



Saint-Constant

PROVINCE DE QUÉBEC
VILLE DE SAINT-CONSTANT

PROJET DE RÈGLEMENT NUMÉRO 1733-22

MODIFIANT LE RÈGLEMENT NUMÉRO 1527-17
RELATIF AU PLAN D'URBANISME, AFIN DE
CRÉER L'ANNEXE « D » : « PROGRAMME
PARTICULIER D'URBANISME DE L'AIRE TOD
DE LA GARE SAINTE-CATHERINE »

PROPOSÉ PAR :
APPUYÉ DE :
ET RÉSOLU À L'UNANIMITÉ

AVIS DE MOTION :
ADOPTION ET DÉPÔT DU PROJET DE RÈGLEMENT :
CONSULTATION PUBLIQUE :
ADOPTION DU RÈGLEMENT :
CERTIFICAT DE CONFORMITÉ
PAR LA MRC DE ROUSSILLON :
ENTRÉE EN VIGUEUR :

CONSIDÉRANT qu'il est à propos et dans l'intérêt de la Ville d'adopter un Programme particulier d'urbanisme pour le secteur de l'aire TOD de la gare Sainte-Catherine;

CONSIDÉRANT que la Ville de Saint-Constant doit adopter un programme particulier d'urbanisme pour l'aire TOD de la gare Sainte-Catherine conformément au Schéma d'aménagement de la Municipalité régionale de comté de Roussillon en vigueur;

CONSIDÉRANT qu'avis de motion du présent règlement a dûment été donné lors de la séance du Conseil tenue le 2022 et qu'un projet de règlement a dûment été déposé par un membre du Conseil lors de la séance du Conseil tenue le 2022;

LE CONSEIL MUNICIPAL DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 CRÉATION DU PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME

Le règlement numéro 1527-17 relatif au plan d'urbanisme est modifié par l'ajout de l'annexe « D » intitulée « Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur de la Gare Sainte-Catherine, laquelle est jointe au présent règlement pour en faire partie intégrante en tant qu'annexe « 1 ».

ARTICLE 2 ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent règlement entrera en vigueur, conformément à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (c. A-19.1), à la date de la délivrance du certificat de conformité par la Municipalité régionale de comté de Roussillon (MRC de Roussillon).

Adopté à la séance ordinaire du 2022.

Jean-Claude Boyer, maire

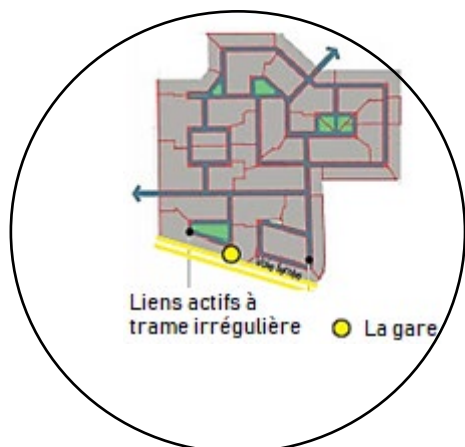
Me Sophie Laflamme, greffière

ANNEXE 1

ANNEXE « D » DU RÈGLEMENT 1527-17 RELATIF AU PLAN D'URBANISME DE
LA VILLE DE SAINT-CONSTANT

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) DU SECTEUR DE LA GARE
SAINTE-CATHERINE

PPU DU SECTEUR DE LA GARE SAINTE-CATHERINE



Le PPU a été élaboré à la demande de la Ville Saint-Constant afin de proposer une planification particulière pour le quartier autour de la gare Sainte-Catherine, désignée comme AIRE TOD au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) et au schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon.

Le document doit faire l'objet d'une consultation publique et pourrait être modifié avant d'être intégré au Plan d'urbanisme.

Rédaction, photos et cartographie, sauf si indiqué autrement :

Ilka Grosskopf, urbaniste

Révisé par Pierre-Marc Bruno et Hugo Sénéchal, urbanistes

En collaboration avec la Ville de Saint-Constant, principalement le Service de l'aménagement du territoire et du développement économique et la division Service du génie.

Page couverture :

Photos : Ilka Grosskopf

Schéma de trame urbaine : Extrait du Guide d'aménagement des aires TOD de la CMM, 2011

Table des matières

1	CONTEXTE.....	5
1.1	LA PLANIFICATION PARTICULIÈRE (PPU)	5
1.2	TERRITOIRE D'APPLICATION	6
1.3	DÉSIGNATION COMME SECTEUR CENTRAL.....	7
2	LA VISION MUNICIPALE	8
2.1	PLANIFICATION STRATÉGIQUE 2019	8
2.2	LES PROJETS STRUCTURANTS RÉALISÉS, EN COURS OU PROJETÉS DANS LE SECTEUR DE LA GARE SAINTE-CATHERINE	9
2.3	ÉTUDES RÉALISÉES.....	10
2.4	LES PRINCIPES D'UNE AIRE TOD	11
2.5	DIVERS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT - « lexique du PPU »	14
2.6	SECTEUR D'INTERVENTION PARTICULIÈRE désigné à la planification métropolitaine et régionale.....	16
3	LECTURE DU MILIEU	19
3.1	LA GARE SAINTE-CATHERINE	19
3.2	RÉSEAU ROUTIER.....	22
3.3	RÉSEAU D'AUTOBUS.....	24
3.4	RÉSEAU CYCLABLE ET PIÉTONNIER.....	25
3.5	CONSTAT GÉNÉRAL.....	26
3.6	AMÉNAGEMENT	27
3.7	ENVIRONNEMENT	28
3.8	MOBILITÉ ACTIVE.....	29
3.9	LE MILIEU BÂTI.....	31
4	LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT	45
4.1	CONCEPT AMÉNAGEMENT	47
5	LES SECTEURS D'INTERVENTIONS PRIORITAIRES, orientations et actions proposées par secteur.....	48
5.1	PÔLE CENTRAL – Place de gare, base de plein air et les sites à proximité	50
5.2	SECTEUR DE LA MONTÉE SAINT-RÉGIS.....	57
5.3	PÔLE COMMERCIAL LOCAL – Rue Sainte-Catherine à l'intersection boulevard Monchamp	62
5.4	LES SECTEURS RÉSIDENTIELS EXISTANTS.....	63
6	BALISES D'AMÉNAGEMENT	64
7	STRATÉGIE DE MIS EN OEUVRE	65

7.1	PLAN D’ACTION	65
7.2	MOFIFICATIONS RÉGLEMENTAIRES.....	67
7.3	PROGRAMMES ET FINANCEMENT.....	67
8	SOURCES ET RÉFÉRENCES.....	71
9	ANNEXES.....	72

1 CONTEXTE

1.1 LA PLANIFICATION PARTICULIÈRE (PPU)

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) s'inscrit dans la volonté de la ville d'aménager le quartier de la gare Sainte-Catherine, et apporter plus de précisions quant aux interventions que la ville entend réaliser dans ce secteur.

Le PPU est un outil qui permet d'apporter plus de précisions quant à la planification de certains secteurs qui suscitent une attention toute particulière du conseil municipal.

Plus précisément, le PPU permet de préciser des balises qui devront être respectées dans la requalification de ce secteur, tels le tracé et l'aménagement des rues, les liens cyclables et piétonniers à aménager ou à améliorer afin de favoriser la mobilité durable, les occupations souhaitées des terrains vacants à développer et des espaces construits que l'on souhaite requalifier ou réaménager, la typologie et les gabarits des constructions et le paysage et les milieux naturels à protéger ou à mettre en valeur.

La gare, pôle générateur de déplacement majeur, est le point central de la planification particulière du PPU. C'est la gare la plus utilisée de la ligne de train EXO 4. D'autre part, la mobilité active demeure un enjeu de taille.

La planification détaillée vise tout d'abord la consolidation des fonctions urbaines aux abords de la Gare Sainte-Catherine et inclut une partie de la rue Sainte-Catherine ainsi que la montée Saint-Régis. Ce secteur a fait l'objet de plusieurs projets résidentiels plus compacts, particulièrement le secteur à proximité de la gare de train de banlieue.

Ce secteur comporte aussi des quartiers résidentiels plus anciens qui ne nécessitent pas d'interventions majeures, mais qui sont situés à distance de marche de la gare.

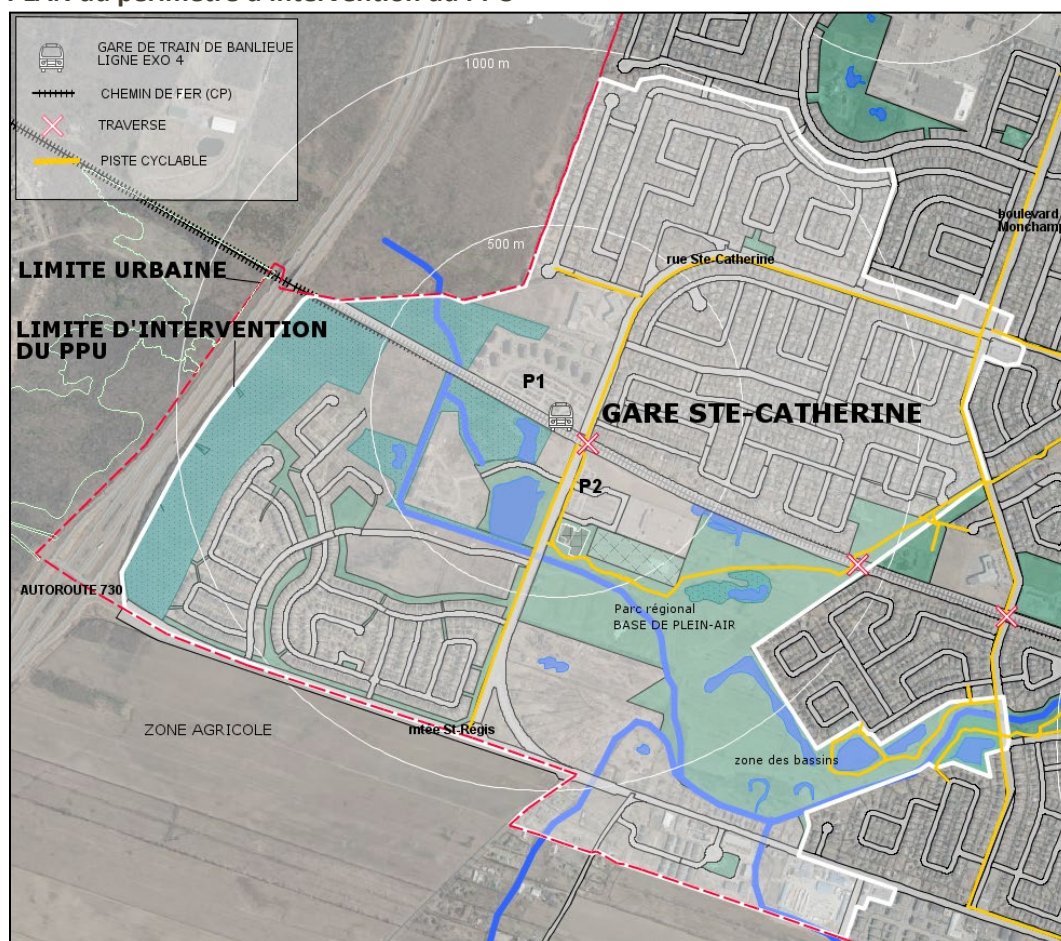
1.2 TERRITOIRE D'APPLICATION

Ce secteur se situe dans la partie ouest de la Ville à proximité de la route 730, à 2 kilomètres au nord de l'autoroute 30 et à 1 kilomètre au sud de la route 132. Le secteur est accessible par la rue Sainte-Catherine et la montée Saint-Régis.

Le secteur d'intervention visé par la planification particulière couvre une superficie de 3,14 km² correspondant à un rayon de 1 km du point central, la gare Sainte-Catherine.

Cette aire inclut également certaines portions du territoire à proximité jugées stratégiques, des espaces vacants qui sont en développement ou le seront à court ou à moyen terme et d'autres espaces qui pourront changer de vocation.

PLAN du périmètre d'intervention du PPU



1.3 DÉSIGNATION COMME SECTEUR CENTRAL

Le quartier de la gare Sainte-Catherine est un des secteurs névralgiques de la ville de Saint-Constant.

Ce secteur :

- Est désigné comme AIRE TOD à la planification régionale et métropolitaine;
- Est identifié comme PÔLE BASE DE PLEIN-AIR dans la planification stratégique 2015-2025 de la Ville de Saint-Constant;
- Renferme des quartiers résidentiels très homogènes avec des maisons unifamiliales et des nouveaux quartiers en développement avec un aménagement plus compact; soit plus de 3000 résidents de tout âge, mais surtout des jeunes familles qui cherchent un milieu de vie agréable à proximité des écoles et des garderies et d'un grand parc nature et récréatif, véritable « poumon vert » de la ville ;
- Comprend aussi de vastes terrains vacants et des espaces pouvant faire l'objet d'un redéveloppement à court ou moyen terme.

Le PPU est un outil pour la mise en œuvre de la vision et un outil de revitalisation pour planification d'une aire TOD avec consolidation des zones urbaines autour de la gare. La désignation comme Pôle développement ou secteur central permet de mieux cibler les interventions municipales et la requalification de certains espaces.

À ces fins, le secteur visé par la planification particulière du PPU de la gare Sainte-Catherine est désigné comme SECTEUR CENTRAL en vertu de l'article 85 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.A.U., ch. 19.2).

2 LA VISION MUNICIPALE

2.1 PLANIFICATION STRATÉGIQUE 2019

Dans le cadre de la planification stratégique, la ville de Saint-Constant a identifié sept pôles de services. Le secteur de la gare de Sainte-Catherine, en plein développement, a été désigné PÔLE DE LA BASE DE PLEIN AIR à la planification stratégique en 2019.

Inspiré des principes de développement durable, on souhaite :



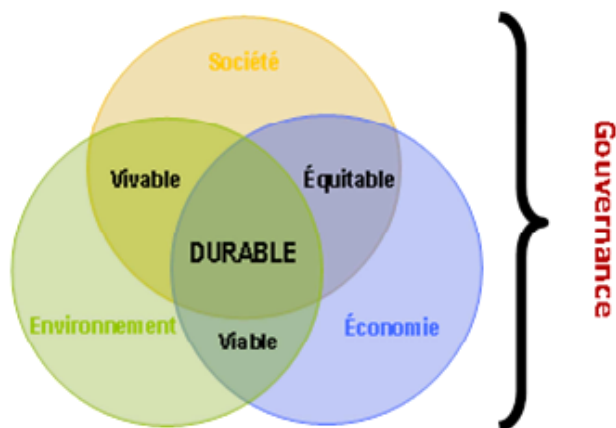
Un milieu de vie inspirant axé sur le transport collectif à proximité d'un équipement de transport collectif structurant, la gare

Un lien avec les pôles stratégiques importants de la ville de Saint-Constant

Des interventions municipales ciblées sur le domaine public pour que les quartiers habités demeurent des espaces de vie agréables et attirants

Un encadrement des futurs aménagements par une démarche de design urbain afin de concevoir des bâtiments et aménagements de qualité

Figure 11 - Les interrelations du développement durable



Source : NISKA, 2016

Plusieurs projets structurants ont été réalisés et sont en cours dans ce secteur.

2.2 LES PROJETS STRUCTURANTS RÉALISÉS, EN COURS OU PROJETÉS DANS LE SECTEUR DE LA GARE SAINTE-CATHERINE

- Développement du quartier résidentiel Héritage Roussillon et Carré Bloomsberry (depuis 2011)
- Développement résidentiel plus compact dans le corridor de la montée Saint-Régis (depuis 2016)
- Gestion intégrée des eaux pluviales avec plusieurs bassins dans la base de plein-air
- Réaménagement de la rue Sainte-Catherine, avec réseau cyclable et piétonnier, aménagement du passage à niveau et l'aménagement d'une clôture en treillis de saules (2018-2019)
- Travaux visant le contrôle du phragmite du lac des Fées, printemps 2019 et aménagement des abords du lac avec chalet du parc, sentiers et passerelle (2019-2020)
- Construction du Centre municipal sur le site de la base de plein-air (2019-2020)
- Projets d'aménagement de plusieurs installations sportives et de loisir sur le site de la base de plein-air, tels une piscine extérieure, un complexe de baseball, des salles pour des activités diverses, le rehaussement de la butte pour glissade en hiver avec remonte-pente, toiture sur la patinoire réfrigérée, amélioration du réseau cyclable et piétonnier (2020-2023)
- Aménagement du Parc Héritage Roussillon

2.3 ÉTUDES RÉALISÉES

Aperçu des études réalisées depuis 2016 concernant le secteur visé par PPU :

- Plan directeur des parcs et espaces verts, AECOM 2016
- Plan directeur des espaces verts du Domaine L'Héritage de Roussillon, AECOM 2016
- Planification stratégique des pôles, décembre 2019
- Concept d'aménagement du contrôle du phragmite du lac des Fées, AECOM 2017
- Adoption des nouveaux règlements d'urbanisme, 2017
- Plan de mobilité active et durable, BC2, révisé le 19 oct. 2018
- Mise à jour du plan directeur d'aménagement de la base de plein-air
- Adoption du Plan directeur de développement durable (P3D), avril 2021

2.4 LES PRINCIPES D'UNE AIRE TOD

En mars 2011, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a adopté le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Le PMAD s'applique aux 82 villes et municipalités faisant parties de la CMM.

Le PMAD propose trois grandes orientations découlant de sa Vision 2025 *Cap sur le monde, bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable*, soit:

- *Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables*
- *Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport performants et structurants*
- *Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur¹*

Le PMAD identifie des *aires TOD* et des *corridors de transports*.

Le secteur de la gare Sainte-Catherine y est identifié comme *AIRE TOD* et un rayon de 1000 mètres est établi autour de ce point d'accès au transport collectif structurant. L'aménagement dans ce secteur doit se faire selon le concept TOD.

Pour la planification et la mise en œuvre d'une aire TOD, la CMM a élaboré un guide qui propose des aménagements urbains où la priorité est ainsi accordée aux piétons et cyclistes à l'intérieur du quartier.²

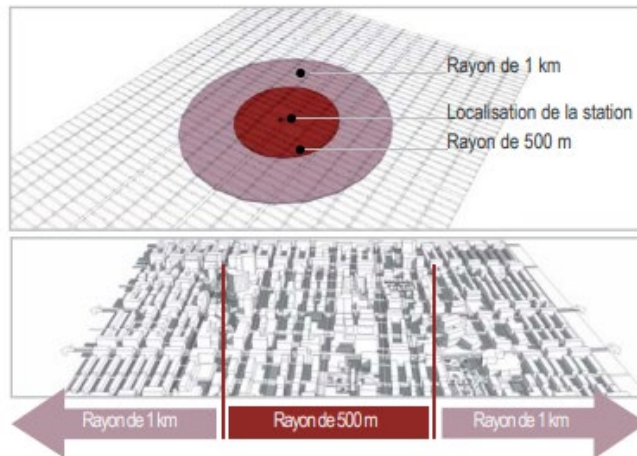
Le guide propose des balises d'aménagement pour cinq thèmes. Le PPU s'inspira de ces balises.

1. DENSITÉ À PROMITÉ D'UN POINT D'ACCÈS AU TRANSPORT COLLECTIF
2. MIXITÉ
3. TRAME URBAINE PERMÉABLE
4. ESPACES PUBLICS DE QUALITÉ
5. OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF EFFICACE ET DE QUALITÉ

¹ EXTRAIT du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), adopté le 12 mars 2011 par la CMM

² Guide d'aménagement des aires TOD (Transit oriented development), Communauté urbaine de Montréal; AECOM, 2011, p. 11-15

EXTRAIT DU GUIDE POUR L'AMÉNAGEMENT DES AIRES TOD



DENSITÉ À PROMITÉ D'UN POINT D'ACCÈS AU TRANSPORT COLLECTIF

Une densité plus forte près d'une station de transport collectif.

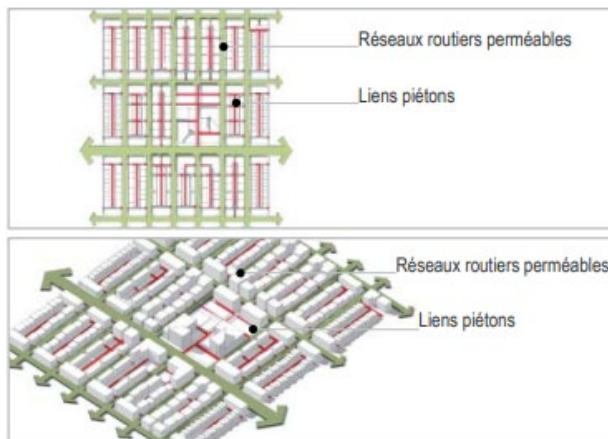
Diminution de la densité graduellement.



MIXITÉ DES USAGES

Mixité des usages plus intense près de la station : institutions, commerces, services, résidences, etc.

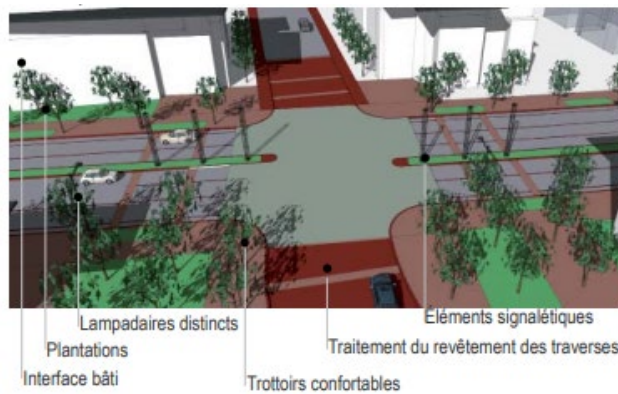
Mixité verticale des usages compatibles et viables afin de maintenir en tout temps une animation et une fréquentation des lieux.



TRAME URBAINE PERMÉABLE

Trame et réseau actif continu, efficace et agréable.

Priorité aux déplacements actifs (piétons, cyclistes, etc.) autour de la station et à partir des secteurs résidentiels limitrophes.



ESPACES PUBLICS DE QUALITÉ

Rues, liens piétons, parcs, places, etc., avec priorité accordée aux déplacements actifs.

L'aménagement de ces espaces fonctionnel, esthétique et sécuritaire : liens viables, design de qualité, architecture de paysage soignés, etc.



OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF EFFICACE ET DE QUALITÉ

Un transport en commun fiable et ponctuel.

Accessibilité au transport collectif.

Confort et qualité de conception supérieure des équipements.

2.5 DIVERS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT - « lexique du PPU »

PPU mots clés :

TOD – *Transit oriented development*

Développement plus compact de milieux de vie complets, conviviaux et animés situés à une distance de marche d'un point d'accès d'un réseau de transport collectif important (gare, terminus d'autobus, stationnement incitatif) et où les activités et services sont accessibles à pieds et à vélo.

CT Corridor de transport structurant : la route 132

Dans une aire TOD et dans un corridor de transport structurant, la densité minimale exigée est 40 logements / hectare.

Mobilité durable

Transport collectif : train, bus, covoiturage, autopartage

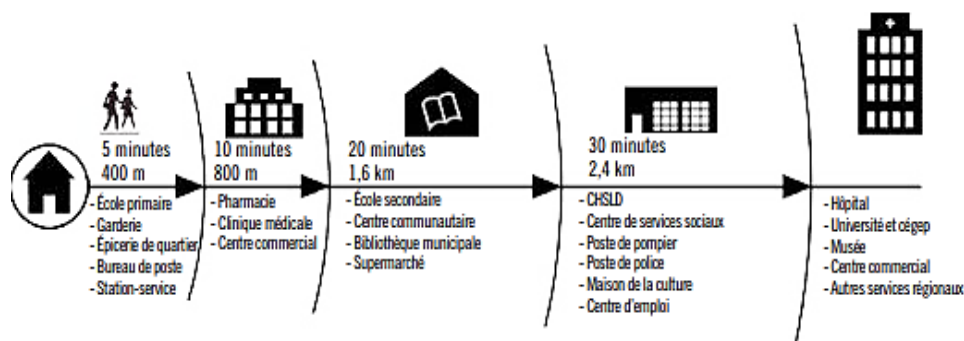
Transport actif / mobilité active : déplacements non motorisés (marche, vélo)

Points d'accès en transport collectif

Stationnement incitatif, supports à vélo

Connexions et liens assurant la sécurité et le confort des piétons / cyclistes
Lieux de transition / intersections

Distance de marche



SCHEMA DE LA RÉPARTITION DES FONCTIONS ET DE LA MIXITÉ SELON LES DISTANCES DE MARCHÉ

SOURCE : Guide en design urbain et en aménagement des paysages – CMQ – Capitale Nationale, p.50

Milieu de vie

Identité du lieu / du quartier

Mixité des usages : habitation, commerces, services, bureaux, institutions (loisir, écoles, CPE, ...)

Consolidation du tissu urbain (densité)

Typologies variées pour favoriser la mixité sociale : unifamiliales isolées / jumelées, maisons de ville, duplex, triplex, habitations multifamiliales

Architecture et design urbain de qualité

Trame urbaine perméable

Espaces publics de qualité (design des trottoirs et pistes cyclables, mobilier urbain et aménagement paysager, signalisation, éclairage)

Environnement

Protection des milieux naturels / biodiversité

Prévention / réduction des îlots de chaleur

Verdissement

Aménagement et accès riveraines des cours d'eau et plans d'eau

Gestion intégrée des eaux pluviales

Bâtiments et aménagements à impact environnemental réduit

Approche de design urbain

Extrait du GUIDE CMQ, p.9

« Il existe une corrélation directe entre la vocation d'un site et son utilisation. L'aménagement d'un espace et les rapports entre les constructions déterminent l'utilisation d'un site. Le foisonnement et le type d'activités extérieures sont grandement influencés par leur environnement physique. Le design urbain favorise l'adéquation entre l'espace et l'encadrement de l'espace, tout en contribuant à créer des lieux significatifs en lien avec l'identité du lieu. »

2.6 SECTEUR D'INTERVENTION PARTICULIÈRE désigné à la planification métropolitaine et régionale

Le PMAD identifie le secteur de la gare Sainte-Catherine comme AIRE TOD. Trois critères concernent l'aménagement et le développement d'une AIRE TOD.³

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)

1.2.1 La localisation des aires TOD

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement identifie tous les points d'accès de transport en commun métropolitain structurant comme aires à densifier et à urbaniser suivant l'approche de planification intégrée aménagement / transport TOD.

Les AIRES TOD sont des secteurs urbanisés où la desserte en services d'aqueduc et égout est possible sans empiètement dans la zone agricole et avec un point d'accès au transport collectif important situé à distance de marche.

Le quartier de la gare Sainte-Catherine répond à ces critères. Avec la gare comme point central, ce secteur est identifié comme AIRE TOD.

1.1.2 Les seuils minimaux de densité applicables aux aires TOD

Les seuils de densité minimaux sont établis selon quatre paramètres : la localisation du point d'accès au transport en commun, le type de milieu, la densité actuelle du milieu et les caractéristiques spécifiques à certaines aires.

Le milieu autour de la gare de Sainte-Catherine se caractérise par des quartiers résidentiels plus anciens de faible densité et des nouveaux développements plus compacts.

Le seuil minimal de densité est fixé à 40 logements / hectare.

1.1.3 L'aménagement des aires TOD

Les aires TOD doivent favoriser la consolidation, la densification et la qualité des milieux de vie localisés à proximité des points d'accès au transport en commun.

³ Règlement no 2011-51 sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), p. 55 - 64

LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉVISÉ (SAR)

1. **Le secteur de la gare Sainte-Catherine est identifié comme Aire TOD et comme Zone prioritaire d'aménagement et de réaménagement au schéma d'aménagement de la M.R.C. de Roussillon. (3.3.2 SAR)**

La densité minimale prescrite est de 40 logements / hectare.

Objectif pour les aires TOD : orienter la croissance démographique à proximité des points d'accès du transport en commun (3.3.2.1 SAR)

L'aire TOD doit faire l'objet d'une planification détaillée et être assujetti à un PIIA.

L'ensemble des aires TOD de la MRC devront accueillir 40% des nouveaux ménages de la MRC d'ici 2031.

2. **Le plan d'urbanisme entré en vigueur le 17 mai 2017 identifie des pôles de développement et énonce diverses observation et orientations concernant le secteur de la Gare Ste-Catherine.**

La gare Sainte-Catherine est l'une des deux aires TOD du territoire de Saint-Constant pour laquelle un PPU doit être élaboré. L'aire TOD permet la consolidation du développement de la zone urbaine, en tenant compte des potentiels afin d'optimiser l'utilisation du sol.

Extrait du plan d'urbanisme en vigueur:

« Élaborer un programme particulier d'urbanisme (PPU) – pôle « style de vie » et définir les balises d'aménagement soutenant la mise en place d'un pôle contemporain par rapport au lotissement, à l'implantation des bâtiments, à l'architecture et à l'architecture du paysage »

Dispositions au schéma d'aménagement (SAR) concernant l'élaboration d'un PPU

Le document complémentaire du schéma d'aménagement comprend des normes minimales à respecter pour les zones prioritaires d'aménagement et l'élaboration d'un PPU.

Certaines normes particulières régissent les marchés d'alimentation et les hôtels, ainsi que les zones exposées au bruit, vibration et sécurité.

Le concept de développement doit comprendre :

- Les terrains vacants, à redévelopper ou à requalifier
- Les usages proposés, en favorisant une mixité et une densité minimale de 40 logements / hectares
- Des critères d'implantation et d'intégration architecturale et d'aménagement paysager (cadre bâti, marge avant, entrée charretière, aménagement des stationnements, critères architecturaux, affichage, aménagement des terrains en avant, accessibilité aux commerces, intégration de l'art public, et autres)

L'analyse détaillée du secteur d'intervention du PPU vise à proposer une planification particulière pour par secteur, en tenant compte des particularités du milieu.

3 LECTURE DU MILIEU

3.1 LA GARE SAINTE-CATHERINE

La gare de Sainte-Catherine est localisée au centre de l'aire TOD. Le réseau de trains de banlieue qui assure une liaison avec le centre-ville de Montréal (ligne EXO-4) est en opération depuis 2001.

Le chemin de fer qui traverse le territoire de la Ville de Saint-Constant est la propriété du Canadien Pacifique (CP). LE CP opère tout ce qui se passe sur les rails, notamment le passage de tous les trains, incluant les trains de marchandises qui y circulent régulièrement.

La gare Sainte-Catherine et les stationnements incitatifs sont exploités par EXO, un organisme public de transport en commun qui a débuté ses activités le 1er juin 2017. Cet organisme prend la relève de l'Agence métropolitaine de Transport (AMT) pour l'exploitation du réseau de transport collectif (trains de banlieue, autobus et transport adapté) sur tout le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

EXO s'occupe du fonctionnement des trains de banlieue, l'aménagement des quais et des stationnements et fixe les tarifs. L'organisme relève de l'Autorité régionale de Transport (ARTM) qui doit donner son approbation, notamment pour l'aménagement ou le réaménagement des aires de stationnements.

La gare de Sainte-Catherine a un seul quai d'embarquement et de débarquement du côté nord. Un abri vitré est aménagé sur le quai, la billetterie et un stationnement incitatif pour automobiles et vélos.

Quai d'embarquement et billetterie de la gare Sainte-Catherine





Actuellement, il y a 9 départs de trains d'EXO vers Montréal entre 6H00 et 13H27 et 2 retours le matin et 7 entre 15H35 et 18H20. Le service n'opère pas en fins de semaine ni les jours fériés et est moins fréquent en été. Les trains de marchandises n'ont pas d'horaires fixes.



Le stationnement de la gare est aménagé de façon temporaire, avec une allée d'accès asphaltée et des aires de stationnement délimitées par des blocs de béton et cordes. Le stationnement est gratuit.

Nombre de places pour voitures : 429 sur le site de la gare, 395 en location de l'autre côté de la rue Sainte-Catherine sur la base de plein-air, pour un total de 824 places, dont 2 places pour personnes à mobilité réduite et 2 places pour covoiturage. Aucune borne de recharge électrique n'est installée.



Les bicyclettes sont autorisées à bord de tous les trains. Au stationnement de la gare Sainte-Catherine, 86 supports de vélo y sont installés.



Un réseau d'autobus express aussi exploité par EXO, dont l'autobus CIT 33 qui relie la gare de Sainte-Catherine au terminus Georges-Gagné à Delson.

La gare Sainte-Catherine est la mieux fréquentée de la ligne EXO-4 Candiac – Montréal.

L'enquête-achalandage réalisée par l'EXO en septembre 2018 confirme que les deux gares situées à Saint-Constant sont les plus utilisées sur la ligne EXO 4 / Candiac-Montréal : 23,5% des usagers du train embarquent à la gare Saint-Constant et 42,2% embarquent à la gare de Saint-Catherine.⁴ Actuellement, le temps de trajet par le train est de 30 minutes.⁵

Les relevés réalisés par EXO entre janvier 2015 et avril 2019 concernant l'achalandage quotidien moyen démontrent que le stationnement de la gare de Sainte-Catherine est

⁴ Enquête achalandage réalisé par EXO entre le 30 janvier et 20 février 2019 avant le déclenchement de la pandémie

⁵ Horaires des trains, ligne exo-4 - Candiac

utilisé en moyenne à 90 % durant toute l'année, tandis que celui aménagé sur la base de plein-air (et loué par EXO) est sous-utilisé (50% en moyenne).⁶

Selon les statistiques depuis 2015, cette gare est principalement utilisée par la population de Saint-Constant, soit 1357 passagers (42,2% de tous les usagers de la ligne EXO 4), et dans la moindre mesure, par la population des villes voisines. 81 passagers provenaient de la ville Saint-Catherine et 3 de la ville de Delson.

Selon cette même enquête, 231 personnes marchaient et 21 qui prenaient le vélo.⁷

Enquête sur l'achalandage par gare d'embarquement (EXO, sept 2018)

Ligne	exo4 Candiac
Gare d'entrée	
Candiac	11,2%
Delson	4,5%
Saint-Constant	23,5%
Sainte-Catherine	42,2%
LaSalle	9,2%
Du Canal	3,0%
Montréal-Ouest	6,3%
Vendôme	0,0%

D'autre part, le taux d'occupation des stationnements de la gare est sensiblement la même depuis 2015. Par contre, EXO nous confirme une nette augmentation du nombre de passagers qui embarquent à la gare Sainte-Catherine

Constat :

- La gare Sainte-Catherine est la mieux fréquentée de la ligne EXO-4 Candiac – Montréal.
- Actuellement, le nombre de cases d'automobiles et de supports pour vélos est supérieur à la demande (statistiques EXO depuis 5 ans)
- L'aire de stationnement de la gare n'est pas aménagée. Aménagement sur gravier et absence de verdissement
- Il y a absence d'un lien piétonnier entre le nouveau quartier résidentiel au nord.

⁶ Enquête achalandage réalisé par EXO entre le 30 janvier et 20 février 2019 avant le déclenchement de la pandémie

⁷ Enquête EXO- septembre 2018 : Mode utilisé avant le train.

3.2 RÉSEAU ROUTIER

Réseau routier supérieur

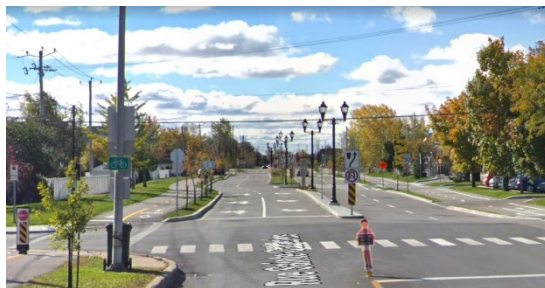
Le secteur est localisé à proximité deux axes routiers régionaux.

- Accès à l'autoroute 30, via l'autoroute 730
- Accès à la route 132 via rue Sainte-Catherine et boulevard Monchamp, la rue du Maçon ou l'autoroute 730

Rues collectrices locales

- **Rue Sainte-Catherine**

Rue collectrice locale de desserte principale du secteur



Deux voies de circulation, avec piste multifonctionnelle et trottoir dans sa partie nord.

Boulevard avec terre-plein dans la partie sud à proximité de la gare, avec des voies pour tourner, une piste cyclable bidirectionnelle et une piste multifonctionnelle pour piétons et cyclistes séparés des voies de circulation avec bordures et aménagement paysagers.

- **Montée Saint-Régis**

Ancien chemin rural



Aménagé avec deux voies de circulation, avec trottoirs et piste cyclable.

Suite à l'urbanisation de ce secteur, le réaménagement de cet ancien chemin a été réalisé 2020-21: fermeture des fossés, aménagement

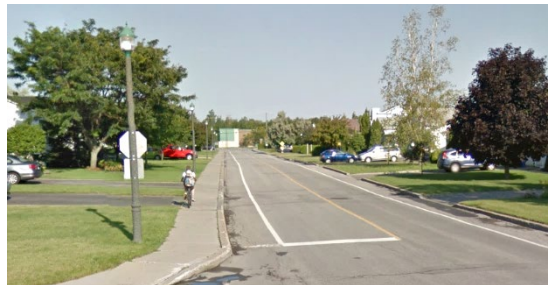
lien cyclable pour relier le secteur au centre-ville et compléter le lien vers la gare Sainte-Catherine et la base de plein-air.

- **Boulevard Monchamp**

Boulevard avec deux voies de circulation et piste cyclable directionnelle et trottoir. Principal lien vers la route 132. Feux de circulation au coin de la rue Sainte-Catherine.

- **Exemple d'une rue locale (rue Vincent)**

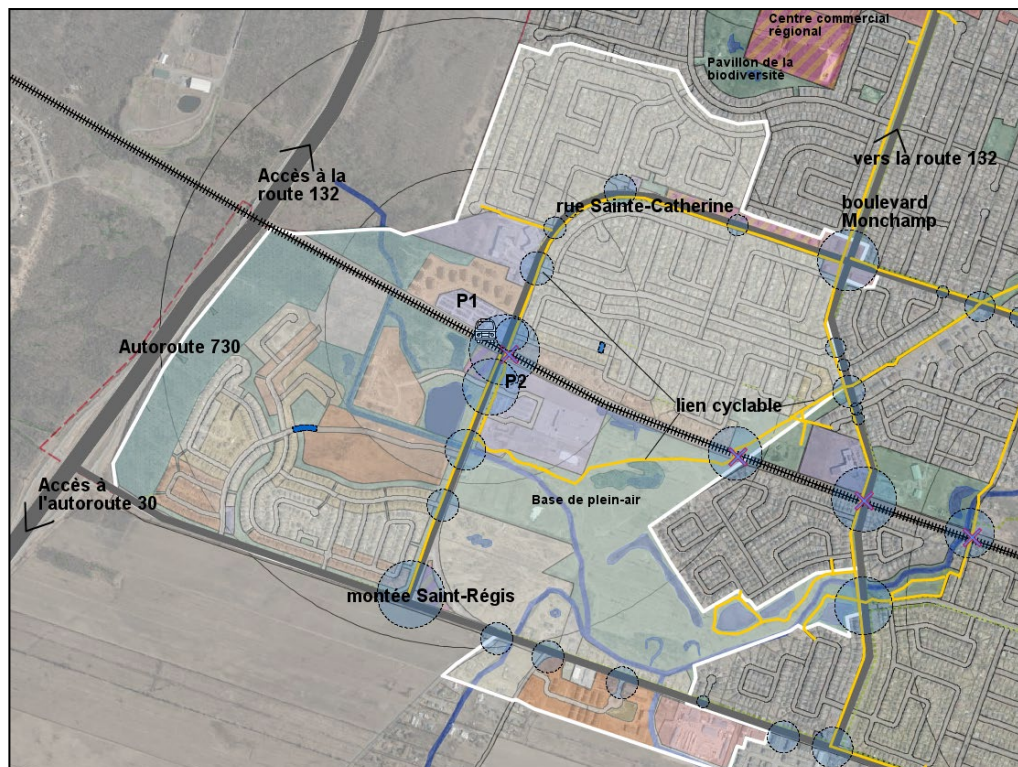
Rue de desserte locale et semi-collectrice



Deux voies de circulation de largeur réduite avec un trottoir.

La rue donne accès au quartier résidentiel « secteur M ».

PLAN : Réseau routier locale et intersections



3.3 RÉSEAU D'AUTOBUS

Le réseau de transport collectif sur le territoire de Saint-Constant compte plusieurs circuits d'autobus locaux et de desserte régionale.

- 6 circuits d'autobus locaux (EXO).
- Des liens express Montréal, Lasalle, Longueuil.
- La ligne 33 assure la liaison avec le terminus Georges-Gagné, en partant de la gare via la rue Sainte-Catherine, le boulevard Monchamp nord et la route 132.
- Le ligne 38 dessert l'axe de la rue Sainte-Catherine, le quartier Roussillon et la montée Saint-Régis.
- La ligne 34 dessert la montée Saint-Régis.

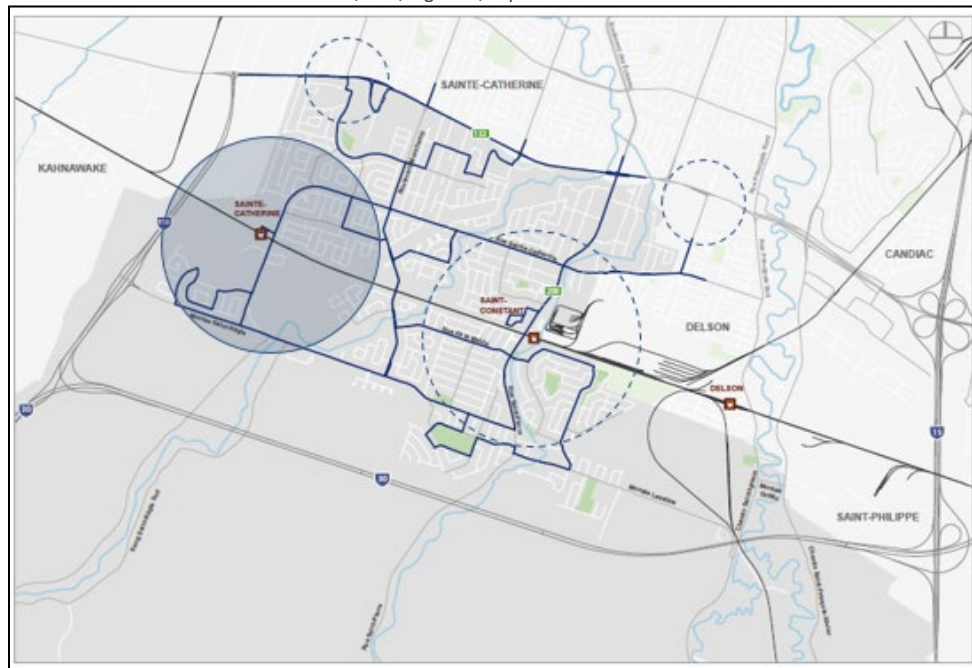
CONSTAT :

- Ce quartier est bien desservi par le transport collectif.



PLAN : Réseau de transport collectif EXO

Extrait : Plan de mobilité durable et actif, BC2, Figure 5, sept 2017



3.4 RÉSEAU CYCLABLE ET PIÉTONNIER

Au niveau local, le réseau cyclable du quartier est assez bien développé, mais incomplet.

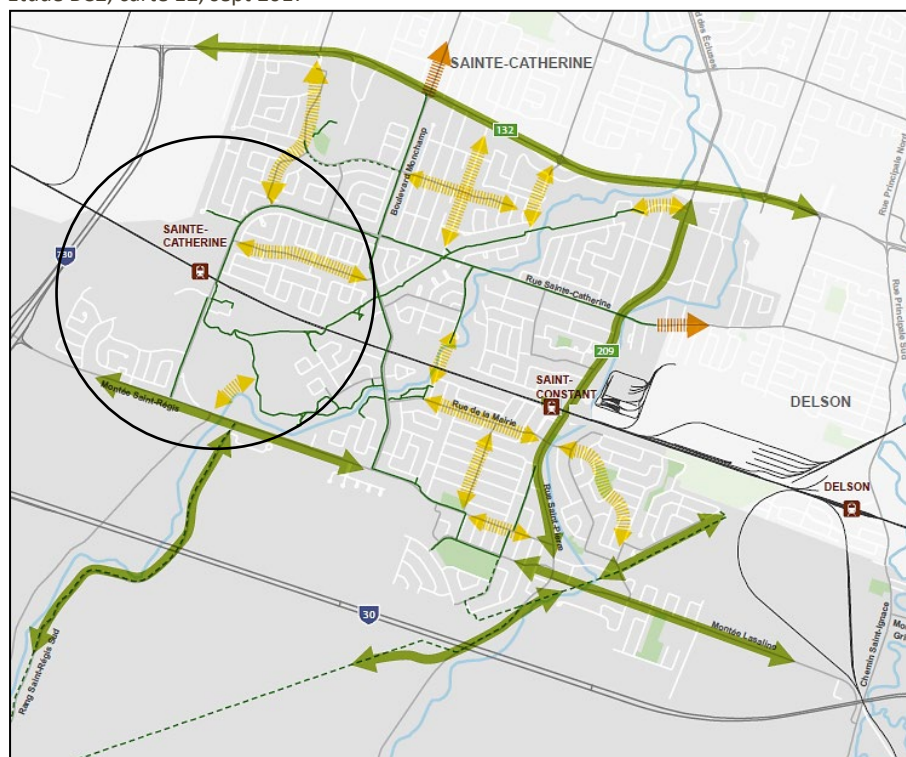
Le plan de mobilité active et durable propose plusieurs liens (raccordements) avec le réseau cyclable existant.

CONSTAT :

- Dans le quartier de la gare Sainte-Catherine, trois liens cyclables sont à compléter ou à améliorer: montée Saint-Régis, rue de la Marie et rue Monette.

Plan de mobilité durable et actif: Réseau cyclable existant et proposé

Étude BC2, carte 12, sept 2017



Légende

- Piste cyclable existante
- - - Piste cyclable proposée
- ← Axe cyclable structurant à étudier
- ↔ Raccordement au réseau cyclable à prévoir
- ↔ Connexion existante avec une municipalité voisine



3.5 CONSTAT GÉNÉRAL

FORCES

- PÔLE BASE DE PLEIN-AIR désigné à la planification stratégique en 2017 avec comme points centraux la base de plein-air et la gare
- Secteur à dominance résidentielle
- Quartiers résidentiels existants et nouveaux développements résidentiels plus compacts
- Plusieurs équipements et institutions publiques à proximité : grand parc régional / base de plein air, 2+1 écoles et 3 garderies ou CPE
- Secteur desservi par un réseau de transport collectif bien développé : gare de train de banlieue la mieux utilisée sur la ligne EXO 4. Desserte avec plusieurs lignes d'autobus
- Réseau cyclable bien développé, mais incomplet

FAIBLESSES

- Secteur dépendant de l'automobile, compte de l'absence de service de base à proximité (épicerie, restaurant, ...)
- Réseau piétonnier et cyclable non complété
- Plusieurs grandes aires de stationnement non aménagées et non végétalisées

3.6 AMÉNAGEMENT

CONSTAT GÉNÉRAL

RÉSIDENTIEL	
Quartier à dominance résidentielle	Un constat détaillé par quartier est au point 4.4 : Les quartiers résidentiels de la gare en bref
INSITUATION PUBLICS / LOISIR	
• Parc multifonctionnel (35,2 ha.) • Centre municipal (4,1 ha) • 1 aréna de trois glaces • 1 terrain de soccer aménagé sur bassin de rétention « sec » • Parc Roussillon • Plusieurs aménagements sportifs et de loisirs en construction • Patinoire extérieure réfrigérée et couverte	Le parc régional est bien situé (centralité). Il est peu aménagé - Il y a des terrains vacants - Une partie du parc en bordure de la rue Sainte-Catherine n'est pas utilisé à ce jour.
AUTRES INSITUATIONS	
• 2 écoles primaires : Armand-Frappier (1998) et L'Aquarelle (1998) • De plus, l'École Félix-Leclerc (1991) est à proximité du quartier V (en dehors du secteur visé par le PPU) • 3 CPE / garderies	Le quartier est bien desservi en écoles, CPE, garderies
COMMERCE	
• Petit pôle commercial local situé à l'intersection de la rue Sainte-Catherine et du boulevard Montchamp En dehors du secteur PPU : • 1 station-service et dépanneur au coin montée Saint-Régis et boulevard Monchamp • Centres commerciaux sur la route 132	Les commerces se situent loin de la plupart des habitations ... ce quartier est un véritable « désert alimentaire » Le petit pôle commercial sur Monchamp et les Centres d'achat, restaurants et épiceries localisés en bordure de la route 132 sont à 0,8 à 3 km de la plupart des habitations.

3.7 ENVIRONNEMENT

CONSTAT GÉNÉRAL

FORCES	FAIBLESSES OU CONTRAINTES
Le plus grand parc de la ville - Base de plein-air de plus de 35 ha, important pôle récréatif de la ville avec aires de jeu et complexe sportif privé Grande zone de conservation - Parc nature avec zone de conservation 17 ha parsemée de milieux humides. Cette zone agit comme zone tampon entre l'autoroute 730 et le quartier résidentiel - Lac des Fées - Sentier aménagé pour favoriser la biodiversité (sentier nature, rue Renoir) - Rivière Saint-Régis et ses branches qui traversent le secteur Verdissement du quartier - Peu d'îlots de chaleurs dans les quartiers résidentiels existants avec la présence d'arbres matures - Verdissement et plantation d'arbres dans les nouveaux quartiers et le long de rue Sainte-Catherine avec aménagements paysagers de qualité Gestion intégrée des eaux pluviales - Présence de plusieurs bassins dans le parc	Présence de zones inondables et milieux humides. Le réseau majeur HQ traverse le quartier au sud. Corridor de bruit, zone sonore et de vibration : - Chemin de fer - Autoroute 730 Plusieurs îlots de chaleur Grandes aires de stationnement asphaltées sans verdure : - Quai et aire de stationnement de la gare - Stationnements dans la portion commerciale sur la rue Sainte-Catherine nord / coin boulevard Montchamp - Stationnement dans le parc régional - Secteur commercial en bordure de la montée Régis Menace : assèchement des milieux humides

- Protection des milieux humides

3.8 MOBILITÉ ACTIVE

CONSTAT GÉNÉRAL

FORCES	FAIBLESSES OU CONTRAINTES
Accès au transport collectif par la gare et 2 lignes autobus / 33 et 38 (déplacements vers le centre-ville de Montréal) Réseau cyclable et piétonnier bien aménagé sur les rues de desserte locales Plusieurs travaux d'aménagement sont en cours ou sont à compléter : • Aménagement de sentiers de marche (Réf : CONCEPT D'AMÉNAGEMENT - Plan Directeur des parcs et espaces verts – Domaine l'Héritage de Roussillon, AECOM, 2017) • Identification de parcours piétonniers incitatifs avec signalisation interactive • Connection du réseau cyclable avec les autres secteurs de la ville et les villes voisines (Réf : Plan de mobilité durable et actif, BC2, révisé octobre 2018) • Le Nouveau centre municipal est construit dans la Base de plein air • Une piscine extérieure est planifiée dans la Base de plein air.	Présence de barrières physiques : - L'autoroute 730 et le chemin de fer (CP) sont des barrières physiques. - Certains quartiers en bordure de la rue Sainte-Catherine sont peu perméables : présence de clôture ou de buttes ceinturant les quartiers résidentiels. - La rivière Saint-Régis traverse le quartier et constitue une barrière entre les quartiers de la montée Saint-Régis et la Base de plein air. - La zone agricole au sud. Aucun lien ou passage piétonnier : - Plusieurs sentiers de marche ne sont pas aménagés ou absence d'un pont ou passerelle sur la rivière - Pas de lien cyclable sur la rue de la Mairie, lien est-ouest central Aucun service de proximité n'est à distance de marche (épicerie, restaurants, clinique médicale, ...)

- **Le réaménagement de la montée Saint-Régis, ancienne route rurale a été complétée avec l'ajout d'une partie du réseau cyclable sur cet axe.**

3.9 LE MILIEU BÂTI

Le développement résidentiel autour de la gare Sainte-Catherine est plus récent qu'ailleurs sur le territoire de la ville de Saint-Constant. Ce secteur a conservé sa vocation agricole et industrielle jusqu'en 1990.

Suite à la révision de la zone agricole en 1990⁸, le développement de plusieurs quartiers très homogènes composés de résidences unifamiliales isolées a débuté à proximité de la rue Sainte-Catherine, dans la partie nord de la ville.

La mise en service du train de banlieue en 2001 accélère le développement résidentiel dans ce secteur. Parallèlement, un grand parc central est créé, l'actuelle base de plein air où sont aussi aménagés plusieurs bassins de rétention pour assurer la gestion pluviale du secteur et mieux contraindre les inondations.

D'autre part, les activités de la carrière exploitée par la cimenterie Lafarge ont cessé il y a quelques décennies et ce vaste terrain est en développement depuis 2011 autour du lac de la carrière Lafarge, renommé Lac des Fées en 2016.

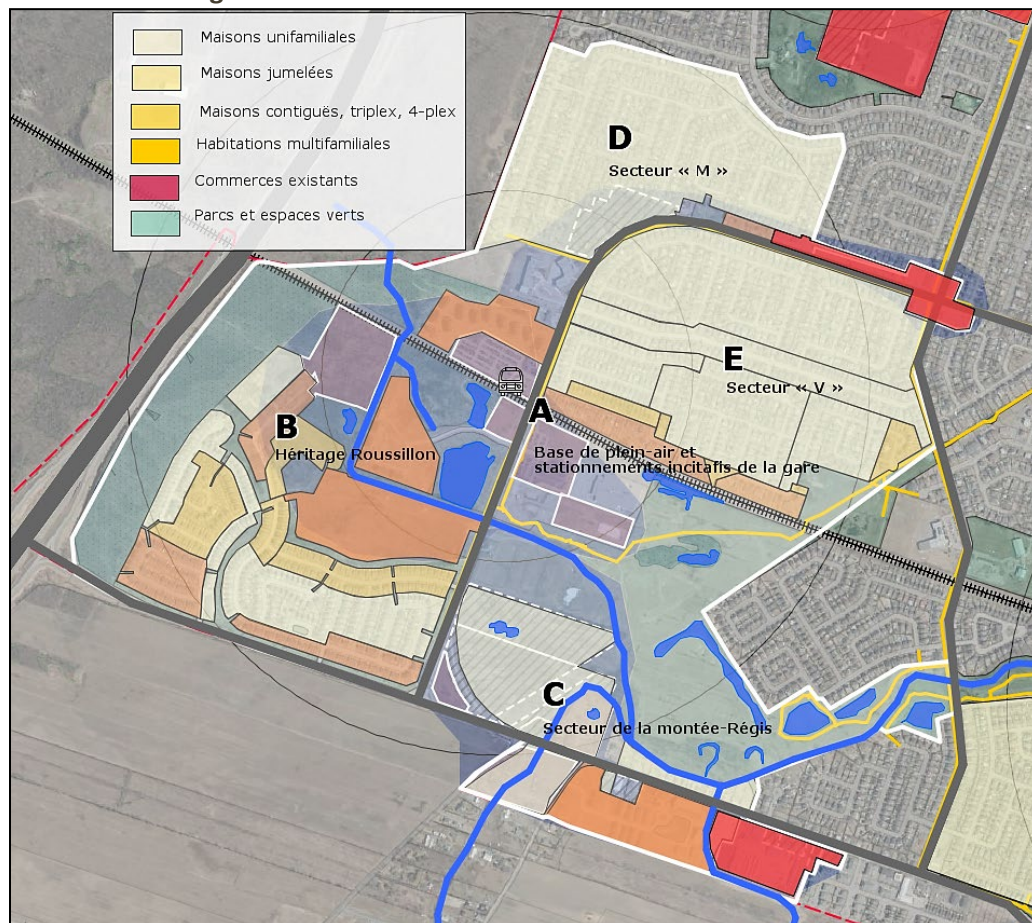
Le développement de ce quartier situé immédiatement au sud du chemin de fer s'inspire de l'approche TOD. Il propose un concept d'aménagement avec des typologies résidentielles variées et plus compactes autour de la gare, accessible à pieds pour un bassin de population croissant. Ce quartier est ceinturé par une grande zone de conservation qui agit comme zone tampon par rapport au corridor routier à proximité et des industries plus au nord. Il se distingue par une architecture moderne et des aménagements paysagers et de qualité, et offre des liens piétonniers et cyclables agréables et sécuritaires pour joindre la base de plein-air et la gare.

Néanmoins, aucun commerce ou service de proximité n'est installé dans ce nouveau quartier ou à proximité. Le train de banlieue permet de joindre le centre-ville de Montréal durant la semaine, mais n'offre aucun service en soirée, en fin de semaine et les jours fériés. Ainsi, les résidents dépendent de leur voiture. Les commodités les plus proches (épiceries, restaurants et commerces de détail divers) se localisent en bordure de route 132 ou sur la rue Sainte-Catherine à l'intersection du boulevard Monchamp.

La Base de plein-air, aussi connue comme parc régional, est encore peu aménagée. Différentes installations sportives s'y trouvent, dont une aréna et des terrains de soccer et le Centre municipal y est en construction actuellement.

Le plan suivant illustre l'occupation actuelle du secteur visé par la planification particulière ainsi que les cinq secteurs qui composent l'AIRE TOD de la gare Sainte-Catherine.

⁸ Dossier no 308763, le 13-10-1990 (Description technique de la révision de la zone agricole)

Plan illustration l'occupation actuelle du milieu et les cinq secteurs qui composent l'AIRE TOD de la gare Sainte-Catherine

Une lecture du milieu permet de dresser un portrait détaillé de chacune de ces quartiers situés dans l'AIRE TOD de la gare Sainte-Catherine. Le portrait examine les caractéristiques et chacune des cinq secteurs.

Ce portrait contient :

- Un plan qui illustre l'occupation détaillé du secteur
- La date d'aménagement du quartier
- La typologie des bâtiments et la densité
- La hauteur des bâtiments
- Le potentiel de logements supplémentaires

Chacun des secteurs du quartier fait l'objet d'un bref constat en AMÉNAGEMENT, ENVIRONNEMENT ET MOBILITÉ DURABLE, afin de dégager les FORCES, les FAIBLESSES et les OPPORTUNITÉS et des améliorations proposées.



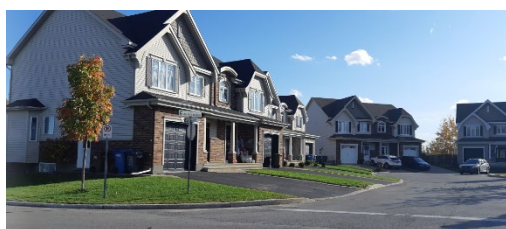
Quartier Héritage Roussillon



Le quartier Bloomsbury au nord de la gare



Nouveau quartier au sud de la gare, aux abords du lac des Fées

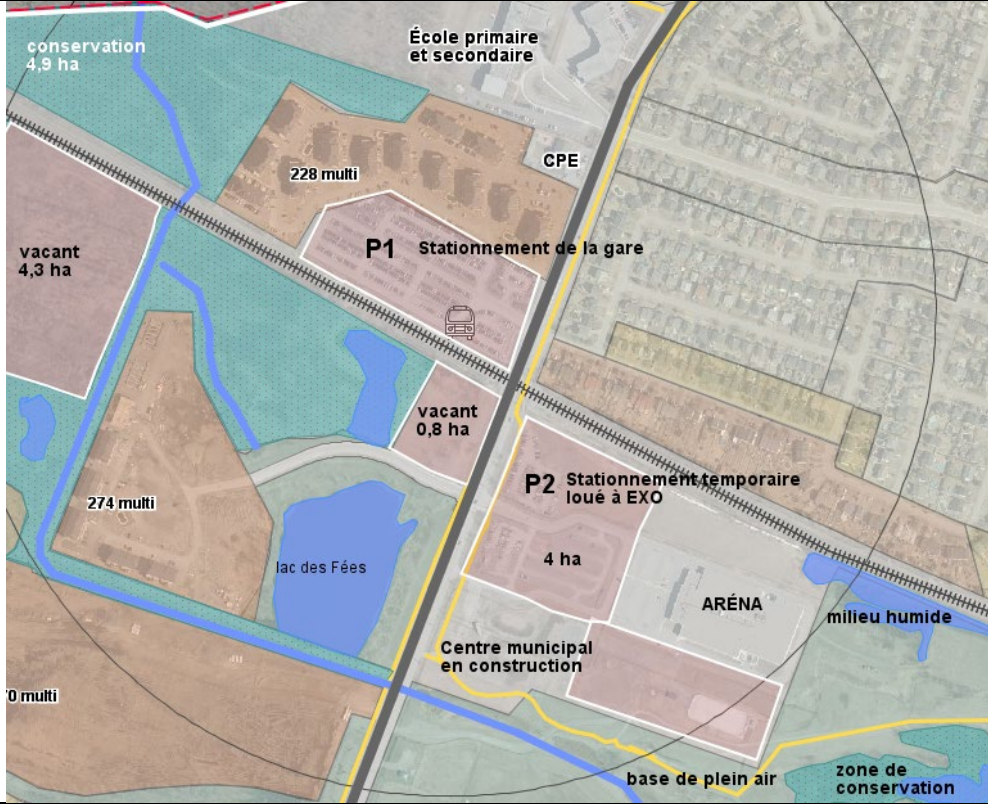


Développement au sud de la montée Régis



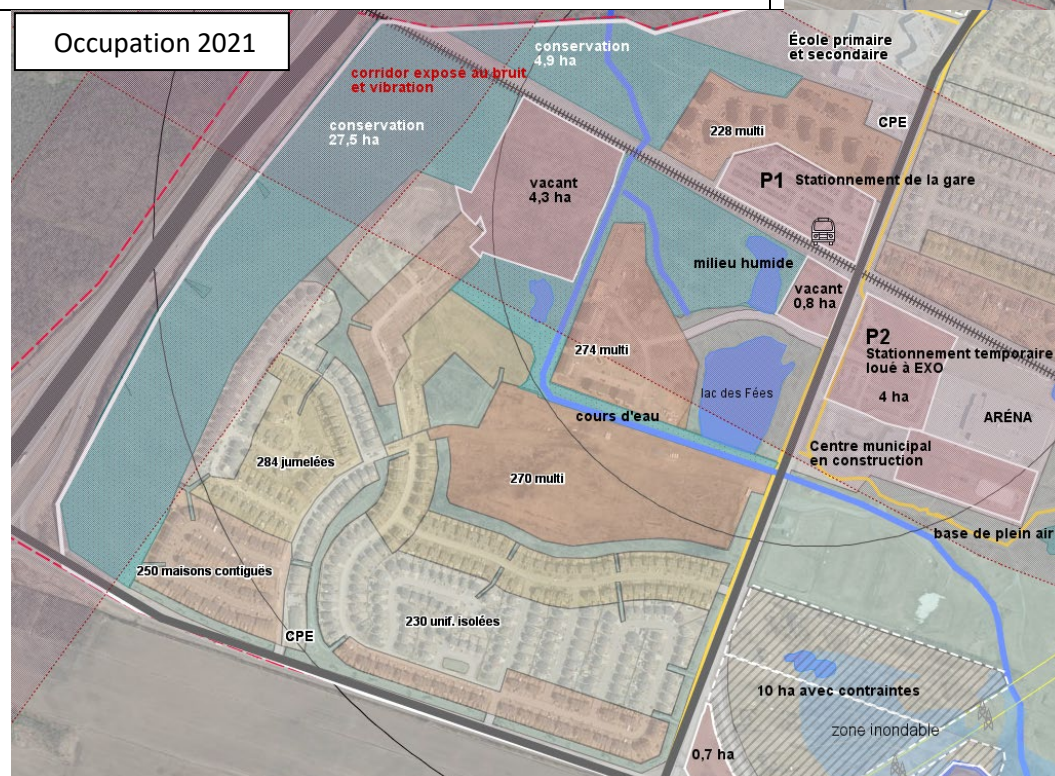
Les quartiers résidentiels existants



La gare et la base de plein-air Terrains publics destinés aux services de la population et à la vie communautaire	Secteur central
	
La gare Sainte-Catherine et 2 stationnements incitatifs: - P1 : 2,1 ha; 429 places; aires de stationnement sur gravier avec aménagements de base - P2 : 1,5 ha; 395 places, en location sur terrain de la ville; aires de stationnement temporaires sur gravier 2 écoles et 1 CPE BASE DE PLEIN-AIR : - Parc et espace vert (= « poumon vert » de la ville), centre municipal, piscine extérieure projetée et aréna; butte de terre; présence de milieux naturels - Grande zone de conservation avec le lac des Fées 1 terrain vacant (0,8 ha, privé) - Terrain en bordure de la rue Sainte-Catherine (position stratégique centrale) - En bordure de la zone de conservation et du lac des Fées - Proximité du chemin de fer (corridor de contrainte)	

QUARTIER « R » : Héritage Roussillon 1 /4

Quartier résidentiel récent en développement depuis 2011,
avec typologie d'habitations variées

Occupation 2021**Superficie : 88,5 ha**

Conservation : 27,5 ha

Développement : 61 ha

Densité minimale : 40 log/haBilan en janvier 2022**Nb de logements : 1312****Typologie mixte : unifamiliales isolées, jumelées, contiguës et multi**

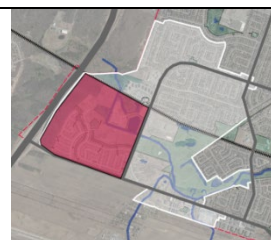
Développement complété à 87%

2 sites à développer :

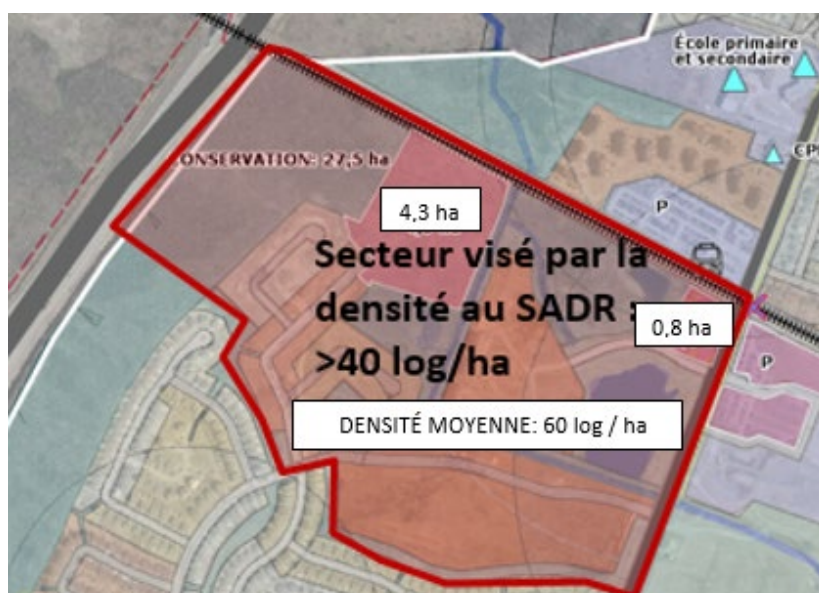
Site 1 : 4,3 ha

Site 2 : 0,8 ha

Potentiel : X 40 log/ha = + 204 unités**TOTAL : 1 516 logements****Capacité maximale des réseaux : 2072 logements**

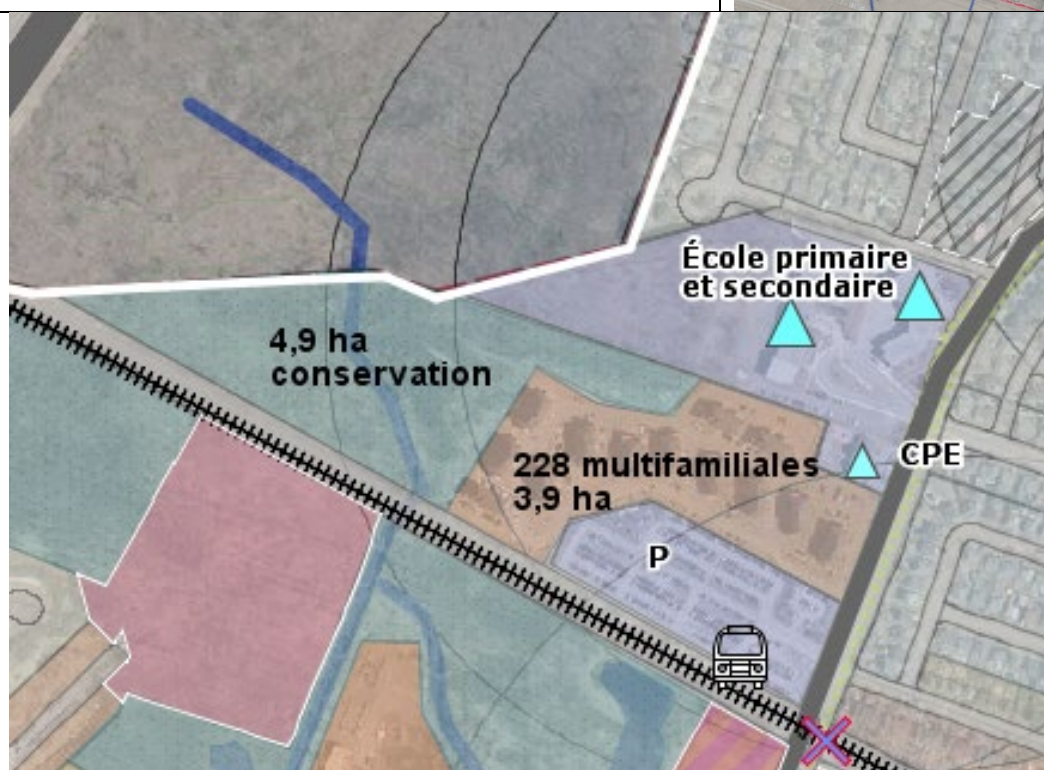
QUARTIER « R » Héritage Roussillon 2/4

- La portion sud du site a été développée avant la désignation de l'AIRE TOD et l'application des exigences de densité du PMAD. Cette section totalise 48,5 hectares et comprend 610 unités.
- Le développement est plus compact dans la portion nord, à proximité de la gare, avec des habitations multifamiliales exclusivement; soit en moyenne 60 logements / ha.
- Des vastes zones de conservation ceinturent le site et forment une bande tampon.



Le Carré Bloomsberry 3/4

Développement résidentiel récent, entre 2013-2018 situé à proximité de la gare, des écoles et un CPE



Superficie : 8,8 ha

Conservation : 4,9 ha

Développement : 3,9 ha

Densité : 58 log/ha

Bilan en janvier 2022

Nb de logements : 228

Construit 100%

Terrains vacants à développer : 0

339 cases de stationnement extérieures / ratio 1.5.

TOTAL : 228 logements

DENSITÉ MOTENNE, Quartier Héritage Roussillon et Carré Bloomsbury :

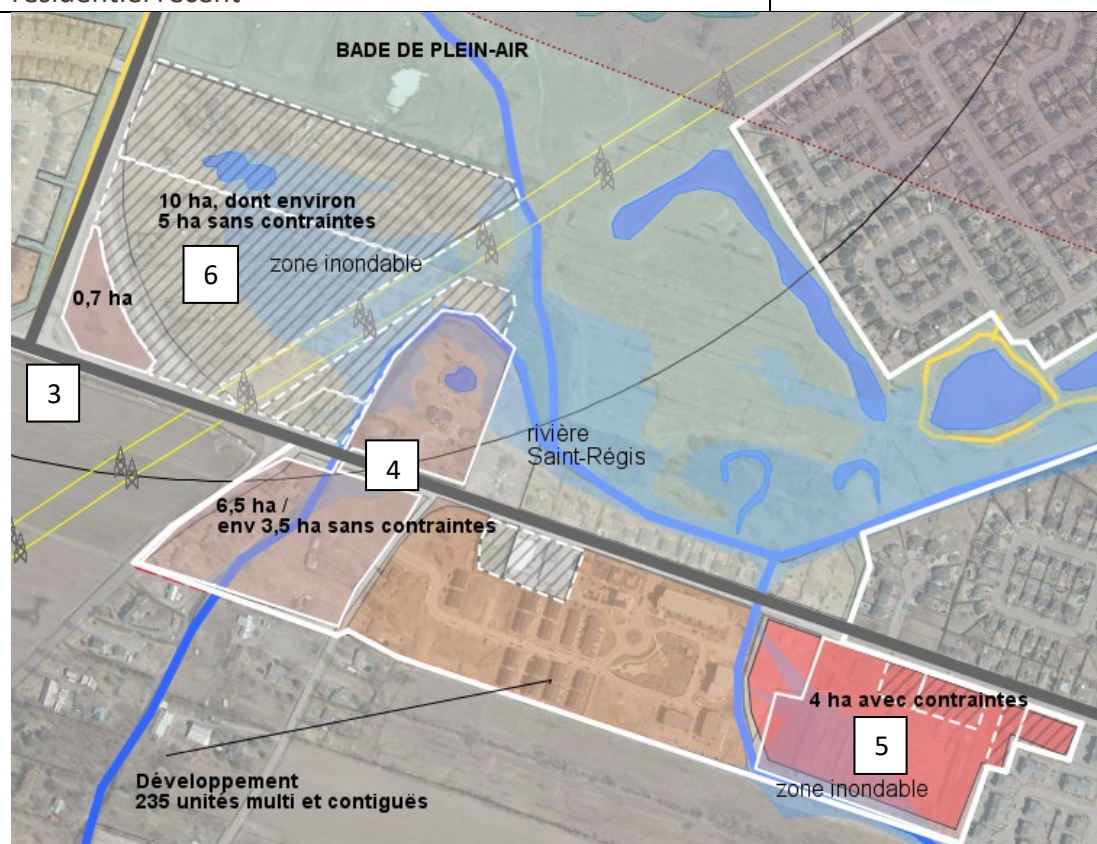
1130 logement / 66 ha

Les zones de conservation sont exclues des calculs de densité.

Quartier Héritage Roussillon et Carré Bloomsberry	4/4 
AMÉNAGEMENT-ENVIRONNEMENT-MOBILITÉ	
AMÉNAGEMENT • Développement plus compact : condos 16-18 logements/3 étages, habitations multifamiliales de 3-4 étages de type condo, avec espaces privés, espaces communs et rue privée dans le secteur des multifamiliales • Architecture et aménagement paysagers de qualité (PIIA). Le développement de ce nouveau quartier a fait l'objet d'un plan-concept d'ensemble FAIBLESSES • Grands espaces asphaltés (aires de stationnement des multifamiliales) • Logements aménagés au SS dans certains bâtiments • Aucune mixité	
ENVIRONNEMENT • Grand milieu naturel conservé • Proximité de la Base de plein air de Saint-Constant FAIBLESSES • Zone sonore et de vibration du chemin de fer pour certains terrains (train, stationnement de la gare) • Stationnement de la gare : îlot de chaleur dû à l'absence de verdure et d'espaces ombragés MOBILITÉ DURABLE • Site immédiatement adjacent au stationnement de la gare et de plusieurs circuits d'autobus • Réseau cyclable et piétonnier bien aménagé sur la rue Sainte-Catherine : accès à la base de plein-air, aux écoles de quartiers et à la gare) et lien cyclable vers la Route verte • Base de plein air de Saint-Constant à distance de marche (moins de 500 m) • Site à proximité de 2 écoles de quartiers, CPE et garderie FAIBLESSES • Pas d'accès piétonnier aménagé vers la gare (développement Bloomsberry) Aucun commerce et service à proximité	

SECTEUR MONTÉE SAINT-RÉGIS 1/2

Quartier situé en bordure de la montée Saint-Régis, à la limite de la zone agricole où l'on retrouve des habitations anciennes, des sites occupés par des commerces et ateliers divers et un développement résidentiel récent



Superficie : 37 hectares

Espaces avec potentiel de redéveloppement : estimé à 10 ha sans contraintes

Bilan en janvier 2022

Nb de logements : 32 résidences unifamiliales isolées
325 unités (maisons de ville et multifamiliales)

Densité : 47 log / ha

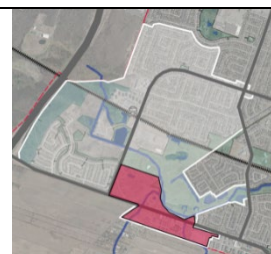
Sites avec potentiel de redéveloppement :

Site 3 : 0,7 ha

Site 4 : 6,5 ha, donc env. 3,8 ha sans contraintes

Site 5 : 4 ha. Site commercial existant. Secteur avec contraintes. Grande zone inondable, terrain commercial potentiellement contaminé

Site 6 : 10 ha, dont environ 5 ha sans contraintes

SECTEUR MONTÉE SAINT-RÉGIS 2/2**AMÉNAGEMENT-ENVIRONNEMENT-MOBILITÉ****AMÉNAGEMENT**

- Secteur situé à la limite de la zone agricole
- Quelques unifamiliales isolées de 1-2 étages existantes érigées sur de terrains vastes
- Plusieurs terrains vacants

FAIBLESSES

- **Présence de bâtiments et utilisations commerciaux peu intégrés dans un milieu résidentiel**
- **Secteur éloigné de la gare et des écoles (pas à distance de marche)**

ENVIRONNEMENT

- Aménagement paysagers avec arbres matures et lacs sur des terrains privés des maisons unifamiliales
- 3 parcs à proximité : Réal-Bellefleur, Parc Létourneau et la Base de plein-air
- Secteur traversé par la rivière Saint-Régis

FAIBLESSES

- **Présence de grandes zones inondables avec cartographie incomplète**
- **La rivière Saint-Régis n'est pas mise en valeur**

MOBILITÉ DURABLE

- Quartier situé entre 750 – 1600 mètres de la gare
- Base de plein air à 200 - 500 m, accessible par la rue Ste-Catherine ou via le boulevard Monchamp (piéton, cyclable)

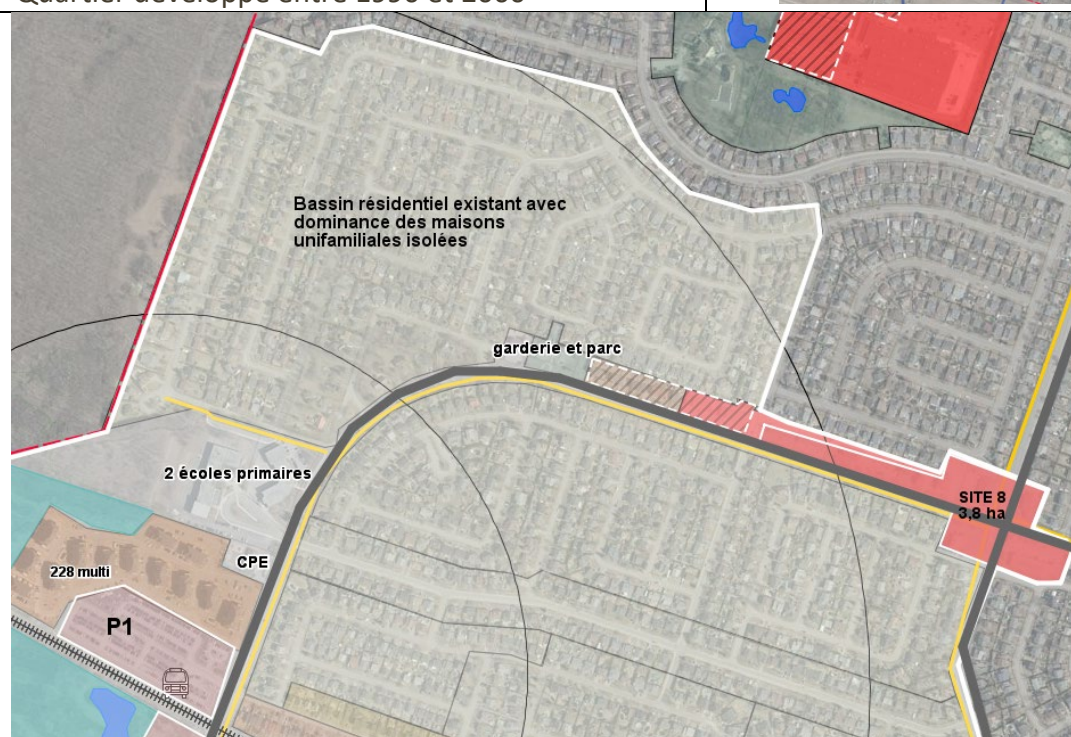
FAIBLESSES

- **Distance de marche : secteur situé à 600 et 1200 mètres d'une école primaire et d'une école secondaire ou d'un CPE / garderie**
-

SECTEUR « M » 1/2

Quartier résidentiel situé au nord de la gare Sainte-Catherine, à 450 mètres au sud de la route 132 et à proximité de la gare, du parc régional et des écoles

Quartier développé entre 1990 et 2000



Superficie : 31 hectares

Bilan en janvier 2022

NOMBRE DE LOGEMENTS : 353 unifamiliales isolées, 27 (triplex isolées et jumelées – rue Sainte-Catherine); pôle commercial local existant

DOMINANCE : résidences unifamiliales isolées, quartier très homogène

Terrains vacants: 0

Espaces avec potentiel de redéveloppement :

Densification « douce » à même le parc immobilier existant.

Possibilité de redéveloppement de certains terrains en bordure de la rue Sainte-Catherine.

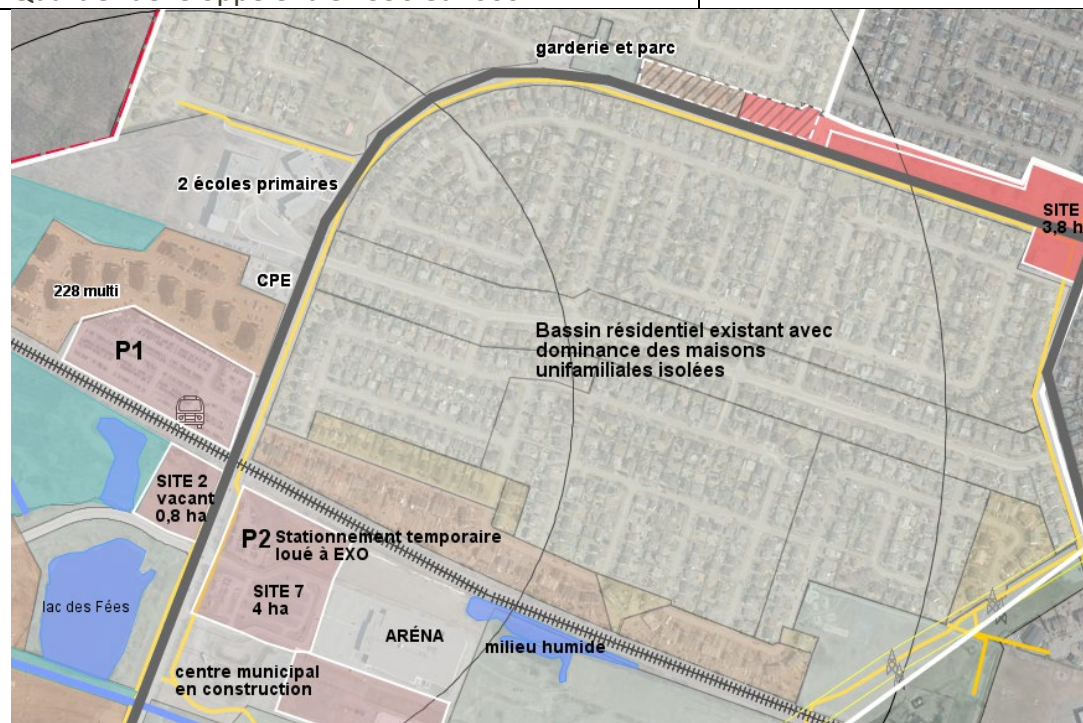
Pôle commercial local en bordure de la rue Sainte-Catherine à requalifier.

SECTEUR « M » 2/2 AMÉNAGEMENT-ENVIRONNEMENT-MOBILITÉ	
AMÉNAGEMENT • Quartier très homogène avec typologies peu variées, principalement des résidences unifamiliales isolées de 1-2 étages (90%) sur des terrains de 551 m² - 791 m² • Présence de quelques terrains de grandes superficies variant entre 990 et 2500 m² (terrains en bordure de la rue Sainte-Catherine et du croissant Sainte-Catherine). Ces terrains sont desservis • Proximité des centres d'achat sur la route 132 et des commerces sur la rue Sainte-Catherine FAIBLESSES • Une zone industrielle localisée sur le territoire de la ville voisine • Quartier enclavé • Pôle commercial local peu développé • Le long de la rue Sainte-Catherine, le cadre bâti est à améliorer	
ENVIRONNEMENT • Quartier avec beaucoup d'aménagement paysagers et arbres matures sur des terrains privés • 3 parcs à proximité : Parc Roussillon, Pavillon de la biodiversité et la base de plein-air	
MOBILITÉ DURABLE • Quartier situé entre 400 – 1000 mètres de la gare. Desservi par 2 circuits d'autobus • Parc régional situé à plus de 500 m, de l'autre côté du chemin de fer; accessible par la rue Ste-Catherine (piéton, cyclable) • La partie ouest du quartier est à distance de marche (moins de 500 m) d'une école primaire et d'une école secondaire et 2 CPE / garderies FAIBLESSES • Réseau cyclable et piétonnier : absence de trottoirs, sauf en bordure de la rue Sainte-Catherine • 1 seul lien cyclable dans le quartier • Absence de lien direct vers la Base de plein air	

SECTEUR « V » 1/2

Quartier résidentiel situé à l'est de la gare Sainte-Catherine et à 900 mètres au sud de la route 132 et à proximité de la gare, du parc régional et des écoles.

Quartier développé entre 1990 et 2000



Superficie : 58 hectares

Bilan en janvier 2022

NOMBRE DE LOGEMENTS : 776

DOMINANCE : résidences unifamiliales isolées, quartier très homogène
Quelques résidences jumelées et contiguës

Terrains vacants à développer : 0

Espaces à potentiel de redéveloppement :

Densification « douce » à même le parc immobilier existant, au besoin

SECTEUR « V » 2/2 AMÉNAGEMENT-ENVIRONNEMENT-MOBILITÉ	
AMÉNAGEMENT • Quartier résidentiel avec typologie peu variées, principalement des unifamiliales isolées de 1-2 étages (90%) • Dans les rues Vivaldi, Versailles, Villeneuve et Ville-Marie, on retrouve des maisons contiguës et jumelées le long du chemin de fer (6 ha) FAIBLESSES • Trame urbaine peu perméable • Barrières physiques : clôture et cours arrière d'habitations sur des rues locales en bordure de la rue Sainte-Catherine; chemin de fer	
ENVIRONNEMENT • Quartier très homogène avec des aménagements paysagers et des arbres matures sur les terrains privés • Parc régional à proximité, mais situé de l'autre côté du chemin de fer; accessible par la traverse ferroviaire via la rue Sainte-Catherine FAIBLESSES • Zone sonore et de vibration du chemin de fer	
MOBILITÉ DURABLE • Quartier à proximité de la gare et de 2 circuits d'autobus • Base de plein air à moins de 500 m, de l'autre côté du chemin de fer; accessible par une traverse rue ... ou par la rue Ste-Catherine • La partie ouest du quartier est à distance de marche (moins de 500 m) d'une école primaire et d'une école secondaire et 2 CPE / garderies FAIBLESSES • Réseau cyclable et piétonnier : absence de trottoirs • Peu de liens cyclables dans le quartier • Absence de lien direct vers le parc régional • Pas de commerces et services à proximité	

4 LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Le PPU propose quatre grandes orientations ainsi que des actions spécifiques pour chacun des secteurs prioritaires.

4 orientations

Un quartier inspirant, accueillant et animé axé sur le développement durable, les déplacements actifs et design urbain de qualité

- S'assurer d'un développement plus compact et qui favorise la mixité des fonctions avec des commerces de proximité, plus particulièrement à proximité de la gare (500 m)
- Promouvoir l'attrait du quartier afin d'y relocaliser certaines entreprises, bonifier l'offre commerciale dans ce quartier
- Diversifier et concevoir des aménagements publics et communautaires exemplaires pour mieux desservir tous les citoyens de Saint-Constant
- Proposer des balises d'aménagement qui assurent l'implantation et l'insertion architecturale harmonieuse et des aménagements paysagers de qualité

Les déplacements sécuritaires et conviviaux

- Créer des milieux de vie inspirants, diversifiés et plus compacts qui favorisent la mobilité active
- Repenser la place de la gare pour les piétons et cyclistes afin de favoriser l'accessibilité au transport collectif pour les piétons et cyclistes et en optimisant l'offre de stationnement

Qualité et quiétude des quartiers résidentiels

- Préserver la qualité et la quiétude des quartiers résidentiels
- S'assurer de la qualité architecturale et du cadre bâti des bâtiments et aménagements
- Tenir compte de la présence du chemin de fer

Un environnement naturel mis en valeur

- Protection et mise en valeur des milieux naturels
- Favoriser des aménagements paysagers de qualité
- Promouvoir des aménagements, bâtiments et équipements à impact environnemental réduit qui favorisent le verdissement, l'infiltration au sol, la biodiversité et l'ombrage

4.1 CONCEPT AMÉNAGEMENT

Le PPU propose la création d'un véritable pôle de développement inspirant et convivial qui gravite autour de la gare Sainte-Catherine et la base de plein-air. Les aménagements seront plus compacts, diversifiés et surtout, axés sur la mobilité durable.

Le PPU contient trois plans en annexes illustrent la situation actuelle et le concept d'aménagement proposé.

PLAN 1 : PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION

Lecture du milieu

Le PLAN 1 présente le périmètre d'intervention et une synthèse de la lecture du milieu.

PLAN 2 : CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Affectations, densités et requalification proposée

Le PLAN 2 illustre les principales actions proposées.

PLAN 3 : MOBILITÉ ACTIVES ET PAYSAGES, PÔLE BASE DE PLEIN-AIR

Distances de marche
Liens cyclables projetés
Les entrées de la ville
Les points de vue et le paysage
La protection et la mise en valeur des milieux naturels

Le PLAN 3 illustre les différentes composantes qui favorisent la mobilité durable, tel le réaménagement de la place de la gare, les liens piétonniers et cyclables à améliorer et à créer dans le secteur d'intervention prioritaire.

5 LES SECTEURS D'INTERVENTIONS PRIORITAIRES, orientations et actions proposées par secteur

Les secteurs d'intervention prioritaires de l'AIRE TOD gravitent autour de la gare Sainte-Catherine et la rue Sainte-Catherine et la montée-Régis.

Les interventions proposées dans le cadre du PPU de la gare de Sainte-Catherine visent des actions ponctuelles à court terme (1-2 ans) et moyen terme (3-5 ans), tout en proposant une vision d'ensemble pour l'ensemble de l'AIRE TOD.

L'aire TOD se compose de différentes aires de paysages : un milieu résidentiel très homogène, des développements urbains plus compacts, un milieu rural en transition et de grands espaces verts.

Une approche basée sur des balises d'aménagement qui met l'accent sur la forme urbaine plutôt que la séparation des usages nous paraît le meilleur moyen pour assurer un développement cohérent et inspirant autour de la gare de Sainte-Catherine.

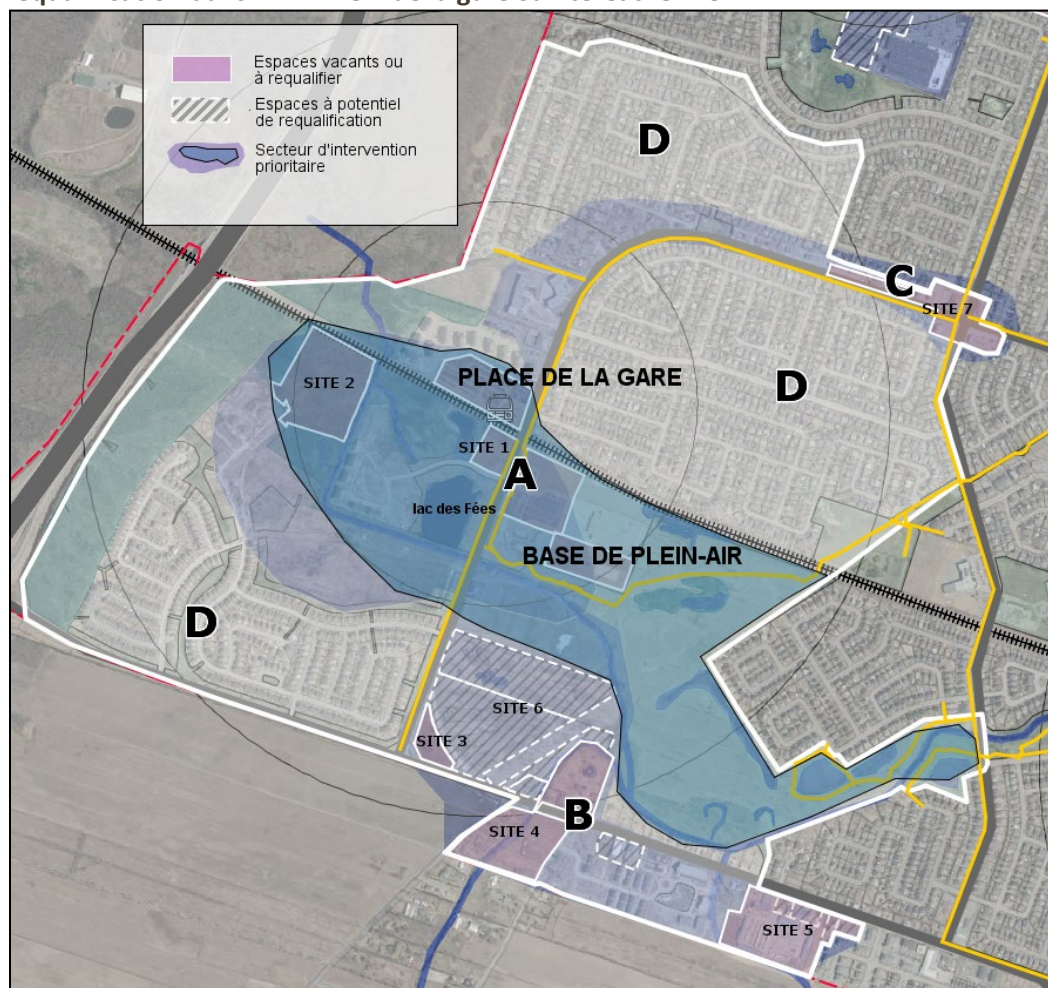
La mobilité durable et la qualité des espaces publics demeurent une priorité. Considérant les nouveaux développements résidentiels qui sont en cours de réalisation et que de plus en plus d'usagers du train se rendent à pied ou en vélo, mais aussi le fait que l'automobile n'est pas vouée à disparaître, l'optimisation de l'espace autour de la gare est primordiale.

Le PPU cible trois secteurs d'intervention prioritaires.

- A. Pôle central du quartier autour de la gare et de la base de plein-air;
- B. Le secteur de la montée Saint-Régis, ancien secteur rural situé à proximité de la zone agricole qui est en plein développement;
- C. Pôle commercial local rue Sainte-Catherine à l'intersection du boulevard Monchamp
- D. Les quartiers résidentiels existants localisés dans l'aire TOD qui feront l'objet d'actions ponctuelles afin d'améliorer le réseau piétonnier et cyclable et assurer des insertions harmonieuses et la qualité du cadre bâti.

Le plan suivant illustre les espaces vacants ou à requalifier et les espaces ayant un potentiel de redéveloppement.

Plan : Illustration des espaces vacants ou à requalifier et les espaces à potentiel de requalification dans l'aire TOD de la gare Sainte-Catherine



Les actions proposées dans les secteurs d'intervention prioritaires sont détaillées dans les pages suivantes.

5.1 PÔLE CENTRAL – Place de gare, base de plein air et les sites à proximité

Un quartier inspirant, accueillant et animé axé sur le développement durable, les déplacements actifs et design urbain de qualité

Des aménagements publics et communautaires exemplaires

PLACE DE LA GARE

OBJECTIFS

Repenser la place de gare afin de créer un lieu inspirant, axé sur le développement durable, les déplacements actifs et design urbain de qualité

Miser sur un projet innovateur pour obtenir différentes subventions et intéresser un promoteur (collaboration avec EXO, négociation de partenariats public-privés)

La gare de Sainte-Catherine



Stationnement incitatif de la gare



Débarcadère



Supports pour vélos

ACTIONS SPÉCIFIQUES

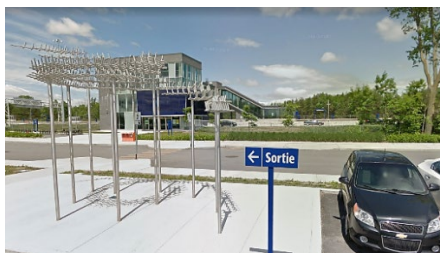
1. Imaginer projet innovateur afin de réaménager la place de gare

- Proposer un concept d'aménagement inspirant et accueillant pour les piétons et cyclistes, avec un espace agréable qui incite à la marche et devient un lieu de rencontre



Gare de Mascouche et vélostation de la gare de Deux-Montagne

Photo : EXO-Vélo

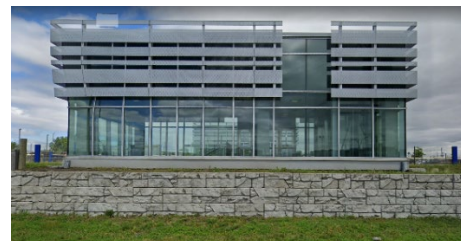
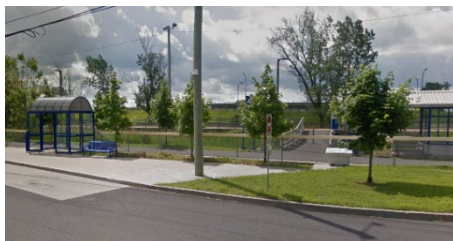


Bâtiment d'accueil avec passerelle et art public de la gare de Terrebonne

Photos : google 2019

2. En concertation avec EXO, revoir le concept du stationnement actuel

- Offrir un nombre suffisant de places de stationnement. Ce besoin est évalué à 650-700 places par EXO (ne pas augmenter ce nombre et ne pas rendre le lieu dysfonctionnel pour les automobilistes)
- Planifier un abri pour les vélos
- Intégration d'un débarcadère fonctionnel et accueillant
- Évaluer la possibilité et la pertinence pour aménager un stationnement souterrain ou étagé, en regroupant tous les aires de stationnement actuelles à proximité de la gare



Arrêt d'autobus de la gare de Saint-Bruno et gare de Longueuil – Saint-Hubert

Photos : google 2019

3. Verdissement du site avec des aménagements paysagers intégrés et plantation d'arbres

- Proposer un concept qui favorise la gestion intégrée des eaux pluviales pour l'ensemble du secteur
- Favoriser des aménagements, bâtiments et équipements à impact environnemental réduit et favorisent la biodiversité



Aménagement paysager du débuscadère et du stationnement de la gare de Terrebonne

Photo : google 2019

4. Favoriser l'implication des citoyens

- Par exemple : initier une charrette de design urbain avec les citoyens avec le thème : Repenser la place de gare, sondage d'opinion

BASE DE PLEIN-AIR

OBJECTIFS

Consolider et diversifier les installations sur le site de la base de plein-air

Concevoir des aménagements publics et communautaires exemplaires

Mis en valeur de l'environnement naturel

ACTIONS SPÉCIFIQUES

1. Diversifier les installations sportives et communautaires sur le site de la base de plein-air, notamment par l'aménagement d'une piscine extérieure, une patinoire réfrigérée couverte et un complexe de baseball
2. Intègre des petits commerces de proximité, tel un café, crème glacé, etc. (lieu animé)
3. Préciser les balises d'aménagement qui devront être respectées pour les bâtiments et lieux publics, en misant sur la qualité du design et de l'architecture avec signature distincte
4. Améliorer et compléter les liens cyclables et piétonnes sur le site

LES SITES À PROXIMITÉ DE LA GARE

Terrains vacants à moins de 500 mètres de la gare

OBJECTIFS

Créer des milieux de vie inspirants, diversifiés et plus compacts

- Favoriser un développement mixte qui s'harmonise avec le quartier et met en valeur son emplacement stratégique au centre du quartier et à proximité de la gare Sainte-Cathérine

Favoriser la mobilité active et l'accessibilité au transport collectif pour, avec un réseau de transport actif continu et connecté qui assure les déplacements sécuritaires et conviviaux pour les piétons et cyclistes

- Renforcer les liens actifs afin d'assurer les connexions avec la gare, la base de plein-air et les quartiers voisins
- Revoir le nombre des places de stationnement exigé à la baisse (ratio proposé : 1,5 à 1,7)

Assurer une insertion harmonieuse dans le milieu

- Encadrer l'implantation et l'architecture du bâtiment et de l'espace extérieur par des balises d'aménagement strictes, en misant sur la qualité du design et de l'architecture avec signature distincte
- Préciser les balises d'aménagement qui devront être respectées pour les bâtiments et lieux publics, en misant sur la qualité du design et de l'architecture avec signature distincte

Créer des environnements sains en tenant compte des contraintes naturelles du site et de son environnement

- Protection accrue des milieux naturels (zones inondables et milieux humides)
- Verdissement du site avec des aménagements paysagers intégrés et plantation d'arbres
- Gestion intégrée des eaux pluviales du site
- Les aménagement doivent tenir compte de la présence du chemin de fer (distances à respecter, zone tampon)

ACTIONS SPÉCIFIQUES – SITES À DÉVELOPPER

SITE 1 - terrain vacant; 0,8 ha

Ce site se localise à proximité de la gare et du chemin de fer. Ce site bénéficie d'une position stratégique et d'une grande visibilité sur toutes les côtés. Il est entouré de milieux naturels, notamment le lac des Fées

OBJECTIFS

Faire de ce site stratégique un lieu accueillant, inspirant et animé, avec une architecture de qualité

Un réseau continu de liens piétonniers avec les quartiers environnants

ACTIONS SPÉCIFIQUES

1. Réviser le cadre réglementaire en vigueur (zonage)
 - Utilisation proposée : bâtiment mixte (résidentiel avec commerces et services au RDC; possibilité d'intégrer des bureaux)
 - Densité : min 60 log / ha
 - Pas de logements au sous-sol
 - Les aménagements doivent tenir compte de la proximité du chemin de fer (distances à respecter, zone tampon)
 - Prévoir un ratio de stationnement réduit; stationnement souterrain pour les résidents obligatoire; stationnement des commerces et les visiteurs sur le côté du chemin de fer
 - Préconiser des stationnements intérieurs et localisés ailleurs que dans la cours avant
 - Verdissement du site et des aires de stationnement
2. Encadrer l'implantation et l'architecture du bâtiment par des balises d'aménagement strictes PIIA, balises d'aménagement adoptées par la la ville ou équivalent)
 - S'assurer du l'intérêt visuel du RDC qui doit être animé avec commerces (ne pas créer de façades aveugles, retrait et avancés de façade et des étages supérieurs, attention particulière portée à toutes les façades du bâtiment qui a une position stratégique dans le quartier)
 - Assurer la relation avec la rue du site et du bâtiment par l'intégration d'une promenade piétonne en face de la rue Sainte-Catherine
 - Éviter de créer des « boîtes carrées » et des architectures trop répétitives
3. Assurer un réseau continu de liens actifs
 - Compléter l'aménagement des liens piétonniers dans le quartier

SITE 2 - terrain vacant; 4,3 ha

Ce site se localise à moins de 500 m de la gare (vol d'oiseau) et à 1,7 km en véhicule. Il est adjacent au chemin de fer (contraintes de bruit, vibration, sécurité). Il est entouré de milieux naturels (grande zone de conservation)

OBJECTIFS

Un développement résidentiel compact regroupé autour d'une place centrale avec des typologies différentes

Un réseau continu de liens piétonniers vers la rue Sainte-Catherine et la gare

Un environnement sain

ACTIONS SPÉCIFIQUES

1. Réviser le cadre règlementaire en vigueur (zonage)
 - Utilisation proposée : résidentielle plus compacte avec typologie variée
 - Densité : min 40 log / ha
 - Pas de logements au sous-sol
 - Préconiser des stationnements intérieurs et localisés ailleurs que dans la cours avant
 - Les aménagements doivent tenir compte de la proximité du chemin de fer (distances à respecter, zone tampon)
1. Encadrer l'implantation et l'architecture du bâtiment par des balises d'aménagement strictes (PIIA, balises d'aménagement adoptées par la ville ou équivalent)
 - S'assurer d'une architecture et des aménagements de qualité
 - Graduation des hauteurs à proximité des quartiers existants
 - Favoriser une orientation sud des bâtiments
 - Éviter de créer des « boîtes carrées » et des architectures trop répétitives
2. Exiger un plan d'aménagement d'ensemble avec gestion intégrée des eaux pluviales
3. Optimiser le réseau de sentiers piétonniers dans le quartier
 - Sentiers à aménager afin de créer un lien direct vers la gare

5.2 SECTEUR DE LA MONTÉE SAINT-RÉGIS

Un quartier inspirant, accueillant et animé axé sur le développement durable, les déplacements actifs et design urbain de qualité

ACTIONS SPÉCIFIQUES – AMÉNAGEMENT PUBLICS ET COMMUNAUTAIRES

1. Réaménagement de la montée Régis
 - Prolongation du lien cyclable (lien entre la rue Sainte-Catherine et le secteur est de la montée Régis)
2. Assurer des liens piétonniers vers la base de Plein-air et les parcs du quartier
3. Mise en valeur des paysages
 - Verdissement des rues et plantation d'arbres
 - Préservation des vues sur la plaine agricole



Montée Saint-Régis. Route rurale et vue sur la plaine agricole

ACTIONS SPÉCIFIQUES – SITES À DÉVELOPPER / SECTEUR MONTÉE SAINT-RÉGIS

SITE 3 – vacant; 0,7 ha

CE secteur se localise à l'intersection de la rue Sainte-Catherine et de la montée Saint-Régis. Il fait actuellement l'objet d'un projet de développement.

OBJECTIFS

Un développement mixte compact, avec des commerces au RDC

Un réseau continu de liens piétonniers vers la rue Sainte-Catherine et la gare

Préserver la vue sur la plaine agricole pour le milieu environnant

ACTIONS SPÉCIFIQUES

1. Assurer un lien piétonnier vers le quartier Héritage Roussillon (aménagement d'une traverse sur la rue Sainte-Catherine)
2. Revoir le cadre réglementaire en vigueur (zonage)
 - Utilisation proposée : mixte, avec commerces au RDC et habitations à l'étage
 - Densité : min 60 log / ha
 - Pas de logements au sous-sol
 - Revoir le nombre des places de stationnement exigé à la baisse (ratio proposé : 1,5 à 1,7)
3. Encadrer l'implantation et l'architecture du bâtiment par des balises d'aménagement strictes (PIIA, balises d'aménagement adoptées par la ville ou équivalent)
 - S'assurer d'une architecture et des aménagements de qualité
 - Éviter de créer des « boîtes carrées » et des architectures trop répétitives

ACTIONS SPÉCIFIQUES – SITES À DÉVELOPPER / SECTEUR MONTÉE SAINT-RÉGIS

SITE 4- en redéveloppement; 6,5 ha

Montée Saint-Régis / adjacent à la rivière Saint-Régis

Ce secteur comporte des contraintes de développement : résidences existantes, dont 1 résidence centenaire, zone inondable, ligne haute tension Hydro Québec avec pylônes

OBJECTIFS**Un développement résidentiel plus compact****Un réseau continu de liens piétonniers vers la rue Sainte-Catherine et la gare****Préservation de la vue sur la plaine agricole pour le milieu environnant****ACTIONS SPÉCIFIQUES**

1. Revoir le cadre réglementaire en vigueur (zonage)
 - Utilisation proposée : résidentielle
 - Densité : min 60 log / ha
 - Pas de logements au sous-sol
2. Encadrer l'implantation et l'architecture du bâtiment par des balises d'aménagement strictes (PIIA, balises d'aménagement adoptées par la ville ou équivalent)
 - S'assurer d'une architecture et des aménagements de qualité
 - Éviter de créer des « boîtes carrées » et des architectures trop répétitives

ACTIONS SPÉCIFIQUES – SITES À DÉVELOPPER / SECTEUR MONTÉE SAINT-RÉGIS

SITE 5 - 4 ha avec contraintes

Montée Saint-Régis

Il s'agit d'un secteur commercial existant que l'on souhaite requalifier en résidentiel. Ce site comporte certaines contraintes d'aménagement, telles une grande zone inondable et le terrain peut être contaminé dû à son utilisation antérieure

OBJECTIFS**Un développement résidentiel compact****Un réseau continu de liens piétonniers vers la rue Sainte-Catherine et la gare****Un environnement sain****ACTIONS SPÉCIFIQUES**

1. Proposer des mesures incitatives pour relocaliser les utilisations commerciales existantes
- 2.
3. Revoir le cadre réglementaire en vigueur (zonage)
 - Utilisation proposée : mixte, avec commerces au RDC et habitations à l'étage
 - Densité : min 60 log / ha
 - Pas de logements au sous-sol
 - Cartographier la zone inondable (branche 9 de la rivière Saint-Régis)
4. Encadrer l'implantation et l'architecture du bâtiment par des balises d'aménagement strictes (PIIA, balises d'aménagement adoptées par la ville ou équivalent)
 - S'assurer d'une architecture et des aménagements de qualité
 - Éviter de créer des « boîtes carrées » et des architectures trop répétitives

ACTIONS SPÉCIFIQUES – SITES À DÉVELOPPER / SECTEUR MONTÉE SAINT-RÉGIS

SITE 6 - 10 ha / environ 5 ha sans contraintes

Rue Sainte-Catherine / intersection de la montée Saint-Régis.

Ce site se comprend plusieurs terrains profonds adjacents à la rivière Saint-Régis (terrains vacants et terrains occupés par une résidence). Contraintes à l'aménagement : vaste zone inondable, proximité des lignes électriques haute tension, plusieurs propriétaires.

OBJECTIS

Un développement résidentiel plus compact

Un réseau continu de liens piétonniers vers la rue Sainte-Catherine et la gare

Un environnement sain

ACTIONS SPÉCIFIQUES

1. Cartographier avec précision la zone inondable afin de s'assurer de sa protection (branche 9 de la rivière Saint-Régis)
2. Créer un lien piéton vers la base de plein-air (sentier avec passerelle sur la rivière) et mettre en valeur le milieu naturel (rivière Saint-Régis)
3. Assurer un lien piétonnier vers le quartier Héritage Roussillon (aménagement d'une traverse sur la rue Sainte-Catherine)
4. Prendre des mesures pour préserver les arbres matures
5. Exiger un plan d'aménagement d'ensemble pour le développement des terrains
6. Revoir le cadre réglementaire en vigueur (zonage)
 - Utilisation proposée : résidentielle destinée aux jeunes familles inspiré du concept « Spielstrasse » ou « woonerf », telle : maisons de ville, duplex, triplex ou 4-plex
 - Densité : min 40 log / ha
 - Pas de logements au sous-sol
7. Encadrer l'implantation et l'architecture du bâtiment par des balises d'aménagement strictes (PIIA, balises d'aménagement adoptées par la ville ou équivalent)
 - S'assurer d'une architecture et des aménagements de qualité
 - Éviter de créer des « boîtes carrées » et des architectures trop répétitives

5.3 PÔLE COMMERCIAL LOCAL – Rue Sainte-Catherine à l’intersection boulevard Monchamp

SITE 7 – secteur à dominance commerciale de 2,7 ha

Secteur commercial existant situé sur la rue Sainte-Catherine, à l’intersection du boul. Monchamp. Plusieurs commerces et services de proximité s’y trouvent.

OBJECTIS

Consolider le pôle commercial local et le transformer en un lieu accueillant et inspirant, avec une architecture de qualité

Un développement mixte qui s’insère dans le milieu bâti existant

Un environnement sain

ACTIONS SPÉCIFIQUES

1. Favoriser la consolidation du pôle commercial local, en priorisant des commerces et services locaux
2. Proposer des mesures incitatives pour relocaliser ou améliorer les utilisations commerciales existantes
3. Requalifier en résidentiel certains bâtiments en bordure de la rue Ste-Catherine
4. Revoir le cadre réglementaire en vigueur (zonage)
 - Utilisation proposée : commerciale à l’intersection Sainte-Catherine et boul. Monchamp et résidentiel plus compacte en bordure de la rue Sainte-Catherine.
 - Densité : 30 log / ha pour le secteur à requalifier en résidentiel
 - Hauteur maximale : 2,5 étages
 - Pas de logements au sous-sol
 - Éviter tout usage axé sur l’automobile, incluant les services à l’auto
5. Encadrer l’implantation et l’architecture du bâtiment par des balises d’aménagement strictes (PIIA, balises d’aménagement adoptées par la ville ou équivalent)
 - S’assurer d’une architecture et des aménagements de qualité
 - Éviter de créer des « boîtes carrées » et des architectures trop répétitives
 - Harmoniser le gabarit des constructions avec le secteur résidentiel adjacent.

5.4 LES SECTEURS RÉSIDENTIELS EXISTANTS

Un quartier inspirant et accueillant axé sur le développement durable, les déplacements actifs et design urbain de qualité

Qualité et quiétude des quartiers résidentiels existants

Déplacements sécuritaires et conviviaux

ACTIONS SPÉCIFIQUES

OBJECTIS

Qualité et quiétude des quartiers résidentiels

Un réseau continu de liens piétonniers et cyclables

Un environnement sain

1. Améliorer le cadre bâti résidentiel
2. Protéger les arbres matures
3. Compléter et améliorer les liens cyclables et piétonniers
4. Redéveloppement au besoin seulement

ACTIONS SPÉCIFIQUES

1. Mesures d'apaisement de circulation dans les secteurs résidentiels à proximité de la gare
2. Encadrer l'implantation et l'architecture des bâtiments par des balises d'aménagement (PIIA)
 - PIIA pour une nouvelle construction ou des travaux d'agrandissement majeur, tel l'ajout de 2^e étage ainsi que pour tout projet de densification
 - S'assurer d'une architecture et des aménagements de qualité
 - Éviter de créer des « boîtes carrées » et des architectures trop répétitives
 - Harmoniser le gabarit des constructions avec le secteur résidentiel adjacent

6 BALISES D'AMÉNAGEMENT

Les quartiers des gares Saint-Constant et Sainte-Catherine sont identifiés comme AIRE TOD à la planification régionale et métropolitaine. Ces quartiers centraux sont bien desservis par un système de transport collectif, le train de banlieue de la ligne EXO-4 (Candiac-Montréal).

La planification particulière autour des gares de la ville de Saint-Constant s'appuiera sur diverses balises et principes d'aménagement. Ils permettent de mieux encadrer les projets de développement qui seront analysés dans le cadre du règlement sur le PIIA.

Les balises d'aménagement proposées dans le cadre du PPU visent à mettre en œuvre la vision d'aménagement et à encadrer le développement futur dans ces secteurs stratégiques de la ville et de mieux encadrer les projets de développement et l'aménagement des sites vacants ou en redéveloppement et promouvoir des aménagements exemplaires.

Ces balises s'adressent autant au secteur public que privé.

Le guide d'aménagement des quartiers TOD de la Ville de Saint-Constant proposera des critères, orientation et illustration pour cinq thèmes :

1. Densité
2. Site et cadre bâti
3. Design du domaine public
4. Rues et liens actifs
5. Stationnement

Le document préparé à ces fins qui illustre les balises d'aménagement préconisées par la Ville de Saint-Constant sera évolutif et pourrait être bonifié en tout temps. En ce sens, il ne fera pas partie intégrante du présent PPU.

7 STRATÉGIE DE MIS EN OEUVRE

7.1 PLAN D'ACTION

PLAN D'ACTION						
PPU QUARTIER DE LA GARE SAINTE-CATHERINE						
Critères	Actions	Échéance			Maître d'œuvre	Partenaires
		C	M	L		
Un quartier inspirant, accueillant et animé axé sur le développement durable, les déplacements actifs et design urbain de qualité						
Des aménagements publics et communautaires exemplaires						
PLACE DE LA GARE	1. Repenser la place de la gare -imaginer un projet... 2. Négociation de partenariats 3. Réaménagement de la place de la gare	X x	 x		Ville Ville, EXO EXO	CP CMM Citoyens Ville Autres
BASE DE PLEIN-AIR	4. Diversifier les installations de la base de plein-air	x	x		Ville	OBNL
Milieux de vie inspirants, diversifiés et plus compacts						
Mixité et compacité	5. Revoir le cadre réglementaire en vigueur pour assurer un développement plus compact pour les sites développer 6. Proposer des mesures incitatives pour relocaliser ou améliorer les utilisations commerciales existantes	X x	 		Ville	CMM MRC Consultants externes
Design urbain de qualité	7. Préciser les balises d'aménagement qui devront être respectées pour les bâtiments et lieux publics et privés, en misant sur la qualité du design et de l'architecture avec signature distincte	x			ville	Consultants externes Promoteurs
Insertion harmonieuse dans le milieu	8. Réviser les règlements (zonage, PIIA, et autres au besoin)	x			ville	Consultants externes Citoyens
Les déplacements sécuritaires et conviviaux						

Mobilité active et accessibilité au transport collectif	9. Optimiser et compléter les liens cyclables et piétonniers sur le site de la base de plein-air et dans les quartiers à proximité de la gare	x	X		Ville	
	10. Réaménager la montée Saint-Régis	x			Ville	
	11. Réaménager la rue Vincent (lien cyclable)		x		Ville	
Qualité et quiétude des quartiers résidentiels						
	12. Mesures d'apaisement de circulation dans les secteurs résidentiels à proximité de la gare 13. Revoir le règlement sur les PIIA	X x	x		Ville	Citoyens
Un environnement naturel mis en valeur						
PAYSAGES	14. Mettre en valeur les abords du lac des Fées et les milieux naturels sur le site de la base de plein-air, avec les aménagements qui favorisent la biodiversité 15. Proposer des balises d'aménagement paysagers de qualité 16. Préservation des vues sur la plaine agricole	X X	x X	 X	Ville Citoyen Promoteur OBNL	MDDELCC UdM MRC Citoyen Promoteur
VERDISSEMENT ET BIODIVERSITÉ	17. Verdissement des rues et plantation d'arbres 18. Aménagement paysagers des terrains privés qui favorisent la biodiversité	X x	X x	X x	Ville Citoyen Promoteur OBNL	

7.2 MODIFICATIONS RÉGLEMENTAIRES

Des modifications à la réglementation d'urbanisme sont requises pour réaliser les actions proposées au présent PPU.

Le Plan d'urbanisme qui doit être modifié afin d'y intégrer le PPU

Le règlement de zonage doit être modifié pour assurer l'encadrement réglementaire du PPU

Le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) doit être modifié, pour encadrer les constructions et aménagement dans les secteurs d'interventions prioritaires, et alléger les exigences dans les autres secteurs

Adoption d'un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) est utile pour des vastes terrains qui appartiennent à plusieurs propriétaires ou encore qui ont des contraintes d'aménagement particulières.

L'adoption d'un Form-based-Code qui s'appuie sur les balises d'aménagement des secteurs des gares de Saint-Constant est un outil intéressant pour la mise en œuvre des objectifs d'aménagement. D'autre part, l'adoption de balises d'aménagement par la ville pour promouvoir des aménagements de design urbain exemplaires peut être un outil complémentaire au PIIA lors de l'évaluation des projets, publics ou privés.

7.3 PROGRAMMES ET FINANCEMENT

Le présent règlement de Programme particulier d'urbanisme (PPU) établit un programme d'acquisition d'immeubles pour le secteur central identifié au plan d'urbanisme en vigueur et illustré au Plan du périmètre d'intervention du PPU (page 6). Dans le cadre de ce programme, la Ville peut acquérir tout immeuble situé dans ce secteur pour l'aliéner ou le louer aux fins décrites dans le présent document. Elle peut aussi détenir et administrer ces immeubles, et exécuter tous les travaux d'aménagement, de restauration, de démolition ou de déblaiement requis sur ceux-ci. La Ville de Saint-Constant pourra réaliser ce programme à la suite de l'entrée en vigueur du programme particulier d'urbanisme et des règlements d'urbanisme conformes à ce programme.

Extrait de l'article 85, L.A.U.

8° les programmes particuliers de réaménagement, de restauration et de démolition.

Un programme particulier d'urbanisme applicable à la partie du territoire de la municipalité désignée comme son «centre-ville» ou son «secteur central» peut aussi comprendre un programme d'acquisition d'immeubles en vue de leur aliénation ou de leur location à des fins prévues dans le programme particulier d'urbanisme. La municipalité peut réaliser ce programme d'acquisition d'immeubles lorsque sont en vigueur le programme particulier d'urbanisme et les règlements d'urbanisme conformes à ce programme.

La municipalité peut également acquérir tout immeuble situé dans la partie de son territoire désignée comme son «centre-ville» ou son «secteur central», même si son acquisition n'est pas prévue par un programme d'acquisition d'immeubles, en vue de l'aliéner ou de le louer à une personne qui en a besoin pour réaliser un projet conforme au programme particulier d'urbanisme, si cette personne est déjà propriétaire ou bénéficiaire d'une promesse de vente de terrains représentant les deux tiers de la superficie dont elle a besoin pour réaliser le projet.

1979, c. 51, a. 85; 1983, c. 57, a. 34; 2005, c. 6, a. 129.

L'adoption de programmes et incitatifs permettra d'atteindre les orientations et actions énoncées au chapitre 4 concernant le développement et le redéveloppement du TOD de la gare Sainte-Catherine et les secteurs qui gravitent autour. Plus précisément, ces initiatives permettront :

- Renforcer l'attrait du secteur de la gare de Sainte-Catherine et les pôles
- Soutenir les projets immobiliers innovants en bordure de la rue Sainte-Catherine et ses environs;
- Attirer de nouvelles entreprises et encourager l'implantation de projets de grande qualité qui misent sur la mobilité durable et intègrent le design urbain et la protection de l'environnement.

Exemples :

1. Programme d'acquisition d'immeubles

L'adoption d'un programme d'acquisition d'immeubles conformément à l'article 85 de la Loi sur l'Aménagement et l'urbanisme vise à assurer un développement cohérent du secteur visé par le programme particulier d'urbanisme.

La ville pourra acquérir un immeuble de gré à gré ou par expropriation, détenir et administrer l'immeuble acquis ou encore le louer à des fins prévues dans le PPU. Elle pourra aussi exécuter les travaux d'aménagement, de restauration, de démolition ou de déblaiement requis sur l'immeuble.

2. Programme de crédit de taxes applicable sur la taxe foncière générale

Cette mesure proposera l'octroi d'un crédit de taxes lors de la relocation d'une entreprise et visera à compenser l'augmentation de taxes pouvant résulter de la réévaluation du site après la fin des travaux. Le montant du crédit de taxes s'appliquera sur la plus-value générée par le redéveloppement.

Ce programme devrait cibler particulièrement les projets de densification qui proposent un usage mixte et un (ré)aménagement plus compact (3 étages et plus), la relocalisation d'entreprises commerciales existantes et la conversion d'immeubles dont les usages sont actuellement en droits acquis.

3. Programme d'aide à la revitalisation des secteurs anciens

Ce programme visera l'octroi d'aide financière en vue de favoriser la construction résidentielle plus compacte, optimisation de l'espace ou la rénovation d'un immeuble existant. Exemples de travaux : construction, démolition avec reconstruction, rénovation ou agrandissement d'un bâtiment principal se trouvant à l'intérieur du périmètre déterminé.

4. Programme de logement locatif

Visera la construction d'unité de logement locatif ou la conversion d'immeubles existants en immeuble locatif. Un tel programme est intéressant lorsqu'il s'applique au secteur à proximité de la gare. (500 m), et visant à encourager les déplacements actifs.

5. Programme aide à la démolition d'un bâtiment principal

Pour encourager le remplacement d'un bâtiment vétuste, la ville pourra proposer 10 % du coût de la démolition, jusqu'à concurrence d'un maximum de ____ \$ (montant à déterminer).

6. Exigences à des fins de parcs dans le cas d'un projet de redéveloppement

En 2017, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.A.U.) a introduit une nouvelle disposition visant à assurer une offre adéquate en parcs et espaces verts et la protection des milieux naturels dans le cas d'un redéveloppement plus compact.

En plus des exigences déjà prescrites au règlement de lotissement lors de la création de nouveaux lots, cette disposition permet d'assujettir certains permis de construction (sans qu'il y a la création de nouveaux lots), à faire une cession à des fins de parcs et espaces verts ou encore exiger une somme pour l'aménagement de ces espaces.

Ainsi, le règlement de zonage peut, afin de favoriser l'établissement, le maintien et l'amélioration de parcs et de terrains de jeux et la préservation d'espaces naturels,

prescrire toute condition préalable à la délivrance d'un permis de construction à l'égard d'un nouvel immeuble, conformément aux articles 170.1 et 2 de la L.A.U.⁹

Cette disposition est particulièrement intéressante dans le cas d'un projet de redéveloppement sans qu'il y a la création de nouveaux lots, mais qui augmente la densité, et par conséquent ajoute des logements et des ménages dans un secteur.

7. Programme d'accessibilité universelle

Conformément à la Politique adoptée par la ville, ce programme mis en place par la Société d'habitation du Québec permet adapter le domicile d'une personne handicapée ou à mobilité réduite.

⁹ Référence : Article 170.1 et 170.2 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.A.U., ch.19-2)

8 SOURCES ET RÉFÉRENCES

Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR); MRC de Roussillon

Projet de Schéma d'aménagement et de développement durable, MRC de Roussillon (SADD, en voie d'adoption)

Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), adopté le 12 mars 2011 par la CMM, modifié le 22 mai 2018 par l'adoption du règlement 2018-73 afin d'assurer la cohabitation harmonieuse aux abords du réseau express métropolitain (REM)

Programme particulier d'urbanisme – Quartier de la gare; L'atelier Urbain, juin 2016

Guide d'aménagement des aires TOD (Transit oriented development), Communauté urbaine de Montréal; AECOM, 2011

Guide en design urbain et en aménagement des paysages; Mieux intervenir dans les territoires de la grande région de Québec; Communauté métropolitaine de Québec (CMQ); Capitale Nationale; annexe\U, novembre 2012

Plan de mobilité active et durable, par BC2, révisé le 19 octobre 2018

Plan directeur des parcs et espaces verts; APEX écotourisme, février 2016

Plan d'intervention sur 10 ans avec pistes cyclables projetées; document de planification interne préparé par le service des travaux publics, 2019

Rendez-vous Collectivités viables, 24 avril 2019 et différentes initiatives, telles Oui dans ma cour! et thématiques diverses; Vivre en ville

Et si la beauté rendait heureux; François Cardinal et Pierre Thibault

9 ANNEXES

PLAN 1 – Périmètre et espaces vacants

PLAN 2 – Plan-concept

PLAN 3 – Mobilité active et paysages