

# PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME



## QUARTIER DE LA GARE

AOÛT 2016

Équipe de projets

**L'Atelier Urbain**

Chargé de projet: Louis-Michel Fournier, urbaniste

Conceptrice: Stéphanie Rocher, urbaniste



**Ville de Saint-Constant**

Nancy Trottier, MPA, Directrice générale

Hugo Sénéchal, urbaniste, Directeur du service de l'urbanisme

Marc Roger Labrecque, Chargé de projets à la revitalisation – Fondation Rues Principales

# TABLE DES MATIÈRES

1. CONTEXTE D'INTERVENTION	4
1.1 Le contexte municipal	4
1.2 Le territoire d'application	6
2. PORTRAIT DU TERRITOIRE	8
2.1 Rappel historique	8
2.2 Analyse du site	11
2.2.1 Forces, faiblesses, défis	11
2.2.2 Les composantes structurantes	13
3. CONCEPT D'AMÉNAGEMENT	14
3.1 Vision d'aménagement et de développement	14
3.2 Les grandes orientations d'aménagement et de développement	15
Orientation 1 - Positionner le centre-ville et révéler son image de marque	16
Orientation 2 - Appliquer les meilleures pratique en aménagement et développement de type TOD	19
Orientation 3 - Faire du centre-ville une expérience, une attraction, une destination	21
3.3 Le plan directeur d'aménagement	23
4. STRATÉGIES DE MISE EN OEUVRE	26
4.1 Affectations du sol et densités d'occupation	27
4.2 Modifications règlementaires	28
4.3 Programmes et financement	30
SOURCES	32

# 1. CONTEXTE D'INTERVENTION

## 1.1 LE CONTEXTE MUNICIPAL

Le présent programme particulier d'urbanisme (PPU) s'inscrit dans la volonté de la ville de revitaliser son centre-ville, en plus d'assurer une cohérence avec les objectifs du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) et une conformité au Schéma d'aménagement révisé de la MRC Roussillon. Ce secteur constitue le cœur de la ville et la rue Saint-Pierre, qui le traverse, sa principale artère commerciale.

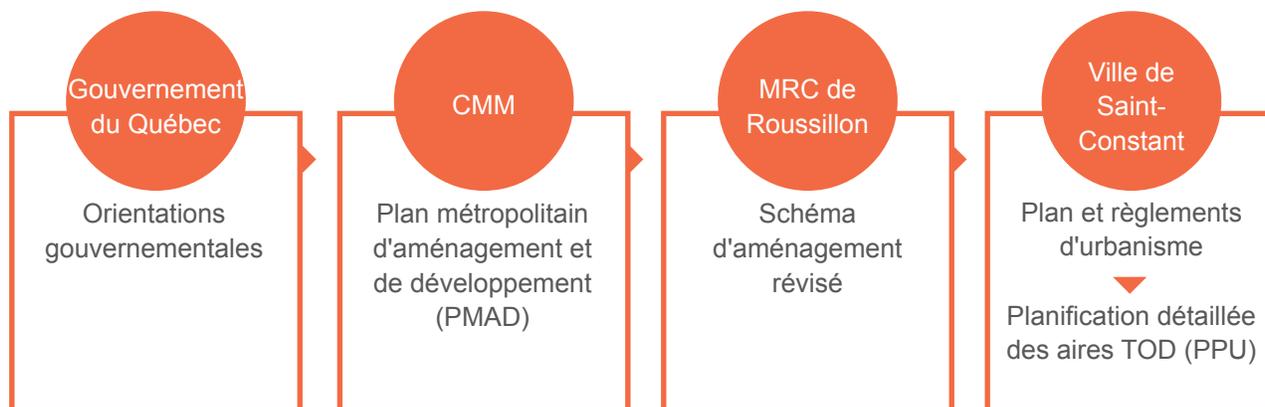
### Historique de planification

Antérieurement à la présente démarche, plusieurs initiatives de revitalisation ont été élaborées pour créer un milieu de vie unique, dont le PPU du Quartier historique ferroviaire, entré en vigueur en 2009. Plusieurs projets porteurs présentés dans ce PPU ont déjà été réalisés, notamment l'aménagement d'un pôle multiservice à proximité du nouvel emplacement de la gare Saint-Constant et l'implantation de projets résidentiels de plus grandes densités en bordure de la rue Saint-Pierre. La Ville collabore également avec Fondation Rues principales depuis plus d'un an, pour dresser un portrait de la rue Saint-Pierre et se doter d'une nouvelle vision.

### Contexte de planification

Malgré les efforts de planification précédents, plusieurs enjeux persistent : l'intégration des nouveaux projets immobiliers, l'harmonisation architecturale, la consolidation des pôles du secteur, le développement de l'activité économique sur la rue Saint-Pierre, etc. Néanmoins, la présence du pôle civique, la relocalisation de la gare Saint-Constant et du stationnement incitatif de l'AMT et la présence du musée ferroviaire canadien sont autant de conditions favorables à la création d'un milieu de vie unique.

Le présent PPU s'inscrit donc dans un esprit de consolidation des zones urbaines aux abords des gares. Le nouveau schéma d'aménagement révisé, en vigueur depuis 2014, exige d'ailleurs que la ville procède à une planification détaillée de l'ensemble de l'aire TOD de la gare Saint-Constant. TOD, ou transit-oriented development, est un acronyme anglais qui signifie un secteur dont le développement est axé sur le transport en commun, ce qui implique une densité, une mixité et un environnement favorable à la marche. La MRC y fixe des objectifs de densification du milieu existant, afin de soutenir la vitalité et l'animation du lieu.



Dans ce contexte où le secteur de la rue Saint-Pierre a évolué très rapidement au cours des dernières années, une démarche de planification de revitalisation est amorcée par la Ville de Saint-Constant qui procède donc à l'adoption d'un nouveau document de planification pour le secteur névralgique de son centre-ville.

En parallèle, la Ville de Saint-Constant est d'ailleurs en processus d'adoption quant à son plan et ses règlements d'urbanisme pour assurer la concordance avec la planification régionale.

#### Le PPU comme outil de revitalisation

Dans l'idée d'une poursuite de la démarche de réflexion, la Ville de Saint-Constant considère que le PPU constitue un outil taillé sur mesure pour encadrer la planification urbaine et s'assurer qu'elle se matérialise en harmonie avec la vision municipale. Il permettra ainsi d'orchestrer le redéveloppement du secteur en déterminant les orientations, les objectifs et les moyens de mise en œuvre, en planifiant les affectations du sol et la densité de son occupation, en identifiant les modifications à apporter à la réglementation d'urbanisme, en créant divers programmes

(acquisition d'immeubles, subventions municipales, etc.) et en hiérarchisant les divers projets.

Comme le travail de planification pour un secteur aussi complexe qu'un centre-ville implique plusieurs études subséquentes afin d'approfondir la programmation, le présent PPU est conçu pour être adopté par phase au fur et à mesure que la planification se précise. La première phase permet d'abord de dresser les grandes orientations et d'assurer une cohérence pour l'ensemble du territoire d'application. Les phases ultérieures permettent d'approfondir et détailler les interventions particulières, notamment le gabarit des voies de circulation, la nature et l'aménagement des espaces publics et privés, le traitement architectural et le choix de mobiliers urbains. En bref, le PPU est un outil de planification structurant et évolutif qui dote la Ville de Saint-Constant de moyens concrets pour atteindre ses objectifs de développement et revitalisation du centre-ville.

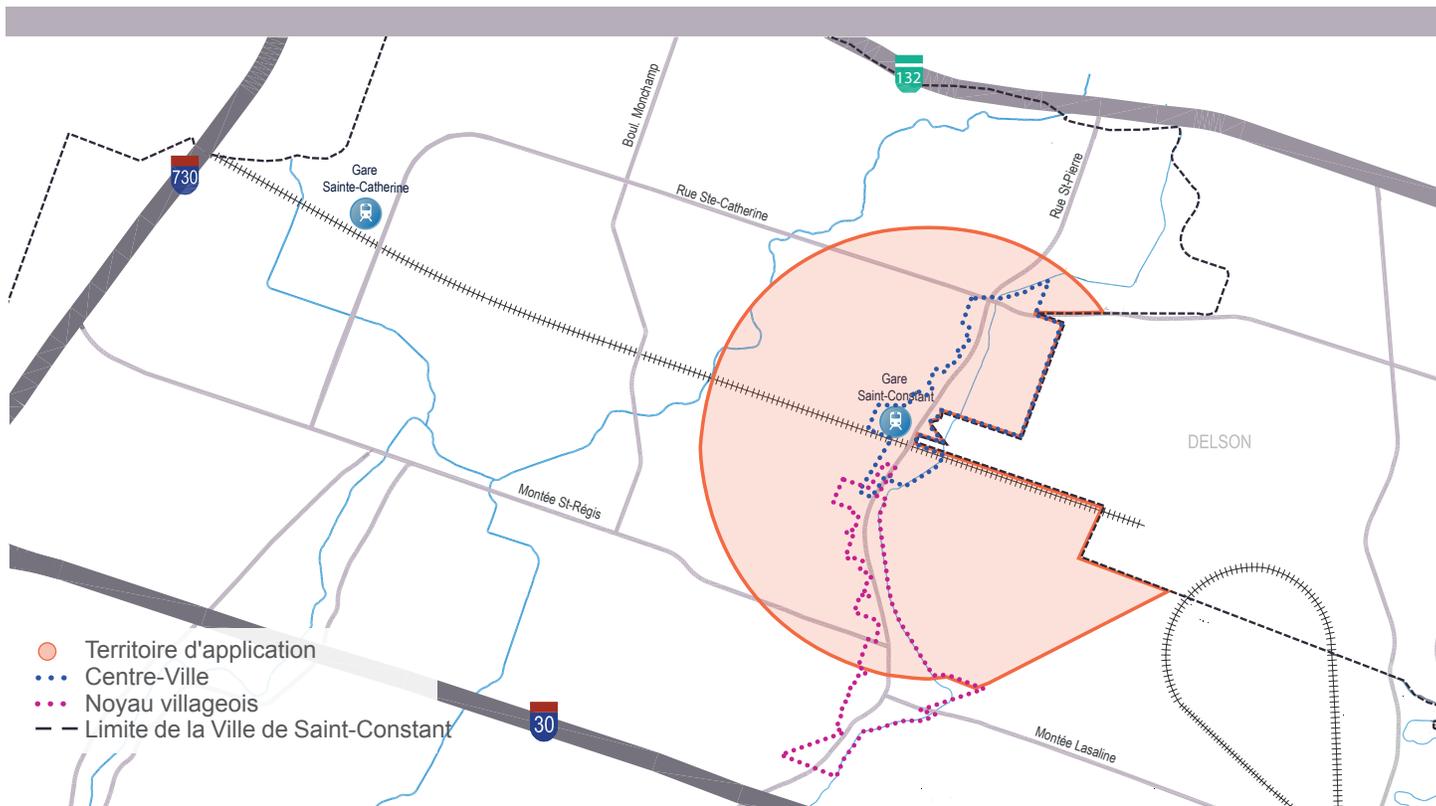
## 1.2 LE TERRITOIRE D'APPLICATION

La Ville de Saint-Constant jouit d'une localisation stratégique en matière de transports collectifs, avec sur son territoire deux gares de train de banlieue opérées par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) qui assure la liaison avec le centre-ville de Montréal. La gare Saint-Constant est au cœur du territoire à l'étude, face à la rue Saint-Pierre, principale rue commerciale de Saint-Constant. Ainsi, le territoire d'application du PPU est celui de l'aire TOD, soit une aire d'un kilomètre de rayon autour de la gare, excluant la portion comprise dans la Ville de Delson. L'usage résidentiel représente 60 % du territoire d'intervention : 7625 Constantins y vivent, et plus de 1425 personnes y travaillent.

Le territoire d'application comprend le secteur du centre-ville à proximité de la gare et une partie du noyau villageois ancien de Saint-Constant. Le centre-ville intègre de multiples usages; des institutions publiques (bibliothèque municipale, bureaux municipaux, hôtel de ville) côtoient une concentration de bâtiments commerciaux sur la rue Saint-Pierre. Également, le Musée ferroviaire canadien Exporail attire des visiteurs de toute la région et d'ailleurs.

Au sein de la partie du noyau villageois compris dans l'aire d'application se trouvent une école primaire, un important CHSLD, un bureau de poste, quelques restaurants, des services personnels et des commerces de proximité.

La carte 1 illustre le territoire d'application et ses principaux éléments.



Carte 1 | Territoire d'application

## 2. PORTRAIT DU TERRITOIRE

### 2.1 RAPPEL HISTORIQUE

Les premières familles européennes se sont établies à Saint-Constant en 1725. En 1750, la paroisse de la Côte Saint-Pierre est créée et une chapelle y est érigée. Les résidences, services et commerces s'implantent autour de l'église, formant alors le noyau villageois. Le rang Saint-Pierre, nommé à l'époque « Black Cattle Road », est la route des trafiquants de bestiaux de l'État de New York à Montréal. Surtout, elle constitue la première voie tracée de la future ville de Saint-Constant, qui longe la rivière du même nom.

Dans le dernier quart du XIXe siècle, les compagnies de chemins de fer du CN et du CP entreprennent de connecter Montréal à Saint-Constant pour faciliter le transport des vacanciers vers cette station de villégiature. Durant la même période, on assiste également au développement de l'agriculture sur les terres entourant le village.

Au cours des années cinquante, Saint-Constant connaît une vague d'expansion sans précédent, obtenant ainsi le statut de ville en 1973. Outre la vocation résidentielle importante de la ville, le tissu urbain s'est enrichi avec l'arrivée de l'Hôtel de Ville, d'un CHSLD, du musée ferroviaire canadien et de nombreux commerces et services longeant la rue Saint-Pierre. Aujourd'hui encore subsistent de nombreuses traces de ces différentes époques.

Toutefois, une délocalisation de la fonction commerciale s'opère au profit des terrains longeant la route 132 et de nouveaux pôles de desserte commerciale régionale longeant l'autoroute 30. Cette délocalisation a eu pour conséquences directes l'affaiblissement de la fonction commerciale de la rue Saint-Pierre sans pour autant qu'elle perde sa vocation de rue principale.

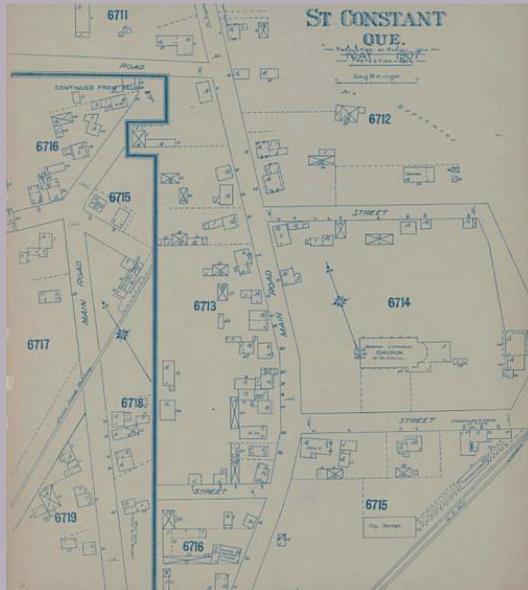


Gare du Grand Tronc (CN), 1910

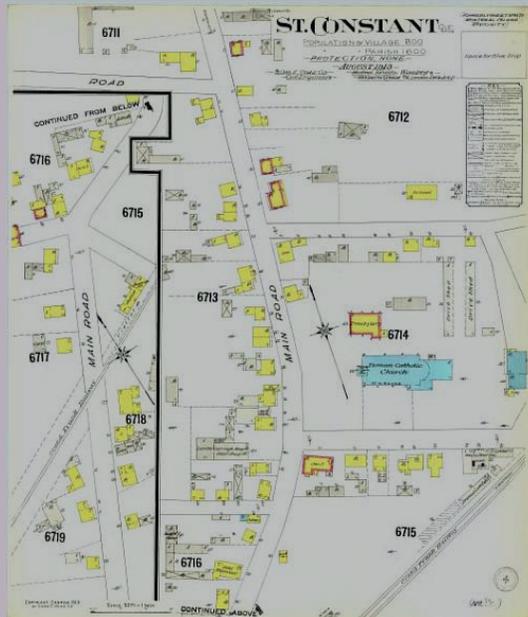
Source: Ville de Saint-Constant



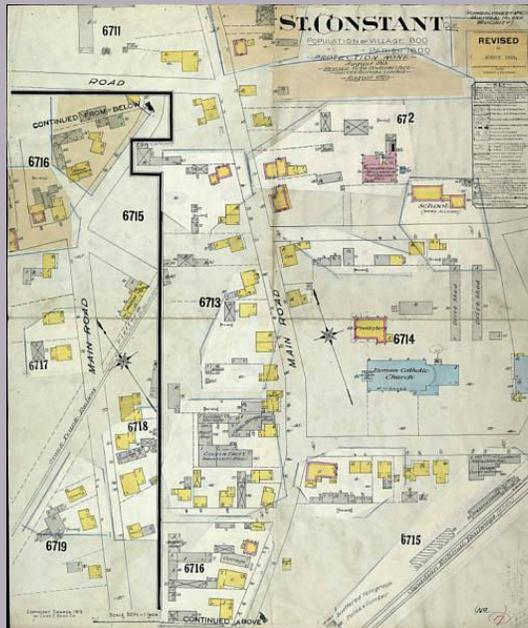
Bâtiment rue Saint-Pierre, 1910 Source: Ville de Saint-Constant



1907



1913



1923

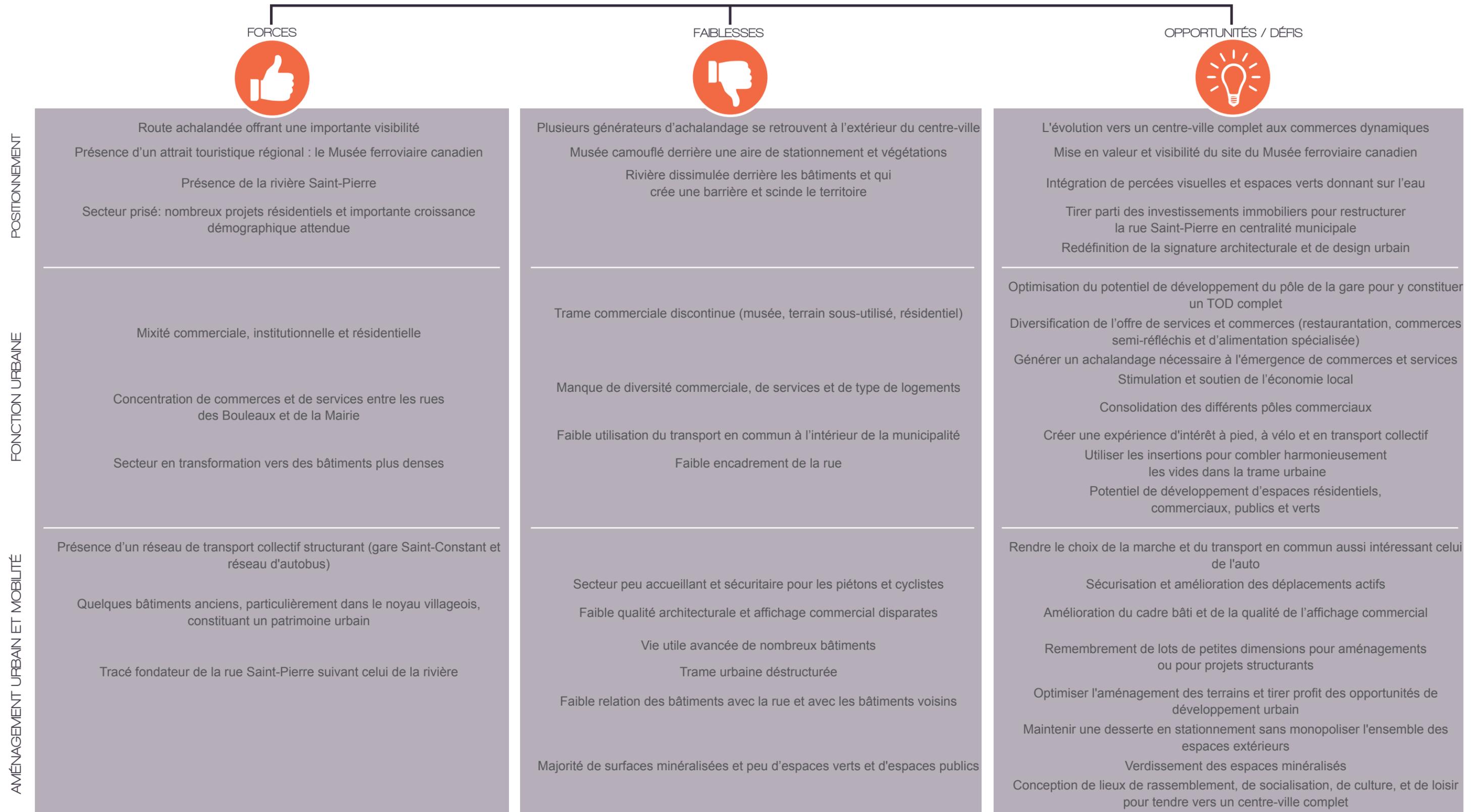
Carte rue Saint-Pierre

Source: BANQ



- 1 Pôle de la Gare Source: *Google streetview*
- 2 Maison patrimoniale Source: *Google streetview*
- 3 Gare de l'AMT Source: *Ville de Saint-Constant*
- 4 Hôtel de Ville Source: *Google streetview*
- 5 Musée camouflé Source: *Google streetview*
- 6 Redéveloppement résidentiel mal intégré  
Source: *Google streetview*
- 7 Musée ferroviaire canadien  
Source: *lecircuitdupaysan.com*

## 2.2 ANALYSE DU TERRITOIRE





**Les composantes structurantes**

- Secteur résidentiel
- Secteur mixte
- Parc municipal
- Site à potentiel de redéveloppement
- Pôle de la Gare
- Pôle villageois

**Mobilité**

- 🚆 Gare de train de banlieue
- Absence de trottoir
- Tracé structurant: rue Saint-Pierre
- Barrière physique

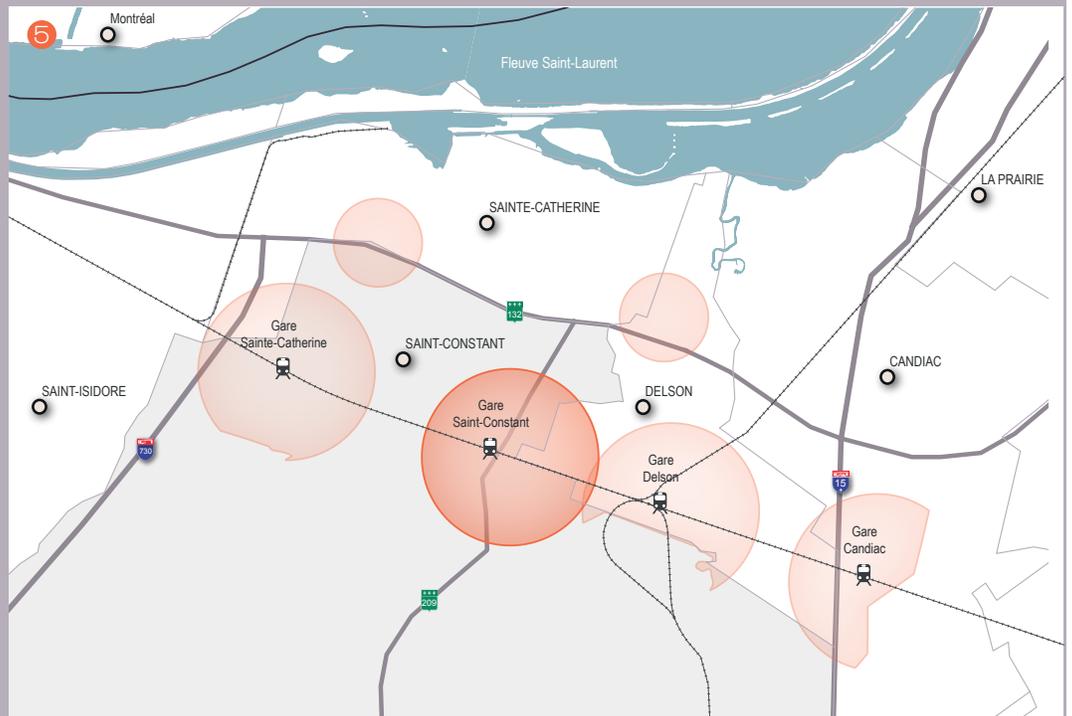
**Générateur de déplacements**

- P Stationnement incitatif
- 📖 Bibliothèque
- 🏛️ Hôtel de Ville
- 🚂 Musée ferroviaire Canadien
- 🎓 Établissement d'enseignement
- 🏥 Clinique
- ✉️ Bureau de poste

**Base**

- Voie ferrée
- Cadastre
- Limite du PPU
- Limite municipale

DELSON



- 1 Îlots déstructurés Source: Google streetview
- 2 Parc face à l'Hôtel de ville Source: Google streetview
- 3 Rivière Saint-Pierre Source: Google streetview
- 4 Noyau villageois Source: Ville de Saint-Constant
- 5 Positionnement des TOD, Source: L'Atelier Urbain
- 6 Musée ferroviaire canadien Source: jbcarchitectes.ca



## 3. CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

### 3.1 VISION D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

La vision d'aménagement et de développement s'appuie sur les analyses du territoire et les consultations citoyennes afin de se projeter dans l'avenir souhaité et esquisser les grandes lignes de ce que devrait devenir le secteur du PPU dans un horizon de 10 ans.

Projetons le territoire du PPU de Saint-Constant en 2026:

En 2026, le secteur du PPU s'est consolidé en un centre-ville dynamique et attractif qui a su se positionner par rapport aux autres lieux de destinations régionales en un lieu distinctif à l'image de marque rayonnante.

En 2026, le secteur PPU s'est développé en une aire TOD exemplaire mixte, compacte et axée sur l'utilisation du transport en commun, un véritable milieu de vie complet, de qualité et à l'échelle humaine.

En 2026, le secteur PPU s'est transformé en un lieu d'expérience urbaine riche et vivante doté d'espaces publics qui donnent envie aux citoyens et visiteurs d'y venir, de s'y promener et de s'approprier les parcs, places, commerces, institutions et le mode de vie dans son ensemble.

## 3.2 LES GRANDES ORIENTATIONS

Le présent PPU s'appuie sur trois grandes orientations qui feront en sorte que la requalification du secteur se produise en harmonie avec la vision de la Ville de Saint-Constant :

1. Positionner le centre-ville et révéler son image de marque
2. Appliquer les meilleures pratiques en aménagement et développement de type TOD
3. Faire du centre-ville une expérience, une attraction, une destination

Celles-ci se traduiront par des objectifs et actions à mettre en oeuvre. Les actions sont classées selon trois catégories, soit :



Réglementaire



Études et planifications approfondies



Incitatifs

## POSITIONNER LE CENTRE-VILLE ET RÉVÉLER SON IMAGE DE MARQUE

Dans un contexte de compétitivité territoriale, le secteur PPU doit se différencier des trois autres aires TOD à proximité. De plus, la rue Saint-Pierre doit composer avec la concurrence des autres concentrations commerciales ailleurs dans la municipalité et dans les villes voisines. Le positionnement s'avère un moyen de distinguer le territoire, de le doter d'une image de marque distincte et d'en faire la promotion par la suite. Dans le cas du secteur, il s'agit d'affirmer sa double vocation de centre-ville et de TOD tout en mettant en valeur ces atouts. On favorise l'émergence des générateurs d'achalandage existants ou projetés telles une gare, des institutions, des attractions paysagères ou culturelles. En plus de la clientèle extérieure, l'apport d'une nouvelle population in situ contribue à la vitalité au quotidien.

Objectifs	Actions
DOTER LE TERRITOIRE D'APPLICATION D'UNE IMAGE DE MARQUE RAYONNANTE DANS LA RÉGION	 <ul style="list-style-type: none"> <li>Faire une étude de positionnement et développer une image de marque pour le territoire d'application</li> <li>Concevoir une signature visuelle distinctive qui se décline à toutes les échelles de l'outil de communication à l'aménagement urbain</li> <li>Établir une stratégie de promotion pour le territoire d'application</li> </ul>
	 <ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en place un programme d'aide à la conception et à la construction d'enseignes commerciales</li> </ul>
VERDIR LE TERRITOIRE PAR UN AMÉNAGEMENT PAYSAGER DISTINCTIF	 <ul style="list-style-type: none"> <li>Élaborer un guide d'aménagement urbain intégrant les aménagements paysagers à intégrer sur le domaine public</li> </ul>
	 <ul style="list-style-type: none"> <li>Intégrer des îlots de fraîcheur dans les stationnements (jardins de pluie, plantation d'arbres et revêtement composé de matériaux clairs et perméables, etc.)</li> </ul>
AMÉNAGER DES ESPACES PUBLICS AU DESIGN URBAIN SOIGNÉ ET ATTRAYANT	 <ul style="list-style-type: none"> <li>Étudier la possibilité d'acquérir les terrains en bordure de la rue Saint-Pierre afin d'aménager un parc à thématique ferroviaire, avec des sentiers, scène extérieure permanente, jeux pour enfants, etc.</li> <li>Élaborer le plan concept d'aménagement pour le réaménagement du parc Joseph-Narcisse Cardinal</li> <li>Élaborer un guide d'aménagement urbain intégrant le choix d'un mobilier urbain distinctif et de qualité</li> <li>Élaborer un plan lumière pour mettre en valeur certains éléments du territoire d'application</li> <li>Mettre en place un programme d'art public</li> </ul>

Objectifs	Actions	
FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT D'UN PÔLE MULTISERVICE DYNAMIQUE ET ATTRAYANT		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Étudier la possibilité d'acquérir les bâtiments du pôle multiservice aux fins de la revitalisation souhaitée</li> <li>• Élaborer une étude sur les besoins en bâtiments municipaux, leurs localisations et leurs aménagements optimaux</li> </ul>
METTRE EN VALEUR LES ATOUTS QUE SONT LA RIVIÈRE SAINT-PIERRE ET LE MUSÉE FERROVIAIRE CANADIEN		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifier et aménager les percées visuelles existantes vers la rivière</li> <li>• Aménager une promenade riveraine connectant le centre-ville au noyau villageois</li> <li>• Développer une signature visuelle autour de la thématique ferroviaire</li> <li>• Ouvrir les perspectives sur le musée</li> <li>• Élaborer un plan directeur pour l'aménagement et la mise en valeur de la rivière Saint-Pierre</li> </ul>
FAVORISER UN STYLE ARCHITECTURAL ET UNE IMPLANTATION ADAPTÉ AU CARACTÈRE DU SECTEUR		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réviser le règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration (PIIA) pour le territoire d'application afin de : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser un style architectural contemporain de qualité et une sensibilité fine pour le respect du patrimoine bâti dans le noyau villageois</li> <li>• Encadrer la rue Saint-Pierre par la construction de bâtiments commerciaux et résidentiels</li> </ul> </li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en place des programmes d'aide financière et technique afin d'offrir un soutien aux commerçants et propriétaires de bâtiments commerciaux et patrimoniaux et d'orienter le développement commercial des pôles selon les vocations identifiées dans le scénario de revitalisation</li> </ul>

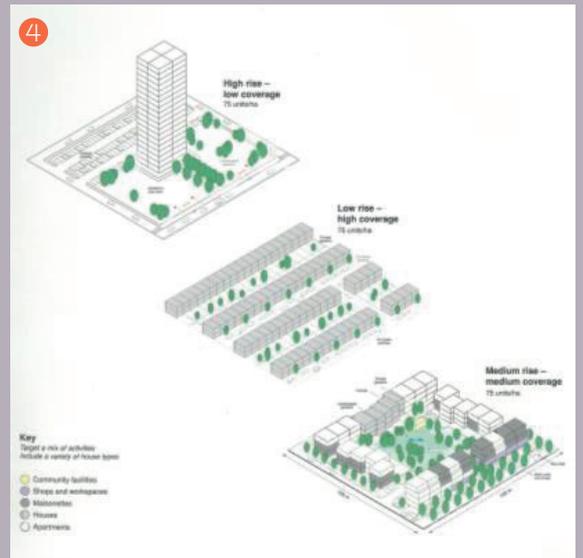
- 1 Liens piétons: thématique ferroviaire, Source: [patrimoine-culturel.gouv.qc.ca](http://patrimoine-culturel.gouv.qc.ca)
- 2 Sentier longeant la rivière Source: [sbd.l.net](http://sbd.l.net)
- 3 Signalétique: thématique ferroviaire Source: [cycloroutedebellechasse.com](http://cycloroutedebellechasse.com)
- 4 Aménagement d'un espace public Source: [evolos.ca](http://evolos.ca)
- 5 Mobilier urbain: thématique ferroviaire Source: [pss-archi.eu](http://pss-archi.eu)
- 6 Aménagement paysager de qualité Source: [pinterest.com](http://pinterest.com)



## APPLIQUER LES MEILLEURES PRATIQUES EN AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DE TYPE TOD

L'approche TOD est maintenant largement répandue dans la grande région de Montréal. Autour de la gare Saint-Constant, l'orientation est de profiter des nombreux projets immobiliers à venir pour mettre en place les composantes reconnues d'un TOD, soit un environnement mixte, compact, convivial, à une échelle humaine et de proximité et au design soigné.

Objectifs	Actions
AUGMENTER LA COMPACTITÉ ET LA DENSITÉ DES MILIEUX DE VIE, EN PARTICULIER À PROXIMITÉ DES CŒURS DE QUARTIER ET DANS LE RESPECT DES CARACTÉRISTIQUES DU MILIEU ENVIRONNANT (#3 MRC)	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accroître la densité et la compacité permise sur les sites à potentiel de redéveloppement</li> <li>• Permettre la mixité des fonctions horizontale et verticale</li> <li>• Augmenter la concentration des développements résidentiels à distance de marche de la gare</li> <li>• Réviser le règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration (PIIA) dans le territoire d'application pour favoriser une intégration au milieu environnant</li> </ul>
ASSURER PAR LES AMÉNAGEMENTS LA PRIORITÉ, LA SÉCURITÉ ET LE CONFORT DES PIÉTONS ET DES CYCLISTES (#2 MRC)	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Établir un plan de mobilité active pour le territoire d'application</li> <li>• Réaliser un programme d'aménagement du territoire d'application incluant un plan directeur d'aménagement des espaces publics</li> </ul>
IMPLANTER ET AMÉNAGER DES POINTS D'ACCÈS DE TRANSPORT EN COMMUN VISIBLES, ACCESSIBLES ET BIEN INTÉGRÉS AU MILIEU ENVIRONNANT (#4)	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réaliser un programme d'aménagement du territoire d'application incluant un plan directeur d'aménagement des réseaux de mobilité (trottoir, piste cyclable, voie automobile...)</li> <li>• Définir une signature visuelle pour l'ensemble des aménagements relatifs au transport en commun</li> <li>• Élaborer un plan de signalétique global qui inclut la signalisation de la gare, des stations d'autobus et stationnement de vélos</li> </ul>
ASSURER LA MIXITÉ DES ACTIVITÉS AINSI QUE DES TYPES D'HABITATION ET FAVORISER DES PRODUITS RÉSIDENTIELS VARIÉS (#5 MRC)	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévoir différents types de logements dans l'aire du PPU; de petite à grande taille, de résidence unifamiliale à multilogement, de logement pour jeunes à résidence pour personnes âgées</li> <li>• Utiliser le zonage vertical pour assurer une mixité commerciale dans les pôles de services</li> <li>• Encourager la construction de bâtiment à étages y compris pour les bâtiments commerciaux en contrôlant les hauteurs minimales permises</li> </ul>
	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utiliser des incitatifs pour encourager différents modes de tenure qui favorise différentes gammes de prix soit la propriété individuelle, la copropriété, le logement locatif, la coopérative ou le communautaire</li> </ul>



- 1 Accès au transport en commun visible  
Source: Portland, Oregon
- 2 Mixité des usages verticale et étage en recul  
Source: oakdev.com
- 3 Typologies d'habitations différentes  
Source: © 2014 Google
- 4 Différentes façons de densifier  
Source: sagacite.org
- 5 Densité à échelle humaine  
Source: Place Valois

## FAIRE DU SECTEUR UNE EXPÉRIENCE, UNE ATTRACTION, UNE DESTINATION

La constitution d'un quartier qui est d'abord axé sur le transport en commun et sur les déplacements à pied exige des actions pour faire de ses modes de mobilité un choix d'intérêt fasse à l'utilisation de l'auto. Cela passe, entre autres, par la qualité de l'aménagement des espaces publics et privés jumelés avec des activités sur rue qui animent le lieu et crée une ambiance favorable au piéton.

Objectifs	Actions
CRÉER DES MILIEUX DE VIE DOTÉS DE CŒURS DE QUARTIER DYNAMIQUE ET D'UNE IDENTITÉ FORTE (#1 MRC)	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolider l'offre commerciale et institutionnelle de proximité par une prescription par pôle des usages</li> <li>• Consolider l'offre commerciale et institutionnelle locale et supralocale par une prescription par pôle des usages</li> <li>• Limiter l'étalement commercial et institutionnel en dehors du pôle villageois et du pôle de la gare par le zonage par une prescription des usages</li> <li>• Signifier la présence des lieux de destination par une nouvelle signalétique municipale</li> <li>• Permettre et encadrer l'implantation de terrasses commerciales sur rue</li> </ul>
	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Créer un guide d'occupation du domaine public encadrant l'aménagement de terrasses saisonnières, la mise en place d'étalage sur la rue et l'implantation de kiosques</li> </ul>
	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer un programme d'aide pour le démarrage de petites et moyennes entreprises et pour la consolidation des différents pôles commerciaux et offrir des avantages fiscaux</li> </ul>
FACILITER ET ENCOURAGER LES MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS (MARCHE, VÉLO ET AUTRES) (#6 MRC) ET EN TRANSPORT EN COMMUN	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer que des parcours piétons/cyclistes soient aménagés entre la voie publique et les accès aux bâtiments</li> <li>• Prévoir des rangements à vélo à l'abri des intempéries pour les bâtiments multifamiliaux et pour les lieux d'achalandage</li> <li>• Autoriser le stationnement sur rue que sur un côté pour les rues de desserte locale</li> </ul>
	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Établir un plan de mobilité active pour le territoire d'application, respectant les principes d'accessibilité universelle dans les aménagements</li> <li>• Réaliser un plan directeur d'aménagement de la mobilité au territoire d'application (trottoir, piste cyclable, voie automobile...)</li> <li>• Établir un plan d'amélioration de la desserte en transport en commun</li> <li>• Préparer un plan de promotion du territoire d'application et de son accès à pied à vélo et en autobus</li> </ul>

Objectifs	Actions
<p>FACILITER ET ENCOURAGER LES MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS (MARCHE, VÉLO ET AUTRES) (#6 MRC) ET EN TRANSPORT EN COMMUN (SUITE)</p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer un programme de subvention pour favoriser l'accessibilité universelle des bâtiments</li> </ul>
<p>FAVORISER L'OPTIMISATION DES ESPACES EXTÉRIEURS ET LA RÉDUCTION DES EMPRISES DÉDIÉES À L'AUTOMOBILE</p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer un minimum d'espace vert, paysager ou récréatif sur un terrain</li> <li>• Limiter le nombre de cases de stationnement hors rue (#7 MRC) par la réduction des normes minimales et maximales</li> <li>• Favoriser le stationnement souterrain, étagé ou intérieur par des normes et critères d'aménagement des terrains (#7 MRC)</li> <li>• Limiter les entrées charretières en cours avant et latérales</li> <li>• Intégrer des mesures d'apaisement de la circulation</li> </ul>
	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réaliser une étude sur les stationnements publics et privés pour développer des solutions en cette matière</li> <li>• Réaliser une étude économique sur différent type d'aménagement d'espace extérieur et les dépenses et revenus associés</li> </ul>
<p>ENCOURAGER DES AMÉNAGEMENTS ET DES BÂTIMENTS À IMPACT ENVIRONNEMENTAL RÉDUIT (#8 MRC)</p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégrer des normes d'efficacité énergétique, de matériaux durables, de réduction des déchets et d'énergie renouvelable</li> </ul>
	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Faire un plan de gestion optimale des eaux de ruissellement</li> <li>• Étudier la mise en place du circuit électrique pour recharge des voitures</li> <li>• Faire un plan d'implantation d'entreprise d'autos partagées près de la gare</li> </ul>
	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Évaluer l'implication d'offrir un rabais sur les coûts du permis de construction pour les projets obtenant une certification d'efficacité énergétique (LEED, HQE, DGNB, Living building, etc.)</li> </ul>



- 1 Gestion de l'eau de ruissellement Source: [bgmplace.com](http://bgmplace.com)
- 2 Stationnement à vélos Source: [wambrechies.fr](http://wambrechies.fr)
- 3 Bâtiment à haute performance énergétique Source: [maisondeveloppementdurable.org](http://maisondeveloppementdurable.org)
- 4 Piste cyclable bidirectionnelle protégée Source: [montrealgazette.com](http://montrealgazette.com)
- 5 Bâtiment mixte, stationnement étagé Source: [sudouest.fr](http://sudouest.fr)
- 6 Aménagement intégrant les principes d'accessibilité universelle
- 7 Terrasse sur rue participant à l'animation Source: [sudouest.fr](http://sudouest.fr)

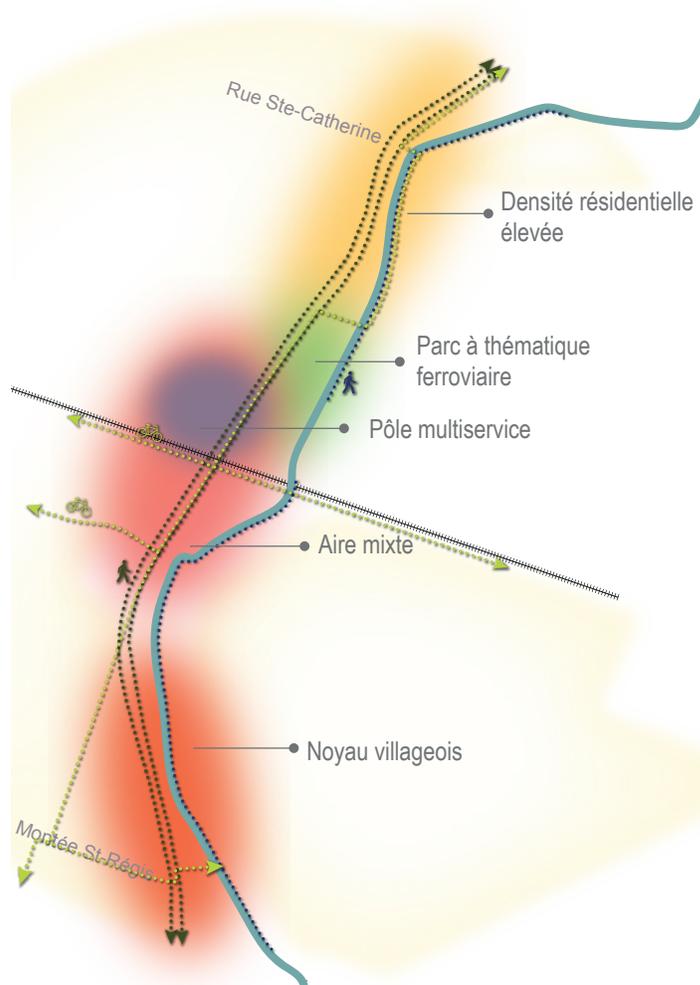


### 3.3 LE PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT

Tel que mentionné précédemment, la densité du cadre bâti est plutôt faible sur l'ensemble du territoire couvert par le PPU, et certains bâtiments approchent la fin de leur vie utile. Ainsi, le concept directeur d'aménagement repose notamment sur l'optimisation des terrains à potentiel de redéveloppement en bordure de la rue Saint-Pierre pour le réaménagement du pôle multiservice, le développement de projets mixtes à haute densité, ou encore l'aménagement d'un parc à thématique ferroviaire. Il y a donc lieu de densifier et diversifier la rue Saint-Pierre et les environs de la gare, pour en faire un lieu dynamique et attrayant.

Avec une gare de train de banlieue comme pôle structurant du transport collectif, le concept propose de bonifier les liens cyclables et les connexions piétonnes vers celle-ci et vers les divers attraits, afin qu'à long terme, l'utilisation de l'automobile ne soit plus le seul moyen de se déplacer. Certaines intersections névralgiques seront également sécurisées.

Finalement, un des atouts cachés du centre-ville consiste en la présence de la rivière Saint-Pierre. Les parcelles riveraines sont pour la grande majorité privée, ne permettant donc pas aux Constantins de s'approprier ce plan d'eau. L'aménagement du parc à thématique ferroviaire à ses abords, de même qu'un sentier riverain, permettra ainsi de mettre en valeur la rivière.



Carte 4 | Schéma conceptuel

## Le plan directeur d'aménagement

### Positionnement

- Aménagement d'espaces publics de qualité
- Point de vue sur la rivière
- Parcours riverain
- Ouverture sur le musée
- Réaménagement de la rue principale

### Fonction urbaine

- Terrain à potentiel de redéveloppement
- Pôle multiservice
- Aire mixte (RDC commercial / étages résidentiels)
- Densité résidentielle
- Noyau villageois
- Bassin de proximité
- Gare de train de banlieue

### Aménagement urbain

- Parcours piéton
- Réaménagement des intersections
- Réseau cyclable
- Consolidation de l'offre commerciale

### Base

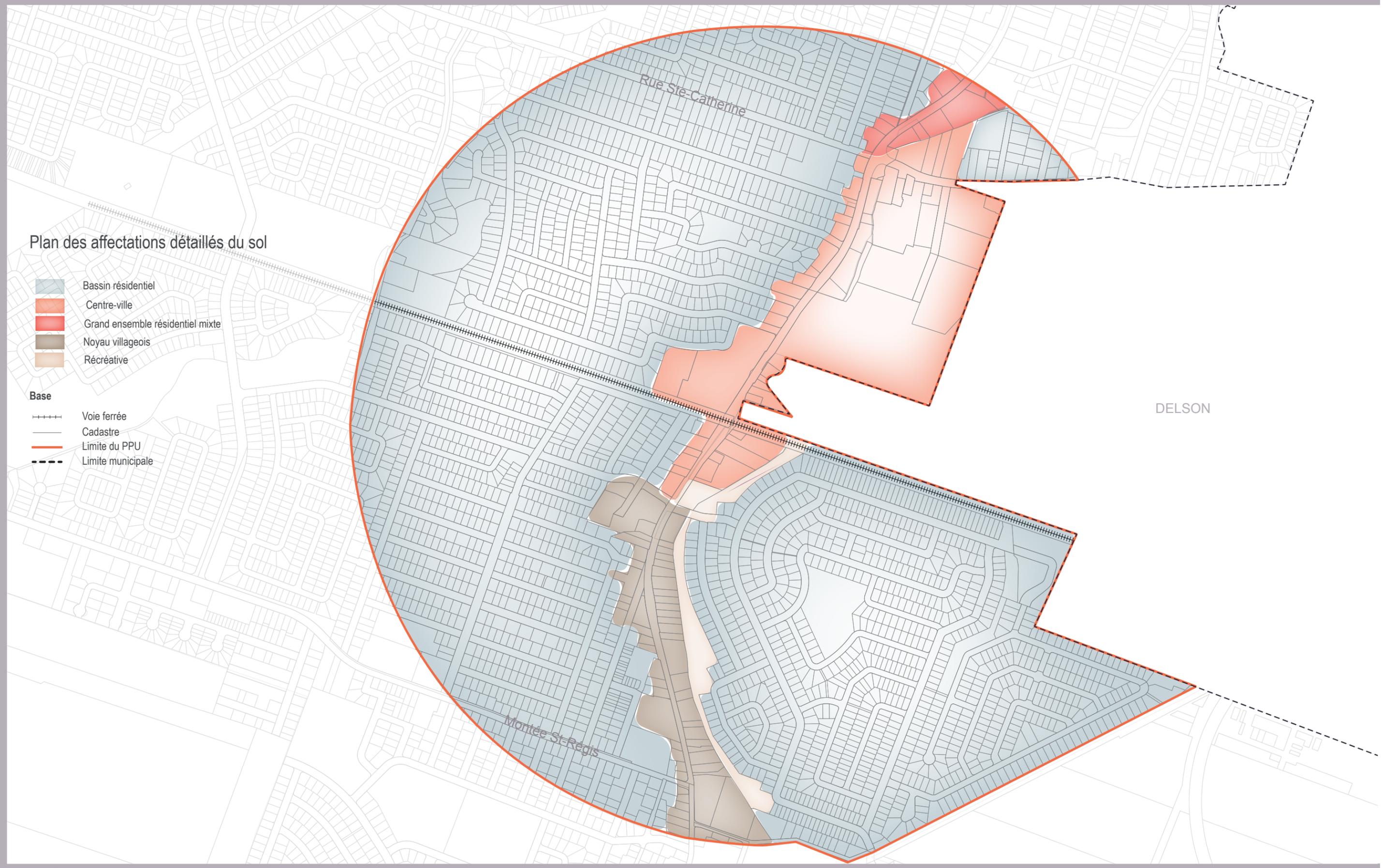
- Voie ferrée
- Cadastre
- Limite du PPU
- Limite municipale
- Parc et espaces verts



### Plan des affectations détaillées du sol

- Bassin résidentiel
- Centre-ville
- Grand ensemble résidentiel mixte
- Noyau villageois
- Récréative

- Base
- Voie ferrée
  - Cadastre
  - Limite du PPU
  - Limite municipale



## 4. STRATÉGIES DE MISE EN OEUVRE

La Ville de Saint-Constant peut mettre en oeuvre une multitude d'actions stratégiques pour contribuer à l'atteinte de la vision d'aménagement et de développement. Ces stratégies se divisent en plusieurs champs d'intervention : les affectations du sol, les modifications règlementaires à apporter, les programmes et le financement à adopter.

### 4.1 AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉS D'OCCUPATION

Comme prévu à l'article 85 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q. c. A-19.1), le PPU peut prévoir l'affectation détaillée du sol et la densité de son occupation. Le plan des affectations détaillées du sol remplace donc le plan des grandes affectations du sol du plan d'urbanisme pour le territoire d'application du PPU.

La carte de la page précédente illustre les limites des affectations détaillées du sol, alors que le tableau suivant présente les usages dominants et complémentaires permis dans chacune des affectations.

O Usages dominants  
X Usages complémentaires

Fonction \ Usages	RÉSIDENTIEL					COMMERCE					PUBLIC	
	Unifamiliale	Bifamiliale et trifamiliale	4 à 8 logements	9 logements et +	habitation collective	de voisinage	de quartier	Service professionnel et spécialisé	de divertissement	récréo-touristique	Service public	Parcs, terrains de jeux et activités d'utilité publique
Bassin résidentiel	O											X
Centre-ville		O	O	O	O	X	X	X	X	X	X	X
Grand ensemble résidentiel et mixte		O	O	O	O	X	X	X	X	X	X	X
Noyau villageois	O	O	O	O		X	X	X	X	X	X	X
Récréative												O

#### Bassin résidentiel

Affectation destinée à l'habitation de faible densité

#### Centre-ville

Affectation destinée à l'habitation de moyenne et haute densité et aux commerces et services de proximité. Dans cette affectation, un seuil minimal de densité résidentielle brute de 40 log/h. s'applique à l'ensemble des sites à potentiel de redéveloppement destinés à des fins résidentielles ou mixtes.

#### Grand ensemble résidentiel et mixte

Affectation mixte destinée à l'habitation de moyenne et

haute densité, permettant également les commerces et services de proximité. Dans cette affectation, un seuil minimal de densité résidentielle brute de 40 log/h. s'applique à l'ensemble des sites à potentiel de redéveloppement destinés à des fins résidentielles ou mixtes.

#### Noyau villageois

Affectation destinée à l'habitation de faible et moyenne densité et privilégiant une mixité des usages

#### Récréative

Affectation regroupant les activités récréatives tels les parcs, espaces de détente, promenades riveraines, etc.

## 4.2 MODIFICATIONS RÉGLEMENTAIRES



### 4.2.1 Le zonage

Plusieurs modifications au règlement de zonage seront nécessaires pour assurer leur concordance avec ce programme particulier d'urbanisme. Les modifications de concordance sont les suivantes :

- Le seuil minimal de densité afin d'accroître la compacité;
- Le coefficient d'occupation au sol et le coefficient d'emprise au sol afin de favoriser la compacité de l'urbanisation;
- Les grilles des usages, des normes et des dimensions de terrain pour les affectations centre-ville, grands ensembles résidentiels et mixtes ainsi que noyau villageois :
  - Modifier les usages du sol détaillés afin d'encourager la mixité;
  - Modifier les usages résidentiels détaillés et les superficies de plancher afin de prévoir différents types de logements (petite à grande taille, unifamilial à multilogement, etc.);
  - Modifier les hauteurs minimales afin d'encourager la construction de bâtiment à étages;
  - Modifier les marges avant, arrière et latérales, afin d'encourager les constructions mitoyennes, les cours semi-privées et l'encadrement de la rue;
  - Modifier les classes d'usages résidentiels permis afin de diversifier la typologie de logements;
  - Prescrire les usages afin de :
    - Consolider l'offre commerciale et institutionnelle de proximité dans le pôle villageois;
    - Consolider l'offre commerciale et institutionnelle locale et supralocale;
    - Limiter l'étalement commercial et institutionnel en dehors du pôle villageois et du centre-ville.

- Les normes de stationnement et d'aménagement de terrain :
  - Fixer un nombre maximal de cases de stationnement par logement et par commerce;
  - Ajouter des normes assurant la récupération et la rétention des eaux de pluie et l'intégration d'îlots de fraîcheur (jardins de pluie, plantation d'arbres, revêtement composé de matériaux clairs et perméables, etc.);
  - Prévoir un nombre minimal d'unités de stationnement pour vélo pour les usages commerciaux.

### 4.2.2 Le plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)

Plusieurs modifications au plan d'implantation et d'intégration architecturale seront nécessaires pour assurer leur concordance avec ce programme particulier d'urbanisme. Les modifications de concordance sont les suivantes :

- Pour les objectifs et critères applicables au lotissement :
  - Découper la trame en îlots de tailles réduites;
  - Assurer la continuité et le confort des déplacements piétonniers et cyclables en liant les parcours en un réseau (rues, sentiers, voies multifonctionnelles, etc.) continu et étendu;
  - Aménager des parcours piétons et cyclistes entre la voie publique et les accès aux bâtiments;
  - Intégrer des trottoirs en continu des deux côtés de la rue;
  - Ajouter des mesures d'apaisement de la circulation (traverses piétonnes surélevées, chicanes, avancées de trottoirs, etc.);
  - Augmenter la concentration des développements résidentiels à distance de marche de la gare.

- Pour les objectifs et critères applicables à l'implantation des constructions:
  - Favoriser une intégration des bâtiments au milieu environnant;
  - Encourager l'établissement d'activités non résidentielles, notamment les commerces et services de proximité, en privilégiant leur localisation dans et à proximité du coeur de quartier et au rez-de-chaussée;
  - Encadrer l'implantation de terrasses commerciales sur rue;
  - Limiter la profondeur maximale autorisée pour les marges de recul des bâtiments, en :
    - réduisant les marges latérales et encourageant la mitoyenneté des bâtiments;
    - réduisant la profondeur des cours arrière et en favorisant leur partage sous forme de cours semi-privées;
    - réduisant les marges avant pour encadrer la rue;
    - permettant le morcellement de lots déjà bâtis.
  
- Pour les objectifs et critères applicables à l'architecture:
  - Assurer une diversité architecturale entre les bâtiments (typologie, style, hauteur, volume, etc.);
  - Favoriser un style architectural contemporain avec une sensibilité fine pour le respect du patrimoine bâti et urbain dans le noyau villageois et en bordure de la rue Saint-Pierre;
  - Intégrer des normes d'efficacité énergétique, de matériaux durables, de réduction des déchets, d'énergie renouvelable, etc.
  
- Pour les objectifs et critères applicables à l'aménagement des terrains :
  - Réduire la distance de marche réelle entre les habitations et les points d'accès de transport en commun (parcours directs);
  - Limiter le nombre d'entrées charretières en cours avant et latérales;
  
- Intégrer des normes assurant la récupération et la rétention des eaux de pluie sur les terrains et les stationnements (jardins de pluie, plantation d'arbres, revêtement composé de matériaux clairs et perméables, etc.);
- Assurer un minimum d'espace vert, paysager ou récréatif sur un terrain;
- Favoriser des aménagements paysagers adaptés au milieu;
- Ajouter des liens pour piétons et cyclistes directs dans les aires de stationnement vers les transports en commun;
- Favoriser le stationnement souterrain, étagé ou intérieur par des normes et critères d'aménagement des terrains;
- Favoriser les aires de stationnement partagé.

## 4.3 PROGRAMMES ET FINANCEMENT



### 4.3.1 Études et planifications approfondies

Avant d'élaborer les phases subséquentes du PPU, une planification approfondie de certains éléments est nécessaire à la prise de décisions en toute connaissance de cause. La Ville devrait donc s'allier d'experts pour la réalisation d'études et plans spécifiques concernant le territoire d'application.

En voici une liste non exhaustive:

- Une étude de circulation pour la rue Saint-Pierre, afin de connaître les possibilités de réaménagement;
- Un plan de mobilité active
- Un plan d'amélioration de la desserte en transport en commun
- Un plan de promotion du centre-ville et de son accès à pied à vélo et en autobus
- Un plan déterminant la signature visuelle pour l'ensemble des aménagements relatifs au transport en commun
- Un plan de signalétique global, incluant la signalisation de la gare, des stations d'autobus et des stationnements de vélos
- Un programme d'aménagement, incluant un plan directeur d'aménagement des espaces publics
- Un guide d'aménagement urbain, intégrant les aménagements paysagers à intégrer sur le domaine public, le choix du mobilier urbain et l'art public
- Un plan lumière, pour mettre en valeur certains éléments du territoire d'application
- Une étude de positionnement et d'image de marque
- Une étude de la signature visuelle distinctive à adopter
- Une étude sur les stationnements publics et privés pour développer des solutions en cette matière
- Une étude économique sur les différents types d'aménagement d'espace extérieur et les dépenses et revenus associés
- Un plan de gestion optimale des eaux de ruissellement
- Une étude de mise en place d'un circuit électrique pour recharge des voitures
- Un plan d'implantation d'entreprise d'autos partagées près de la gare
- Une étude sur les besoins en bâtiments municipaux et sur leurs localisations et leurs aménagements optimaux
- Un plan directeur pour l'aménagement et la mise en valeur de la rivière Saint-Pierre
- Des programmes d'aide financière et technique afin d'offrir un soutien aux commerçants et propriétaires de bâtiments commerciaux et patrimoniaux et d'orienter le développement commercial des pôles selon les vocations identifiées dans le scénario de revitalisation



### 4.3.2 Programme d'acquisition d'immeubles

Le présent règlement de Programme particulier d'urbanisme (PPU) établit un programme d'acquisition d'immeubles pour le secteur désigné comme centre-ville à la carte 1 (page 7). 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.

### 4.3.3 Incitatifs

Afin de créer un contexte favorable qui encourage et incite à des interventions privées contribuant à la qualité du milieu de vie dans le centre-ville, la Ville étudiera la possibilité d'établir une gamme variée de programmes d'aide et de politiques pour supporter la communauté dans ses efforts de revitalisation.

En voici une liste non exhaustive :

- Programmes particuliers de réaménagement, de restauration et de démolition
- Programme de crédits de taxes
- Programme de revitalisation
- Programme d'aide à la conception et à la construction d'enseignes commerciales
- Programme d'aide financière et technique afin d'offrir un soutien aux commerçants et propriétaires de bâtiments commerciaux et patrimoniaux
- Programme de densification résidentielle
- Programme d'aide pour le démarrage de petites et moyennes entreprises
- Un programme pour favoriser l'accessibilité universelle des bâtiments
- Un programme pour les projets répondant à une certification d'efficacité énergétique
- Programme pour la consolidation des différents pôles commerciaux

## SOURCES

AECOM. 2011. Guide d'aménagement pour les aires de TOD (Transit Oriented Development). En ligne. [http://cmm.qc.ca/fileadmin/user\\_upload/pmad2011/documentation/20111004\\_guideAiresTOD.pdf](http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20111004_guideAiresTOD.pdf)

BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC. 2016. Collection numérique de cartes et plans. En ligne. <http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/accueil.xsp>

COMMUNAUTÉ METROPOLITAINE DE MONTRÉAL. 2016. Quartiers TOD. En ligne. <http://cmm.qc.ca/champs-intervention/amenagement/dossiers-en-amenagement/quartiers-tod/>

FONDATION RUES PRINCIPALES. 2016. Scénario de revitalisation de la rue Saint-Pierre, Ville de Saint-Constant, Rapport final. Mai 2016. 50 p.

HISTOIRE DU QUÉBEC. 2012. Ville de Saint-Constant. En ligne. <http://histoire-du-quebec.ca/st-constant>

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE ROUSSILLON, SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉVISÉ. 2014.

VILLE DE SAINT-CONSTANT, PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU QUARTIER HISTORIQUE FERROVIAIRE. ACDF architecture, urbanisme, intérieur et Bruno Bergeron urbaniste, 2007. 44 p.

VILLE DE SAINT-CONSTANT, 2016. Historique. En ligne. [http://www.ville.saint-constant.qc.ca/07\\_decouvrez/historique.php](http://www.ville.saint-constant.qc.ca/07_decouvrez/historique.php)

VILLE DE SAINT-CONSTANT, Règlementation d'urbanisme. 1996 et 2016.





Saint-Constant

