre 2010 et 2014	73
Tableau 36	Répartition de l'évaluation foncière uniformisée selon l'utilisation des immeubles, Ville de Mirabel, exercice financier 2014.....	74
Tableau 37	Comparaison de la proportion (%) de l'évaluation foncière uniformisée selon l'utilisation des immeubles (exercice financier 2014).....	75
Tableau 38	Synthèse des points forts et des points faibles sur le territoire de Mirabel	76
Tableau 39	Périodes de construction	128
Tableau 40	Nombre de permis de construction résidentielle émis par secteur, 2004 à 2014	130
Tableau 41	Nombre de nouveaux logements par secteur, 2004 à 2014	131
Tableau 42	Évaluation de la capacité d'accueil de la Ville de Mirabel en fonction des espaces disponibles pour le développement résidentiel dans le périmètre d'urbanisation pour l'horizon 2011-2031* ..	135
Tableau 43	Superficie et emplacement des parcs industriels de la Ville de Mirabel	137
Tableau 44	Synthèse des superficies brutes disponibles au développement pour l'ensemble des secteurs de Mirabel, 2010-2014.....	185
Tableau 45	Les superficies brutes totales disponibles au développement par secteur, 2010-2014.....	186
Tableau 46	Densité brute moyenne observée du développement résidentiel, 1999 à 2013.....	187

Tableau 47	Seuils minimaux de densité brute hors TOD établis par le PMAD pour la Ville de Mirabel.....	188
Tableau 48	Seuil de densité minimal brute proposé dans l'aire TOD établi par le PMAD.....	190

Liste des figures

Figure 1	Localisation de la Ville de Mirabel sur le territoire de la CMM	3
Figure 2	Contexte métropolitain d'aménagement.....	4
Figure 3	Réseau québécois de transport par transporteurs.....	31
Figure 4	Répartition de la population de la Ville de Mirabel selon les groupes d'âge, 2011.....	50
Figure 5	Répartition de la population selon le plus haut niveau de scolarité atteint pour la Ville de Mirabel, 2011	51
Figure 6	Évolution du revenu disponible par résidant, Ville de Mirabel et des MRC de Thérèse-De Blainville, Deux-Montagnes, La Rivière-du-Nord et Argenteuil, 2008 à 2012.....	53
Figure 7	Répartition des exploitations selon l'activité principale, 2010	60
Figure 8	Usages non agricoles autorisés par la CPTAQ, Ville de Mirabel.....	61
Figure 9	Axes stratégiques et objectifs, PDZA de la Ville de Mirabel	64
Figure 10	Localisation des parcs industriels.....	67
Figure 11	Répartition des logements privés selon la tenure, 2011	72
Figure 12	Partie du site du golf des 4 Domaines.....	123
Figure 13	Recensement de la population des secteurs de la CMM entre 1991 et 2011	125
Figure 14	Mises en chantier résidentiel des secteurs de la CMM entre 2003 et 2013	126
Figure 15	Projection des nouveaux ménages des secteurs de la CMM entre 2011 et 2031	128
Figure 16	Secteur hors périmètre à la limite est de Saint-Janvier.....	143
Figure 17	Secteur hors périmètre à la limite sud de Saint-Janvier.....	143

Liste des plans

Plan 1 :	Contraintes naturelles et anthropiques	7
Plan 2 :	Territoires d'intérêt particulier	14
Plan 3 :	Équipements et infrastructures de transport.....	24
Plan 4 :	Autres équipements et infrastructures	44
Plan 5 :	Secteurs de planification détaillée (agricole)	66
Plan 6 :	Concept d'organisation spatiale.....	83
Plan 7 :	Grandes affectations du territoire.....	93
Plan 8 :	Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur de Sainte-Monique.....	141

Plan 9 :	Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur de Saint-Janvier	146
Plan 10 :	Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur du Domaine-Vert Nord	149
Plan 11 :	Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur du Domaine-Vert Sud	152
Plan 12 :	Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur du Petit-Saint Charles	155
Plan 13 :	Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur de Saint-Augustin.....	158
Plan 14 :	Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur de Saint-Augustin – Côte des Anges	161
Plan 15 :	Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur de Sainte-Scholastique	164
Plan 16 :	Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur de Saint-Benoît	167
Plan 17 :	Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur de Saint-Hermas	170
Plan 18 :	Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur de Saint-Canut	174
Plan 19 :	Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur de Mirabel-en-Haut	177
Plan 20 :	Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur de Saint-Antoine	180
Plan 21 :	Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur de la zone aéroportuaire	184

Documents en annexe

ANNEXE I : Document complémentaire

VOLUME 2 : Annexe cartographique (Plans 1 à 7.5)

1 Introduction

1.1 Contenus obligatoires selon la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., C. A-19.1)

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* en vigueur dicte les contenus obligatoires du schéma. Il s'agit de :

- « 1° Déterminer les grandes orientations de l'aménagement du territoire.
- 2° Déterminer les grandes affectations du territoire pour les différentes parties de celui-ci.
 - 2.1° Sans restreindre la généralité des paragraphes 1° et 2°, ni limiter l'application des autres éléments du schéma, à l'égard de l'ensemble du territoire de la municipalité régionale de comté, déterminer les orientations d'aménagement et les affectations du sol que la municipalité régionale de comté estime appropriées pour assurer, dans la zone agricole faisant partie de son territoire, la compatibilité des normes d'aménagement et d'urbanisme avec l'objectif de favoriser l'utilisation prioritaire du sol à des fins d'activités agricoles et, dans ce cadre, la coexistence harmonieuse des utilisations agricoles et non agricoles.
- 3° Déterminer tout périmètre d'urbanisation.
- 4° Déterminer toute zone où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique, telle une zone d'inondation, d'érosion, de glissement de terrain ou d'autre cataclysme, ou pour des raisons de protection environnementale des rives, du littoral et des plaines inondables.
- 5° Déterminer les voies de circulation dont la présence, actuelle ou projetée, dans un lieu fait en sorte que l'occupation du sol à proximité de ce lieu est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général.
- 6° Déterminer toute partie du territoire présentant pour la municipalité régionale de comté un intérêt d'ordre historique, culturel, esthétique ou écologique.
- 7° Décrire et planifier l'organisation du transport terrestre et, à cette fin :
 - a) Indiquer la nature des infrastructures et des équipements de transport terrestre importants qui existent, ainsi que l'endroit où ils sont situés.
 - b) Compte tenu du caractère adéquat ou non des infrastructures et des équipements visés au sous-paragraphe a), de la demande prévisible en matière de transport et de la part anticipée du transport devant être assurée par les divers modes, indiquer les principales améliorations devant être apportées aux infrastructures et aux équipements visés au sous-paragraphe a) et indiquer la nature des nouvelles infrastructures ou des nouveaux équipements de transport terrestre importants dont la mise en place est projetée, ainsi que l'endroit approximatif où ils seront situés.
- 8° a) Indiquer la nature des infrastructures et des équipements importants qui existent, autres que ceux visés au paragraphe 7°, ainsi que l'endroit où ils sont situés.

- b) Indiquer la nature des nouvelles infrastructures ou des nouveaux équipements importants, autres que ceux visés au paragraphe 7°, dont la mise en place est projetée ainsi que l'endroit approximatif où ils seront situés.
- 9° Le schéma doit également comprendre un document complémentaire établissant des règles qui obligent les municipalités dont le territoire est compris dans celui de la municipalité régionale de comté à:
- a) Adopter des dispositions réglementaires en vertu du paragraphe 16° ou 17° du deuxième alinéa de l'article 113 ou du paragraphe 3° ou 4° du deuxième alinéa de l'article 115.
 - b) Adopter, en raison de la présence actuelle ou projetée de toute voie de circulation déterminée conformément au paragraphe 5° du premier alinéa du présent article, des dispositions réglementaires en vertu du paragraphe 16.1° du deuxième alinéa de l'article 113 ou du paragraphe 4.1° du deuxième alinéa de l'article 115.
 - c) Prévoir dans les dispositions réglementaires des règles au moins aussi contraignantes que celles établies dans le document complémentaire. »

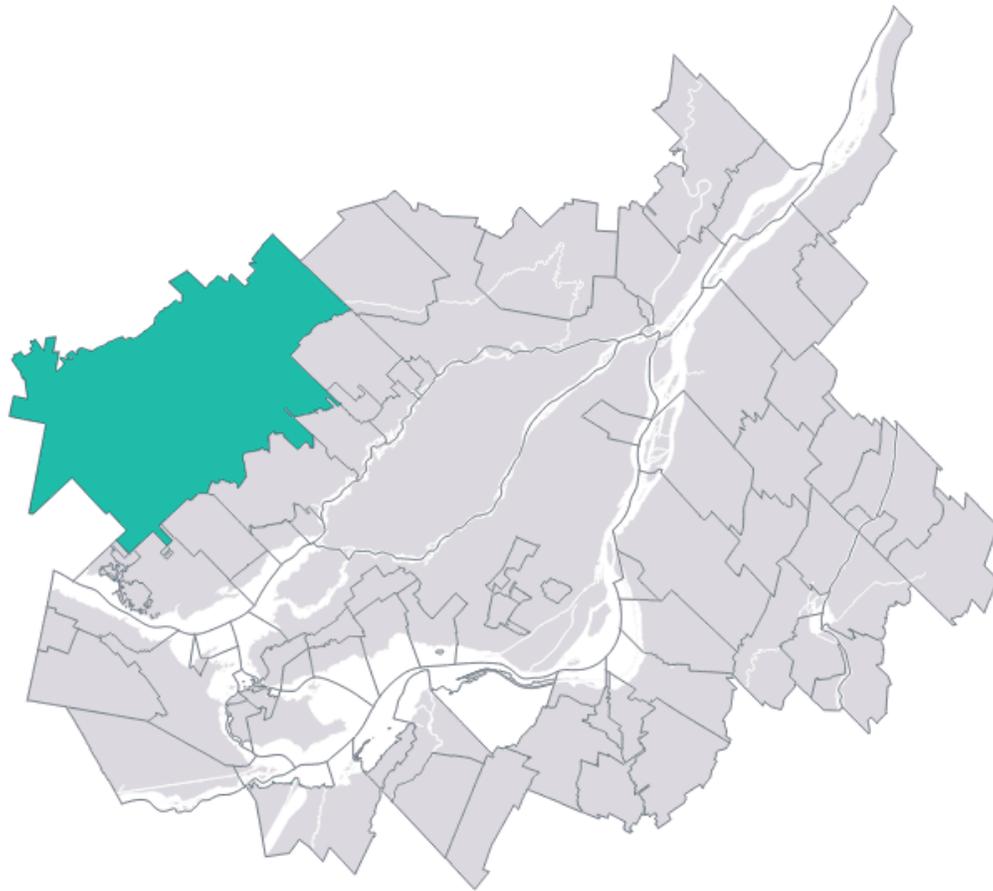
Le lecteur trouvera donc en ces pages un schéma au contenu conforme à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1), son contenu se décrivant ainsi :

- Le présent **Chapitre 1 – Introduction**.
- Le **Chapitre 2 – État du territoire** présente les grands traits du territoire de la Ville de Mirabel, de son histoire, ses contraintes...
- Le **Chapitre 3 – Contexte de planification** offre une présentation de sa population et du cadre bâti.
- Le **Chapitre 4 – Parti d'aménagement** présente les enjeux régionaux d'aménagement, la vision stratégique et le concept d'organisation spatiale ainsi que les grandes orientations de l'aménagement du territoire.
- Le **Chapitre 5 – Grandes affectations du territoire** présente les aires d'affectation et les vocations attribuées à l'espace sur l'ensemble du territoire de la Ville.
- Le **Chapitre 6 – Gestion de l'urbanisation** explique l'évolution du développement urbain, élabore un diagnostic territorial d'où découlent des enjeux propres à chaque secteur et des stratégies de mise en œuvre futures pour adresser ces enjeux sont projetées.

1.2 Orientations métropolitaines d'aménagement¹

L'entrée en vigueur du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) le 12 mars 2012 a introduit un tout nouveau cadre de planification pour les MRC métropolitaines et les agglomérations. Avec un horizon de planification établi en 2031, le PMAD trace les grands enjeux, les orientations et les actions à entreprendre afin de répondre aux nombreux défis de la Métropole montréalaise. Dans un contexte de conformité établi par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, le schéma d'aménagement de la Ville de Mirabel devra répondre de ce nouveau plan.

Figure 1 Localisation de la Ville de Mirabel sur le territoire de la CMM



Source : Site internet de la CMM, Municipalité de Mirabel,
<http://cmm.qc.ca/a-propos/municipalites/fiche-de-la-municipalite/?munid=594>, consulté en mai 2015

¹ CMM. *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, 2012, 221 p.

La figure suivante rappelle les orientations métropolitaines d'aménagement ainsi que les objectifs liés à chacune de celles-ci.

Figure 2 Contexte métropolitain d'aménagement

Orientation 1 : Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables

- Objectif 1.1 : Orienter 40 % de la croissance des ménages dans des aires TOD
- Objectif 1.2 : Optimiser le développement urbain à l'extérieur des aires TOD
- Objectif 1.3 : Favoriser une occupation optimale en augmentant la superficie des terres en culture
- Objectif 1.4 : Identifier les installations d'intérêt métropolitain actuelles et localiser les installations projetées
- Objectif 1.5 : Identifier les contraintes majeures qui concernent le territoire de plusieurs MRC
- Objectif 1.6 : Déterminer le territoire d'urbanisation selon un aménagement durable

Orientation 2 : Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport performant et structurant

- Objectif 2.1 : Identifier un réseau de transport en commun qui permet de structurer l'urbanisation
- Objectif 2.2 : Hausser à 30 % la part modale des déplacements effectués en transport en commun d'ici 2021
- Objectif 2.3 : Optimiser et compléter le réseau routier
- Objectif 2.4 : Favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine

Orientation 3 : Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur

- Objectif 3.1 : Protéger 17 % du territoire du Grand Montréal
- Objectif 3.2 : Protéger les rives, le littoral et les plaines inondables du Grand Montréal
- Objectif 3.3 : Protéger les paysages d'intérêt métropolitain
- Objectif 3.4 : Protéger le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain
- Objectif 3.5 : Mettre en valeur le milieu naturel, le milieu bâti et les paysages dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques

2 État du territoire

2.1 Historique du développement de la Ville de Mirabel

D'une superficie de 477 km², Mirabel est l'un des plus grands territoires municipaux du Québec. La Ville de Mirabel est constituée de quinze secteurs distincts qui ont chacun leurs particularités et attraits. À l'ouest du territoire de la Ville, sont présents les secteurs de Saint-Benoît, de Saint-Hermas, de Saint-Jérusalem (pas de périmètre urbain) et de Sainte-Scholastique; au nord, les secteurs de Saint-Canut, de Mirabel-en-Haut et de Saint-Antoine; et au sud-est, les secteurs de Saint-Augustin (Côte des Anges et Saint-Augustin), de Sainte-Monique, du Petit-Saint-Charles, du Domaine-Vert Sud, du Domaine-Vert Nord, Saint-Janvier et le secteur de la zone opérationnelle de l'aéroport.

Mirabel compte plus de 200 ans d'histoire et est située dans une plaine argileuse issue de la mer de Champlain. C'est pourquoi une grande partie de son territoire est recouverte de sédiments marins, qui donnent des terres très propices à l'agriculture. La forêt occupe 26 % du territoire. Les principaux cours d'eau traversant le territoire sont : la rivière du Chêne au sud-ouest, la rivière du Chicot, la rivière Mascouche (aussi connue sous le nom de Sainte-Marie) et le ruisseau des Anges à l'est, la rivière au Prince au sud-ouest, le ruisseau Saint-Pierre et la Belle-Rivière à l'ouest, et la rivière Bellefeuille au nord-est. Au nord, la Ville est délimitée par la rivière du Nord.

Le 27 mars 1969, le gouvernement fédéral annonce la construction d'un nouvel aéroport international à Mirabel et l'expropriation d'un territoire plus de 120 km² situé dans la plaine agricole de la région montréalaise. Afin de faciliter la gestion de cet aéroport, le gouvernement provincial annonce le 19 décembre 1970 la création de la ville de Sainte-Scholastique, le résultat d'une fusion de 14 municipalités dont la majorité est située dans le comté de Deux-Montagnes, mais aussi dans le comté de Terrebonne, et de deux autres parties d'autres municipalités, de villages et de paroisses. À cette époque, avec ses 14 787 habitants, Sainte-Scholastique était l'une des villes les plus peuplées des Laurentides.

La Ville de Mirabel a vu le jour officiellement le 27 janvier 1973 avec une population d'environ 16 000 habitants. Afin de s'assurer qu'il n'y aurait pas de contrainte à l'exploitation de l'aéroport à toute heure de la journée et de prévoir des possibilités d'agrandissement, la superficie expropriée était de beaucoup supérieure à ce qui a été nécessaire. La superficie expropriée est de 392,55 km² (97 000 acres) et représente 82,3 % de l'ensemble du territoire de la Ville de Mirabel. Des parties des villages ont été détruites, les habitants expulsés de leur maison, et sans oublier les cultivateurs qui ont dû louer à grands frais les terres qui leur appartenaient.

Dans les années qui ont suivi, l'expropriation a eu un effet dévastateur sur les activités économique et agricole, ainsi que sur le sentiment d'appartenance de la population envers leur ville. En 2004, la décision de transférer les vols de passagers de l'aéroport de Mirabel à celle de Dorval n'a pas été bien accueillie considérant tous les débats autour des terrains expropriés et la perte de vitalité qu'a causée l'aéroport.

Des 97 000 acres d'origines, 80 000 ont été rétrocédés en 1985. En 2006, le gouvernement fédéral entreprend la rétrocession aux locataires des terrains expropriés en trop. La superficie remise dans ce premier programme est de 44,51 km² (11 000 acres).

En 2014, Aéroports de Montréal (ADM) entreprend la démolition de l'aérogare qui ne sert plus depuis quelques années.

Afin de relancer son développement économique et d'utiliser les infrastructures existantes, la Ville de Mirabel a attiré, au cours des dernières années, plusieurs entreprises d'envergure internationale œuvrant principalement dans le domaine de l'aérospatiale. De cette manière, plusieurs milliers d'emplois ont été créés, attirant beaucoup de jeunes familles et du même fait, la reprise de la construction d'habitations. C'est en partie ce qui explique qu'aujourd'hui, la population est de plus de 45 000 habitants.

Aujourd'hui, la Ville de Mirabel contribue à la visibilité, à l'attractivité et à la compétitivité de la Communauté métropolitaine de Montréal sur le plan international. L'essor du développement résidentiel que connaît Mirabel depuis plusieurs années est en partie attribuable à la diminution de l'espace libre et au développement des autres villes de la Rive-Nord les plus rapprochées de Montréal.

Il est important de préciser que le cœur institutionnel de Mirabel est maintenant situé à Sainte-Monique, étant donné que ce secteur est l'un des points centraux de la Ville, où l'on retrouve la plupart des services administratifs, le poste de police, etc.

2.1.1 Date de constitution des secteurs

Le tableau ci-dessous démontre les dates de fondation de sept anciennes villes qui constituent maintenant les secteurs de la Ville de Mirabel.

Secteurs	Fondée en
Saint-Benoît	1799
Saint-Canut	1857
Saint-Hermas	1855
Sainte-Monique	1872
Sainte-Scholastique	1855
Saint-Augustin	1855
Saint-Janvier (Saint-Janvier-de-la-Croix)	1959

Source : Commission de toponymie du Québec – Mirabel, 1994 et 1996.
http://www.toponymie.gouv.qc.ca/CT/toposweb/Fiche.aspx?no_seq=72473.
 Mise à jour en mars 2014

2.2 Contraintes particulières à l'occupation du sol

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* demande à la Ville d'inclure au schéma d'aménagement et de développement « l'identification des zones où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique, telles les zones d'inondation, d'érosion, de glissement de terrain et autres cataclysmes » (L.A.U., art. 5, par.4). Ces contraintes peuvent être d'origine naturelle ou anthropique.

2.2.1 Zones de contraintes naturelles

Les caractéristiques du territoire (nature des sols, dynamique des réseaux hydrographiques), combinées aux effets des phénomènes naturels, peuvent être la source de dommages aux biens meubles et immeubles et parfois de danger pour la sécurité des individus.

Les zones de contraintes naturelles retenues au schéma d'aménagement et de développement correspondent aux secteurs suivants :

- Plaines inondables
- Milieux humides
- Zones à risque d'érosion ou de contraintes relatives aux glissements de terrain

2.2.1.1 Plaines inondables

Aux abords de la rivière du Nord, le territoire de la Ville comporte des zones présentant des risques d'inondation. Plus précisément, ces zones se retrouvent dans les secteurs de Saint-Canut, Mirabel-en-Haut et de Saint-Antoine. Des inondations sont fréquentes dans ces secteurs, principalement au printemps et sont causées par la fonte rapide des neiges, par les pluies diluviennes ou par une combinaison des deux facteurs. Les zones inondables identifiées dans le cadre de la Convention Canada-Québec sont identifiées en annexe au **Plan 1 : Contraintes naturelles et anthropiques**.

Plan 1 : Contraintes naturelles et anthropiques

(voir VOLUME II : Annexe cartographique)

La délimitation des zones inondables est celle apparaissant sur la cartographie officielle réalisée dans le cadre de la convention Canada-Québec relative à la cartographie et à la protection des plaines d'inondation et au développement durable des ressources en eau. Ces cartes au 1:10000, éditées en 1978 et dont certaines ont été amendées au cours des dernières années, s'intitulent *Cartes du risque d'inondation, région de Montréal, province de Québec* et portent les numéros 31G 09-020-1310, 31 G 09-020-1410, 31 G 09-020-1411, 31 G 09-020-1412, 31 G 09-020-1511, 31 G 09-020-1512, 31 G 09-020-1513, 31 G 09-020-1514, 31 G 09-020-1612, 31 G 09-020-1613, 31 G 09-020-1614, 31 G 09-020-1615, 31 G 09-020-1616, 31 G 09-020-1716, 31 G 09-020-1717, 31 G 09-020-1817, 31 G 09-020-1818, 31 G 09-020-1918, 31 G 09-020-1919, 31 G 09-020-1920, 31 G 09-020-2019, 31 G 09-020-2020, 31G 16-020-0120, 31H 12-020-1901, 31H 12-020-1902, 31H 12-020-2001, 31H 12-020-2002, 31H 13-020-0101.

Les zones inondables constituent des espaces de contraintes au développement et ne peuvent pas être considérées en tant que superficies vacantes et disponibles. En effet, ces espaces, presque exclusivement en zone inondable 0-20 ans, ne sont pas constructibles et ont donc été retirés des superficies développables lors du calcul des superficies disponibles pour l'ensemble du territoire de la Ville de Mirabel.

2.2.1.2 Milieux humides

La cartographie des milieux humides du Grand Montréal comprise au Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM, réalisée en 2010 par Canards Illimités Canada en collaboration avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, identifie les milieux humides de plus de 0,3 hectare ainsi que leurs principales caractéristiques qui serviront de référence pour l'élaboration des plans de conservation des milieux humides par les municipalités locales. Les milieux humides de 0,3 hectare et plus (inclus dans les milieux terrestres et aquatiques) occupent une superficie de 20 012 hectares, soit 4,6 % du territoire de la Communauté.

Selon les données recueillies par Horizon Multiressource dans le but de réaliser un plan de gestion des milieux naturels applicable au territoire de la Ville de Mirabel, 58% des milieux humides répertoriés sur le **Plan 1** sont des marécages, 22% des tourbières boisées, 8% des prairies humides, 5% des marais, 5% des tourbières ombotrophe et 2 % des milieux humides d'eau peu profonde.

Les milieux humides font partie du concept de la *Trame verte et bleue* identifiée dans le PMAD. Les milieux humides de plus de 0,3 hectare sont identifiés en annexe au **Plan 1 : Contraintes naturelles et anthropiques**.

La conservation et la mise en valeur des milieux humides sont cruciales puisqu'ils fournissent des services écologiques essentiels : ils jouent un rôle déterminant dans le contrôle des inondations, de la qualité de l'eau, de l'érosion des berges et pour la préservation de la biodiversité. C'est dans cette optique que la Ville de Mirabel se dotera d'un *Plan de conservation des milieux humides*, en conformité avec le critère 3.1.4 du PMAD, et qui respectera la démarche proposée par le Ministère du Développement durable de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques (MDDELCC) dans le *Guide d'élaboration d'un plan de conservation des milieux humides*.

2.2.1.3 Zones à risque d'érosion ou de contraintes relatives aux glissements de terrain

Une étude réalisée par la firme Environnement Nordique Inc.² a révélé qu'il n'y a pratiquement pas de zone à risque d'érosion ou de contraintes relatives aux glissements de terrain en zone blanche et à l'intérieur des périmètres urbains du territoire de la Ville de Mirabel (on en trouve quelques-unes à Saint-Janvier et dans le Domaine-Vert Sud). Les zones à risque d'érosion ou de contraintes relatives aux glissements de terrain sont localisées le long des cours d'eau et dans les secteurs de fortes pentes, principalement situés dans la portion est de la Ville, touchant les secteurs de Saint-Janvier et du Domaine-Vert Sud. En périphérie des zones à risque d'érosion ou de contraintes relatives aux glissements de terrain, telles qu'identifiées en annexe au **Plan 1 : Contraintes naturelles et anthropiques**, une bande de protection devra être prévue. L'aménagement de ces terrains devra se faire conformément aux dispositions du *document complémentaire*.

Les zones à risque d'érosion ou de contraintes relatives aux glissements de terrain constituent des espaces de contraintes au développement et ne peuvent pas être considérées en tant que superficies vacantes et disponibles. En effet, ces espaces ne sont pas constructibles et ont donc été retirés des superficies développables lors du calcul des superficies disponibles pour l'ensemble du territoire de la Ville de Mirabel.

² Environnement Nordique Inc. « Étude des zones à risque d'érosion en bordure de la rivière Mascouche, dans le secteur Saint-Janvier à Mirabel ». Décembre 2014

2.2.2 Zones de contraintes anthropiques

Les contraintes de nature anthropique visent les activités et les ouvrages qui sont le résultat de l'intervention humaine et qui sont susceptibles, dans certaines circonstances (défaillance technologique, explosion, contamination, etc.), de mettre en péril la santé, la sécurité ainsi que le bien-être des personnes, et de causer des dommages importants aux biens situés à proximité. L'identification des contraintes anthropiques sur le territoire de la Ville est essentielle afin de les considérer dans le processus de planification et d'aménagement du territoire afin de limiter les impacts négatifs sur l'environnement naturel et bâti.

Les zones de contraintes anthropiques retenues au schéma d'aménagement et de développement sont de natures diverses :

- Postes électriques (Hydro-Québec)
- Aires d'extraction
- Terrains contaminés
- Site d'élimination des neiges usées
- Réseaux routiers et ferroviaires

2.2.2.1 Postes électriques (Hydro-Québec)

Le poste Chénier dans le secteur de Saint-Benoît est le plus important, suivi du poste Lafontaine à Saint-Canut et finalement le poste de Mirabel à Saint-Augustin. Ces postes représentent des contraintes anthropiques considérant les impacts sur le voisinage.

2.2.2.2 Aires d'extraction

Le territoire de la Ville comporte plusieurs sites exploitant des substances minérales consolidées (carrières), des substances minérales non consolidées (sablères) à des fins commerciales ou industrielles, au sens du règlement sur les carrières et les sablières, découlant de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Un emplacement est aussi inscrit détenant un bail minier, au sens de la *Loi sur les mines*, exploitant le minerai de silice. Les aires d'extraction constituent une source de contraintes en raison du bruit, de la poussière et de la dégradation visuelle que génèrent leurs activités. La Ville considère qu'il n'est pas souhaitable d'implanter des usages résidentiels, institutionnels ou récréatifs à proximité de ce type d'usage, et vice-versa. Le tableau suivant dresse un inventaire selon le type d'exploitation, et le **Plan 1 : Contraintes naturelles et anthropiques** localise spatialement les carrières et les sablières présentes sur le territoire de la Ville de Mirabel.

L'exploitation de carrières et de sablières est possible dans la mesure où elle respecte les lois et règlements applicables, notamment au niveau de la CPTAQ, et un certificat d'autorisation est requis auprès du ministère désigné.

Tableau 1 Inventaire des aires d'extraction

Type d'exploitation	Nom du lieu	Adresse	Numéro de lot
Carrière	Lafarge Canada	5465 Route Arthur-Sauvé	2 521 465
	ABC Rive-Nord (Uniroc)	5605 Route Arthur-Sauvé	1 847 250
			2 050 152
			2 521 539
	Demix Agrégat	18 625 Grand-Saint-Charles	3 493 057
			3 493 020
			3 493 019
			3 493 021
			3 495 631
			3 495 630
3 495 629			
Unimin Canada Itée	11 974 Sir-Wilfrid-Laurier	3 495 401	
		3 495 397	
		1 689 813	
		1 810 130	
		1 809 748	
Carrière Laurentienne	17250 Côte Saint-Antoine	1 690 016	
		1 810 128	
		1 691 433	
		2 811 454	
		2 811 455	
Pierre de taille	Les Blocs Normand inc.	Route Sir-Wilfrid-Laurier	2 362 405
			2 811 456
	Les Pierres Saint-Canut Itée	12705, chemin Saint-Simon	2 811 457
Sablière	Centre de Pierres Mirabel	5500, Route Arthur-Sauvé	1 850 051
	Sablière côte Saint-Pierre	19253 Côte Saint-Pierre	1 689 821
	Terre Constantin inc.	Route Sir-Wilfrid-Laurier	1 847 747
	Ferme Pierre et Michel Bertrand	Route Sir-Wilfrid-Laurier	1 847 212
1 850 053			
Sablière Mirabel	5045 Route Athur-Sauvé	1 847 255	
		1 847 180	
		1 850 060	
		1 850 061	
			2 521 456

Type d'exploitation	Nom du lieu	Adresse	Numéro de lot
	Sintra inc.	Route Sir-Wilfrid-Laurier	1 850 048 2 049 749
	Entreprise Luc Rochon ltée	Route Sir-Wilfrid-Laurier	1 847 218
	9082 0382 Québec inc.	Route Sir-Wilfrid-Laurier	1 847 279 2 555 391
	Sablière Gérard Thérien	Côte Saint-Pierre	2 811 443 2 811 445 1 692 202
	Robert et Gilles Demers inc.	Côte Saint-Pierre	3 667 757 3 666 856
		Rang Sainte-Marguerite	1 692 077
		17760 rang Sainte-Marguerite	1 692 076 2 811 453
	Excavation Denis Binette	9871 rang Sainte-Henriette	1 690 598 2 811 476 1 690 599
	Les Sablières Fantômes inc.	Rang Sainte-Marguerite	1 692 159 2 815 455 2 818 454
	Excavations Payette inc.	18 096, rang Sainte-Marguerite	5 046 911
	Y. & R. Paquette	18500 rang Sainte-Marguerite	1 692 163
			2 455 682
	Pierre Bourgeois (450) 258-4694	7050, Route Sir-Wilfrid Laurier	2 049 750
			2 050 213
	Sable Fournelle et Fils Inc	19081, Côte Saint-Pierre	1 692 157
		18300, rang Sainte-Marguerite	1 692 162

Source : Service de la Trésorerie de la Ville de Mirabel, janvier 2015

2.2.2.3 Terrains contaminés

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) met régulièrement à jour le document intitulé *Répertoire des terrains contaminés*. Cette banque de données contient des informations générales sur les dossiers des terrains contaminés. L'introduction du document mentionne cependant que : « Cette banque de données est dynamique et utilisée principalement à des fins de gestion, de statistiques et de bilans. Elle est donc sujette à des ajouts et à des mises à jour périodiques, ce qui en fait un outil à caractère évolutif. ». D'ailleurs, certains des sites identifiés au **Tableau 2** ci-dessous ont été décontaminés depuis leur identification au répertoire.

Selon le ministère, les sites apparaissant dans cette liste doivent faire l'objet d'un rapport professionnel de la part d'un membre d'un ordre professionnel établissant que le projet est conforme aux exigences de la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés* quant aux usages projetés, et s'il y a lieu, aux travaux de décontamination ou de réhabilitation.

Tableau 2 Liste des terrains contaminés

Secteur	Site	Adresse
Saint-Antoine	Les Pétroles Bélisle & Bélisle inc.	14 210, route 158
Saint-Augustin (village)	2862-1001 Québec inc.	8880, rue Saint-Jacques
	Bâtiment commercial (Sobeys Québec inc.)	8460, rue Saint-Jacques
	Ville de Mirabel	13 671, Côte des Anges
	Entreprise Michel Cashulette et Thérèse Laurin S.E.N.C.	15888, rang L'Allier
Saint-Janvier	Éthier, Michel	rue Val-d'Espoir
	Centre de recyclage Mirabel (9200-2351 Québec inc.)	14383, boulevard Curé-Labelle
	Anciennes cours de recyclage automobiles	17808, rue Charles
	Gabriel Pilon	17750, rue Victor
	Genest, Martial	18670, Côte Saint-Pierre
	Groupe pétrolier Olco inc. (Cessation)	17 845, rue Victor
	Messier-Dowty	13000, rue du Parc
	Ancien garage municipal	17 959, rue Victor
Sainte-Scholastique	9031-1416 Québec inc.	8931, rue Saint-Vincent
	Centre de formation agricole de Mirabel	9850, rue Belle-Rivière
Zone aéroportuaire	Pipeline Intreprovincial (Québec) inc. (terrain cultivé et contaminé)	12600, boulevard Henri-Fabre
	Aéroport de Mirabel (ADM)	12 405, chemin de Service A-2

Source : Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. *Répertoire des terrains contaminés*. Renseignements disponibles au 12 septembre 2014

2.2.2.4 Site d'élimination des neiges usées

La neige usée est une neige contaminée par l'épandage de fondants (comme le sel ou le calcium), d'abrasifs et de roc concassé, ainsi que par la présence d'ordures et de particules de métaux. Il est donc nécessaire qu'on en dispose adéquatement. C'est pourquoi, depuis 1997, le MDDELCC réglemente le transport et le dépôt de la neige afin de protéger l'environnement des possibles contaminations qui pourraient en découler.

En janvier 2015, six secteurs de la Ville de Mirabel disposent d'un dépôt de neiges usées. De plus, le secteur de Saint-Antoine est quant à lui occupé par un dépôt à neige privé sur le rang Saint-Dominique. Ces dépôts sont situés relativement loin des secteurs résidentiels, ce qui limite leurs impacts sur la population. À cet effet, la Ville

est consciente des impacts potentiels d'un dépôt à neige sur les résidants, notamment en matière de bruit et de circulation lourde. La localisation de ces sites est illustrée en annexe au **Plan 1 : Contraintes naturelles et anthropiques**.

Tableau 3 Inventaire des sites d'élimination des neiges usées

Secteur	Emplacement
Saint-Antoine	16 290-16 300, rang Saint-Dominique (partie du site, dépôt à neige privé)
Saint-Augustin	9 555, rue Saint-Jacques
Saint-Benoît	3 461, rue Chénier
Saint-Canut	13 700, montée Saint-Simon
Saint-Hermas	4 396, chemin Clément-Pesant
Saint-Janvier	14 270, rue des Étangs
Sainte-Scholastique	9 750, Côte des Saints

Source : Service des Travaux publics – Ville de Mirabel, avril 2015

2.2.2.5 Réseaux routiers et ferroviaires

Au critère 1.5.2 du PMAD, la CMM souhaite que la Ville identifie les aires de contraintes en bordure des axes routiers et autoroutiers, afin d'assurer la santé et la sécurité publique, particulièrement auprès des clientèles vulnérables, soit les personnes âgées et les enfants, par rapport à certains usages sensibles (résidentiel, institutionnel et récréatif) qui englobent une clientèle encore plus large. Les réseaux routiers et ferroviaires qui présentent un risque possible à l'égard de la santé, de la sécurité et du bien-être en général sont les suivants :

Réseaux routiers :	<ul style="list-style-type: none"> • L'autoroute 15 • L'autoroute 50 • La route nationale 117 • La route nationale 148 • La route nationale 158
Réseaux ferroviaires :	<ul style="list-style-type: none"> • Le chemin de fer Québec–Gatineau • Le chemin de fer Canadien Pacifique

Source : CMM, Plan métropolitain d'aménagement et de développement, 2012

Des dispositions relatives à ces réseaux sont prévues au document complémentaire. Ces réseaux sont identifiés au **Plan 1 : Contraintes naturelles et anthropiques** en annexe.

2.3 Territoires d'intérêt particulier

L'identification des territoires présentant pour la Ville un intérêt d'ordre historique, culturel, esthétique ou écologique permet de circonscrire les ressources présentes sur le territoire de la Ville et de favoriser le maintien, la protection ou la mise en valeur des caractéristiques qui leur sont propres. Les territoires d'intérêt particulier sont regroupés à l'intérieur de ces grandes catégories :

- 1) les territoires d'intérêt écologique;
- 2) les bois et corridors forestiers métropolitains;
- 3) les lieux et territoires d'intérêts historique et patrimonial;
- 4) les territoires d'intérêt culturel, touristique et agrotouristique;
- 5) les paysages d'intérêt métropolitain.

2.3.1 Territoires d'intérêt écologique

Les territoires d'intérêt écologique présentent une valeur environnementale méritant d'être reconnue en raison de leur fragilité, de leur unicité ou de leur représentativité. La Ville de Mirabel est consciente de l'importance de cette valeur environnementale et participe à l'objectif de protection de 17 % du territoire du Grand Montréal. Les sites et les territoires retenus au schéma d'aménagement correspondent essentiellement aux habitats fauniques, aux espèces fauniques ou floristiques menacées vulnérables ou susceptibles, et aux grands boisés d'intérêt et aux corridors forestiers. Le **Plan 2 : Territoires d'intérêt particulier** en annexe présente et localise les principaux sites et territoires d'intérêt esthétique et écologique identifiés sur le territoire de la Ville de Mirabel.

Plan 2 : Territoires d'intérêt particulier
(voir VOLUME II : Annexe cartographique)

2.3.1.1 Habitats fauniques

L'habitat faunique est un lieu naturel où une ou plusieurs espèces trouvent les éléments nécessaires à la satisfaction de leurs besoins fondamentaux en matière d'abri, d'alimentation et de reproduction. Ainsi, le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) détermine neuf types d'habitats fauniques cartographiés et protégés. Sept sont reconnus à titre d'aire protégée (l'aire de concentration d'oiseaux aquatiques, la héronnière, la colonie d'oiseaux [en falaise – sur une île ou une presqu'île], l'aire de confinement du cerf de Virginie, la vasière d'originaux, l'habitat du rat musqué, ainsi que l'habitat d'une espèce faunique menacée ou vulnérable). La Ville de Mirabel compte deux habitats fauniques de ce type, celui de l'aire de concentration d'oiseaux aquatiques et une aire de confinement du cerf de Virginie. Ces habitats sont localisés sur le **Plan 2 : Territoires d'intérêt particulier**.

1) Les aires de concentration d'oiseaux aquatiques

Les aires de concentration d'oiseaux aquatiques sont des sites constitués d'un marais, d'une plaine d'inondations dont les limites correspondent au niveau atteint par les plus hautes eaux (selon une moyenne établie par une

réurrence de 2 ans) d'une zone intercotidale, d'un herbier aquatique ou d'une bande d'eau d'au plus un kilomètre de largeur à partir de la ligne des basses eaux, totalisant au moins 25 hectares. Ces aires sont caractérisées par le fait qu'elles sont fréquentées par des oies, des bernaches ou des canards lors des périodes de nidification ou de migration, et où l'on en dénombre au moins 50 par kilomètre mesuré selon le tracé d'une ligne droite reliant les deux points du rivage les plus éloignés ou 1,5 par hectare. Lorsque les limites de la plaine d'inondation ne peuvent être ainsi établies, elles correspondent à la ligne naturelle des hautes eaux.

2) Les aires de confinement des cerfs de Virginie

Les aires de confinement des cerfs de Virginie sont déterminées par une superficie boisée d'au moins 250 hectares, caractérisée par le fait que les cerfs de Virginie s'y regroupent pendant la période où l'épaisseur de la couche nivale dépasse 40 centimètres dans la partie du territoire située au sud du fleuve Saint-Laurent et à l'ouest de la rivière Chaudière.

Le territoire de la Ville de Mirabel en compte une, celle de Hill Head située au nord-ouest du territoire qui couvre une superficie totale de 4 928 hectares, dont 600 hectares sont situés sur le territoire de la Ville de Mirabel.

2.3.1.2 Espèces fauniques et floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles

Pour les espèces fauniques, la Ville a répertorié deux espèces menacées, trois espèces vulnérables et six espèces susceptibles de l'être. Il s'agit principalement de testunidés, d'oiseaux, de poissons et de reptiles. Pour les espèces floristiques, la Ville a répertorié trois espèces floristiques menacées, quatre vulnérables, sept vulnérables à la cueillette et 26 espèces susceptibles d'être ainsi désignées. Il s'agit principales d'arbres et d'herbacées.³ Ces espèces sont identifiées en annexe au **Plan 2 : Territoires d'intérêt particulier**.

2.3.2 Bois et corridors forestiers métropolitains

Pour les bois et corridors forestiers métropolitains identifiés au critère 3.1.1 du PMAD, la Communauté demande aux MRC et aux agglomérations d'identifier les usages compatibles à la protection, tels que l'agriculture, le récréotourisme, l'habitation de faible densité, les parcs et la conservation, et d'adopter des mesures interdisant l'abattage d'arbres. Ces mesures peuvent régir l'abattage selon les usages permis et prévoir des exceptions pour les coupes sanitaires, pour les coupes de récupération, pour les coupes sélectives, pour la réalisation de travaux de cours d'eau et pour les aménagements permettant l'accessibilité à un milieu naturel à des fins d'observation et d'interprétation. Des dispositions relatives aux normes s'appliquant à la coupe et à la conservation des arbres sont présentées dans le document complémentaire.

Il est suggéré qu'un seuil de 30 % de territoire boisé soit maintenu pour éviter des pertes significatives de la biodiversité et les dangers pour les populations fauniques et floristiques. En 2012, 26,8 % du territoire de la Ville de Mirabel était composé de bois.⁴ C'est dans cette optique qu'elle a adopté un *Plan directeur des corridors forestiers* de la Ville de Mirabel avec la fragmentation du milieu forestier. En mai 2014, 35,6 % du territoire était identifié

³ Horizon Multiressource, Plan de gestion des milieux naturels (version préliminaire), Ville de Mirabel, 2014

⁴ Horizon Multiressource, Rapport technique – Appréciation d'un scénario de protection des boisés de Mirabel tel que proposé à la CMM – Ville de Mirabel, 15 octobre 2014 (données de 2012 et 2014)

comme bois et corridors métropolitains.⁵ Ces corridors forestiers sont identifiés en annexe au **Plan 2 : Territoires d'intérêt particulier**.

2.3.3 Lieux et territoires d'intérêts historique et patrimonial

Mirabel possède un patrimoine riche et diversifié, représentatif de plus de 150 ans d'histoires vécues par des gens dont plusieurs descendants sont encore présents sur le territoire. Le patrimoine bâti est une richesse précieuse qui aide à comprendre et à apprécier le cheminement de la communauté qui a évolué et grandi pour devenir la ville de Mirabel.

Le patrimoine architectural de Mirabel est exceptionnel à cause de sa quantité et de sa qualité, et se doit d'être préservé et mis en valeur. Ce sont les églises, les maisons et les fermes du territoire qui, après avoir traversé toutes ces années d'histoire, permettent maintenant aux citoyens de Mirabel de se sentir chez eux. Ils constituent le plus important symbole de l'appartenance de la collectivité à ce territoire.

2.3.3.1 Sites protégés par la Loi sur le patrimoine culturel

Deux sites possèdent une reconnaissance et une protection provinciale est inscrite au *Registre du patrimoine culturel du Québec*. Le ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCC) reconnaît la valeur historique d'un site historique et d'un monument historique.

Le premier bâtiment classé comme immeuble patrimonial est le domaine et manoir de Belle-Rivière. Classé en 1963, le site comprend une imposante demeure construite en 1804 et son domaine constitué d'un terrain boisé aux abords de la rivière Belle-Rivière. Le manoir en pierre est composé d'un corps de logis de plan rectangulaire à un étage et demi et d'une annexe latérale plus récente en retrait de la façade, tous deux coiffés de toits aigus à deux versants aux larmiers retroussés. La désignation inclut aussi un ancien hangar à grain en pierre à l'arrière du manoir. Implantée dans un milieu agricole, cette propriété est située dans le secteur de Sainte-Scholastique.

Le second est la maison Jean-Joseph-Girouard, classée immeuble patrimonial et une aire de protection est également délimitée. La maison Jean-Joseph-Girouard est une résidence construite en 1840, qui s'inspire du style classique anglais ou géorgien. L'habitation en bois de plan rectangulaire, à deux étages et demi, est coiffée d'un toit à deux versants droits. La maison est érigée perpendiculairement à la rue, sur un vaste terrain boisé face à la rivière au Prince et au parc Émilie-Berthelot, au cœur du secteur Saint-Benoît.

Les sites patrimoniaux protégés par la *Loi sur le patrimoine culturel* sont localisés sur le **Plan 2 : Territoires d'intérêt particulier**, annexé au présent document.

⁵ Horizon Multiressource, 2014

Tableau 4 Inventaire des sites patrimoniaux protégés par la Loi sur le patrimoine culturel

Secteur	Adresse	Nom du bien	Année de construction	Catégorie	Statut
Sainte-Scholastique	8106, rue de Belle-Rivière	Domaine et manoir de Belle-Rivière	1804	Immeuble patrimonial	Classement
Saint-Benoît	3905, rue Saint-Jean-Baptiste	Maison Jean-Joseph-Girouard	1840	Immeuble patrimonial	Classement
				Aire de protection	Délimitation

Source : Ministère de la Culture et des Communications, Répertoire du patrimoine culturel du Québec, 2014. www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca, pages consultées en juillet 2014

2.3.3.2 Biens inventoriés

Les biens inventoriés ne bénéficient pas d'une protection juridique au sens de la *Loi sur le patrimoine culturel*, mais font partie du patrimoine québécois et méritent d'être connus. À l'été 2014, le répertoire du patrimoine culturel du Québec présentait 29 biens au *Répertoire du patrimoine culturel du Québec* :

Tableau 5 Inventaire des biens inventoriés au Répertoire du patrimoine culturel du Québec

Secteurs	Adresse	Nom du bien	Année de construction
Saint-Augustin	15074, rue de Saint-Augustin	École Saint-Jean-Baptiste de Saint-Augustin	1959
	-	Cimetière, calvaire et enclos	-
	Rue de Saint-Augustin	Église de Saint-Augustin	1849-1850
	15093, rue de Saint-Augustin	Presbytère de Saint-Augustin	1905
Saint-Benoît	-	Église de Saint-Benoît	1853
	-	Cimetière de Saint-Benoît et calvaire	1883
	9155, rue Dumouchel	Presbytère de Saint-Benoît	1954
	Rang de La Fresnière	Cimetière de Grande Fresnière et enclos	1814
	3905, rue Saint-Jean-Baptiste (Maison Jean-Joseph-Girouard)	Plaque de Jean-Joseph-Girouard	1855
Saint-Canut	Boulevard de Saint-Canut	Église de Saint-Canut	1886
	-	Cimetière de Saint-Canut et calvaire	-
	10000, boulevard de Saint-Canut	Presbytère de Saint-Canut	1953
Saint-Hermas	4261, rue Lalande	École de Saint-Hermas	-
	-	Cimetière et charnier de Saint-Hermas	1906

Secteurs	Adresse	Nom du bien	Année de construction
	Rue Lalande	Église de Saint-Hermas	1835 - 1836
	4291, rue Lalande	Presbytère de Saint-Hermas	1900
	-	Monument du Sacré-Cœur	1926
	-	Salle communautaire de Saint-Hermas	-
Saint-Janvier	Rue du Sacré-Cœur	Église de Saint-Janvier	1861 - 1863
	17737, rue du Sacré-Cœur	Presbytère de Saint-Janvier et chemin couvert	1968
	-	Monument de la Sainte-Vierge	-
	-	Monument du Sacré-Cœur	1944
Sainte-Scholastique	-	Cimetière de Sainte-Scholastique, chapelle de cimetière et charnier	-
	Rue Saint-Vincent	Église de Sainte-Scholastique	1966-1967
	10145, rue Saint-Vincent	Presbytère de Sainte-Scholastique	1966
	-	Maison du sacristain de Sainte-Scholastique	-
Belle-Rivière	Rue de Belle-Rivière	Église Unie de Belle-Rivière	1858 - 1860
	Rue de Belle-Rivière	École de Belle-Rivière	-
	-	Cimetière de Belle-Rivière	1855

Source : Ministère de la Culture et des Communications du Québec. Répertoire du patrimoine culturel du Québec. www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca [pages consultées en juillet 2014] ; Ville de Mirabel, 2015

2.3.4 Territoires d'intérêt culturel, touristique et agrotouristique

Les territoires d'intérêt culturel, touristique et agrotouristique font principalement référence aux sites actuels de manifestations artistiques, scientifiques, artisanales, etc. Les sites retenus au schéma d'aménagement correspondent essentiellement aux principales attractions culturelles et touristiques de la Ville de Mirabel.

Tableau 6 Inventaire des territoires ou sites d'intérêt culturel ou touristique

Nom de l'entreprise	Adresse	Production
AGROTOURISME		
Alpagas Brise des champs	5490, Rang Saint-Vincent, Mirabel, J7N 2T6	Produits laine alpagas
Au pays des petits fruits	11000, rang Sainte-Henriette, Mirabel, J7J 1Z9	Petits fruits
Aux saveurs du printemps	10299, Côte des Anges, Mirabel, J7N 2W2	Acériculture
Bleutière Lucie et Gérard Raymond	851, Belle-Rivière, Mirabel, J7N 2V8	Produits maraîchers
Boucanerie Belle-Rivière	8871, rang Saint-Vincent, Mirabel, J7N 2W5	Viande fumée
Cabane à sucre au milieu des champs	7000, rang Saint-Vincent, Mirabel, J7N 2T6	Acériculture
Cabane à sucre Au pied de cochon	11382, rang de la Fresnière, Mirabel, J7N 2R9	Acériculture
Cabane à sucre Au pied de l'érable	8785 rang Saint-Vincent, Mirabel, QC J7M 2W5	Acériculture
Cabane à sucre Bertrand	9500, cote des Anges, Mirabel, QC J7N 2W2	Acériculture
Cabane à sucre Bonaventure	15400, rue Charles, Mirabel, QC J7J 1Y3	Acériculture
Cabane à sucre Chez Gagnon	3525, rang Sainte-Hyacinthe, Mirabel, J7N 2Z9	Acériculture
Cabane à sucre chez Méo	5800, route Arthur-Sauvé, Mirabel, J7N 2W4	Acériculture
Cabane à sucre famille Éthier	7940, rang Saint-Vincent, Mirabel, J7N 2T6	Acériculture
Cabane à sucre Le Goinfre	7766, rang Saint-Vincent, Mirabel, J7N 2T6	Acériculture
Cabane à sucre Lefebvre	10080, rang de La Fresnière, Mirabel, J7N 2R9	Acériculture
Cabane à sucre Domaine Far-West	7091, montée Villeneuve, Mirabel, J7N 2H1	Acériculture
Cabane à sucre Saint-Vincent	9156, boulevard Saint-Canut, Mirabel, J7N 1P3	Acériculture
Chalet du ruisseau (verger)	12570, rang de la Fresnière, Mirabel, J7N 2R9	Acériculture
Érablière aux 4 vents	14200, chemin Dupuis, Mirabel, J7N 3H7	Acériculture
Ferme des Bois Noirs	5201 rang Saint-Vincent, Mirabel, J7N 2T5	Viande de sanglier
Groupe Éthier frères	16800, rue Charles, Mirabel, J7J 1P3	Produits maraîchers - emballage
Intermiel	10291, rang de La Fresnière, Mirabel, J7N 3M3	Apiculture
La Ferme Les Fardoques	6230, route Arthur-Sauvé, Mirabel, J7N 2W4	Acériculture
La p'tite cabane d'la côte et les Rondins	10331, côte Saint-Louis, Mirabel, J7N 2W4	Acériculture
Le Terroir à laine	4545, Sir-Wilfrid-Laurier, Mirabel, J7N 2Z8	Viande agneau
Les Jardins de Pierjo	8080, route Arthur-Sauvé, Mirabel J7N 2R5	Produits maraîchers
Les serres Sylvain Coursol	19753 Rue Charles, Mirabel, J7J 1P1	Floriculture
Les Sucrieries Jetté/Mirablière	7335, Chemin Verdon, Mirabel, J7N 2V1	Acériculture
Route des gerbes d'Angelica	6015, rang Saint-Vincent, Mirabel, J7N 3N1	Floriculture
Serres Stéphane Bertrand	11 730, Sir-Wilfrid-Laurier, Mirabel, J7N 1P5	Produits maraîchers -

Nom de l'entreprise	Adresse	Production
		Petits fruits
Sucrierie à l'eau d'érable	7870, rang Saint-Vincent, Mirabel, J7N 2T6	Acériculture
Sucrierie Belle-Rivière (Bedon Rond)	11 110, Côte-des-Saints, Mirabel, J7N 2W1	Acériculture
Sucrierie du Mont-Bleu (verger)	7792, rang de La Fresnière, Mirabel J7N 2R9	Acériculture - pomiculture
Sucrierie F & F Huot	8212, rue Michel, Mirabel, J7N 1Y7	Acériculture
Val des rosacées	3300, Montée Robillard, Mirabel, J7N 2S4	Acériculture - pomiculture
Verger de la petite ferme	11 388, Côte-des-Bouchard, Mirabel J7N 2E5	Pomiculture - produits maraîchers
Verger Terrasolen	12 555, Côte-des-Saints, Mirabel, J7N 2W1	Pomiculture
Vignoble des négondos	7100, rang Saint-Vincent, Mirabel, J7N 3N1	Vignoble (bio)
PARCS RÉGIONAUX		
Bois de Belle-Rivière	909, boulevard Arthur-Sauvé, Mirabel, J7N 2T8	Parc forestier et récréatif régional
Parc du Domaine Vert	10423, montée Marianne, Mirabel, J7J 2B1	Parc forestier et récréatif intermunicipal

Source : CLD de Mirabel, Liste des entreprises en tourisme, janvier 2015

Concernant les parcs régionaux, le Parc régional éducatif bois de Belle-Rivière couvre 176 hectares et propose une multitude d'activités de plein air estivales : la pêche, l'équitation, le soccer, la baignade (la plage Naya, les jeux d'eau et une pataugeoire, l'aire de disc golf). Plusieurs aires de pique-nique sont disponibles aux visiteurs, en plus de 10 km de sentiers pédestres. Il est aussi possible d'y faire du camping dans les espaces rustiques aménagés à cet effet. Un camp de jour y est organisé durant la saison estivale. Plusieurs circuits éducatifs autoguidés, des jardins forestiers et de l'observation d'oiseaux sont organisés afin de promouvoir la vocation éducative du parc. Lors de la saison hivernale, plusieurs activités sont offertes au public : sentiers pédestres, ski de randonnée, glissade sur tube, raquette hors-piste, patinoire, sentier de glace, etc.

Les vocations du parc du Domaine-Vert favorisent le plein air dans le respect de l'environnement. Plusieurs activités s'adressant aux familles, aux groupes scolaires et aux entreprises sont offertes sur ses 1 500 acres de terrain.

2.3.5 Paysages d'intérêt métropolitain

Dans son PMAD, la CMM demande à la Ville d'intégrer les grandes composantes du paysage métropolitain et d'identifier les routes panoramiques, les corridors routiers d'accès et les points de vue exceptionnels. Le paysage traduit les préoccupations d'une communauté et il est d'intérêt public. Selon le Conseil du paysage québécois, un *paysage* se définit lorsque des individus et des collectivités lui accordent une valeur paysagère. Il sert de lieu de mémoire et de lien avec le passé. Un paysage peut être emblématique pour tous ou unique à une communauté

sans qu'il soit nécessairement exceptionnel aux yeux de tous. Chaque communauté est dépositaire du territoire qu'elle occupe et responsable de la valeur paysagère qu'elle lui attribue.⁶

Les grandes composantes du paysage métropolitain qui se retrouvent sur le territoire de la Ville de Mirabel sont identifiées au **Plan 2 : Territoires d'intérêt particulier**. Ces composantes sont les suivantes :

- L'unité ouest
- Le relief laurentien
- Les bois et corridors forestiers métropolitains
- Le corridor routier d'accès de l'autoroute 15 et point de vue exceptionnel dans le secteur de Saint-Hermas

L'unité ouest

Le critère 3.3.1 du PMAD de la CMM identifie les grandes unités paysagères d'échelle métropolitaine composant le territoire du Grand Montréal. Tel qu'il apparaît à la carte 22 du PMAD, l'ouest du territoire mirabellois fait partie de l'unité paysagère ouest, traversant le territoire des Ville de Mirabel, de Deux-Montagnes et de Vaudreuil-Soulanges de même que l'ouest de l'île de Montréal.

« Ce paysage est caractérisé par une forte présence de milieux naturels comme les lacs des Deux-Montagnes et Saint-Louis, de nombreux parcs (Paul-Sauvé, Oka, Anse-à-l'Orme, Cap-Saint-Jacques et Île-Bizard) et des îles Perrot et Jésus.

La topographie vallonnée et la présence de boisés découpent ce territoire en une diversité de paysages intéressante. L'intégrité de ce paysage repose en grande partie sur l'harmonie entre le positionnement des champs et vergers ainsi que leur intégration aux collines. Leur emplacement semble suivre le contour des collines, faisant des transitions fluides entre la zone cultivée et l'espace boisé naturel.

Le réseau routier (13, 15, 20, 40, 50, 148, 342, 344 et 640) suit l'axe des cours d'eau énumérés précédemment ou l'entrecoupe de manière orthogonale (N-S/E-O). Il n'y a pas de modification majeure, mis à part le prolongement de la route 50 et l'ouverture de certaines rues dans les agglomérations urbaines. La trame urbaine prend davantage la forme d'un large quadrillage comparativement aux longs rectangles du secteur « Est ».

Le réseau énergétique s'est modifié sur l'ensemble du territoire surtout à proximité de Mirabel (secteur de Saint-Benoît). Ces modifications concernent l'ajout de postes énergétiques et de lignes électriques à l'intérieur des emprises existantes, mais qui ne longent pas nécessairement les routes.»⁷

L'unité laurentienne

Comme il apparaît également à la carte 22 du PMAD, l'est du territoire mirabellois fait partie de l'unité paysagère laurentienne, traversant le territoire des trois territoires centraux de la Couronne Nord (Mirabel, Les Moulins et Thérèse-De Blainville).

⁶ Conseil du paysage québécois. (2 000). *Charte du paysage québécois*, Québec, 7 p.

⁷ CMM, *Le paysage métropolitain*, document de référence, 45 p.

« La morphologie de cette unité appartient à la formation du Bouclier laurentien et se distingue ainsi des autres régions. L'unité laurentienne est composée essentiellement d'un relief ondulé et d'un couvert forestier de grandes superficies. (...) Le réseau routier est généralement orienté perpendiculairement aux courbes de niveau. On constate que les routes orientées dans l'axe des cours d'eau (nord-ouest, sud-est) sont encadrées d'un couvert forestier dense qui resserre les champs visuels.

Il y a peu de modifications du réseau routier; on note seulement des ajouts dans les agglomérations et les sorties d'autoroutes.

(...)

On remarque dans cette unité, la forte présence de cours d'eau de dimension variable allant du fossé au fleuve en passant par la décharge, les ruisseaux et les rivières (...). »⁸

Les bois et corridors forestiers métropolitains

Comme il apparaît à la carte 22 du PMAD, les bois et corridors forestiers métropolitains sont également identifiés comme faisant partie des paysages d'intérêt métropolitain devant être protégés. Ils apparaissent en annexe au **Plan 2 : Territoires d'intérêt particulier**.

Corridor routier d'accès et point de vue exceptionnel

Le PMAD identifie l'autoroute 15 comme un corridor routier d'accès avec des champs visuels intéressants. Ce corridor constitue une vitrine, car il est une porte d'entrée du territoire métropolitain. L'autoroute 15 est l'accès principal à la Ville pour les voyageurs en provenance des Hautes-Laurentides. Par contre, le paysage visible de cette infrastructure ne touche qu'une infime partie de la Ville de Mirabel.

D'autre part, le PMAD identifie aussi un point de vue exceptionnel métropolitain sur le territoire de la Ville de Mirabel. Il se situe dans la portion ouest de la Ville dans le secteur de Saint-Hermas.

Ce point de vue exceptionnel est localisé sur le **Plan 2 : Territoires d'intérêt particulier** (annexe cartographique).

2.3.5.1 Objectifs de protection des paysages d'intérêt métropolitain

Les objectifs de la Ville de Mirabel quant à la protection des paysages d'intérêt métropolitain sont les suivants :

- Reconnaître la valeur identitaire des paysages d'intérêt métropolitain à l'échelle de la Ville et de l'agglomération
- Respecter les éléments structurants des paysages d'intérêt métropolitain
- Maintenir l'accès au point de vue d'intérêt métropolitain identifié au **Plan 2 : Territoires d'intérêt particulier**
- Reconnaître les avantages socio-économiques des paysages
- Reconnaître la contribution du paysage à la biodiversité

⁸ CMM, Le paysage métropolitain, document de référence, 45 p.

2.3.6 Mise en valeur des composantes de la Trame verte et bleue

Selon le PMAD, le concept de la Trame verte et bleue se définit par les composantes suivantes : les aires protégées, les bois et corridors forestiers métropolitains, les milieux humides, les couverts forestiers, les territoires d'intérêt régional, les zones agricoles, les réseaux cyclables et les pôles récréotouristiques (carte 24, PMAD). On retrouve plusieurs de ces composantes sur le territoire de la Ville de Mirabel, tels qu'identifiés au **Plan 2 : Territoires d'intérêt particulier**. Afin d'assurer la mise en valeur des composantes du concept de la Trame verte et bleue, la Ville de Mirabel entend favoriser les éléments suivants :

- La consolidation de la vocation récréotouristique des ensembles d'intérêt métropolitain en encourageant simultanément la préservation des qualités patrimoniales et paysagères des lieux et le développement d'une masse critique d'attraits et de services
- La mise en place des services de transport en commun pour desservir les points d'accès aux composantes de la Trame verte et bleue
- Le développement du réseau cyclable et du réseau navigable métropolitains, ainsi que la multiplication des points de contact entre ces deux réseaux (selon la carte 24 du PMAD, ces composantes ne sont pas présentes sur le territoire de Mirabel)
- L'augmentation des points d'accès à l'eau à des fins récréatives (baignade, mise à l'eau d'embarcations; activités récréatives en rive; aires d'accostage...).

2.4 Équipements et infrastructures de transport

Selon la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, la Ville doit « décrire et planifier l'organisation du transport terrestre » à l'intérieur de son schéma d'aménagement et de développement. Elle doit d'abord « indiquer la nature des infrastructures et des équipements de transport terrestre importants qui existent, ainsi que l'endroit où ils sont situés. »

Les réseaux de transport jouent un rôle structurant au niveau de l'aménagement du territoire et ont des répercussions sur les demandes en infrastructures et les équipements de transport. Dans ce contexte, l'organisation et la planification des transports deviennent un exercice fondamental.

Ce schéma d'aménagement et de développement révisé présente une mise à jour de l'ensemble des équipements et infrastructures de transport actuellement en place sur le territoire de la Ville de Mirabel. Une description des nouveaux équipements et des nouvelles infrastructures qui seront mis en place par le gouvernement ou ses mandataires est également présentée. À l'intérieur de cette section, les équipements et infrastructures de transport sont regroupés en cinq grandes catégories d'espaces:

- 1) les infrastructures routières;
- 2) le réseau de camionnage lourd de transits;
- 3) les équipements et infrastructures de transport collectif et adapté;
- 4) les équipements et infrastructures ferroviaires;
- 5) les équipements et infrastructures aéroportuaires.

Les équipements et infrastructures de transport sont identifiés en annexe sur le **Plan 3 : Équipements et infrastructures de transport**.

Plan 3 : Équipements et infrastructures de transport

(voir VOLUME II : Annexe cartographique)

2.4.1 Infrastructures routières

Les divers types de routes sillonnant un territoire possèdent des vocations spécifiques ainsi que des caractéristiques techniques qui leur sont propres. La vocation des routes sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec (MTQ) est exprimée à travers la *Classification fonctionnelle du réseau routier supérieur*. Les différentes composantes de cette classification fonctionnelle correspondent aux descriptions présentées aux sous-sections suivantes.

2.4.1.1 Autoroutes

L'autoroute est définie généralement comme une voie de communication à chaussée séparée, exclusivement réservée à la circulation rapide, de transit, où les débits de circulation et la proportion du trafic lourd y sont habituellement les plus élevés, ne comportant aucun croisement à niveau, sauf exception, et accessible seulement en des points aménagés à cet effet. Utilisée principalement pour relier les grands pôles d'activités comme les grands centres urbains, les aéroports et les ports de catégories nationales et les stations touristiques majeures.

2.4.1.2 Routes nationales

Ces routes ont les mêmes caractéristiques fonctionnelles que les autoroutes, sauf que les accès y sont généralement permis en donnant cependant priorité à la circulation. De plus, les voies peuvent être contiguës et l'on retrouve des carrefours plans (intersection où les axes routiers s'entrecroisent à un même niveau; on y trouve soit des arrêts, soit des feux de circulation). Enfin, on peut y trouver des feux de circulation à l'intérieur des centres urbains.

2.4.1.3 Routes régionales

Les routes classées dans cette catégorie servent de lien entre les agglomérations secondaires (généralement de 5 000 à 25 000 habitants) de même qu'entre celles-ci et les agglomérations principales. De plus, elles desservent les centres ruraux (moins de 5 000 habitants) à vocation industrielle, de même que les stations touristiques majeures et les installations de transport d'importance régionale. De plus, elles canalisent la circulation des voies locales vers les autoroutes et les routes nationales. Les accès riverains sécuritaires y sont permis en donnant priorité à la circulation. La Ville ne compte cependant aucune route classifiée régionale par le MTQ.

2.4.1.4 Routes collectrices

Les routes collectrices permettent de relier les centres ruraux (agglomérations de moins de 5 000 habitants) aux agglomérations plus importantes, directement ou par l'intermédiaire d'une route de classe supérieure. Les routes assurant la liaison entre les centres ruraux isolés et les dessertes maritimes ou aériennes font également partie de ce réseau, de même que les principaux accès aux parcs gouvernementaux, aux stations touristiques d'importance régionale et aux aéroports locaux essentiels au désenclavement des régions isolées. Elles permettent aussi de relier entre eux les quartiers résidentiels au sein d'une même ville ou agglomération. Les voies de circulation y sont contiguës ou à chaussées séparées (milieu urbain) et on y accorde généralement une importance égale aux accès riverains et à la circulation.

Le ministère des Transports a dressé la classification fonctionnelle pour le réseau routier de la Ville de Mirabel qui est décrite à l'aide du tableau suivant ainsi que sur le **Plan 3 : Équipements et infrastructures de transport**.

Tableau 7 Hiérarchie du réseau routier

Classe	Numéro/nom	Secteurs desservis
Autoroutes	15 *	Domaine-Vert Sud, Domaine-Vert Nord, Saint-Janvier, Saint-Antoine, Mirabel-en-Haut, Sainte-Monique, Saint-Augustin
	50 *	Saint-Janvier, Aéroport international Montréal-Mirabel, Saint-Canut
Routes nationales	117 *	Saint-Janvier, Saint-Antoine, Domaine-Vert Sud
	148	Saint-Augustin, Sainte-Scholastique, Saint-Hermas, Saint-Benoît
Routes régionales	158	Saint-Canut, Mirabel-en-Haut, Saint-Antoine
Routes collectrices	Chemin Charles	Sainte-Monique
	Chemin de la Côte-Nord	Saint-Augustin, Petit-Saint-Charles, Secteur du Domaine-Vert Sud
	Rang Saint-Étienne	Saint-Benoît
	Chemin Saint-Simon	Sainte-Scholastique, Saint-Canut, Aéroport international Montréal-Mirabel
	Rang Saint-Rémi	Sainte-Scholastique
	Chemin Charles-Léonard	Secteur de Saint-Hermas

* Réseau routier métropolitain identifié par la CMM (PMAD, carte 17)

Source : Ministère des Transports du Québec, Atlas des Transports : Classes des Routes.

<http://transports.atlas.gouv.qc.ca/Infrastructures/InfraClassesRoutes.asp>. Date de la dernière modification : 16 janvier 2012;

Plan des rues et des secteurs - Ville de Mirabel, septembre 2013

Les autoroutes 15 et 50 traversent le territoire de la Ville de Mirabel. L'autoroute 15 assure une liaison nord-sud dans la portion est de la Ville alors que l'autoroute 50 permet de traverser pratiquement d'est en ouest tout le territoire de la Ville de Mirabel.

Deux routes nationales traversent le territoire de la Ville de Mirabel : la 117 et la 148. La route régionale 158 (route Sir-Wilfrid-Laurier) traverse la limite nord de la Ville d'est en ouest. La route nationale 117 (boulevard Curé-Labelle) constitue un axe nord-sud d'importance, après l'autoroute 15, dans le secteur est de Mirabel. La route 148 (route Arthur-Sauvé) dessert quant à elle la portion ouest de la Ville dans le même axe.

Au niveau des routes collectrices identifiées par le MTQ, six sont présentes sur le territoire de la Ville. Le reste appartient au réseau local à titre de voie locale.

À cause, d'une part, de l'étendue du territoire et de l'allongement des parcours causés par la barrière physique que constitue la zone opérationnelle de l'aéroport, et, d'autre part, de la dispersion des populations sur le territoire municipal, les communications routières sont un facteur primordial dans l'organisation de la ville. Ce fractionnement du territoire municipal est attribuable certes à la dispersion de sa population, mais aussi aux faiblesses du réseau routier interne. Suite aux expropriations, les axes routiers inter secteurs, restants et priorisés sont ceux du MTQ.

2.4.1.5 Identification du réseau routier métropolitain et du réseau artériel métropolitain (RAM)

Le réseau routier métropolitain

Le réseau routier métropolitain rassemble les composantes du réseau routier de juridiction provinciale et fédérale (autoroutes et routes nationales) et du palier municipal dont l'efficacité contribue à l'attractivité et la compétitivité du Grand Montréal. Les autoroutes 50 et 15 ainsi que la route nationale 117 font partie du réseau routier métropolitain, comme identifié au **Plan 3 : Équipements et infrastructures de transport**. Pour identifier le réseau routier métropolitain, le réseau doit répondre aux critères suivants :

- Assurer des déplacements en transport en commun en provenance des couronnes vers le métro ou les systèmes légers sur rail (SRL) projetés.
- Assurer l'accessibilité aux principaux pôles économiques du territoire de la Communauté.
- Assurer les déplacements à vocation économique supportant les échanges avec les autres régions du Québec et à l'extérieur du Québec.
- Assurer l'accès aux infrastructures portuaires, aéroportuaires et aux terminaux ferroviaires intermodaux qui constituent les pivots des corridors continentaux de transport des marchandises.

La désignation d'un réseau routier d'intérêt métropolitain a pour objectif de cibler les priorités d'intervention souhaitées par la Communauté afin d'assurer l'accessibilité routière et la mise en valeur intermodale des équipements et des infrastructures stratégiques de transport des marchandises que sont les ports, les aéroports et les terminaux intermodaux situés sur le territoire de la CMM.

Le réseau artériel métropolitain (RAM)

Depuis 2013, le règlement numéro 2013-59 sur l'identification du réseau artériel métropolitain est en vigueur sur le territoire de la Communauté. Ce règlement désigne les voies de circulation routière et identifie trois classes de routes :

- Voie de classe 1 : voie de circulation désignée pour assurer le déplacement entre les municipalités du territoire de la Communauté et avec l'extérieur de ce territoire, en complément du réseau d'autoroutes

- Voie de classe 2 : voie de circulation de substitution à une voie de circulation de classe 1 et aux autoroutes lors d'entraves à la circulation routière
- Voie de classe 3 : voie de circulation qui relie le territoire d'une municipalité à une voie de circulation de classe 1 ou à une autoroute sur le territoire de la Communauté

Le règlement 2013-59 vise à assurer la connectivité des déplacements des personnes et des marchandises à l'échelle de la région et des cinq secteurs de la Communauté tout en servant d'appui à la planification du transport en commun sur le territoire, à la desserte des pôles économiques et à une structuration de l'urbanisation du territoire (PMAD, critère 2.3.2). Les voies de circulation routière situées sur le territoire de la Ville de Mirabel qui font partie du RAM sont identifiées dans le tableau suivant. Ces voies de circulation et les classes de routes sont identifiées sur le **Plan 3 : Équipements et infrastructures de transport**.

Tableau 8 Identification du réseau artériel métropolitain

Nom de la voie de circulation	Tronçon		Classe
	Entre	et	
Boulevard de la Grande-Allée	Chemin de la Côte-Nord	Limite municipale entre Mirabel et Boisbriand	Classe 2
Boulevard du Curé-Labelle	Limite municipale entre Blainville et Mirabel	Limite municipale entre Mirabel et Saint-Jérôme	Classe 1
Chemin de la Côte-Nord	Chemin Bourgeois	Limite municipale entre Mirabel et Boisbriand	Classe 1
Chemin de la Côte-Nord	Limite municipale entre Mirabel et Boisbriand	Rue Saint-Charles	Classe 1
Chemin de la Côte-Nord (portion située à l'est du boulevard de la Grande-Allée)	Limite municipale entre Mirabel et Boisbriand	Limite municipale entre Mirabel et Boisbriand	Classe 2
Chemin de la Côte-Nord (portion située à l'ouest du boulevard de la Grande-Allée)	Limite municipale entre Mirabel et Boisbriand	Chemin du Chicot Nord	Classe 3
Chemin Notre-Dame	Bretelles d'accès et de sortie de l'Autoroute des Laurentides (A15) en direction sud	Limite municipale entre Mirabel et Blainville	Classe 2
Route Arthur-Sauvé	Route Sir-Wilfrid-Laurier	Limite municipale entre Saint-Eustache et Mirabel	Classe 1
Route Sir-Wilfrid-Laurier	Limite municipale entre Mirabel et Lachute	Limite municipale entre Mirabel et Saint-Jérôme	Classe 1
Rue Saint-Charles	Chemin de la Côte-Nord	Limite municipale entre Mirabel et Sainte-Thérèse	Classe 1

Source : CMM, Règlement numéro 2013-59 sur l'identification du réseau artériel métropolitain, 2013

2.4.1.6 Interventions projetées par le MTQ

Pour la période de 2014-2016, le ministère des Transports du Québec (MTQ) projette la réalisation d'une seule intervention sur le réseau routier de la Ville de Mirabel, soit des travaux d'asphaltage pour les kilomètres 23 à 25 de l'autoroute 15 dans le secteur de Saint-Janvier. Les coûts de ce projet sont évalués à une somme variant entre 1 et 5 millions de dollars. Toutefois, il importe de spécifier que ce projet ne constitue pas un engagement ferme du ministère. En effet, la programmation quinquennale est révisée régulièrement en fonction des besoins d'intervention identifiés, des résultats des études réalisées et des contraintes budgétaires du ministère.⁹

Le prolongement de l'autoroute 13

Le MTQ est conscient de la pression exercée quotidiennement sur le réseau autoroutier dans les Laurentides. « À plus long terme, le développement socio-économique, sans oublier l'augmentation de la circulation résultant de l'activité touristique dans les Laurentides, rendra nécessaire une intervention dans le prolongement de l'autoroute 13 afin de faciliter les déplacements sur la Rive-Nord et de décharger l'autoroute 15, qui constitue actuellement le seul axe majeur vers les Laurentides ». Une étude d'interventions dans le prolongement de l'autoroute 13 a été réalisée par le MTQ, mais aucune échéance n'est cependant précisée pour la réalisation d'un tracé.¹⁰

2.4.2 Réseau de camionnage lourd de transits

Afin de restreindre et de concentrer la circulation des véhicules lourds sur les routes destinées à cette fin, le ministère des Transports du Québec a procédé à l'élaboration d'une carte de réseau de camionnage lourd pour l'ensemble de la province. La circulation des véhicules lourds est depuis régie par des règles allant d'un accès limité à une interdiction formelle d'emprunter certaines routes.

De plus, la Ville de Mirabel constate un achalandage important de camions lourds provenant d'installations situées à l'extérieur de son territoire sur son réseau routier intérieur et que ceci évoque d'importantes interrogations (bruit, achalandage, entretien des routes, etc.).

Le tableau suivant et le **Plan 3 : Équipements et infrastructures de transport** (annexe) présentent le réseau de camionnage de la Ville comme il est proposé par le ministère des Transports du Québec.

⁹ MTQ, Investissements routiers 2014-2016 : Principaux projets de la région des Laurentides. <http://www.mtq.gouv.qc.ca/infrastructures-transport/investissements-routiers/Pages/default.aspx>, page consultée le 29 janvier 2015

¹⁰ MTQ <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/projets-infrastructures/projets/reseau-routier/projets-routiers/laurentides-lanaudiere/Pages/etude-opportunitite-autoroutes-15-et-13.aspx>, page consultée le 7 juin 2016.

Tableau 9 Réseau de camionnage lourd de transits

Classification	Route	Secteurs visés
Routes de transit	Autoroute 15	Saint-Janvier et Saint-Antoine
	Autoroute 50	Saint-Jérusalem, Sainte-Scholastique, Saint-Canut, Saint-Janvier et la zone aéroportuaire
	Route 148	Sainte-Scholastique, Saint-Hermas et Saint-Benoît
	Route 158	Saint-Jérusalem, Sainte-Scholastique, Saint-Canut, Saint-Janvier et la zone aéroportuaire
	Chemin Saint-Simon (tronçon entre l'autoroute 50 et la route 158)	Sainte-Scholastique
Routes restreintes	Route 117	Saint-Janvier
	Chemin Charles	Saint-Janvier
	Tronçon du rang Saint-Henriette (entre le chemin Charles et la rue Saint-Jacques)	Sainte-Monique et Saint-Augustin
	Rue Saint-Jacques	Sainte-Monique et Saint-Augustin
	Rue Saint-Jean (tronçon entre la rue Saint-Jacques et l'hôtel de ville)	Sainte-Monique
	Chemin de la Côte-Nord	Domaine-Vert Sud et Petit-Saint-Charles
	Rue Dupuis (tronçon entre le boulevard de Saint-Canut et la route 158)	Saint-Canut
	Rue Saint-Simon (tronçon entre la limite municipale et la route 158)	Saint-Canut
	Rue Saint-Simon (tronçon entre l'autoroute 50 et la route 148)	Sainte-Scholastique et Saint-Janvier
	Rang Saint-Rémi (tronçon entre la rue Saint-Simon et la rue Saint-Vincent)	Sainte-Scholastique
	Chemin Charles-Léonard	Saint-Hermas
	Rang Saint-Étienne (tronçon entre la route 148 et la rue Sainte-Angèle)	Saint-Benoît
Routes interdites	Montée Guénette (tronçon entre le rang Sainte-Marie et la route 117)	Saint-Antoine
	Rang Sainte-Marguerite	Saint-Antoine
	Rue Charles	Saint-Janvier
	Rue Turcot	Saint-Janvier
	Rue Forget	Saint-Janvier
	Rue de la Bretagne	Saint-Janvier
	Rue Lapointe (tronçon entre la rue de la Bretagne et la route 117)	Saint-Janvier
	Chemin Victor (tronçon entre le chemin Bélanger et la montée Moïse-Ouellette)	Saint-Janvier
	Montée Moïse-Ouellette	Saint-Janvier

Classification	Route	Secteurs visés
	Chemin de la Côte Sud	Petit-Saint-Charles
	Rue Saint-Vincent (tronçon entre la montée de Sainte-Scholastique et la côte des Saints)	Sainte-Scholastique
	Rue Saint-François	Sainte-Scholastique
	Rue du Rio	Sainte-Scholastique
	Chemin du Grand Brulé (tronçon entre le chemin Clément-Pesant et le rang Saint-Vincent)	Saint-Hermas et Saint-Benoît
	Montée de la Côte Rouge (tronçon entre le rang Saint-Étienne et le rang de la Fresnière)	Saint-Benoît
	Montée Aubé	Saint-Benoît

Source : Ministère des Transports du Québec, Atlas des Transports : Réseau de camionnage.

<http://transports.atlas.gouv.qc.ca/Marchandises/MarchRestrictionsCamionnage.asp>. Date de la dernière modification : 1^{er} mars 2012.

2.4.3 Équipements et infrastructures de transport collectif et adapté

Bien qu'aucun service de transport collectif urbain (société de transport) ne desserve le territoire de la Ville, le transport collectif est assuré par le Conseil intermunicipal de transport des Laurentides (CITL), qui dessert aussi les municipalités suivantes : Blainville, Bois-des-Filion, Boisbriand, Deux-Montagnes, Lorraine, Oka, Pointe-Calumet, Rosemère, Sainte-Anne-des-Plaines, Saint-Eustache, Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Sainte-Thérèse, Saint-Jérôme et Saint-Joseph-du-Lac. Ces services assurent une desserte du territoire couvert par ces municipalités et s'arriment aux services de trains de banlieue Montréal/Blainville et Montréal/Deux-Montagnes, qui offrent une liaison vers Montréal et Saint-Jérôme. La Ville de Mirabel est desservie par deux lignes d'autobus (lignes 9 et 41) et quatre circuits de taxi collectif (lignes 14, 16, 18 et 19)¹¹. Ces circuits sont représentés en annexe sur le **Plan 3 : Équipements et infrastructures de transport**.

Bien qu'actuellement la Ville ne compte pas de gare de train de banlieue, deux lignes sont situées à proximité. Il y a quatre gares de la ligne Montréal/Saint-Jérôme, soit les gares Saint-Jérôme (construite et gérée par la Ville de Saint-Jérôme), Blainville, Sainte-Thérèse et Rosemère, et deux gares de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, soit les gares Deux-Montagnes et Grand-Moulin.

Au cours des dernières années, des discussions ont eu lieu, et sont encore en cours, concernant une gare de train de banlieue projetée sur le territoire de Mirabel, plus précisément dans le secteur de Saint-Janvier. Plus récemment, une étude réalisée par l'AMT en 2015 a ciblé, parmi cinq sites à l'étude, deux sites ayant plus de potentiel pour l'implantation de la future gare dans la Ville de Mirabel. Une décision finale est toujours attendue, dans le dossier.¹²

¹¹ Source : CITL, www.citl.qc.ca, consulté en janvier 2014

¹² AMT, Document de présentation à Monsieur Jean Bouchard, Maire de Mirabel « Implantation d'une gare à Mirabel », 17 février 2015

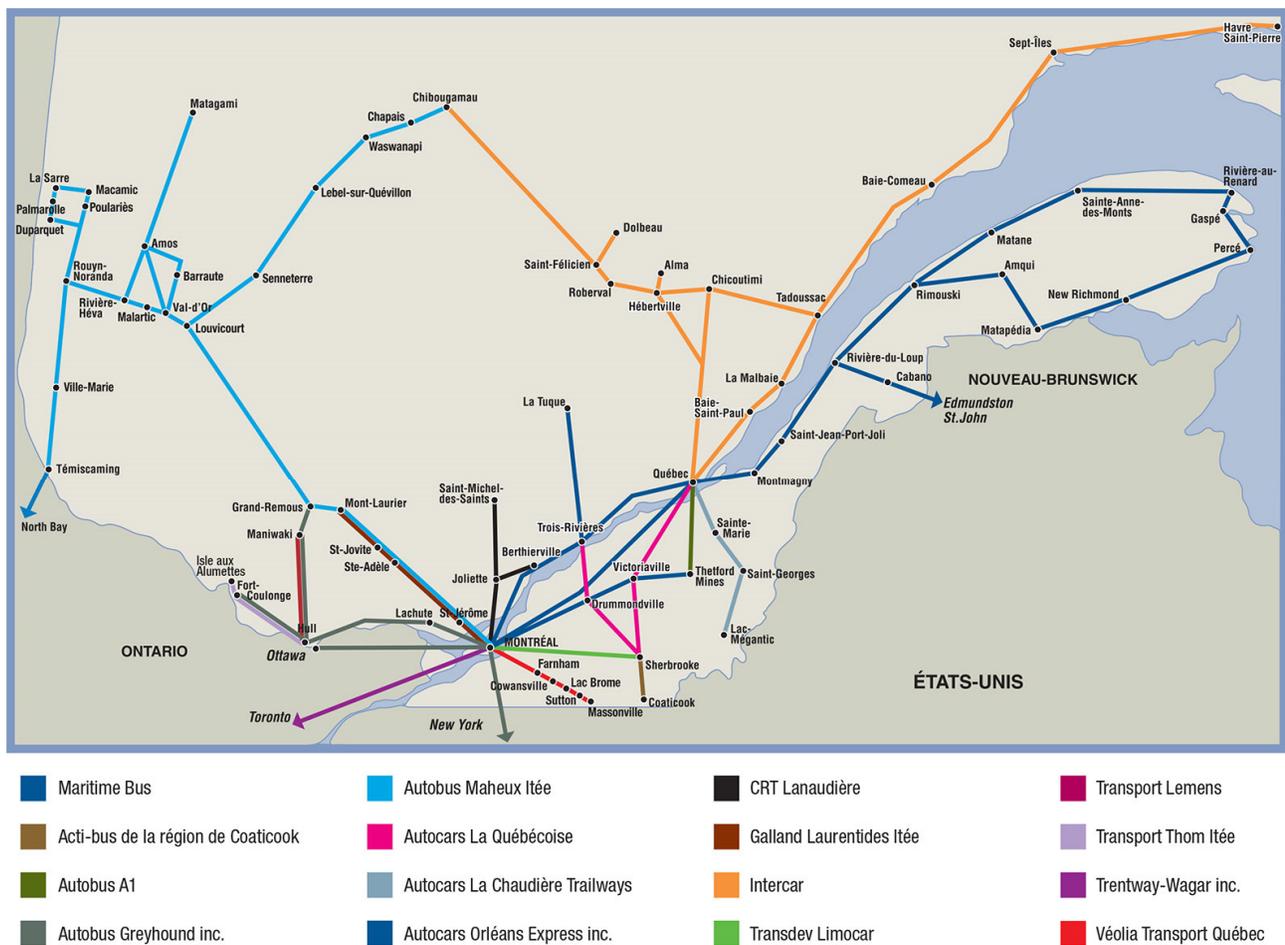
2.4.3.1 Autobus locaux et autobus voyageurs

Des lignes d'autobus desservent partiellement la Ville. La ligne 41 a son origine dans le secteur de Saint-Augustin pour se rendre à la gare de Deux-Montagnes. La ligne 9 fait la liaison entre le métro Montmorency à Laval et Saint-Jérôme. Elle traverse la partie est du territoire de la Ville sur la route 117. (source : CITL)

La compagnie Gallant Laurentides Itée assure un service quotidien d'autobus voyageurs entre Montréal et Mont-Laurier. Toutefois, il n'y a pas de points d'embarquement sur le territoire de la Ville de Mirabel, il faut donc se déplacer vers un secteur qui dispose d'un point d'embarquement pour profiter de ce service, par exemple à Laval et à Saint-Jérôme. À partir de ces points d'embarquement, il est ensuite possible de se déplacer facilement à plusieurs endroits au Québec, ainsi qu'en Ontario et vers les États-Unis (New York), via différents transporteurs tel que démontrer sur la figure ci-dessous.

La compagnie Autobus Maheux Itée assure aussi un service entre l'Abitibi et Montréal, mais il n'y a pas d'arrêt entre Montréal et Mont-Laurier.

Figure 3 Réseau québécois de transport par transporteurs



Source : Site internet d'autobus Maheux, Carte du réseau québécois, <http://www.autobusmaheux.qc.ca/fr/cartes/carte-reseau-quebecois.cfm> , consulté en mai 2016

2.4.3.2 Taxi collectif

En 2014, le CITL comptait au total quatre circuits de taxis collectifs qui assurent la liaison entre Mirabel, Saint-Jérôme et Sainte-Thérèse. Le circuit 14 (Mirabel – gare Sainte-Thérèse), le circuit 16 (Mirabel – gare Saint-Jérôme), le circuit 18 (Secteur du Domaine-Vert Nord – Gare Sainte-Thérèse) et le circuit 19 (Mirabel Domaine-Vert Nord et Saint-Janvier).

L'origine du circuit 14 est à Saint-Benoît, il se dirige ensuite vers Sainte-Scholastique, Sainte-Monique, en passant par le projet Villas Glendale, Saint-Augustin, Petit-Saint-Charles, Domaine-Vert Sud, pour ensuite se terminer à la gare Sainte-Thérèse. Le trajet du circuit 16 débute à Saint-Canut, traverse Mirabel-en-Haut et se dirige ensuite vers la gare Saint-Jérôme. Ces circuits sont représentés en annexe sur le **Plan 3 : Équipements et infrastructures de transport**.

2.4.3.3 Achalandage

Les données les plus récentes datent du printemps 2014. On remarque une augmentation des déplacements par autobus depuis 2012. Le service de taxi collectif quant à lui semble augmenter en popularité surtout pour le samedi et le dimanche, avec une hausse constante depuis 2009.

Selon le Conseil intermunicipal de transport Laurentides, « la faible densité démographique étalée sur une très grande superficie du territoire nécessairement défini par un réseau routier demande d'effectuer de grandes distances pour atteindre les générateurs d'emplois, les pôles institutionnels et d'études... L'option du taxi collectif demeure donc celle la plus viable économiquement pour la ville de Mirabel. Le choix d'utilisation d'un mode de transport demeure avant tout économique. D'année en année, le CIT Laurentides fait l'évaluation économique sur l'ensemble de son réseau afin de pouvoir optimiser ce choix (Autobus vs Taxi collectif) en fonction des besoins de chacune des municipalités partenaires. »

Aussi, le Centre local de développement de Mirabel (devenu Mirabel Économique) précise que « le système actuel de taxis collectifs est très limitatif. Actuellement, la seule destination offerte par les taxis collectifs est le Collège Lionel-Groulx à Sainte-Thérèse. Il s'agit d'une destination importante, mais cette seule destination ne répond pas à tous les besoins. Si bien que les transports collectifs sont beaucoup moins pertinents et utilisés qu'ils le devraient. (...) Plusieurs citoyens, surtout les jeunes qui utiliseraient le transport collectif, trouvent que les taxis collectifs ne leur permettent pas d'aller dans la direction logique où ils ont affaire. Cette réalité est amplifiée par le fait que le territoire de Mirabel est desservi par deux CSSS et deux commissions scolaires différentes. »

Aucune étude n'est actuellement disponible sur le portrait des équipements et des infrastructures en transport en commun et adaptés sur le territoire de Mirabel. La Ville de Mirabel ne détient en soi aucun équipement ni infrastructure pour l'offre de service en transport collectif. Ce sont de tierces entités propriétaire des équipements (taxis et autobus) qui dispensent le service sous la juridiction du CIT Laurentides.¹³

¹³ CITL, Statistique d'achalandage du transport collectif de Mirabel (Sommaire), 2014

Tableau 10 Achalandage moyen des résidants de Mirabel (usagers) utilisant le Réseau du CITL

Période	Mode	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*
Semaine (7 jours) ¹	Autobus	N.D.	N.D.	N.D.	3699	2622	3922	4012
Semaine (5 jours) ²	Taxi collectif	905	990	1025	1490	1078	1384	1299
Samedi		N.D.	25	33	55	68	62	66
Dimanche		N.D.	22	30	41	51	63	69

*Moyenne calculée pour le printemps 2014

¹ Source: Enquête lieu de résidence, Achalandage par municipalité à bord du réseau d'autobus du CITL, Enquête: Automne 2011, 2012, 2013 et printemps 2014

² Source : Dossier facturation mensuel taxi collectif, achalandage moyen 5 jours

2.4.3.4 Stationnement incitatif

Un stationnement incitatif pour le covoiturage, situé sur un terrain appartenant au MTQ localisé à la hauteur de la sortie 31 de l'autoroute 15, est actuellement en opération dans le secteur de Saint-Janvier. Actuellement, le stationnement compte environ 130 cases.

Une étude de faisabilité pour la gare de Mirabel et l'aménagement d'un stationnement incitatif a été réalisée en septembre 2012. Cette étude a permis d'évaluer le besoin en places de stationnement, ce qui a révélé que le besoin en cases de stationnement pourrait varier entre 300 et 900 cases de stationnement en 2016 si la gare venait s'implanter sur le territoire de Mirabel. Aussi, le conseil de Mirabel a demandé à l'Agence métropolitaine de Transport (AMT) en septembre 2013 de réinscrire dans son programme triennal 2014-2015-2016 l'implantation de la gare et d'un stationnement incitatif dans le secteur de Saint-Janvier.

2.4.3.5 Interventions projetées

La Ville de Mirabel est consciente de l'importance des réseaux de transport performants et structurants pour le Grand Montréal, c'est pourquoi la Ville participe à l'objectif du PMAD de hausser à 30 % la part modale des déplacements effectués en transport en commun à la période de pointe du matin d'ici 2021. L'Agence métropolitaine de transport (AMT) prévoyait l'implantation d'une gare de train de banlieue dans le secteur de Saint-Janvier. Toutefois, l'implantation de cet équipement a été suspendue. Dans les environs de Mirabel, une autre gare est prévue à Boisbriand dans le secteur du faubourg, à proximité de la Ville.

Pour sa part, le CITL prévoit plusieurs interventions sur le territoire de la Ville de Mirabel à travers son *Plan de développement de l'offre de service 2010-2015*. Les plus structurantes sont les suivantes¹⁴ :

- Améliorer la desserte locale et le rabattement du train dans le secteur Saint-Augustin de Mirabel : proposer un service de rabattement par autobus vers et au retour de la gare de Deux-Montagnes et un service de taxi collectif en correspondance des autobus locaux ainsi que de la ligne 8 au terminus de Saint-Eustache (réalisé en 2011)

¹⁴ CITL. Plan de développement de l'offre de service 2010-2015 – Axes et interventions 2010-2015 (Stephane Paquin, CITL)

- Créer deux circuits voués au rabattement en gare de Saint-Janvier : Deux services de rabattement par autobus vers et au retour de la gare de Saint-Janvier en pointe de l'avant-midi et de l'après-midi (2017)
- Développer des circuits express sur les voies réservées du réseau autoroutier (2017-2018)
- Favoriser la mise en place de mesures préférentielles aux autobus sur l'autoroute 15 (en continu jusqu'en 2015)

Les interventions suivantes sont aussi projetées à l'extérieur des limites de la Ville, mais sont considérées comme structurantes pour la Ville de Mirabel :

- Voies réservées sur l'autoroute 13 (demande du CITL)
- Prolongement de l'autoroute 19 (demande du CITL)
- Le prolongement de l'autoroute 13

2.4.3.6 Transport adapté

Le territoire de la Ville de Mirabel est desservi, via le CITL, par un service de transport adapté pour les personnes à mobilité réduite. Le service de transport adapté dessert l'ensemble des municipalités regroupées par le CITL, mais permet aussi aux usagers d'effectuer leurs déplacements vers certaines destinations de santé de Laval et Montréal. Les destinations de Laval sont les suivantes : Carrefour médical, Cité de la Santé, Hôpital Juif de réadaptation, Polyclinique Concorde, Polyclinique Saint-Martin. Celles de Montréal sont les suivantes : Centre de réadaptation Marie-Enfant, Centre Lucie-Bruneau, Hôpital de Montréal pour enfants, Hôpital Général Juif Sir Mortimer B. David, Hôtel-Dieu de Montréal, Hôpital Maisonneuve-Rosemont, Hôpital Notre-Dame, Hôpital Royal Victoria, Hôpital du Sacré-Cœur de Montréal, Hôpital Saint-Luc, Hôpital Sainte-Justine et Institut de Cardiologie de Montréal. Les déplacements métropolitains, soit à l'extérieur du territoire desservi par le CITL, nécessitent une demande de déplacements au moins deux jours ouvrables avant la date du déplacement. Toutefois, les jours de desserte et les horaires sont restreints.

2.4.3.7 Transport actif

Le territoire de la Ville compte près de 15 kilomètres de pistes cyclables (source : ville.mirabel.qc.ca). Les pistes cyclables existantes desservent principalement les secteurs est de la Ville soit les secteurs suivant : Saint-Janvier, Saint-Augustin, Saint-Canut, Domaine-Vert Nord et Saint-Antoine. Ces voies cyclables sont essentiellement à caractère local mis à part le tracé du Parc linéaire le P'tit Train du Nord qui traverse la Ville dans l'axe de la route 117 à l'est de celle-ci. Ce Parc linéaire fait aussi partie de la Route verte, identifiée en tant que réseau cyclable métropolitain. On y retrouve différents types de voies cyclables : piste cyclable hors chaussée, bande cyclable unidirectionnelle, bande cyclable bidirectionnelle et chaussée partagée auto-vélo. Les sentiers, les réseaux cyclables par secteurs ainsi que la Route verte sont présentés au **Plan 3.1** en annexe.¹⁵

¹⁵ Source : Ville de Mirabel, plan des pistes cyclables de Mirabel, janvier 2015

Plan 3.1 : Sentiers et réseaux cyclables
(voir VOLUME II : Annexe cartographique)

2.4.4 Équipements et infrastructures ferroviaires

Trois lignes de chemin de fer traversent le territoire de la Ville de Mirabel, principalement situées à l'est de la route 148. Deux d'entre elles servent au transport des marchandises et l'autre est propriété de l'AMT entre les gares de Blainville et de Saint-Jérôme.

Tableau 11 Équipements et infrastructures ferroviaires selon les secteurs

Équipement/infrastructure	Compagnie	Secteur
Voie ferrée en opération	Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique	Domaine-Vert Nord, Domaine-Vert Sud, Saint-Augustin
	Chemins de fer Québec-Gatineau	Saint-Augustin, Sainte-Scholastique
	Chemins de fer Québec-Gatineau	Saint-Canut, Mirabel-en-Haut, Saint-Antoine
	Agence métropolitaine de transport (AMT)	Saint-Janvier et Saint-Antoine
Voie ferrée abandonnée	MTQ	Entre Deux-Montagnes et Sainte-Scholastique
Gare projetée	AMT	Secteur de Saint-Janvier

Source : Ministère des Transports du Québec, Secteur de la géomatique, juin 2012

2.4.5 Équipements et infrastructures aéroportuaires

2.4.5.1 Historique de l'aéroport international Montréal-Mirabel

Le 27 mars 1969, le gouvernement libéral fédéral annonce la construction d'un nouvel aéroport pour la région de Montréal. Le choix du lieu pour la construction s'arrête sur la localité de Sainte-Scholastique. Dès 1969, le processus d'expropriation de 97 000 acres de terrains pour la construction de l'aéroport de Mirabel est entamé. Près de 3 000 personnes sont alors expropriées. L'aéroport international de Mirabel est inauguré le 29 novembre 1975. L'aéroport comprend notamment deux pistes et occupe une zone opérationnelle de 6 000 acres. Selon les plans initiaux, quatre autres pistes sont prévues éventuellement sur une superficie de 11 000 acres additionnelles. Cinq ans plus tard, les prévisions initiales ne s'étant pas concrétisées, 80 000 acres de terrains sont jugés excédentaires à l'aéroport de Mirabel. Plusieurs programmes gouvernementaux se succèdent pour vendre ou louer les terres inutilisées de l'aéroport.

En 1992, Transports Canada confie à Aéroports de Montréal (ADM), par le biais d'un bail foncier de 60 ans, l'exploitation, la gestion et le développement des aéroports Pierre-Elliott-Trudeau et Mirabel. Par le fait même, le

Ministère transfère à ADM les baux agricoles et résidentiels découlant du programme de location à long terme. En 2002, ADM annonce qu'en novembre 2004, tous les vols nolisés passagers de l'aéroport de Mirabel seront transférés vers Montréal-Trudeau, y concentrant ainsi l'ensemble des vols commerciaux passagers. La vocation de Mirabel se concentrera sur le fret aérien, le développement industriel, et l'aviation générale et privée.

Les environs de la zone opérationnelle sont grevés de nombreuses servitudes destinées à éviter toute entrave au bon fonctionnement de l'aéroport. La plus importante est la servitude de non-construction résidentielle en raison du bruit.

Une servitude semblable, en faveur de Bell Hélicoptère, affecte une partie au sud-ouest du secteur de Saint-Janvier et une partie du nord du secteur Domaine-Vert Nord. Les principales servitudes sont illustrées en annexe sur le **Plan 1 : Contraintes naturelles et anthropiques**.

2.4.6 Sentiers équestres

Il existe de nombreux sentiers équestres (voir **Plan 3 – Équipements et infrastructures de transport**), pour la plupart informels, sur le territoire de Mirabel. La Ville souhaite d'ailleurs se pencher sur un nouveau plan directeur sur ce sujet au cours des prochaines années.

En ce sens, un tracé projeté est aussi en analyse afin de permettre de raccorder Mirabel à un corridor équestre transcanadien qui s'arrête actuellement à Sainte-Sophie. Une localisation approximative du tracé à l'étude est d'ailleurs illustrée au **Plan 3 – Équipements et infrastructures de transport** du présent schéma.

2.4.7 Sentiers de véhicules hors route

Le territoire de Mirabel est traversé par une multitude de sentiers de véhicules hors-route comme les motoneiges et les VTT. Ceux-ci sont d'ailleurs illustrés au **Plan 3 – Équipements et infrastructures de transport** du présent schéma.

Il est aussi de mise de préciser qu'un lien vers Blainville dans le secteur du Domaine-Vert Nord demeure en planification et en discussion avec la MRC voisine tel qu'illustré au même plan 3.

2.5 Autres équipements et infrastructures

2.5.1 Identification des installations d'intérêt métropolitain

Conformément au PMAD, la Ville de Mirabel doit identifier les installations d'intérêt métropolitain qui répondent aux critères suivants :

- a) Installations de santé :
 - Les centres hospitaliers universitaires, les centres affiliés universitaires, les instituts universitaires et les centres hospitaliers affiliés à des universités.

- b) Installations d'éducation :
 - Les établissements d'éducation de niveau universitaire incluant leurs écoles affiliées, les établissements d'enseignement collégial, incluant les écoles spécialisées, et les conservatoires.
- c) Installations sportives, culturelles et touristiques :
 - Les équipements sportifs d'excellence comprenant une capacité de 500 sièges et plus et qui accueillent des compétitions nationales et internationales.
 - Les salles ou les complexes de diffusion pluridisciplinaires ou spécialisés comprenant une capacité de 650 sièges et plus.
 - Les musées ou les centres d'exposition d'une superficie de 1 000 m² et plus excluant les salles de spectacle.
 - Les parcs d'attractions attirant un million de visiteurs et plus par année.
 - Les équipements de tourisme d'affaires pour la tenue de congrès, de salons et de foires commerciales comptant 5 000 m² et plus.

À ce jour, la Ville de Mirabel n'a identifié aucune installation d'intérêt métropolitain correspondant aux critères ci-dessus. Advenant l'implantation de nouvelles installations d'intérêt métropolitain, celles-ci devront être identifiées au schéma d'aménagement.

2.5.2 Santé et services sociaux

D'après le *Répertoire des établissements de santé* publié par le ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec (2014), l'ensemble de la population de la Ville de Mirabel peut se prévaloir des services de trois établissements, le CLSC de Mirabel, le Centre d'hébergement (CHSLD) de Saint-Benoît, tous deux sous la responsabilité du Centre de santé et de services sociaux du Lac des Deux-Montagnes, ainsi que le centre de réadaptation Services Enfance-Famille 0-5 ans – Marlyne, la p'tite girafe.

Le CLSC de Mirabel, inauguré en 2010, est situé dans le secteur de Saint-Augustin au 8467, rue Saint-Jacques. Le CLSC Mirabel offre des services de clinique ambulatoire (sur rendez-vous) aux personnes qui requièrent des traitements prescrits par leur médecin, tels que des pansements ou des injections de médicament. De nombreux services sont venus compléter les soins offerts au CLSC depuis 2010, soit des services d'Info-Santé en personne, de vaccinations, de nutritionniste et des services psychosociaux pour adultes. Les soins sont offerts du lundi au vendredi de 8 h à midi et de 13 h à 16 h, et le samedi et dimanche (et jours fériés) de 8 h 30 à 11 h 30. Ce service s'adresse aux personnes qui peuvent se déplacer pour recevoir leurs traitements, et il n'y a pas de médecin sur place.

Le Centre d'hébergement de Saint-Benoît est situé dans le secteur de Saint-Benoît au 9100, rue Dumouchel et compte 66 lits d'hébergement permanent. Il offre un milieu de vie substitut, de façon temporaire ou permanente, des services d'hébergement, d'assistance, de soutien et de surveillance ainsi que des services de réadaptation, psychosociaux, infirmiers, pharmaceutiques et médicaux aux adultes qui, en raison de leur perte d'autonomie fonctionnelle ou psychosociale, ne peuvent plus demeurer dans leur milieu de vie naturel, malgré le support de leur entourage.

Situé dans le secteur de Saint-Janvier au 18 110, rue Lapointe, le centre Marlyne, la p'tite girafe offre des services spécialisés d'adaptation et de réadaptation pour les familles avec enfants de 0 à 5 ans présentant une déficience

intellectuelle ou un trouble envahissant du développement. Un soutien est aussi apporté aux parents et aux proches. Des services de réadaptation aux personnes adultes présentant un trouble grave de santé mentale dans la région des Basses-Laurentides.

2.5.3 Scolaire

La population scolaire de Mirabel est desservie par deux commissions scolaires francophones regroupant des établissements préscolaires, primaires, secondaires et de formation professionnelle.

- 1) La Commission scolaire de la Rivière-du-Nord dont des établissements sont présents dans les secteurs de Saint-Janvier, Mirabel-en-Haut, Saint-Canut et de Saint-Hermas;
- 2) la Commission scolaire de la Seigneurie-des-Mille-Îles, dont des établissements sont présents dans les secteurs de Saint-Augustin, de Saint-Benoît et de Sainte-Scholastique.

Une seule école secondaire dessert la Ville : l'école secondaire de Mirabel située dans le secteur de Saint-Janvier. Trois centres de formation, dont deux publics et un privé, sont aussi disponibles aux résidents et non-résidents de Mirabel. Les établissements publics sont : le Centre de formation agricole de Mirabel du Collège Lionel-Groulx (Commission scolaire de la Seigneurie-des-Mille-Îles) à Sainte-Scholastique et le Centre de formation du transport routier Saint-Jérôme (Commission scolaire de la Rivière-du-Nord) à Saint-Janvier. Le seul établissement privé est l'Académie des pompiers à Sainte-Scholastique. Une nouvelle école primaire est prévue à l'automne 2015 dans le secteur Côte des Anges. Plus récemment, le gouvernement du Québec a annoncé la construction de deux nouvelles écoles primaires à Saint-Janvier et dans le secteur Domaine-Vert Nord.

Le tableau suivant fait état de la situation des établissements scolaires selon les différents secteurs de la Ville.

Tableau 12 Répartition des établissements scolaires selon les secteurs

Commission scolaire	Secteur	Nom	Adresse
De la Rivière-du-Nord	Saint-Janvier	École secondaire de Mirabel	17777, rue du Val-d'Espoir
		École de la Croisée-des-Champs	13705, rue Lacroix
		École aux Quatre-Vents	13815, rue Therrien
		École à l'Unisson	13300, rue Paul-VI
		Centre de formation du transport routier Saint-Jérôme	17000, rue Aubin
	Saint-Canut	École Sainte-Anne	9984, rue Armand-Bertrand
	Saint-Hermas	École Saint-Hermas	4261, rue Lalande
	Mirabel-en-Haut	École Mer-et-Monde (école primaire Mirabel-en-Haut)	16 905, rue de l'Ambre
De la Seigneurie-des-Mille-Îles	Saint-Augustin	École Prés Fleuris	15074, rue de Saint-Augustin
		École de la Clé-des-Champs	14700, rue Jean-Simon

Commission scolaire	Secteur	Nom	Adresse
	Saint-Augustin (Côte des Anges)	Nouvelle école prévue pour l'automne 2015	Rue Pierre-Perrin
	Saint-Benoît	École Girouard	9030, rue Dumouchel
	Sainte-Scholastique	Centre de formation agricole de Mirabel	9850, rue de Belle-Rivière
		École Sainte-Scholastique	9290, côte des Saints
Hors commission scolaire	Sainte-Scholastique	Académie des pompiers	9401, côte des Saints
De Montréal	Aéroportuaire	École des métiers de l'aérospatiale de Montréal	11 800, rue Service A-5

Source : Fédération des commissions scolaires du Québec, 2014 (<http://www.fcsq.qc.ca/>); Service de la Trésorerie de la Ville de Mirabel, Février 2015

À la lecture du tableau ci-dessus, cinq secteurs de la Ville ne possèdent pas d'établissement scolaire. Les étudiants des secteurs du Domaine-Vert Nord, du Domaine-Vert Sud et du Petit-Saint-Charles fréquentent les écoles de la commission scolaire de la Seigneurie-des-Mille-Îles alors que ceux de Sainte-Monique et de Saint-Antoine relèvent de la commission scolaire de la Rivière-du-Nord.

Une commission scolaire à l'extérieur du territoire de la Ville dessert la population anglophone de Mirabel : la commission scolaire Sir-Wilfrid-Laurier. Elle dessert les régions des Laurentides, de Lanaudière et de Laval. Les écoles primaires anglophones Laurentian (Lachute), Laurentia (Saint-Jérôme), Pierre Elliott Trudeau (Blainville) et McCaig (Rosemère) sont les plus près de la Ville de Mirabel. Les écoles secondaires anglophones Lake of Two Mountains (Deux-Montagnes), Rosemère (Rosemère) et Laurentian Regional (Lachute) sont les plus près des limites administratives de Mirabel pour les étudiants désirant faire leurs études secondaires en anglais.

2.5.4 Communautaire et récréative

L'inventaire des parcs et des équipements récréatifs illustre une décentralisation des installations, due à l'étendue du territoire de la Ville et à la répartition de la population. Cette répartition témoigne également d'une volonté municipale d'assurer le meilleur niveau de service à la population tous secteurs confondus.

Plusieurs salles communautaires et services sont disponibles à la population de la Ville de Mirabel. Un grand nombre de parcs et d'espaces verts sont aussi répertoriés dans chacun des secteurs.

Tableau 13 Inventaire des équipements communautaires et récréatifs selon les secteurs

Secteur	Équipements communautaires et récréatifs
Domaine-Vert Sud	<ul style="list-style-type: none"> • Parc du Javelot • Parc du Plateau • Parc de la Coulée • Parc des Champions • Parc des Athlètes • Parc du Rallye

Secteur	Équipements communautaires et récréatifs	
Domaine-Vert Nord	<ul style="list-style-type: none"> • Parc des Intendants • Parc Jacques-Beauchamp • Parc René-Lecavalier 	<ul style="list-style-type: none"> • Parc Victor-Delamarre • Parc Sylvain-Lelièvre • Parc Jean-Talon
Mirabel-en-Haut	<ul style="list-style-type: none"> • Parc du Versant • Parc du Ruisseau 	<ul style="list-style-type: none"> • Parc du Sommet • Parc de la Montagne
Petit-Saint-Charles	<ul style="list-style-type: none"> • Parc Charlebel 	
Saint-Antoine	<ul style="list-style-type: none"> • Parc du Puits • Parc de l'Écluse 	<ul style="list-style-type: none"> • Parc de la Rive
Saint-Augustin	<ul style="list-style-type: none"> • Complexe Jean-Laurin (bibliothèque, maison des jeunes, aréna, etc.) • Église Saint-Augustin • Parc Binette • Parc Claude-Monet • Parc de la Marelle • Parc de la Source • Parc des Semences • Parc du Bosquet • Parc du Ruisseau-des-Anges 	<ul style="list-style-type: none"> • Parc Léonard-de-Vinci • Parc Léopold-Guilbault • Parc Lucien-Meilleur • Parc Pablo-Picasso • Parc Paul-Gauguin • Parc Raymond-Fortier • Parc Rembrandt • Parc Rochon • Parc Salvinie-Ouellette
Saint-Benoît	<ul style="list-style-type: none"> • Centre culturel René-Laurin • Bibliothèque (école Girouard) • Maison des jeunes • Église Saint-Benoît 	<ul style="list-style-type: none"> • Parc Masson • Parc Émilie-Berthelot • Parc Louis-Joseph-Fauteux • Parc-école Girouard
Saint-Canut	<ul style="list-style-type: none"> • Centre culturel Patrick-Lepage • Aréna de Saint-Canut • Centre de dépannage • Maison des jeunes • Église Saint-Canut • Parc de la Rocaille • Parc de la Silice • Parc du Calcaire • Parc du Granite • Parc du Harfang 	<ul style="list-style-type: none"> • Parc du Marbre • Parc du Mica • Parc du Quartz • Parc Gingras • Parc Jean-Paul-Mayer • Parc Leblanc • Parc Rita-Audet • Parc Victor-Lapointe • Parc du Graphite
Saint-Hermas	<ul style="list-style-type: none"> • Église Saint-Hermas • Centre culturel Honorius-Lafond • Bibliothèque et maison des jeunes 	<ul style="list-style-type: none"> • Parc Pager • Parc Laurin

Secteur	Équipements communautaires et récréatifs	
	(écoles)	
Saint-Janvier	<ul style="list-style-type: none"> • Centre culturel Joseph-Savard • Centre Évelina Ouellette • Complexe culturel Val-d'Espoir (bibliothèque, aréna, centre culturel, etc.) • Maison des jeunes • Centre de dépannage • Église Saint-Janvier (et cimetière) • Parc Agathe-Lessard • Parc Cardinal • Parc de Honfleur • Parc de la Bourrasque • Parc de la Loire 	<ul style="list-style-type: none"> • Parc de la Rafale • Parc de La Rochelle • Parc de Saint-Malo • Parc des Marguerites • Parc du Scieur • Parc Félix-Antoine-Savard • Parc Germaine-Guèvremont • Parc Joseph-Adélar-Godbout • Parc Lacroix • Parc Lucie • Parc Taschereau • Parc Vermette
Sainte-Monique	<ul style="list-style-type: none"> • Parc Augustin-Desjardins 	
Sainte-Scholastique	<ul style="list-style-type: none"> • Maison des jeunes • Édifice Landry (bibliothèque et maison des jeunes) • Église Sainte-Scholastique 	<ul style="list-style-type: none"> • Parc Lacombe • Parc Léveillé • Parc Bédo-Laurin

Source : Service des loisirs - Ville de Mirabel, janvier 2015

Outre les parcs de quartier, deux grands parcs régionaux sont présents sur le territoire de la Ville de Mirabel : le parc du Domaine-Vert et le parc Régional du bois de Belle-Rivière.

2.6 Équipements et infrastructures de gestion de l'environnement

2.6.1 Approvisionnement et traitement des eaux

La Ville de Mirabel exploite plusieurs puits municipaux et assure la fourniture d'eau potable par une entente conclue par contrat entre la Ville et les villes de Sainte-Thérèse et de Saint-Jérôme. Une conduite d'eau potable en provenance de Saint-Jérôme fournit en eau potable les secteurs de Mirabel-en-Haut, Saint-Canut, Saint-Augustin et Sainte-Scholastique. Le même type d'entente existe aussi avec la Ville de Sainte-Thérèse pour les secteurs du Domaine-Vert Sud, Domaine-Vert Nord et Saint-Janvier. Les secteurs de Saint-Benoît, Saint-Hermas et Sainte-Monique sont quant à eux entièrement desservis par des puits municipaux. Dans le cas du secteur de Saint-Antoine, une autre conduite en provenance de Saint-Jérôme assure l'approvisionnement en eau potable.

Les secteurs de Côte-des-Anges, Saint-Augustin¹⁶, Sainte-Scholastique, Saint-Benoît, Saint-Hermas, Saint-Antoine, Saint-Janvier, Domaine-Vert Nord, Domaine-Vert Sud et Saint-Canut sont desservis par aqueduc, et un système d'égout est présent pour les eaux usées.

Les secteurs de Mirabel-en-Haut et de Sainte-Monique sont dotés de l'aqueduc, et l'épuration des eaux est assurée par des fosses septiques privées.

Le secteur du Petit-Saint-Charles ne possède ni aqueduc ni égout.

Tableau 14 Inventaire des équipements d'approvisionnement et de traitement des eaux, selon les secteurs

Secteurs	Type d'équipement	Adresse
Domaine-Vert Sud	Station de pompage des eaux usées	10 450, rue du Plein-Air
	Station de pompage des eaux usées	9 205, boulevard de la Grande-Allée
Domaine-Vert Nord	Station de pompage des eaux usées	11 635, montée Sainte-Marianne
	Station de pompage des eaux usées	17 305, rue André-Prévost
	Station de pompage des eaux usées	17 900, rue de Gouverneurs
	Station de pompage des eaux usées	17 145, rue de Longueuil
	Station de traitement des eaux usées (étangs aérés)	17 555, rue de Gouverneurs
	Station de pompage	11 505, rue de Chambord
Mirabel-en-Haut	Poste de suppression	16 710, rue du Diamant
	Chambres de mesures	12 325, chemin de la Rivière-du-Nord
Saint-Antoine	Station de pompage des eaux usées	15 875, rue des Cascades
	Puits	17 100, rang Sainte-Marguerite
	Puits	16 210, rang Sainte-Marguerite
	Puits	16 441, rang Sainte-Marguerite
	Poste de pompage	17 070, boulevard Curé-Labelle
Saint-Augustin	Poste de pompage	13 925, rue des Saules
	Poste de pompage	9 025, rue Desvoiaux
	Poste de pompage	7 985, rue Filion
	Poste de pompage	7 820, rue Prévert
	Poste de pompage	8 945, rue Wilfrid-Gauthier
	Poste de pompage	8 105, rue du Sarrasin
	Poste de pompage	8 750, rue Saint-Jacques
	Puits	15 383, rue Ghislaine

¹⁶ Encore quelques rues dans le secteur de Saint-Augustin ne sont pas desservies ni par l'égout ni par l'aqueduc

Secteurs	Type d'équipement	Adresse
	Réservoir et poste de surpression	13 671, côte des Anges
Saint-Benoît	Station de production d'eau potable	3 461, montée Chénier
	Poste de pompage	4 087, rue Lafontaine
	Poste de pompage	3 463, rue Chénier
	Station d'épuration des eaux usées (étangs aérés)	9 700, rang Saint-Étienne
	Poste eau brute	10 000, rang de la Fresnière
	Puits et réservoir	5 005, chemin Grand-Brûlé
Saint-Canut	Station de traitement d'eaux usées	13 74013 750, chemin Saint-Simon
	Poste de pompage	8 545, place du Charpentier
	Poste de pompage	14 555, rue Bastien
	Poste de pompage	9 805, rue des Outardes
	Poste de pompage	13 780, rue Latreille
	Puits	14 922, rue Mackenzie
	Puits	9 145, boulevard de Saint-Canut
	Chambres de mesures et régulation	15 376, rue Fernand 14 845, rue Dupuis
Saint-Hermas	Station de traitement des eaux usées (étangs aérés)	4 396, chemin Clément-Pesant
	Puits	4 045, rang Charles-Léonard
Saint-Janvier	Poste de pompage	13 940, rue Noroît
	Poste de pompage	17 780, rue Charles
	Poste de pompage	13 660, rue Cyr
	Poste de pompage	19 005, rue Wilfrid-Gascon
	Réservoir	17 949, rue Victor
	Puits et réservoirs	17 679, rue Charles
	Puits	18 110, rue Joseph-Armand-Bombardier
	Réservoirs	13 813, rue Denis
	Station de traitement des eaux usées (étangs aérés)	14 273, rue des Étangs
	Chambre de mesures	13 000 boulevard Curé-Labelle
Sainte-Monique	Puits	13 831, rue Saint-Jean
Sainte-Scholastique	Puits	10040, rue de la Belle-Rivière
	Poste de pompage	9455, Côte des Saints
	Poste de pompage	9360, rue Saint-François
	Poste de pompage	9420, rue de la Belle-Rivière

Source : Service de l'environnement, Ville de Mirabel, février 2015

2.6.2 Équipements de gestion des matières résiduelles

Les déchets solides produits dans la Ville sont disposés au lieu d'enfouissement technique (LET) exploité et propriété de RCI Environnement inc., qui est situé sur le territoire de la Municipalité de Lachute dans la MRC d'Argenteuil. Le LET peut recevoir des ordures ménagères ou commerciales, des matériaux de construction, des résidus industriels et d'autres matières non toxiques. Le LET n'accepte ni les pneus, ni la peinture, ni les matières dangereuses. Quatre Écocentres et deux points de dépôt de matières recyclables sont disponibles aux résidants, commerces et industries de Mirabel. Le tableau suivant précise la localisation et la desserte de ces équipements.

Tableau 15 Inventaire des sites de gestion des matières résiduelles, selon les secteurs

Secteurs	Nom	Emplacement
Saint-Augustin	Écocentre	15020, rue Louis-M.-Taillon
Saint-Canut	Écocentre	6000, route Sir-Wilfrid-Laurier
Saint-Janvier	Écocentre	14645, rue Joseph-Marc-Vermette
Sainte-Scholastique	Écocentre	9825, rue Saint-Vincent

Source : Service de l'environnement de la Ville de Mirabel, janvier 2015

De plus, la Ville de Mirabel effectue la collecte des matières organiques depuis mai 2015.

2.7 Équipements et infrastructures reliés à l'approvisionnement hydroélectrique et au transport d'énergie

2.7.1 Infrastructures électriques

Le territoire est sillonné de nombreuses lignes de transport et de répartition d'énergie hydroélectrique, reliées à trois postes. Le poste Chénier dans le secteur de Saint-Benoît est le plus important, suivi du poste Lafontaine à Saint-Canut et finalement le poste de Mirabel à Saint-Augustin. Le tracé des infrastructures électriques est illustré au en annexe au **Plan 4 : Autres équipements et infrastructures**.

Plan 4 : Autres équipements et infrastructures

(voir VOLUME II : Annexe cartographique)

2.7.2 Infrastructures de gaz naturel et de pétrole

Le territoire est traversé par d'importants pipelines, gazoducs et oléoducs, dont les tracés sont illustrés sur le **Plan 4 : Autres équipements et infrastructures**, en annexe.

La compagnie Oléoduc Énergie Est Ltée a déposé en mars 2014 une demande à l'Office national de l'énergie pour le projet Énergie Est, un nouvel oléoduc d'une capacité de 1,1 million de barils par jour qui relierait Hardisty en Alberta à Saint-John's, Nouveau-Brunswick, en traversant le territoire de la Ville de Mirabel d'est en ouest. La construction est prévue pour 2016 et la mise en service pour 2018.

Si le projet venait à prendre forme, la Ville de Mirabel souhaite que les travaux de construction et d'exploitation de ces infrastructures engendrent des effets minimes sur la sécurité des personnes et des milieux de vie et des milieux sensibles (cours d'eau, milieux humides et boisés). La Ville de Mirabel est également préoccupée par le fait que ces projets d'ampleur n'engendrent que peu ou pas de retombées aux niveaux régional et local. Ainsi, les communautés riveraines aux oléoducs deviennent des gestionnaires d'importants risques et ne reçoivent pas de bénéfices directs.

L'implantation de nouveaux oléoducs devrait se conformer aux critères suivants :

- Favoriser autant que possible l'implantation des oléoducs à l'extérieur des milieux suivants :
 - Les aires d'affectation urbaines, industrielles, de conservation et de conservation intégrale identifiées au schéma.
 - Les zones de recharge de l'aquifère régional et les aquifères jugés vulnérables à la contamination (indice DRASTIC > 100).
 - Les milieux écologiquement sensibles tels les milieux humides, les habitats fauniques et floristiques.
 - Les bois et corridors forestiers métropolitains.
- Assurer la santé et la sécurité publique en cas d'incident impliquant les oléoducs :
 - Les compagnies doivent participer activement à un plan intégré des mesures d'urgence des communautés touchées par leurs projets, afin d'assurer une meilleure cohérence des actions menées aux niveaux local, régional et national.
 - Les compagnies doivent fournir à la Ville un plan de gestion intégré des risques détaillés, afin que le service de sécurité civile puisse planifier plus efficacement ses interventions, le cas échéant.

3 Contexte de planification

Ce troisième chapitre vise à dresser le profil général de la Ville. Il résume le contexte de planification dans lequel s'insère l'élaboration du schéma d'aménagement et de développement révisé.

3.1 Contexte régional

La Ville de Mirabel fait partie de la région administrative des Laurentides (code : 15). Celle-ci regroupe 76 municipalités, de douze autres territoires et de sept MRC, réparties sur un territoire d'une superficie totale de 20 544 km² (2013). La Ville de Mirabel, conjointement avec l'agglomération de Laval et les MRC de Deux-Montagnes, Thérèse-De Blainville, Les Moulins et l'Assomption composent la sous-région Rive-Nord.¹⁷

Le territoire de la Ville de Mirabel (anciennement nommé la MRC de Mirabel) fait également partie de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). La CMM regroupe 82 municipalités réparties dans 14 MRC incluant les agglomérations de Montréal, Laval, Longueuil et la Ville de Mirabel.¹⁸

3.2 Population

3.2.1 Évolution démographique

La Ville de Mirabel a connu au cours des 17 dernières années une forte croissance. Comme le tableau suivant le démontre, elle a connu une augmentation de 99 % de sa population entre 1996 et 2013. Cette croissance est de loin la plus prononcée comparativement aux MRC avoisinantes qui affichent une croissance de leur population se situant entre 13 % (Argenteuil) et 44 % (La Rivière-du-Nord).

¹⁷ MAMOT, ISQ, 2014

¹⁸ CMM, 2015

Tableau 16 Évolution de la population de la Ville de Mirabel, des MRC Thérèse-De Blainville, Deux-Montagnes, La Rivière-du-Nord et Argenteuil, et de la CMM de 1996 à 2013

	Territoires de la CMM			Hors CMM		Total CMM
	Ville de Mirabel	MRC Thérèse-De Blainville	MRC Deux-Montagnes	MRC de La Rivière-du-Nord	MRC d'Argenteuil	
1996	23 050	121 159	81 304	85 112	28 992	3 265 090
2001	27 315	133 453	81 417	92 337	29 497	3 358 459
2004	32 244	141 023	87 127	98 385	29 940	n.d.
2005	33 670	143 086	88 221	100 721	30 091	n.d.
2006	34 626	143 355	87 264	101 571	29 992	3 532 554
2007	36 449	147 207	90 692	104 967	30 322	3 604 174
2008	37 651	148 434	92 316	107 672	30 395	3 643 466
2009	38 692	150 450	93 744	110 148	30 549	3 693 428
2011	41 957	154 144	95 670	115 165	32 117	3 709 045
2013	45 888	157 647	99 891	122 436	32 650	3 859 453
Augmentation 1996-2013 (%)	99,0	30,0	23,0	44,0	13,0	18

Source : Statistique Canada, estimations de la population 2009 et recensement de la population 2011; Institut de la statistique du Québec, Estimation de la population des municipalités du Québec au 1er juillet. (Traitement CMM, 2015)

3.2.2 Perspectives démographiques

Selon les projections démographiques compilées par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), le territoire de la Ville de Mirabel comptera en 2031 une population de 56 786 habitants, soit une variation de 64,0 % de 2006 à 2031. Cette croissance est la plus forte des MRC avoisinantes qui elles, affichent une variation pour la même période, qui se situe entre 23,8 % (Argenteuil) et 48,4 % (La Rivière-du-Nord).

Tableau 17 Perspectives démographiques de la population de la Ville de Mirabel, Thérèse-De Blainville, Deux-Montagnes, La Rivière-du-Nord, Argenteuil et de la CMM, 2006 à 2031 (population totale)

	CMM			Hors CMM		Total CMM
	Mirabel	Thérèse-De Blainville	Deux-Montagnes	La Rivière-du-Nord	Argenteuil	
2006	34 626	143 355	87 264	101 571	29 992	3 532 554
2011	41 957	154 144	95 670	115 165	32 117	3 709 045
2016	46 702	163 533	103 279	124 988	32 909	3 967 280
2021	51 051	171 879	109 600	134 826	34 464	4 148 985
2026	54 437	179 766	115 157	143 551	35 921	4 314 670
2031	56 786	186 246	119 544	150 708	37 140	4 459 760
Variation 2006/2031 (%)	64,0	29,9	37,0	48,4	23,8	26,2

Sources : Recensements de la population 2006 et 2011. Institut de la statistique du Québec, Perspective démographique du Québec et des régions, édition 2014. Traitement: CMM, 2015 (Observatoire du Grand Montréal)

Selon les données de l'Observatoire du Grand Montréal, 15 865 ménages étaient établis dans la Ville de Mirabel en 2011. Les projections 2031 évaluent que 8 115 nouveaux ménages s'établiront sur le territoire, soit une croissance de 51 % depuis 2011.

Tableau 18 Projection des ménages de la Ville de Mirabel pour l'horizon 2011-2031

Ville de Mirabel	Ménages (2011)
Ménages (2011)	15 865
Ménages projetés (2031)	23 980
Variation 2011/2031 (%)	51,2

Source : Observatoire du Grand Montréal. (Traitement CMM, 2011)

Lors du recensement de 2011, le nombre moyen de personnes par ménage était le plus élevé par rapport aux autres MRC contiguës à la Ville de Mirabel, avec une moyenne de 2,6 personnes par ménage (égal à la MRC Thérèse-De Blainville). Cette tendance serait cependant à la baisse pour atteindre une moyenne de 2,5 personnes par ménage en 2031, selon les perspectives démographiques de l'Institut de la statistique du Québec. Il est de même pour l'ensemble des MRC avoisinantes, qui devrait atteindre 2,1 personnes par ménage pour la MRC d'Argenteuil.

Tableau 19 Nombre moyen de personnes par ménage entre 2006-2011 et perspectives démographiques de la Ville de Mirabel, Thérèse-De Blainville, Deux-Montagnes, La Rivière-du-Nord, Argenteuil et de la CMM, 2016 à 2031

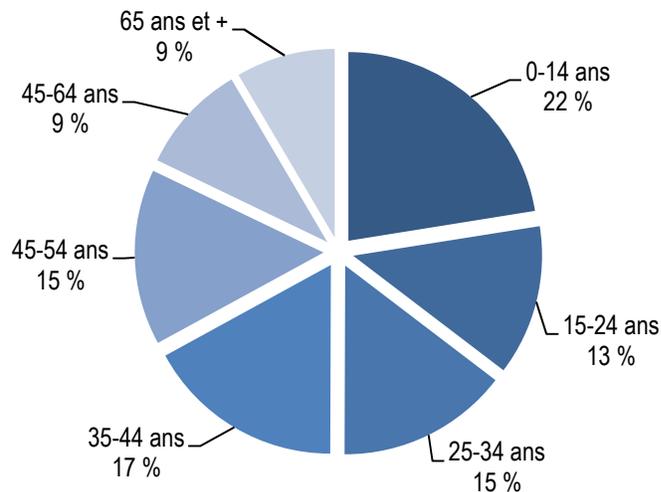
	CMM			Hors CMM		Total CMM
	Mirabel	Thérèse-De Blainville	Deux-Montagnes	La Rivière-du-Nord	Argenteuil	
2006	2,7	2,7	2,5	2,4	2,3	2,3
2011	2,6	2,6	2,5	2,3	2,2	2,3
Perspectives du nombre de personnes par ménage						
2016	2,6	2,5	2,4	2,3	2,2	2,4
2021	2,6	2,5	2,4	2,3	2,2	2,4
2026	2,5	2,5	2,3	2,2	2,1	2,4
2031	2,5	2,4	2,3	2,2	2,1	2,4

Source : Institut de la statistique du Québec, Perspective démographique du Québec et des régions, édition 2014. Traitement: CMM, 2015; Statistique Canada. Recensement de la population 2011

3.2.3 Structure des âges

En 2011, la population de la Ville de Mirabel affichait le plus haut pourcentage de personnes entre 25 et 44 ans, soit 31,7 % comparativement à 28,1 % pour la CMM. Un écart marqué est également observé pour le groupe des 65 ans et plus : seulement 8,5 % de la population mirabelloise est de ce groupe alors que c'est 14,6 % de la population de la CMM qui en fait partie.

Les caractéristiques de la population mirabelloise démontrent aussi que la Ville est constituée majoritairement de jeunes familles, affichant un haut pourcentage du groupe d'âge 0-14 ans (22,5 %).

Figure 4 Répartition de la population de la Ville de Mirabel selon les groupes d'âge, 2011.

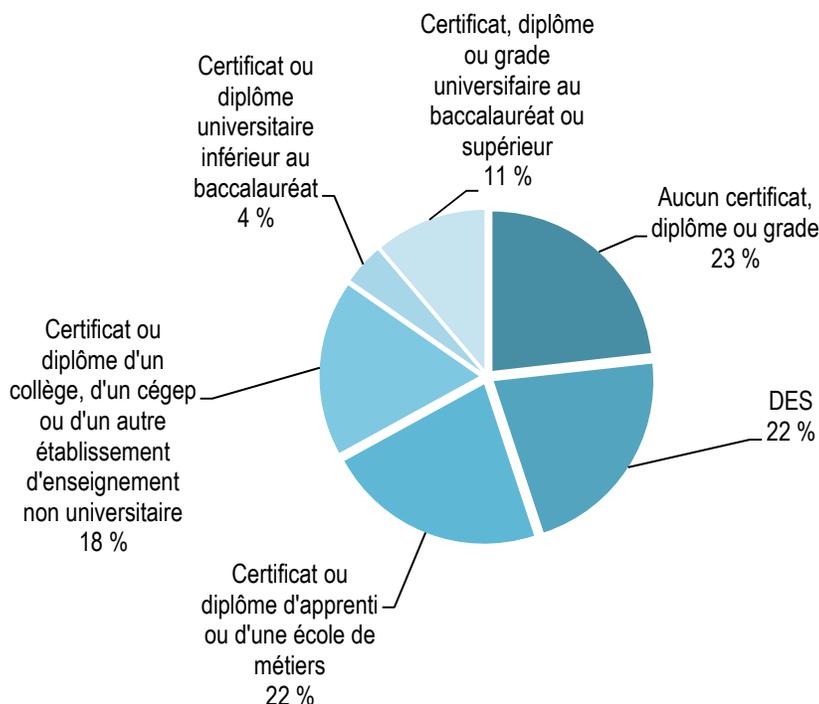
	Mirabel	CMM
0-14 ans	22,5 %	16,5 %
15-24 ans	12,9 %	12,9 %
25-34 ans	14,7 %	14,0 %
35-44 ans	17,0 %	14,1 %
45-54 ans	15,1 %	15,6 %
45-64 ans	9,4 %	12,2 %
65 ans et +	8,5 %	14,6 %

Source : Statistique Canada. Recensement de la population 2011 (Traitement CMM, 2012)

3.2.4 Niveaux de scolarité

Lors de l'enquête nationale sur le profil des ménages 2011, 11 % de la population détenait un certificat, un diplôme ou un grade universitaire. 22 % de la population a obtenu son diplôme d'études secondaires et 23 % n'a aucun certificat, diplôme ou grade (comparativement à 27 % en 2006). Cette proportion est légèrement inférieure à l'ensemble de la population québécoise qui affiche un taux de 25 % pour la même catégorie (aucun certificat, diplôme ou grade).

Figure 5 Répartition de la population selon le plus haut niveau de scolarité atteint pour la Ville de Mirabel, 2011



Source : Statistique Canada. Enquête nationale auprès des ménages. Produits de données, 2011

3.2.5 Mobilité de la population

En 2011, 60,6 % de la population de Mirabel habitait Mirabel depuis au moins cinq ans. Parmi les 15 075 personnes qui ont déménagé (39,4 %), 12,3 % sont des non-migrants tandis que 27,1 % sont des migrants.

Tableau 20 Lieu de résidence cinq ans auparavant, 2011

Mobilité - Lieu de résidence cinq ans auparavant	Mirabel	Proportion
Total - Mobilité cinq ans auparavant	38 295	100,0 %
Personnes n'ayant pas déménagé	23 220	60,6 %
Personnes ayant déménagé	15 075	39,4 %
	(Non-migrants)	(4 700)
	(Migrants)	(10 375)
		(12,3 %)
		(27,1 %)

Source : Statistique Canada. Enquête nationale auprès des ménages. Produits de données, 2011

3.3 Économie

3.3.1 Évolution du marché du travail

Le tableau suivant présente les variations, entre 2001 et 2011, des principaux indicateurs relatifs au marché du travail, et ce, pour la Ville de Mirabel et la CMM. Il démontre une légère augmentation (0,8 %) du taux de chômage entre 2001 et 2011 et une augmentation du ratio emploi au km² lequel est passé, pour la Ville de Mirabel, de 26,5 en 2001 à 34,0 en 2011, ce qui est plus élevé que pour l'ensemble de la CMM qui, pour sa part, a connu une diminution de 2,2 emplois au km² pour cette même période. Par ailleurs, le taux de chômage constaté à Mirabel depuis 2001 est inférieur à celui observé pour l'ensemble de la CMM.

Tableau 21 Évolution des indicateurs du marché du travail, 2001-2011

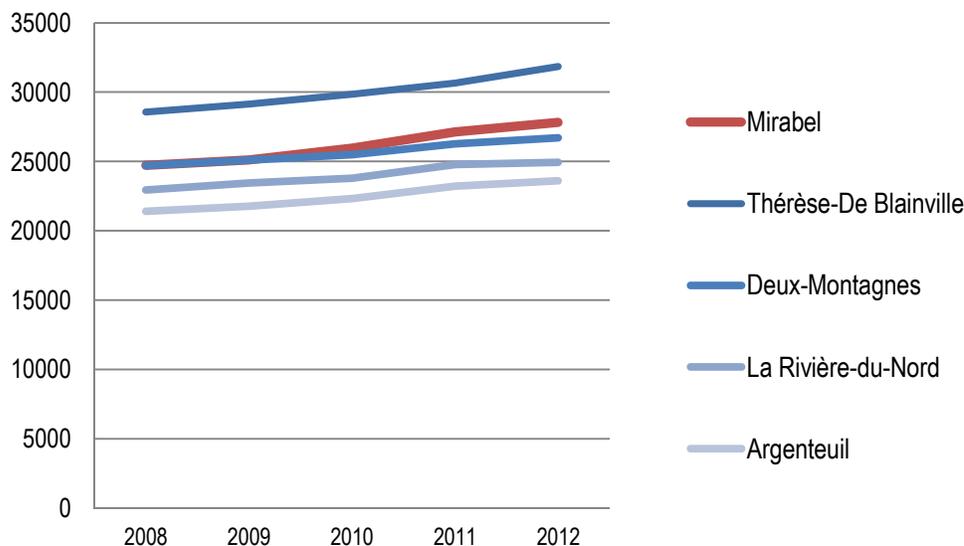
	2001	2006	2011	Évolution entre 2001 et 2011
Ville de Mirabel				
Population active	15 015	20 025	24 210	9 195
Population active/pop. totale	54,9 %	57,9 %	57,8 %	+ 2,9 %
Taux de chômage	4,3 %	3,9 %	5,1 %	0,8 %
Emplois au km ²	26,5 empl./km ²	31,8 empl./km ²	34,0 empl./km ²	7,5 empl./km ²
CMM				
Population active	1 780 270	1 917 600	2 044 315	264 045
Population active/pop. totale	53,0 %	54,0 %	55,1 %	+2,1 %
Taux de chômage	7,5 %	6,9 %	7,7 %	0,2 %
Emplois au km ²	416,0 empl./km ²	445,7 empl./km ²	413,8 empl./km ²	-2,2 empl./km ²

Source : Statistique Canada, Recensement de la population de 2001, 2006 et 2011. Compilation : Observatoire du Grand Montréal. (Traitement CMM, 2012)

3.3.2 Revenu disponible par résident

La figure suivante illustre l'évolution, du revenu disponible par résident de la Ville de Mirabel et des MRC avoisinantes entre 2008 à 2012. La croissance similaire pour chacun des territoires. Au cours de la période de référence, le revenu disponible des habitants de la Ville de Mirabel est passé de 24 710 \$ en 2008 à 27 816 \$ en 2012.

Figure 6 Évolution du revenu disponible par résidant, Ville de Mirabel et des MRC de Thérèse-De Blainville, Deux-Montagnes, La Rivière-du-Nord et Argenteuil, 2008 à 2012



Source : Institut de la statistique du Québec. Panorama des régions du Québec, Édition 2014. (données 2012 : prévisions)

3.4 Mobilité

3.4.1 Lieu de travail de la population de Mirabel

Le tableau suivant fait état des déplacements entre le lieu de résidence et le lieu de travail des citoyens de la Ville de Mirabel.

En 2011, un peu plus d'un Mirabellois sur cinq (21,4 %) travaille à Mirabel, qui se trouve à être le lieu de travail le plus populaire. Le deuxième lieu de travail le plus populaire est la Ville de Montréal, suivi de Laval. On constate d'ailleurs que les villes de Montréal (17,0 %) et de Laval (13,7 %) attirent un grand bassin de travailleurs de partout. D'autre part, les villes voisines qui voient le plus de leur population venir travailler à Mirabel sont Saint-Jérôme (3 905), Blainville (1 295) et Laval (910).

Les données sont compilées de façon à inclure les personnes qui occupaient un emploi salarié et qui travaillaient à leur compte au cours de la semaine précédant le recensement. Toutefois, les travailleurs qui sont sans adresse de travail fixe ne sont pas pris en compte dans le tableau. Les données sur les personnes ont été compilées en fonction du lieu de travail habituel.

Tableau 22 Répartition des personnes occupées en fonction de leur lieu de résidence et de leur lieu de travail, 2011

		Lieu de travail					Total
		Mirabel	Montréal	Laval	Saint-Jérôme	Autres	
Lieu de résidence	Mirabel	21,4 %	17,0 %	13,7 %	11,0 %	37,0 %	100,0 %
	Montréal	0,1 %	83,0 %	2,9 %	0,1 %	13,8 %	100,0 %
	Laval	0,5 %	46,4 %	39,4 %	0,4 %	13,3 %	100,0 %
	Saint-Jérôme	6,5 %	8,6 %	6,5 %	55,2 %	23,2 %	100,0 %

Source : Statistique Canada. Enquête nationale auprès des ménages. Produits de données, 2011

3.4.2 Mode de transport

En 2011, les travailleurs de la Ville de Mirabel se rendaient pour la grande majorité (92,7 %) au travail en utilisant l'automobile (passager ou conducteur) comme mode de transport comparativement à l'ensemble de la CMM où cette proportion chute à 69,1 %. Très peu de travailleurs (2,9 %) utilisent le transport en commun pour se rendre au travail, la proportion de ceux s'y rendant par un mode actif y est légèrement supérieure (3,7 %).

La Ville de Mirabel essuie donc un retard important par rapport aux déplacements de l'ensemble de la CMM, où le transport en commun représente le mode favori de 22,9 % des déplacements des personnes actives occupées.

Tableau 23 Répartition des déplacements des personnes actives occupées de la Ville de Mirabel et le lieu de travail selon le mode de transport, 2001 à 2011

	Mirabel			CMM		
	2001	2006	2011	2001	2006	2011
Automobile	92,5 %	92,7 %	92,7 %	70 %	69,8 %	69,1 %
Transport en commun	2,5 %	2,3 %	2,9 %	22,1 %	22 %	22,9 %
Transport actif	4,6 %	4,2 %	3,7 %	7,2 %	7,4 %	7,2 %

Source : Statistique Canada, Recensement de la population de 2001, 2006 et 2011. Compilation : Observatoire du Grand Montréal. (Traitement CMM, 2012)

3.4.3 Distance des déplacements

La distance des déplacements des résidents de Mirabel pour se rendre à leur lieu de travail habituel était généralement entre 5 à 15 km pour la période de 2001 à 2006. Cette proportion a connu une légère baisse entre 2001 et 2006, passant de 35,5 % à 33,4 %.

Tableau 24 Distances des déplacements des travailleurs entre le domicile et le lieu de travail des personnes occupées de la Ville de Mirabel, 2001 à 2006

	Mirabel		CMM	
	2001	2006	2001	2006
Distance médiane de déplacements domicile-travail	n.d.	14,4	n.d.	n.d.
0 à 5 km	17,4 %	17,6 %	33,7 %	33,5 %
5 à 15 km	35,5 %	33,4 %	41,5 %	41,5 %
15 à 25 km	20,2 %	22,2 %	17 %	17 %
Plus de 25 km	26,9 %	26,8 %	7,5 %	8 %

Source : Statistique Canada, Recensement de la population de 2001 et 2006. Compilation : Observatoire du Grand Montréal

3.5 Principaux secteurs d'activités économiques

3.5.1 Répartition du nombre d'emplois

La Ville de Mirabel comptait 12 850 emplois en 2001. Lors du recensement de 2011, le nombre d'emplois avait augmenté de 3 670 pour atteindre 16 520 emplois. Le CLD (devenu Mirabel Économique) confirme que beaucoup d'emplois sont saisonniers, surtout dans la main-d'œuvre agricole (Regard sur le développement économique mirabellois, septembre 2011).

En 2011, les principaux secteurs d'emploi au sein de la Ville de Mirabel étaient ceux de la fabrication (31,8 %), suivi des commerces (11,9 %), du transport et de l'entreposage (8,6 %) et de l'agriculture (6,2 %). Dans la plupart des cas, on observe une variation positive entre 2001 et 2011 dans la répartition des emplois selon le domaine. Dans cinq cas, une variation négative est observée : dans les secteurs du transport et de l'entreposage (-10,7 %), de l'agriculture (-1,7 %), de la fabrication (-1,5 %), de l'administration publique (-0,6 %) et de la foresterie, pêche et de l'extraction (-0,3 %).

Tableau 25 Évolution de la répartition des emplois selon le domaine (%) Ville de Mirabel, 2001-2011

	2001	2006	2011	Variation 2001/2011
CMM				
Nombre d'emplois	1 598 520	1 708 830	1 762 440	10,3 %
Ville de Mirabel				
Nombre total d'emplois	12 850	15 460	16 520	28,6
Nombre d'emplois agricoles	1 015	960	1 024	9
% des emplois de la CMM	0,8 %	0,9 %	0,9 %	0,1 %
Répartition des emplois selon le domaine (%), Ville de Mirabel				
Agriculture	7,9 %	6,2 %	6,2 %	-1,7 %
Administration publique	3 %	2,4 %	2,4 %	-0,6 %
Enseignement	2,8 %	3,5 %	3,8 %	1,0 %
Hébergement et restauration	4,9 %	4,9 %	5,5 %	0,6 %
Information, culture et loisir	3,5 %	4,7 %	4,5 %	1,0 %
Foresterie, pêche et extraction	0,8 %	0,7 %	0,5 %	-0,3 %
Commerce	6,3 %	10,2 %	11,9 %	5,6 %
Construction	3,9 %	5 %	6,7 %	2,8 %
Fabrication	33,3 %	40,4 %	31,8 %	-1,5 %
Transport et entreposage	19,3 %	4,8 %	8,6 %	-10,7 %
Activités financières	1,9 %	2,9 %	2,1 %	0,2 %
Autres services	2,8 %	4,3 %	3,7 %	0,9 %
Soins de santé et assistance sociale	3,9 %	4,3 %	5,4 %	1,5 %
Services professionnels, scientifiques et techniques	2,4 %	3,8 %	4,8 %	2,4 %

Source : Statistique Canada, Recensement de la population de 2001, 2006 et 2011. Compilation : Observatoire du Grand Montréal. (Traitement CMM, 2012)

3.5.2 Secteur primaire

L'agriculture est une activité économique importante pour la Ville de Mirabel, puisque la vaste majorité de son territoire est située en zone agricole permanente, soit près de 88 % du territoire. Les autres activités reliées à l'exploitation du secteur primaire sont spécialisées dans l'exploitation forestière, sablière, gravière et carrière. Selon le recensement 2011 de Statistique Canada, le secteur primaire représente 6,7 % de l'ensemble des emplois mirabellois.¹⁹

3.5.3 Secteur secondaire

Selon le recensement 2011, le secteur secondaire est le plus représenté puisqu'il regroupe 47,1 % de l'ensemble des emplois de la Ville. Le secteur secondaire regroupe l'ensemble des activités de transformation plus ou moins élaborées des matières premières (industrie manufacturière et de construction). Au sein du secteur manufacturier, l'industrie de l'aéronautique est celle qui génère le plus d'emplois, occupant ainsi le premier rang.

Le tableau suivant présente le portrait détaillé du secteur secondaire par secteur pour l'année 2014.

Tableau 26 Relevé des industries du secteur secondaire par catégorie pour la Ville de Mirabel, 2014

Secteurs	Nombre d'entreprises	Nombre d'emplois (moyenne)
Industries manufacturières		
Aéronautique	14	5279
Aliments	9	320
Armoire/meuble/bois	39	308
Imprimerie	2	258
Information/électronique	3	9
Machinerie/équipement/usinage/métal	14	218
Matériel de transport	3	19
Plastique	3	43
Produits électriques et électroniques	2	23
Produits minéraux non métalliques	4	492
Produits pharmaceutiques	3	435
Usinage/métal	10	47
Accessoires de cour et de jardins	2	23
Autres produits distribués	5	32
Autres catégories d'industries	11	89
Total des industries manufacturières	124	7 595

¹⁹ Statistique Canada, Recensement de la population de 2001, 2006 et 2011. Compilation : Observatoire du Grand Montréal. (Traitement CMM, 2012)

Construction		
Aménagement paysager	10	40
Construction/rénovation	132	741
Entrepreneur spécialisé	125	626
Services relatifs à la construction	37	256
Total de la construction	304	1663
GRAND TOTAL	428	9 258

Source : CLD de Mirabel, 2014

3.5.4 Secteur tertiaire

Selon le recensement 2011 de Statistique Canada, le secteur tertiaire représente 44,1 % de tous les emplois de la Ville. Il s'agit d'administration, de commerces, de banques, de services, etc. Les commerces de la Ville sont principalement localisés sur le boulevard du Curé-Labelle dans le secteur de Saint-Janvier. Le secteur de Saint-Canut bénéficie de quelques commerces tout comme le secteur de Saint-Augustin.

3.6 Agriculture

3.6.1 Portrait du secteur agricole de la Ville

Près de 87,4 % du territoire de la Ville de Mirabel se situe en zone agricole permanente. Mirabel compte la plus forte proportion comparativement à toutes les MRC de la couronne Nord. Elle est aussi la Ville comptant le plus d'exploitations agricoles comparativement aux autres MRC, soit 336 en 2010. Pour cette même année, l'agriculture génère des revenus de plus de 119 M\$, soit environ 43 % des recettes agricoles de la couronne Nord.

Bien que l'agriculture de Mirabel soit diversifiée, c'est dans les productions animales que la Ville se démarque le plus au sein des MRC de la CMM, se classant notamment au premier rang pour la production de bovins de boucherie (5 816 unités animales en 2010).

La Ville de Mirabel est reconnue pour la qualité et l'innovation de ses fermes laitières pour la plupart localisées dans les secteurs de Saint-Benoît et de Saint-Hermas. C'est plus de 40 % des unités animales de la CMM qui se concentrent à Mirabel.

Les grandes cultures dominent (en superficie) les productions végétales, ainsi l'on y retrouve principalement la culture de céréales et protéagineux (52 %) et des cultures fourragères (31 %).

Mirabel se distingue aussi par le dynamisme de l'acériculture concentrant près de la moitié des superficies en production acéricole de toutes les MRC de la couronne Nord. La culture maraîchère quant à elle n'est pas fortement représentée ni les activités de transformation bioalimentaires.

Faits saillants de l'agriculture à Mirabel :

- Le revenu moyen des exploitations était de 20 % plus élevé que celui de l'ensemble des exploitations des MRC de la couronne Nord (2010).
- À Mirabel, il y a 264 friches agricoles, ce qui totalise une superficie de 1084,6 hectares, soit à peine 2,6 % de la zone agricole.
- Dans le cadre de l'étude réalisée par Horizon Multirressources pour l'élaboration du PDZA²⁰, les friches suivantes, d'une superficie supérieure à 0,3 hectare, ont été identifiées :
 - Friches herbacées : 55 % de la superficie de l'ensemble des friches du territoire de Mirabel;
 - Fiches ligneuses basses : 37 % de la superficie totale;
 - Fiches ligneuses hautes : 7 % de la superficie totale.
- Entre 2004 et 2010, la Ville a connu une hausse de 15 % des unités animales de bovins de boucherie et 17 % des unités animales de chevaux.
- Entre 2004 et 2010, le territoire a perdu 27 % de ses fermes laitières (exploitations ayant cette production comme activité principale) et a vu le nombre d'unités animales diminuer de 14 % pour cette production. Les quantités de lait sont toutefois restées les mêmes.
- Les superficies cultivées en céréales et protéagineux ont connu une hausse de 1 923 hectares et celles en culture fourragère une baisse de 916 hectares entre 2004 et 2010.
- Entre 2004 et 2010, la superficie les activités d'horticulture ornementale a diminué de 22 hectares.²¹

Tableau 27 Caractéristiques du territoire agricole

	Superficie totale (km ²)	Superficie de la zone agricole (ha)	Portion du territoire en zone agricole (%)	Inclusion à la zone agricole (ha)	Exclusion à la zone agricole (ha)	Taux d'occupation (%)	Portion cultivée des exploitations agricoles (%)	
	2010	2010	2010	1987-2010	1987-2010	2010	2004	2010
Ville de Mirabel	483,1	42 294 ²²	87,4	45,5	22,1	70,5	77,7	79,0
MRC de la couronne Nord	1 439,0	102 641	71,3	97,2	298,4	69,4	77,2	78,1
MRC de la CMM	5 577,1	375 591	67,3	392,4	934,3	75,2	84,7	84,8

Source : CMM et MAPAQ – Portrait statistique agricole de la Ville de Mirabel, novembre 2012

²⁰ Source : Horizon Multirressource inc. – Potentiels agroforestiers de la Ville de Mirabel : Portrait et recommandations – Rapport final, septembre 2012

²¹ Source : CMM et MAPAQ – Portrait statistique agricole de la Ville de Mirabel, novembre 2012 ; Horizon Multirressource Inc.

²² 4 2261 ha selon le rapport annuel de la CPTAQ 2011-2012

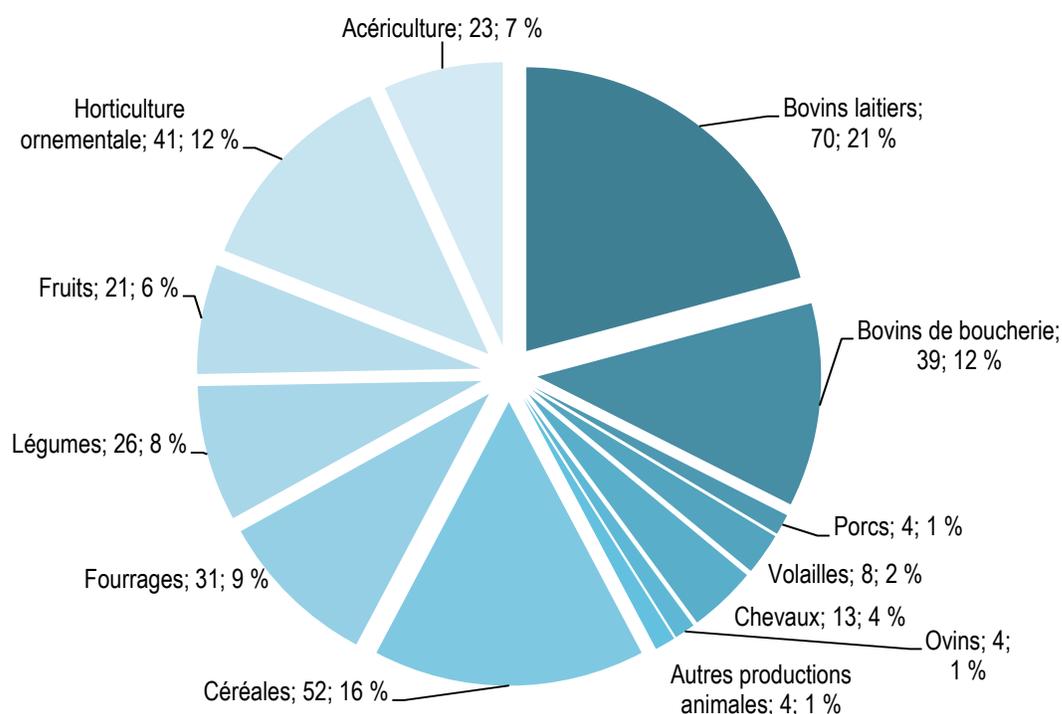
Tableau 28 Principales utilisations du sol en zone agricole

Utilisation du sol	Superficie (ha)	Proportion (%)
Culture	23 532 ¹	56
Boisé	10 784 ²	26
Friche	1 085 ²	3
Autre ⁽³⁾	6 860	15
TOTAL	42 261	100

Source : (1) CMM et MAPAQ – Portrait statistique agricole de la Ville de Mirabel, novembre 2012

(2) Études d'Horizon Multiressources Inc., pour une superficie de 0,3 hectare et plus

(3) Résidences, commerces, routes, etc.

Figure 7 Répartition des exploitations selon l'activité principale, 2010

Source : CMM et MAPAQ – Portrait statistique agricole de la Ville de Mirabel, novembre 2012

3.6.2 Les occupations à des fins autres qu'agricoles

Les usages autres qu'agricoles situés en zone agricole doivent faire l'objet d'une demande auprès de la CPTAQ. Ces usages peuvent être des commerces, des golfs, des industries ou des sites d'extraction de ressources

naturelles. Ces usages peuvent constituer des limitations aux activités agricoles. La localisation de ces demandes est identifiée à la carte suivante et le tableau qui suit répertorie les superficies selon le type de décision de la CPTAQ.

Figure 8 Usages non agricoles autorisés par la CPTAQ, Ville de Mirabel

Usages non agricoles autorisés par la CPTAQ à Mirabel

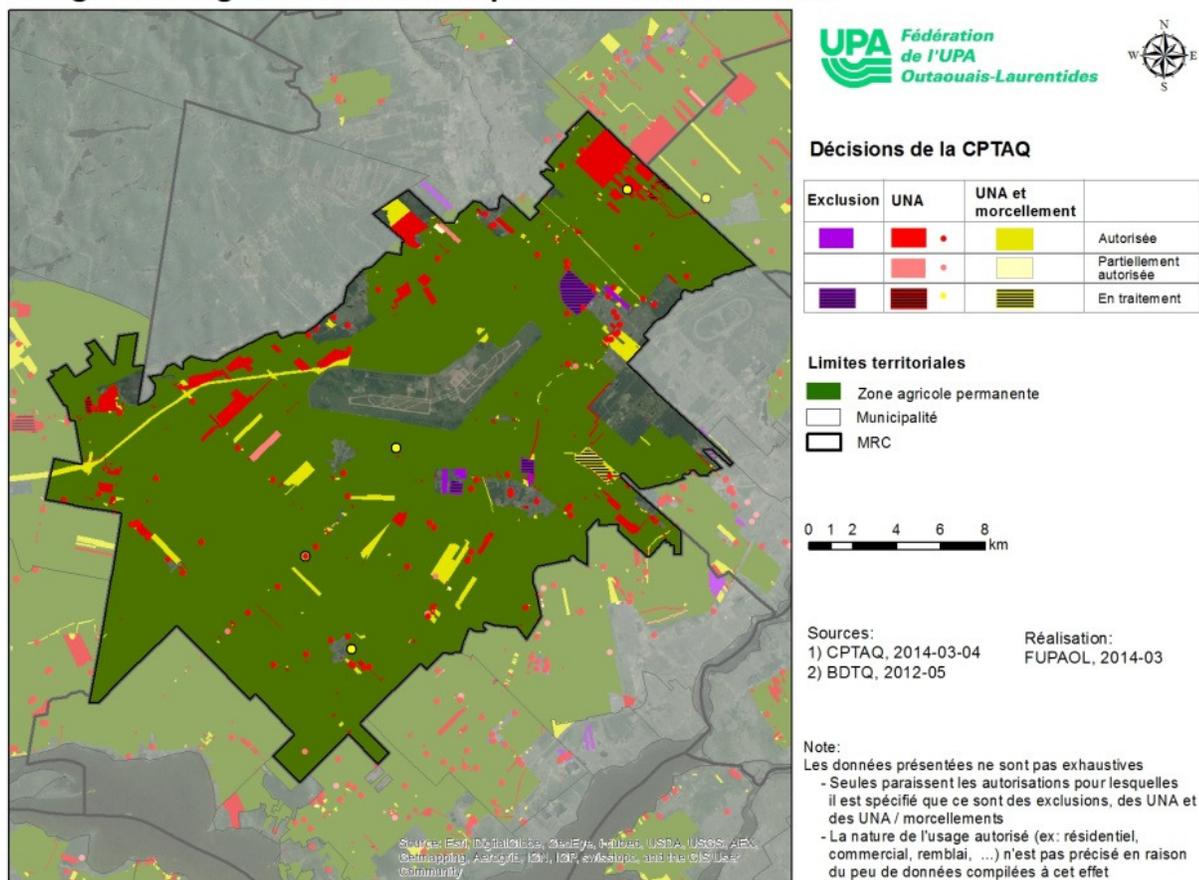


Tableau 29 État de la situation des demandes d'utilisation à des fins autres et d'exclusion (22 juillet 2013)

	Superficie (ha)
UNA autorisée	2 123,8
Reconnaissance de droits acquis	1,8
Autre	0,7
Exclusion autorisée	64,4
Exclusion en traitement (voir le tableau suivant)	81,7
Total	2 272,3

Source : CPTAQ, compilation UPA et AECOM

Pour ce qui est des trois demandes d'exclusion en traitement, le tableau suivant présente les détails et leurs états en date du 1^{er} mai 2015.

Notons qu'aucun développement n'est possible dans l'exclusion projetée à moins de faire une demande d'agrandissement de périmètre urbain et une modification aux affectations du schéma.

Tableau 30 Demandes d'exclusion en attente en date du 1^{er} mai 2015

Secteur	Lots	Superficie	État
Saint-Augustin (Côte-des-Anges)	1 849 542 4 802 602	15,98 hectares	Acceptée à la CPTAQ le 17 décembre 2013
Saint-Augustin (Rue Saint-Jacques)	1 692 931 1 690 171 1 809 666	35,78 hectares	Désistement de la Ville de Mirabel
Saint-Augustin (Côte-des-Anges)	1 849 546 4 742 077 4 742 078	29,98 hectares	Toujours en traitement

Source : Ville de Mirabel, 2015

3.6.3 Morcellement des terres agricoles

Avant l'entrée en vigueur de la LPTAA, certains secteurs de la Ville de Mirabel ont été subdivisés dans des perspectives de futurs développements résidentiels. Ces terres morcelées sont aujourd'hui en zone agricole permanente et appartiennent parfois à une multitude de propriétaires. Ils peuvent ainsi être difficilement mis en culture ou en location, ce qui contribue à réduire l'accessibilité des terres et occasionne une sous-utilisation des sols agricoles.

Deux secteurs de morcellement ont été identifiés sur le territoire de la Ville de Mirabel où les superficies morcelées atteignent 87,39 hectares. Ces lots sont situés dans le secteur du Petit-Saint-Charles, près du chemin du Grand-Saint-Charles, et dans le secteur de Saint-Canut, près de la rue Henri-Piché. Actuellement une très faible proportion de ces terres semble être en culture, la majorité du secteur est laissé en friche.

3.6.4 Secteurs déstructurés

Bien que la Ville de Mirabel compte plusieurs concentrations d'usages résidentiels en zone agricole, aucune d'entre elles n'est reconnue à titre d'îlot déstructuré²³ au sens de la LPTAA. Des secteurs ont été identifiés dans le PDZA de la Ville de Mirabel et ces derniers pourraient faire l'objet d'études relativement à d'éventuelles demandes en lien avec l'article 59 de la LPTAA concernant les secteurs déstructurés.

²³ Entité ponctuelle de superficie restreinte, déstructurée par l'ajout au fil du temps d'usages non agricoles et à l'intérieur desquelles subsistent de rares lots vacants enclavés et irrécupérables pour l'agriculture (CMM, 2015)

3.6.5 La mise en valeur de l'agriculture

Conformément au critère 1.3.1 du PMAD, la Ville participe à l'atteinte de l'objectif métropolitain et vise une croissance de 6 % de la superficie globale des terres cultivées à l'échelle du Grand Montréal d'ici 2031. La mise en valeur du potentiel agricole et le maintien de la stabilité des entreprises agricoles reposent sur deux volets :

- 1) Le plan territorial par l'accès à des sols de qualité et à des coûts compétitifs
- 2) La possibilité d'investir dans l'amélioration des terres suivant un horizon économiquement acceptable

L'augmentation des superficies cultivées des terres cultivées doit tenir compte des préoccupations métropolitaines relatives au développement durable et, en particulier, de l'objectif de protéger les bois, les corridors forestiers, les milieux humides, les rives, le littoral et les plaines inondables. La préservation de la qualité de l'eau (bassins hydrographiques) doit également faire l'objet d'une attention particulière dans le cadre de cet objectif.

3.6.6 Plan de développement de la zone agricole de la Ville de Mirabel

La Ville de Mirabel a adopté en juillet 2014 son premier plan de développement de la zone agricole. Le PDZA est un document de planification visant à mettre en valeur la zone agricole de la Ville en favorisant le développement durable des activités agricoles. Il repose sur un état de situation et sur la détermination des possibilités de développement des activités agricoles.

À partir du portrait actuel, du diagnostic et en tenant compte des attentes formulées lors des différents audits réalisés dans le cadre de l'élaboration du PDZA, la Ville de Mirabel énonce sa vision de développement de la zone et des activités agricoles selon un horizon de mise en valeur de 15 ans.

« D'ici l'horizon 2030, la Ville de Mirabel se positionne comme le pôle agricole de la région métropolitaine en raison de son fort dynamisme agricole, de la présence de créneaux économiques bioalimentaires novateurs, d'une diversité d'entreprises et d'institutions agricoles reconnues ainsi que d'alliances stratégiques concrétisées.

Mirabel constitue une collectivité dynamique prônant une agriculture durable.

La synergie et la cohabitation harmonieuse développées entre les diverses activités, qu'elles soient urbaines ou agricoles, représentent un modèle de nouvelle collectivité qui inspire. »

En réponse à cet énoncé, le PDZA entend emprunter quatre axes stratégiques pour la mise en valeur de la zone et des activités agricoles de la Ville de Mirabel. Pour chacun de ces axes se déclinent ensuite des objectifs et finalement les actions de mise en œuvre.

Figure 9 Axes stratégiques et objectifs, PDZA de la Ville de Mirabel

AXE 1 - GOUVERNANCE

Développer une synergie au profit du territoire et des activités agricoles de Mirabel

Objectif 1 : Favoriser le dialogue entre les divers acteurs et parties prenantes pour une meilleure concertation des décisions concernant l'agriculture et la zone agricole à Mirabel

Objectif 2 : Assurer le rayonnement du secteur agroalimentaire mirabellois aux niveaux régional, provincial et national

Objectif 3 : Transcrire les priorités d'actions du PDZA dans le Pacte rural de la Ville de Mirabel 2014-2024

Objectif 4 : Consolider et poursuivre la croissance des organisations agricoles du territoire mirabellois (CFAM/CLG, CRAM, CUMA, SAMDM, Club Profit-eau-sol, Club Agri-Environnemental Argenteuil, IEAM)

Objectif 5 : Assurer une gestion planifiée et intégrée du territoire et des activités agricoles

Objectif 6 : Mieux coordonner et faire connaître les services et programmes destinés aux producteurs agricoles

AXE 2 - ÉCONOMIE ET PRODUCTION

Diversifier les exploitations et productions agricoles, soutenir l'établissement de la relève et promouvoir le maillage de la chaîne agroalimentaire

Objectif 7 : Promouvoir et valoriser les entreprises et les productions agricoles, agroalimentaires et agrotouristiques

Objectif 8 : Accroître les surfaces exploitées ou cultivées à des fins agricoles

Objectif 9 : Soutenir le dynamisme de la relève, l'émergence de nouvelles entreprises agricoles et l'accessibilité aux terres agricoles

Objectif 10 : Soutenir les entreprises en processus de transfert de fermes

Objectif 11 : Améliorer les connaissances et compétences des producteurs agricoles, de leur main-d'œuvre et de la relève agricole (aspirants agriculteurs)

Objectif 12 : Soutenir les entreprises de l'industrie équestre dans des initiatives collectives

Objectif 13 : Pallier au manque de main-d'œuvre

AXE 3 - SOCIAL

Développer la solidarité sociale et les circuits courts, la vitalité des milieux ruraux et la cohabitation harmonieuse entre les diverses activités du territoire

Objectif 14 : Contrer l'isolement et assurer la santé des producteurs agricoles

Objectif 15 : Favoriser la consolidation et la vitalité des noyaux villageois ruraux comme des centres de services agricoles

Objectif 16 : Améliorer la cohabitation entre les activités agricoles, les activités récréatives et les zones urbaines

Objectif 17 : Accroître la reconnaissance envers l'agriculture et la visibilité des entreprises agricoles mirabelloises

Objectif 18 : Valoriser et soutenir les initiatives collectives en agriculture et la mise en place des circuits courts

AXE 4 - ENVIRONNEMENT

Préserver l'environnement et intégrer des pratiques agricoles durables

Objectif 19 : Améliorer les pratiques agricoles en compatibilité avec le maintien de la qualité des sols et l'amélioration de la qualité de la ressource eau

Objectif 20 : Soutenir les producteurs agricoles biologiques

Objectif 21 : Protéger et mettre en valeur les boisés en zone agricole

Objectif 22 : Améliorer la connaissance et accroître la protection des paysages identitaires ruraux mirabellois

Suite à l'analyse du dynamisme des secteurs agricoles, les secteurs identifiés comme « établis » et « déstructurés/faibles » ont pu être caractérisés, ce qui a permis notamment de déterminer une classification détaillée des sols.

La classification vise à aider l'identification des priorités d'action. Comme dans la majorité des projets, toutes les actions envisagées pour le développement ne peuvent être réalisées en même temps, il est donc opportun de classer les priorités d'action en fonction du potentiel des secteurs. C'est dans cet objectif qu'a été élaborée cette classification.

Trois catégories ont été définies pour classer le potentiel pressenti en fonction des données recueillies et des observations faites sur le terrain :

- A – Potentiel de mise en valeur : les secteurs où il y a de fortes possibilités d'augmenter l'activité agricole au-delà de celle actuellement présente.
- B – Potentiel de consolidation : les secteurs où des efforts devraient être concentrés vers une consolidation ou une diversification des activités agricoles avec les ressources déjà en place.
- C – Potentiel limité : les secteurs où les efforts ne devraient pas être concentrés vers ce milieu.

Le **Plan 5 : Secteurs de planification détaillée (agricole)** présente les secteurs de planification en fonction des trois catégories de potentiel agricole.

Plan 5 : Secteurs de planification détaillée (agricole)

(voir VOLUME II : Annexe cartographique)

3.7 Parcs industriels

Mirabel compte six parcs industriels qui totalisent 749,51 hectares. Parmi ceux-ci, trois d'entre eux sont municipaux, soit « le parc autoroutier », « Curé-Labelle » et « Saint-Augustin », tandis que « Développement Gouverneur », « Saint Canut » et « Aéroportuaire » sont privés. Certains parcs présentent toutefois des caractéristiques particulières. D'une part, le parc de Saint-Canut se définit comme un « parc industriel », mais il est important de souligner que le développement industriel lourd est impossible dans ce parc, notamment à cause de l'absence des services municipaux et la proximité des habitations puisque la cohabitation est difficile considérant le potentiel du secteur. De plus, la présence de nombreux cours d'eau et de milieux humides dans ce secteur rend le développement industriel encore plus improbable. D'autre part, bien que le parc industriel de la zone aéroportuaire offre une importante superficie inoccupée, la tenure des terrains (propriété du gouvernement fédéral) pose un obstacle pour attirer des industries, étant donné que seule la location des terrains est possible. Mirabel économique (ancien Centre local de développement) fait de son mieux pour mettre la zone aéroportuaire en valeur auprès des entreprises. Le mode de tenure demeure toutefois un obstacle majeur au développement. En effet, seules des entreprises ayant des besoins majeurs en termes d'espace pourraient s'installer dans la zone aéroportuaire, à l'exception des entreprises qui procèdent à la location de locaux existants, mais qui ne sont pas occupés.

Bref, considérant que le développement industriel est impossible dans le parc de Saint-Canut, que les autres parcs sont presque entièrement comblés et que la quasi-totalité de la superficie disponible restante est localisée dans le secteur aéroportuaire, il n'y a pratiquement plus d'espace industriel disponible à Mirabel, soit seulement 5,92 hectares. Ceci limite grandement le développement et l'épanouissement industriels sur le territoire.

Notons que la Ville de Mirabel est compétitive, tant pour les emplacements de type industriel que commercial, et tous sont dotés de services municipaux (à l'exception du parc de Saint-Canut). Bien que facilement accessibles par l'autoroute 50, les entreprises cherchent plutôt à s'implanter aux abords de l'autoroute 15, qui relie directement Mirabel avec Montréal. Le secteur d'emploi de Saint-Canut est quant à lui peu dynamique avec une seule entreprise et 15 emplois en 2014.

La figure de la page suivante localise les six parcs industriels sur le territoire de la Ville de Mirabel, tandis que le tableau qui suit présente le nombre d'entreprises et le nombre d'emplois des parcs.

Figure 10 Localisation des parcs industriels

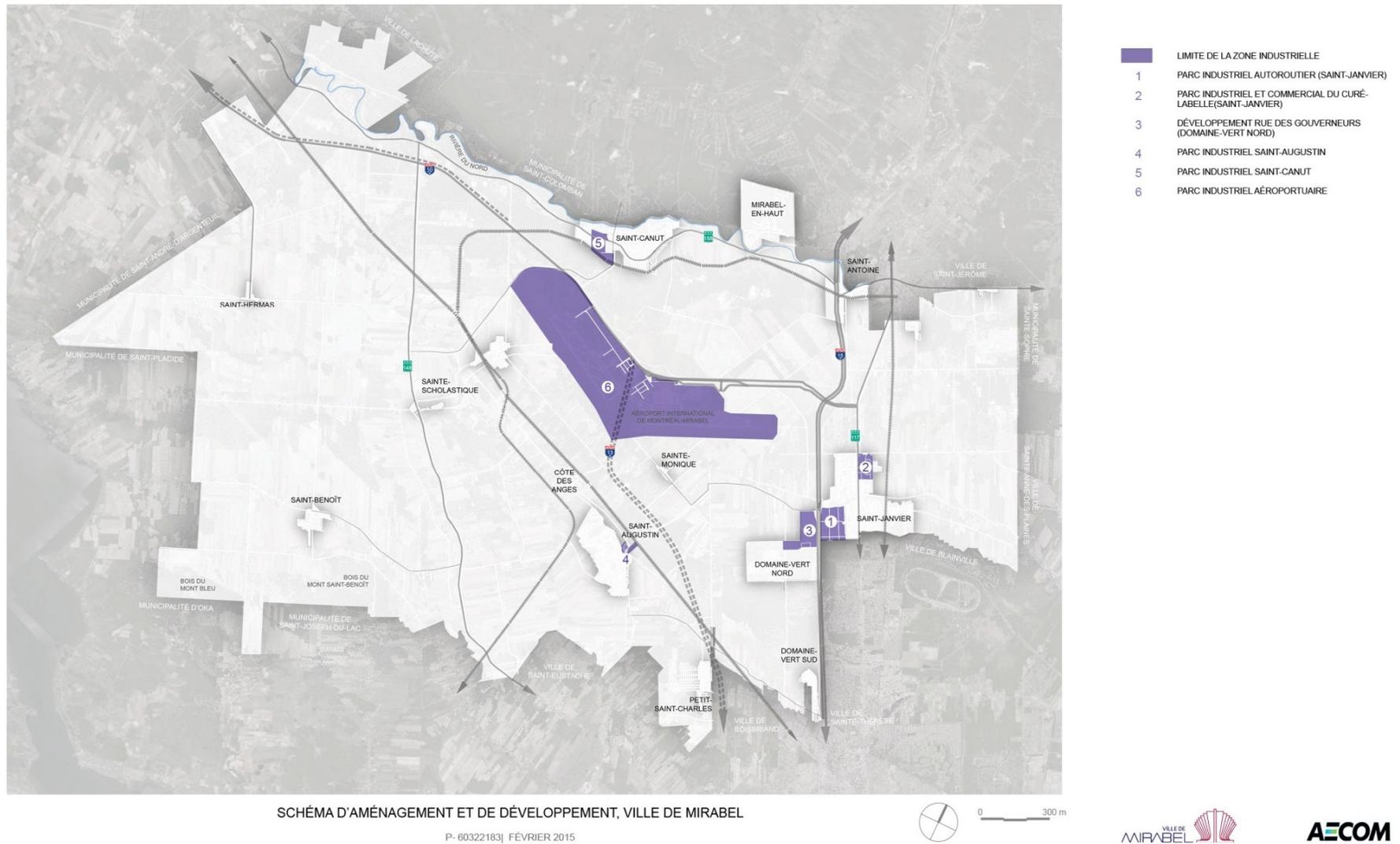


Tableau 31 Évolution du nombre d'entreprises et du nombre d'emplois des parcs industriels de la Ville de Mirabel entre 2008 et 2014

Parcs industriels	2008		2014	
	Nombre d'entreprises	Nombre d'emplois	Nombre d'entreprises	Nombre d'emplois
Parc industriel autoroutier (Saint-Janvier)	85	2 590	92	2 430
Parc industriel et commercial du Curé-Labelle (Saint-Janvier)	98	605	101	622
Développement Gouverneur (Domaine-Vert Nord)	6	2 540	8	2 612
Parc industriel Saint-Augustin	15	130	17	128
Parc industriel du secteur Saint-Canut *	3	248	1	15
Aéroportuaire	36	4 100	38	4 500

* Le parc industriel de Saint-Canut n'est toutefois pas propice aux développements industriels puisqu'il n'y a aucun service
Source : CLD de Mirabel, 2008 et 2014 et AECOM

Le tableau suivant présente l'évolution du nombre d'entreprises par secteur entre 2008 et 2014. C'est Saint-Janvier qui a connu le plus de nouvelles constructions, représentant 20,4 % du nombre total des entreprises de Mirabel. Plusieurs parcs industriels accueillent des entreprises à rayonnement local, régional et national.

Tableau 32 Nouvelles constructions commerciales et industrielles par secteur entre 2004 et 2014

Secteurs	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<u>Sainte-Monique</u>											
Commercial	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Industriel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<u>Saint-Janvier</u>											
Commercial	4	2	7	6	2	5	4	2	3	8	1
Industriel	4	7	4	4	4	3	2	5	2	1	1
<u>Domaine-Vert Nord</u>											
Commercial	1	1	0	0	0	0	0	0	1	3	0
Industriel	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0
<u>Domaine-Vert Sud</u>											
Commercial	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Industriel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Secteurs	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<u>Petit-Saint-Charles</u>											
Commercial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Industriel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<u>Saint-Augustin</u>											
Commercial	5	0	0	2	0	2	1	0	1	1	1
Industriel	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
<u>Saint-Augustin (Côte des Anges)</u>											
Commercial	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Industriel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<u>Sainte-Scholastique</u>											
Commercial	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0
Industriel	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
<u>Saint-Benoît</u>											
Commercial	1	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Industriel	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
<u>Saint-Hermas</u>											
Commercial	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Industriel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<u>Saint-Canut (Village/Paroisse)</u>											
Commercial	0	2	1	0	2	2	1	1	2	1	0
Industriel	0	0	2	0	0	1	0	2	1	1	0
<u>Saint-Canut (Ouest)</u>											
Commercial	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Industriel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<u>Mirabel-en-Haut</u>											
Commercial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Industriel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<u>Saint-Antoine</u>											
Commercial	1	3	0	3	2	0	2	2	1	3	1
Industriel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Secteurs	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<u>Saint-Jérusalem</u>											
Commercial	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Industriel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<u>Sainte-Thérèse Ouest (A15/Ste-Henriette)</u>											
Commercial	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0
Industriel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<u>Zone aéroportuaire</u>											
Commercial	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
Industriel	2	1	0	0	0	0	1	1	0	0	1
TOTAL	18	19	15	17	16	18	14	15	12	21	6

Source : Mirabel, 2014

3.8 Portrait de la fonction résidentielle

3.8.1 Évolution de la construction résidentielle

Bien que la notion de croissance résidentielle sera approfondie dans le chapitre 6 sur la gestion de l'urbanisation, la sous-section suivante dresse un portrait général de la fonction résidentielle de la Ville. La forte croissance démographique que la Ville de Mirabel a connue ces dernières années se traduit par une augmentation des mises en chantiers.

Tableau 33 Évolution des mises en chantier de 2002 à 2014

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Mirabel													
Nouveaux logements	727	612	628	699	514	564	540	580	714	679	943	915	1065
Maison individuelle	509	473	390	410	346	335	239	243	244	240	351	406	311
Maison individuelle (%)	70,0	77,3	61,2	58,7	67,3	59,4	44,3	41,9	34,2	35,3	37,2	44,4	29,5
CMM													
Nouveaux logements	19 686	23 061	27 449	24 182	21 755	21 682	20 593	18 210	20 976	21 742	19 260	14 553	n.d.
Maison individuelle	9 902	9 751	9 788	7 910	7 129	7 146	5 886	4835	5163	4127	3397	2488	n.d.
Maison individuelle (%)	50,3	42,3	35,7	32,7	32,8	33	28,6	26,6	24,6	19,0	17,6	17,1	n.d.

Source : Société canadienne d'hypothèques et de logement, Enquête sur les mises en chantier, 2002 à 2013; Compilation : Observatoire du Grand Montréal. (Traitement CMM, 2014); Mirabel, 2014 (données 2014)

3.8.2 Caractéristiques des logements

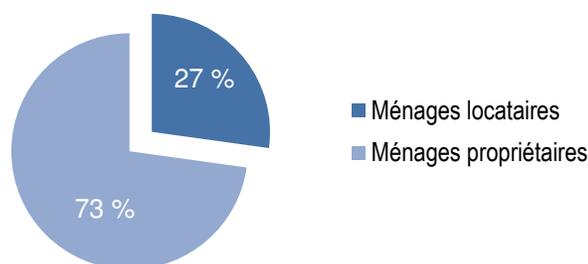
Le tableau et la figure qui suivent présentent la répartition des principaux types de logements qui sont présents sur le territoire de la Ville de Mirabel, ainsi que la répartition des logements privés selon le mode de tenure. En 2011, la maison individuelle non attenante, représentant 66,9 % de tous les logements, est de loin le type d'habitation le plus répandu sur le territoire de la Ville de Mirabel.

De plus, la grande majorité des logements (73 %) appartiennent à leur occupant alors que seulement 27 % des logements sont loués.

Tableau 34 Répartition des logements privés occupés selon le type, 2011

Type de logement	Mirabel	CMM
Maison individuelle non attenante %	66,9 %	31,9 %
Maison jumelée %	3,3 %	5,0 %
Maison en rangée %	0,2 %	3,3 %
Appartement, duplex %	15,1 %	9,0 %
Appartement, immeuble de moins de cinq étages	14,1 %	41,6 %
Appartement, immeuble de cinq étages ou plus	0,0 %	8,6 %
Autres logements	0,5 %	0,6 %
Total	100,0 %	100,0 %

Source : Statistique Canada. 2014. Profils des communautés de 2011. Recensement de 2011. Compilation : Observatoire du Grand Montréal. (Traitement CMM, 2013)

Figure 11 Répartition des logements privés selon la tenure, 2011

Source : Statistique Canada. 2014. Enquête nationale auprès des ménages (ENM) 2011. Compilation : Observatoire du Grand Montréal. (Traitement CMM, 2013)

Une tendance est observée sur le territoire de la Ville de Mirabel : plusieurs nouvelles constructions unifamiliales comptent un logement supplémentaire au sous-sol. Il est à noter que le nombre de permis émis pour de nouvelles constructions résidentielles unifamiliales comptant un logement au sous-sol a beaucoup augmenté entre 2007 et 2010. Toutefois, depuis 2010, le nombre de permis pour ces constructions a considérablement diminué. On remarque toutefois que les années 2012 et 2013 présentent une augmentation du nombre de logements et de permis émis. L'année 2013 fut notamment particulièrement marquée par le grand nombre de permis de construction émis, comme le démontre le tableau suivant.

Tableau 35 Évolution des permis de construction selon le type d'implantation et le nombre de logements entre 2010 et 2014

Type de construction	2010		2011		2012		2013		2014	
	Logements créés	Permis								
Unifamiliale détachée	228	231	265	267	334	336	335	336	314	318
Unif. détachée + garçonnière	206	103	140	69	173	88	146	73	129	55
Unif. détachée + intergénération	14	8	8	4	13	7	6	3	18	9
Unif. jumelée	7	8	8	8	23	23	32	32	28	28
Unif. contiguë	54	9	51	21	0	0	32	13	45	35
Bifam. détachée	4	2	6	3	4	2	0	0	6	3
Bifamiliale jumelée	8	4	8	4	8	4	28	14	32	16
Bif. jumelée+ log. garçonnière	0	0	30	10	0	0	0	0	0	0
Bif. détachée + intergénération	0	0	0	0	3	1	2	1	3	1
Bif. détachée + garçonnière	36	12	105	35	51	19	48	17	15	5
Trifamiliale détachée	51	17	85	31	93	31	132	44	153	52
Trifamiliale jumelée	12	4	30	10	30	10	33	11	18	6
Multifam. détachée	60	5	22	3	83	8	295	24	304	17
Multifam. jumelée	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	680	403	758	465	815	529	1089	568	1065	545

Source : Ville de Mirabel. Statistiques : Nouvelles constructions résidentielles ; Société canadienne d'hypothèque et de logement, compilation spéciale à partir des relevés sur les mises en chantier, 2013 (traitement CMM 2014)

Dans le tableau précédent, on observe une hausse des typologies plus dense, notamment pour les multifamiliales détachées. À titre d'exemple, pour ce qui est des multifamiliales détachées, il y a eu 60 nouveaux logements en 2010 comparativement à 304 nouveaux logements en 2014, soit une hausse de 407 %. On observe la même tendance pour les trifamiliales détachées, qui sont passées de 51 nouveaux logements construits en 2010 à 153 en 2014, soit une hausse de 200 %. Il y a donc une réelle tendance à la densité sur le territoire de la Ville de Mirabel.

3.9 Répartition de la valeur foncière des différentes activités économiques

Les deux tableaux qui suivent présentent la répartition de la valeur foncière totale de la Ville de Mirabel et des MRC avoisinantes selon l'utilisation des immeubles. Ceux-ci montrent l'importance de la fonction résidentielle, représentant 63,4 % de la valeur foncière totale de la Ville de Mirabel en 2014, comparativement à 67,8 % en 2010.

Cette proportion est toutefois inférieure à celles observées dans les MRC avoisinantes, toutes supérieures à 70 % (ex. 80,9 % pour Deux-Montagnes; 78,9 % pour Thérèse-De Blainville). Cet écart s'explique principalement par l'importance, à la Ville de Mirabel, des fonctions « industries manufacturières » et « transport, communication et services publics » dont la proportion de la valeur foncière totale est largement supérieure à celles observées dans les MRC avoisinantes.

Tableau 36 Répartition de l'évaluation foncière uniformisée selon l'utilisation des immeubles, Ville de Mirabel, exercice financier 2014

Usage	Valeur foncière ^{1,2} (k\$)	Proportion de la valeur foncière totale (%)
Résidentielle	3 668 521,2	63,4
Industries manufacturières	369 824,8	6,4
Transport, communication et services publics	231 602,7	4,0
Commerciale	255 332,2	4,4
Services	188 522,2	3,3
Culturelle, récréative et de loisir	144 515,0	2,5
Production et extraction de richesses naturelles	533 472,8	9,2
Immeubles non exploités et étendues d'eau	391 334,9	6,8
Total	5 783 125,8	100 %

1. La valeur uniformisée représente la valeur totale inscrite au rôle multipliée par le facteur comparatif établi pour l'exercice financier 2014. Le facteur comparatif est l'inverse de la proportion médiane du rôle. Cette dernière est établie après le dépôt du rôle triennal et elle est constituée par la donnée médiane d'une distribution de proportions individuelles mettant en relation le prix de vente des propriétés ayant fait l'objet de transactions et leur évaluation inscrite au rôle. Précisons que les valeurs uniformisées de 2014 du présent tableau représentent les conditions du marché au 1^{er} juillet 2012.

2. Comprends les valeurs foncières imposables uniformisées ainsi que les valeurs foncières non imposables uniformisées.

Source : Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, Évaluation foncière des municipalités du Québec. 2014

Compilation : Institut de la statistique du Québec, Service des statistiques sectorielles et du développement durable

Tableau 37 Comparaison de la proportion (%) de l'évaluation foncière uniformisée selon l'utilisation des immeubles (exercice financier 2014)

Proportions de la valeur foncière totale (%) ¹	Mirabel	Thérèse-De Blainville	Deux-Montagnes	La Rivière-du-Nord	Argenteuil
Résidentielle	63,4	78,9	80,9	79,3	73,7
Industries manufacturières	6,4	1,9	1,5	1,2	2,2
Transport, communication et services publics	4,0	1,1	1,1	1,0	1,2
Commerciale	4,4	7,9	5,7	6,3	3,3
Services	3,3	5,9	4,4	6,7	4,5
Culturelle, récréative et de loisir	2,5	1,6	1,5	1,0	1,2
Production et extraction de richesses naturelles	9,2	0,7	2,7	0,5	5,5
Immeubles non exploités et étendues d'eau	6,8	2,1	2,1	4,1	8,5
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

1. La valeur uniformisée représente la valeur totale inscrite au rôle multipliée par le facteur comparatif établi pour l'exercice financier 2014. Le facteur comparatif est l'inverse de la proportion médiane du rôle. Cette dernière est établie après le dépôt du rôle triennal et elle est constituée par la donnée médiane d'une distribution de proportions individuelles mettant en relation le prix de vente des propriétés ayant fait l'objet de transactions et leur évaluation inscrite au rôle. Précisons que les valeurs uniformisées de 2014 du présent tableau représentent les conditions du marché au 1er juillet 2012.

Source : Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, Évaluation foncière des municipalités du Québec. 2014.

Compilation : Institut de la statistique du Québec, Service des statistiques sectorielles et du développement durable.

3.10 Synthèse des points forts et des points faibles du contexte de planification

Voici un résumé des points forts et des points faibles qui ont été soulevés au cours du chapitre 2 et du chapitre 3. Ce résumé permet de faire le point sur le contexte de planification actuel et d'y évaluer les éléments à améliorer et ceux à préserver.

Tableau 38 Synthèse des points forts et des points faibles sur le territoire de Mirabel

Points forts (+)	Points faibles (-)
Les équipements et les infrastructures de transport	
<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation du nombre de déplacements en autobus et en taxi collectif • Grande accessibilité au réseau supérieur 	<ul style="list-style-type: none"> • Peu de route régionale permettant le transport à l'intérieur de la Ville • Faible offre en transport en commun • Les communications entre les réseaux de pistes cyclables de chacun des secteurs sont à améliorer • Le projet de la gare de train de banlieue projeté à Saint-Janvier est en attente
Les équipements et infrastructures de gestion de l'environnement	
<ul style="list-style-type: none"> • Nombreux services publics et parcs dans chacun des secteurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Peu d'établissements de santé pour desservir les besoins de la population de Mirabel
Population	
<ul style="list-style-type: none"> • Croissance importante de la population de Mirabel au cours des dernières années 	
<ul style="list-style-type: none"> • Croissance projetée d'ici 2031 plus importants que dans les MRC avoisinantes 	
<ul style="list-style-type: none"> • Perspective du nombre moyen de personnes par ménage supérieur à Mirabel comparativement aux autres MRC 	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution du nombre moyen de personnes par ménage (augmentation des ménages composée d'une seule personne)
<ul style="list-style-type: none"> • Population jeune : les deux tiers de la population ont moins de 44 ans (31 % entre 25 et 44 ans, 35 % entre 0 et 24 ans) 	
<ul style="list-style-type: none"> • Niveau de scolarité propice à des emplois du secteur primaire et secondaire 	<ul style="list-style-type: none"> • Faible niveau de scolarité de la population, donc vulnérabilité dans les cas de mises à pied majeures (importance du domaine agricole)
<ul style="list-style-type: none"> • Bonne rétention des habitants dans la Ville de Mirabel 	
<ul style="list-style-type: none"> • Accueil de nouveaux résidents habitant auparavant au Québec (migration de la population) 	

Points forts (+)	Points faibles (-)
Économie	
<ul style="list-style-type: none"> Évolution plus positive de la majorité des indicateurs relatifs à l'emploi pour la Ville 	<ul style="list-style-type: none"> Retard de la Ville relativement à l'évolution du ratio emploi au km² par rapport à l'ensemble de la CMM, puisqu'il y a peu de terrains vacants disponibles en zone industrielle et que le mode de tenure de la zone aéroportuaire présente un obstacle au développement, comme précisé à la section 3.7 sur les parcs industriels
Mobilité	
<ul style="list-style-type: none"> Majorité de la population de la Ville de Mirabel (85,5 %) travaille à l'intérieur de la CMM 	<ul style="list-style-type: none"> Peu de résidents de Mirabel utilisent le transport en commun pour se rendre au travail
Principaux secteurs d'activités économiques	
<ul style="list-style-type: none"> Évolution positive du nombre d'emplois dans la majorité des domaines 	<ul style="list-style-type: none"> Diminution des emplois liés à l'agriculture depuis 2001
<ul style="list-style-type: none"> Perte massive d'emplois dans le domaine du transport et de l'entreposage en 2006, mais qui tend à remonter depuis 2011 	
Mises en chantier résidentiel	
<ul style="list-style-type: none"> Diminution de la proportion de construction de maisons individuelles : Changement dans les modes d'occupation du territoire 	
Caractéristiques des logements	
<ul style="list-style-type: none"> Typologies d'habitations sont de plus en plus variées 	

4 Parti d'aménagement

4.1 Enjeux régionaux de la Ville de Mirabel

Le **Chapitre 6 – La gestion de l'urbanisation** présente le contexte métropolitain de la Ville de Mirabel. On y démontre l'évolution du développement urbain de la Ville au cours des dernières années, ainsi que les perspectives de développement possibles. Le **Chapitre 6** propose un horizon de développement et une vision d'avenir possible pour la Ville, selon un aménagement durable. Un diagnostic territorial et une vision stratégique de développement sont présentés pour chaque secteur de la Ville, permettant d'identifier des enjeux locaux. Le **Chapitre 6** complète le parti d'aménagement et la vision stratégique présentés au présent **Chapitre 4**.

Les quatre critères d'analyse suivants ont été déterminés pour permettre une lecture complète et croisée de toutes les composantes des différents milieux de vie mirabellois :

- 1) **Milieux de vie** – Permettre la compacité et la complétude des milieux de vie dans le respect de leurs caractéristiques identitaires
- 2) **Viabilité et vitalité économiques** – Assurer la pérennité et le développement des activités économiques génératrices d'emplois
- 3) **Accessibilité et mobilité** – Compléter le réseau et améliorer la desserte en transports collectifs
- 4) **Milieux sensibles** – Assurer la protection et la mise en valeur des milieux sensibles

Des enjeux régionaux ont été identifiés pour chacun de ces critères, à la lumière de la lecture du milieu et du diagnostic territorial régional.

MILIEU DE VIE

Comme en témoigne la croissance démographique qui caractérise Mirabel depuis les dix dernières années, la Ville est un lieu de résidence attrayant, particulièrement pour les jeunes familles. Ces milieux de vie sont dispersés sur l'ensemble d'un vaste territoire, ainsi certains secteurs ont conservé un caractère rural et d'autres sont devenus très urbains. On y observe aussi un faible taux de taxation.

Les milieux ruraux (anciens villages) se caractérisent par un patrimoine architectural identitaire riche et varié alors que certains secteurs plus récents sont dépourvus de centres identitaires rassembleurs. Dans la majorité des cas, à l'exception du secteur de Saint-Canut, un manque en commerces et services de proximité est observé, ainsi les résidents sont dépendants de leur voiture pour acquérir des services et des biens de consommation courants. Cette situation est particulièrement préoccupante dans certains secteurs ruraux où les résidents doivent parcourir plusieurs kilomètres pour acquérir les services et biens courants, et ce, bien souvent à l'extérieur des limites municipales de Mirabel.

Au fil des ans, plusieurs nouveaux développements résidentiels ont vu le jour à Mirabel pour répondre à la demande toujours grandissante du secteur immobilier. La planification du développement à la pièce n'a pas

toujours des répercussions positives sur l'urbanisation du territoire. De ce constat découlent de nombreux problèmes de congestion routière, un déficit en transport collectif, un manque d'équipements scolaires dans certains secteurs très urbanisés et une faiblesse dans l'offre en commerces de proximité.

Une diversité des typologies de logements est disponible à Mirabel selon une gamme de prix qui s'adresse à tous les budgets. Poursuivant des objectifs de densification du territoire et de rentabilisation des infrastructures municipales, une densification des nouveaux projets est observée.

Ainsi, les grands enjeux liés à la gestion de l'urbanisation des milieux de vie de Mirabel sont les suivants :

- **la gestion responsable, durable et planifiée de l'urbanisation;**
- **la densification des secteurs selon leur identité, à échelle humaine et dans le respect de l'environnement;**
- **l'affirmation du caractère identitaire des milieux de vie urbains;**
- **la mise en valeur et la protection du patrimoine architectural et de l'identité villageoise;**
- **l'amélioration de la desserte commerciale et de service de quartier au sein des milieux de vie;**
- **le maintien des services à la population dans les secteurs ruraux.**

VIABILITÉ ET VITALITÉ ÉCONOMIQUES

Mirabel possède plusieurs secteurs d'emplois distincts au sein de son territoire. Ceux présentant la plus forte vitalité sont situés en bordure de l'autoroute 15, ainsi il reste de moins en moins d'espace disponible dans le secteur de Saint-Janvier.

En contrepartie, des superficies vouées au développement de bureaux et d'espaces commerciaux sont encore disponibles au développement dans le secteur de la Cité de Mirabel. Jouissant d'une excellente localisation en bordure de l'autoroute 15, ces terrains représentent une opportunité pour Mirabel de créer un pôle unique à l'échelle de la Rive-Nord et de la CMM.

Situées à l'intérieur des limites de la zone aéroportuaire, des superficies importantes demeurent disponibles pour accueillir des industries liées entre autres au domaine de l'aérospatiale. La tenure des terrains constitue cependant un enjeu majeur dans le développement de ce secteur. Le fonds de terre appartient au gouvernement fédéral (Transports Canada), donc les entreprises désireuses de s'y implanter se voient dans l'obligation de louer le terrain via un bail emphytéotique. Ceci peut constituer une contrainte, voire un frein, à l'établissement de certaines entreprises.

Certains ensembles à vocation économiques présentent des signes d'essoufflement et de faible dynamisme, soit le tronçon de la 158 à Saint-Canut, de la route 117 à Saint-Janvier et le parc industriel dans le secteur du même nom. En contrepartie, ces secteurs constituent des opportunités de redéveloppement et de requalification pour la Ville.

Dans un autre ordre d'idée, Mirabel possède plusieurs attraits touristiques et agrotouristiques régionaux (chemin du terroir, Parc régional Bois de Belle-Rivière, sentiers équestres, parc du Domaine-Vert). Pour plusieurs inconnus du grand public, la mise en valeur de ces attraits au niveau régional constitue une opportunité de mise en valeur du territoire et de la valorisation économique des paysages ruraux de la Ville.

Finalement, Mirabel possède plusieurs ententes avec des villes voisines pour assurer son approvisionnement en eau potable. Une récente étude du potentiel de la nappe phréatique dans le secteur de Saint-Canut laisse croire que cette situation de dépendance pourrait être diminuée par un apport plus important de la Ville dans la desserte en eau potable de ses secteurs. Cependant, plusieurs éléments techniques restent à valider et à étudier.

Les enjeux régionaux liés à la viabilité et la vitalité des activités économiques mirabelloises sont :

- **l'indisponibilité à court et moyen termes de terrains industriels en bordure de l'autoroute 15;**
- **la vocation indéfinie de superficies importantes résidentielles et commerciales dans la Cité de Mirabel;**
- **le positionnement métropolitain de la zone aéroportuaire;**
- **le potentiel de requalification et de redéveloppement de la route 117 , du boulevard Saint-Canut et du parc industriel de Saint-Canut;**
- **la promotion et la mise en valeur des attraits touristiques et agrotouristiques régionaux;**
- **l'indépendance et l'autonomie de la desserte en eau potable de Mirabel.**

ACCESSIBILITÉ ET MOBILITÉ

L'accessibilité routière des secteurs situés dans l'est du territoire de Mirabel (Saint-Janvier, Domaine-Vert Nord et Domaine-Vert Sud) est facile compte tenu de la présence de l'autoroute 15. Saint-Canut et la zone aéroportuaire sont également aisément accessibles depuis l'autoroute 50. Pour accéder aux autres secteurs, les résidents doivent emprunter les routes régionales et le réseau local. Le réseau local de la Ville est composé de routes et de rangs qui relient entre eux les secteurs de Mirabel. Aux heures de pointe, plusieurs liens routiers sont saturés de circulation automobile.

Le MTQ est conscient de la pression exercée quotidiennement sur le réseau autoroutier dans les Laurentides et une étude d'interventions dans le prolongement de l'autoroute 13 a été réalisée. Cependant, aucune échéance n'est précisée par le MTQ pour la réalisation d'un tracé. Le prolongement de l'autoroute 13 améliorerait grandement l'accessibilité aux secteurs de Saint-Augustin et de la zone aéroportuaire et réduirait considérablement la pression sur le réseau routier interne de Mirabel.

Les problèmes de congestion routière sont accentués par le déficit d'offre en transport collectif. Bien que plusieurs secteurs bénéficient d'un circuit de taxi collectif, il n'y a pas d'infrastructure lourde de transport en commun sur le territoire de la Ville. Un projet de gare de train de banlieue est actuellement en attente d'une entente entre l'AMT et la Ville pour trouver un nouveau site dans le secteur de Saint-Janvier. L'arrivée d'une gare améliorerait grandement l'offre en transport collectif, d'autant plus qu'un certain nombre de trajets d'autobus pourrait s'y rabattre.

Pour assurer la desserte des quartiers via les modes de transports collectifs et actifs, il est essentiel de prévoir une trame de rue perméable et d'assurer une certaine densité d'occupation du sol. Ces deux conditions ne sont pas toujours réunies dans les secteurs résidentiels de Mirabel, mais l'administration municipale doit considérer ce facteur dans la planification des nouveaux secteurs, les projets de redéveloppement et de requalification et y intégrer les principes d'écomobilité.

Les enjeux régionaux liés à l'accessibilité de Mirabel sont :

- **l'implantation de la gare et l'amélioration de la desserte en transport collectif;**

- **l'amélioration des liens et de la desserte est-ouest au sein du territoire de la Ville;**
- **l'amélioration de la desserte de l'ouest de Mirabel par le prolongement de l'autoroute 13;**
- **l'amélioration et la sécurisation des liens actifs vers les établissements scolaires;**
- **les difficultés de cohabitation des multiples usagers de la route et l'amélioration des liens cyclables dédiés régionaux;**
- **l'amélioration de la desserte vers la Cité de Mirabel (réseaux cyclables, trottoirs, transport collectif, etc.)**

MILIEUX SENSIBLES

La zone agricole protégée de Mirabel représente 87,4 % du territoire de la Ville et ce sont dans la majorité des cas, des terres d'excellente qualité. Les activités agricoles y sont dynamiques puisque c'est seulement 2,6 % des terres qui sont en friches. Lors de l'élaboration du Plan de développement de la zone agricole (PDZA), les acteurs du milieu étaient unanimes : la zone agricole doit être mise en valeur.

La Ville se caractérise également par un réseau hydrique étendu et complexe. Mirabel, tout comme la plupart des MRC de la CMM, est dans une situation de bassins versants dégradés. Pour rectifier cette situation, la Ville de Mirabel s'implique depuis de nombreuses années dans plusieurs initiatives visant l'amélioration de la qualité de l'eau de surface et souterraine des cours d'eau sous sa juridiction.

Mirabel possède un couvert forestier qui représente 26 % de son territoire. Un consensus établit à 30 % le seuil minimal pour permettre le développement et la conservation de la biodiversité au sein d'un territoire. Une étude identifie les corridors forestiers à protéger et à mettre en valeur pour atteindre ce seuil et valoriser cette ressource. Mirabel adhère à l'objectif métropolitain de protéger 17 % du territoire du Grand Montréal. De ce fait, la Ville a comme objectif de protéger les bois et corridors forestiers métropolitains sur son territoire. Ces bois sont identifiés au **Plan 2 : Territoires d'intérêt particulier**.

TransCanada a récemment annoncé qu'elle entend poursuivre un nouveau projet d'oléoduc. L'Oléoduc Énergie Est sera d'une longueur de 4 600 kilomètres et transportera environ 1,1 million de barils de pétrole brut par jour de l'Alberta et de la Saskatchewan vers des raffineries de l'Est du Canada. Le tracé de ce nouvel oléoduc traverse d'est en ouest le territoire de la Ville de Mirabel. Le tracé préliminaire proposé par l'entreprise est situé en zone agricole et n'affecte aucun périmètre urbain de Mirabel.

Les enjeux régionaux liés aux milieux sensibles mirabellois sont les suivants :

- **la pérennité et la mise en valeur du territoire et des activités agricoles;**
- **la poursuite des projets de bassins versants visant l'amélioration de la qualité de l'eau de surface et souterraine;**
- **l'intégration des milieux sensibles aux projets de développement (services écologiques);**
- **la protection du couvert forestier et la promotion des activités agroforestières;**
- **la protection de l'environnement et des milieux de vie dans le choix du tracé de l'oléoduc et lors de sa construction.**

4.2 Vision stratégique et concept d'organisation spatiale

4.2.1 Vision stratégique d'aménagement de la Ville de Mirabel

L'élaboration d'une vision stratégique compte plusieurs avantages pour une administration municipale. D'une part, la vision permet d'identifier les forces, les faiblesses, les potentiels et les contraintes d'une collectivité. Elle permet aussi de soulever les enjeux auxquels la collectivité fait et fera face dans les années à venir. Finalement, l'élaboration d'une vision stratégique permet d'identifier vers quoi la collectivité souhaite tendre et ce qui guidera les choix des décideurs au fil des ans.

En considérant les éléments présentés au **Chapitre 3 – Contexte de planification**, les enjeux présentés à la section précédente et en tenant compte des attentes formulées lors des différentes rencontres avec le conseil municipal dans le cadre de l'élaboration du diagnostic territorial et de la vision stratégique, voici la vision de développement selon un horizon de mise en valeur de 20 ans :

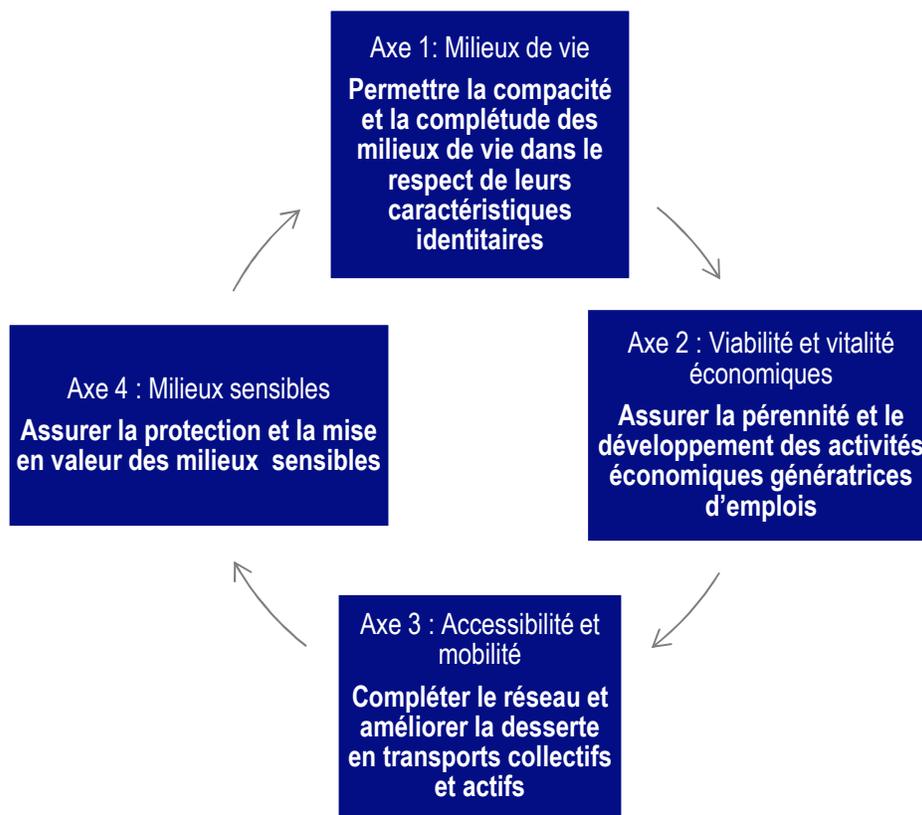
Mirabel est reconnue pour son identité multipolaire affirmée où se côtoient des milieux de vie compacts et complets, des noyaux villageois ruraux et des secteurs d'emplois dynamiques où excellent les domaines de l'aérospatiale et du bioalimentaire.

Les familles sont la richesse et la fierté de Mirabel : elles s'y installent durablement pour y grandir, s'y éduquer, s'y récréer et y travailler.

Les résidents et les visiteurs se prévalent d'un accès privilégié au riche terroir mirabellois et à des espaces verts regorgeants de biodiversité.

En réponse à cet énoncé, quatre axes stratégiques sont identifiés pour couvrir tous les éléments de la mise en valeur du territoire et de la gestion de l'urbanisation de la Ville de Mirabel. Ces axes sont présentés à la figure de la page suivante.

Pour chacun de ces axes stratégiques, des stratégies et des outils/moyens de mise en œuvre sont identifiés afin d'assurer la réalisation de la vision. Ces stratégies de mises en œuvre sont décrites au **Chapitre 6 – Gestion de l'urbanisation**.



4.2.2 Concept d'organisation spatiale

Comme présenté au **Plan 6 : Concept d'organisation spatiale** joint en annexe, la Ville de Mirabel propose un concept d'organisation spatiale de son territoire qui fait ressortir les différentes particularités qui caractérisent chacune des parties. L'organisation spatiale du territoire de la Ville se distingue par une structure multipolaire, où des secteurs villageois en lien avec une zone agricole dynamique se côtoient dans l'ouest du territoire de la Ville et où des secteurs urbains sont situés de part et d'autre de l'autoroute 15.

La consolidation des équipements structurants régionaux dans des pôles urbains et près des principaux axes routiers et autoroutiers permet de concentrer ces équipements dans des axes stratégiques compte tenu de leur accessibilité et de leur visibilité.

Plan 6 : Concept d'organisation spatiale

(voir VOLUME II : Annexe cartographique)

Le concept met en relation la présence des pôles majeurs et des principales composantes du territoire de la Ville, soit :

- **Les milieux de vie**
- **Les pôles**
- **Les éléments d'intérêt naturel et paysager**
- **Le secteur de planification détaillée**

Les milieux de vie et les pôles

La coexistence des milieux urbain, rural et agricole constitue une grande richesse pour la Ville de Mirabel en favorisant une diversité d'activités et de paysages.

L'identification de noyaux de vie identitaires permet de définir une signature propre à la Ville de Mirabel. Il s'agit de villages mixtes où sont situés des services aux citoyens, des commerces de proximité et des services agricoles. On y retrouve des bâtiments patrimoniaux ou démontrant une certaine valeur historique, culturelle ou architecturale. Ces milieux doivent être valorisés et protégés.

Les milieux de vie à consolider favorisent la consolidation du développement actuel afin d'assurer le maintien des services à la population tout en y préservant un niveau de qualité de vie élevée. Il est nécessaire de maintenir la vitalité villageoise et de respecter les caractéristiques identitaires de tout milieu de vie à consolider, tout en favorisant la diversification de l'offre en commerces de proximité. Les interventions visant la réhabilitation et le redéveloppement de ces territoires parfois sous-utilisés ou à requalifier sont encouragées. Le **Chapitre 6** présente davantage ces secteurs.

Les pôles industriels structurants sont situés à Saint-Janvier (2), Saint-Augustin (1) et dans la zone aéroportuaire (aéroport), identifiée comme pôle d'emplois au PMAD. Ces pôles sont de grands générateurs d'emplois au sein de la Ville. Les pôles de Saint-Janvier se trouvent en entrée de Ville et sont en pleine effervescence. De nombreuses entreprises se sont agrandies, et l'espace disponible commence à devenir restreint.

Un pôle commercial lourd et artériel se situe à Saint-Antoine, au carrefour de l'autoroute 15 et de la route 158. Ce pôle est principalement composé de concessionnaires automobiles et de commerces lourds.

Des pôles commerciaux et d'emplois régionaux se situent dans les secteurs Domaine-Vert Nord et Saint-Janvier. Il s'agit principalement de la compagnie Bell Helicopter, qui compte près de 2 400 employés réguliers à temps plein et plus de 500 employés de soutien, ainsi que des Premiums Outlets Montréal.

Finalement, on retrouve deux pôles récréotouristiques régionaux sur le territoire de Mirabel : le parc du Domaine-Vert et le parc régional éducatif de Bois de Belle-Rivière.

Les éléments d'intérêt naturel et paysager

Le territoire de la Ville de Mirabel est riche en boisés et en milieux naturels. La Communauté a identifié les aires protégées, les bois métropolitains et les corridors forestiers d'intérêt métropolitain qui doivent être mis en valeur. Ces milieux sont clairement illustrés au **Plan 2 : Territoires d'intérêt particulier** (annexe). Le **Plan 6 : Concept**

d'organisation spatiale illustre partiellement ces éléments d'intérêt afin de les mettre en relation avec les principales composantes du concept d'organisation spatiale.

Outre les milieux boisés, le réseau hydrique est aussi une partie importante de l'organisation du territoire. La rivière du Nord borde le nord du territoire et devrait être mise davantage en valeur. La création de points de vue exceptionnels le long de ce cours d'eau serait bénéfique pour permettre aux citoyens de se réapproprier la trame bleue. Actuellement, il n'y a qu'un seul point de vue exceptionnel identifié en tant que paysage d'intérêt métropolitain par la Communauté (PMAD, critère 3.3.1).

Les secteurs villageois de la Ville sont traversés par des routes qui sont imprégnées de l'histoire de Mirabel. Ces tronçons identitaires nous permettent de traverser le cœur des secteurs villageois et nous font découvrir une série de bâtiments patrimoniaux ou encore significatifs pour la Ville.

Le secteur de planification détaillée

Certains secteurs sur le territoire de la Ville de Mirabel pourraient nécessiter une planification particulière, car ils sont le berceau de projets structurants pour la Ville de Mirabel. Le secteur de la gare (aire TOD) est identifié comme un secteur de planification détaillée. Les objectifs et les critères d'aménagement propres à ce secteur sont présentés au document complémentaire.

4.3 Grandes orientations de l'aménagement du territoire

Selon la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, un schéma d'aménagement et de développement doit d'abord définir « les grandes orientations de l'aménagement du territoire » (L.A.U., art. 5, par. 1) que la Ville entend poursuivre. Faisant partie intégrante du schéma d'aménagement et de développement révisé, les grandes orientations sont traduites dans les grandes affectations du territoire.

À la lumière des constats établis dans les différents profils et de l'analyse de sa problématique de développement et d'aménagement, la Ville de Mirabel a élaboré les grandes orientations d'aménagement qui guideront sa réflexion et son intervention planificatrice de son territoire. Elles ont une portée régionale en ce qui a trait aux vocations majeures, aux types d'activités, ainsi qu'à l'organisation et la structuration de l'ensemble du territoire. Elles visent entre autres à affirmer l'identité particulière de la Ville de Mirabel et à mettre en valeur son caractère unique de ville multipolaire autant en milieu rural qu'en milieu urbain. Elles visent aussi à positionner la Ville afin d'augmenter sa compétitivité et son attractivité au sein de la CMM. Ce sont là les prémisses des grandes orientations d'aménagement retenues par la Ville de Mirabel. Afin de répondre à la problématique particulière posée par le développement de son territoire, la Ville poursuivra donc prioritairement les orientations et les objectifs d'aménagement qui s'articuleront autour des thèmes suivants :

- la gestion de l'urbanisation et la densification du territoire;
- la préservation et le soutien de l'agriculture;
- les équipements et les modes de transport;
- la valorisation des activités économiques génératrices d'emplois;
- la protection de l'environnement.

4.3.1 Gestion de l'urbanisation et la densification du territoire

Le développement urbain est un processus global qui concerne toutes les sphères d'activité inhérentes à ce milieu. L'orientation suggère d'abord un repositionnement de la problématique du développement dans une région en croissance tout en tenant compte des nouvelles tendances de l'urbanisation. Suite à la forte croissance des dernières années qui caractérise la région des Laurentides, et plus particulièrement la Ville de Mirabel, il est important d'encadrer de façon réfléchie l'aménagement du territoire, le développement et plus particulièrement l'urbanisation.

L'une des particularités de Mirabel tient au fait qu'il s'agit d'une ville constituée de plusieurs pôles de croissance qui se développent à partir d'anciens noyaux de villages répartis dans un vaste territoire champêtre. Plusieurs d'entre eux sont difficilement accessibles par le réseau routier supérieur, malgré cela, ils possèdent presque tous des services à la population et présente un caractère distinctif précieux pour la Ville de Mirabel. C'est dans cette optique que la Ville souhaite planifier le développement pour qu'il soit à la fois optimal, identitaire et durable, tout en maintenant des services de qualités à la population et en préservant un niveau de vie élevé.

Grande orientation 1 : La gestion de l'urbanisation

Affirmer l'identité particulière de Mirabel afin de mettre en valeur son caractère unique de ville multipolaire à la fois rurale et urbaine pour positionner la Ville dans le but de la rendre plus compétitive et attractive au sein de la CMM.

Objectif d'aménagement	Contenu normatif (document complémentaire)
1.1 Favoriser l'augmentation des densités d'occupation du sol à l'intérieur du tissu existant, dans les nouveaux secteurs résidentiels et autour des équipements de transport collectif, notamment la gare de train de banlieue projetée et les équipements publics structurants.	<ul style="list-style-type: none"> • Identification de l'aire multifonctionnelle TOD (gare projetée) comme secteur de planification détaillée • Dispositions applicables à la planification détaillée de ce secteur • Seuils minimaux de densité
1.2 Encadrer la revitalisation et la requalification des secteurs suivants : <ul style="list-style-type: none"> • Le boulevard Curé-Labelle (117), à Saint-Janvier, un secteur vulnérable identifié au PMAD • Le parc industriel et le secteur commercial de Saint-Canut 	
1.3 Assurer l'accessibilité des nouvelles installations d'intérêt métropolitain	<ul style="list-style-type: none"> • Dispositions applicables à l'implantation de nouvelles installations d'intérêt métropolitain
1.4 Assurer le maintien de la vitalité villageoise et la consolidation des ensembles ruraux dans le	

Objectif d'aménagement	Contenu normatif (document complémentaire)
respect de leurs caractéristiques identitaires	
1.5 Assurer la protection et la mise en valeur des ensembles et bâtiments à valeur patrimoniale	
1.6 Améliorer la desserte en commerces de proximité au sein des milieux de vie actuels et projetés	

4.3.2 Pérennité et la valorisation du territoire et des activités agricoles

Le Conseil de la Ville de Mirabel a adopté, le 3 juin 2014, son premier *Plan de développement de la zone agricole* (PDZA). Ce plan se veut un outil de planification et d'aménagement essentiel dans l'élaboration du schéma d'aménagement.

L'un des principaux objectifs du PDZA consiste à valoriser la zone agricole de la Ville en y favorisant le développement durable des activités agricoles. Il repose sur un état de situation et sur la détermination des possibilités de développement de cette sphère d'activité. Au-delà de l'essor urbain des plus enviables que la Ville connaît depuis plusieurs années et de la présence d'industries de pointe, Mirabel est aussi dotée d'une zone agricole représentant près de 88 % de sa superficie dont on doit tirer profit. Cette zone agricole constitue un moteur économique important pour la région. Pour y arriver, le PDZA présente un plan d'action basé sur quatre axes stratégiques, soit la Gouvernance, l'Économie-production, le Social et l'Environnement. Chacun de ces axes est composé d'objectifs et d'actions à privilégier pour exploiter pleinement le potentiel agricole de notre territoire.

Dans cette optique, la Ville a retenu l'orientation suivante en regard de la protection du territoire et des activités agricoles.

Grande orientation 2 : La pérennité et la valorisation du territoire et des activités agricoles

Positionner la Ville de Mirabel comme le pôle agricole de la région métropolitaine en raison de son fort dynamisme agricole, de la présence de créneaux économiques bioalimentaires novateurs, d'une diversité d'entreprises et d'institutions agricoles reconnues ainsi que d'alliances stratégiques concrétisées.

Objectif d'aménagement	Contenu normatif (document complémentaire)
2.1 Assurer une gestion planifiée et intégrée du territoire et des activités agricoles	
2.2 Promouvoir et valoriser les entreprises et les productions agricoles, agroalimentaires et agrotouristiques	

Objectif d'aménagement	Contenu normatif (document complémentaire)
2.3 Accroître les surfaces exploitées ou cultivées à des fins agricoles	
2.4 Favoriser la consolidation et la vitalité des noyaux villageois ruraux comme des centres de services agricoles	
2.5 Assurer une cohabitation harmonieuse entre le territoire agricole et la zone urbaine	

4.3.3 Équipements et les modes de transport

À cause d'une part, de l'étendue du territoire et de l'allongement des parcours causés par la barrière physique que constitue la zone opérationnelle de l'aéroport et, d'autre part, de la dispersion des populations sur le territoire municipal, les communications routières sont un facteur primordial dans l'organisation de la Ville. Ce fractionnement du territoire municipal est attribuable certes à la dispersion de sa population, mais aussi aux faiblesses du réseau routier interne. Suite aux expropriations, les axes routiers inter secteurs, restants et priorisés sont ceux du MTQ.

La spécificité du réseau de transport routier de la Ville de Mirabel repose sur l'existence de l'autoroute 15, axe nord-sud qui traverse son territoire. Cet axe permet de relier rapidement la région métropolitaine de Montréal et constitue la colonne vertébrale du territoire. Parallèlement, on retrouve les routes 117 et 148, deux autres axes structurants nord-sud. La route 148 dessert la partie ouest du territoire alors que la 117 dessert la portion est de la Ville. Il est donc primordial d'assurer une gestion efficace de ces liens autour desquels le peuplement et le développement économique se sont structurés. Pour ce qui est des liens est-ouest, la principale voie de desserte est la route 158 qui traverse totalement le territoire de la Ville d'est en ouest, et l'autoroute 50 qui se termine à sa jonction avec la route 117.

De plus, afin de garantir la sécurité des utilisateurs et de minimiser les impacts de la circulation des véhicules lourds sur l'ensemble du territoire, les déplacements de ceux-ci devront être concentrés et limités sur des axes appropriés.

Le réseau supérieur est largement surutilisé pour les déplacements internes, ce qui l'engorge.

Le territoire de la Ville est très inégalement desservi par les transports collectifs, et seulement deux lignes d'autobus sont accessibles. Toutes les autres dessertes sont assurées par le service des taxis collectifs.

Grande orientation 3 : Les équipements et les modes de transport

Optimiser, accroître et diversifier les équipements et les modes de transport afin d'assurer une desserte optimale des personnes et des marchandises.

Objectif d'aménagement	Contenu normatif (document complémentaire)
3.1 Consolider un réseau de transport collectif viable en interrelation avec l'implantation de la gare de train de banlieue dans le secteur de Saint-Janvier	
3.2 Améliorer la qualité de vie, la sécurité des citoyens et la qualité de l'environnement le long du réseau routier et ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> • Dispositions applicables à la gestion des corridors routiers et ferroviaires
3.3 Favoriser le développement, l'usage et l'offre en transport collectif et alternatif menant aux pôles d'emplois, de services et de transfert vers d'autres modes de transport collectif	
3.4 Favoriser une planification intégrée de l'aménagement et du transport dans le cadre de projets de développement et de redéveloppement résidentiels, commerciaux et industriels	
3.5 Faciliter les communications internes est-ouest sur le réseau de circulation local pour désengorger le réseau supérieur et autoroutier	
3.6 Planifier des axes appartenant au réseau local pour améliorer les déplacements est-ouest à l'intérieur de la Ville	
3.7 Intégrer les principes d'écomobilité dans les projets de développement et de redéveloppement	

4.3.4 Vitalité et la viabilité économique

La zone aéroportuaire : un pôle économique structurant au sein de la CMM

De par sa superficie et ses fonctions, la zone aéroportuaire représente un équipement d'envergure et est appelée à jouer un rôle de catalyseur dans le développement industriel et économique pour l'ensemble de la Ville, la région

des Laurentides, la CMM et le Québec. La présence, entre autres, de Bombardier, AéroliA et de Pratt et Whitney contribuent à la concentration d'activités de haute technologie reliées à l'aéronautique.

Un territoire attractif pour les entreprises

Le territoire de Mirabel se prête bien à l'implantation d'entreprises manufacturières, de commerces de gros ou de centres de distribution, principalement en raison :

- de la proximité de l'aéroport, particulièrement pour les entreprises qui dépendent du commerce international ou qui doivent compter sur des liaisons aériennes rapides;
- de la disponibilité de terrains à prix abordables, dont certains dans la zone opérationnelle.
- du niveau de taxation municipale compétitif;
- du dynamisme de son marché de la construction, particulièrement pour les entreprises qui fournissent des matériaux, des équipements ou des services aux entrepreneurs;
- des axes autoroutiers majeurs.

Au final, il est primordial de favoriser la complémentarité, la mixité et l'équilibre de l'offre commerciale sur le territoire de Mirabel de façon à créer un ensemble de pôles commerciaux cohérents et attrayants au plan local, régional et du Grand Montréal.

Grande orientation 4 : La vitalité et la viabilité économique

Favoriser le développement des entreprises de la Ville pour participer à la compétitivité et l'attractivité de la CMM.

Objectif d'aménagement	Contenu normatif (document complémentaire)
4.1 Miser sur les domaines de l'aérospatiale et du bioalimentaire pour que Mirabel se distingue à l'échelle de la CMM et reconnaître la zone aéroportuaire comme un équipement structurant	
4.2 Positionner la Cité de Mirabel comme un pôle économique structurant et unique au sein de la Rive-Nord	
4.3 Concentrer au maximum les commerces à rayonnement régional dans le secteur de la Cité de Mirabel	
4.4 Favoriser l'émergence de projets récréotouristiques novateurs	

Objectif d'aménagement	Contenu normatif (document complémentaire)
4.5 Assurer une complémentarité entre les secteurs d'emplois	
4.6 Favoriser l'accessibilité par les modes de transports collectifs aux secteurs d'emplois	
4.7 Assurer une meilleure qualité des aménagements des espaces commerciaux et industriels, et une meilleure intégration avec les différentes activités urbaines	
4.8 Faciliter l'accès à l'habitation à proximité des lieux d'emploi	

4.3.5 Protection de l'environnement

L'environnement constitue un enjeu important qui interfère sur l'ensemble des orientations. Cependant, la désignation d'aires de contraintes particulières sur le territoire de la Ville apparaît comme nécessaire afin d'assurer la sécurité publique. L'identification de territoires d'intérêt ou de milieux humides vise à préserver et à mettre en valeur ces zones sensibles et plus particulièrement les espèces floristiques menacées ou vulnérables ainsi que des espèces fauniques menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées. En matière d'environnement, les trois grandes questions dont traite le schéma d'aménagement sont :

- les pressions du développement sur certains milieux écologiquement fragiles;
- l'enlèvement de la terre végétale dans les secteurs en attente de développement;
- l'exportation des déchets et la dispersion des sites de disposition des neiges usées.

Grande orientation 5 : La protection de l'environnement et du patrimoine paysager

Concentrer les efforts de protection de l'environnement sur les milieux écologiquement fragiles, les sols et la gestion des déchets et des neiges usées.

Objectif d'aménagement	Contenu normatif (document complémentaire)
5.1 Assurer la protection des milieux qui présentent un intérêt écologique particulier, les milieux sensibles, les espèces floristiques menacées ou vulnérables et les espèces fauniques menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées	

Objectif d'aménagement	Contenu normatif (document complémentaire)
5.2 Appliquer des mesures préventives et réglementaires appropriées aux zones de contraintes naturelles afin d'assurer la sécurité publique	<ul style="list-style-type: none"> • Dispositions normatives concernant la protection des rives, du littoral et des plaines inondables • Dispositions normatives concernant les zones à risque d'érosion ou de contraintes relatives au glissement de terrain
5.3 Protéger les rives, le littoral et les plaines inondables et les milieux humides	<ul style="list-style-type: none"> • Protection des cours d'eau • Dispositions visant la protection des milieux humides
5.4 Assurer la protection du couvert boisé, des bois et des corridors forestiers	<ul style="list-style-type: none"> • Dispositions générales de protection et de mise en valeur de la forêt privée et des espaces naturels en zone agricole permanente • Dispositions applicables aux bois et corridors forestiers métropolitains
5.5 Établir les mesures préventives requises pour assurer la qualité des milieux de vie et la sécurité publique dans les zones de contraintes anthropiques	<ul style="list-style-type: none"> • Dispositions normatives concernant les axes routiers et ferroviaires
5.6 Protéger et mettre en valeur les paysages identitaires et d'intérêt métropolitain	

5 Grandes affectations du territoire

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* précise que le schéma d'aménagement et de développement doit comprendre « les grandes affectations du territoire pour l'ensemble du territoire de la Ville ». Ces grandes affectations contribuent à attribuer une expression territoriale aux grandes orientations présentées précédemment. Cet exercice permet de localiser les affectations du sol souhaitables, conformément aux orientations retenues, en affectant chacune des parties du territoire aux fonctions jugées les plus appropriées.

Pour chaque affectation retenue, des fonctions dominantes et complémentaires sont identifiées. Toutefois, afin d'assurer une juste proportion des fonctions dominantes, un principe de « dominance » doit être respecté. Le schéma prend donc en considération les préoccupations d'ordre régional pour ainsi laisser à la réglementation municipale d'urbanisme de préciser les usages précis autorisés.

Au total, quinze grandes affectations occupent l'ensemble du territoire de la Ville de Mirabel. Le positionnement de chacune de ces grandes affectations est illustré au **Plan 7 : Grandes affectations du territoire**.

Plan 7 : Grandes affectations du territoire

(voir VOLUME II : Annexe cartographique)

Le territoire de la Ville est donc réparti entre quinze grandes affectations du territoire, soit :

- 1) agricole;
- 2) agricole forestier;
- 3) agricole d'extraction;
- 4) parc régional;
- 5) conservation;
- 6) aéroportuaire;
- 7) urbaine;
- 8) villageoise;
- 9) résidentielle faible densité;
- 10) multifonctionnelle TOD;
- 11) commerciale artérielle;
- 12) commerciale régionale;
- 13) commerciale lourde;
- 14) industrielle;
- 15) récréative.

5.1 Interprétation des limites des aires d'affectation

Les limites des grandes affectations du sol apparaissant sur le **Plan 7 : Grandes affectations du territoire**. Les **plans 7.1 à 7.5** présentent ces grandes affectations par secteur. Elles correspondent à une ligne de lot originaire, à un cours d'eau permanent, à une limite municipale, à la limite du périmètre d'urbanisation, à une route d'importance (routes nationales, régionales, collectrices et intermunicipales) ou à une emprise hydroélectrique.

Toutefois, pour toutes les aires d'affectation, sauf l'aire d'affectation « agricole », les limites peuvent être mesurées à l'échelle (correspondante au plan visé) avec une variation possible de plus ou moins 50 mètres par rapport à une limite d'une grande affectation indiquée sur ce plan. De plus, les limites des bois et corridors forestiers métropolitains doivent être respectées.

Plan 7.1 :	Grandes affectations du territoire par secteur : Saint-Janvier, Domaine-Vert Nord et Domaine-Vert Sud
Plan 7.2 :	Grandes affectations du territoire par secteur : Côte des Anges, Saint-Augustin, Sainte-Monique et Petit-Saint-Charles
Plan 7.3 :	Grandes affectations du territoire par secteur : Saint-Hermas, Sainte-Scholastique et Saint-Benoît
Plan 7.4 :	Grandes affectations du territoire par secteur : Saint-Canut et Mirabel-en-Haut
Plan 7.5 :	Grandes affectations du territoire par secteur : Saint-Antoine

(voir VOLUME II : Annexe cartographique)

5.2 Notion de dominance et de complémentarité des fonctions

Dans chacune des aires d'affectation du territoire, le schéma dicte une affectation dominante qui correspond, dans une perspective régionale, à la vocation principale souhaitée pour cette aire. Le schéma permet aussi des fonctions complémentaires, c'est-à-dire des fonctions accessoires aux fonctions dominantes, et ce, selon certaines restrictions.

Par conséquent, pour chacune des aires d'affectation, un pourcentage minimal de la superficie brute de terrain de l'aire doit autoriser aux règlements d'urbanisme l'une ou l'autre, ou une combinaison des fonctions dominantes permises par le schéma d'aménagement et de développement. Les fonctions complémentaires permises pour chacune des aires d'affectation ne peuvent être autorisées que pour le pourcentage de la superficie brute de terrain de l'aire d'affectation identifié à la présente section.

Les fonctions complémentaires suivantes sont cependant exclues du calcul : « Activité récréative extensive », « Activité récréative intensive », « Utilité publique et infrastructure » et « Activité de conservation ».

5.3 Affectation « Agricole »

L'affectation agricole est essentiellement destinée à l'agriculture (incluant la résidence de l'agriculteur), à la production horticole en milieu contrôlé (serriculture en terre ou par procédé hydroponique) et à l'exploitation forestière.

Dans cette affectation du sol, l'ouverture de nouvelles rues et l'implantation de nouveaux réseaux d'aqueduc et d'égout ne sont pas autorisées à l'exception des cas ayant pour but de répondre à des problématiques de salubrité ou de sécurité publique.

Dans le cas de l'affectation « Agricole », le schéma d'aménagement prévoit deux fonctions dominantes et six fonctions complémentaires. Ces dernières sont décrites dans le tableau ci-après présenté.

L'affectation « Agricole »	
Fonctions dominantes	
Agriculture et activités agricoles	<ul style="list-style-type: none"> • Comme défini par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA)
Activités forestières	<ul style="list-style-type: none"> • Seules les coupes d'assainissement et les opérations sylvicoles réalisées pour des fins d'aménagement forestier sont autorisées
Fonctions complémentaires	
Habitation	<ul style="list-style-type: none"> • Bénéficiant d'une autorisation à des fins autres qu'agricoles auprès de la CPTAQ avant l'adoption du présent règlement • En vertu des droits et privilèges prévus à la LPTAA (art. 31, 31.1, 40, 101, 103, 104 et 105) • Une construction résidentielle unifamiliale détachée reliée à un projet agricole ou à l'agriculture, respectant les critères suivants : <ul style="list-style-type: none"> - Plan de financement agricole et dépôt d'un plan d'affaires préparé en collaboration avec Mirabel économique (service de développement économique de Mirabel) et un agronome - Le promoteur possède une formation agricole ou a recours à une expertise reconnue. Sa demande est appuyée par un des documents suivants : diplôme ou attestation de formation, contrat de service avec un agronome ou avec un mentor

L'affectation « Agricole »	
	<ul style="list-style-type: none"> - Le promoteur a démarré son projet agricole et possède une carte de producteur agricole du MAPAQ - Aucun morcellement n'est autorisé pour la création d'emplacements résidentiels • La conversion à des fins résidentielles d'une parcelle de terrain autorisée à des fins commerciales, industrielles ou institutionnelles ou bénéficiant de droits acquis générés par ce type d'usage en vertu des articles 101 et 103 de la LPTAA. Cette conversion est valide pour une seule résidence par emplacement • De façon non limitative, les usages suivants peuvent être autorisés à titre d'usages complémentaires à une résidence : <ul style="list-style-type: none"> - logement supplémentaire - activité d'affaires - gîte touristique - service de garde en milieu familial - chambres ou pension - activités artisanales - services professionnels ou personnels
Commerce	<ul style="list-style-type: none"> • Bénéficiant d'une autorisation à des fins autres qu'agricoles auprès de la CPTAQ avant l'adoption du présent règlement • En vertu des droits et privilèges prévus à la LPTAA (art. 101,103, 104 et 105) • Les activités « para-agricoles pures », définies selon le règlement de zonage municipal, selon les règles prévues à la LPTAA, soit : bénéficiant d'une autorisation à des fins autres qu'agricoles ou faisant l'objet de droits acquis en vertu de la LPTAA
Autres usages et activités	<ul style="list-style-type: none"> • Bénéficiant d'une autorisation à des fins autres qu'agricoles auprès de la CPTAQ avant l'adoption du présent règlement • En vertu des droits et privilèges prévus à la LPTAA (art. 101,103, 104 et 105)

L'affectation « Agricole »	
Activité récréative extensive	<ul style="list-style-type: none"> • Activités récréatives qui exploitent généralement de vastes territoires et ne nécessitent que des aménagements légers, en harmonie avec la nature. Les sentiers pédestres, de skis de fond, de raquettes, équestres, les pistes cyclables, (asphaltées ou non), abris sommaires ou haltes pour les randonneurs, parcs et espaces verts font notamment partie de cette fonction. Un terrain de golf ne constitue pas de la récréation extensive au sens de ce schéma d'aménagement
Utilité publique et infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> • Les équipements et infrastructures d'Hydro-Québec et de transport d'énergie, les tours de télécommunication, les puits municipaux et les stations de pompage
Activité de conservation	<ul style="list-style-type: none"> • Espaces reconnus pour leur valeur esthétique et/ou écologique, les écosystèmes, d'intérêt régional. Les usages autorisés demeurent limités : les usages reliés à l'interprétation de la nature, dont les usages éducatifs, de recherche et de prélèvement scientifiques font partie de cette fonction
Facteur de dominance	<ul style="list-style-type: none"> • 80%

5.4 Affectation « Agricole forestier »

L'aire d'affectation « Agricole forestier » correspond à des secteurs de la zone agricole qui présentent un potentiel agricole moins important que ceux visés par l'aire d'affectation « Agricole », mais qui présentent un potentiel de mise en valeur à des fins agroforestières. Ces secteurs sont également reconnus en raison de leurs caractéristiques écologiques à mettre en valeur et aux bois et corridors forestiers métropolitains.

Les secteurs visés par cette affectation sont les suivants :

- Les grands boisés des collines de Saint-Benoît
- Les bois et corridors forestiers métropolitains

Dans cette affectation du sol, l'ouverture de nouvelles rues et l'implantation de nouveaux réseaux d'aqueduc et d'égout ne sont pas autorisées à l'exception des cas ayant pour but de répondre à des problématiques de salubrité ou de sécurité publique.

Dans le cas de l'affectation « Agricole Forestier », le schéma d'aménagement prévoit quatre fonctions dominantes et quatre fonctions complémentaires. Ces dernières sont décrites dans le tableau suivant.

L'affectation « Agricole forestier »	
Fonctions dominantes	
Agriculture et activités agricoles	<ul style="list-style-type: none"> Comme défini par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA) <p>Note : Les activités agricoles sont permises lorsque le sol ne se trouve pas sous couvert forestier. Pour les secteurs sous couvert forestier les activités agricoles doivent être compatibles avec la préservation du couvert forestier. Par exemple, l'agroforesterie, l'acériculture, la récolte de produit forestier non ligneux sont des activités agricoles compatibles</p>
Activités forestières	<ul style="list-style-type: none"> Seules les coupes d'assainissement et les opérations sylvicoles réalisées pour des fins d'aménagement forestier sont autorisées
Activités de conservation	<ul style="list-style-type: none"> Espaces reconnus pour leur valeur esthétique et/ou écologique, les écosystèmes, d'intérêt régional. Les usages autorisés demeurent limités : les usages reliés à l'interprétation de la nature, dont les usages éducatifs, de recherche et de prélèvement scientifiques font partie de cette fonction
Activité récréative extensive	<ul style="list-style-type: none"> Activités récréatives qui exploitent généralement de vastes territoires et ne nécessitent que des aménagements légers, en harmonie avec la nature. Les sentiers pédestres, de skis de fond, de raquettes, équestres, les pistes cyclables (asphaltées ou non), abris sommaires ou haltes pour les randonneurs, parcs et espaces verts font notamment partie de cette fonction. Un terrain de golf ne constitue pas de la récréation extensive au sens de ce schéma d'aménagement Cette fonction complémentaire ne s'applique pas à « l'aire de concentration d'oiseaux aquatiques » ni à l'aire de ravage des cerfs de Virginie

L'affectation « Agricole forestier »	
Fonctions complémentaires	
Habitation	<ul style="list-style-type: none"> • Bénéficiaire d'une autorisation à des fins autres qu'agricoles auprès de la CPTAQ avant l'adoption du présent règlement • En vertu des droits et privilèges prévus à la LPTAA (art. 31, 31.1, 40, 101, 103, 104 et 105) • Une construction résidentielle unifamiliale détachée reliée à un projet agricole ou à l'agriculture, respectant les critères suivants : <ul style="list-style-type: none"> - plan de financement agricole et dépôt d'un plan d'affaires préparé en collaboration avec Mirabel économique (service de développement économique de Mirabel) et un agronome - le promoteur possède une formation agricole ou a recours à une expertise reconnue. Sa demande est appuyée par un des documents suivants : diplôme ou attestation de formation, contrat de service avec un agronome ou avec un mentor - le promoteur a démarré son projet agricole et possède une carte de producteur agricole du MAPAQ - aucun morcellement n'est autorisé pour la création d'emplacements résidentiels • Une construction résidentielle unifamiliale détachée sur une partie d'une propriété ayant un potentiel de sol de qualité 5, 6 ou 7 selon la carte (1 : 50 000) de l'inventaire des terres du Canada (ARDA) et confirmée par une étude produite par un agronome ou sur un terrain situé à l'intérieur d'un secteur de planification de potentiel limité (C) tel qu'identifié au PDZA de la Ville de Mirabel et sur le Plan 5 – Secteurs de planification détaillée (agricole) du présent schéma d'aménagement et répondant aux conditions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> - sur un lot d'une superficie minimale à 5 000 m² - ayant un accès en front d'un chemin public - la construction visée doit être réalisée à l'intérieur d'une profondeur de 60 mètres de la route - aucun morcellement n'est autorisé pour la création d'emplacements résidentiels - l'emplacement résidentiel n'est pas situé sur une

L'affectation « Agricole forestier »	
	<p>terre en culture ou dans une érablière à potentiel acéricole</p> <ul style="list-style-type: none"> • La conversion à des fins résidentielles d'une parcelle de terrain autorisée à des fins commerciales, industrielles ou institutionnelles ou bénéficiant de droits acquis générés par ce type d'usage en vertu des articles 101 et 103 de la LPTAA. Cette conversion est valide pour une seule résidence par emplacement • De façon non limitative, les usages suivants peuvent être autorisés à titre d'usages complémentaires à une résidence : <ul style="list-style-type: none"> - logement supplémentaire - activité d'affaires - gîte touristique - service de garde en milieu familial - chambres ou pension - activités artisanales - services professionnels ou personnels
Commerce	<ul style="list-style-type: none"> • Bénéficiaire d'une autorisation à des fins autres qu'agricoles auprès de la CPTAQ avant l'adoption du présent règlement • En vertu des droits et privilèges prévus à la LPTAA (art., 101, 103, 104 et 105) • Les activités « para-agricoles pures », définies selon le règlement de zonage municipal, selon les règles prévues à la LPTAA, soit : bénéficiaire d'une autorisation à des fins autres qu'agricoles ou faisant l'objet de droits acquis en vertu de la LPTAA
Autres usages et activités	<ul style="list-style-type: none"> • Bénéficiaire d'une autorisation à des fins autres qu'agricoles auprès de la CPTAQ avant l'adoption du présent règlement • En vertu des droits et privilèges prévus à la LPTAA (art. 101, 103, 104 et 105)
Utilité publique et infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> • Les équipements et infrastructures d'Hydro-Québec et de transport d'énergie, les tours de télécommunication, les puits municipaux et les stations de pompage
Facteur de dominance	<ul style="list-style-type: none"> • 80%

5.5 Affectation « Agricole d'extraction »

L'aire d'affectation « Agricole d'extraction » délimite certains secteurs de la zone agricole permanente qui accueillent des sites d'extraction. Les parties de territoire visées regroupent soit des secteurs où il y avait déjà présence de sites d'extraction avant l'entrée en vigueur de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, soit des secteurs qui ont fait l'objet de reconnaissance de droits acquis par la CPTAQ ou qui font l'objet d'une autorisation de la CPTAQ, ou les sites projetés bénéficiant d'une autorisation à la CPTAQ et d'un certificat d'autorisation du Ministère permettant son exploitation datant d'avant l'entrée en vigueur du présent règlement. Ces travaux doivent aussi se faire en conformité aux normes de l'article 12.2 du document complémentaire.

Dans cette affectation du sol, l'ouverture de nouvelles rues et l'implantation de nouveaux réseaux d'aqueduc et d'égout ne sont pas autorisées à l'exception des cas ayant pour but de répondre à des problématiques de salubrité ou de sécurité publique.

Dans le cas de l'affectation « Agricole d'extraction », le schéma d'aménagement prévoit deux fonctions dominantes et six fonctions complémentaires. Ces dernières sont décrites dans le tableau ci-après.

L'affectation « Agricole d'extraction »	
Fonctions dominantes	
Agriculture et activités agricoles	<ul style="list-style-type: none"> Comme défini par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA)
Activité d'extraction	<ul style="list-style-type: none"> Les sablières, les carrières, les gravières et les glaisières, les dépôts de terre arable incluant les activités de transformation reliées à l'activité d'extraction
Fonctions complémentaires	
Habitation	<ul style="list-style-type: none"> Bénéficiant d'une autorisation à des fins autres qu'agricoles auprès de la CPTAQ avant l'adoption du présent règlement En vertu des droits et privilèges prévus à la LPTAA (art. 31, 31.1, 40, 101, 103, 104 et 105) Une construction résidentielle unifamiliale détachée reliée à un projet agricole ou à l'agriculture, respectant les critères suivants : <ul style="list-style-type: none"> Plan de financement agricole et dépôt d'un plan d'affaires préparé en collaboration avec Mirabel économique (service de développement économique de Mirabel) et un agronome

L'affectation « Agricole d'extraction »	
	<ul style="list-style-type: none"> - Le promoteur possède une formation agricole ou a recours à une expertise reconnue. Sa demande est appuyée par un des documents suivants : diplôme ou attestation de formation, contrat de service avec un agronome ou avec un mentor - Le promoteur a démarré son projet agricole et possède une carte de producteur agricole du MAPAQ - Aucun morcellement n'est autorisé pour la création d'emplacements résidentiels • La conversion à des fins résidentielles d'une parcelle de terrain autorisé à des fins commerciales, industrielles ou institutionnelles ou bénéficiant de droits acquis générés par ce type d'usage en vertu des articles 101 et 103 de la LPTAA. Cette conversion est valide pour une seule résidence par emplacement • De façon non limitative, les usages suivants peuvent être autorisés à titre d'usages complémentaires à une résidence : <ul style="list-style-type: none"> - Logement supplémentaire - Activité d'affaires - Gîte touristique - Service de garde en milieu familial - Chambres ou pension - Activités artisanales - Services professionnels ou personnels
Commerce	<ul style="list-style-type: none"> • Bénéficiant d'une autorisation à des fins autres qu'agricoles auprès de la CPTAQ avant l'adoption du présent règlement • En vertu des droits et privilèges prévus à la LPTAA (art. 101, 103, 104 et 105) • Les activités « para-agricoles pures », définies selon le règlement de zonage municipal, selon les règles prévues à la LPTAA, soit : bénéficiant d'une autorisation à des fins autres qu'agricoles ou faisant l'objet de droits acquis en vertu de la LPTAA
Autres usages et activités	<ul style="list-style-type: none"> • Bénéficiant d'une autorisation à des fins autres qu'agricoles auprès de la CPTAQ avant l'adoption du présent règlement; • En vertu des droits et privilèges prévus à la LPTAA (art. 101, 103, 104 et 105)

L'affectation « Agricole d'extraction »	
Activité récréative extensive	<ul style="list-style-type: none"> • Activités récréatives qui exploitent généralement de vastes territoires et ne nécessitent que des aménagements légers, en harmonie avec la nature. Les sentiers pédestres, de skis de fond, de raquettes, équestres, les pistes cyclables, (asphaltées ou non), abris sommaires ou haltes pour les randonneurs, parcs et espaces verts font notamment partie de cette fonction. Un terrain de golf ne constitue pas de la récréation extensive au sens de ce schéma d'aménagement
Utilité publique et infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> • Les équipements et infrastructures d'Hydro-Québec et de transport d'énergie, les tours de télécommunication, les puits municipaux et les stations de pompage
Activité de conservation	<ul style="list-style-type: none"> • Espaces reconnus pour leur valeur esthétique et/ou écologique, les écosystèmes, d'intérêt régional. Les usages autorisés demeurent limités : les usages reliés à l'interprétation de la nature, dont les usages éducatifs, de recherche et de prélèvement scientifiques font partie de cette fonction
Facteur de dominance	<ul style="list-style-type: none"> • 80%

5.6 Affectation « Parc régional »

L'aire d'affectation « Parc régional » vise les deux grands parcs régionaux. Ces emplacements nécessitent une protection et une mise en valeur du milieu naturel, ainsi qu'une valorisation des activités éducatives et récréatives. Ces parcs régionaux attirent plusieurs visiteurs et de nombreuses activités y sont offertes.

Les secteurs visés par cette affectation sont les suivants :

- Le parc régional éducatif Bois de Belle-Rivière
- Le parc du Domaine Vert

Dans cette affectation du sol, l'ouverture de nouvelles rues et l'implantation de nouveaux réseaux d'aqueduc et d'égout ne sont pas autorisées à l'exception des cas ayant pour but de répondre à des problématiques de salubrité ou de sécurité publique.

Dans le cas de l'affectation « Parc régional », le schéma d'aménagement prévoit deux fonctions dominantes et cinq fonctions complémentaires. Ces dernières sont décrites dans le tableau suivant.

L'affectation « Parc régional »	
Fonctions dominantes	
Activités de conservation	<ul style="list-style-type: none"> Espaces reconnus pour leur valeur esthétique et/ou écologique, les écosystèmes, d'intérêt régional. Les usages autorisés demeurent limités : les usages reliés à l'interprétation de la nature, dont les usages éducatifs, de recherche et de prélèvement scientifiques font partie de cette fonction.
Activité récréative extensive	<ul style="list-style-type: none"> Activités récréatives qui exploitent généralement de vastes territoires et ne nécessitent que des aménagements légers, en harmonie avec la nature. Les sentiers pédestres, de skis de fond, de raquettes, équestres, les pistes cyclables (asphaltées ou non), abris sommaires ou haltes pour les randonneurs, parcs et espaces verts font notamment partie de cette fonction. Un terrain de golf ne constitue pas de la récréation extensive au sens de ce schéma d'aménagement.
Fonctions complémentaires	
Habitation	<ul style="list-style-type: none"> Les habitations existantes au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement
Agriculture et activités agricoles	<ul style="list-style-type: none"> Comme défini par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA)
Activité d'extraction	<ul style="list-style-type: none"> Dans le parc du Domaine Vert, l'exploitation des dépôts de sable est autorisée. Le site de cette sablière ne peut être utilisé pour le dépôt de matériaux secs
Activité récréative intensive	<ul style="list-style-type: none"> Activités récréatives qui utilisent de façon intensive un territoire et qui nécessitent des aménagements artificiels qui mènent, la plupart du temps, à la dénatura-tion d'un site. Un aréna, un bâtiment abritant des terrains de soccer, de tennis, de badminton ou autres activités sportives ou récréatives, les terrains de golf, de tennis extérieur, de soccer extérieur font notamment partie de cette fonction Cet usage s'adresse uniquement au Parc du Domaine Vert

L'affectation « Parc régional »	
Utilité publique et infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> Les équipements et infrastructures d'Hydro-Québec et de transport d'énergie, les tours de télécommunication, les puits municipaux et les stations de pompage
Facteur de dominance	<ul style="list-style-type: none"> 80%

5.7 Affectation « Conservation »

L'aire d'affectation « Conservation » vise les territoires d'intérêt faunique et floristique situés en zone agricole permanente, mais aussi en zone blanche pour des propriétés spécifiques. Ces emplacements nécessitent une protection et une mise en valeur du milieu naturel.

Le principal secteur visé par cette affectation est le suivant :

- L'aire de confinement du cerf de Virginie de Hill Head.

Dans cette affectation du sol, l'ouverture de nouvelles rues et l'implantation de nouveaux réseaux d'aqueduc et d'égout ne sont pas autorisées à l'exception des cas ayant pour but de répondre à des problématiques de salubrité ou de sécurité publique.

Dans le cas de l'affectation « Conservation », le schéma d'aménagement prévoit trois fonctions dominantes et trois fonctions complémentaires. Ces dernières sont décrites dans le tableau ci-après présenté.

L'affectation « Conservation »	
Fonctions dominantes	
Activités forestières	<ul style="list-style-type: none"> Seules les coupes d'assainissement et les opérations sylvicoles réalisées pour des fins d'aménagement forestier sont autorisées
Activités de conservation	<ul style="list-style-type: none"> Espaces reconnus pour leur valeur esthétique et/ou écologique, les écosystèmes, d'intérêt régional. Les usages autorisés demeurent limités : les usages reliés à l'interprétation de la nature, dont les usages éducatifs, de recherche et de prélèvement scientifiques font partie de cette fonction
Activité récréative extensive	<ul style="list-style-type: none"> Activités récréatives qui exploitent généralement de vastes territoires et ne nécessitent que des aménagements légers, en harmonie avec la nature.

L'affectation « Conservation »	
	<p>Les sentiers pédestres, de skis de fond, de raquettes, équestres, les pistes cyclables (asphaltées ou non), abris sommaires ou haltes pour les randonneurs, parcs et espaces verts font notamment partie de cette fonction. Un terrain de golf ne constitue pas de la récréation extensive au sens de ce schéma d'aménagement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cette fonction complémentaire ne s'applique pas à l'aire de ravage des cerfs de Virginie
Fonctions complémentaires	
Agriculture et activités agricoles	<ul style="list-style-type: none"> • Comme défini par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA)
Habitation	<ul style="list-style-type: none"> • Les habitations existantes au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement; • Bénéficiant d'une autorisation à des fins autres qu'agricoles auprès de la CPTAQ avant l'adoption du présent règlement • En vertu des droits et privilèges prévus à la LPTAA (art. 31, 31.1, 40, 101, 103, 104 et 105); • Seuls les usages suivants peuvent être autorisés à titre d'usages complémentaires à une résidence : <ul style="list-style-type: none"> – logement supplémentaire – service de garde en milieu familial – activités artisanales
Utilité publique et infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> • Les équipements et infrastructures d'Hydro-Québec et de transport d'énergie, les tours de télécommunication, les puits municipaux et les stations de pompage
Facteur de dominance	<ul style="list-style-type: none"> • 80%

5.8 Affectation « Aéroportuaire »

Sous réserve du partage des compétences, l'affectation « Aéroportuaire » correspond à la zone opérationnelle (actuelle) de l'aéroport international de Mirabel. Cette affectation vise le maintien du secteur d'activité aéroportuaire

ainsi que toutes les activités qui lui sont reliées, et qui peuvent encourager son développement et le bon fonctionnement actuel et projeté de l'aéroport.

Dans le cas de l'affectation « Aéroportuaire », le schéma d'aménagement prévoit trois fonctions dominantes et sept fonctions complémentaires. Ces dernières sont décrites dans le tableau ci-après présenté.

L'affectation « Aéroportuaire »	
Fonctions dominantes	
Activité aéroportuaire	<ul style="list-style-type: none"> Établissements industriels, commerciaux, administratifs et de services reliés aux activités aéroportuaires, aéronautiques et aérospatiales, et de nature privée ou publique. Les activités ne s'effectuent pas toujours à l'intérieur des bâtiments. Les activités peuvent générer du bruit, des vibrations et d'autres inconforts perceptibles à l'extérieur des limites du terrain
Industrie sans incidence environnementale	<ul style="list-style-type: none"> Les industries dont l'activité occasionne très peu d'incidences sur le milieu environnant ne cause ni bruit, ni poussière, ni odeur à la limite du terrain où les entreprises industrielles ou para-industrielles sont implantées
Industrie lourde	<ul style="list-style-type: none"> Les industries dont l'activité occasionne de moyennes ou de fortes incidences sur le milieu environnant (entreposage extérieur, quai de chargement/déchargement d'envergure, circulation importante de véhicules lourds, pollution atmosphérique, sonore, visuelle, etc.)
Fonctions complémentaires	
Commerce lourd	<ul style="list-style-type: none"> Les commerces comportant des nuisances (mécanique automobile, débosselage, stationnement de véhicules lourds et autres) et les commerces nécessitant de grandes surfaces de montre à l'extérieur (vente de maisons mobiles et roulottes, cours à bois et autres)
Commerce	<ul style="list-style-type: none"> Activités commerciales en complémentarité avec les fonctions dominantes, dans le but de desservir les entreprises et les utilisateurs du secteur

L'affectation « Aéroportuaire »	
Bureau	<ul style="list-style-type: none"> • Activités qui découlent de l'exploitation d'une entreprise et qui consistent à effectuer des tâches de nature administrative. Il peut aussi s'agir entre autres de sièges sociaux et de centres de recherche.
Équipement institutionnel et communautaire	<ul style="list-style-type: none"> • Équipements municipaux, gouvernementaux et paragouvernementaux tels que des établissements de santé et d'enseignement reliés aux fonctions dominantes. Il peut aussi s'agir de centres de la petite enfance en support aux fonctions dominantes.
Activité récréative intensive	<ul style="list-style-type: none"> • Activités récréatives qui utilisent de façon intensive un territoire et qui nécessitent des aménagements artificiels qui mènent, la plupart du temps, à la dénaturation d'un site. Un aréna, un bâtiment abritant des terrains de soccer, de tennis, de badminton ou autres activités sportives ou récréatives, les terrains de golf, de tennis extérieur, de soccer extérieur font notamment partie de cette fonction
Utilité publique et infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> • Propriétés publiques reliées au traitement des eaux (centrale de filtration, station et étang d'épuration), les équipements et infrastructures de transport, les équipements et infrastructures d'Hydro-Québec, les équipements et infrastructures de gestion des matières résiduelles, entre autres
Activité de conservation	<ul style="list-style-type: none"> • Espaces reconnus pour leur valeur esthétique et/ou écologique, les écosystèmes, d'intérêt régional. Les usages autorisés demeurent limités : les usages reliés à l'interprétation de la nature, dont les usages éducatifs, de recherche et de prélèvement scientifiques font partie de cette fonction
Facteur de dominance	<ul style="list-style-type: none"> • 70 %

5.9 Affectation « Urbaine »

L'aire d'affectation « Urbaine » occupe de vastes secteurs à l'intérieur des périmètres d'urbanisation. Elle regroupe à la fois des secteurs développés et ceux dont le développement est à venir. Les secteurs ciblés sont tous situés

en zone blanche. Dans le cas de l'affectation « Urbaine », le schéma d'aménagement prévoit une fonction dominante et huit fonctions complémentaires. Ces dernières sont décrites dans le tableau ci-après présenté.

L'affectation « Urbaine »	
Fonctions dominantes	
Habitation	<ul style="list-style-type: none"> Densité minimale conforme aux dispositions du document complémentaire
Fonctions complémentaires	
Commerce	<ul style="list-style-type: none"> Activités qui consistent en l'achat, la vente, l'échange de produits ou de valeurs, et la vente de services. Ces activités ne génèrent pas d'entreposage extérieur
Commerce lourd	<ul style="list-style-type: none"> Les commerces comportant des nuisances (mécanique automobile, débosselage, stationnement de véhicules lourds et autres) et les commerces nécessitant de grandes surfaces de montre à l'extérieur (vente de maisons mobiles et roulottes, cours à bois et autres)
Mixte	<ul style="list-style-type: none"> Tous les bâtiments utilisés aux fins de deux activités ou plus parmi les activités résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles et communautaires (voir le document complémentaire pour les références aux densités résidentielles nécessaires). Une fonction mixte doit inclure une activité résidentielle
Bureau	<ul style="list-style-type: none"> Activités qui découlent de l'exploitation d'une entreprise et qui consistent à effectuer des tâches de nature administrative
Équipement institutionnel et communautaire	<ul style="list-style-type: none"> Équipements municipaux, gouvernementaux et paragouvernementaux tels que les écoles et autres établissements publics d'enseignement, les centres de la petite enfance, les établissements de santé (CLSC, les hôpitaux autres que privés), les postes de police, les centres communautaires, les bureaux administratifs gouvernementaux et paragouvernementaux
Activité récréative intensive	<ul style="list-style-type: none"> Activités récréatives qui utilisent de façon intensive un territoire et qui nécessitent des aménagements artificiels qui mènent, la plupart du temps, à la

L'affectation « Urbaine »	
	dénaturation d'un site. Un aréna, un bâtiment abritant des terrains de soccer, de tennis, de badminton ou autres activités sportives ou récréatives, les terrains de golf, de tennis extérieur, de soccer extérieur font notamment partie de cette fonction
Utilité publique et infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> Propriétés publiques reliées au traitement des eaux (centrale de filtration, station et étang d'épuration), les équipements et infrastructures de transport, les équipements et infrastructures d'Hydro-Québec, les équipements et infrastructures de gestion des matières résiduelles, entre autres
Activité de conservation	<ul style="list-style-type: none"> Espaces reconnus pour leur valeur esthétique et/ou écologique, les écosystèmes, d'intérêt régional. Les usages autorisés demeurent limités : les usages reliés à l'interprétation de la nature, dont les usages éducatifs, de recherche et de prélèvement scientifiques font partie de cette fonction
Facteur de dominance	<ul style="list-style-type: none"> 60 %

5.10 Affectation « Villageoise »

L'aire d'affectation « villageoise » désigne des espaces occupés actuellement à des fins résidentielles qui comportent également une concentration significative d'usages autres que résidentiels tels que des commerces, des services, des institutions, etc. Cette affectation concerne en totalité ou en partie les secteurs de Saint-Benoît, Sainte-Scholastique, Saint-Hermas et Sainte-Monique. L'affectation villageoise privilégie le maintien et la consolidation des secteurs afin de créer et maintenir la dynamique villageoise des secteurs existants. Dans le cas de l'affectation « Villageoise », le schéma d'aménagement prévoit une fonction dominante et huit fonctions complémentaires. Ces dernières sont décrites dans le tableau ci-après.

L'affectation « Villageoise »	
Fonctions dominantes	
Habitation	<ul style="list-style-type: none"> Densité minimale conforme aux dispositions du document complémentaire

L'affectation « Villageoise »	
Fonctions complémentaires	
Commerce	<ul style="list-style-type: none"> • Activités qui consistent en l'achat, la vente, l'échange de produits ou de valeurs, et la vente de services. Ces activités ne génèrent pas d'entreposage extérieur
Commerce lourd	<ul style="list-style-type: none"> • Les commerces comportant des nuisances (mécanique automobile, débosselage, stationnement de véhicules lourds et autres) et les commerces nécessitant de grandes surfaces de montre à l'extérieur (vente de maisons mobiles et roulottes, cours à bois et autres)
Bureau	<ul style="list-style-type: none"> • Activités qui découlent de l'exploitation d'une entreprise et qui consistent à effectuer des tâches de nature administrative
Mixte	<ul style="list-style-type: none"> • Tous les bâtiments utilisés aux fins de deux activités ou plus parmi les activités résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles et communautaires (voir le document complémentaire pour les références aux densités résidentielles nécessaires). Une fonction mixte doit inclure une activité résidentielle
Équipement institutionnel et communautaire	<ul style="list-style-type: none"> • Équipements municipaux, gouvernementaux et paragouvernementaux tels que les écoles et autres établissements publics d'enseignement, les centres de la petite enfance, les établissements de santé (CLSC, les hôpitaux autres que privés), les postes de police, les centres communautaires, les bureaux administratifs gouvernementaux et paragouvernementaux
Industrie sans incidence environnementale	<ul style="list-style-type: none"> • Les industries dont l'activité occasionne très peu d'incidences sur le milieu environnant, ne cause ni bruit, ni poussière, ni odeur à la limite du terrain où les entreprises industrielles ou para-industrielles sont implantées
Utilité publique et infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> • Propriétés publiques reliées au traitement des eaux (centrale de filtration, station et étang d'épuration), les équipements et infrastructures de transport, les équipements et infrastructures d'Hydro-Québec, les équipements et infrastructures de gestion des matières résiduelles, entre autres

L'affectation « Villageoise »	
Activité de conservation	<ul style="list-style-type: none"> Espaces reconnus pour leur valeur esthétique et/ou écologique, les écosystèmes, d'intérêt régional. Les usages autorisés demeurent limités : les usages liés à l'interprétation de la nature, dont les usages éducatifs, de recherche et de prélèvement scientifiques font partie de cette fonction
Facteur de dominance	<ul style="list-style-type: none"> 70 %

5.11 Affectation « Résidentielle faible densité »

Dans le cas de l'affectation « Résidentielle faible densité », le schéma d'aménagement prévoit une fonction dominante et cinq fonctions complémentaires. Ces dernières sont décrites dans le tableau ci-après.

L'affectation « Résidentielle faible densité »	
Fonction dominante	
Habitation	<ul style="list-style-type: none"> Densité minimale conforme aux dispositions du document complémentaire
Fonctions complémentaires	
Commerce	<ul style="list-style-type: none"> Activités de commerce en support à la fonction résidentielle, sont autorisées dans la mesure où les commerces sont de voisinage. De façon non limitative, les commerces suivants entrent dans cette catégorie : dépanneurs, location de films et service de nettoyeur
Commerce lourd	<ul style="list-style-type: none"> Les commerces comportant des nuisances (mécanique automobile, débosselage, stationnement de véhicules lourds et autres) et les commerces nécessitant de grandes surfaces de montre à l'extérieur (vente de maisons mobiles et roulottes, cours à bois et autres)

L'affectation « Résidentielle faible densité »	
Équipement institutionnel et communautaire	<ul style="list-style-type: none"> Équipements municipaux, gouvernementaux et paragouvernementaux tels que les écoles et autres établissements publics d'enseignement, les centres de la petite enfance, les établissements de santé (CLSC, les hôpitaux autres que privés), les postes de police, les centres communautaires, les bureaux administratifs gouvernementaux et paragouvernementaux
Utilité publique et infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> Propriétés publiques reliées au traitement des eaux (centrale de filtration, station et étang d'épuration), les équipements et infrastructures de transport, les équipements et infrastructures d'Hydro-Québec, les équipements et infrastructures de gestion des matières résiduelles, entre autres
Activité de conservation	<ul style="list-style-type: none"> Espaces reconnus pour leur valeur esthétique et/ou écologique, les écosystèmes, d'intérêt régional. Les usages autorisés demeurent limités : les usages reliés à l'interprétation de la nature, dont les usages éducatifs, de recherche et de prélèvement scientifiques font partie de cette fonction
Facteur de dominance	<ul style="list-style-type: none"> 70 %

5.12 Affectation « Multifonctionnelle TOD »

Dans le cas de l'affectation « Multifonctionnelle TOD », le schéma d'aménagement prévoit deux fonctions dominantes et six fonctions complémentaires. Ces dernières sont décrites dans le tableau ci-après.

L'affectation « Multifonctionnelle TOD »	
Fonction dominante	
Habitation	<ul style="list-style-type: none"> Densité minimale conforme aux dispositions du document complémentaire

L'affectation « Multifonctionnelle TOD »	
Mixte	<ul style="list-style-type: none"> Tous les bâtiments utilisés aux fins de deux activités ou plus parmi les activités résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles et communautaires (voir le document complémentaire pour les références aux densités résidentielles nécessaires). Une fonction mixte doit inclure une activité résidentielle
Fonctions complémentaires	
Commerce	<ul style="list-style-type: none"> Activités qui consistent en l'achat, la vente, l'échange de produits ou de valeurs, et la vente de services. Ces activités ne génèrent pas d'entreposage extérieur
Bureau	<ul style="list-style-type: none"> Activités qui découlent de l'exploitation d'une entreprise et qui consistent à effectuer des tâches de nature administrative
Équipement institutionnel et communautaire	<ul style="list-style-type: none"> Équipements municipaux, gouvernementaux et paragouvernementaux tels que les écoles et autres établissements publics d'enseignement, les centres de la petite enfance, les établissements de santé (CLSC, les hôpitaux autres que privés), les postes de police, les centres communautaires, les bureaux administratifs gouvernementaux et paragouvernementaux
Activité récréative intensive	<ul style="list-style-type: none"> Activités récréatives qui utilisent de façon intensive un territoire et qui nécessitent des aménagements artificiels qui mènent, la plupart du temps, à la dénaturation d'un site. Un aréna, un bâtiment abritant des terrains de soccer, de tennis, de badminton ou autres activités sportives ou récréatives, les terrains de golf, de tennis extérieur, de soccer extérieur font notamment partie de cette fonction
Utilité publique et infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> Propriétés publiques liées au traitement des eaux (centrale de filtration, station et étang d'épuration), les équipements et infrastructures de transport, les équipements et infrastructures d'Hydro-Québec, les équipements et infrastructures de gestion des matières résiduelles, entre autres

L'affectation « Multifonctionnelle TOD »	
Activité de conservation	<ul style="list-style-type: none"> Espaces reconnus pour leur valeur esthétique et/ou écologique, les écosystèmes, d'intérêt régional. Les usages autorisés demeurent limités : les usages reliés à l'interprétation de la nature, dont les usages éducatifs, de recherche et de prélèvement scientifiques font partie de cette fonction
Facteur de dominance	<ul style="list-style-type: none"> 60 %

5.13 Affectation « Commerciale régionale »

L'aire d'affectation « Commerciale régionale » vise à structurer, au plan régional, les commerces, les services et autres équipements dits structurants, c'est-à-dire ceux qui sont susceptibles de desservir l'ensemble des résidents de la Ville. Ces équipements génèrent habituellement des impacts importants sur la circulation. De plus, l'achalandage qu'ils provoquent par la polarisation de leurs activités peut influencer l'implantation de nouveaux équipements. Cette aire d'affectation vise entre autres la portion commerciale de la Cité de Mirabel et de Premium Outlets Montréal.

Dans le cas de l'affectation « Commerciale régionale », le schéma d'aménagement prévoit trois fonctions dominantes et quatre fonctions complémentaires. Ces dernières sont décrites dans le tableau ci-après.

L'affectation « Commerciale régionale »	
Fonctions dominantes	
Commerce	<ul style="list-style-type: none"> Activités qui consistent en l'achat, la vente, l'échange de produits ou de valeurs, et la vente de services. Ces activités ne génèrent habituellement pas ou peu d'entreposage extérieur
Bureau	<ul style="list-style-type: none"> Activités qui découlent de l'exploitation d'une entreprise et qui consistent à effectuer des tâches de nature administrative
Équipement institutionnel et communautaire	<ul style="list-style-type: none"> Équipements municipaux, gouvernementaux et paragouvernementaux tels que les écoles et autres établissements publics d'enseignement, les centres de la petite enfance, les établissements de santé (CLSC, les hôpitaux autres que privés), les postes de police, les centres communautaires, les bureaux administratifs gouvernementaux et paragouvernementaux

L'affectation « Commerciale régionale »	
Fonctions complémentaires	
Mixte	<ul style="list-style-type: none"> Tous les bâtiments utilisés aux fins de deux activités ou plus parmi les activités résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles et communautaires (voir le document complémentaire pour les références aux densités résidentielles nécessaires). Une fonction mixte doit inclure une activité résidentielle
Activité récréative intensive	<ul style="list-style-type: none"> Activités récréatives qui utilisent de façon intensive un territoire et qui nécessitent des aménagements artificiels qui mènent, la plupart du temps, à la dénaturation d'un site. Un aréna, un bâtiment abritant des terrains de soccer, de tennis, de badminton ou autres activités sportives ou récréatives, les terrains de golf, de tennis extérieur, de soccer extérieur font notamment partie de cette fonction
Utilité publique et infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> Propriétés publiques reliées au traitement des eaux (centrale de filtration, station et étang d'épuration), les équipements et infrastructures de transport, les équipements et infrastructures d'Hydro-Québec, les équipements et infrastructures de gestion des matières résiduelles, entre autres
Activité de conservation	<ul style="list-style-type: none"> Espaces reconnus pour leur valeur esthétique et/ou écologique, les écosystèmes, d'intérêt régional. Les usages autorisés demeurent limités : les usages reliés à l'interprétation de la nature, dont les usages éducatifs, de recherche et de prélèvement scientifiques font partie de cette fonction
Facteur de dominance	<ul style="list-style-type: none"> 70 %

5.14 Affectation « Commerciale artérielle »

L'aire d'affectation « Commerciale artérielle » vise dans un premier temps une consolidation et une valorisation des espaces commerciaux existants afin de favoriser la complémentarité des nouvelles implantations commerciales avec ces secteurs et d'optimiser les répercussions du développement commercial sur la structure commerciale.

Cette affectation confirme la vocation commerciale orientée vers des établissements nécessitant de grandes superficies de terrain. L'affectation « Commerciale artérielle » se caractérise par une prédominance de commerces desservant une clientèle se déplaçant en automobile, et ce, notamment en raison de la nature des produits et services qui y sont offerts.

Dans le cas de l'affectation « Commerciale artérielle », le schéma d'aménagement prévoit trois fonctions dominantes et cinq fonctions complémentaires. Ces dernières sont décrites dans le tableau ci-après.

L'affectation « Commerciale artérielle »	
Fonction dominante	
Commerce	<ul style="list-style-type: none"> • Activités qui consistent en l'achat, la vente, l'échange de produits ou de valeurs, et la vente de services. Ces activités ne génèrent habituellement pas ou peu d'entreposage extérieur
Bureau	<ul style="list-style-type: none"> • Activités qui découlent de l'exploitation d'une entreprise et qui consistent à effectuer des tâches de nature administrative
Équipement institutionnel et communautaire	<ul style="list-style-type: none"> • Équipements municipaux, gouvernementaux et paragouvernementaux tels que les écoles et autres établissements publics d'enseignement, les centres de la petite enfance, les établissements de santé (CLSC, les hôpitaux autres que privés), les postes de police, les centres communautaires, les bureaux administratifs gouvernementaux et paragouvernementaux
Fonctions complémentaires	
Mixte	<ul style="list-style-type: none"> • Tous les bâtiments utilisés aux fins de deux activités ou plus parmi les activités résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles et communautaires (voir le document complémentaire pour les références aux densités résidentielles nécessaires). Une fonction mixte doit inclure une activité résidentielle
Commerce lourd	<ul style="list-style-type: none"> • Les commerces comportant des nuisances (mécanique automobile, débosselage, stationnement de véhicules lourds et autres) et les commerces nécessitant de grandes surfaces de montre à l'extérieur (vente de maisons mobiles et roulottes, cours à bois et autres)

L'affectation « Commerciale artérielle »	
Activité récréative intensive	<ul style="list-style-type: none"> • Activités récréatives qui utilisent de façon intensive un territoire et qui nécessitent des aménagements artificiels qui mènent, la plupart du temps, à la dénaturation d'un site. Un aréna, un bâtiment abritant des terrains de soccer, de tennis, de badminton ou autres activités sportives ou récréatives, les terrains de golf, de tennis extérieur, de soccer extérieur font notamment partie de cette fonction
Utilité publique et infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> • Propriétés publiques reliées au traitement des eaux (centrale de filtration, station et étang d'épuration), les établissements institutionnels privés ou publics (école, édifices gouvernementaux, etc.), les équipements et infrastructures de transport, les équipements et infrastructures d'Hydro-Québec, les équipements et infrastructures de gestion des matières résiduelles, entre autres
Activité de conservation	<ul style="list-style-type: none"> • Espaces reconnus pour leur valeur esthétique et/ou écologique, les écosystèmes, d'intérêt régional. Les usages autorisés demeurent limités : les usages reliés à l'interprétation de la nature, dont les usages éducatifs, de recherche et de prélèvement scientifiques font partie de cette fonction
Facteur de dominance	<ul style="list-style-type: none"> • 60 %

5.15 Affectation « Commerciale lourde »

L'aire d'affectation « Commerciale lourde » vise les secteurs où il y a présence de service exerçant une activité de transformation, d'assemblage et toute autre activité qui donne une valeur ajoutée à un article, substance ou produit quelconque, ainsi que les commerces de gros, les garages de réparation de véhicules lourds, les entreprises de construction et les entreprises de camionnage.

Dans le cas de l'affectation « Commerciale lourde », le schéma d'aménagement prévoit deux fonctions dominantes et six fonctions complémentaires. Ces dernières sont décrites dans le tableau ci-après.

L'affectation « Commerciale lourde »	
Fonction dominante	
Commerce lourd	<ul style="list-style-type: none"> • Activités commerciales comportant des nuisances (mécanique automobile, débosselage, stationnement de véhicules lourds et autres) et les commerces nécessitant de grandes surfaces de montre à l'extérieur (vente de maisons mobiles et roulottes, cours à bois et autres)
Industrie sans incidence environnementale	<ul style="list-style-type: none"> • Les industries dont l'activité occasionne très peu d'incidences sur le milieu environnant, ne cause ni bruit, ni poussière, ni odeur à la limite du terrain où les entreprises industrielles ou para-industrielles sont implantées
Fonctions complémentaires	
Commerce	<ul style="list-style-type: none"> • Activités commerciales en complémentarité avec la fonction dominante, dans le but de desservir les utilisateurs du secteur
Industrie lourde	<ul style="list-style-type: none"> • Les industries dont l'activité occasionne de moyennes ou de fortes incidences sur le milieu environnant (entreposage extérieur, quai de chargement/déchargement d'envergure, circulation importante de véhicules lourds, pollution atmosphérique, sonore, visuelle, etc.)
Bureau	<ul style="list-style-type: none"> • Activités qui découlent de l'exploitation d'une entreprise et qui consistent à effectuer des tâches de nature administrative
Utilité publique et infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> • Propriétés publiques reliées au traitement des eaux (centrale de filtration, station et étang d'épuration), les établissements institutionnels privés ou publics (école, édifices gouvernementaux, etc.), les équipements et infrastructures de transport, les équipements et infrastructures d'Hydro-Québec, les équipements et infrastructures de gestion des matières résiduelles, entre autres

L'affectation « Commerciale lourde »	
Équipement institutionnel et communautaire	<ul style="list-style-type: none"> Équipements municipaux, gouvernementaux et paragouvernementaux tels que les écoles et autres établissements publics d'enseignement, les centres de la petite enfance, les établissements de santé (CLSC, les hôpitaux autres que privés), les postes de police, les centres communautaires, les bureaux administratifs gouvernementaux et paragouvernementaux
Activité de conservation	<ul style="list-style-type: none"> Espaces reconnus pour leur valeur esthétique et/ou écologique, les écosystèmes, d'intérêt régional. Les usages autorisés demeurent limités : les usages reliés à l'interprétation de la nature, dont les usages éducatifs, de recherche et de prélèvement scientifiques font partie de cette fonction
Facteur de dominance	<ul style="list-style-type: none"> 70 %

5.16 Affectation « Industrielle »

L'aire d'affectation industrielle désigne les espaces actuellement occupés à des fins industrielles ou destinés à ce type de développement à l'intérieur des périmètres d'urbanisation.

Dans le cas de l'affectation « Industrielle », le schéma d'aménagement prévoit deux fonctions dominantes et sept fonctions complémentaires. Ces dernières sont décrites dans le tableau ci-après.

L'affectation « Industrielle »	
Fonctions dominantes	
Industrie sans incidence environnementale	<ul style="list-style-type: none"> Les industries dont l'activité occasionne très peu d'incidences sur le milieu environnant et cause peu de bruit, peu de poussière, peu d'odeur à la limite du terrain où les entreprises industrielles ou para-industrielles sont implantées
Industrie lourde	<ul style="list-style-type: none"> Les industries dont l'activité occasionne de moyennes ou de fortes incidences sur le milieu environnant (entreposage extérieur, quai de chargement/déchargement d'envergure, circulation importante de véhicules lourds, pollution atmosphérique, sonore, visuelle, etc.)

L'affectation « Industrielle »	
Fonctions complémentaires	
Bureau	<ul style="list-style-type: none"> • Activités qui découlent de l'exploitation d'une entreprise et qui consistent à effectuer des tâches de nature administrative. Il peut aussi s'agir entre autres de sièges sociaux et de centres de recherche
Commerce	<ul style="list-style-type: none"> • Activités qui consistent en l'achat, la vente, l'échange de produits ou de valeurs, et la vente de services. Ces activités ne génèrent habituellement pas ou peu d'entreposage extérieur
Commerce lourd	<ul style="list-style-type: none"> • Activités commerciales comportant des nuisances (mécanique automobile, débosselage, stationnement de véhicules lourds et autres) et les commerces nécessitant de grandes surfaces de montre à l'extérieur (vente de maisons mobiles et roulottes, cours à bois et autres)
Équipement institutionnel et communautaire	<ul style="list-style-type: none"> • Équipements municipaux, gouvernementaux et paragouvernementaux tels que des établissements d'enseignement reliés aux fonctions dominantes. Il peut aussi s'agir de centres de la petite enfance en support aux fonctions dominantes
Activité récréative intensive	<ul style="list-style-type: none"> • Activités récréatives qui utilisent de façon intensive un territoire et qui nécessitent des aménagements artificiels qui mènent, la plupart du temps, à la dénaturation d'un site. Un aréna, un bâtiment abritant des terrains de soccer, de tennis, de badminton ou autres activités sportives ou récréatives, les terrains de golf, de tennis extérieur, de soccer extérieur font notamment partie de cette fonction
Utilité publique et infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> • Propriétés publiques reliées au traitement des eaux (centrale de filtration, station et étang d'épuration), les établissements institutionnels privés ou publics (école, édifices gouvernementaux, etc.), les équipements et infrastructures de transport, les équipements et infrastructures d'Hydro-Québec, les équipements et infrastructures de gestion des matières résiduelles, entre autres

L'affectation « Industrielle »	
Activité de conservation	<ul style="list-style-type: none"> Espaces reconnus pour leur valeur esthétique et/ou écologique, les écosystèmes, d'intérêt régional. Les usages autorisés demeurent limités : les usages reliés à l'interprétation de la nature, dont les usages éducatifs, de recherche et de prélèvement scientifiques font partie de cette fonction
Facteur de dominance	<ul style="list-style-type: none"> 70 %

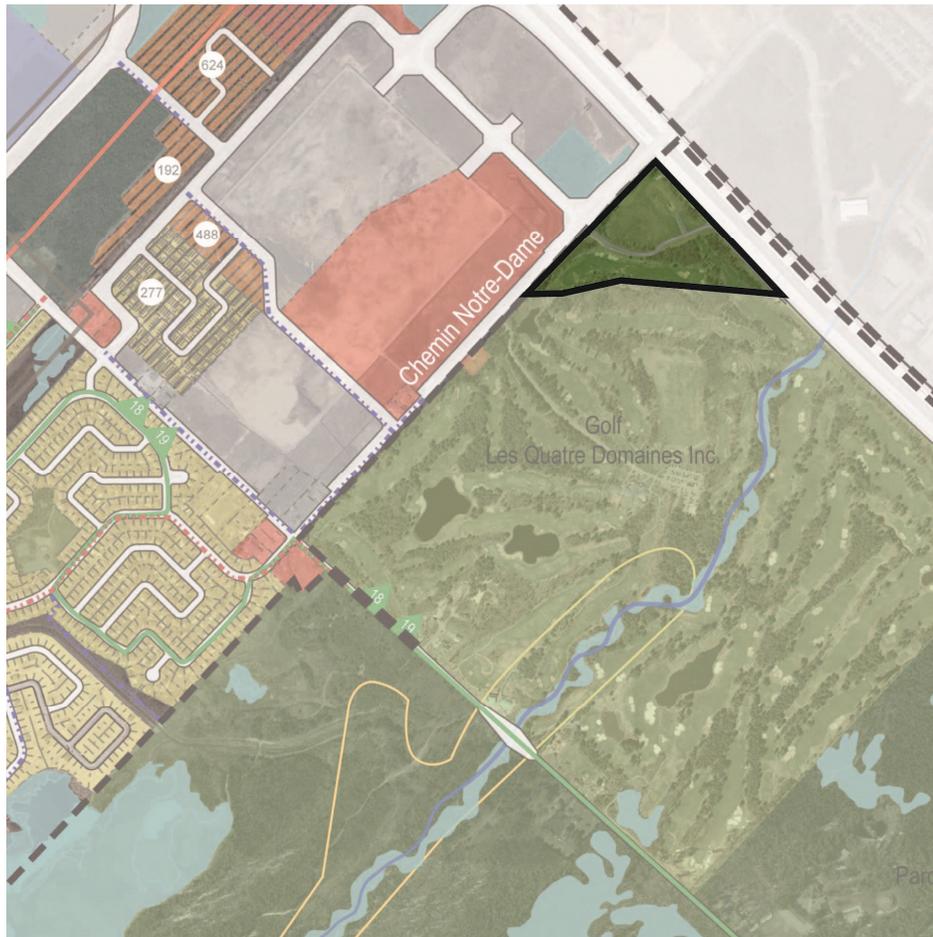
5.17 Affectation « Récréative »

L'affectation « Récréative » correspond aux secteurs ayant un fort potentiel pour le développement des activités touristiques et de villégiature. Il s'agit de concentrer les équipements et de favoriser des zones réservées à des fins de récréation et de tourisme.

Dans cette affectation du sol, l'ouverture de nouvelles rues et l'implantation de nouveaux réseaux d'aqueduc et d'égout n'est pas autorisé à l'exception des cas ayant pour but de répondre à des problématiques de salubrité ou de sécurité publique. Cette clause ne s'applique pas lorsque la réalisation de ces installations est nécessaire aux activités autorisées par l'affectation et que celles-ci sont effectuées hors de la zone agricole permanente (zone verte).

Cependant, lorsque cette affectation du sol est applicable à un terrain ou une partie de terrain située hors d'un périmètre d'urbanisation utilisé à des fins d'activités récréatives intensives (golfs, paintball, etc.), seules les activités existantes au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement sont autorisées par la présente affectation. Cependant, la présente restriction ne s'applique pas à une partie du site du golf des 4 Domaines illustré sur la figure ci-dessous :

Figure 12 Partie du site du golf des 4 Domaines



Dans le cas de l'affectation « Récréative », le schéma d'aménagement prévoit deux fonctions dominantes et trois fonctions complémentaires. Ces dernières sont décrites dans le tableau suivant :

L'affectation « Récréative »	
Fonctions dominantes	
Activité récréative intensive	<ul style="list-style-type: none"> • Activités récréatives qui utilisent de façon intensive un territoire et qui nécessitent des aménagements artificiels qui mènent, la plupart du temps, à la dénaturation d'un site. Un aréna, un bâtiment abritant des terrains de soccer, de tennis, de badminton ou autres activités sportives ou récréatives, les terrains de golf, de tennis extérieur, de soccer extérieur font notamment partie de cette fonction

Activité récréative extensive	<ul style="list-style-type: none"> • Activités récréatives qui exploitent généralement de vastes territoires et ne nécessitent que des aménagements légers, en harmonie avec la nature. Les sentiers pédestres, de skis de fond, de raquettes, équestres, les pistes cyclables (asphaltées ou non), abris sommaires ou haltes pour les randonneurs, parcs et espaces verts font notamment partie de cette fonction. Un terrain de golf ne constitue pas de la récréation extensive au sens de ce schéma d'aménagement
Fonctions complémentaires	
Commerce	<ul style="list-style-type: none"> • Activités de commerce de support à l'activité récréative principale sont autorisées dans la mesure où les produits vendus et les services offerts visent à desservir la clientèle fréquentant les activités récréatives. De manière non limitative, les usages visés sont de type casse-croûte et service de restauration, service de location d'équipements récréatifs légers tels que bicyclette, ski de fond et autres
Utilité publique et infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> • Les équipements et infrastructures d'Hydro-Québec et de transport d'énergie, les tours de télécommunication, les puits municipaux et les stations de pompage
Activité de conservation	<ul style="list-style-type: none"> • Espaces reconnus pour leur valeur esthétique et/ou écologique, les écosystèmes, d'intérêt régional. Les usages autorisés demeurent limités : les usages reliés à l'interprétation de la nature, dont les usages éducatifs, de recherche et de prélèvement scientifiques font partie de cette fonction
Facteur de dominance	<ul style="list-style-type: none"> • 90 %

6 Gestion de l'urbanisation

6.1 Contexte métropolitain

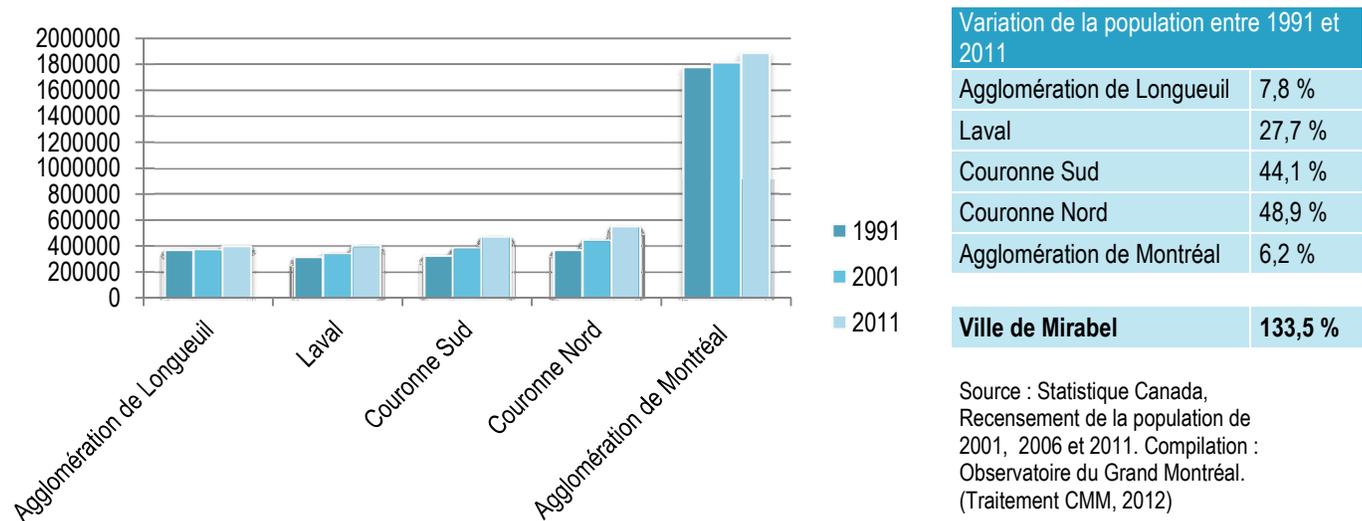
La gestion de l'urbanisation constitue une préoccupation importante du gouvernement fondée sur le constat que la forme actuelle de l'urbanisation génère des coûts sociaux, environnementaux, administratifs et financiers que doivent supporter les collectivités. Le développement est cependant positif lorsqu'il est bien planifié pour tenter d'atteindre l'équilibre entre ces différents aspects. Cette préoccupation globale a trait à la répartition des personnes et des activités sur le territoire, et à la planification des équipements et des infrastructures qui la sous-tendent, à la protection du milieu naturel et des ressources, ainsi qu'à la qualité et à la vitalité des milieux bâtis.

Le territoire de la Ville de Mirabel présente un lieu attrayant pour le développement grâce à sa localisation privilégiée et son accessibilité. Toutefois, même étant à l'extérieur de la première couronne de Montréal, les coûts d'acquisition des terrains sont de moins en moins compétitifs. Le MAMOT a alors demandé à la Ville de porter une attention particulière à la gestion de son urbanisation. Pour ce faire, il convient de pousser la réflexion quant à l'avenir de la Ville et ses terrains disponibles pour son développement.

6.1.1 Contexte métropolitain sociodémographique

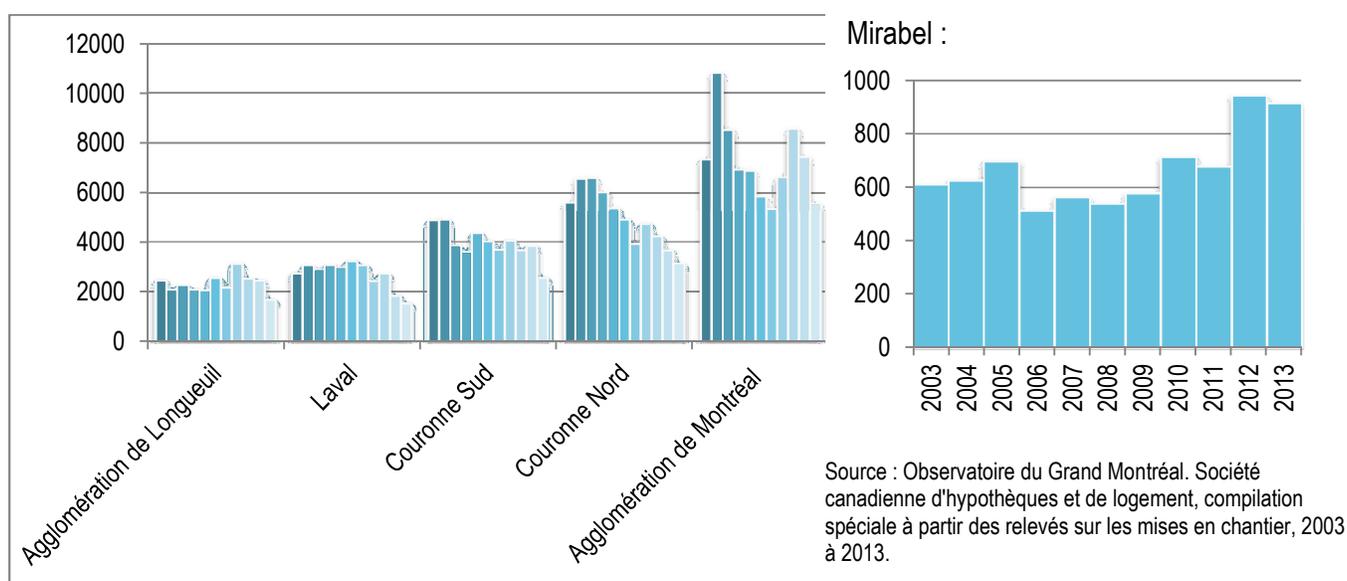
Afin de bien situer la place de Mirabel dans le Grand Montréal et d'en comprendre l'évolution, voici un bref aperçu du contexte métropolitain. La figure suivante présente le recensement depuis les vingt dernières années. On remarque que les cinq secteurs de la CMM ont évolué en parallèle selon les réalités de chacun de secteurs. La couronne Nord (48,9 %) et la couronne Sud (44,1 %) sont les deux secteurs qui ont connu la plus grande croissance démographique. Pour sa part, la population de la Ville de Mirabel a connu une croissance importante en passant de 17 971 en 1991 à 41 957 habitants en 2011, soit une croissance de 133,5 %.

Figure 13 Recensement de la population des secteurs de la CMM entre 1991 et 2011



Parallèlement à ces croissances démographiques, le marché de la construction a été très dynamique au début des années 2000, mais connaît un certain ralentissement depuis les dernières années. La couronne Nord est un secteur qui a particulièrement été touché par ce ralentissement, comme en témoigne la figure suivante. Toutefois, on observe que la Ville de Mirabel n'a pas suivi cette tendance à la baisse avec une augmentation de 50,0 % des nouvelles mises en chantier entre 2003 et 2013. La Ville a certes connu un certain creux entre les années 2006 à 2009, mais les constructions ont repris de plus belle depuis. En 2013, les mises en chantier résidentielles recensées à Mirabel représentaient 29,1 % des mises en chantier résidentielles totales de la couronne Nord, soit 915 nouveaux logements construits en 2013. Ainsi, la Ville de Mirabel n'est pas représentative des statistiques à l'échelle métropolitaine et se démarque par la croissance de son développement résidentiel.

Figure 14 Mises en chantier résidentiel des secteurs de la CMM entre 2003 et 2013



6.1.2 Horizon de développement selon un aménagement durable

Selon les prévisions de l'Institut de la statistique du Québec, la croissance de la population de la CMM est évaluée à près de 530 000 personnes entre 2011 et 2031, correspondant à environ 320 000 nouveaux ménages (Institut de la statistique du Québec, 2009 b et CMM, 2011a). Cette croissance engendra inévitablement la construction de nouveaux logements, et ainsi le besoin d'espace pour le développement résidentiel. On peut lire dans le PMAD que « ces espaces sont, a priori, suffisants pour accueillir la croissance prévue globalement à l'échelle de la région métropolitaine d'ici 2031 » (PMAD, objectif 1.6). Pour ce qui est des besoins économiques (industriels et commercial), la Communauté dispose d'environ 7 000 hectares. Une étude (Plania) estime que 3 300 hectares sont disponibles pour des fins industrielles (sans compter les espaces industriels situés sur l'île de Montréal). Pour ce qui est des besoins en espaces commerciaux, une autre étude (Géocom) estime que la demande en espace commercial serait près de 550 hectares. Bref, en considérant que les besoins estimés en espaces économiques sont d'au plus 3 900 hectares, les 7 000 hectares dont dispose la Communauté devraient être suffisants.

Toutefois, il est important de souligner qu'« une planification à long terme sur une période de 20 ans demeure un exercice prospectif qui ne peut prévoir toutes les situations qui se présenteront. Ainsi, même si, globalement, l'offre de terrains est suffisante pour accueillir la croissance démographique et économique prévue d'ici 2031, certaines parties du territoire métropolitain pourraient connaître des situations particulières justifiant une modification du périmètre métropolitain. » (PMAD, objectif 1.6) Ainsi, les MRC et les agglomérations peuvent soumettre à la Communauté des demandes de modifications du périmètre métropolitain, comme il apparaît à la carte 12 du PMAD, afin de répondre à des besoins exceptionnels. Ces besoins peuvent s'exprimer par le développement d'aires TOD ou pour des besoins de nature résidentielle, institutionnelle ou économique. Évidemment, une telle demande sera soumise à des conditions et à une analyse, comme définies au critère 1.6.2 du PMAD. Pour les besoins en espaces résidentiels, la Communauté considérera la demande de modification au périmètre métropolitain dans le contexte de la disponibilité des terrains à développer et à redévelopper sur l'ensemble du territoire métropolitain tout en la mettant en perspective avec l'offre de terrains dans l'aire de marché du territoire visé.

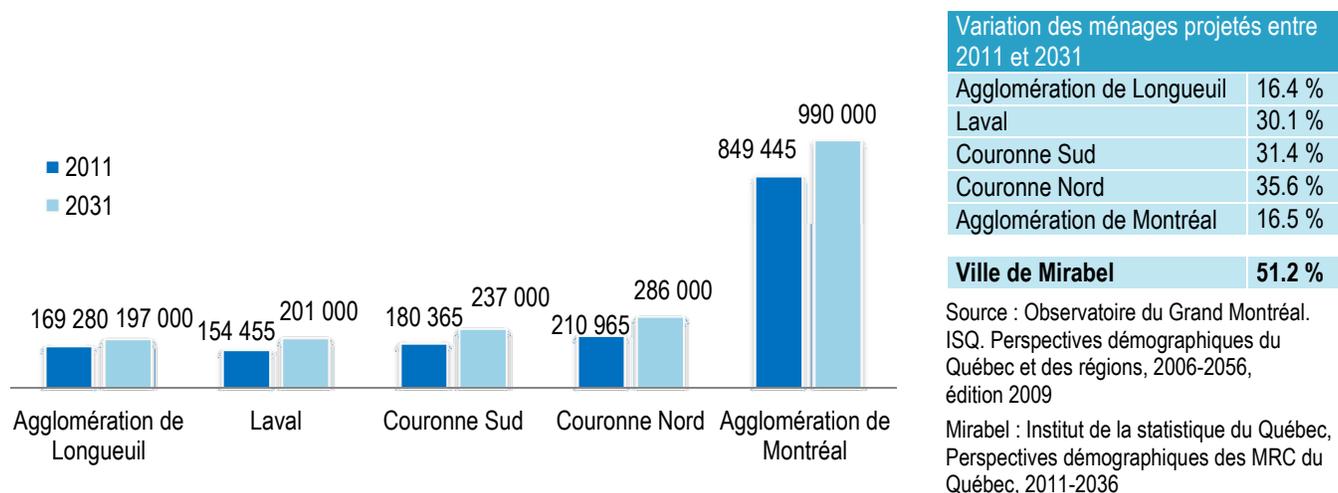
Le territoire de la Ville de Mirabel fait partie de l'aire de marché de la Couronne Nord-Ouest, comme présenté à la carte 13 du PMAD. Cette aire de marché a été définie par la Chambre immobilière du Grand Montréal et des ajustements ont été apportés pour assurer la correspondance avec le territoire de la CMM. L'aire de marché est délimitée en tenant compte des critères suivants : marché, prix, typologie des propriétés, âge des propriétés, bassin des transactions et contiguïté territoriale.

La figure de la page suivante présente les projections des nouveaux ménages entre 2011 et 2031. Ainsi, c'est la couronne Nord qui devrait connaître la plus forte augmentation des ménages dans la CMM, avec une hausse de 35,6 %²⁴. On observe que la Ville de Mirabel pourrait connaître une croissance importante de sa population, passant de 15 865 ménages en 2011 à 23 980 en 2031, soit une hausse de 51,2 %.²⁵ La planification de l'aménagement et de la gestion de l'urbanisation de la Ville de Mirabel doit tenir compte de ces projections démographiques exceptionnelles, et des espaces de développement supplémentaires pourraient être nécessaires. Afin de répondre à ces besoins, ces espaces de développement seront considérés en fonction des dispositions décrites au document complémentaire pour les demandes d'agrandissement des périmètres métropolitains (critère 1.6.2 du PMAD).

²⁴ Observatoire du Grand Montréal. ISQ. Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2006-2056, édition 2009

²⁵ Institut de la statistique du Québec, Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2011-2036

[http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/perspectives/menages/mrc_menages_5ans_ed14.htm] Page consultée en janvier 2015

Figure 15 Projection des nouveaux ménages des secteurs de la CMM entre 2011 et 2031

6.2 Évolution du développement urbain de la Ville de Mirabel

6.2.1 Principales périodes de construction

C'est à partir des années 80 que la Ville de Mirabel connaît une forte hausse de sa construction résidentielle. Lors du recensement de 2011, 61,6 % des constructions résidentielles ont été entreprises entre 1991 et 2010. Cette caractéristique confère à la Ville un stock de logements très jeunes comparativement à l'ensemble de la CMM, qui elle a connu sa plus forte période de construction entre 1960 et 1990 (78,0 %).

Tableau 39 Périodes de construction

Année de construction	Mirabel		CMM	
	Nombre	%	Nombre	%
Avant 1960	1 765	11.2 %	452 490	29.0 %
1961-1980	2 530	16.1 %	526 045	33.7 %
1981-1990	1 765	11.2 %	239 200	15.3 %
1991-2000	3 825	24.3 %	147 045	9.4 %
2001-2005	3 030	19.2 %	96 200	6.2 %
2006-2010	2 845	18.1 %	10 174	6.5 %

Source : Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages (ENM) 2011. Compilation : Observatoire du Grand Montréal. (Traitement CMM, 2014).

6.2.2 Augmentation de la population projetée

Selon les projections démographiques compilées par l'Institut de la statistique du Québec (2014), le territoire de la Ville de Mirabel comptera en 2031 une population de 56 786 habitants, soit une variation de 60,8 % de 2006 à

2031. Cette croissance est la plus forte des MRC avoisinantes, qui elles, affichent une variation pour la même période, qui se situe entre 23,1 % (Argenteuil) et 46,7 % (La Rivière-du-Nord).

6.2.2.1 Caractéristiques des logements en fonction de la population projetée

Comme il fut présenté au **Chapitre 3 – Contexte de planification**, les constructions résidentielles sur le territoire de la Ville sont majoritairement des maisons individuelles non attenantes (66,9 % de tous les logements). Dans une optique de densification du territoire, il est impératif de favoriser d'autres types de logements et d'offrir une plus grande variété de typologies d'habitations pour répondre aux besoins du Mirabellois de demain. Par exemple, selon les projections démographiques de l'ISQ, les ménages composés d'une seule personne devraient être de plus en plus fréquents d'ici 2031, avec un nombre moyen de personnes par ménage de 2,5 en 2031. Autre exemple, la classe des 45 ans et plus représente 42,4 % de la population de Mirabel en 2011 (voir le **Chapitre 3 – Contexte de planification** pour tous les détails statistiques). Comme partout au Québec, la population est vieillissante et cette population devra pouvoir se loger convenablement. Ainsi, la typologie des habitations doit répondre aux besoins, notamment, des personnes seules et des personnes âgées, qui composeront la structure démographique. D'ailleurs, une tendance s'observe déjà pour l'ensemble des secteurs de la Ville : plusieurs nouvelles résidences comportent des logements supplémentaires au sous-sol qui accueillent de plus petits ménages.

6.2.3 Indicateurs du marché de l'habitation à Mirabel

Au **Chapitre 2 – Contexte de planification**, une comparaison de l'évolution des mises en chantier avec la CMM a été dressée pour l'ensemble de la Ville de Mirabel. Il convient cependant d'y revenir, mais plus spécifiquement pour chacun des secteurs de la Ville. Les données présentées sont le résultat de la compilation des permis émis par le service de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme de la Ville de Mirabel.

La forte croissance démographique que la Ville de Mirabel a connue ces dernières années se traduit par l'augmentation de la construction résidentielle. Les secteurs qui ont connu la plus forte croissance depuis les cinq dernières années sont les suivants : Domaine-Vert Nord (530 nouveaux permis de construction, 785 nouveaux logements), Saint-Janvier (479 nouveaux permis de construction, 1 018 nouveaux logements), Côte des Anges (Saint-Augustin) (476 nouveaux permis de construction, 701 nouveaux logements), et Saint-Canut (310 nouveaux permis de construction et 732 nouveaux logements). Au total, ce sont 2 505 nouveaux permis de construction et 4 382 nouveaux logements ont été émis entre 2010 et 2014 sur l'ensemble du territoire de la Ville de Mirabel.

Tableau 40 Nombre de permis de construction résidentielle émis par secteur, 2004 à 2014

Secteurs	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total	Proportion
Sainte-Monique	0	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	4	0.1 %
Saint-Janvier	68	118	61	84	101	98	97	133	113	72	64	1009	19.5 %
Domaine-Vert Nord	93	102	88	91	30	3	30	55	85	176	184	937	18.1 %
Domaine-Vert Sud	1	23	11	2	0	0	1	0	57	36	14	145	2.8 %
Petit-Saint-Charles	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	7	13	0.3 %
Saint-Augustin	160	121	99	116	76	61	59	30	16	49	58	845	16.3 %
Côte des An ges (Saint-Augustin)	0	0	0	5	27	48	75	114	110	90	87	556	10.8 %
Sainte-Scholastique	4	1	4	38	35	30	13	4	3	2	2	136	2.6 %
Saint-Benoît	16	7	7	23	3	3	6	9	5	3	8	90	1.7 %
Saint-Hermas	0	3	1	0	0	15	6	6	8	3	3	45	0.9 %
Saint-Canut	96	95	25	32	37	88	54	61	70	68	57	683	13.2 %
Mirabel-en-Haut	34	35	47	42	49	32	38	42	59	55	54	487	9.4 %
Saint-Antoine	34	31	48	5	28	21	22	10	1	7	4	211	4.1 %
Saint-Jérusalem	2	4	0	0	0	0	2	1	1	0	0	10	0.2 %
Total	508	542	390	439	387	399	403	465	529	566	542	5 171	100.0 %

Total des permis de construction résidentielle émis entre 2011 et 2014

2 102
soit 41% du total des permis de construction résidentielle émis entre 2004 et 2014

Source : Mirabel, janvier 2015

Tableau 41 Nombre de nouveaux logements par secteur, 2004 à 2014

Secteurs	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total	Répartition %
Sainte-Monique	0	2	0	2	1	0	0	0	0	0	0	5	0.1 %
Saint-Janvier	87	149	71	111	132	153	158	258	215	131	256	1721	21.7 %
Domaine-Vert Nord	106	147	104	111	37	3	65	83	96	245	296	1293	16.3 %
Domaine-Vert Sud	1	25	12	3	0	0	1	0	98	145	38	323	4.1 %
Petit-Saint-Charles	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	7	13	0.2 %
Saint-Augustin	205	138	100	139	107	82	124	64	19	116	76	1170	14.8 %
Côte des Anges (Saint-Augustin)	0	0	0	13	39	72	103	190	158	138	112	825	10.4 %
Sainte-Scholastique	5	1	8	40	37	37	15	5	4	2	2	156	2.0 %
Saint-Benoît	24	8	7	26	5	4	7	9	8	3	10	111	1.4 %
Saint-Hermas	0	3	1	0	0	16	6	6	10	4	3	49	0.6 %
Saint-Canut	135	140	81	59	116	169	120	83	133	214	182	1432	18.1 %
Mirabel-en-Haut	37	38	47	47	55	34	41	45	71	58	62	535	6.7 %
Saint-Antoine	48	35	48	5	40	33	38	14	1	16	8	286	3.6 %
Saint-Jérusalem	2	5	0	0	0	0	2	1	1	0	0	11	0.1 %
Total	650	692	479	555	569	603	680	758	815	1077	1 052	7 930	100.0 %

Total des nouveaux logements construits entre 2011 et 2014

3 702
soit 47% du total des nouveaux logements construits entre 2004 et 2014

Source : Mirabel, janvier 2015

6.3 Évaluation des besoins résidentiels et industriels de la Ville de Mirabel

6.3.1 Besoins résidentiels

Le contexte de planification de la Ville de Mirabel a été présenté au **Chapitre 3 – Contexte de planification**. Ce portrait nous permet de faire l'évaluation des besoins résidentiels de la Ville de Mirabel pour les années à venir.

Selon les recommandations de la CMM, la Ville de Mirabel a procédé à un exercice prospectif d'évaluation de ses besoins en espaces urbains résidentiels dans le respect des objectifs de planification métropolitaine du PMAD. Dans un horizon à moyen terme 2011-2031, la Ville de Mirabel et ses secteurs seront en mesure de mieux évaluer les besoins à venir en espace urbain résidentiel et ainsi mieux encadrer la gestion de l'urbanisation afin d'optimiser l'occupation du sol sur le territoire.

Afin d'évaluer le portrait des espaces de développement de la Ville de Mirabel, l'évaluation des besoins s'est réalisée en effectuant l'adéquation entre le potentiel d'accueil et la projection des ménages dans un horizon 2011-2031. Les objectifs de densification ont aussi été considérés, conformément aux seuils minimaux de densité prévus au PMAD (critères 1.1.2 et 1.2.1 du PMAD).²⁶

Les calculs et l'analyse qui suivent offrent une évaluation approximative de la capacité d'accueil de la Ville de Mirabel en fonction des espaces disponibles (les numéros de paragraphes se rapportent aux lignes du tableau 42) :

1. ESTIMATION DES BESOINS EN LOGEMENT POUR L'HORIZON 2031 SELON LES MÉNAGES PROJETÉS : Selon les projections démographiques de l'ISQ, Mirabel passerait de 15 865 ménages en 2011, à 23 980 ménages en 2031, soit 8 115 nouveaux ménages projetés.²⁷

Considérant qu'un nouveau ménage équivaut à un nouveau logement, **8 115 logements supplémentaires seraient requis en 2031** selon les projections démographiques.

2. TOTAL DES SUPERFICIES BRUTES DISPONIBLES CONTENUES AU SEIN DES PÉRIMÈTRES D'URBANISATION ACTUELS DE CHAQUE SECTEUR : Les superficies brutes n'incluent pas les contraintes au développement (les zones à risque d'érosion, les plaines inondables ainsi que les servitudes d'Hydro-Québec).

Il y a **692,79 hectares bruts disponibles sans contrainte au développement**.²⁸

3. ESPACES À REDÉVELOPPER ET À REQUALIFIER : Il est important de considérer les espaces à redévelopper afin d'évaluer les besoins résidentiels sur le territoire. Les espaces à redévelopper ne sont pas inclus dans le

²⁶ L'évaluation des besoins en espace urbain résidentiel constitue un exercice prospectif basé sur des tendances et des scénarios probables, donc les projets des ménages de l'Institut de la statistique du Québec.

²⁷ ISQ. Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2006-2056, édition 2009. [http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/perspectives/menages/mrc_menages_5ans_ed14.htm] Page consultée en janvier 2015

²⁸ Sauf avis contraire, tous les calculs des superficies sont faits à partir d'une base Autocad. Les superficies sont donc approximatives puisqu'elles ne sont pas issues du cadastre.

calcul de la superficie brute disponible sans contrainte au développement, mais ils sont additionnés à ceux-ci pour établir la superficie résidentielle vacante brute disponible.

La Ville de Mirabel n'a pas fait d'étude à ce jour concernant les terrains à requalifier puisqu'elle est dans une phase importante de développement et non en voie de requalification. Les particularités du territoire (plusieurs secteurs très jeunes et d'autres plus anciens ayant un caractère patrimonial à préserver plutôt qu'à requalifier) confirment que l'étude de la requalification n'est pas de mise à ce jour à Mirabel. Le seul terrain à requalifier a été identifié par la CMM suite à des démarches auprès de la Ville de Mirabel.

La Ville de Mirabel dispose d'un terrain d'une superficie de **5,29 hectares d'espaces à redévelopper** situé dans le secteur de Saint-Augustin.

4. SUPERFICIES RÉSIDENTIELLES BRUTES VACANTES DISPONIBLES : Dans cet exercice, nous recherchons les espaces disponibles pour le *développement résidentiel*. Cette superficie est obtenue en calculant les superficies vacantes et disponibles se trouvant dans les affectations pouvant accueillir une fonction résidentielle, soit les affectations urbaine, villageoise, résidentielle faible densité et multifonctionnelle TOD.

Ainsi, parmi le total de 692,79 hectares bruts disponibles sans contrainte au développement, la superficie résidentielle brute disponible sans contrainte au développement est de 244,95 hectares. À cette superficie, ajoutons les espaces à redévelopper (5,29 hectares) pour **obtenir 250,24 hectares pour la superficie résidentielle vacante brute disponible.**

Dominance de la fonction résidentielle : Afin d'évaluer les superficies qui seraient susceptibles d'être occupées par un usage résidentiel, 100 % des espaces vacants des affectations urbaine, villageoise, résidentielle à faible densité et multifonctionnelle TOD sont considérés en tant qu'espace résidentiel pour les besoins du calcul.

Il a donc été évalué que 244,95 hectares bruts sont disponibles pour la fonction résidentielle.

5. NOUVEAUX LOGEMENTS RÉELS CONSTRUITS ENTRE 2011 ET 2014 : Selon les données de la Ville de Mirabel, **3 702 nouveaux logements ont été construits entre 2011 et 2014.**
6. NOUVEAUX LOGEMENTS PRÉVUS SELON LES PROJETS EN COURS : Selon les données de la Ville de Mirabel, les espaces ayant un projet en cours connu (résidentiel) **prévoient une offre de 3 271 nouveaux logements d'ici 2031.**
7. NOUVEAUX LOGEMENTS POSSIBLES SELON LES SUPERFICIES RÉSIDENTIELLES DISPONIBLES : Pour les besoins de l'exercice, la densité en logements à l'hectare brut hors des aires TOD sera définie à 24 logements à l'hectare, comme identifié par le PMAD pour l'horizon 2031. Toutefois, il est important de considérer que les seuils de densité résidentielle diffèrent d'un secteur à l'autre :
- D'une part, des seuils de densité plus élevés sont prévus, soit de **60 logements à l'hectare**, advenant la venue prochaine de la gare et de l'aire TOD :

Une densité de 60 logements à l'hectare pour **8,16 hectares** représentant la superficie brute vacante disponible pour la fonction résidentielle dans l'aire multifonctionnelle TOD = **490 logements**

- D'autre part, pour les besoins de l'exercice et considérant sa situation particulière, le **secteur en affectation résidentielle faible densité** de Mirabel-en-Haut doit être exclu du calcul de la densité. Ainsi, il a été convenu avec la CMM et le MAMOT d'appliquer une densité de **4 logements à l'hectare** spécifiquement pour ce secteur exclu :

Une densité de 4 logements à l'hectare pour **99,76 hectares** représentant la superficie brute vacante disponible dans le secteur en affectation résidentielle faible densité de Mirabel-en-Haut = **399 logements**

- Finalement, on visera un seuil de densité de **24 logements à l'hectare** pour le reste du territoire de Mirabel :

Une densité de 24 logements à l'hectare pour **142,31 hectares** représentant la superficie brute vacante disponible pour le reste du territoire de Mirabel = **3 416 logements**

Nous obtenons un total de **4 304 nouveaux logements** qui pourraient être construits en 2031.

8. TOTAL DES NOUVEAUX LOGEMENTS (RÉEL, PRÉVU ET POSSIBLE) D'ICI 2031 : Afin de déterminer le nombre de logements qui pourraient s'implanter sur le territoire de la Ville d'ici à l'année 2031, il faut additionner le nombre d'unités réelles construites entre 2011 et 2014 (3 702), le nombre d'unités prévues des projets en cours (3 271) et le nombre d'unités de logement possibles sur les superficies résidentielles (4 304).

Le résultat est donc une offre estimée à **11 277 nouveaux logements projetés** sur le territoire de la Ville de Mirabel en 2031.

9. CAPACITÉ D'ACCUEIL ESTIMÉE SELON L'OFFRE ET LA DEMANDE PROJETÉE : Finalement, la dernière étape est de déterminer si la projection du nombre de logements qui s'implanteront au sein des périmètres d'urbanisation sera en mesure d'accueillir les nouveaux ménages projetés en 2031; il s'agit de la **capacité d'accueil**. Lorsque le nombre de logements requis est supérieur aux logements qui seront construits, la capacité d'accueil est déficitaire (-). Lorsque le nombre de logements requis est inférieur aux logements qui seront construits, la capacité d'accueil est excédentaire (+).

Considérant la perspective de l'horizon 2031, il y a un **besoin de 8 115 nouveaux logements**, et une **offre de 11 277 nouveaux logements** dans les périmètres d'urbanisation.

IL Y A DONC UN SURPLUS DE 3 162 LOGEMENTS POUR SATISFAIRE LES BESOINS EN LOGEMENT D'ICI 2031.

Ces calculs et cette analyse sont résumés à l'intérieur du tableau ci-dessous, qui laisse comprendre que la capacité d'accueil de Mirabel est suffisante pour soutenir la demande à venir. En effet, selon cette évaluation, on estime donc qu'il y a un surplus estimé approximatif de 3 162 logements pour satisfaire les besoins en logement d'ici 2031. Rappelons que cette évaluation est sujette à une multitude de facteurs qui pourraient totalement modifier ces résultats. Une mise à jour de ce calcul pourrait être faite par la Ville au besoin. Cet exercice a pour objectif de donner une idée approximative de la capacité d'accueil de la Ville en fonction des projections démographiques.

Tableau 42 Évaluation de la capacité d'accueil de la Ville de Mirabel en fonction des espaces disponibles pour le développement résidentiel dans le périmètre d'urbanisation pour l'horizon 2011-2031*

1	Estimation des besoins en logement pour l'horizon 2031 (<u>demande</u> projetée) :	8 115 logements
2	Superficie vacante brute sans contrainte :	692,79 hectares
3	Superficie des espaces à redévelopper :	5,29 hectares
4	Superficie <u>résidentielle</u> brute totale disponible (incluant les espaces à redévelopper) : Calcul : Superficie résidentielle brute vacante disponible + la superficie des espaces à redévelopper 244,95 ha + 5,29 ha = 250,24 ha	250,24 hectares
5	Nouveaux logements <u>réels</u> construits entre 2011 et 2014 :	3 702 nouveaux logements déjà construits
6	Nouveaux logements <u>prévus</u> selon les projets en cours :	3 271 nouveaux logements prévus

7	<p>Nouveaux logements possibles selon les superficies résidentielles disponibles :</p> <p>Calculs :</p> <ul style="list-style-type: none"> 60 log./ha pour l'aire multifonctionnelle TOD de 8,16 ha disponible = 490 logements 4 log./ha pour le secteur en affectation résidentielle faible densité de 99,76 ha disponible = 399 logements 24 log./ha (densité moyenne PMAD) pour le reste du territoire, soit 142,31 ha = 3 416 logements <p>Total : 490 + 399 + 3 416 = 4 304</p>	4 304 nouveaux logements possibles
8	<p>Total des nouveaux logements (réel, prévu et possible) d'ici 2031 (offre estimée) :</p> <p>Calculs :</p> <p>Logements [réel (ligne 5) + prévu (ligne 6) + possible (ligne 7)] [3 702 + 3 271 + 4 304] = 11 277</p>	11 277 nouveaux logements projetés
9	<p>Capacité d'accueil approximative selon l'offre estimée et la demande projetée :</p> <p>Calculs :</p> <p>Offre estimée en logements – besoins projetés en logement : 11 277 – 8 115 = 3 162</p>	Surplus estimé approximativement de 3 162 logements pour satisfaire les besoins en logement d'ici 2031
<p>Source : Institut de la statistique du Québec (ISQ), <i>Perspectives démographiques du Québec et des régions</i>, Traitement CMM, 2015, Site de l'Observatoire du Grand Montréal</p> <p>* Il s'agit d'une démarche prospective réalisée à la lumière des connaissances disponibles lors de l'adoption du SADR. Des études en cours ou futures pourraient avoir pour effet d'augmenter ou de diminuer le nombre d'espaces vacants et à requalifier disponibles. Sauf avis contraire, tous les calculs des superficies sont faits à partir d'une base Autocad. Les superficies sont donc approximatives puisqu'elles ne sont pas issues du cadastre</p>		

6.3.2 Synthèse des superficies disponibles au développement de secteurs d'emplois

La présentation de l'historique des parcs industriels de la Ville de Mirabel permettra de bien comprendre la situation actuelle. Au cours des dernières années, l'évolution des superficies disponibles dans les parcs industriels de Mirabel a été importante. Dans le cas du parc industriel autoroutier à Saint-Janvier, il y avait 109 hectares de disponibles en 1987, 63,5 hectares en 2000 et le parc a été entièrement comblé à la fin de 2014. Pour ce qui est du parc industriel et commercial du Curé-Labelle à Saint-Janvier, il avait une superficie disponible de 28,67 hectares en 1987 et il a été entièrement comblé en 2002. Le parc a été agrandi de 11,8 hectares additionnels en 2011 et au 1er juin 2014, il ne restait que 1,27 hectare de disponible. Dans le cas du Développement Gouverneur dans le Domaine-Vert Nord, celui-ci a été développé sur 17,3 hectares à partir de 1997. En 2013, il restait 7,3 hectares à développer et seulement 4,65 hectares au 1er juin 2014. Du côté du Parc industriel Saint-Augustin, une première phase a été développée sur 4,84 hectares en 1990, et tout était construit en 2004. Une seconde phase fut mise de l'avant en 2011 sur 7,6 hectares et dès 2012, celui-ci était entièrement comblé. Enfin, la zone industrielle de la zone aéroportuaire comptait une superficie disponible de 427,02 hectares en 2001, de 414,97 hectares en 2005 et elle était de 322 hectares au 1er juin 2014.

Aujourd'hui, la Ville de Mirabel compte donc un total de six parcs industriels, comme il fut mentionné au **Chapitre 3 – Contexte de planification**. Toutefois, seulement cinq d'entre eux sont effectifs puisque le parc industriel de Saint-Canut ne peut être considéré comme développable. En effet, rappelons que le développement est impossible dans ce parc à cause, notamment, de l'absence des services d'aqueduc et d'égout et la proximité des habitations. Ainsi, les cinq parcs industriels restants totalisent une superficie brute totale de 701,21 hectares.

Les espaces industriels disponibles se retrouvent dans les parcs du Curé-Labelle (1,27 ha), Développement Gouverneur (4,65 ha) et dans la zone aéroportuaire (322 ha) puisque le parc industriel autoroutier de Saint-Janvier et le parc industriel de Saint-Augustin sont comblés, comme il fut précisé ci-haut. Ainsi, presque la totalité des espaces disponibles est localisée dans le parc industriel de la zone aéroportuaire (322 ha sur un total de 327,92 ha). Toutefois, il est important de souligner que les terrains de ce parc sont la propriété du gouvernement fédéral. Ainsi, cette forme de tenure fait en sorte que seule la location des terrains est possible, ce qui représente un obstacle pour attirer certaines industries. En effet, entre 2001 et 2014, moins d'une dizaine d'industries se sont établies sur le site de la zone aéroportuaire. Par contre, des entreprises comme Bombardier et AéroliA se sont installées sur de très grandes superficies de terrain. Il est à noter qu'Hydro-Québec prévoit la construction d'une ligne à partir du poste de Mirabel pour améliorer la fiabilité du réseau électrique du complexe aéroportuaire.

Le tableau suivant présente les superficies totales et l'emplacement des parcs industriels de la Ville de Mirabel ainsi que les superficies brutes qui sont encore disponibles.

Tableau 43 Superficie et emplacement des parcs industriels de la Ville de Mirabel

Parcs industriels ²⁹	Superficie brute totale (hectare)	Superficie brute disponible (hectare)	Emplacement
Parc industriel autoroutier (Saint-Janvier)	109	0	À l'est de l'autoroute 15 en direction nord
Parc industriel et commercial du Curé-Labelle (Saint-Janvier)	40,47	1,27	De la rue Brault à côte Saint-Pierre
Développement Gouverneur (Domaine-Vert Nord)	17,30	4,65	À l'ouest de l'autoroute 15 en direction nord
Parc industriel Saint-Augustin	12,44	0	Côte des Anges et Saint-Jacques
Aéroportuaire	522	322	En bordure sud de l'autoroute 50 en direction ouest
TOTAL	701,21	327,92	

Source : CLD de Mirabel, 1er juin 2014

²⁹ Le parc industriel de Saint-Canut a été retiré de cette liste considérant qu'il n'y a pas de service et que le développement industriel y est impossible. La superficie totale brute de ce secteur est de 48,33 hectares.

Malgré les 327,92 hectares industriels disponibles dans les parcs industriels, il est important de considérer que presque la totalité de cette superficie (322 hectares) est localisée dans le secteur aéroportuaire et que ces terrains présentent un mode de tenure créant un obstacle à l'occupation. Ainsi, il n'y a pratiquement plus d'espace industriel de disponible dans les parcs industriels à Mirabel, soit seulement 5,92 hectares, ce qui limite grandement le développement et l'épanouissement industriel sur le territoire.

6.3.3 Urbanisation optimale de l'espace

La CMM définit comme territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace l'ensemble des espaces vacants ou à redévelopper qui sont compris dans le périmètre métropolitain, ainsi que l'espace industriel sis en zone blanche sur le site de la zone aéroportuaire de Mirabel. Le secteur de l'aéroport de Mirabel est d'ailleurs considéré comme un pôle métropolitain important. Ces espaces sont identifiés aux **plans 8 à 21** du présent chapitre.

La Ville de Mirabel doit consolider le tissu urbain existant en assurant, en premier lieu, l'utilisation des terrains vacants, ou à redévelopper, qui sont ou seront desservis par les infrastructures d'aqueducs et d'égouts et qui sont compris à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, ainsi que sur le site de la zone aéroportuaire, un secteur industriel. La Ville de Mirabel doit considérer en particulier les centres urbains, les quartiers anciens et les grandes artères commerciales comme des opportunités d'optimiser l'utilisation de l'espace et des équipements collectifs. Les interventions visant la réhabilitation et le redéveloppement de ces territoires sous-utilisés ou à requalifier sont encouragées.

La réalisation de quartier de type TOD

Dans la poursuite de l'orientation pour un Grand Montréal avec des milieux de vie durables, la Ville de Mirabel participe à l'objectif 1.1 du PMAD pour orienter 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant (quartier de type TOD), le point d'accès étant généralement défini comme une station ou un arrêt. La future gare de Mirabel agira à titre de quartier TOD dans la portion du rayon de 1 kilomètre situé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Dans cette portion, les nouveaux développements résidentiels devront respecter les seuils minimaux de densité brute prévus au document complémentaire. Ainsi, un diagnostic territorial pour chaque secteur a été établi en fonction des axes stratégiques suivants :

- Milieux de vie
- Viabilité et vitalité économiques
- Accessibilité et la mobilité
- Milieux sensibles

Ces axes stratégiques ont permis d'effectuer une lecture complète et croisée de toutes les composantes des différents secteurs mirabellois. Ce diagnostic par secteur a permis de faire ressortir des enjeux permettant d'élaborer des stratégies de mise en œuvre régionales ainsi que les outils/moyens de mise en œuvre.

6.4 Diagnostic territorial par secteur et enjeux

6.4.1 Sainte-Monique

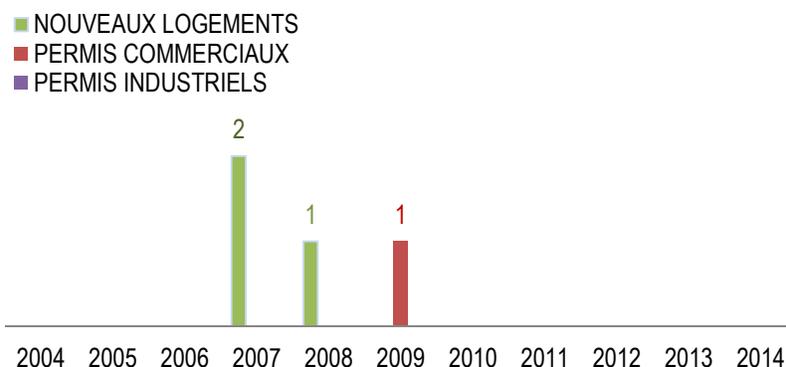
Fondé en 1869, le secteur de Sainte-Monique est la dernière paroisse à avoir vu le jour à Mirabel. Sainte-Monique est également le secteur qui a été le plus lourdement touché par les expropriations lors de la construction de l'aéroport.

Le secteur de Sainte-Monique est le centre administratif de la Ville de Mirabel. L'hôtel de ville, le poste de police, le centre d'archives et un entrepôt municipal y sont regroupés. C'est en fonction de sa centralité de l'ensemble du territoire que ce secteur fut choisi pour y implanter ses équipements afin d'assurer une desserte égale du vaste territoire de la Ville et la municipalité de Saint-Colomban (pour le service de police). On y retrouve aussi le Golf le Diamant.

Espaces disponibles et secteurs à requalifier

Il n'y a plus d'espace disponible à l'intérieur du périmètre urbain.

Évolution des permis de construction, Sainte-Monique, 2004-2014



Enjeux

La faible vitalité du noyau villageois et la faible densité de population

Outre la fonction publique mirabelloise qui est présente dans le secteur de Sainte-Monique, il y a que très peu de vitalité économique au sein du noyau villageois. La densité de population est insuffisante pour assurer le maintien de services et de commerces de proximité. L'augmentation de la densité de population pose un certain nombre de défis, considérant que le secteur n'est actuellement desservi que par l'aqueduc, que le périmètre urbain actuel est pratiquement comblé et que les rares terrains encore disponibles sont affectés d'une servitude aéroportuaire qui limite le développement.

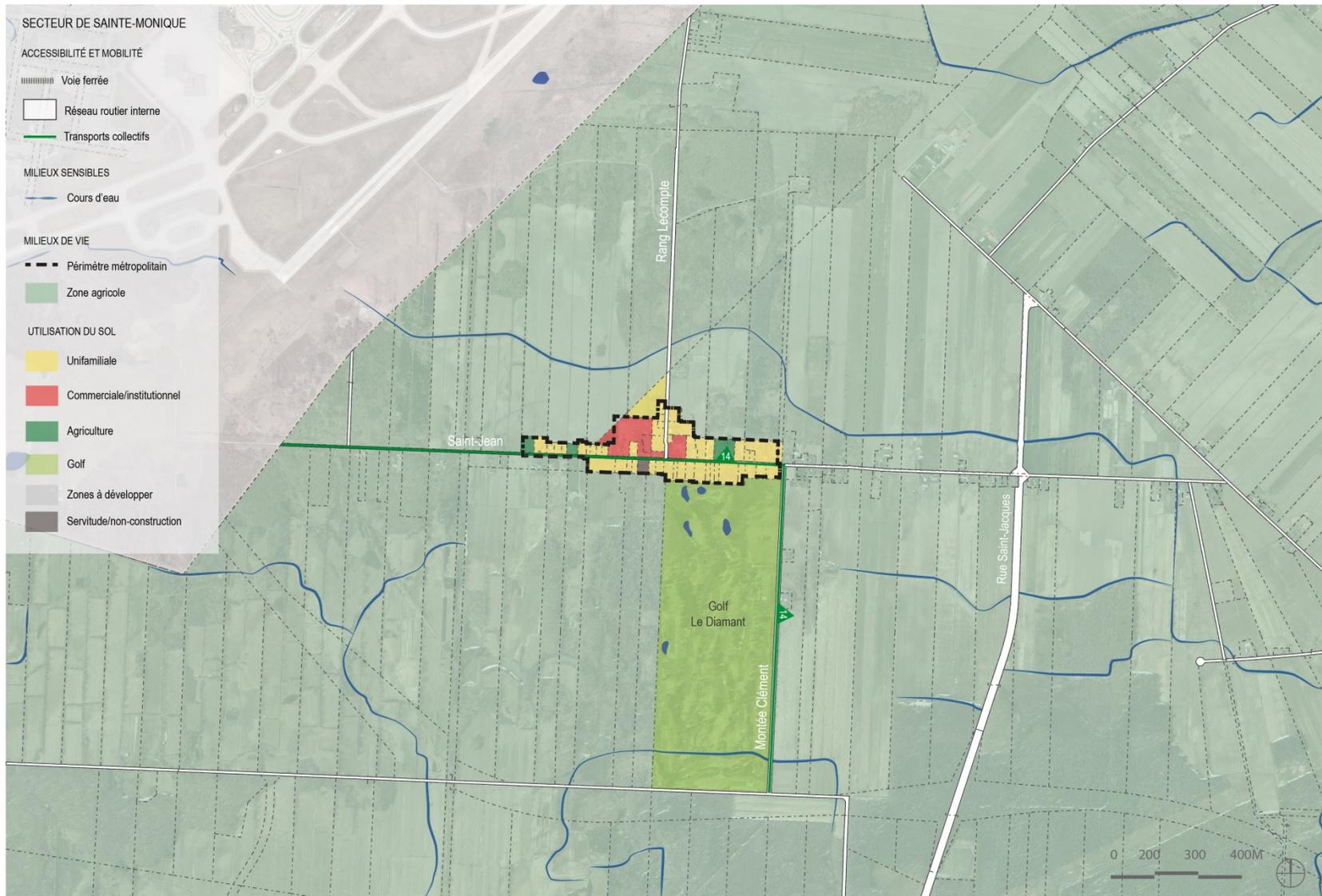
Le Club de Golf Le Diamant

Des démarches ont été entreprises dans le passé en vue de la requalification du Club de Golf Le Diamant, puisque ce secteur possède un potentiel très intéressant. Toutefois ces démarches ont été refusées. Aujourd'hui, la requalification de ce golf demeure un sujet à mettre en étude pour le futur, tout en considérant que le secteur est situé en zone agricole permanente et à l'extérieur du périmètre urbain.

Un périmètre d'urbanisation comblé

En ce qui a trait au secteur de Sainte-Monique, les seuils minimaux de densité devraient aussi faire l'objet d'exception ou de nuance puisque le périmètre urbain actuel est pratiquement comblé, que le secteur n'est que partiellement desservi et que le réaménagement est soumis à de sévères servitudes aéroportuaires pour le bruit.

Plan 8 : Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur de Sainte-Monique



6.4.2 Saint-Janvier

Fondé en 1845, Saint-Janvier est le secteur le plus urbanisé de la Ville de Mirabel. On y retrouve un milieu de vie complet et où sont présents plusieurs services à la population (clinique médicale, école secondaire, centre local d'emploi, etc.) des commerces de proximité et de destination et trois parcs industriels qui totalisent plus de 5 664 emplois. Tout comme dans certains autres secteurs de la Ville de Mirabel, on observe une hausse des typologies résidentielles plus denses, tel qu'il est possible de le constater aux tableaux 35, 40 et 41. Le périmètre urbain est pratiquement comblé, à l'exception de quelques terrains.

Évolution des permis de construction, Saint-Janvier, 2004-2014



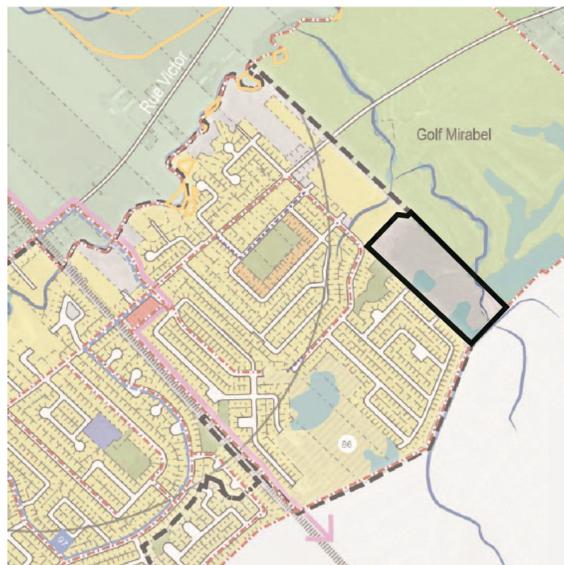
Espaces disponibles

Outre les projets identifiés à la sous-section précédente, les superficies suivantes sont disponibles pour le développement de la fonction résidentielle principalement ou de commerce de proximité.

Secteurs situés à l'extérieur du périmètre d'urbanisation

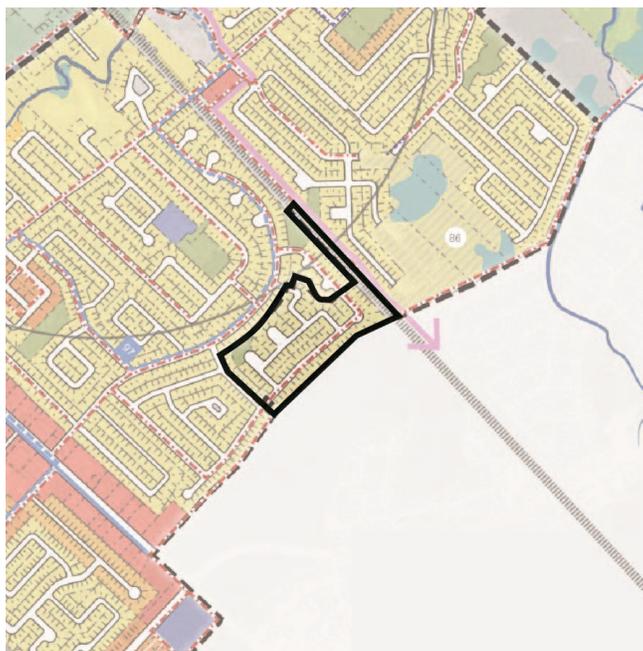
Pour la partie du lot 4 271 877 situé à l'extérieur du périmètre d'urbanisation et ayant l'affectation «Urbaine», aucune construction ne pourra être autorisée dans cette partie de lot tant que le secteur ne sera pas inclus dans le périmètre d'urbanisation selon les dispositions du critère 1.6.2 du PMAD.

Figure 16 Secteur hors périmètre à la limite est de Saint-Janvier



Il y a aussi un secteur situé hors périmètre à la limite sud de Saint-Janvier, près des rues Louis-Joseph-Papineau, Henri-Bourassa et Jean-Lesage. Toutefois, ce secteur est déjà entièrement développé.

Figure 17 Secteur hors périmètre à la limite sud de Saint-Janvier



	Hectare (ha) ³⁰
Superficie brute disponible au développement	8,25
Contraintes au développement	
Zones à risque d'érosion	-
Plaines inondables	-
Total	0
Superficie brute sans contrainte	8,25
Parcs et rues (-20 %)	1,65
Superficie nette totale disponible ^{*31}	6,60

Enjeux

La rareté des terrains industriels et commerciaux

L'accessibilité exceptionnelle du secteur de Saint-Janvier par l'autoroute 15 et par le boulevard Curé-Labelle est un facteur attractif important pour les entreprises, ce qui crée une forte demande en terrains industriels et commerciaux. Si forte, qu'actuellement tous les secteurs industriels et commerciaux sont complets. Les seules possibilités pour l'implantation pour de nouveaux commerces sont dans une optique de requalification du boulevard Curé-Labelle. Les secteurs industriels sont comblés.

L'emplacement de la future gare et l'amélioration de la desserte en transports collectifs

L'emplacement de la future gare de Mirabel est un enjeu important pour le secteur de Saint-Janvier. La Ville a déjà fait une demande d'exclusion pour positionner cet équipement structurant à portée métropolitaine à l'extérieur du périmètre métropolitain. Même si cette demande d'exclusion a été refusée par la CPTAQ, soulignons que l'option est considérée comme possible et autorisée par les dispositions de l'article 105 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (droits acquis).

Outre le choix de la localisation de cette gare, l'ajout d'une offre en transport collectif est une priorité pour le secteur et pour Mirabel. Saint-Janvier est un secteur urbanisé et l'offre en transport collectif est limitée à la ligne d'autobus sur le boulevard Curé-Labelle. Les problèmes de congestion routière sur les rues Charles et Victor témoignent du dépassement de la capacité du réseau routier et de l'urgence de mettre en place une alternative à la dépendance aux déplacements automobiles.

Le potentiel de revitalisation du boulevard Curé-Labelle

Les abords du boulevard Curé-Labelle se caractérisent par la piètre qualité des aménagements et du cadre bâti et de l'aménagement paysager, la vacance de plusieurs commerces et terrains, l'omniprésence des commerces liés à l'automobile et le faible encadrement (stationnements en marge avant et gabarits peu imposants). Ces constats démontrent que ce tronçon est mûr pour une revitalisation et qu'une stratégie en ce sens devrait être mise en place. La revitalisation aurait très certainement des effets positifs sur le paysage du boulevard, sur l'amélioration du cadre bâti ainsi que sur la valeur foncière du secteur. Une meilleure qualité de l'affichage sur le boulevard Curé-Labelle serait aussi bénéfique pour la valorisation de ce secteur.

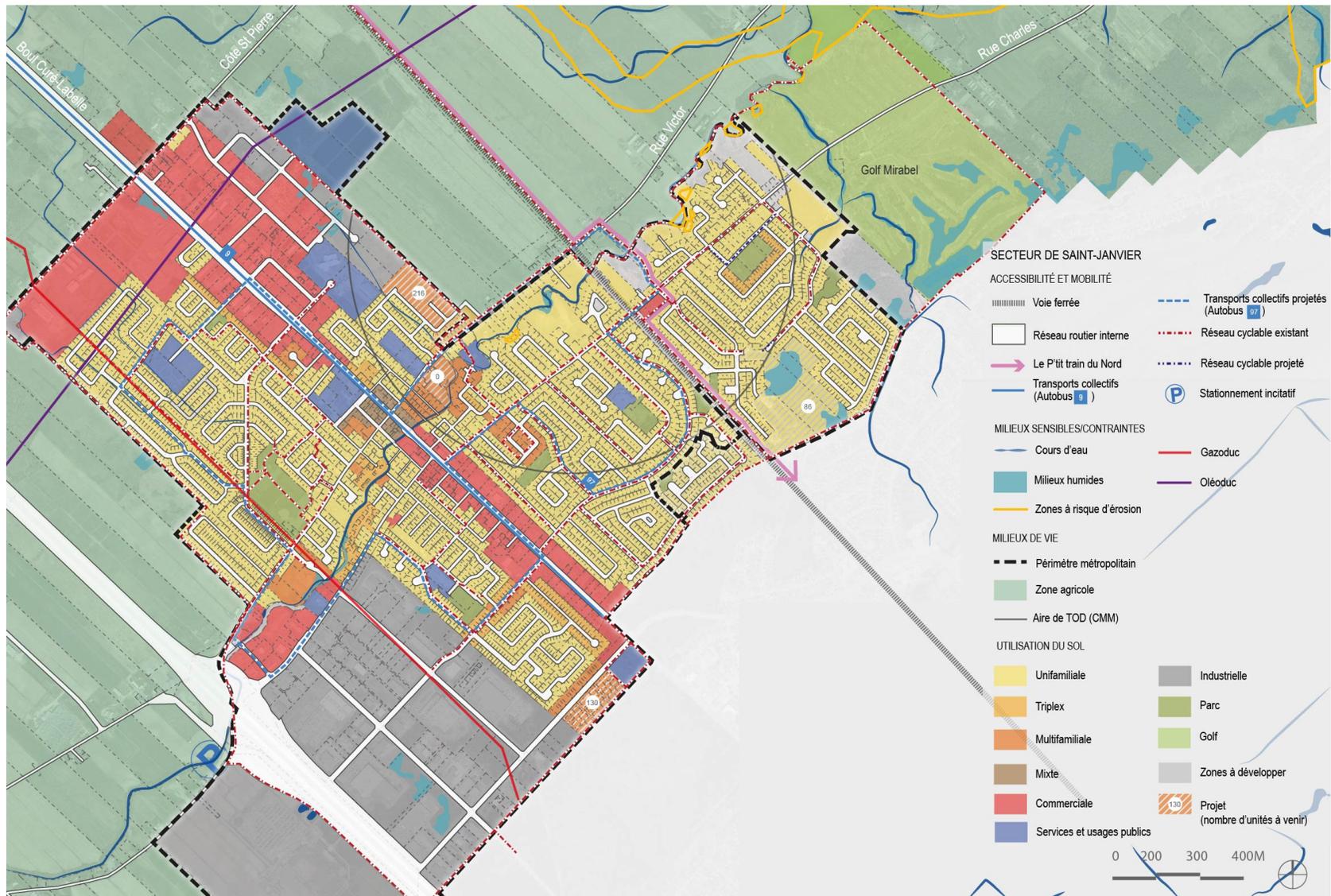
³⁰ Tous les calculs des superficies sont faits à partir d'une base Autocad. Les superficies sont approximatives puisqu'elles ne sont pas issues du cadastre.

³¹ Exclu le Golf de Mirabel d'une superficie de 97,18 hectares, qui est hors du périmètre urbain.

Le Club de Golf Mirabel

Des démarches ont été entreprises dans le passé en vue de la requalification du Club de Golf Mirabel, puisque ce secteur possède un potentiel très intéressant. Toutefois ces démarches ont été refusées puisque le site n'est pas situé à l'intérieur du périmètre urbain. Aujourd'hui, la requalification de ce golf demeure un sujet à mettre en étude pour le futur, tout en considérant que le secteur est situé en zone blanche, adjacente au périmètre urbain.

Plan 9 : Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur de Saint-Janvier

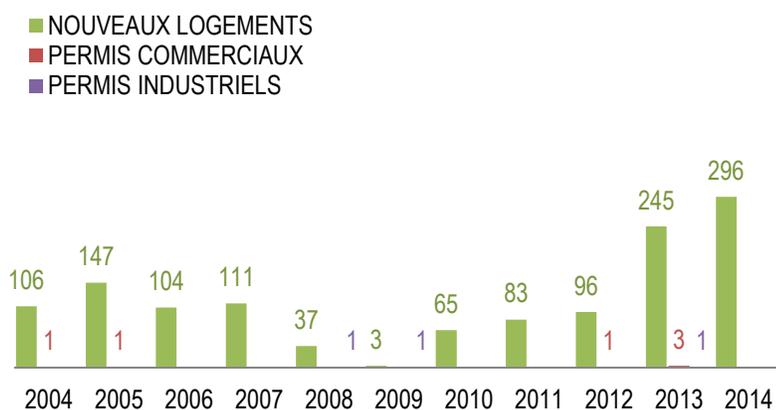


6.4.4 Domaine-Vert Nord

Le secteur du Domaine-Vert Nord est situé au nord du parc du Domaine-Vert près de l'autoroute 15. Le développement de ce secteur est relativement récent, il compte un secteur d'emploi, un développement résidentiel de faible densité, le nouveau projet de la Cité de Mirabel (résidentiel de haute densité avec commerces), et celui de Premium Outlet Montréal. Une nouvelle sortie d'autoroute (28) et un viaduc ont été construits sur l'autoroute 15 pour accéder à ce nouveau projet. Les villes de Mirabel et Blainville se sont partagées la facture de 9 millions de dollars.

On observe une tendance pour les nouvelles constructions qui sont de plus en plus denses, tel qu'il est possible de le constater aux tableaux 35, 40 et 41.

Évolution des permis de construction, Domaine-Vert Nord, 2004-2014



Espaces disponibles

Plusieurs projets sont prévus dans le secteur du Domaine-Vert Nord. D'une part, le projet du Premium Outlet Montréal de Mirabel accueille un complexe de 80 magasins, sur un total de 3,44 hectares, dans la première phase du projet et une deuxième phase qui portera la superficie totale à 4,18 hectares. Deuxième projet au Canada de Premium Outlets après celui de Toronto, la Ville estime à 2 millions de dollars par année, les retombées en taxes foncières.

D'autre part, le projet de la Cité de Mirabel prévoit la construction d'environ 2 000 unités résidentielles réparties dans trois tours de 14 étages, des maisons de ville, des condos de quatre étages et un immeuble pour retraités. Plusieurs promoteurs sont actifs dans le secteur du Domaine-Vert Nord et des projets résidentiels sont en cours.

Les superficies suivantes sont disponibles pour le développement des fonctions résidentielles, commerciales ou d'emploi (industrielle). La vocation de superficies importantes reste à être déterminée dans le projet de la Cité de Mirabel.

	Hectare (ha) ³²
Superficie brute disponible au développement	95,87
Contraintes au développement	-
Zones à risque d'érosion	-
Plaines inondables	-
Total	-
Superficie brute sans contrainte	95,87
Parcs et rues (-20 %)	19,27
Superficie nette totale disponible	76,70

Enjeux

L'amélioration de l'offre en services à la population

Le secteur du Domaine-Vert Nord s'est développé rapidement au cours des dernières années sans que des services institutionnels et communautaires à la population soient planifiés. Cette situation peut facilement être rectifiée considérant les superficies importantes de terrains encore disponibles au développement. L'ajout d'équipements communautaires pourrait avoir pour effet de créer également un sentiment d'appartenance et de dynamiser la vie de quartier du secteur. D'ailleurs, le parc du Domaine-Vert propose plusieurs activités de plein air s'adressant aux familles, aux groupes scolaires et aux entreprises. Ce parc offrira de plus en plus de services à la communauté, tant au plan local qu'au plan régional. Aussi, l'arrivée d'une future école primaire annoncée récemment par le gouvernement provincial permettra d'améliorer l'offre de services à la population.

La vocation à définir des importantes superficies disponibles dans la Cité de Mirabel

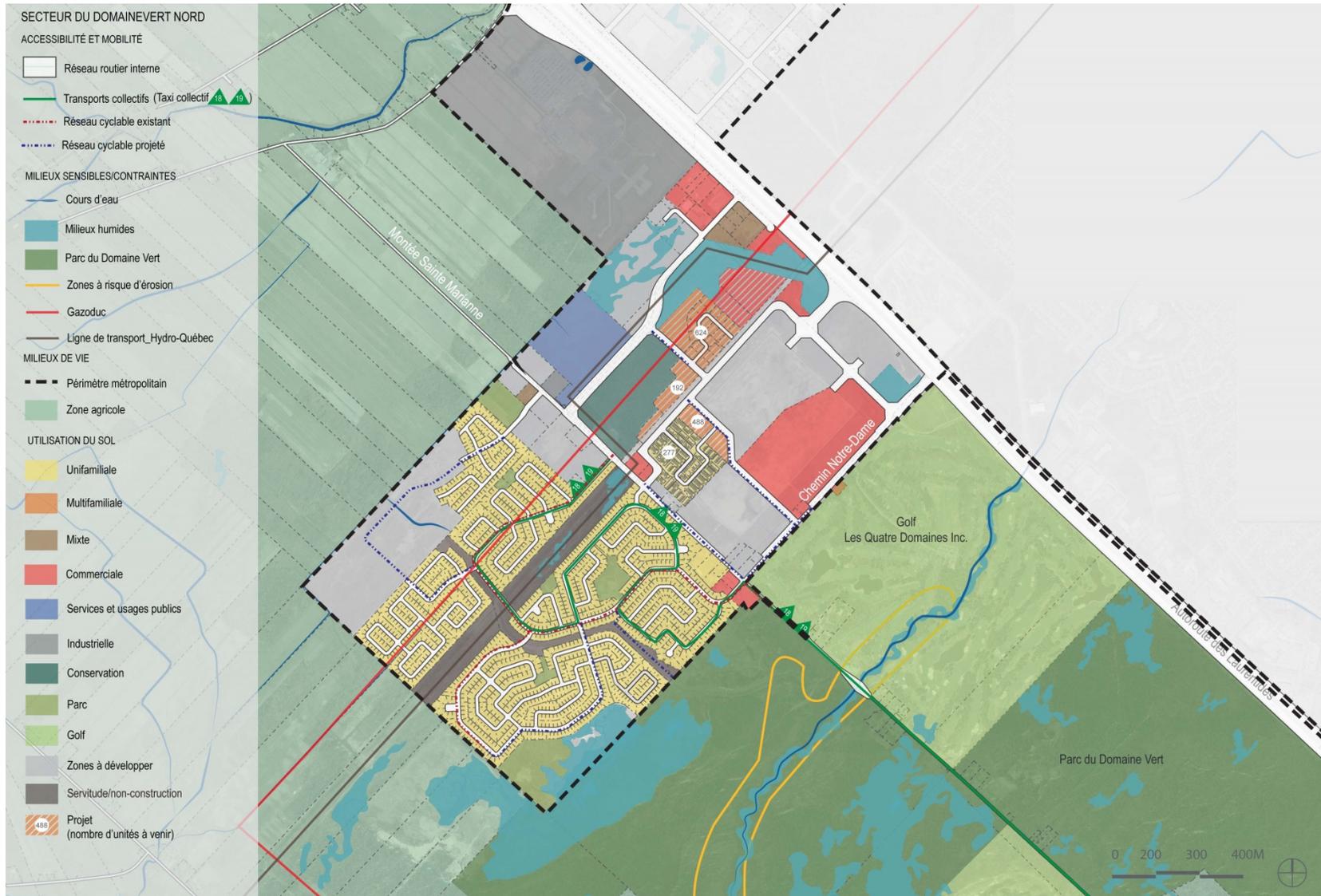
Des superficies importantes de terrain sont encore disponibles au développement dans le secteur de la Cité de Mirabel. Ceci peut représenter une opportunité pour la Ville de créer un pôle unique qui permettrait d'établir et de renforcer son positionnement à l'échelle de la Rive-Nord et de la CMM.

L'amélioration de la desserte en transport collectif

Le secteur du Domaine-Vert Nord est actuellement desservi que par le service de taxi collectif. Avec la construction de la Cité de Mirabel et du Premium Outlets Montréal, il est souhaitable que cette situation évolue vers une ligne régulière d'autobus afin de réduire la pression sur le réseau routier et de diminuer le trafic automobile dans le secteur.

³² Tous les calculs des superficies sont faits à partir d'une base Autocad. Les superficies sont approximatives puisqu'elles ne sont pas issues du cadastre.

Plan 10 : Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur du Domaine-Vert Nord

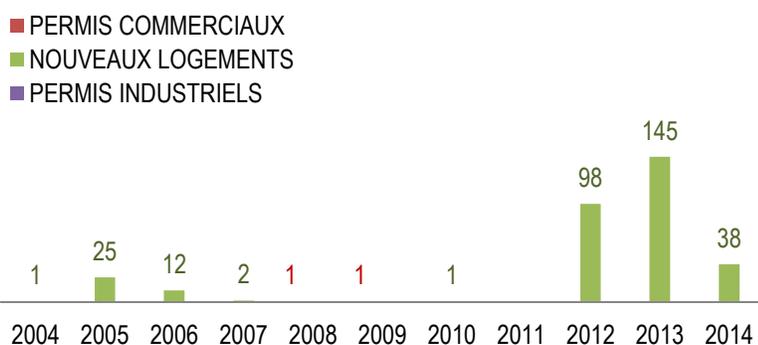


6.4.5 Domaine-Vert Sud

Le secteur du Domaine-Vert Sud est délimité au sud par la rivière aux Chiens et au nord par le parc du Domaine-Vert. Le Domaine-Vert Sud est un milieu de vie essentiellement résidentiel. Ce secteur est relativement récent et sa délimitation n'est pas issue d'une ancienne paroisse ou d'une ancienne ville. L'accessibilité au réseau autoroutier est idéale et plusieurs services et emplois sont situés à proximité, autant sur le territoire de Mirabel que sur celui des villes limitrophes de Boisbriand et de Sainte-Thérèse.

On observe une tendance pour les nouvelles constructions qui sont de plus en plus denses, tel qu'il est possible de le constater aux tableaux 35, 40 et 41.

Évolution des permis de construction, Domaine-Vert Sud, 2004-2014



Espaces disponibles

Outre les projets identifiés à la sous-section précédente, les superficies suivantes sont disponibles pour le développement de la fonction commerciale au sud du chemin de la Côte-Nord.

	Hectare (ha) ³³
Superficie brute disponible au développement	2,17
Contraintes au développement	-
Zones à risque d'érosion	-
Plaines inondables	-
Total	-
Superficie brute sans contrainte	2,17
Parcs et rues (-20 %)	0,43
Superficie nette totale disponible	1,74

³³ Tous les calculs des superficies sont faits à partir d'une base Autocad. Les superficies sont approximatives puisqu'elles ne sont pas issues du cadastre.

Enjeu

La diversification des fonctions urbaines en bordure du chemin de la Côte-Nord

Quelques rares terrains restent disponibles au développement le long du chemin de la Côte-Nord. Compte tenu du peu de commerces de proximité dans le secteur, ces terrains représentent une occasion d'améliorer la mixité des fonctions urbaines dans le secteur et d'offrir aux résidents du Domaine-Vert Sud des occasions d'acquérir des services et des biens courants à même le quartier, de diversifier les revenus fiscaux de Mirabel et de limiter les fuites commerciales vers les villes limitrophes de Boisbriand et de Sainte-Thérèse.

Plan 11 : Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur du Domaine-Vert Sud



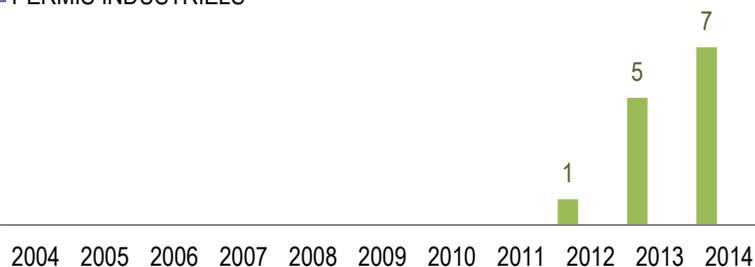
6.4.6 Petit-Saint-Charles

Le secteur du Petit-Saint-Charles est situé au sud du territoire de la Ville de Mirabel et adjacent aux limites de la ville de Boisbriand. Le début du développement de ce secteur date des années 60 et est de type banlieue sans offrir de cœur où sont regroupés des services de proximité. Le sol est majoritairement composé de roc, ce qui engendre plusieurs complexités techniques quant à la construction et l'installation d'équipements sanitaires. Une carrière est adjacente au périmètre urbain.

Adjacent au périmètre d'urbanisation du Petit-Saint-Charles, le lotissement du secteur se prolonge en zone verte. Ces opérations cadastrales ont été réalisées lors de l'exposition universelle de 1967 et les terrains appartiennent pour la plupart à des propriétaires étrangers.

Évolution des permis de construction, Petit-Saint-Charles, 2004-2014

- NOUVEAUX LOGEMENTS
- PERMIS COMMERCIAUX
- PERMIS INDUSTRIELS



Espaces disponibles

Quelques terrains restent à développer pour combler l'espace disponible à l'intérieur du périmètre urbain dans le projet de la Vallée du Faubourg.

	Hectare (ha) ³⁴
Superficie brute disponible au développement	0,58
Contraintes au développement	-
Zones à risque d'érosion	-
Plaines inondables	-
Total	-
Superficie brute sans contrainte	0,58
Parcs et rues (-20 %)	0,12
Superficie nette totale disponible	0,46

³⁴ Tous les calculs des superficies sont faits à partir d'une base Autocad. Les superficies sont approximatives puisqu'elles ne sont pas issues du cadastre.

Enjeux

Les nuisances liées à la circulation lourde et la voie de contournement projetée

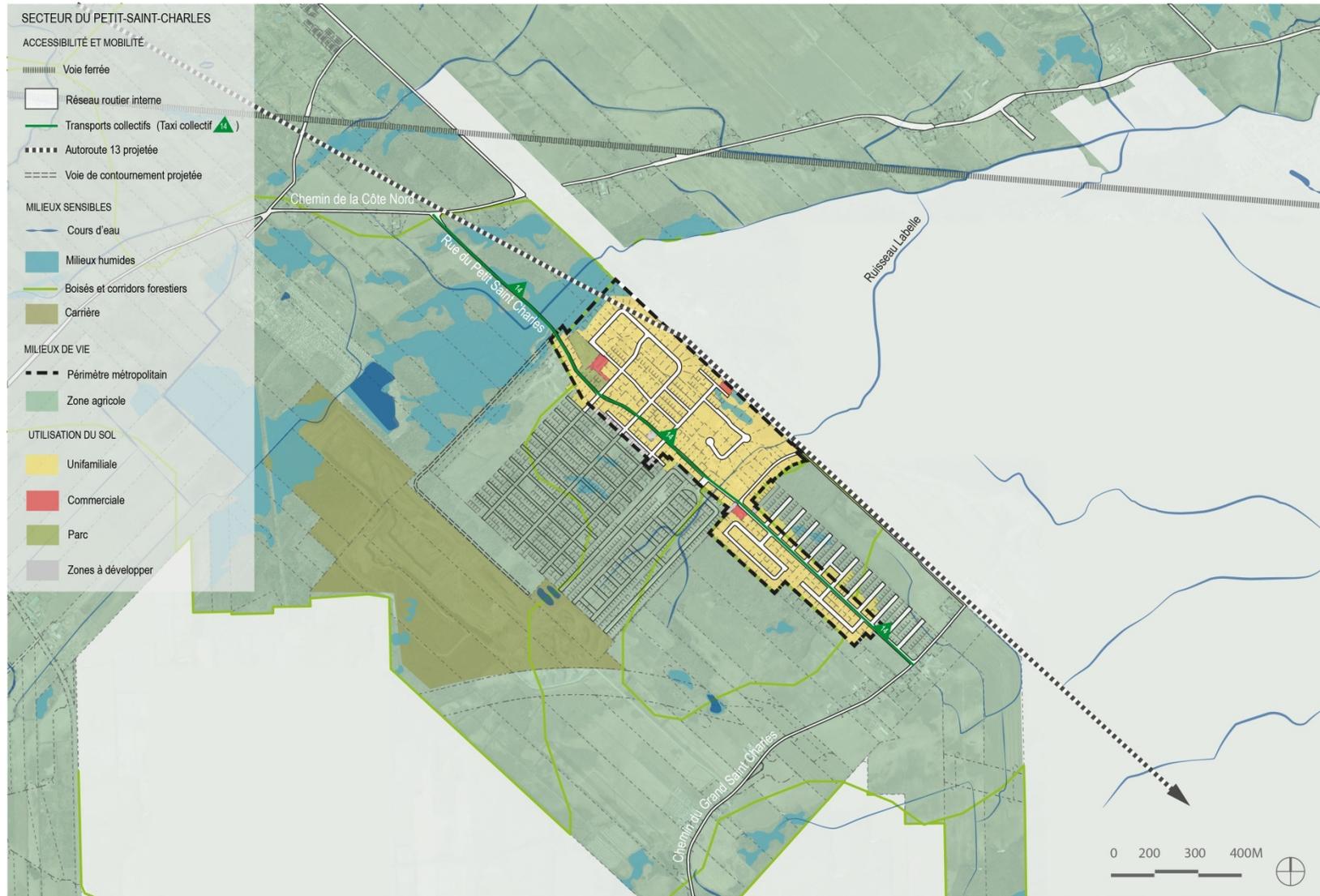
La carrière Demix Agrégats, située à l'ouest du secteur, est à la source d'un important transit de camion lourd sur la rue du Petit-Saint-Charles, unique accès au secteur et à la carrière. Cette circulation lourde est à l'origine de nombreuses contraintes sonores et fait l'objet de plaintes de la part des résidants. Sans ces activités de camionnage, le secteur serait très paisible.

Pour rectifier la situation, une demande est à l'étude par la CPTAQ pour l'aménagement d'une voie de contournement afin d'éviter le milieu résidentiel du Petit-Saint-Charles.

Les contraintes liées au remplacement des systèmes privés de traitement des eaux usées considérant les superficies non réglementaires de certains terrains

Le secteur du Petit-Saint-Charles n'est desservi ni par l'aqueduc ni par l'égout. Ainsi, une superficie minimale de 2 500 mètres carrés doit être respectée pour toute nouvelle implantation résidentielle. Cependant, la construction de plusieurs résidences est antérieure à l'entrée en vigueur de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (chapitre Q-2). Plusieurs de ces résidences doivent aujourd'hui remplacer leur système de traitement des eaux usées et se voient dans l'obligation de se conformer à la nouvelle réglementation (p. ex. : distance entre le puits et le champ d'épuration). La composition du sol (roc) pose un défi supplémentaire à l'implantation d'équipements sanitaires.

Plan 12 : Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur du Petit-Saint Charles



6.4.7 Saint-Augustin

Fondée en 1840, Saint-Augustin est la quatrième paroisse fondée à Mirabel. Desservi jadis par une gare de train, le noyau villageois de Saint-Augustin est le témoin de plusieurs bâtiments d'intérêt patrimoniaux sans qu'aucun soit cité au registre du patrimoine culturel du Québec. Le noyau villageois de Saint-Augustin est un milieu de vie complet qui compte plusieurs services à la population, commerces de proximité, écoles et un secteur d'emploi.

Évolution des permis de construction, Saint-Augustin, 2004-2014



Espaces disponibles

Un seul projet de développement est en cours dans le secteur, le Saint-Augustin sur le parc. Outre ce projet, les superficies suivantes sont disponibles pour le développement de la fonction résidentielle principalement.

On compte aussi une superficie de 5,29 hectares pour un terrain à redévelopper.

	Hectare (ha) ³⁵
Superficie brute disponible au développement	12,26
Contraintes au développement	-
Zones à risque d'érosion	-
Plaines inondables	-
Servitude Hydro-Québec	7,76
Total	7,76
Superficie brute sans contrainte	4,50
Parcs et rues (-20 %)	0,90
Superficie nette totale disponible	3,60

³⁵ Tous les calculs des superficies sont faits à partir d'une base Autocad. Les superficies sont d'approximatives puisqu'elles ne sont pas issues du cadastre.

Enjeux

Le prolongement de l'autoroute 13 en boulevard urbain

Le MTQ est conscient de la pression exercée quotidiennement sur le réseau autoroutier dans les Laurentides. « À plus long terme, le développement socio-économique, sans oublier l'augmentation de la circulation résultant de l'activité touristique dans les Laurentides, rendra nécessaire une intervention dans le prolongement de l'autoroute 13 afin de faciliter les déplacements sur la Rive-Nord et de décharger l'autoroute 15, qui constitue actuellement le seul axe majeur vers les Laurentides. ». Une étude d'interventions dans le prolongement de l'autoroute 13 a été réalisée par le MTQ, mais aucune échéance n'est cependant précisée pour la réalisation d'un tracé.³⁶

Le prolongement de l'autoroute 13 améliorerait grandement l'accessibilité au secteur de Saint-Augustin et réduirait considérablement la pression sur le réseau routier interne de Mirabel. La forme souhaitée par la Ville est un boulevard urbain.

La protection du caractère villageois et des ensembles d'intérêt patrimoniaux

Le noyau villageois de Saint-Augustin est un témoin important de l'histoire de Mirabel. Une concentration de bâtiments à valeur patrimoniale est située près de l'église Saint-Augustin sur la rue du même nom. Ces édifices ne font pas l'objet d'une protection juridique ni par le Ministère de la Culture et des Communications du Québec ni par la municipalité. Un PIIA s'applique aux noyaux villageois, mais la pérennité de ces bâtiments pourrait être renforcée pour assurer leur protection et leur préservation. C'est pourquoi un programme de subvention a été mis en place pour la rénovation des façades de certains bâtiments des secteurs villageois.

La demande d'utilisation à des fins autres que l'agriculture du Club de Golf Glendale

Mirabel a adopté une résolution le 12 août 2013 recommandant à la CPTAQ d'accepter une demande d'autorisation à des fins autres d'une superficie de 126,35 hectares visant une partie du Golf Glendale. Le projet visait le développement d'un projet résidentiel de 300 à 400 unités de logement pour une période de 6 à 8 ans. La CPTAQ a émis un avis préliminaire indiquant que la demande d'autorisation à des fins autres devrait être refusée. Le Golf Glendale n'est adjacent à aucun périmètre urbain.

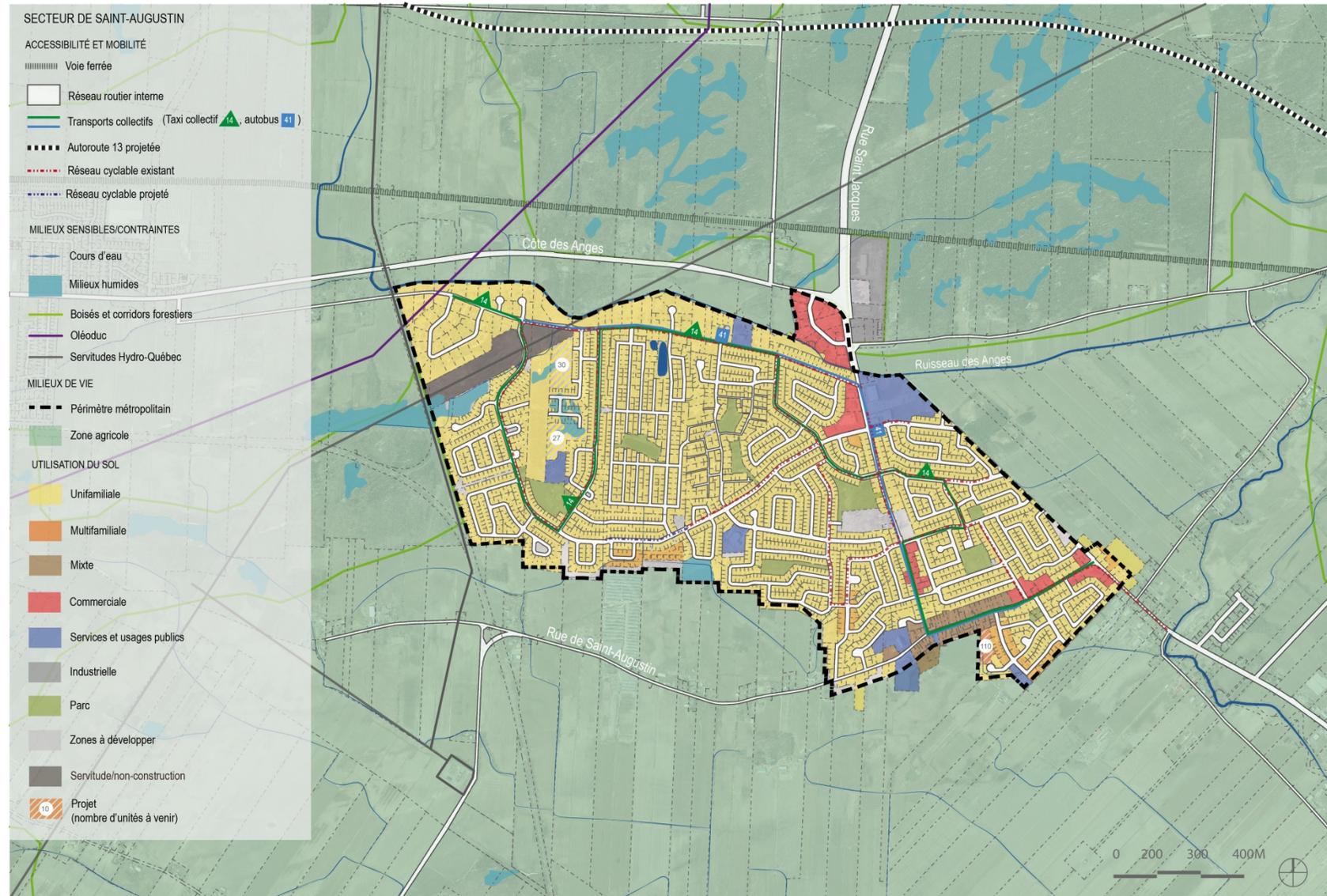
L'absence d'espace industriel

Le secteur de Saint-Augustin est en grande partie résidentiel et renferme plusieurs services à la population, des commerces de proximité, des écoles et un secteur d'emploi. Toutefois, il y a très peu d'espaces industriels et les espaces disponibles pour le développement sont principalement dédiés à la fonction résidentielle.

³⁶ MTQ

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/projets-infrastructures/projets/reseau-routier/projets-routiers/laurentides-lanaudiere/Pages/etude-opportunit%C3%A9-autoroutes-15-et-13.aspx>, page consultée le 7 juin 2016.

Plan 13 : Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur de Saint-Augustin

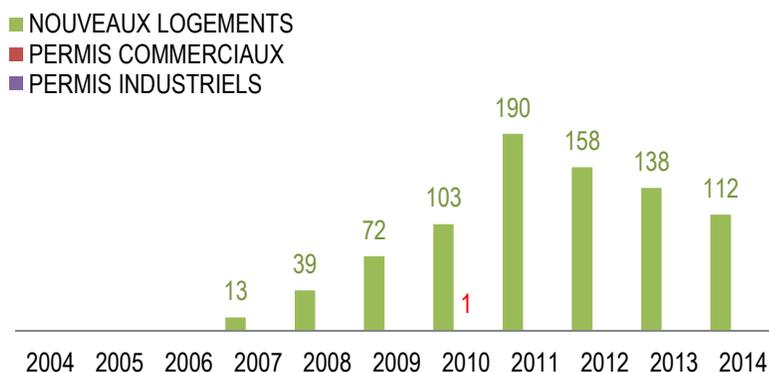


6.4.8 Saint-Augustin — Côte des Anges

Le développement de ce secteur est récent, c'est-à-dire depuis 2007. Côte des Anges est exclusivement résidentiel. À l'origine, ce secteur devait être voué à devenir un parc industriel aéronautique.

Côte des Anges n'est pas adjacent à un centre urbain ni accessible par le réseau routier structurant et se situe au cœur de la zone agricole. Le secteur ne figure pas non plus à l'intérieur du périmètre métropolitain de la CMM.

Évolution des permis de construction, Côte des Anges, 2004-2014



Espaces disponibles

Le développement du secteur se fait sous le nom du Saint-Augustin, où plusieurs constructeurs sont actifs. Le nombre exact de constructions à venir n'est pas connu par la Ville.

Des superficies importantes de terrain restent à développer dans ce secteur.

	Hectare (ha) ³⁷
Superficie brute disponible au développement	17,00
Contraintes au développement	-
Zones à risque d'érosion	-
Plaines inondables	-
Total	-
Superficie brute sans contrainte	17,00
Parcs et rues (-20 %)	3,40
Superficie nette totale disponible	13,60

³⁷ Tous les calculs des superficies sont faits à partir d'une base Autocad. Les superficies sont approximatives puisqu'elles ne sont pas issues du cadastre.

Enjeux

L'inclusion du secteur à l'intérieur du périmètre métropolitain

Bien que situé à l'intérieur de la zone blanche, le secteur Côte des Anges est exclu du périmètre métropolitain du PMAD de la CMM. Une demande pourrait être adressée à la CMM pour rectifier la situation.

La monofonctionnalité du secteur

L'acquisition de biens et services courants doit obligatoirement se faire à l'extérieur du quartier de Côte des Anges. À terme, la densité d'occupation du sol sera suffisante pour supporter quelques commerces de proximité, il serait dès maintenant pertinent de les prévoir dans la trame urbaine. Ainsi certains déplacements pourront être effectués par des modes actifs et ces commerces pourront participer à l'animation de la vie de quartier.

La poursuite de la densification et la diversification de l'offre en logement et des modèles architecturaux

Une caractéristique intéressante du quartier est la diversité de l'offre en logements. Cette diversité doit être maintenue pour favoriser une certaine mixité sociale et une offre d'habitation adaptée à l'évolution des besoins des résidents de Mirabel. La poursuite de la densification du secteur facilitera également l'implantation de commerces de proximité.

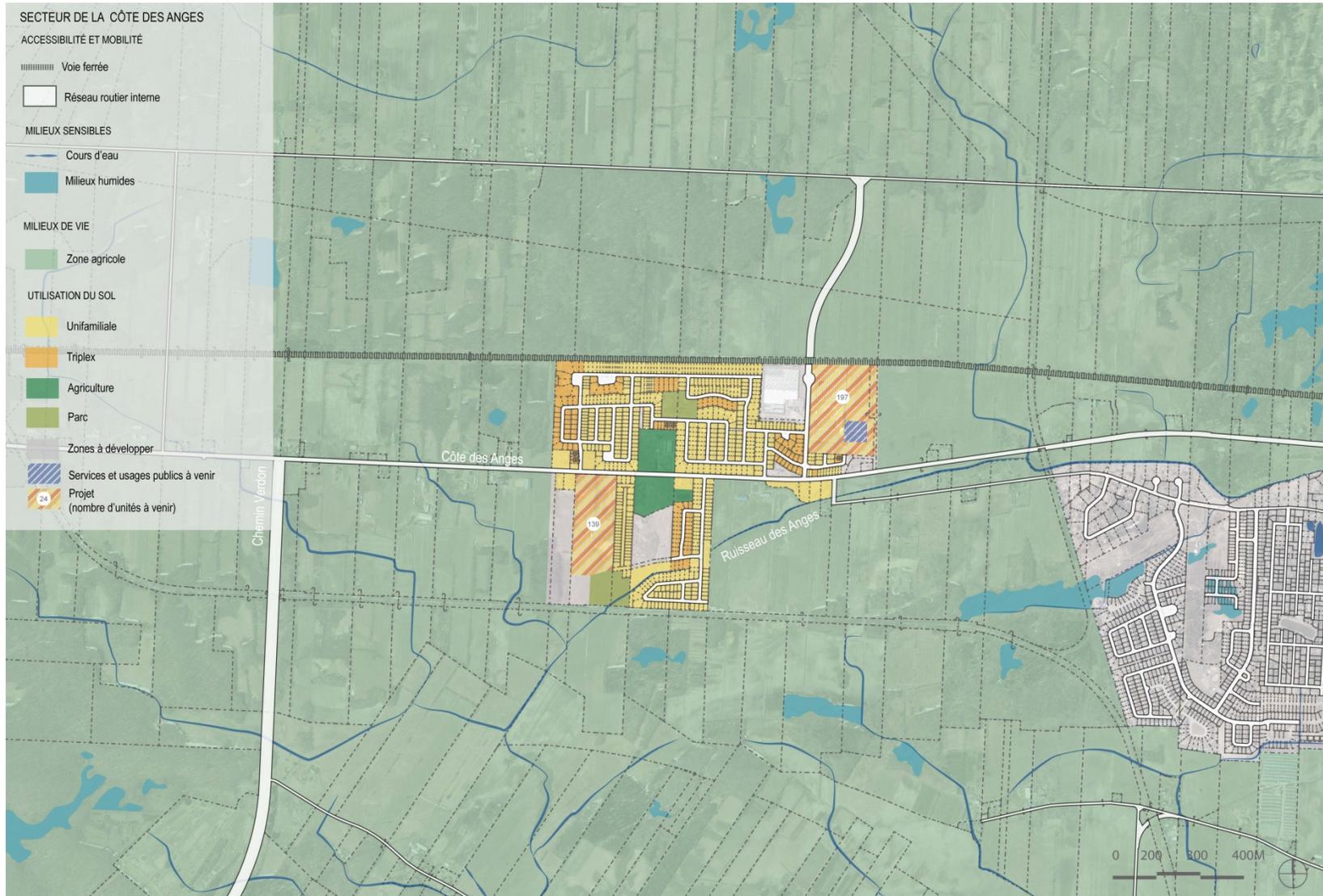
La planification du réseau de rue pour assurer la connectivité

De vastes superficies du secteur de la Côte des Anges sont encore disponibles au développement. L'occasion est à saisir pour planifier adéquatement la trame et permettre la connectivité du secteur. Puisque la densité projetée sera assez élevée, une trame de rue perméable (en évitant les impasses) favorisera l'implantation de commerces de proximité, l'utilisation des modes actifs pour les déplacements internes et pourra justifier une ligne régulière d'autobus. L'arrivée de la nouvelle école permettra aussi de créer une connectivité.

L'amélioration de la desserte en transports collectifs

Actuellement, le secteur de Côte des Anges n'offre aucune alternative aux déplacements en automobile. Lorsque le développement sera complété, si aucune offre en transport collectif n'est prévue, la pression déjà présente sur le réseau routier sera intensifiée s'ajoutant aux problèmes de congestion déjà observés dans le secteur de Saint-Augustin village. Il est donc essentiel de prévoir dès lors, un réseau de transport collectif pour le secteur.

Plan 14 : Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur de Saint-Augustin – Côte des Anges



6.4.9 Sainte-Scholastique

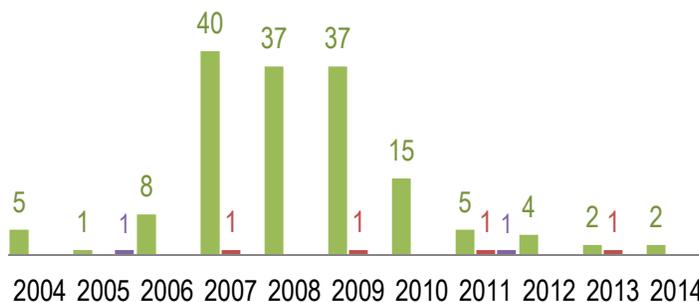
Sainte-Scholastique est le second secteur le plus ancien de Mirabel et possède une histoire et un patrimoine architectural riche. Sainte-Scholastique était en 1895 le chef-lieu du district judiciaire de Terrebonne et comptait plusieurs équipements structurants : prison, palais de justice et bureau d'enregistrement. Il y avait même une gare d'où l'on pouvait se rendre à Montréal, à Ottawa et à Winnipeg.

Le secteur de Sainte-Scholastique est subdivisé en deux sous-secteurs, le premier, le village et le second, une concentration d'habitations et de commerces près de l'intersection entre la route Arthur-Sauvé et la rue de Belle-Rivière.

Il est essentiel de souligner la présence du Parc régional éducatif du bois de Belle-Rivière, où de nombreuses activités en plein air sont proposées.

Évolution des permis de construction, Sainte-Scholastique, 2004-2014

- NOUVEAUX LOGEMENTS
- PERMIS COMMERCIAUX
- PERMIS INDUSTRIELS



Espaces disponibles

Quelques lots restent à construire, cependant tout le secteur de Sainte-Scholastique village est affecté par une servitude de non-construction en faveur d'Aéroports de Montréal (ADM). Pour toute nouvelle construction, une demande de dérogation doit être obtenue auprès de ADM.

Enjeux

Les contraintes de non-construction liées à la présence de l'aéroport et le maintien de la vitalité villageoise

Le périmètre urbain de Sainte-Scholastique est pratiquement comblé et les terrains encore disponibles font l'objet d'une servitude de non-construction en faveur d'ADM. Pour rendre possible la construction de ces terrains, une demande de dérogation doit être présentée et acceptée par ADM. Ainsi, la consolidation du noyau villageois est complexe et l'implantation de nouveaux commerces et services de proximité, bien que cruciale pour le maintien de la vitalité villageoise, est difficile due au manque d'espace. La vitalité villageoise de Sainte-Scholastique repose principalement sur la présence d'institutions, soit le CFAM, le CRAM et l'Académie des Pompiers et sur les

quelques commerces de proximité présents. Il est essentiel de préserver ces acquis, dont la viabilité est assez fragile, sans quoi la vitalité de Sainte-Scholastique serait compromise.

La pérennité, la protection et la promotion des bâtiments et des ensembles à valeur patrimoniale

Tout comme les noyaux villageois de Saint-Augustin, de Saint-Hermas et de Saint-Benoît, celui de Sainte-Scholastique est unique et présente plusieurs bâtiments d'intérêt patrimoniaux. Le noyau villageois possède son identité propre et ses repères historiques. Il est important de conserver son caractère villageois, qui fait sa spécificité. À l'extérieur du noyau villageois, le domaine et manoir de Belle-Rivière qui est classé site historique constitue une occasion de mettre en valeur le patrimoine mirabellois et de faire connaître son histoire.

Plan 15 : Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur de Sainte-Scholastique

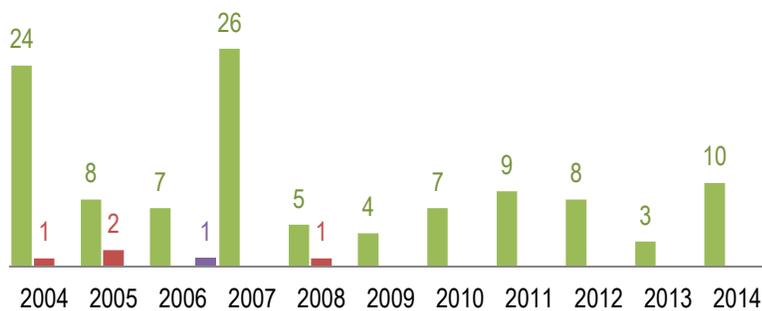


6.4.10 Saint-Benoît

Fondée en 1799, la paroisse de Saint-Benoît est la toute première à voir le jour à Mirabel. L'évènement qui marque son histoire est l'incendie de 1837 par des militaires anglais. Saint-Benoît est un milieu villageois mixte où sont situés plusieurs services aux citoyens, commerces de proximité et services agricoles. Un bâtiment est classé au registre du patrimoine culturel du Québec, la maison Jean-Joseph Girourad.

Évolution des permis de construction, Saint-Benoît, 2004-2014

- NOUVEAUX LOGEMENTS
- PERMIS COMMERCIAUX
- PERMIS INDUSTRIELS



Espaces disponibles

Il n'y a que très peu d'espaces disponibles pour le développement à l'intérieur du périmètre urbain. Les superficies disponibles correspondent à des lots résiduels ou qui sont actuellement utilisés à des fins agricoles.

	Hectare (ha) ³⁸
Superficie brute disponible au développement	4,18
Contraintes au développement	
Zones à risque d'érosion	-
Plaines inondables	-
Total	-
Superficie brute sans contrainte	4,18
Parcs et rues (-20 %)	0,84
Superficie nette totale disponible	3,34

³⁸ Tous les calculs des superficies sont faits à partir d'une base Autocad. Les superficies sont donc approximatives puisqu'elles ne sont pas issues du cadastre.

Enjeux

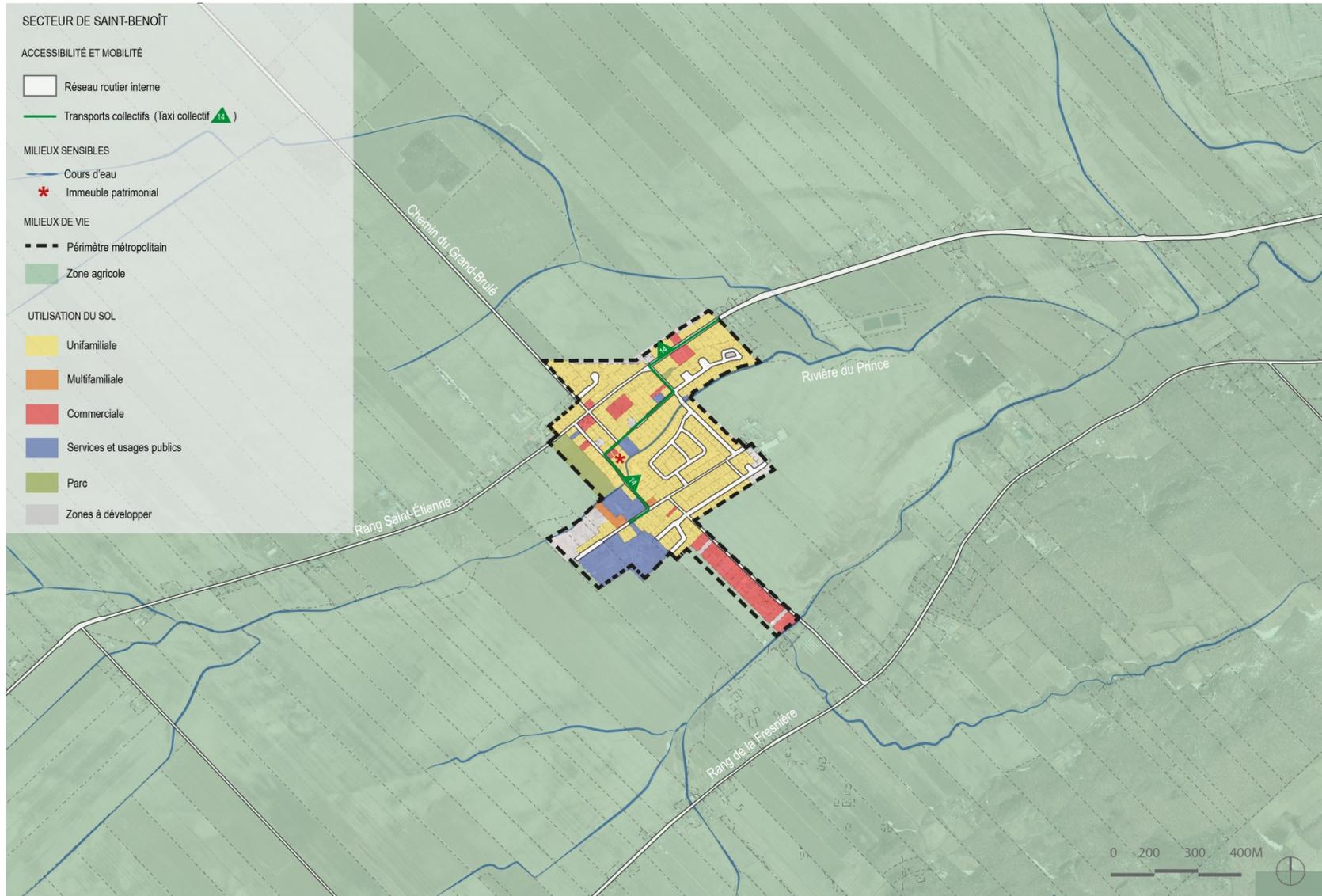
La consolidation du secteur, le maintien de sa vitalité villageoise et la diversification de l'offre en commerces de proximité

La vitalité villageoise est tributaire des services à la population qui y sont associés. Il est donc essentiel de les maintenir sans quoi la vitalité de Saint-Benoît est compromise. Les noyaux villageois représentent également des centres de services pour les secteurs ruraux de la Ville.

La pérennité et la protection du caractère villageois des bâtiments et des ensembles à valeur patrimoniale

Saint-Benoît, tout comme les autres noyaux villageois de Mirabel (Saint-Hermas, Saint-Augustin, Sainte-Scholastique) possède son identité propre et ses repères historiques. Il est important de conserver son caractère villageois, qui fait sa spécificité. La mise en valeur du site historique de la maison Jean-Joseph Girouard ainsi que les bâtiments d'intérêt patrimonial constituent également une opportunité.

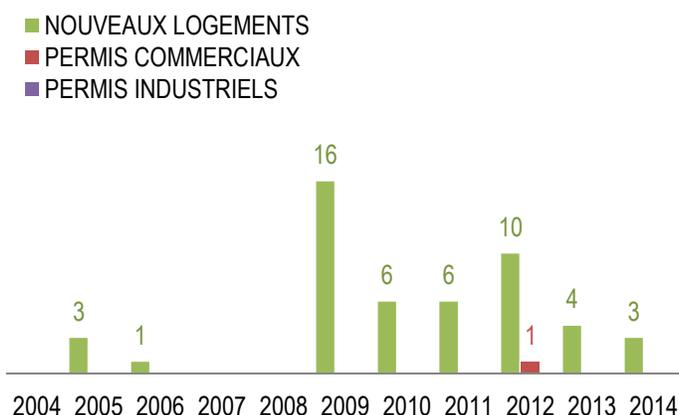
Plan 16 : Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur de Saint-Benoît



6.4.11 Saint-Hermas

Fondée en 1834, Saint-Hermas est la troisième paroisse fondée à Mirabel après Saint-Benoît et Sainte-Scholastique. Rural, ce secteur est entouré de magnifiques paysages et présente plusieurs bâtiments d'intérêt patrimonial. La population a augmenté durant les dernières années, puisque depuis 2009, plusieurs nouvelles constructions résidentielles ont vu le jour, surtout sur la rue Julie.

Évolution des permis de construction, Saint-Hermas, 2004-2014



Espaces disponibles

Outre le projet résidentiel en cours dans le secteur, les superficies suivantes sont disponibles pour le développement de la fonction résidentielle principalement.

	Hectare (ha) ³⁹
Superficie brute disponible au développement	2,49
Contraintes au développement	-
Zones à risque d'érosion	-
Plaines inondables	-
Total	-
Superficie brute sans contrainte	2,49
Parcs et rues (-20 %)	0,50
Superficie nette totale disponible	1,99

³⁹ Tous les calculs des superficies sont faits à partir d'une base Autocad. Les superficies sont approximatives puisqu'elles ne sont pas issues du cadastre.

Enjeux

Le maintien de la vitalité villageoise, des services à la population et des commerces de proximité

La vitalité villageoise est tributaire des services à la population qui y sont associés. Il est donc essentiel de les maintenir sans quoi la vitalité est compromise. Pour être en mesure d'attirer et d'accueillir de nouveaux ménages, il est entre autres nécessaire de préserver l'école primaire dans le secteur, sans laquelle l'attractivité du noyau villageois pourrait être grandement compromise.

L'augmentation de la capacité de l'usine de traitement des eaux usées

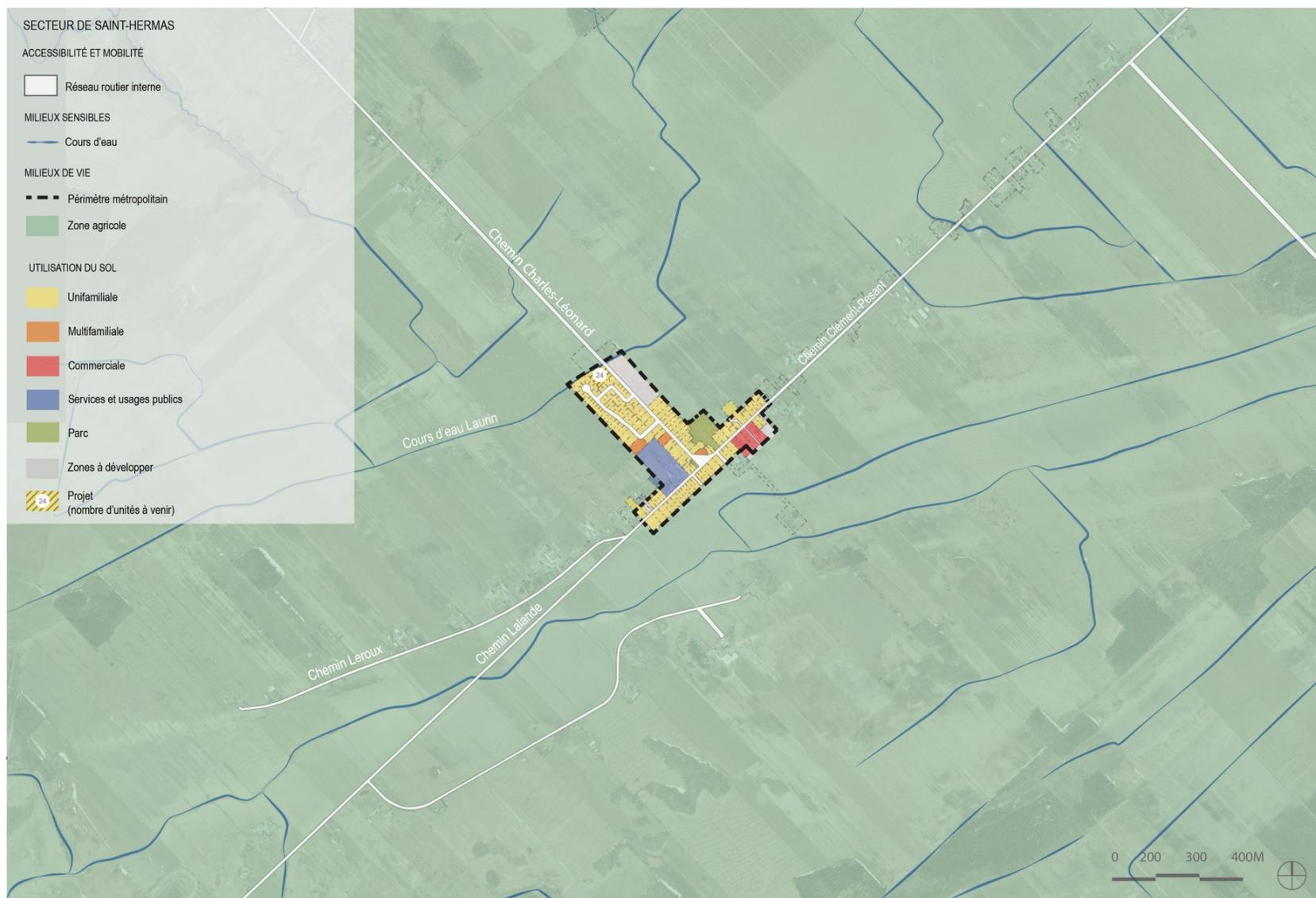
Des terrains restent à construire au sein du périmètre urbain de Saint-Hermas. Une augmentation de la capacité de l'usine de traitement des eaux usées serait nécessaire pour accroître le nombre de résidences, tout comme une mise à niveau des installations existantes (infiltration d'eau). Des sommes importantes seraient alors requises. L'accroissement de la population de Saint-Hermas serait un atout pour le maintien de la vitalité villageoise, des services à la population et des commerces de proximité.

La protection du caractère villageois et des paysages identitaires

Saint-Hermas, tout comme les autres noyaux villageois de Mirabel (Saint-Augustin, Saint-Benoît, Sainte-Scholastique) possède son identité propre. Le noyau villageois se caractérise par des bâtiments à valeur patrimoniale qui le composent et des percées visuelles vers des paysages ruraux distinctifs.

Il est important de conserver ce caractère villageois, qui fait la spécificité de Saint-Hermas. Ainsi, considérant qu'il reste des superficies à développer au sein du périmètre urbain, il serait souhaitable que les nouvelles implantations s'harmonisent avec le cadre bâti existant et s'inspirent des caractéristiques architecturales identitaires.

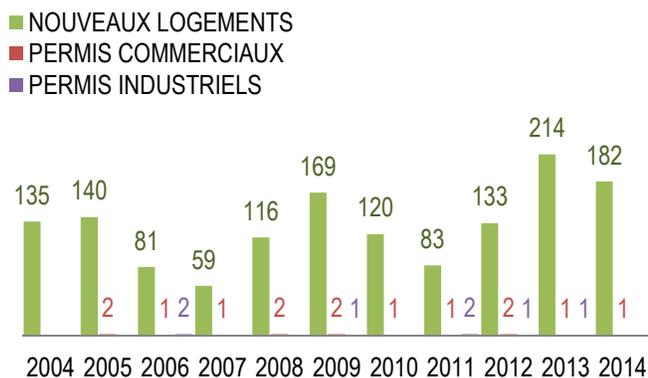
Plan 17 : Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur de Saint-Hermas



6.4.12 Saint-Canut

La paroisse de Saint-Canut a vu le jour en 1857 tout juste avant celle de Sainte-Monique. Saint-Canut est un milieu de vie complet (commerces et services) et compte une variété de typologies d'habitations. Accessible par la route 158 et par le chemin Saint-Simon, Saint-Canut est facilement accessible par l'autoroute 50. On observe une tendance pour les nouvelles constructions qui sont de plus en plus denses, tel qu'il est possible de le constater aux tableaux 35, 40 et 41.

Évolution des permis de construction, Saint-Canut, 2004-2014



Espaces disponibles

Outre les projets identifiés à la sous-section précédente, les superficies suivantes sont disponibles pour le développement des fonctions résidentielle, commerciale et industrielle. Toutefois, il est important de souligner que l'absence de services d'aqueduc et d'égout dans le parc industriel de Saint-Canut, ainsi que les problèmes de cohabitation entre les industries et les résidences avoisinantes, empêchent tout développement industriel dans cet espace.

	Hectare (ha) ⁴⁰
Superficie brute disponible au développement	57,53
Contraintes au développement	
Zones à risque d'érosion	-
Plaines inondables	10,48
Total	10,48
Superficie brute sans contrainte	47,05
Parcs et rues (-20 %)	9,41
Superficie nette totale disponible	37,64

⁴⁰ Tous les calculs des superficies sont faits à partir d'une base Autocad. Les superficies sont approximatives puisqu'elles ne sont pas issues du cadastre.

Enjeux

La faible capacité et la configuration déficiente du réseau routier dans le secteur du boulevard Saint-Simon et de la route 158

Plusieurs problèmes de congestion routière et de conflits de circulation sont observés à l'intersection entre le boulevard Saint-Simon et la route 158 aux heures de pointe. Cette situation ne sera qu'empirée avec l'ajout de commerces et de services supplémentaires. Consciente de la situation, Mirabel prévoit effectuer une étude de circulation et évaluer les mesures à mettre en place pour rectifier la situation.

La faible attractivité du secteur d'emploi de Saint-Canut et les difficultés à inciter de nouvelles entreprises à s'y implanter

Le secteur d'emploi de Saint-Canut est peu dynamique avec une seule entreprise et 15 emplois. Bien que facilement accessibles par l'autoroute 50, les entreprises cherchent plutôt à s'implanter aux abords de l'autoroute 15, qui relie directement Mirabel avec Montréal. De plus, la présence de nombreux cours d'eau et de milieux humides dans ce secteur rend le développement industriel plus difficile. Toutefois, il est important de noter que, bien qu'il y ait peu d'emplois manufacturiers dans le secteur, il y a beaucoup d'emplois reliés aux entreprises du secteur tertiaire.

En contrepartie, les terrains commerciaux et résidentiels sont très recherchés. Le secteur commercial de Saint-Canut (intersection 158 et boulevard Saint-Simon) profite de la clientèle de Saint-Colomban en provenance de Saint-Simon.

Considérant que le secteur industriel de Saint-Canut n'est pas desservi par le réseau d'aqueduc et d'égout, il n'est pas pertinent de préserver un parc industriel à Saint-Canut. De plus, il y a des résidences sur les lots avoisinants le secteur industriel de Saint-Canut, ce qui vient perturber tout développement industriel. L'affectation industrielle a donc été retirée, puisqu'un développement industriel serait impossible.

L'encadrement réglementaire de la requalification du boulevard Saint-Canut

Une revitalisation « organique » du boulevard Saint-Canut est observée depuis quelques années. Cette revitalisation devrait faire l'objet d'une planification détaillée afin d'encadrer les nouvelles implantations et de s'assurer qu'elles reflètent la vision de la Ville pour cette artère structurante de Saint-Canut.

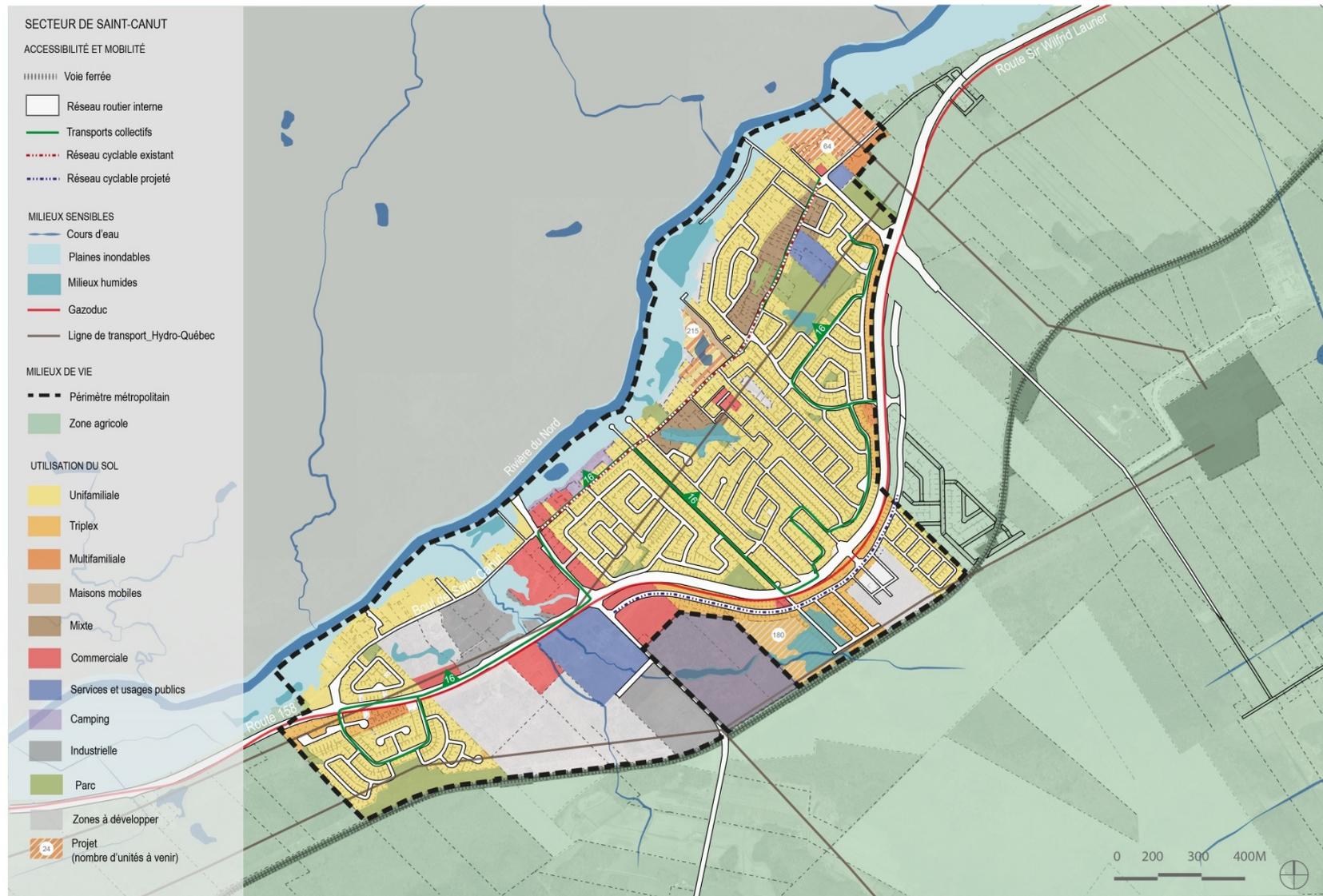
L'amélioration de l'offre et de la desserte en transport collectif

Le secteur de Saint-Canut n'est desservi que par une ligne de taxi collectif contrairement au secteur de Saint-Augustin, qui d'une taille similaire, est desservi par une ligne régulière d'autobus. Connaissant une croissance démographique depuis les dernières années et une augmentation de la circulation automobile, la capacité du réseau routier vers Saint-Canut (route 158 et chemin Saint-Simon) sera certainement atteinte très prochainement si aucune alternative à l'automobile n'est mise en place.

L'amélioration des liens entre les nouveaux développements résidentiels et le « village »

Les nouveaux quartiers résidentiels au sud de la route 158 sont isolés du cœur urbain de Saint-Canut. Considérant que ces secteurs sont exclusivement résidentiels, il est essentiel de prévoir des liens actifs, efficaces et sécuritaires entre ceux-ci et les services, les commerces et les équipements communautaires de Saint-Canut, tous situés au nord de la route 158.

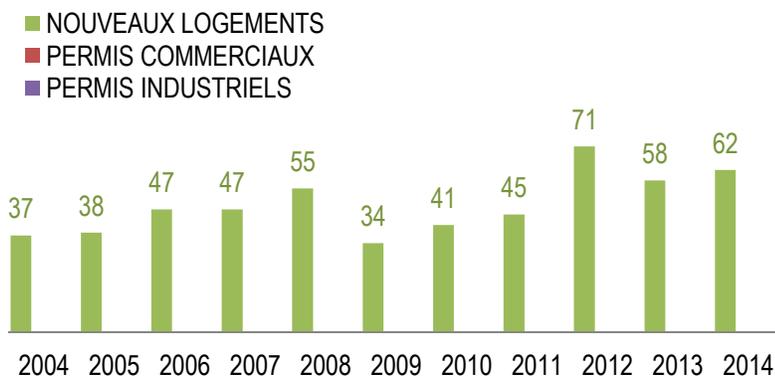
Plan 18 : Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur de Saint-Canut



6.4.13 Mirabel-en-Haut

Le développement du secteur de Mirabel-en-Haut est relativement récent et s'adresse à une clientèle aisée. Ainsi, ce sont des résidences cossues implantées sur de grands terrains boisés, juchés à flanc de falaises. Une école primaire s'y est implantée en 2013 et constitue l'unique service à la population dans le secteur.

Évolution des permis de construction, Mirabel-en-Haut, 2004-2014



Espaces disponibles

Le potentiel de densification est cependant limité pour le secteur de Mirabel-en-Haut, étant donné que les terrains sont semi-desservis.

	Hectare (ha) ⁴¹
Superficie brute disponible au développement	185,61
Contraintes au développement	
Zones à risque d'érosion	-
Plaines inondables	46,65
Total	46,65
Superficie brute sans contrainte	138,96
Parcs et rues (-20 %)	27,79
Superficie nette totale disponible	111,17

Enjeu

La monofonctionnalité du secteur et la dépendance à l'automobile pour l'acquisition de services et de biens courants

La faible densité d'occupation du sol du secteur s'explique par plusieurs facteurs : le choix du produit résidentiel (haut de gamme), l'absence de réseau d'égout (ayant pour effet de limiter la superficie des terrains), la topographie accidentée du site et la composition du sol (roc).

⁴¹ Tous les calculs des superficies sont faits à partir d'une base Autocad. Les superficies sont approximatives puisqu'elles ne sont pas issues du cadastre.

Cette faible densité ne permet pas l'implantation de commerces et de services de proximité, ce qui cause une dépendance à l'automobile pour les résidents du secteur. La densification de Mirabel-en-Haut impliquerait des investissements importants, puisqu'un réseau d'égout serait nécessaire pour réduire la taille des terrains.

Plan 19 : Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur de Mirabel-en-Haut



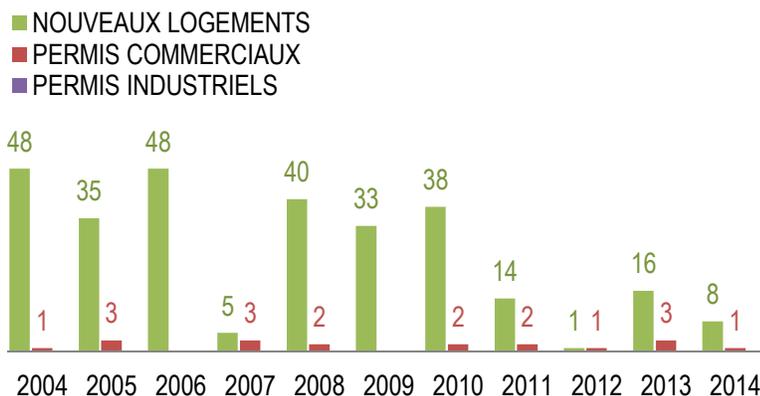
6.4.14 Saint-Antoine

Le secteur de Saint-Antoine, situé au nord-est de la Ville de Mirabel, est divisé en quatre espaces urbains. Le premier, près de l'autoroute 15 et la rivière du Nord, compte plusieurs contraintes naturelles (plaine inondable et milieux humides) et un territoire d'intérêt écologique, soit l'aire de confinement des oiseaux aquatiques. Il présente aussi des contraintes de nature anthropique, soit causé par le bruit de l'autoroute 15 et le passage d'une ligne importante d'Hydro-Québec.

Le deuxième secteur, situé à l'est du premier est totalement construit et est difficile d'accès à partir du réseau supérieur. Il est, de plus, entouré d'une zone agricole très active, et des carrières et sablières sont situées à proximité.

Les troisième et quatrième secteurs ne sont pas desservis par les services municipaux, et la plupart des terrains sont partiellement en zone blanche et en zone verte. Ils sont le résultat d'un développement de part et d'autre d'un rang en milieu rural.

Évolution des permis de construction, Saint-Antoine, 2004-2014



Espaces disponibles

Le secteur résidentiel est comblé.

Les terrains disponibles dans le premier secteur, situés à l'intersection de l'autoroute 15 et de la route 158, sont presque tous développés ou présentent tellement de contraintes naturelles qui rendent difficile le développement des terrains disponibles. Ainsi, le développement de ce site est plus qu'improbable considérant l'importante contrainte des milieux humides.

Les deux autres secteurs sont pratiquement comblés, mais certains commerces vacants pourraient être redéveloppés à d'autres fins.

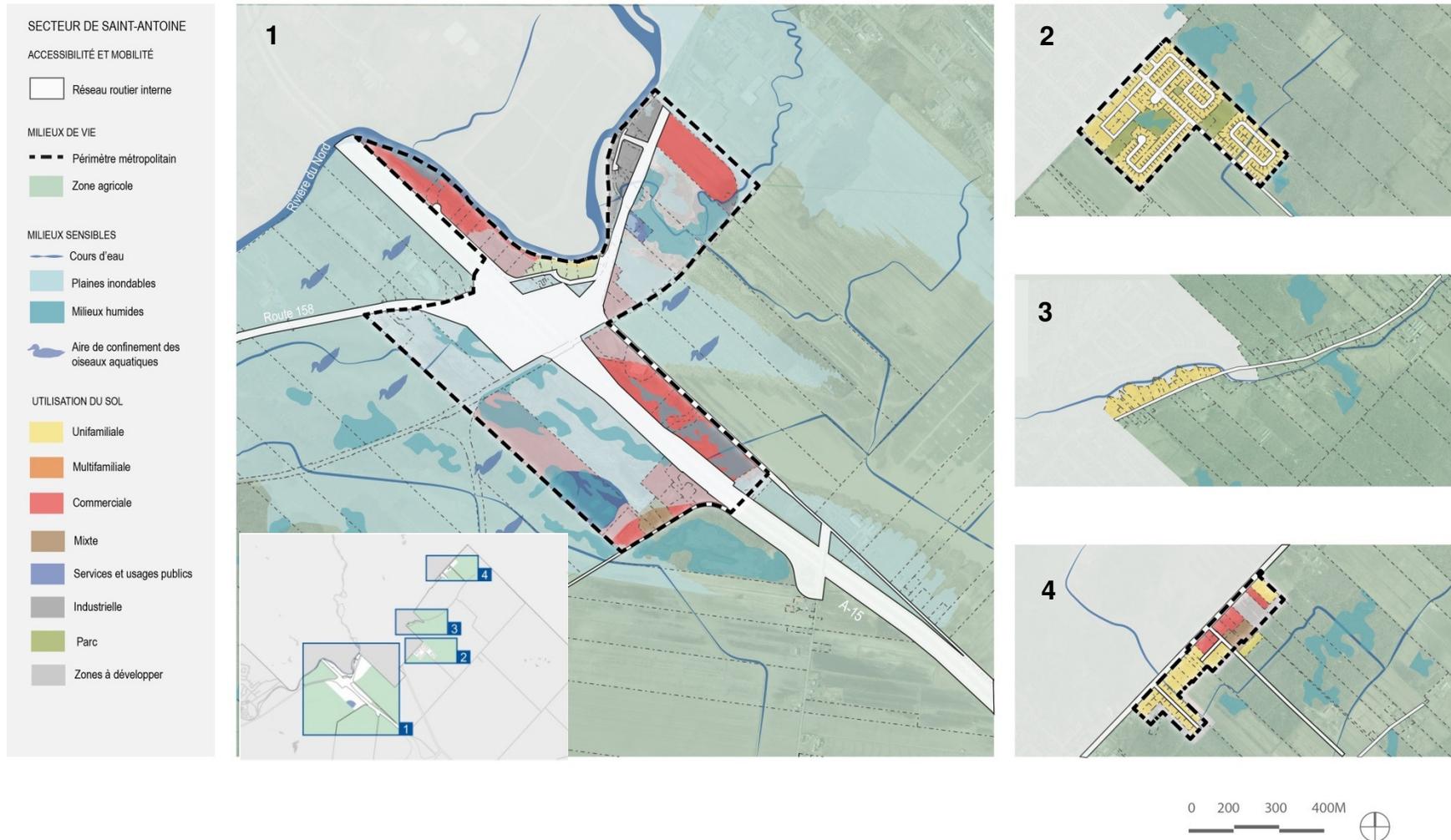
	Hectare (ha) ⁴²
Superficie brute disponible au développement	54,30
Contraintes au développement	-
Zones à risque d'érosion	-
Plaines inondables	40,10
Total	40,10
Superficie brute sans contrainte	14,20
Parcs et rues (-20 %)	2,84
Superficie nette totale disponible	11,36

Enjeux

Consolider l'utilisation commerciale sur la rue de la Chapelle et Montée Guénette.

⁴² Tous les calculs des superficies sont faits à partir d'une base Autocad. Les superficies sont approximatives puisqu'elles ne sont pas issues du cadastre.

Plan 20 : Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur de Saint-Antoine



6.4.15 Zone aéroportuaire

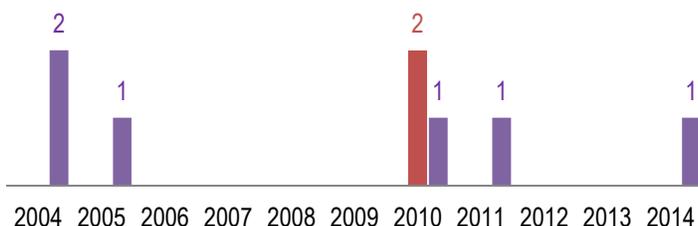
En mars 1969, le gouvernement fédéral annonçait officiellement le choix du territoire de Sainte-Scholastique pour l'implantation du nouvel aéroport. S'ensuivit un plan d'expropriation de grande envergure qui fit passer sous contrôle fédéral environ 97 000 acres de terres agricoles de première valeur, expropriant du coup près de 10 000 personnes de leur exploitation agricole et de leur résidence, marquant profondément l'histoire de Mirabel. Depuis la décision d'ADM de rapatrier les vols passagers à Dorval en 2002, l'aéroport de Mirabel est exclusivement destiné au transport cargo depuis 2004.

Le processus de rétrocession des terres est terminé depuis peu, ainsi la distinction entre la zone opérationnelle et la zone ultime n'existe plus, laissant uniquement la zone opérationnelle. Outre les activités liées à l'aéroport, d'importantes superficies sont vouées à accueillir des fonctions industrielles, en location seulement puisque le terrain appartient toujours au gouvernement fédéral.

Afin de maintenir son positionnement dans la grappe Aéro Montréal et assurer une complémentarité de ses interventions visant à consolider ce rôle, la Ville de Mirabel prévoit devenir membre à part entière de la grappe à brève échéance.

Évolution des permis de construction, zone aéroportuaire, 2004-2014

- NOUVEAUX LOGEMENTS
- PERMIS COMMERCIAUX
- PERMIS INDUSTRIELS



Espaces disponibles

C'est le secteur de Mirabel qui possède les plus importantes superficies à développer. Les espaces disponibles présentent toutefois une contrainte de tenure. En effet, le terrain appartient à Transports Canada, seules les locations sont possibles. Ainsi, seules les entreprises ayant des besoins majeurs en termes d'espace pourraient s'installer dans la zone aéroportuaire, à l'exception des entreprises qui procèdent à la location de locaux existants, mais qui ne sont pas occupés.

	Hectare (ha) ⁴³
Superficie brute disponible au développement	357,54
Contraintes au développement	-
Zones à risque d'érosion	-
Plaines inondables	-
Total	-
Superficie brute sans contraintes	357,24
Parcs et rues (-20 %)	71,51
Superficie nette totale disponible	286,03

Enjeux

La réutilisation et la requalification des bâtiments de l'aéroport

Bien que le Plan directeur — Aéroport international de Montréal-Mirabel – Période 2013-2033 entendait poursuivre tous les efforts nécessaires afin de trouver une nouvelle vocation au bâtiment de l'ancienne aérogare, ADM a lancé le 1er mai 2014 un appel d'offres pour démolir ce bâtiment. Le PDG d'ADM affirmait que l'ancienne aérogare était « dans un état de désuétude totale (...) tant physique que fonctionnelle et que son potentiel de récupération à des fins commerciales est quasi nul. » Les travaux de démolition du bâtiment ont finalement débuté à la fin de 2014.

La vocation de la zone aéroportuaire et le rayonnement de Mirabel au sein de la CMM comme un leader dans le domaine de l'aéronautique

Mirabel et la zone aéroportuaire se positionnent déjà très bien au sein de la CMM accueillant déjà plusieurs leaders internationaux dans le domaine de l'aérospatial. D'ailleurs, ce secteur est identifié comme un pôle économique et comme un pôle d'emploi au PMAD. Le développement de la zone aéroportuaire est l'occasion de renforcer ce positionnement et d'offrir de nouvelles possibilités aux entreprises de ce créneau de venir s'implanter sur le territoire de la Ville.

Une vision du développement de la zone doit être développée pour statuer sur l'avenir de la zone, sa vocation et sur les possibilités de rayonnement au niveau régional. Cette vision devra être partagée entre les différentes instances impliquées dans la planification de ce secteur (Ville, gouvernement fédéral, Aéroports de Montréal) et devrait s'amorcer par l'amélioration des communications et l'implication de Mirabel dans les processus de prises de décision.

La tenure des terrains et la réticence de certaines entreprises à la location

La tenure des terrains constitue un enjeu important dans le développement de la zone aéroportuaire. Le fonds de terre appartenant au gouvernement fédéral (Transports Canada), les entreprises désireuses de s'implanter sur le site de la zone aéroportuaire se voient dans l'obligation de louer le terrain via un bail emphytéotique. Cette situation peut constituer une contrainte, voire un frein, à l'établissement de nouvelles entreprises.

⁴³ Tous les calculs des superficies sont faits à partir d'une base Autocad. Les superficies sont approximatives puisqu'elles ne sont pas issues du cadastre.

L'accessibilité de la zone aéroportuaire et le prolongement de l'autoroute 13

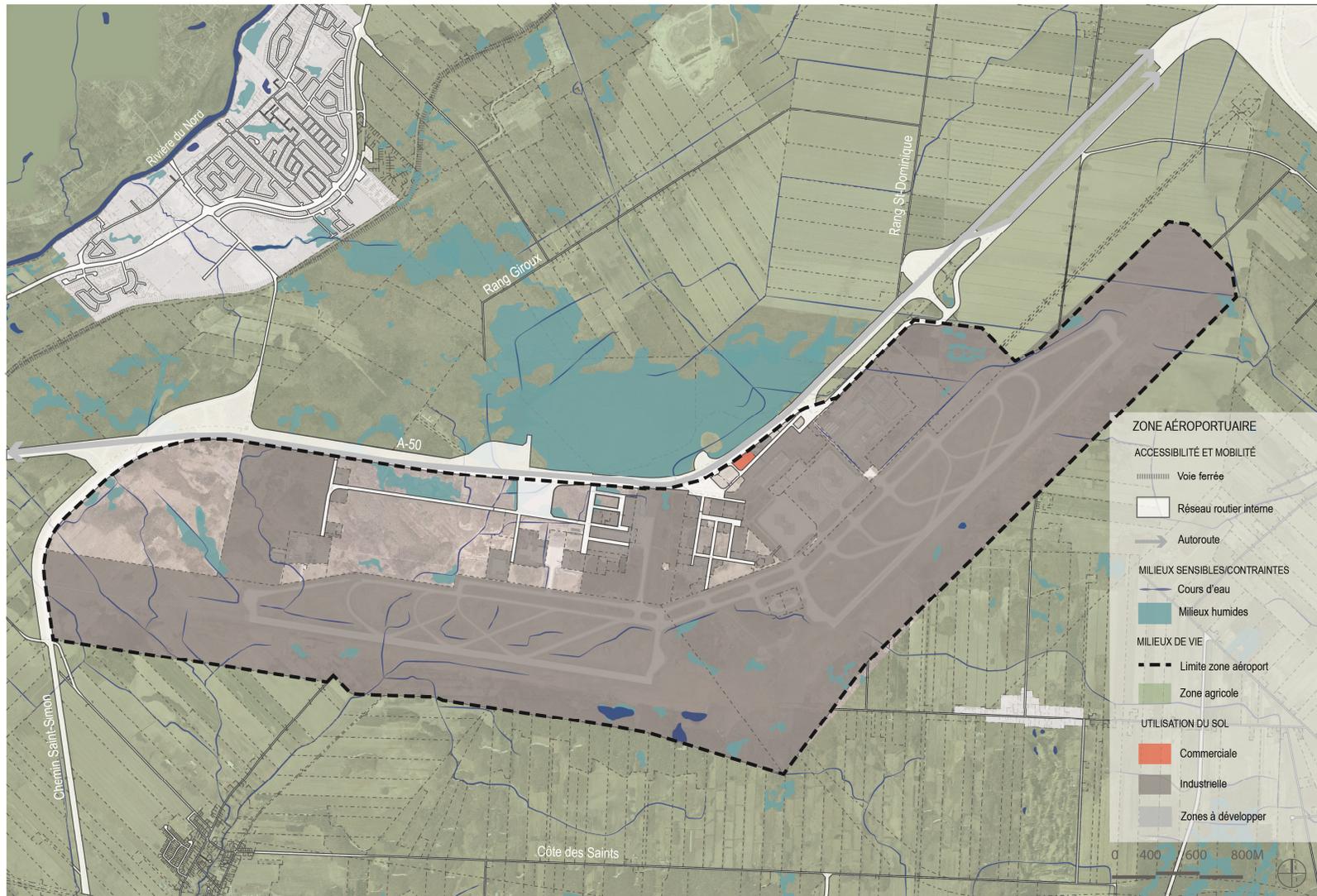
La zone aéroportuaire est avantageusement située à proximité de l'autoroute 50. Cependant, l'accessibilité via l'autoroute 15 est privilégiée par plusieurs entreprises, comme en témoigne la quasi-absence de terrains disponibles dans les secteurs d'emplois adjacents à cette dernière. Le prolongement de l'autoroute 13 serait un atout majeur pour le développement de la zone aéroportuaire, créant ainsi un autre lien direct avec l'ouest de l'île de Montréal, où une concentration d'industries spécialisées dans le domaine de l'aérospatiale est située (Cité de Dorval et Arrondissement Saint-Laurent).

L'inaccessibilité du secteur par les transports collectifs

Les industries présentes implantées dans la zone aéroportuaire représentent plus de 4 000 emplois. Malgré cela, aucun système de transport collectif n'est actuellement en place au sein de la zone, ce qui augmente la pression sur le réseau routier.

Pour plusieurs entreprises, l'accessibilité en transports collectifs constitue un critère de localisation important. L'arrivée prochaine de la gare de Mirabel constituera une opportunité de créer un circuit ou une navette vers la zone aéroportuaire et améliorera l'attractivité de ce secteur pour les entreprises génératrices d'emplois.

Plan 21 : Répartition des fonctions urbaines, des projets de développement et des espaces disponibles pour le secteur de la zone aéroportuaire



6.5 Synthèse des superficies disponibles au développement

Le tableau suivant fait la synthèse des superficies disponibles au développement de chacun des secteurs. Les projets de développement en cours ne font pas partie des superficies disponibles. Ainsi, si on extrait toutes les superficies reliées à des contraintes au développement, on obtient une superficie brute totale disponible de 692,79 hectares pour l'ensemble des secteurs de la Ville de Mirabel. De cette superficie totale, il y a 250,24 hectares disponibles pour des usages résidentiels, majoritairement localisés dans le secteur de Mirabel-en-Haut (133,68 hectares).

La Ville de Mirabel dispose d'un terrain d'une superficie de 5,29 hectares d'espaces à redévelopper situé dans le secteur de Saint-Augustin. Ces espaces à redévelopper sont inclus dans le calcul total des superficies brutes disponibles pour des usages résidentiels (sans les contraintes au développement).

Les 447,85 hectares brutes disponibles pour les fonctions commerciales et industrielles sont majoritairement localisés dans le secteur aéroportuaire, mais ces espaces sont disponibles en location seulement (322 hectares brutes).

Tableau 44 Synthèse des superficies brutes disponibles au développement pour l'ensemble des secteurs de Mirabel, 2010-2014

	Hectare (ha) ⁴⁴
Superficie brute disponible au développement	797,78
Superficie des espaces à redévelopper	5,29
Contraintes au développement	
Zones à risque d'érosion	0
Plaines inondables	97,23
Servitude Hydro-Québec	7,76
Total des contraintes au développement	104,99
Superficie brute sans les contraintes au développement	692,79
Superficies brutes disponibles pour des usages <u>résidentiels</u> , sans les contraintes au développement et incluant les espaces à redévelopper	250,24 ⁴⁵
Autres superficies brutes disponibles (commercial, industriel), sans les contraintes au développement	447,85

⁴⁴ Les calculs des superficies sont faits à partir d'une base Autocad. Les superficies sont donc approximatives puisqu'elles ne sont pas issues du cadastre.

⁴⁵ Il s'agit des superficies vacantes et disponibles se trouvant en affectation urbaine, villageoise, résidentielle faible densité ou multifonctionnelle TOD. Ces aires d'affectation ont été retenues, car elles peuvent accueillir un usage résidentiel, la superficie totale disponible pour la fonction résidentielle potentielle est donc approximative. Cette superficie ne tient pas compte des pourcentage de dominance.

Le tableau suivant présente une synthèse des espaces vacants par secteur, soit les superficies brutes totales disponibles. Le secteur qui offre le plus d'espaces disponibles (brute) est le secteur de la zone aéroportuaire (357,54 hectares), il s'agit essentiellement d'espaces industriels. Les secteurs de Mirabel-en-Haut (133,68 hectares), de Saint-Canut (41,08 hectares) et du Domaine-Vert Nord (30,83 hectares) offrent encore plusieurs espaces disponibles au développement. Au contraire, les secteurs de Sainte-Monique et de Sainte-Scholastique ne disposent plus d'aucune espace disponible pour le développement.

Tableau 45 Les superficies brutes totales disponibles au développement par secteur, 2010-2014⁴⁶

Secteurs	Superficie brute résidentielle disponible (hectares)	Superficie brute totale disponible (hectares)
Sainte-Monique	0	0
Saint-Janvier	8,25	8,25
Domaine-Vert Nord	30,83	95,87
Domaine-Vert Sud	0,31	2,17
Petit-Saint-Charles	0,58	0,58
Saint-Augustin	4,21	4,50
Côte des Anges	17,00	17,00
Sainte-Scholastique	0	0
Saint-Benoît	3,82	4,18
Saint-Hermas	2,49	2,49
Saint-Canut	41,08	47,05
Mirabel-en-Haut (Superficie en affectation faible densité) (Secteur en affectation urbaine)	133,68 (99,76) (33,92)	138,96
Saint-Antoine	2,70	14,20
Zone aéroportuaire	0	357,54
TOTAL	244,95	692,79

⁴⁶ Superficies brutes sans les contraintes au développement

6.6 Densité d'occupation du sol

6.6.1 Contexte métropolitain

En 2013, la Ville de Mirabel présentait une densité d'occupation du sol évaluée à 11 logements à l'hectare. Cette densité a connu une augmentation de 0,9 logement à l'hectare depuis 1999. Le tableau suivant présente les densités brutes moyennes observées entre 1999 et 2013 pour l'ensemble des grands secteurs de la CMM.

Tableau 46 Densité brute moyenne observée du développement résidentiel, 1999 à 2013

Localité	Périodes de construction (log./ha)		Densité résidentielle brute totale (log./ha)	Densité résidentielle brute totale, estimation (log./ha)
	1999-2001	2002-2004	2009	2013
Mirabel	10,1	13,1	10,6	11,0
Couronne Nord	11,3	13,3	12,9	13,0
Laval	18,4	19,9	21,0	23,0
Couronne Sud	11,0	11,8	10,7	12,0
Agglomération de Longueuil	17,2	17,6	22,0	23,0
Agglomération de Montréal	42,0	50,1	48,1	52,0
Total CMM	17,7	18,4	24,1	26,0

Source : Données provenant de la validation par les municipalités et les MRC de la CMM de l'étude *Identification des espaces disponibles en zone blanche et évaluation du potentiel d'accueil des municipalités de la CMM, 2007*; Rôle d'évaluation foncière de l'année 2010. Compilation : Observatoire du Grand Montréal. (Traitement CMM, 2011) ; MAMOT, rôles d'évaluation 2014. Traitement : CMM, 2015.

6.6.2 Seuils minimaux de densité hors des aires TOD prescrits par le PMAD

Les seuils minimaux de densité du PMAD ont été définis en tenant compte des tendances démographiques et de l'impact du vieillissement sur le marché résidentiel, puis en confrontant ces données à celles des mises en chantier de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL).

Le seuil minimal de densité brute constitue une cible moyenne s'appliquant à l'ensemble des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace, soit l'ensemble des périmètres urbains de la Ville. Ce seuil minimal moyen peut être modulé sans être inférieur aux seuils applicables selon les caractéristiques locales du milieu dont, notamment, les aires de marché ou de densification identifiées par certains secteurs. Ainsi, il est possible d'élaborer des projets avec des densités plus élevées ou plus faibles, selon les caractéristiques du milieu. Le calcul et le respect du seuil minimal de densité s'appliquent à l'ensemble de la Ville de Mirabel et non pas à chacun de ses secteurs.

Le PMAD définit les seuils minimaux de densité selon une séquence évolutive séparée en quatre périodes de cinq ans pour arriver avec un seuil de densité minimal souhaité pour l'ensemble de la Ville de Mirabel de 24 log./ha en 2031. Le tableau suivant illustre cette séquence d'évolution du seuil de densité exigé pour la Ville de Mirabel.

Tableau 47 Seuils minimaux de densité brute hors TOD établis par le PMAD pour la Ville de Mirabel

	2011-2016	2017-2021	2022-2026	2027-2031
Seuil minimal de densité brute	18 log./ha	20 log./ha	22 log./ha	24 log./ha

Source : CMM, Plan métropolitain d'aménagement et de développement

L'établissement de seuils minimaux de densité résidentielle contribue à optimiser le développement urbain et à diversifier l'offre de logements. Compte tenu des particularités de chacun des secteurs de la Ville, ces seuils de densité ne peuvent être uniformes pour l'ensemble du territoire de Mirabel.

6.6.2.1 Cas particuliers

Comme Mirabel est composée de plusieurs espaces ruraux et que 87,4 % de son territoire est agricole, il y a lieu d'apporter des nuances à des cas particuliers quant à l'applicabilité des seuils minimaux de densité pour certains secteurs.

Les secteurs suivants présentent des contraintes au développement qui ne permettent pas d'appliquer des cibles de densité importantes : Saint-Benoît, Sainte-Scholastique, Saint-Hermas, Petit-Saint-Charles, Mirabel-en-Haut, les deux secteurs non desservis de Saint-Antoine (22e rue/route 158 et de la rue Godard) et Sainte-Monique. Afin de viser un objectif de densification réaliste et qui tient compte des réalités de chacun des secteurs, un seuil de densité plus bas sera affecté à ces secteurs. Le texte suivant apporte des justifications pour chacun des secteurs.

Le secteur Saint-Benoît

La capacité de desserte des infrastructures municipales dans le secteur de Saint-Benoît permet de combler les espaces disponibles au développement, cependant au-delà de ces espaces, une augmentation de la capacité des services serait nécessaire, ce qui engagerait des coûts importants pour la municipalité.

Le secteur Sainte-Scholastique

Le secteur est touché par plusieurs limitations liées à la présence de la zone aéroportuaire, dont une servitude de non-construction pour l'ensemble du village. Une demande de dérogation doit être adressée à ADM pour toute nouvelle construction.

Le secteur Saint-Hermas

Le système actuel de traitement des eaux usées ne permet plus de nouvelles implantations. Le réseau est apte à recevoir un plus grand débit à l'ouest de Charles-Léonard, mais il y a beaucoup d'infiltration d'eau qui congestionne le réseau. Il n'y a donc pas de développement possible à l'est de Charles-Léonard. Les ajustements requis pour corriger cette situation sont prévus, mais pas encore décisifs.

Le secteur Petit-Saint-Charles

Le secteur Petit-Saint-Charles est exclusivement résidentiel de faible densité considérant qu'aucun service municipal de traitement des eaux usées et d'approvisionnement en eau potable ne dessert le secteur. En effet,

compte tenu de sa composition géologique, le secteur du Petit-Saint-Charles ne possède ni d'aqueduc ni d'égout et l'implantation de ces services serait complexe au niveau technique et représenterait des coûts financiers importants.

Bien qu'il n'y ait aucun service municipal, certains terrains, construits avant l'entrée en vigueur des règlements sur le captage des eaux souterraines (Q-2, r.6) et sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées (chapitre Q-2, r. 22) présentent des superficies non conformes. Les terrains développés récemment présentent la superficie réglementaire (de 2 500 mètres carrés).

Le secteur de Mirabel-en-Haut

Le potentiel de densification est limité pour le secteur de Mirabel-en-Haut étant donné que les terrains sont semi-desservis. À cause de la géologie (roc) du site, des frais importants sont liés au développement et à l'implantation d'un réseau d'égout. Le secteur est ainsi partiellement desservi et la gestion des eaux usées est assurée par des installations sanitaires. Les terrains sont vastes, d'une moyenne de 1 500 m² chacun. Une conduite d'eau potable en provenance de Saint-Jérôme fournit en eau potable le secteur de Mirabel-en-Haut. La partie nord-ouest (affectation urbaine) offre quant à elle un potentiel de densité plus élevé et un réseau d'égout est envisagé.

Le secteur de Saint-Antoine

Le secteur de Saint-Antoine fait face à de nombreuses contraintes naturelles (zone inondable et milieux humides) et un territoire d'intérêt écologique, soit l'aire de confinement des oiseaux aquatiques. De plus, la proximité de l'autoroute 15 et du passage d'une ligne importante d'Hydro-Québec lui confèrent des contraintes anthropiques importantes. De plus, l'approvisionnement en eau potable se fait par une conduite en provenance de Saint-Jérôme pour le secteur résidentiel adjacent et il y a un système d'égout pour le traitement des eaux usées. Toutefois, la limitation est majeure vu qu'on se retrouve en fin de réseau. La population a accès à l'eau pour pratiquement la totalité du secteur, sauf pour une partie à l'est du territoire. De plus, il y a seulement six ou sept lots sur la 22^e rue qui ont l'égout. Il y a les deux services ailleurs, sauf pour les derniers lots vers le sud de la Montée Guénette, où il n'y a aucun service.

Le secteur de Sainte-Monique

La capacité des infrastructures municipales est restreinte, on y retrouve seulement l'aqueduc. De plus, comme il a été expliqué dans les enjeux propres à ce secteur, le périmètre urbain actuel est comblé et le réaménagement est soumis à de sévères servitudes aéroportuaires pour le bruit.

6.6.3 Détermination des seuils minimaux de densité applicables aux aires TOD

Le tableau suivant définit les seuils minimaux de densité qui devront être prescrits à l'intérieur de la planification détaillée du point d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant (aire TOD). Le territoire d'application de ce seuil est celui de l'aire TOD telle que délimitée au **Plan 6 : Concept d'organisation spatiale**.

Tableau 48 Seuil de densité minimal brute proposé dans l'aire TOD établi par le PMAD

Secteur	Seuil de densité minimal brute
Saint-Janvier	60 log/ha

Source : PMAD, critères 1.1.2 et 1.2.1

6.6.4 Contenu normatif à insérer au document complémentaire

Afin de pouvoir appliquer les normes de densité pertinentes, les densités sont présentées au document complémentaire.

6.7 Stratégies de mises en œuvre

L'identification des enjeux locaux et régionaux sur le territoire de la Ville de Mirabel a permis d'identifier les éléments de vision pertinents pour le développement de la Ville. Une stratégie de mise en œuvre adaptée à ces enjeux ainsi que des outils/moyens réalistes permettront à la Ville d'établir une vision d'aménagement mieux définie et plus précise. Ainsi, le développement de la Ville de Mirabel visera un aménagement durable qui répondra aux besoins actuels et futurs du territoire. De plus, un horizon de réalisation a été élaboré grâce à l'identification des priorités d'action, ce qui assure une planification cohérente et harmonieuse du territoire. Bref, la présente section agit à titre de ligne directrice pour les réflexions et les actions à venir, ce qui permettra d'assurer un développement durable et cohérent pour la Ville de Mirabel.

Pour chacun des axes stratégiques, les tableaux suivants présentent les éléments de vision, les stratégies de mise en œuvre de même que des outils/moyens de mise en œuvre sont identifiés afin d'assurer la réalisation de la vision.

Axe 1 : Milieux de vie – Permettre la compacité et la complétude des milieux de vie dans le respect de leurs caractéristiques identitaires

Élément de vision	Stratégie de mise en œuvre	Outil/moyen de mise en œuvre	Priorité d'action		
			0-5 ans	5-10 ans	10-20 ans
Prioriser le développement urbain à l'intérieur des périmètres urbains	<p>Entreprendre des démarches auprès de la CMM et du MAMOT pour faire reconnaître la limite de la zone blanche comme périmètre métropolitain pour les secteurs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Golf Mirabel dans Saint-Janvier; • Le lot 4 271 877 en affectation urbaine à l'est de Saint-Janvier; • Le secteur en affectation urbaine au centre-sud de Saint-Janvier; • Secteur Côte des Anges, à Saint-Augustin; • Camping Donald à Saint-Canut; • Le lot 1 692 109 sur la rue Notre-Dame dans le secteur Domaine-Vert Nord (assujetti à des droits acquis résidentiels) • Domaine-Vert Sud le long du chemin de la Côte-Nord. <p>Cette démarche doit se faire dans le cadre d'une demande de modification du périmètre métropolitain en fonction du critère 1.6.2 du PMAD.</p>	Obtenir une orientation de la part de la CMM	X		
Densifier les secteurs et les quartiers existants dans le respect de leurs caractéristiques identitaires	Tendre vers une augmentation de la densité pour les nouveaux projets dans le secteur de Mirabel-en-Haut	Procéder à une analyse des conditions qui pourraient permettre une augmentation de la densité	X		
	Contrôler la densité dans les noyaux villageois pour préserver le caractère villageois	Spécifier les densités au SADR et au document complémentaire	X		
Densifier les quartiers et les nouveaux développements près de la gare projetée	Élaborer une planification détaillée pour l'aménagement de l'aire TOD identifiée au PMAD	Identifier l'aire TOD comme un secteur de planification détaillée au SADR et intégrer au document complémentaire des orientations et des objectifs d'aménagement en vue d'élaborer un PPU	X		
Revitaliser les axes structurants en perte de dynamisme	Élaborer une planification détaillée pour encadrer la requalification :	Identifier ces artères comme des secteurs de planification détaillée au SADR en vue	X		

Élément de vision	Stratégie de mise en œuvre	Outil/moyen de mise en œuvre	Priorité d'action		
			0-5 ans	5-10 ans	10-20 ans
	<ul style="list-style-type: none"> de la route 117 du boulevard Saint-Canut 	d'élaborer des PPU			
Créer des milieux de vie complets, favorisant la mixité sociale, économique et culturelle	Améliorer la desserte en commerces et services de proximité dans tous les secteurs de Mirabel	Étude de marché Modification au règlement de zonage afin de prévoir des espaces commerciaux dans certaines zones identifiées	X		
Préserver le caractère identitaire des noyaux villageois	Assurer la conservation du caractère villageois lors de nouvelles insertions	Valider que le PIIA sur les noyaux villageois soit adéquat pour la protection et la mise en valeur des secteurs d'intérêts patrimoniaux	X		
	Encourager les propriétaires de bâtiments d'intérêt patrimoniaux à conserver le caractère d'origine lors de travaux de rénovation	Poursuivre et faire connaître le programme de subventions.	X		

Axe 2 : Vitalité et viabilité économiques – Assurer la pérennité et le développement des activités économiques génératrices d'emplois

Élément de vision	Stratégie de mise en œuvre	Outil/moyen de mise en œuvre	Priorité d'action		
			0-5 ans	5-10 ans	10-20 ans
Positionner la Cité de Mirabel comme un pôle économique structurant et singulier au sein de la Rive-Nord	En concertation avec les propriétaires fonciers, élaborer une planification détaillée et une vision de développement pour les terrains encore disponibles de la Cité de Mirabel	Identifier ces artères comme des secteurs de planification détaillée au SADR en vue d'élaborer des PPU	X		
Créer un pôle du savoir et du domaine de l'aérospatial structurant au sein de la CMM	Établir la faisabilité de mettre en place d'un pôle du savoir aérospatial	Étude de faisabilité	X		
	Élaborer une stratégie commune avec ADM et Transport Canada pour le développement de la zone aéroportuaire	Établir la communication entre la Ville de Mirabel et ADM	X		
	Initier des partenariats avec des institutions collégiales et universitaires spécialisées dans le domaine de l'aérospatial pour l'implantation de satellites sur le territoire de Mirabel	Démarchage auprès des institutions scolaires			X
Miser sur le développement de la filière agroalimentaire pour distinguer Mirabel à l'échelle de la CMM	Élaborer une stratégie de développement de la filière agroalimentaire (ref. Action 7.1 du PDZA)	Stratégie de développement de la filière agroalimentaire		X	
	Identifier les sites pouvant accueillir des entreprises génératrices d'emploi du secteur de bioalimentaire	Stratégie de développement de la filière agroalimentaire		X	
Favoriser les emplacements industriels en bordure de l'A-15 et offrir de nouvelles possibilités de développement économique sur le territoire de Mirabel	Évaluer la possibilité d'agrandir le parc industriel de Saint-Janvier	Étude de positionnement économique du parc industriel de Saint-Janvier	X		
		Élaborer, s'il y a lieu, une demande d'agrandissement du périmètre métropolitain en vertu du critère 1.6.2 du PMAD		X	
Mettre en valeur les attraits touristiques et agrotouristiques régionaux	Publiciser et faire connaître les attraits régionaux	Identifier le parc du Domaine-Vert et le Bois de Belle-Rivière comme des aires d'affectation de conservation au SADR	X		

Élément de vision	Stratégie de mise en œuvre	Outil/moyen de mise en œuvre	Priorité d'action		
			0-5 ans	5-10 ans	10-20 ans
	Mettre en valeur les attraits agrotouristiques	Publiciser la route du terroir	X		
	Poursuivre le développement du plan directeur des sentiers équestres	Plan directeur des sentiers équestres	X		
Tendre vers l'autonomie de Mirabel en production d'eau potable	Évaluer la capacité en approvisionnement en eau potable de la nappe phréatique du secteur de Saint-Canut	Élaborer une étude portant sur la capacité de la nappe phréatique et des coûts associés à la restructuration de la desserte en eau potable à l'ensemble du territoire de la Ville	X		

Axe 3 : Accessibilité et mobilité - Compléter le réseau et améliorer la desserte en transports collectifs

Élément de vision	Stratégie de mise en œuvre	Outil/moyen de mise en œuvre	Priorité d'action		
			0-5 ans	5-10 ans	10-20 ans
Améliorer la desserte des milieux de vie, des pôles d'emplois et des commerces en transport collectif	Augmenter la desserte en transport collectif afin de desservir les secteurs suivants par une ligne régulière d'autobus : <ul style="list-style-type: none"> • Saint-Canut • Cité de Mirabel • Zone aéroportuaire • Secteurs d'emplois de Saint-Janvier 	Dossier argumentaire et démarchage auprès du CITL	X		
Doter les citoyens de Mirabel d'au moins une gare de train de banlieue	En partenariat avec l'AMT, identifier les terrains potentiels pour l'implantation de la gare dans le secteur de Saint-Janvier	Relevé terrain/Identification des sites potentiels	X		
	Évaluer la possibilité d'implanter une gare de train de banlieue dans le secteur de Sainte-Scholastique et Saint-Augustin	Étude de faisabilité/opportunité			X
Améliorer les liens routiers sur l'ensemble du territoire pour désengorger le système	Identifier les axes du réseau local à compléter pour désengorger le réseau régional	Plan de mise en œuvre du réseau routier local	X		
	Poursuivre les représentations auprès du gouvernement provincial pour le prolongement de l'A-13 (démarche en continu)	Représentations auprès du MTQ	X	X	X
	Évaluer l'achalandage des camions lourds sur le réseau routier du territoire	Étude de circulation sur le camionnage lourd		X	
Intégrer les principes d'écomobilité dans les projets de développement et de redéveloppement	Planifier la trame de rue des nouveaux secteurs de développement en considérant les transports collectifs	Intégration de balises d'aménagement / normes dans les règlements d'urbanisme (PPU, lotissement, zonage)	X		
	Planifier le réseau de déplacements actifs et les liens vers les points d'accès au transport en commun et vers les commerces de proximité	Intégration de balises d'aménagement / normes dans les règlements d'urbanisme (PPU, lotissement, zonage)	X		

	Prévoir des liens véhiculaires et actifs entre les nouveaux développements	Intégration de balises d'aménagement / normes dans les règlements d'urbanisme (PPU, lotissement, zonage)	X		
--	--	--	---	--	--

Axe 4 : Milieux sensibles – Assurer la protection et la mise en valeur des milieux sensibles

Élément de vision	Stratégie de mise en œuvre	Outil/moyen de mise en œuvre	Priorité d'action		
			0-5 ans	5-10 ans	10-20 ans
Requalification des terrains de golf	Requalifier certains terrains de golf existants en vue d'une maximisation de leur potentiel pour le futur	Réaliser des études sur les différentes options de requalification de certains golfs considérant leur position dans l'espace (à l'extérieur des périmètres urbains, en zone verte, en zone blanche...) et la qualité naturelle des lieux (lacs, rivières...). Une réflexion régionale (CMM) sur ce thème est d'ailleurs à envisager.	X		
Assurer la pérennité et la valorisation du territoire et des activités agricoles	Limiter les nouvelles utilisations à des fins autres que l'agriculture dans la zone agricole	Intégrer des dispositions au SADR et au document complémentaire	X		
	Accroître les surfaces exploitées ou cultivées à des fins agricoles	Élaborer un plan d'action visant la mise en valeur des friches agricoles (ref. Action 8.2 du PDZA)	X		
		Élaborer un plan d'action visant la mise en valeur des secteurs de moindre dynamisme (ref. Action 8.1 du PDZA)	X		
	Faire reconnaître auprès de la CPTAQ les îlots déstructurés identifiés au PDZA	Demande à portée collective en vertu de l'article 59 de la LPTAA	X		
Protéger et mieux connaître l'environnement, la biodiversité et les services écologiques des milieux sensibles	Adopter, gérer et appliquer le plan de conservation des milieux naturels (milieux humides, arbres, etc.)	Plan de conservation des milieux naturels	X		
	Caractériser les zones à risque d'érosion pour déterminer leur emplacement exact	Étude de caractérisation	X		
	Protéger le couvert forestier et la biodiversité	Intégrer les corridors forestiers et les boisés métropolitains au SADR	X		

Élément de vision	Stratégie de mise en œuvre	Outil/moyen de mise en œuvre	Priorité d'action		
			0-5 ans	5-10 ans	10-20 ans
		Poursuivre la mise en œuvre du plan directeur des corridors forestiers	X		
	Énoncer des objectifs et des critères d'aménagement guidant le choix du tracé de l'oléoduc	Intégrer des critères d'aménagement dans le SADR	X		
Protéger et mettre en valeur les paysages identitaires	Identifier et caractériser et mettre en valeur les paysages identitaires de Mirabel	Intégrer les objectifs métropolitains de protection et de mise en valeur des paysages au SADR	X		
Poursuivre les initiatives visant l'amélioration de la ressource eau	Poursuivre les initiatives de bassins versants	Poursuivre les projets de bassins versants	X		
	Intégrer la politique de la protection des rives, du littoral et des plaines inondables aux outils normatifs	Intégrer les dispositions au document complémentaire	X		

ANNEXE I
Document complémentaire

VOLUME II
Annexe cartographique
Plans 1 à 7.5

Plan 1

Contraintes naturelles et anthropiques

Plan 2 Territoires d'intérêt particulier

Plan 3 Équipements et infrastructures de transport

Plan 3.1 Sentiers et réseaux cyclables

Plan 4 Autres équipements et infrastructures

Plan 5 Secteurs de planification détaillée (agricole)

Plan 6

Concept d'organisation spatiale

Plan 7

Grandes affectations du territoire

Plan 7.1 **Grandes affectations du territoire par secteurs – Saint-Janvier, Domaine-Vert Nord et
Domaine-Vert Sud**

Plan 7.2 **Grandes affectations du territoire par secteurs – Côte des Anges, Saint-Augustin, Sainte-Monique et Petit-Saint-Charles**

Plan 7.3 **Grandes affectations du territoire par secteurs – Saint-Hermas, Sainte-Scholastique et Saint-Benoît**

Plan 7.4 **Grandes affectations du territoire par secteurs – Saint-Canut et Mirabel-en-Haut**

Plan 7.5 Grandes affectations du territoire par secteurs – Saint-Antoine