



PROVINCE DE QUÉBEC

VILLE DE CANDIAC

RÈGLEMENT 4999
RELATIF AU PLAN D'URBANISME

CE DOCUMENT N'A AUCUNE VALEUR LÉGALE

CODIFICATION ADMINISTRATIVE

La présente codification administrative a été effectuée afin de faciliter la lecture du règlement 4999 et ses amendements. Seuls les règlements originaux peuvent faire preuve de leur contenu.

Mise à jour : 30 novembre 2022

ADOPTION DU PROJET :	18 février 2013
AVIS PUBLIC CONSULTATION :	27 février 2013
AVIS DE MOTION :	18 mars 2013
CONSULTATION PUBLIQUE :	18 mars 2013
ADOPTION DU RÈGLEMENT :	15 avril 2013
APPROBATION DE LA MRC :	1^{er} mai 2013
ENTRÉE EN VIGUEUR :	18 juin 2013
DATE DE PUBLICATION :	19 juin 2013

NUMÉRO DE RÈGLEMENT	DESCRIPTION	DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR
4999-001	Annexer le programme particulier d'urbanisme intitulé « Requalification de la portion sud du parc industriel Montcalm »	30 novembre 2015
4999-002	Concordance au règlement numéro 170 de la MRC de Roussillon	Abandonné
4999-003	Annexer le programme particulier d'urbanisme intitulé « Secteur de la Gare à Candiac »	Abandonné
4999-004	Concordance au règlement numéro 170 de la MRC de Roussillon	7 avril 2016
4999-005	Annexer le programme particulier d'urbanisme intitulé « Secteur de la Gare à Candiac »	7 avril 2016
4999-006	Apporter des ajustements au programme particulier d'urbanisme intitulé « Requalification de la portion sud du parc industriel Montcalm »	7 septembre 2016
4999-007	Créer une aire d'affectation parcs et espaces verts et agrandir l'aire d'affectation conservation à même une partie de l'aire d'affectation habitation de faible densité pour fins de concordance au règlement numéro 179 de la MRC de Roussillon	27 février 2017
4999-008	Agrandir l'aire d'affectation industrie légère à même une partie de l'aire d'affectation multifonctionnelle pour fins de concordance au règlement numéro 182 de la MRC de Roussillon	27 février 2017
4999-009	Augmenter le nombre d'étage pour le cadre bâti sur le boulevard de l'Industrie	Abrogé
4999-010	Augmenter le nombre d'étages pour le cadre bâti situé sur le boulevard de l'Industrie et ajuster la délimitation de certaines des limites à la figure 13.	4 avril 2018
4999-011	Mettre à jour le programme particulier d'urbanisme intitulé « Secteur de la Gare à Candiac »	7 juillet 2021
4999-012	Remplacement du PPU « Requalification de la portion sud du parc industriel Montcalm » pour le PPU « Secteur Centre-Ville Montcalm »	27 août 2021
4999-013	PPU – Secteur Centre-Ville pour revoir les hauteurs maximales et établir des densités résidentielles maximales pour le sous-secteur du Square Candiac	29 novembre 2022

TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION	1
2	DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES	3
2.1	DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES	3
2.1.1	<i>Le titre du document</i>	3
2.1.2	<i>Le territoire assujéti</i>	3
2.1.3	<i>Le but</i>	3
2.1.4	<i>Les documents annexes</i>	3
2.2	DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES	3
2.2.1	<i>Les limites des aires d'affectation, des secteurs de contraintes et des sites et territoires d'intérêt</i>	3
3	CONTEXTE D'INTERVENTION	5
3.1	COMPOSANTES IDENTITAIRES.....	5
3.1.1	<i>La localisation stratégique</i>	5
3.1.2	<i>La qualité de son aménagement</i>	7
3.1.3	<i>La diversité de ses services</i>	9
3.1.4	<i>Les sites et territoires d'intérêt</i>	10
3.2	COMPOSANTES STRUCTURANTES.....	11
3.2.1	<i>Les réseaux de transport</i>	11
3.2.2	<i>Le réseau cyclable</i>	12
3.2.3	<i>Le périmètre d'urbanisation</i>	13
3.2.4	<i>La zone agricole permanente</i>	13
3.2.5	<i>Les contraintes naturelles et anthropiques</i>	13
3.3	MILIEUX DE VIE.....	16
3.3.1	<i>Les milieux de vie distincts</i>	16
3.3.2	<i>Le potentiel de développement résidentiel</i>	19
3.3.3	<i>Les secteurs à vocation économique</i>	21
3.3.4	<i>Le potentiel de développement économique</i>	25
4	DIAGNOSTICS SOCIODÉMOGRAPHIQUES	27
4.1	DENSITÉ	27
4.2	LOGEMENTS.....	28
4.3	ÂGE DE LA POPULATION ET COMPOSITION DES MÉNAGES	30
4.4	SCOLARITÉ, TAUX D'ACTIVITÉ ET DE CHÔMAGE ET REVENU MÉDIAN.....	32
5	VISION D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT ET CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE	37
5.1	VISION D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT	37
5.2	CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE	37
5.2.1	<i>Les trois noyaux de ville distincts</i>	37
5.2.2	<i>Des secteurs à vocation économique à valoriser</i>	39

5.2.3	<i>Des secteurs résidentiels à développer</i>	40
5.2.4	<i>Une infrastructure de transport actif et collectif à consolider afin de réunifier les divers quadrants</i>	41
5.2.5	<i>Des acquis à consolider</i>	42
5.2.6	<i>Zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement</i>	43
6	GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT	46
6.1	ORIENTATION 1 : RECONNAÎTRE, CONSOLIDER ET DENSIFIER LES TROIS NOYAUX DE LA VILLE DISTINCTS AFIN DE CRÉER DES MILIEUX DE VIE COMPLETS ET ATTRAYANTS	47
6.2	ORIENTATION 2 : VALORISATION DES SECTEURS À VOCATION ÉCONOMIQUE	49
6.3	ORIENTATION 3 : PLANIFICATION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE EN LIEN AVEC LES RÉSEAUX DE TRANSPORT ...	51
6.4	ORIENTATION 4 : OPTIMISATION DU DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL EN FONCTION DE LA CAPACITÉ DES INFRASTRUCTURES	52
6.5	ORIENTATION 5 : CONSOLIDATION DES ACQUIS	53
7	GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉS D'OCCUPATION	56
7.1	RÈGLES INTERPRÉTATIVES	56
7.1.1	<i>Les fonctions dominantes et les fonctions complémentaires</i>	56
7.2	NOMENCLATURE DES AIRES D'AFFECTATION	56
7.2.1	<i>La division du territoire en aires d'affectation</i>	56
7.2.2	<i>L'identification des aires</i>	56
7.2.3	<i>Les classes d'usages employées</i>	57
7.3	AIRES D'AFFECTATION DU SOL	58
7.3.1	<i>L'affectation « Habitation de faible densité » (H-1)</i>	58
7.3.2	<i>L'affectation « Habitation de moyenne et forte densité » (H-2)</i>	59
7.3.3	<i>L'affectation « Commerciale et de services de desserte locale » (C-1)</i>	60
7.3.4	<i>L'affectation « Commerciale et de services de desserte régionale » (C-2)</i>	60
7.3.5	<i>L'affectation « Multifonctionnelle » (M-1)</i>	61
7.3.6	<i>L'affectation « Industrielle » (I-1)</i>	63
7.3.7	<i>L'affectation « Publique et institutionnelle » (P-1)</i>	63
7.3.8	<i>L'affectation « Parcs et espaces verts » (P-2)</i>	65
7.3.9	<i>L'affectation « Conservation » (C-3)</i>	65
7.3.10	<i>L'affectation « Récréative » (R-1)</i>	66
7.3.11	<i>L'affectation « Agricole » (A-1)</i>	67
8	DISPOSITIONS PARTICULIÈRES ET OUTILS DE MISE EN ŒUVRE	70
8.1	SECTEURS DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE	70
8.1.1	<i>Le programme particulier d'urbanisme (PPU)</i>	70
8.2	OUTILS RÉGLEMENTAIRES	77
8.2.1	<i>Le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)</i>	77
8.2.2	<i>Le règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE)</i>	78
8.2.3	<i>Le règlement sur les usages conditionnels</i>	78

8.2.4	<i>Le règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI)</i>	79
8.2.5	<i>Le règlement concernant la démolition d'immeubles</i>	80
8.3	ORGANISATION DU TERRITOIRE	80
8.3.1	<i>Les fonctions structurantes à l'échelle régionale</i>	80
8.4	SITES ET TERRITOIRES D'INTÉRÊT.....	80
8.4.1	<i>Les sites et territoires d'intérêt faunique et floristique</i>	80
8.5	SECTEURS DE CONTRAINTES.....	81
8.5.1	<i>Les aires d'affectation « Industrielle légère » situées en bordure de l'autoroute 15</i>	81
8.5.2	<i>Les terrains contaminés</i>	81
8.5.3	<i>Les zones de risque d'érosion et de glissement de terrain</i>	81
8.5.4	<i>Les secteurs de non-remblai</i>	81
8.5.5	<i>Les lieux de dépôt de matériaux secs</i>	82
8.5.6	<i>Les lieux de transfert, de recyclage, de traitement et d'élimination des déchets dangereux</i>	82
8.5.7	<i>Les zones de niveau sonore élevé et de vibration</i>	82
8.5.8	<i>Les plaines inondables</i>	82
8.5.9	<i>Les corridors routiers</i>	82
8.5.10	<i>Les réseaux majeurs d'infrastructure</i>	83
9	ENTRÉE EN VIGUEUR	83
10	INDEX TERMINOLOGIQUE	84
11	PLAN D'ACTION	87
12	ANNEXE 1 – TABLEAUX DES INDUSTRIES ET COMMERCES	95
12.	ANNEXE 2 : PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME – SECTEUR CENTRE-VILLE MONTCALM	102
12.	ANNEXE 3 : PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME – AIRE TOD DE LA GARE DE CANDIAC	104

LISTE DES PLANS

Plan 1 – Contexte d'intervention	15
Plan 2 – Concept d'organisation spatiale	44
Plan 2.1 - Transport terrestre	45
Plan 3 – Affectations du sol	68

LISTE DES FIGURES

Figure 1 – Situation de Candiac dans la grande région montréalaise.....	6
Figure 2 – Localisation de Candiac dans la MRC de Roussillon	7
Figure 3 – Les milieux de vie	18
Figure 4 – Secteurs à vocation économique.....	22
Figure 5 – Secteurs de recensement 0828.01 et 0828.02, recensement 1996	35
Figure 6 – Secteurs de recensement 0828.02, 0828.03 et 0828.04, recensements 2001 et 2006	36

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 – Équipements et services administratifs structurants.....	9
Tableau 2 – Site et territoires d'intérêt.....	10
Tableau 3 – Contraintes naturelles et anthropiques	14
Tableau 4 – Comparaison du profil démographique	16
Tableau 4.1 - Secteurs résidentiels vacants à l'intérieur des périmètres d'urbanisation	19
Tableau 4.2 - Les superficies des espaces à redévelopper et à requalifier	20
Tableau 5 – Nombre de permis de constructions résidentielles à Candiac, 2000 à 2010.....	20
Tableau 6 – Transactions immobilières à Candiac, 2010	20
Tableau 7 – Nouvelles constructions et nouveaux projets dans les parcs industriels de Candiac.....	25
Tableau 8 – Nombre de permis de constructions commerciales, industrielles et autres (communautaires, récréatives et institutionnelles) à Candiac, 2000 à 2010.....	26
Tableau 9 – Densité, 1996	27
Tableau 10 – Densité, 2001	27
Tableau 11 – Densité, 2006	27
Tableau 12 – Caractéristiques des logements privés occupés selon les secteurs de recensement, 1996	28
Tableau 13 – Caractéristiques des logements privés occupés selon les secteurs de recensement, 2001	29
Tableau 14 – Caractéristiques des logements privés occupés selon les secteurs de recensement, 2006	29
Tableau 15 – Âge de la population selon les secteurs de recensement, 1996	30
Tableau 16 – Âge de la population selon les secteurs de recensement, 2001	31
Tableau 17 – Âge de la population selon les secteurs de recensement, 2006	31
Tableau 18 – Taille moyenne des ménages selon les secteurs de recensement, 2001	31
Tableau 19 – Taille moyenne des ménages selon les secteurs de recensement, 2006	31
Tableau 20 – Structure des ménages selon les secteurs de recensement, 2006	32
Tableau 21 – Scolarité selon les secteurs de recensement, 1996.....	32
Tableau 22 – Scolarité selon les secteurs de recensement, 2001.....	33

Tableau 23 – Scolarité selon les secteurs de recensement, 2006.....	33
Tableau 24 – Activité selon les secteurs de recensement, 1996.....	33
Tableau 25 – Activité selon les secteurs de recensement, 2001.....	33
Tableau 26 – Activité selon les secteurs de recensement, 2006.....	34
Tableau 27 – Revenu médian des ménages privés selon les secteurs de recensement, 1996	34
Tableau 28 – Revenu médian des ménages privés selon les secteurs de recensement, 2001	34
Tableau 29 – Revenu médian des ménages privés selon les secteurs de recensement, 2006	34
Tableau 30 – Orientation 1, enjeux d'aménagement et de développement.....	47
Tableau 31 – Orientation 1, objectifs et moyens de mise en œuvre	47
Tableau 32 – Orientation 2, enjeux d'aménagement et de développement.....	49
Tableau 33 – Orientation 2, objectifs et moyens de mise en œuvre	49
Tableau 34 – Orientation 3, enjeux d'aménagement et de développement.....	51
Tableau 35 – Orientation 3, objectifs et moyens de mise en œuvre	51
Tableau 36 – Orientation 4, enjeux d'aménagement et de développement.....	52
Tableau 37 – Orientation 4, objectifs et moyens de mise en œuvre	52
Tableau 38 – Orientation 5, enjeux d'aménagement et de développement.....	53
Tableau 39 – Orientation 5, objectifs et moyens de mise en œuvre	54
Tableau 40 – Identification des aires d'affectation.....	57
Tableau 41 – Usages et densité de l'aire d'affectation « Habitation de faible densité » (H1).....	58
Tableau 42 – Usages et densité de l'aire d'affectation « Habitation de moyenne et forte densité » (H2).....	59
Tableau 43 – Usages et densité de l'aire d'affectation « Commerciale et de services de desserte locale » (C1).....	60
Tableau 44 – Usages et densité de l'aire d'affectation « Commerciale et de services de desserte régionale » (C2).....	60
Tableau 44.1 – Usages et densité de l'aire d'affectation « Multifonctionnelle » (M-1).....	61
Tableau 45 – Usages et densité de l'aire d'affectation « Industrielle » (I1).....	63
Tableau 46 – Usages et densité de l'aire d'affectation « Publique et institutionnelle » (P1).....	63
Tableau 47 – Usages et densité de l'aire d'affectation « Parcs et espaces verts » (P2).....	65
Tableau 48 – Usages et densité de l'aire d'affectation « Conservation » (C3)	65
Tableau 49 – Usages et densité de l'aire d'affectation « Récréative » (R1).....	66
Tableau 50 – Usages et densité de l'aire d'affectation « Agricole » (A1)	67
Tableau 51 – Plan d'action, orientation 1	87
Tableau 52 – Plan d'action, orientation 2	89
Tableau 53 – Plan d'action, orientation 3	90
Tableau 54 – Plan d'action, orientation 4	91
Tableau 55 – Plan d'action, orientation 5	93

Tableau 56 – Principales industries et places d'affaires.....	95
Tableau 57 – Principaux commerces et services	97

Section 1

INTRODUCTION

1 INTRODUCTION

Le plan d'urbanisme de la Ville de Candiac se veut une opportunité de revoir la vision de développement et de planifier l'aménagement du territoire, tout en répondant à l'exigence légale d'assurer la conformité avec le schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon (SAR), entré en vigueur le 22 mars 2006. De plus, le SAR a été modifié par le règlement 170 de la MRC de Roussillon, entré en vigueur le 17 novembre 2014, pour fins de concordance avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

[2016-04-07, 4999-004, a. 2]

Le plan d'urbanisme est un document officiel important de la Ville en matière de planification. Les préoccupations majeures d'aménagement et de développement de la Ville de Candiac y ont été intégrées. Soucieuse de mettre en œuvre un urbanisme durable à l'aube des nouvelles tendances en aménagement du territoire, Candiac entend promouvoir la protection et la valorisation de certains milieux naturels, consolider ses acquis, tout en tenant compte de la capacité de ses infrastructures.

Le plan d'urbanisme de la Ville de Candiac est structuré de la façon suivante :

- les dispositions administratives;
- le contexte d'intervention présente l'analyse urbaine de la ville de Candiac. Cette section propose une caractérisation des composantes identitaires, des composantes structurantes, des milieux de vie et des secteurs à vocation économique du territoire;
- les enjeux sociodémographiques où sont présentées des données sur la densité d'occupation du territoire, le logement, les équipements et les pôles d'emplois, de commerces et de services;
- la vision d'aménagement et de développement;
- le concept d'organisation spatiale où sont tracés les orientations et les objectifs d'aménagement retenus par la Ville;
- les grandes orientations d'aménagement, les objectifs et les moyens de mise en œuvre qui s'appuient sur les enjeux d'aménagement et de développement du territoire;
- la délimitation des aires d'affectation et de densité où est établie la compatibilité des usages pour chaque aire d'affectation;
- les dispositions particulières et les outils de mise en œuvre pour des secteurs spécifiques, des territoires d'intérêt et des sites de contraintes. Sont identifiés, les instruments et les balises à mettre en place afin d'atteindre les objectifs d'aménagement du plan;

- le plan d'action où sont présentés les différents moyens de mise en œuvre, les intervenants concernés et l'échéancier de réalisation préconisé.

Soulignons que les membres du Conseil municipal de Candiac et du comité consultatif d'urbanisme (CCU), appuyés par le personnel du Service de la planification et du développement du territoire, ont été sollicités lors de l'élaboration du nouveau plan d'urbanisme, principalement dans le cadre d'un audit stratégique qui a été tenu au début de l'exercice.

Section 2

DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

2 DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

2.1 DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES

2.1.1 Le titre du document

Ce document s'intitule « Règlement relatif au plan d'urbanisme » de la Ville de Candiac.

2.1.2 Le territoire assujéti

Le Règlement de plan d'urbanisme s'applique à l'ensemble du territoire de la ville de Candiac.

2.1.3 Le but

Les dispositions de ce document ont pour but d'encadrer l'aménagement et le développement du territoire. Elles déterminent un cadre général devant orienter les différentes interventions publiques et privées dans un horizon de 10-15 ans.

2.1.4 Les documents annexes

Les documents suivants font partie intégrante de ce document :

- le plan 1 – Contexte d'intervention;
- le plan 2 – Concept d'organisation spatiale;
- le plan 3 – Affectations du sol.

2.2 DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES

2.2.1 Les limites des aires d'affectation, des secteurs de contraintes et des sites et territoires d'intérêt

[2016-04-07, 4999-004, a. 3]

Les limites des aires d'affectation, des secteurs de contraintes et des sites et territoires d'intérêt indiqués au **plan 1 – Contexte d'intervention** et au **plan 3 – Affectations du sol**, correspondent généralement aux limites suivantes :

- les limites municipales;
- les lignes de propriétés de terre, de terrain et de lot ou leur prolongement;
- l'axe central ou le prolongement de l'axe central des rues ou voies publiques existantes ou proposées;
- l'axe central des cours d'eau;

- les limites naturelles d'un élément topographique tel que ravin, colline, etc.

Ces limites ne peuvent être interprétées autrement que dans le contexte même de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1)* (articles 5 et 6), c'est-à-dire suivant les règles d'interprétation permettant d'ajuster ultérieurement les limites exactes et précises selon les caractéristiques locales. Seule la délimitation du périmètre d'urbanisation fait exception à cette règle puisqu'elle devra être respectée telle qu'elle apparaît aux plans d'accompagnement du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon.

Section 3

CONTEXTE D'INTERVENTION

3 CONTEXTE D'INTERVENTION

3.1 COMPOSANTES IDENTITAIRES

Les composantes identitaires caractérisent le territoire candiacois. Ce sont les éléments qui distinguent la ville et en font un lieu unique. En ce sens, quatre composantes caractérisent Candiac : sa localisation stratégique, la qualité de son développement, la diversité de ses services ainsi que ses sites et territoires d'intérêt.

[2016-04-07, 4999-004, a. 4]

3.1.1 La localisation stratégique

La ville de Candiac bénéficie d'une localisation stratégique à quelques minutes des ponts reliant la rive sud à la ville de Montréal. Faisant partie intégrante de la MRC de Roussillon, la ville est située à la croisée des autoroutes 15 (route 132) et 30. Par ailleurs, Candiac est située à environ 50 km des marchés ontariens et américains et a un accès direct aux voies rapides menant aux provinces maritimes canadiennes.

D'une superficie de 18,7 km², le territoire de Candiac est borné :

- au nord : par le fleuve Saint-Laurent;
- au sud : par les municipalités de Saint-Mathieu et de Saint-Philippe;
- à l'est : par la municipalité de Saint-Philippe et la ville de La Prairie;
- à l'ouest : par la ville de Saint-Constant et la ville de Delson.

La figure 1 présente la situation de Candiac dans la grande région métropolitaine, alors que la figure 2 illustre la localisation de la ville au sein de la MRC de Roussillon.

HISTORIQUE DE LA VILLE DE CANDIAC	
1957	(31 janvier) Constitution de la municipalité de Candiac par détachements de celles de Saint-Philippe, La Prairie, Delson et Saint-Constant.
1960	Érection canonique de la paroisse Saint-Marc.
1961	La population est de 1 050 habitants.
1964	Établissement de l'usine Owens Corning, fabricant d'isolants domestiques.
1977	(29 janvier) Fondation de la Caisse populaire de Candiac.
1990	La population de Candiac est de 9 096 habitants.
1997	Fondation de l'École privée Kinderville (préscolaire et primaire).
1999	(1 ^{er} janvier) Mise en exploitation de la Régie intermunicipale de police de Roussillon qui compte 90 employés et couvre le territoire des municipalités de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine.
2000	La population de Candiac est de 12 687 habitants.
2005	Inauguration de la ligne de train de banlieue jusqu'à Candiac.
2007	La Ville organise une série d'événements s'échelonnant sur toute l'année pour célébrer ses 50 ans. La population de Candiac est de 18 000 habitants.
2010	Annexion d'une partie du territoire de St-Philippe pour permettre l'expansion du développement urbain de Candiac.
2012	La population de Candiac est de 19 113 habitants.

Source : Site Internet Mémoires du Québec

DISTINCTIONS EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT

Au fil des ans

Candiac s'est vue décerner de nombreux prix et mentions (Fleurons), tout particulièrement pour la qualité et l'abondance de ses arrangements floraux.

1998

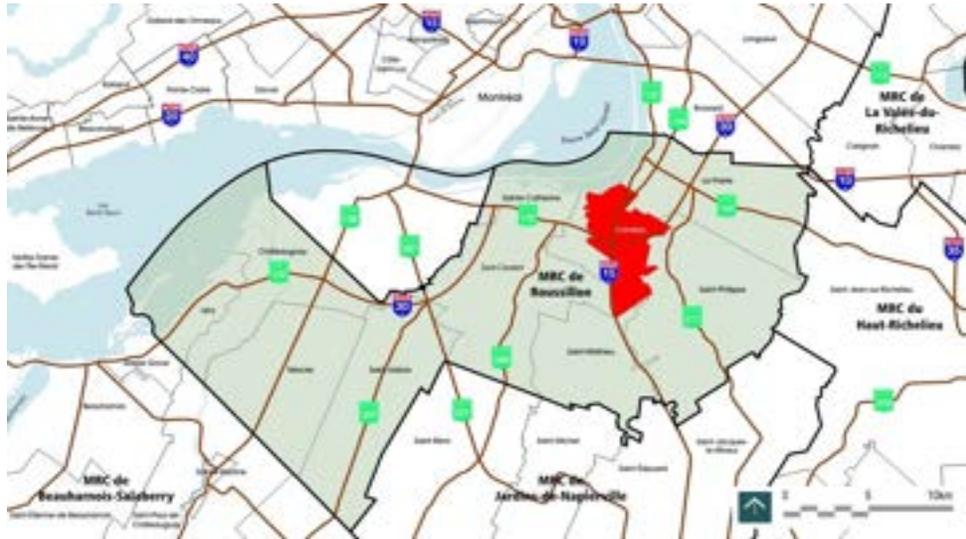
Prix DOMUS décerné par l'Association provinciale des constructeurs d'habitations du Québec (APCHQ), dans la catégorie « Ville de l'année ». Candiac s'était alors illustrée par la qualité de l'ensemble de ses projets résidentiels. Le jury avait aussi apprécié l'originalité de sa campagne publicitaire, une collaboration étroite entre la Ville de Candiac, les promoteurs et les constructeurs.

Source : Ville de Candiac

Figure 1 – Situation de Candiac dans la grande région montréalaise



Figure 2 – Localisation de Candiac dans la MRC de Roussillon



3.1.2 La qualité de son aménagement

Candiac est caractérisée par des aménagements de qualité, et ce, tant à l'intérieur des milieux de vie, des secteurs à vocation commerciale qu'industrielle.

Afin de répondre à la demande, Candiac offre une diversité de typologie résidentielle de qualité, soit des résidences unifamiliales, des unités de condos et des maisons de ville. Les aménagements des domaines public et privé des divers quartiers résidentiels sont soignés, tels que les rues bordées d'arbres matures, caractéristique des quartiers plus anciens. Également, l'enfouissement des réseaux électriques a été prévu dans plusieurs quartiers pour assurer la qualité des paysages.



Les centres commerciaux les plus récents présentent un langage architectural recherché et dégagent une image de qualité. Le revêtement extérieur est principalement composé de brique. On retrouve des détails architecturaux, des aménagements paysagers mettant en valeur les bâtiments, des aires de stationnement aménagées (îlots de verdure) et des enseignes intégrées aux façades des bâtiments. Par contre, les centres commerciaux les plus anciens nécessitent une revitalisation.



Candiac possède deux parcs industriels : Montcalm et Champlain. Bien que certains secteurs du parc Montcalm nécessitent une requalification, les bâtiments dégagent en général une image de qualité supérieure. De plus, les éléments naturels sont préservés et les aménagements des domaines public et privé sont de qualité.



Candiac compte plusieurs parcs d'équipements sportifs ainsi qu'un réseau de transport actif bien établi sur son territoire.



3.1.3 La diversité de ses services

De nombreux services sont dispensés sur le territoire de la ville de Candiac, que ce soit au plan sportif et récréatif, en matière d'éducation, de santé, de services culturels et communautaires, et commercial. L'encadré suivant présente une synthèse des avantages associés à un milieu urbain en pleine croissance.

<p>CANDIAC, C'EST :</p> <p>DES INSTALLATIONS SPORTIVES ET RÉCRÉATIVES</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le centre sportif Candiac comprenant deux patinoires (les 2 Glaces); ▪ De nombreuses pistes cyclables; ▪ Le parc André J. Côté, son amphithéâtre et son parcours santé; ▪ De nombreux parcs et espaces verts de quartier et locaux; ▪ Le club de golf Candiac. <p>PLUSIEURS ÉTABLISSEMENTS LIÉS À L'ÉDUCATION ET À LA SANTÉ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le CLSC Kateri; ▪ Deux écoles primaires francophones, une école secondaire francophone, une école primaire anglophone et une école primaire privée anglophone; ▪ La maison des jeunes l'Antidote; ▪ Plusieurs garderies. <p>DES SERVICES CULTURELS ET COMMUNAUTAIRES VARIÉS</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le complexe Roméo-V.-Patenaude; ▪ Le centre Claude-Hébert comprenant le service des loisirs et la bibliothèque municipale; ▪ Le centre Frank-Vocino (pour les aînés); ▪ La maison Melançon (présentation d'expositions et de spectacles). <p>UNE DESSERTE COMMERCIALE DIVERSIFIÉE</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le centre commercial Carrefour Candiac à l'intersection des autoroutes 15 et 30 (pôle régional); ▪ Plusieurs pôles commerciaux (pôles de proximité et locaux). <p style="text-align: right; font-size: small;">Source : Ville de Candiac et MRC de Roussillon, <i>Schéma d'aménagement révisé</i>, mars 2006 (mise à jour 26 mai 2010).</p>

Quelques équipements et services administratifs structurants se trouvent à Candiac, tant au niveau fédéral, provincial que régional. Le tableau ci-dessous dresse une liste de ces équipements et services.

Tableau 1 – Équipements et services administratifs structurants

Équipements et services administratifs fédéraux existants			
Ministère/organisme	Installation	Superficie	Statut
Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent	Canal de la Rive Sud	130,06 ha	Propriétaire
Équipements et services administratifs provinciaux			
Ministère/organisme	Installation	Localisation	Statut
Ministère de la Sécurité publique	Bureaux	55, ch. Saint-François-Xavier	Propriétaire
Équipements et services administratifs d'instances régionales			
Ministère/organisme	Installation	Localisation	Statut
Police Roussillon ⁽¹⁾	Bureaux administratifs	90 ch. Saint-François-Xavier	-

(1) Régie intermunicipale incluant les municipalités de Candiac, Delson, Sainte-Catherine et Saint-Philippe.
Source : MRC de Roussillon, *Schéma d'aménagement révisé*, mars 2006 (mise à jour 26 mai 2010)

3.1.4 Les sites et territoires d'intérêt

La ville de Candiac tire profit de sites d'intérêt, regroupés en deux catégories : les sites et territoires d'intérêt historique et archéologique ainsi que les sites et territoires d'intérêt esthétique et écologique. Ceux-ci sont illustrés au **plan 1 - Contexte d'intervention** et le tableau suivant en fait mention.

Tableau 2 – Sites et territoires d'intérêt

Sites et territoires d'intérêt historique et archéologique	
Catégorie	Territoire ou site d'intérêt
Bâtiment ancestral	Maison Melançon, Parc André J. Côté, boulevard Marie-Victorin
Sites d'intérêt archéologique	Un (1) site au nord de l'autoroute 30, à 50 mètres à l'ouest du boulevard Jean-Leman. Un (1) site au sud de l'autoroute 30, à 70 mètres à l'ouest du boulevard Jean-Leman. Un (1) site près de l'avenue d'Ibera, à proximité de l'intersection avec la rue de l'Isère, dans le parc industriel Montcalm.
Sites et territoires d'intérêt esthétique et écologique	
Catégorie	Territoire ou site d'intérêt
Sites d'intérêt faunique et floristique	Digue et îlots de la Voie maritime Embouchure de la rivière de la Tortue Marais du Carrefour Candiac Marais du secteur Jardins du Parc Haendel Marais du secteur Vallées de Provence
Cours d'eau et leur bassin versant	Rivière Saint-Jacques Rivière de la Tortue
Grandes composantes du paysage métropolitain	Les Montérégiennes; Les îles constituant l'archipel de Montréal; Les bois d'intérêt métropolitain; Les deux routes panoramiques longent principalement le fleuve, dont le boulevard Marie-Victorin; Les autoroutes 15 et 10 identifiées comme étant des corridors routiers d'accès avec des champs visuels intéressants.

Source : MRC de Roussillon, *Schéma d'aménagement révisé*, novembre 2014.

[2016-04-07, 4999-004, a. 5]

Enfin, la forêt urbaine mature (plantation d'arbres/alignement sur rue) constitue un élément identitaire important pour la ville de Candiac. Le boulevard Marie-Victorin, identifié comme route panoramique au **plan 1 – Contexte d'intervention**, constitue également un élément identitaire pour la communauté candiacoise. Cette route panoramique, par ses qualités, représente une ressource socioéconomique et apporte une contribution significative à la biodiversité.

[2016-04-07, 4999-004, a. 5]

3.2 COMPOSANTES STRUCTURANTES

Les composantes structurantes de Candiac font référence aux réseaux de transport, au réseau cyclable, au périmètre d'urbanisation, à la zone agricole permanente et aux contraintes naturelles et anthropiques. Ces éléments sont illustrés au *plan 1 – Contexte d'intervention*, inséré à la fin de cette section.

3.2.1 Les réseaux de transport

Les réseaux de transport sont composés du réseau routier, du réseau de camionnage, du transport collectif, du transport ferroviaire et du transport d'énergie et des télécommunications. Leur localisation entraîne des impacts sur l'aménagement du territoire, tels que la gestion des nuisances et la répartition des usages et des densités.

Le réseau routier

La hiérarchie routière du territoire de Candiac comporte deux types d'axes routiers :

- **Les autoroutes :** les autoroutes 15, 30 et 930 constituent les principaux liens structurants qui desservent le territoire municipal. L'autoroute 15 relie Candiac à la grande région de Montréal et à la frontière canado-étasunienne. L'autoroute 30 la relie aux autres municipalités de la rive-sud de Montréal tant en direction est (Sorel-Tracy) qu'en direction ouest (pont Mercier / Châteauguay). Le manque d'accès à la partie sud du périmètre d'urbanisation de Candiac par l'autoroute 30 constitue une lacune affectant le réseau routier régional et local. De nouvelles bretelles d'accès à l'autoroute 30 sont projetées afin de faciliter l'accès au Carrefour Candiac, à la gare de train de banlieue et au parc industriel Champlain. L'autoroute 930, quant à elle, relie l'autoroute 30 à l'autoroute 15 ainsi qu'à la route 132.

[2016-04-07, 4999-004, a. 6]

- **La route nationale :** la route 132 joue un rôle majeur dans la desserte en transport. Elle traverse l'ouest du territoire municipal dans l'axe est-ouest. La route 132 relie, entre autres, Candiac aux villes de Delson, Sainte-Catherine et Saint-Constant. Elle assure également le lien avec la grande région de Montréal.

Le réseau de camionnage

Le ministère des Transports du Québec a identifié les autoroutes 15, 30, 930 ainsi que la route 132 comme des routes de transit où le camionnage est autorisé sans restriction. Ce dernier prévoit d'ailleurs apporter des correctifs à la signalisation et à l'éclairage de l'autoroute 15, sur le tronçon allant de la frontière américaine à l'échangeur de l'autoroute 30, pour améliorer le réseau.

Le transport collectif

Un service de transport interurbain dessert les municipalités de Candiac, La Prairie et Saint-Philippe (CIT Le Richelain) vers les terminus de Brossard et du centre-ville de Montréal.

Tarso inc. offre un service de transport adapté et dessert la ville de Candiac. Cet organisme possède deux minibus. Le service est également offert à l'aide de taxis. Plusieurs destinations sont possibles, telles que Montréal, Brossard, Longueuil, LaSalle et Châteauguay.

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) offre un service de train de banlieue vers Montréal (ligne Montréal – Candiac) depuis 2005. Un stationnement incitatif de 110 places de stationnement a été aménagé dès la mise en service du train pour accommoder les utilisateurs. Compte-tenu d'un achalandage toujours grandissant et aussi pour inciter les gens à éviter les grands chantiers de réfection des ponts Mercier et Champlain, un ajout de 200 places de stationnement a été réalisé en 2011.

Le transport ferroviaire

Deux voies ferrées desservent le territoire de Candiac. La première est opérée par le Compagnie du Canadien National (CN) et est utilisée pour le transport des marchandises. La seconde, opérée par le Canadien Pacifique (CP) est principalement utilisée par le train de banlieue (AMT).

Le transport d'énergie et les télécommunications

Deux corridors de transport d'électricité traversent Candiac. Le premier corridor est formé d'une ligne de 120 kV et le second corridor, d'une ligne de 315 kV. Ces derniers sont parallèles et traversent la partie urbanisée de la ville d'est en ouest.

Un réseau de transmission de gaz naturel (gazoduc) sillonne une partie du territoire du nord au sud, en bordure de l'autoroute 15. Ce réseau appartient à Gaz Métropolitain et alimente la grande région de Montréal.

Une tour de communication d'une hauteur de 36 mètres, appartenant à Bell Mobilité, est implantée au 100, boulevard Montcalm Nord.

3.2.2 Le réseau cyclable

Le réseau cyclable de la ville de Candiac est caractérisé par un réseau régional et un réseau local. La piste régionale qui traverse la ville d'est en ouest, se nomme « la Riveraine » et se trouve à proximité du fleuve Saint-Laurent en empruntant le boulevard Marie-Victorin et le parc André J. Côté. Le réseau local est composé de plusieurs pistes cyclables qui parcourent le territoire municipal.

3.2.3 Le périmètre d'urbanisation

Le périmètre d'urbanisation, dont la délimitation est issue du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon, couvre la majorité du territoire municipal. Il représente une superficie d'environ 1 462,9 hectares, soit un peu plus de 75 % de la superficie du territoire de Candiac. Il est illustré au **plan 1 – Contexte d'intervention**.

LE PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

Le périmètre d'urbanisation correspond à la portion du territoire où se concentre une diversité de fonctions. Il établit la limite entre le milieu urbain et le milieu rural et constitue une ligne de démarcation entre les différents types d'activités. C'est à l'intérieur de cette limite que sont concentrées la croissance urbaine et l'implantation d'équipements. Le périmètre d'urbanisation joue un rôle important en protégeant les différents types d'activités des milieux urbains et ruraux. Il permet également de planifier les besoins en espace pour le développement des fonctions urbaines.

3.2.4 La zone agricole permanente

La zone agricole permanente couvre l'ensemble du territoire situé à l'extérieur du périmètre d'urbanisation, soit une superficie d'environ 475 hectares (près de 25 % du territoire). Par ailleurs, elle offre un bon potentiel agricole, mais comporte des contraintes de drainage. La localisation et la construction récente d'un tronçon de l'autoroute 30 a eu pour effet d'enclaver trois minces parcelles de terrain de la zone agricole entre l'autoroute et le périmètre urbain.

3.2.5 Les contraintes naturelles et anthropiques

Le développement et l'aménagement du territoire de Candiac est assujéti à la présence de contraintes naturelles et anthropiques, illustrées au **plan 1 – Contexte d'intervention**. Le tableau présenté ci-dessous dresse la liste de ces contraintes.

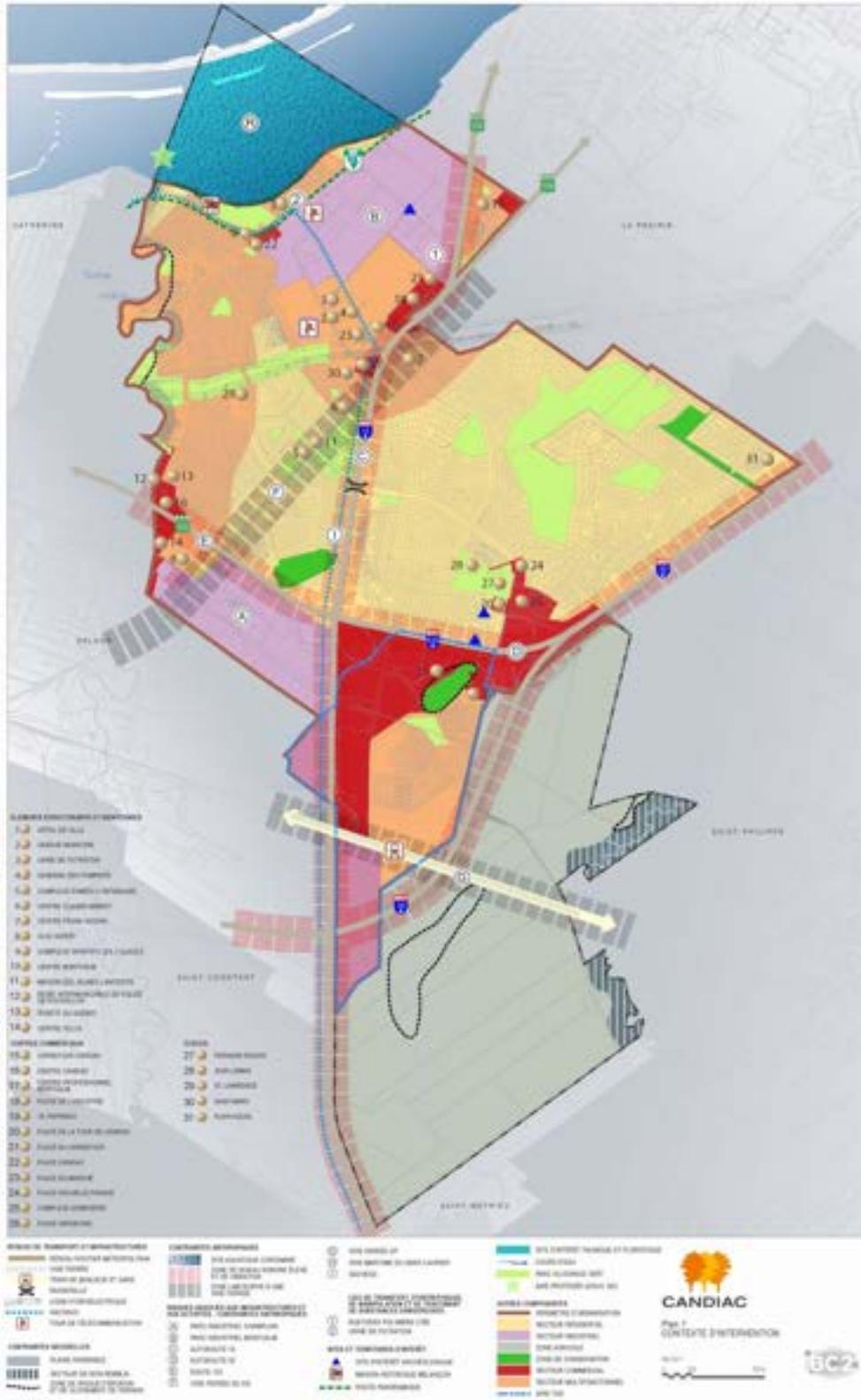
Tableau 3 – Contraintes naturelles et anthropiques

Contrainte	Site	Précisions
Contrainte naturelle		
Plaine inondable	Une zone inondable, située de part et d'autre de la rivière de la Tortue	Un ensemble de normes relatives à la protection des zones d'inondation s'appliquent
Milieux humides	Des milieux humides d'intérêt se trouvent dans plusieurs secteurs de la Ville	Un plan de conservation et de mise en valeur des milieux naturels est présentement en processus d'approbation par le Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs
Secteur de non remblai	Affluents de la rivière Saint-Jacques	Un ensemble de normes relatives aux secteurs de non remblai s'applique
Zone de risque d'érosion et de glissement de terrain	Aux abords de la rivière de la Tortue	Un ensemble de normes relatives aux zones à risque d'érosion et de glissement de terrain s'appliquent
Contrainte anthropique		
Site aquatique contaminé	Petit bassin de La Prairie	Des mesures s'appliquent afin de sauvegarder, de maintenir et de mettre en valeur la richesse de ce milieu
Terrains contaminés	Bell Canada, 225 boul. Montcalm Owens-Corning Canada Inc., 131 boul. Montcalm Nord Papiers Perkins Ltée, 75 boul. Marie-Victorin Poste d'essence La Prairie, 85, boul. Taschereau Les emballages G.A.B Ltée, 40 boul. De l'Industrie Produits Pétro-Canada Inc., 168 boul. De L'Industrie	Des normes relatives aux terrains contaminés s'appliquent
Lieux de transfert, d'entreposage, de manipulation et de traitement de substances dangereuses	Ruetgers Polymères Ltée : 120, boulevard de l'Industrie Usine de filtration : 62, boulevard Marie-Victorin	Une distance de 150 m s'applique entre les lieux de transfert, d'entreposage, de manipulation et de traitement de substances dangereuses et les usages sensibles.
Risques associés aux infrastructures et aux activités – Zones et établissements industriels et d'entreposage	Parc industriel Champlain Parc industriel Montcalm	Une caractérisation des risques (sources de risques, conséquences, etc.) et un plan des mesures d'urgence local et régional sont en préparation.
Risques associés aux infrastructures et aux activités – Routes et autoroutes	Autoroutes 15, 30 et 930 Route 132	
Risques associés aux infrastructures et aux activités – Infrastructures ferroviaires	Voie ferrée du Canadien National (CN)	
Risques associés aux infrastructures et aux activités – Voie maritime	Voie maritime du Saint-Laurent	
Risques associés aux infrastructures et aux activités – Gazoducs	Gazoduc de Gaz Métropolitain	
Zones de niveau sonore élevé et de vibration	Autoroutes 15 et 30, prolongement de l'autoroute 30 et route 132	Des normes relatives aux zones de niveau sonore élevé et de vibration s'appliquent

Source : MRC de Roussillon, Schéma d'aménagement révisé, novembre 2014.

[2016-04-07, 4999-004, a. 7]

Plan 1 – Contexte d'intervention



[2016-04-07, 4999-004, a. 7]; [2021-08-27, 4999-012, a. 3]

3.3 MILIEUX DE VIE

Selon le recensement de 2006 de Statistique Canada, la population de la ville de Candiac se chiffrait à 15 947 habitants et on comptait 6 115 logements. Toutefois, la Gazette officielle du Québec publiée en 2011 établissait la population de Candiac à 19 113 habitants. Entre 2001 et 2006, la population candiacoise a augmenté de 25,8 %. Par ailleurs, la densité d'occupation du territoire était de 915,4 hab./km². Le tableau suivant permet de comparer ces données avec des municipalités comparables telles que La Prairie, Sainte-Catherine, Saint-Basile-le-Grand et Mont-Saint-Hilaire.

Tableau 4 – Comparaison du profil démographique

Ville	Population (2006)	Variation de la population (2001-2006)	Nombre de logements (2006)	Densité d'occupation (hab./km ²)	Superficie (km ²)
Candiac	15 947	25,8 %	6 115	915,4	18,7
La Prairie	21 763	15,2 %	8 758	502,9	43,3
Sainte-Catherine	16 211	1,6 %	6 170	1 706,1	9,5
Saint-Basile-le-Grand	15 605	26,0 %	5 816	432,3	36,1
Mont-Saint-Hilaire	15 720	10,2 %	6 325	354,9	44,3

Source : Statistique Canada, Recensement 2006.

3.3.1 *Les milieux de vie distincts*

Pour les fins d'analyse, le plan d'urbanisme relève trois milieux de vie sur le territoire :

- **Le « secteur d'origine »**, les premiers établissements de Candiac;
- **Le « secteur urbain »**, localisé à l'intérieur du périmètre urbain excluant le « secteur d'origine »;
- **Le « secteur agricole »**, correspond à la zone agricole permanente.

La figure 3 illustre le découpage de l'ensemble des milieux de vie définis ci-après.

MILIEU DE VIE

La notion de milieu de vie s'apparente à celle d'un quartier, regroupant un secteur résidentiel relativement homogène, desservi par un ensemble d'activités pouvant être commerciales, de services, récréatives ou institutionnelles.

Le secteur d'origine

Le secteur d'origine représente le secteur des premiers établissements de la ville de Candiac. Ces quartiers se trouvent dans le secteur des « G », des « H », des « A » et des « B » (rues dont les toponymes débutent par la lettre G, la lettre H, la lettre A ou la lettre B). Il est constitué majoritairement d'habitations unifamiliales isolées. Par ailleurs, des équipements institutionnels, tels que le Complexe Roméo-V.-Patenaude, le Centre Claude-Hébert et le centre Frank Voccino, des écoles, des parcs et des espaces verts ainsi que le réseau cyclable local caractérisent le secteur. La forêt urbaine dans ces quartiers est bien présente et mature.

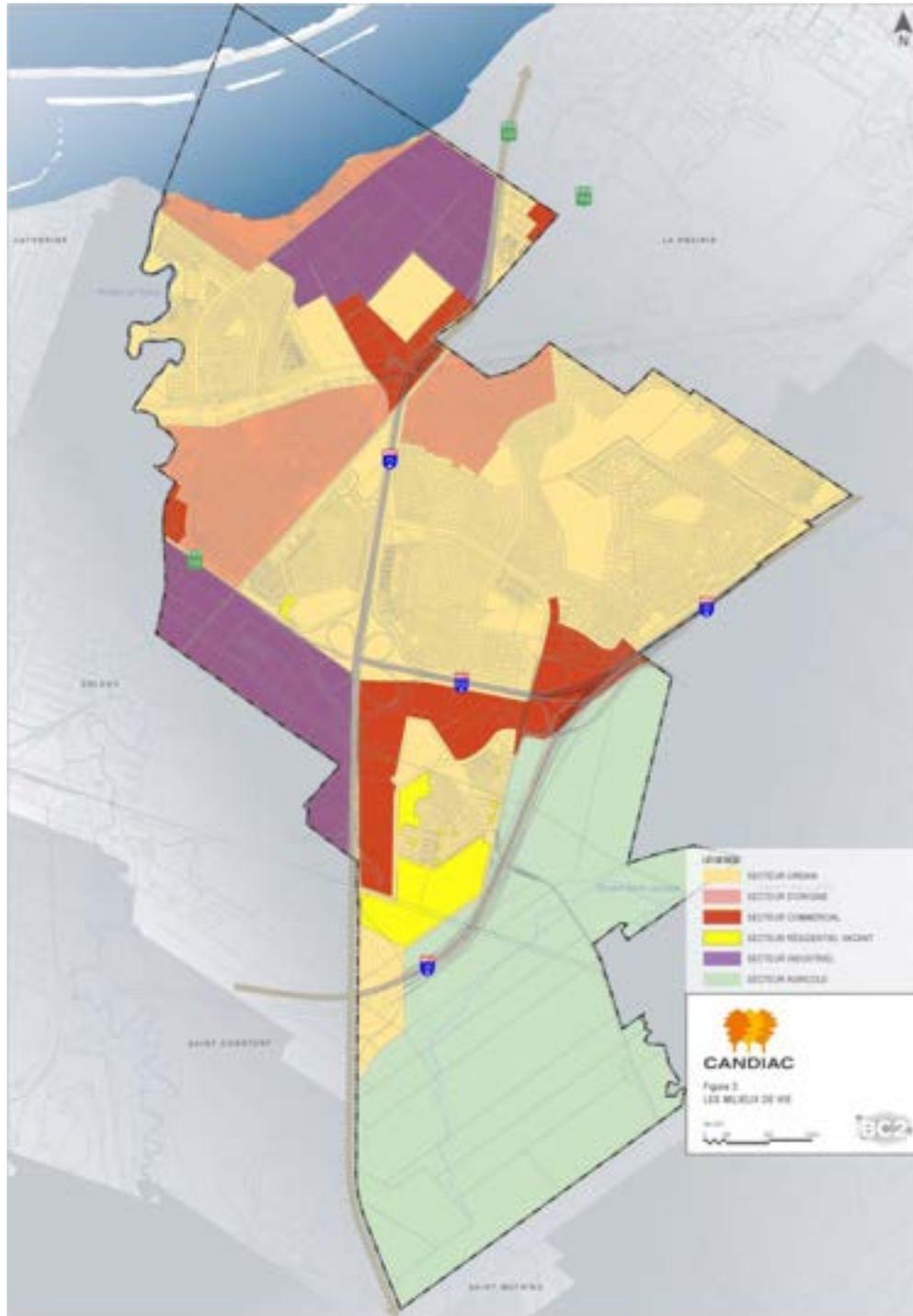
Le secteur urbain

Le secteur urbain se trouve à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, excluant le secteur des premiers établissements. La typologie résidentielle dominante est composée d'une majorité d'habitations unifamiliales isolées. Quelques nouveaux projets de développement résidentiels sont en cours de réalisation ou s'implanteront incessamment, tels que le développement résidentiel à proximité de l'école primaire Plein Soleil et un important développement résidentiel à proximité de la gare de train de Candiac. Ce dernier projet de développement résidentiel sera caractérisé par une mixité résidentielle et par la présence de commerces de détail et de services régionaux et de proximité. Ils constituent les derniers secteurs de développement de Candiac à l'intérieur du périmètre urbanisation. Ce milieu de vie est composé d'écoles, de centres commerciaux locaux et régionaux, de parcs et d'espaces verts ainsi que des réseaux cyclables local et régional. La forêt urbaine est aussi bien présente dans ce quartier.

Le secteur agricole

La zone agricole permanente est également considérée comme un milieu de vie. Elle est caractérisée par de grands espaces voués principalement à la grande culture (cadre champêtre). On y retrouve trois habitations. Elle a été perturbée par la construction d'un tronçon de l'autoroute 30, laissant trois parcelles de terrains enclavées entre l'emprise de l'autoroute et le périmètre urbain.

Figure 3 – Les milieux de vie



[2016-04-07, 4999-004, a. 8]; [2021-08-27, 4999-012, a. 4];

3.3.2 Le potentiel de développement résidentiel

D'après le schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de Roussillon, 34 hectares de terrain demeurent disponibles pour le développement résidentiel à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de Candiac. Par contre, ces terrains présentent des contraintes importantes au développement par la présence d'un ruisseau et sa plaine de débordement et plusieurs milieux humides. De ce fait, la ville pourrait accueillir environ 1 020 unités de logement.

Le SAD exige une densité brute minimale de 40 logements par hectare pour l'aire TOD, une densité brute minimale de 30 logements par hectare pour le corridor de transport en commun métropolitain structurant ainsi qu'une densité brute minimale de 25 logements par hectare pour les secteurs situés à l'extérieur de l'aire TOD et du corridor de transport en commun métropolitain structurant. De plus, tous les nouveaux développements résidentiels doivent être desservis par les réseaux d'aqueduc et d'égout.

Le tableau suivant présente les principaux projets résidentiels en cours sur le territoire de la ville.

Les secteurs résidentiels des « D » et des « T » relèvent quelques lots vacants. Ces lots ont déjà fait l'objet d'une planification, d'un lotissement et d'un début de développement avant l'entrée en vigueur du règlement numéro 170 de la MRC de Roussillon exigeant une densité brute minimale de 25 logements par hectare. Il est donc impossible d'appliquer la norme de densité brute minimale de 25 logements par hectare.

Tableau 4.1 – Secteurs résidentiels vacants à l'intérieur des périmètres d'urbanisation

Secteur	Superficie brute (ha)	Superficie sans milieu humide ni aire protégée (ha)	Densité brute (log./ha) ⁽¹⁾	Unités de logement potentielles (sans contraintes)	Unités de logement potentielles (avec contraintes) ⁽²⁾
Aire TOD et corridor	19	13	40	520	760
Hors TOD	20	18	25	450	500

Source : Enquête auprès des municipalités locales, Été 2012

(1) Il s'agit d'une démarche prospective réalisée à la lumière des connaissances disponibles lors de l'adoption du règlement numéro 170 de la MRC de Roussillon. D'autres études pourraient avoir pour effet d'augmenter ou de diminuer le nombre d'espaces vacants ou à requalifier.

(2) Cette colonne est présentée qu'à titre indicatif. La MRC de Roussillon favorise la conservation des milieux humides. Par contre, certains secteurs résidentiels à développer où se retrouvent des milieux humides pourraient faire l'objet d'autorisation du MDDELCC. Cette donnée permet d'avoir une vue d'ensemble sans tenir compte de cette contrainte.

De plus, les milieux humides identifiés doivent faire l'objet d'une caractérisation plus fine et d'un plan de conservation.

Tableau 4.2 – Les superficies des espaces à redévelopper et à requalifier

Secteur	Superficie brute (ha)	Densité brute (log./ha)	Logements prévus avec hypothèse de 25 %	Logements prévus avec hypothèse de 40 %	Logements prévus avec hypothèse de 60 %	Logements prévus avec hypothèse de 100 %
Aire TOD et corridor	34	30	255	408	612	1020
Hors TOD	-	25	-	-	-	-

Source : Enquête auprès des municipalités locales, Été 2012

Tableau 5 – Nombre de permis de constructions résidentielles à Candiac, 2000 à 2010

Types de construction	Nombre de permis émis											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	total
Résidentielle	105	118	190	211	253	302	222	422	245	213	125	2 406

Source : Ville de Candiac, décembre 2010.

Selon les données fournies à la ville de Candiac par le courtier immobilier Remax, la ville attire particulièrement des deuxièmes et voire même des troisièmes acheteurs. De plus, le deuxième acheteur vit souvent déjà à Candiac. Les personnes seules, en couple ainsi que les familles reconstituées peuvent trouver de nombreux produits à Candiac. Le tableau suivant présente le nombre de transactions immobilières effectuées à Candiac selon la typologie d'habitation.

Tableau 6 – Transactions immobilières à Candiac, 2010

Typologie résidentielle	Nombre total d'unités vendues	Prix de vente moyen
Habitation unifamiliale ⁽¹⁾	199	466 000
Habitation jumelée et maison de ville	33	247 000
Condos	126	184 000

Clientèle composée principalement de 2e et 3e acheteurs.
Source : Courtier immobilier REMAX, janvier 2011.

Enfin, le secteur de la gare fera l'objet d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) afin de développer un projet résidentiel inspiré de l'approche *Transit oriented development* (TOD). Ce secteur pourrait comprendre des densités supérieures au développement résidentiel traditionnel de Candiac. D'autres fonctions urbaines telles des commerces de services pourront être intégrées au programme.

3.3.3 Les secteurs à vocation économique

Le plan d'urbanisme caractérise les secteurs à vocation économique et/ou de services (secteurs d'emplois) de sorte à comprendre la vitalité des activités établies sur le territoire. La délimitation des secteurs à vocation économique repose essentiellement sur le type des activités ainsi que leur rayonnement (ex. : desserte de proximité, desserte locale ou municipale, desserte régionale, desserte nationale, etc.).

SECTEUR À VOCATION ÉCONOMIQUE

Les secteurs à vocation économique correspondent à des secteurs d'emplois et/ou de services qui permettent à la fois, de desservir la population locale et/ou régionale, et d'allouer un certain rayonnement à la municipalité. Les principales fonctions qui les caractérisent sont les activités commerciales, de services, institutionnelles, industrielles, récréotouristiques et agricoles.

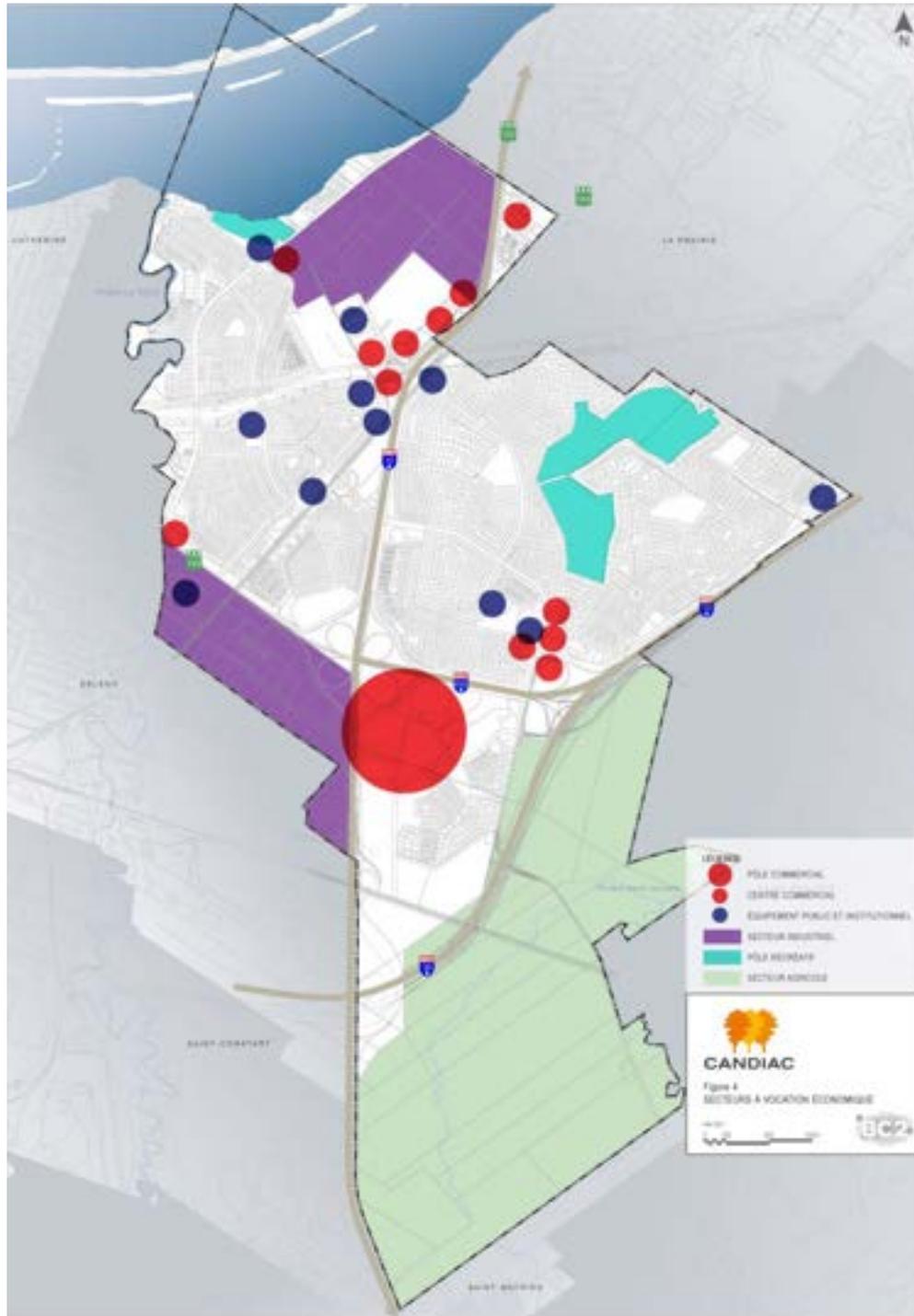
[2016-04-07, 4999-004, a. 10]

Les secteurs à vocation économique de la ville de Candiac ainsi que leurs principales caractéristiques sont les suivants :

- les pôles commerciaux (pôles d'intérêt local ou municipal et d'intérêt régional);
- les équipements publics et institutionnels;
- les secteurs industriels (secteurs d'intérêt local et régional);
- les pôles récréatifs (pôles d'intérêt local et régional);
- la zone agricole permanente.

La figure 4 illustre le découpage des secteurs à vocation économique définis ci-après.

Figure 4 – Secteurs à vocation économique



[2016-04-07, 4999-004, a. 9]; [2021-08-27, 4999-012, a. 5];

Les pôles commerciaux

La ville de Candiac regroupe plusieurs commerces et services ayant un rayonnement local ou municipal. En effet, douze centres commerciaux sont implantés sur le territoire, dont le Centre Candiac, le Centre Montcalm et la Place Candiac. Par contre, la qualité d'aménagement et du langage architectural de certains centres commerciaux devra faire l'objet de travaux d'amélioration.

Un centre commercial de rayonnement régional vient consolider l'activité commerciale et de service de Candiac. Le Carrefour Candiac est situé à la croisée des autoroutes 15 et 30. D'une superficie de terrain de 1,2 millions de pieds carrés, ce centre commercial présente une capacité d'accueil d'une soixantaine de magasins, tels des restaurants, des institutions financières, des magasins à grande surface, une épicerie fine, un nettoyeur, une station-service, etc.

Le mix commercial principalement axé sur les besoins courants offre peu de desserte pour les biens semi-réfléchis et réfléchis. Le statut socioéconomique et culturel des Candiacois, très différent de ses voisins limitrophes fait en sorte que les lieux d'approvisionnement en biens et services sont éloignés et nécessitent des déplacements importants pour la population. Les pôles d'activités mixtes planifiés dans les programmes particuliers d'urbanisme devront tenter de répondre à ces besoins de la population dans une perspective de développement durable.

Plus précisément, le territoire de Candiac suggère trois noyaux commerciaux dont les caractéristiques sont très différentes, tant par la nature des commerces et services que l'on y trouve que par leur architecture. On peut ainsi identifier le secteur de l'entrée de ville via la sortie 44 de l'autoroute 132, datant de l'origine du développement de la ville, le secteur Jean-Leman qui est de desserte locale et dont les architectures présentent des qualités architecturales beaucoup plus modernes et enfin, le troisième noyau en émergence, qui se développe à l'intersection des autoroutes 15 et 930 avec l'implantation de commerces de grandes surfaces et de commerces de services (restaurants, banques, etc.).

Les équipements publics et institutionnels

L'hôtel de ville, le garage municipal et la caserne des pompiers sont concentrés sur le boulevard Montcalm Nord tandis que plusieurs institutions scolaires de niveau primaire et secondaire sont réparties dans les différents secteurs de la ville.

La transformation des types de ménage dans le secteur d'origine de Candiac et les nouvelles clientèles dans les secteurs plus récents influenceront sur la demande en services culturels, sportifs et récréatifs.

Les secteurs industriels

Le parc industriel Montcalm se situe au nord de la ville, à l'est de la route 132. La superficie totale est de 119 hectares. La superficie vacante (19 hectares) est composée de terrains résiduels de propriétés privées. Le taux d'occupation au sol du parc industriel Montcalm est de 84 %. Une vingtaine d'entreprises, soit environ 1 800 emplois, composent le secteur. Les entreprises qui y sont implantées sont de type « grande/moyenne entreprise » (GME) manufacturières à forte incidence et se spécialisent dans les secteurs de pointe et de haute technologie, tels que l'isolation, le papier, les cosmétiques, la recherche pharmaceutique, etc. Le site bénéficie d'une bonne accessibilité : l'autoroute 15, le boulevard Montcalm, le boulevard Marie-Victorin, la voie ferrée du CN et le CIT Richelain. Par contre, la présence d'un site d'intérêt faunique et floristique, de la Voie maritime au nord, de terrains contaminés identifiés par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs limitent le développement. Par ailleurs, la vie utile de certains établissements industriels avec de forte incidence pour l'environnement et occupant de très grandes superficies de terrain est relativement avancée. Il se révèle une opportunité de revoir les usages et le lotissement du secteur afin de repenser les types d'activités industrielles recherchés davantage axés vers la haute technologie ayant de faible incidence pour l'environnement et des lieux d'emploi plus près des besoins des Candiacois.

Le parc industriel Champlain, d'une superficie de 79 hectares, se trouve au sud-ouest du territoire, à l'intersection de l'autoroute 15 et de la route 132. Ce dernier est plus récent que le parc industriel Montcalm. Vingt-huit entreprises se trouvent dans le secteur. Le type d'entreprise est davantage orienté vers les petites et moyennes entreprises de hautes technologies. L'accès au parc industriel se fait par l'autoroute 15, l'autoroute 132, le chemin Saint-François-Xavier, la rue Principale et la montée Griffin. La voie ferrée du CN dessert également le site. De nouvelles bretelles d'accès à l'autoroute 15 en amélioreront la desserte.

Les pôles récréatifs

Le club de golf Candiac se situe à l'est du territoire municipal. Il offre un parcours de 18 trous dans un cadre enchanteur. De calibre professionnel, le club de golf attire les golfeurs de la grande région métropolitaine. Ce terrain de golf est considéré par la Ville comme ayant une valeur identitaire puisqu'il est en place depuis la création de la Ville de Candiac.

Le parc André J. Côté, d'une superficie de 9,3 hectares, est situé à l'angle du chemin Saint-François-Xavier et du boulevard Marie-Victorin. Ce parc riverain au fleuve Saint-Laurent possède une aire de pique-nique, un anneau de patinage extérieur et un parcours santé composé de plusieurs équipements de mise en forme. La maison de la culture Melançon qui s'y trouve, présente des expositions et des spectacles. Également, un amphithéâtre y a été aménagé. De dernier peut accueillir des événements à grand déploiement.

Le secteur agricole

La superficie de la zone agricole est d'environ 475 hectares et la superficie cultivée intensivement est d'environ 338 hectares (71 %). Par ailleurs, 29 % de la superficie du territoire agricole est en friche depuis plusieurs années et compte un secteur de haute valeur environnementale par la présence de milieux humides d'intérêt.

3.3.4 Le potentiel de développement économique

Le potentiel de développement économique de Candiac repose sur la finalisation du pôle commercial régional du Carrefour Candiac, le redéveloppement de vastes terrains du parc industriel Montcalm dont les industries de forte incidence environnementale arrivent à la fin de leur vie utile et sur la consolidation du parc industriel Champlain.

Tableau 7 – Nouvelles constructions et nouveaux projets dans les parcs industriels de Candiac

Parcs industriels	Nouvelles constructions/nouveaux projets
Parc industriel Montcalm	Une grande industrie a trouvé preneur et une partie du terrain accueillera 6 nouvelles industries de haute technologie Quelques projets d'agrandissement et d'amélioration
Parc industriel Champlain	22 nouvelles implantations au cours des 10 dernières années

Source : Ville de Candiac, Orientations stratégiques 2010-2025, novembre 2009.

L'activité commerciale sur le territoire doit faire l'objet d'une attention particulière afin de s'assurer d'une complémentarité entre les commerces et services de proximité, de rayonnement local ou municipal et ceux à rayonnement régional (existants et projetés). Aussi, les bâtiments commerciaux de première génération nécessitent des interventions au plan du bâti architectural, de l'affichage et de l'aménagement paysager.

À titre d'information, les listes des principales industries et places d'affaires ainsi que des principaux commerces et services se trouvent à l'annexe 1 du présent document.

Entre 2000 et 2010, 61 permis de construction ont été émis pour l'implantation de nouveaux bâtiments commerciaux, industriels et autres sur le territoire de la ville. Étant donné la fin de la vie utile de certaines activités industrielles à forte incidence environnementale dans le parc industriel Montcalm qui présente une opportunité de développement orienté davantage sur la qualité de la main-d'œuvre qualifiée de Candiac. Des activités tertiaires et des industries de faible impact sur l'environnement (éco-industrie) pourraient y être implantées.

Tableau 8 – Nombre de permis de constructions commerciales, industrielles et autres
(communautaires, récréatives et institutionnelles) à Candiac, 2000 à 2010

Types de construction	Nombre de permis émis												
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	TOTAL
Commerciales	1	2	0	3	1	1	1	6	6	4	0	3	28
Industrielles	1	0	3	0	3	3	3	6	5	1	4	1	30
Autres	1	0	2	0	1	1	0	1	0	0	1	1	8
TOTAL	3	2	5	3	5	5	4	13	11	5	5	5	66

Source : Ville de Candiac, septembre 2012.

Section 4

DIAGNOSTICS SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES

4 DIAGNOSTICS SOCIODÉMOGRAPHIQUES

Afin de compléter la lecture du contexte d'intervention, l'analyse du profil sociodémographique de la ville de Candiac devient un élément important dans la mesure où elle permet de dégager d'autres diagnostics et enjeux liés à l'évolution de la population, au cadre bâti et ainsi qu'aux activités économiques.

Les figures suivantes illustrent les différents secteurs de recensement de 1996, 2001 et 2006 de Statistique Canada. À titre indicatif, les secteurs de recensement de 1996 diffèrent de ceux de 2001 et 2006. En effet, les secteurs de recensement 0828.03 et 0828.04 de 2001 et 2006 représentent approximativement le secteur de recensement 0828.01 de 1996. Afin de faciliter la lecture des tableaux, une couleur a été attribuée par secteurs de recensement. Il est à noter que la même couleur a été appliquée pour les secteurs de recensement 0828.01, 0828.03 et 0828.04.

Enfin, les tableaux doivent servir à dégager certaines tendances mais ne doivent pas être utilisés à des fins détaillées puisqu'il existe des écarts entre les données de recensement de l'ensemble de la Ville par rapport aux données par secteur de recensement.

4.1 DENSITÉ

Les tableaux suivants présentent des données sur la densité de la population par hectare ainsi que sur le nombre de logement par hectare selon les secteurs de recensements de Candiac au cours des années 1996, 2001 et 2006. À titre indicatif, le calcul est basé sur une donnée brute comprenant toutes les activités du territoire (ex. : industrielle, agricole, emprise autoroutière, parcs et espaces verts).

Tableau 9 – Densité, 1996

Densité	0828.01	0828.02
Densité de la population par hectare	13,1	3,9
Nombre de logements par hectare	4,9	1,2

Source : Statistique Canada, recensement 1996, secteurs de recensement 0828.01 et 0828.02.

Tableau 10 – Densité, 2001

Densité	0828.02	0828.03	0828.04
Densité de la population par hectare	4,4	12,9	12,8
Nombre de logements par hectare	1,4	4,9	5,3

Source : Statistique Canada, recensement 2001, secteurs de recensement 0828.02, 0828.03 et 0828.04.

Tableau 11 – Densité, 2006

Densité	0828.02	0828.03	0828.04
Densité de la population par hectare	7,3	13,0	12,9
Nombre de logements par hectare	2,5	5,1	5,6

Source : Statistique Canada, recensement 2006, secteurs de recensement 0828.02, 0828.03 et 0828.04.

DIAGNOSTICS	
▪	Une plus forte densité de la population dans les quartiers d'origine (0828.01, 0828.03 et 0828.04) de la ville;
▪	Un nombre de logements à l'hectare inférieur dans les secteurs récents (0828.02) de la ville;
▪	Un nombre de logements à l'hectare qui augmente dans tous les secteurs;
▪	Une densité de population qui augmente dans le secteur récent (0828.02) mais qui diminue dans les secteurs d'origine (0828.01, 0828.03 et 0828.04);
▪	Une diminution de la taille des ménages dans les secteurs d'origine (0828.01, 0828.03 et 0828.04).

4.2 LOGEMENTS

Les tableaux suivants présentent des données sur les caractéristiques des logements privés occupés selon les secteurs de recensement de Candiac au cours des années 1996, 2001 et 2006.

Tableau 12 – Caractéristiques des logements privés occupés selon les secteurs de recensement, 1996

Caractéristiques	0828.01	0828.02
Nombre total de logements privés	2 830	1 270
Maison individuelle non attenante (%)	N/D	N/D
Maison jumelée (%)	N/D	N/D
Maison en rangée (%)	N/D	N/D
Appartement, duplex (%)	N/D	N/D
Appartement, immeuble de moins de cinq étages (%)	N/D	N/D
Appartement, immeuble de cinq étages ou plus (%)	N/D	N/D
Nombre de logements possédés (%)	74,5	98,8
Nombre de logements loués (%)	25,5	1,2
Nombre de logements construits avant 1990	2 395	1 185
Nombre de logements construits entre 1991 et 1996	430	95
Logements ayant besoin de réparations majeures (%)	3	5,8
Nombre moyen de pièces par logement	6,4	8,5
Logement ayant plus d'une personne par pièce (%)	N/D	N/D
Valeur moyenne des logements possédés (\$)	100 573	172 898

Source : Statistique Canada, recensement 1996, secteurs de recensement 0828.01 et 0828.02.

Tableau 13 – Caractéristiques des logements privés occupés selon les secteurs de recensement, 2001

Caractéristiques	0828.02	0828.03	0828.04
Nombre total de logements privés	1 625	1 410	1 585
Maison individuelle non attenante (%)	90,2	68,4	41,3
Maison jumelée (%)	7,7	7,4	5,0
Maison en rangée (%)	0,0	5,0	10,4
Appartement, duplex (%)	0,6	0,0	0,0
Appartement, immeuble de moins de cinq étages (%)	1,8	16,3	42,9
Appartement, immeuble de cinq étages ou plus (%)	0,0	3,2	0,0
Nombre de logements possédés (%)	97,5	74,8	71,9
Nombre de logements loués (%)	2,5	25,2	28,1
Nombre de logements construits avant 1990	1 235	1 350	1 025
Nombre de logements construits entre 1991 et 2001	390	55	560
Logements ayant besoin de réparations majeures (%)	5,5	7,1	2,5
Nombre moyen de pièces par logement	8,8	6,8	6,1
Logement ayant plus d'une personne par pièce (%)	N/D	N/D	N/D
Valeur moyenne des logements possédés (\$)	199 301	108 959	98 926

Source : Statistique Canada, recensement 2001, secteurs de recensement 0828.02, 0828.03 et 0828.04.

Tableau 14 – Caractéristiques des logements privés occupés selon les secteurs de recensement, 2006

Caractéristiques	0828.02	0828.03	0828.04
Nombre total de logements privés	2 875	1 460	1 630
Maison individuelle non attenante (%)	78,4	65,8	41,1
Maison jumelée (%)	8,2	8,6	4,9
Maison en rangée (%)	1,4	2,7	10,4
Appartement, duplex (%)	0,0	0,0	0,0
Appartement, immeuble de moins de cinq étages (%)	11,8	19,9	43,3
Appartement, immeuble de cinq étages ou plus (%)	0,0	2,7	0,0
Nombre de logements possédés (%)	94,8	76,7	76,7
Nombre de logements loués (%)	5,2	23,3	23,3
Nombre de logements construits avant 1986	920	1 220	715
Nombre de logements construits entre 1986 et 2006	1950	235	915
Logements ayant besoin de réparations majeures (%)	4,0	3,8	4,0
Nombre moyen de pièces par logement	8,2	6,8	6,1
Logement ayant plus d'une personne par pièce (%)	0,0	0,7	0,0
Valeur moyenne des logements possédés (\$)	341 389	192 169	175 571

Source : Statistique Canada, recensement 2006, secteurs de recensement 0828.02, 0828.03 et 0828.04.

DIAGNOSTICS

- Une forte proportion de propriétaires de maisons unifamiliales isolées au sein de la ville de Candiac;
- Une plus forte proportion de maisons unifamiliales isolées dans le secteur récent (0828.02) mais une diminution de l'écart entre 2001 et 2006 ce qui s'explique par des nouveaux projets résidentiels plus denses;
- Une augmentation de la proportion de propriétaires depuis 1996 dans le secteur récent et le maintien de cette proportion dans les secteurs d'origine;
- Un parc de logements récent, plus de la moitié des logements ont été construits après 1986 (52 %);
- Un plus grand nombre de pièces par logement dans le secteur récent (0828.02);
- Une augmentation significative de la valeur des logements entre 1996 et 2006, les logements dont la valeur est plus élevée se retrouvaient dans les quartiers récents (0828.02).

4.3 ÂGE DE LA POPULATION ET COMPOSITION DES MÉNAGES

Les tableaux suivants présentent des données sur l'âge de la population et sur la taille moyenne des ménages selon les secteurs de recensement de Candiac au cours des années 1996, 2001 et 2006. Par ailleurs, les données liées à la structure des ménages présentées ci-dessous étaient disponibles uniquement pour l'année 2006.

Tableau 15 – Âge de la population selon les secteurs de recensement, 1996

Groupes d'âge	0828.01		0828.02	
	Nb	%	Nb	%
Population totale	7 560	100,0	4 240	100,0
0-4	545	7,0	300	7,0
5-14	1 070	13,7	650	15,2
15-19	550	7,0	415	9,7
20-24	430	5,5	300	7,0
25-54	4 200	53,6	2 075	48,6
55-64	565	7,2	375	8,8
65-74	345	4,4	105	2,5
75 et plus	130	1,7	50	1,2

Source : Statistique Canada, recensement 1996, secteurs de recensement 0828.01 et 0828.02.

Tableau 16 – Âge de la population selon les secteurs de recensement, 2001

Groupes d'âge	0828.02		0828.03		0828.04	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Population totale	5 085	100	3 735	100	3 850	100
0-4	375	7,4	200	5,3	240	6,2
5-14	890	17,5	580	15,5	535	13,9
15-19	345	6,8	265	7,1	205	5,3
20-24	270	5,3	230	6,1	270	7,0
25-54	2 340	46,0	1 710	45,7	2 010	52,1
55-64	640	12,6	375	10,0	335	8,7
65-74	175	3,4	260	7,0	165	4,3
75 et plus	65	1,3	115	3,1	70	1,8

Source : Statistique Canada, recensement 2001, secteurs de recensement 0828.02, 0828.03 et 0828.04.

Tableau 17 – Âge de la population selon les secteurs de recensement, 2006

Groupes d'âge	0828.02		0828.03		0828.04	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Population totale	8 425	100	3 755	100	3 765	100
0-4	690	8,2	210	5,6	185	4,9
5-14	1 450	17,2	525	14,0	490	13,0
15-19	545	6,5	270	7,2	235	6,2
20-24	350	4,2	205	5,5	195	5,2
25-54	4 040	48,0	1 645	43,8	1 855	49,3
55-64	850	10,1	475	12,6	480	12,7
65-74	395	4,7	245	6,5	215	5,7
75 et plus	120	1,4	170	4,5	120	3,2

Source : Statistique Canada, recensement 2006, secteurs de recensement 0828.02, 0828.03 et 0828.04.

Tableau 18 – Taille moyenne des ménages selon les secteurs de recensement, 2001

	0828.02	0828.03	0828.04
Taille moyenne des ménages	3,1	3,1	2,4

Source : Statistique Canada, recensement 2001, secteurs de recensement 0828.02, 0828.03 et 0828.04.

Tableau 19 – Taille moyenne des ménages selon les secteurs de recensement, 2006

	0828.02	0828.03	0828.04
Taille moyenne des ménages	2,9	2,6	2,3

Source : Statistique Canada, recensement 2006, secteurs de recensement 0828.02, 0828.03 et 0828.04.

Tableau 20 – Structure des ménages selon les secteurs de recensement, 2006

Genre de ménages	0828.02		0828.03		0828.04	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Total des ménages privés	2 880	100	1 460	100	1 630	100
Ménages formés d'un couple (marié ou en union libre) avec enfants	1 355	47,0	485	33,2	395	24,2
Ménages formés d'un couple (marié ou en union libre) sans enfants	890	30,9	430	29,5	495	30,4
Ménages formés d'une seule personne	365	12,7	315	21,6	445	27,3
Autres genres de ménage	270	9,4	225	15,4	295	18,1

Source : Statistique Canada, recensement 2006, secteurs de recensement 0828.02, 0828.03 et 0828.04.

DIAGNOSTICS

- Une population relativement jeune. En effet, de 1996 à 2006, une proportion importante de la population se situait dans le groupe d'âge 25-54 ans (en moyenne 48 %) et moins de 14 ans (plus de 25 %);
- Une population plus âgée dans les quartiers d'origine (0828.01, 0828.03 et 0828.04);
- Une augmentation de la population de plus de 55 ans plus marquée dans les quartiers d'origine notamment le 0828.04;
- Des ménages formés d'un couple (marié ou en union libre) avec enfants plus nombreux dans le quartier récent (0828.02);
- Une représentation plus nombreuse de ménages formés d'une seule personne dans les quartiers d'origine (0828.01, 0828.03 et 0828.04).

4.4 SCOLARITÉ, TAUX D'ACTIVITÉ ET DE CHÔMAGE ET REVENU MÉDIAN

Les tableaux suivants présentent des données sur la scolarité, sur le taux d'activité et le taux de chômage, et sur le revenu médian des ménages privés selon les secteurs de recensements de Candiac au cours des années 1996, 2001 et 2006.

Tableau 21 – Scolarité selon les secteurs de recensement, 1996

Plus haut certificat, diplôme ou grade	0828.01		0828.02	
	Nb	%	Nb	%
Population totale de 15 ans et plus	5 965	100	3 305	100
Aucun certificat, diplôme ou grade	935	15,7	330	10,0
Diplôme d'études secondaires ou l'équivalent	1 085	18,2	450	13,6
Certificat ou diplôme d'apprenti ou d'une école de métiers	155	2,6	65	2,0
Certificat ou diplôme d'un collège, d'un cégep ou d'un autre établissement d'enseignement non universitaire	1 230	20,6	555	16,8
Certificat ou diplôme universitaire inférieur au baccalauréat	N/D	N/D	N/D	N/D
Certificat, diplôme ou grade universitaire	1 625	27,2	1 460	44,2

Source : Statistique Canada, recensement 1996, secteurs de recensement 0828.01 et 0828.02.

Tableau 22 – Scolarité selon les secteurs de recensement, 2001

Plus haut certificat, diplôme ou grade	0828.02		0828.03		0828.04	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Population totale de 20 ans et plus	3 475	100	2 700	100	2 865	100
Aucun certificat, diplôme ou grade	75	2,2	300	11,1	350	12,2
Diplôme d'études secondaires ou l'équivalent	430	12,4	460	17,0	415	14,5
Certificat ou diplôme d'apprenti ou d'une école de métiers	220	6,3	340	12,6	355	12,4
Certificat ou diplôme d'un collège, d'un cégep ou d'un autre établissement d'enseignement non universitaire	705	20,3	540	20,0	620	21,6
Certificat ou diplôme universitaire inférieur au baccalauréat	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
Certificat, diplôme ou grade universitaire	1 715	49,4	615	22,8	700	24,4

Source : Statistique Canada, recensement 2001, secteurs de recensement 0828.02, 0828.03 et 0828.04.

Tableau 23 – Scolarité selon les secteurs de recensement, 2006

Plus haut certificat, diplôme ou grade	0828.02		0828.03		0828.04	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Population totale de 15 ans et plus	6 280	100	3 015	100	3 090	100
Aucun certificat, diplôme ou grade	565	9,0	440	14,6	565	18,3
Diplôme d'études secondaires ou l'équivalent	975	15,5	725	24,0	665	21,5
Certificat ou diplôme d'apprenti ou d'une école de métiers	515	8,2	450	14,9	465	15,0
Certificat ou diplôme d'un collège, d'un cégep ou d'un autre établissement d'enseignement non universitaire	1 105	17,6	530	17,6	645	20,9
Certificat ou diplôme universitaire inférieur au baccalauréat	485	7,7	255	8,5	235	7,6
Certificat, diplôme ou grade universitaire	2 620	41,7	610	20,2	505	16,3

Source : Statistique Canada, recensement 2006, secteurs de recensement 0828.02, 0828.03 et 0828.04.

Tableau 24 – Activité selon les secteurs de recensement, 1996

	0828.01	0828.02
Taux d'activité	73,8	75,0
Taux de chômage	6,5	5,3

Source : Statistique Canada, recensement 1996, secteurs de recensement 0828.01 et 0828.02.

Tableau 25 – Activité selon les secteurs de recensement, 2001

	0828.02	0828.03	0828.04
Taux d'activité	75,7	69,7	80,8
Taux de chômage	3,3	4,4	4,0

Source : Statistique Canada, recensement 2001, secteurs de recensement 0828.02, 0828.03 et 0828.04.

Tableau 26 – Activité selon les secteurs de recensement, 2006

	0828.02	0828.03	0828.04
Taux d'activité	76,8	70,4	72,9
Taux de chômage	4,4	4,5	4,0

Source : Statistique Canada, recensement 2006, secteurs de recensement 0828.02, 0828.03 et 0828.04.

Tableau 27 – Revenu médian des ménages privés selon les secteurs de recensement, 1996

	0828.01	0828.02
Total de ménages privés	2 830	1 285
Revenu médian (\$)	53 059	82 861

Source : Statistique Canada, recensement 1996, secteurs de recensement 0828.01 et 0828.02.

Tableau 28 – Revenu médian des ménages privés selon les secteurs de recensement, 2001

	0828.02	0828.03	0828.04
Total de ménages privés	1 625	1 410	1 580
Revenu médian (\$)	97 389	59 255	60 091

Source : Statistique Canada, recensement 2001, secteurs de recensement 0828.02, 0828.03 et 0828.04.

Tableau 29 – Revenu médian des ménages privés selon les secteurs de recensement, 2006

	0828.02	0828.03	0828.04
Total de ménages privés	2 880	1 460	1 630
Revenu médian (\$)	105 986	68 578	58 140

Source : Statistique Canada, recensement 2006, secteurs de recensement 0828.02, 0828.03 et 0828.04.

DIAGNOSTICS

- Une proportion importante de diplômés universitaires dans les quartiers récents (0828.02) de Candiac (près de 42 %);
- Une diminution du taux de chômage entre 1996 et 2006;
- Une augmentation des revenus médians des ménages dans tous les quartiers;
- Un revenu médian des ménages plus élevé dans les quartiers récents (0828.02).

Figure 5 – Secteurs de recensement 0828.01 et 0828.02, recensement 1996

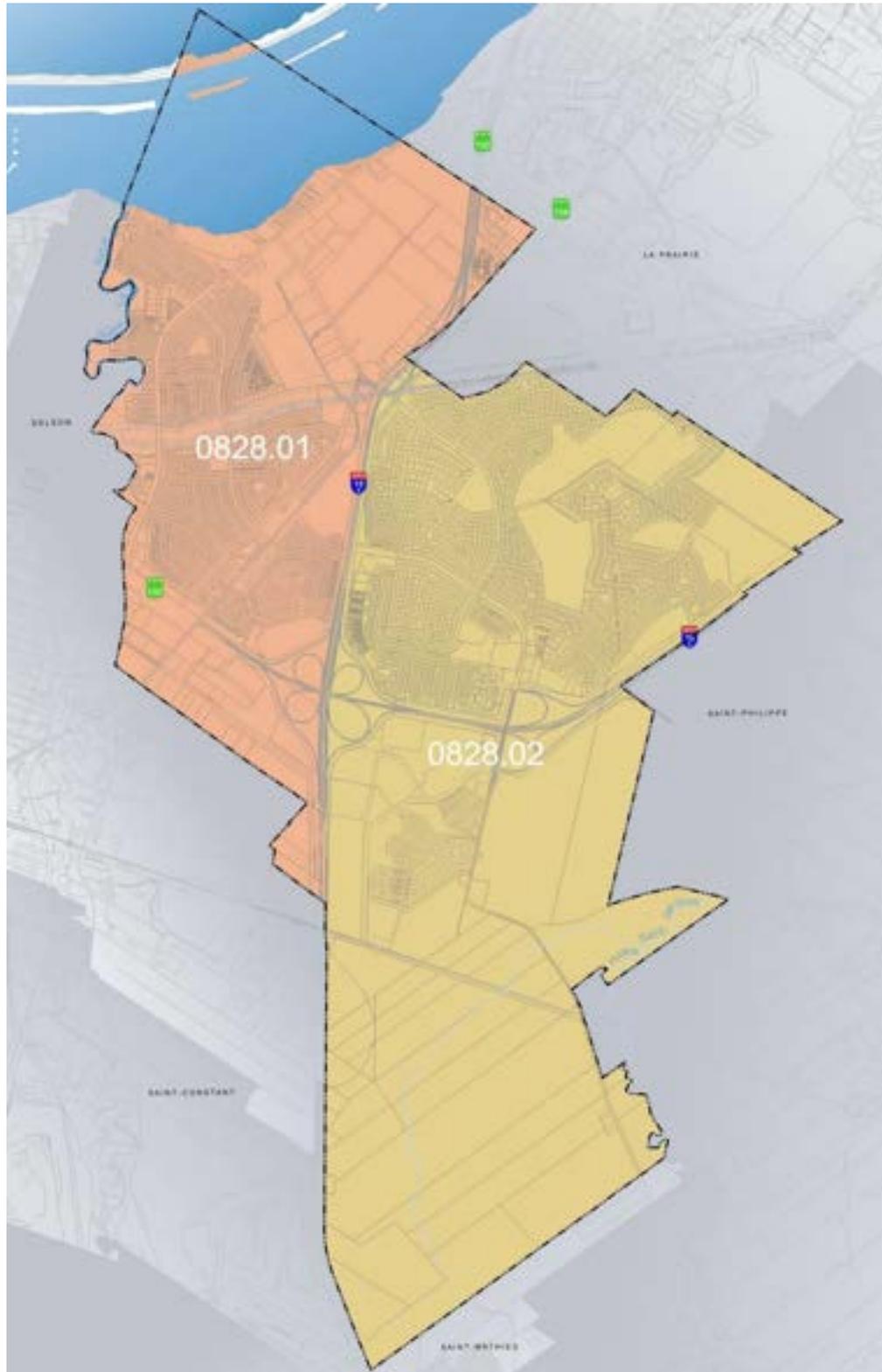
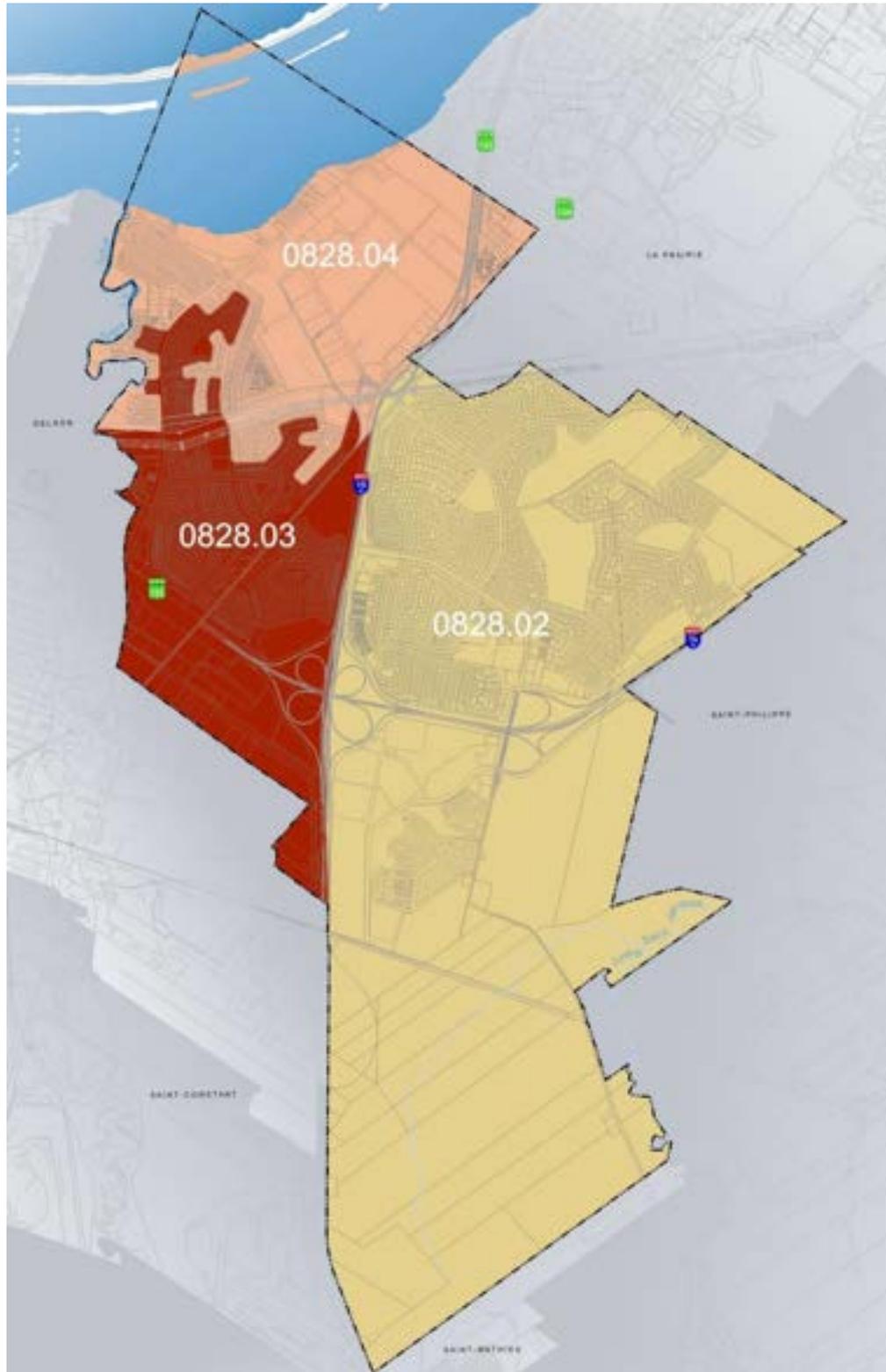


Figure 6 – Secteurs de recensement 0828.02, 0828.03 et 0828.04, recensements 2001 et 2006



Section 5

*VISION D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT ET
CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE*

5 VISION D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT ET CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

5.1 VISION D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

L'élaboration du nouveau plan d'urbanisme s'articule autour d'un grand principe, soit :

« CANDIAC, ORIENTÉE VERS LE
DÉVELOPPEMENT DURABLE »

Par ailleurs, la vision d'aménagement et de développement est inspirée des « Orientations stratégiques 2010-2025 » élaborées par la Ville de Candiac. Les thèmes sélectionnés sont les suivants :

- la création d'un centre-ville;
- la requalification des paysages et des perspectives visuelles;
- le développement des fonctions urbaines;
- la réflexion quant au devenir de la zone agricole;
- la promotion de la notion de développement durable;
- la requalification du parc industriel Montcalm;
- l'orientation de la croissance autour des équipements collectifs de transport selon les principes d'un TOD;
- la valorisation des réseaux et équipements de transport collectif;
- la réflexion quant à l'implantation d'une plateforme logistique intermodale.

5.2 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le concept d'organisation spatiale vise à structurer les grands enjeux du territoire municipal. Cette section rappelle les principaux constats qui soutiennent la vision d'aménagement et de développement. Le **plan 2 – Concept d'organisation spatiale** illustre schématiquement l'organisation générale projetée des différentes fonctions de la municipalité et les interrelations entre celles-ci.

5.2.1 Les trois noyaux de ville distincts

La ville de Candiac ne possède pas d'artère commerciale traditionnelle, ni de pôle communautaire et administratif fort. En effet, l'éparpillement des bâtiments publics sur son territoire offre peu de lieu de rassemblement et d'échange. La création de noyaux de ville permettrait de concevoir un tel lieu où convergerait, selon le cas, des services administratifs, des commerces de détail et de services et de l'habitation.

Le bâtiment commercial situé au 9, boulevard Montcalm Nord a joué, jadis, une partie de cette fonction urbaine. Datant de 1956, on y retrouvait une quincaillerie, un salon de quilles, une bibliothèque, une église, etc. Plusieurs des établissements du boulevard Montcalm Nord et du boulevard de l'Industrie pourront offrir, au gré des opportunités de redéveloppement, un fort potentiel pour répondre à ce besoin. La bande de terrain entre l'hôtel de ville et le secteur industriel offrira une opportunité de densification et de travaux d'aménagement. La réaffectation de certains terrains du parc industriel Montcalm constitue à elle seule une très grande opportunité pour optimiser le développement des terrains en attirant de nouvelles formes d'entreprises (parc d'affaires, bureaux, industries de faible impact environnemental).

Le premier noyau de ville prend forme autour du tronçon du boulevard Jean-Leman englobant le Complexe Dompierre, la Place de la Nouvelle-France et la Place de la tour. Un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architectural régit actuellement les nouvelles constructions et les modifications aux bâtiments existants. Un grand nombre de résidences se trouve à proximité, mais la construction du projet « Azimut » augmentera sans doute l'achalandage des commerces et services qui sont davantage de nature locale.

Le second noyau de ville s'organise dans le secteur du quadrant Sud-est. En effet, la concentration de divers équipements de transport, la zone commerciale régionale et locale, la mixité des typologies résidentielles, les accès au réseau routier supérieur en font un site de choix. Plus spécifiquement, ce secteur a été retenu au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) en tant qu'aire de développement axé sur le transport en commun (communément appelé TOD). En ce sens, la Ville œuvre actuellement à l'élaboration d'un plan directeur de développement et de mise en valeur de ce secteur. Un programme particulier d'urbanisme viendra encadrer le développement de ce secteur qui complètera la trame urbaine de Candiac.

Le troisième noyau de ville englobe le 9, boulevard Montcalm Nord, le secteur de l'hôtel de ville et des terrains situés dans le parc industriel Montcalm créant ainsi un réel pôle d'activités économiques et administratives. Un stationnement incitatif de l'Agence métropolitaine de transport sera aménagé sur le boulevard Montcalm Nord, qui se trouve dans l'axe du corridor de la route 132 Est. Une étude de requalification selon une approche TOD sera réalisée afin d'évaluer les options envisageables pour le développement du secteur. Un programme particulier d'urbanisme viendra également encadrer la révision des fonctions urbaines et tracer les grandes lignes du redéveloppement de ce secteur névralgique de Candiac.

5.2.2 Des secteurs à vocation économique à valoriser

Candiac est caractérisée par la présence de plusieurs pôles commerciaux de première génération à rayonnement local et régional, dont quelques-uns réclament des investissements importants :

- Centre Montcalm – 9 boulevard Montcalm nord;
- Centre Candiac – 71-95 chemin Saint-François-Xavier;
- Place de l'Industrie – 174 boulevard de l'Industrie;
- 18, Papineau;
- Place du Carrefour – 166, boulevard de l'Industrie;
- Place Candiac – 87B boulevard Marie-Victorin.

Des pôles commerciaux plus récents se sont implantés, à la sortie 99 de l'autoroute 30 (Place de la tour de Candiac et Complexe Dompierre), ainsi qu'au carrefour des autoroutes 15 et 30 (Carrefour Candiac). La présence de ce dernier entraîne une dévitalisation commerciale et un affaiblissement du commerce de proximité au profit du commerce de masse. En effet, plusieurs locaux commerciaux sur le territoire demeurent vacants. Un plan de développement commercial permettrait d'évaluer l'offre et la demande de même que les fuites commerciales. Il permettrait ensuite de mieux définir la vocation future des pôles commerciaux.

Candiac compte sur la présence de deux parcs industriels, soit Montcalm et Champlain. Le parc Montcalm offre de grandes opportunités de redéveloppement. Il nécessite également une revitalisation industrielle, bien qu'au cours des dernières années, certains propriétaires ont investi afin d'améliorer l'image du parc. Par contre, dans le cadre de la création d'un pôle civique, il y aurait lieu de réaliser une planification détaillée afin d'optimiser le potentiel de développement de ce parc et de revoir les usages autorisés.

Dans le nord de la zone agricole de Candiac, on note la présence de terres en friche. De plus, le mauvais drainage des terres par endroit constitue une contrainte importante. Le prolongement de l'autoroute 30 scinde la zone agricole, laissant une partie résiduelle enclavée entre l'autoroute projetée et le périmètre d'urbanisation. Le concept propose d'identifier cette partie comme une zone potentielle d'expansion urbaine à long terme.

De concert avec le CLD de Roussillon et les autres municipalités concernées, la Ville étudie présentement la possibilité d'implanter un projet de plate-forme logistique intermodale à l'intersection des autoroutes 15 et 30. Ce projet pourrait accueillir une grande variété de commerces et services, tel que des services de courtage en douane et de zones franches, des services multimodaux de transport (rail-route), des services informatiques spécialisés en logistique et transport, des services de location d'espaces de bureau et administratifs, des centres de formation, des services bancaires, financiers et d'accompagnement (exportation), des aires de services en restauration et en hébergement, et bien d'autres. Un projet d'une telle envergure aurait sans doute des retombées importantes sur l'ensemble du territoire régional, tant au niveau des emplois, des implantations industrielles, ainsi que des constructions domiciliaires, commerciales et institutionnelles.

5.2.3 Des secteurs résidentiels à développer

La population de la ville de Candiac a connu un essor important au cours des 10 dernières années avec une augmentation du nombre de logements de 40 % entre 1999 et 2009. Aujourd'hui, peu de terrains à vocation résidentielle demeurent disponibles au développement. En effet, l'horizon de développement résidentiel de la ville est de moins de 8 à 10 ans. La desserte adéquate en infrastructures d'aqueduc et d'égouts ainsi que de faibles contraintes liées au développement assurent le développement de ces terrains.

La ville de Candiac se caractérise par une majorité d'habitations unifamiliales isolées. Toutefois, les besoins des ménages entraînent une demande pour des typologies résidentielles variées. Elle est particulièrement importante pour des logements locatifs et détenus et pour répondre, entre autres, au marché des premiers acheteurs et à celui des personnes semi-retraitées et retraitées, d'autant plus que peu d'espaces demeurent disponibles pour le développement résidentiel.

Le secteur autour de la gare compris dans une aire TOD fera l'objet d'un programme particulier d'urbanisme. Ce secteur bénéficie d'une localisation stratégique pour le développement d'une plus grande densité selon l'approche TOD. Des balises d'aménagement sont énoncées dans la section des dispositions particulières.

5.2.4 Une infrastructure de transport actif et collectif à consolider afin de réunifier les divers quadrants

Le service de transport interurbain assure les déplacements des personnes sur le territoire et dessert les municipalités de Candiac, La Prairie et Saint-Philippe (CIT Le Richelain) vers les terminus de Brossard et du centre-ville de Montréal. Par contre, la compatibilité entre les divers trajets d'autobus demeure difficile. La disparité tarifaire entre la zone 5 de Candiac et la zone 4 de La Prairie favorise des déplacements véhiculaires qui vont à l'encontre des objectifs de réductions du nombre de déplacement individuel. Cependant, l'implantation d'un nouveau stationnement incitatif sur le boulevard Montcalm Nord dont l'aménagement est prévu pour 2013 et l'ajout de circuit autobus express vers le centre-ville devraient contribuer à modifier ces habitudes.

L'AMT offre un service de train de banlieue vers Montréal, du lundi au vendredi. De plus, un stationnement incitatif de 310 places, situé sur la rue de la Sorbonne, est à la disposition des usagers du train de banlieue.

Le réseau cyclable dessert les quartiers situés au nord de l'autoroute 30 et de la route 132. Toutefois, la présence de barrières physiques importantes, telles que les autoroutes 15 et 30 ainsi que la route 132, limite les déplacements. Une passerelle surplombant l'autoroute 15, dans l'axe du boulevard Jean-Léman a d'ailleurs été construite en 2011 pour faciliter et sécuriser les déplacements dans l'axe est-ouest.

La Ville de Candiac favorisera le développement du réseau cyclable vers les secteurs économiques d'importance. La mise en place de ce réseau sera basée sur les paramètres suivants :

- La localisation des attraits et des sites d'intérêt;
- La possibilité d'utiliser le réseau à des fins utilitaires et non seulement récréatives, notamment par la connexion avec les voies cyclables utilitaires;
- Les différentes options de circuits à l'intérieur et à l'extérieur de la Ville;
- La connectivité entre les quartiers existants;
- Les liens avec les autres villes;
- Le développement d'une piste multifonctionnelle, en collaboration avec les autres municipalités et la MRC, dans l'axe de la route 132.

[2016-04-07, 4999-004, a. 11]

Le concept propose ainsi la consolidation du réseau existant et la mise en place d'un réseau de bouclage pour assurer la réunification des quartiers séparés par des infrastructures routières majeures. Ainsi, lors de travaux de réfection routière le concept devra être pris en compte et les liens potentiels identifiés devront être intégrés dans les aménagements de sorte à permettre les déplacements des cyclistes et des piétons.

5.2.5 *Des acquis à consolider*

La réputation de la ville de Candiac s'appuie sur la qualité du cadre de vie pour les citoyens. La ville de Candiac se démarque par la présence d'un parc immobilier de qualité. En effet, seulement 3,9 % des logements requiert des réparations majeures comparativement à 7,7 % pour la province de Québec¹. La majorité de ces logements se situe à l'intérieur des quartiers d'origine. Le taux de taxation y est favorable et la valeur des propriétés est variable.

Candiac bénéficie d'une desserte en équipements et services répondant aux besoins de la population, et ce, tant au plan scolaire, sportif, des loisirs, communautaire que public. Or, les équipements et les services offerts devront répondre à la diversification des besoins de la population compte tenu des projets de développement résidentiels en cours. La localisation de certains équipements et la capacité d'accueil de certains bâtiments pourraient être évaluées.

La nature est présente sur le territoire de Candiac. En effet, les rues des quartiers d'origine sont bordées d'arbres matures. Les citoyens bénéficient de la présence de plusieurs parcs et espaces verts diversifiés. Le terrain de golf, quant à lui, possède une valeur symbolique importante. De plus, la localisation du territoire municipal en bordure du Fleuve Saint-Laurent et de la rivière de la Tortue offre un atout indéniable. Les abords du Fleuve Saint-Laurent offre un panorama splendide de l'île de Montréal, rappelant ainsi la proximité de la grande ville.

La Ville étant propriétaire de la majorité des terrains riverains, en bordure de la rivière de la Tortue, et de quelques terrains en bordure du Fleuve, ces secteurs pourraient éventuellement être mis en valeur afin d'offrir à la population des milieux encore plus accessibles, soit pour des accès à l'eau, ou encore par des aménagements favorisant la fréquentation des lieux dans un objectif de conservation du patrimoine naturel.

¹ Source : Statistique Canada. Recensement 2006.

Par ailleurs, le territoire de Candiac comporte des potentiels quant à l'implantation d'un parc d'éoliennes. Le secteur visé se trouve en zone agricole. Candiac comprend certaines zones où l'occupation du sol est soumise à des contraintes pour des raisons de sécurité publique. Les contraintes naturelles comprennent les plaines inondables, les secteurs de non-remblai ainsi que les zones de risque d'érosion et de glissement de terrain. Quant aux éléments de contraintes anthropiques, ils sont disséminés sur le territoire comme le démontre le **plan 1 – Contexte d'intervention**.

La Ville doit ainsi tenir compte de ses acquis dans les projets de développement futurs de manière à ne pas compromettre l'existant et à respecter sa capacité d'accueil actuelle.

5.2.6 *Zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement*

L'identification de zones prioritaires d'aménagement fournit l'occasion de déterminer toute zone susceptible de faire l'objet d'un aménagement prochain et d'établir la priorité des phases entre les zones ainsi déterminées. L'identification des zones prioritaires de réaménagement, quant à elle, fournit l'occasion d'indiquer le type de consolidation ou de mutation de l'occupation actuelle du sol que le réaménagement vise à concrétiser.

Les zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement sont identifiées au **plan 2 « Concept d'organisation spatiale »**. Il s'agit des aires TOD et des corridors de transport en commun métropolitain structurant ainsi que des corridors d'échelle locale ayant pour principale fonction de relier les aires TOD et les corridors de transport en commun métropolitain structurant entre eux afin de créer un tout cohérent.

Avant de procéder à une demande d'agrandissement de son périmètre d'urbanisation en vue de développer un nouveau secteur, la Ville de Candiac compte démontrer à la MRC qu'elle a accueilli au sein de ses zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement un nombre de nouveaux logements correspondant à minimalement 40 % du potentiel d'accueil en logements.

[2016-04-07, 4999-004, a. 12]

Plan 2.1 – Transport terrestre



[2016-04-07, 4999-004, a. 13]; [2021-08-27, 4999-012, a. 7]

Section 6

GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

6 GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Les grandes orientations d'aménagement et de développement constituent les lignes directrices du plan d'urbanisme et font figures de cadre de référence pour la révision des règlements d'urbanisme ainsi que pour toute décision qui devra être prise en matière d'aménagement du territoire. Elles permettent au conseil municipal de se projeter dans le temps, tout en se conformant aux dispositions du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon et aux orientations gouvernementales.

Les grandes orientations d'aménagement sont présentées avec les objectifs poursuivis et les moyens de mise en œuvre qui assureront leur concrétisation. Elles découlent de la lecture du territoire, des résultats de l'audit stratégique et des rencontres tenues avec le conseil municipal, les membres du comité consultatif d'urbanisme et la Direction de la planification et du développement du territoire. Cinq grandes orientations ont été définies :

ORIENTATION 1 : Reconnaître, consolider et densifier les trois noyaux de ville distincts afin de créer des milieux de vie complets et attrayants

[2016-04-07, 4999-004, a. 14]

ORIENTATION 2 : Valorisation des secteurs à vocation économique

ORIENTATION 3 : Planification de l'aménagement du territoire en lien avec les réseaux de transport

[2016-04-07, 4999-004, a. 15]

ORIENTATION 4 : Optimisation du développement résidentiel en fonction de la capacité des infrastructures

ORIENTATION 5 : Consolidation des acquis

6.1 ORIENTATION 1 : RECONNAÎTRE, CONSOLIDER ET DENSIFIER LES TROIS NOYAUX DE LA VILLE DISTINCTS AFIN DE CRÉER DES MILIEUX DE VIE COMPLETS ET ATTRAYANTS

[2016-04-07, 4999-004, a. 16]

Tableau 30 – Orientation 1, enjeux d'aménagement et de développement

Enjeux
<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'absence d'un centre-ville « traditionnel », compte tenu de la présence de plusieurs petits pôles de desserte; ▪ Le renforcement du noyau de ville situé à l'intersection du boulevard Jean-Leman et de l'autoroute 30 : <ul style="list-style-type: none"> - développement haute densité prévu pour les terrains résidentiels vacants; - attraction du secteur pour de nombreux commerces; - localisation du secteur à proximité des autoroutes 15, 30 et 930. ▪ L'opportunité de création d'un noyau civique et culturel dans le secteur de l'aire TOD : <ul style="list-style-type: none"> - forte pression au développement dans le secteur du quadrant Sud-Est; - planification de plusieurs fonctions urbaines; - besoins pour des commerces de biens durables et semi-durables; - aménagement définitif de la gare de train de banlieue; - aménagement des bretelles d'accès à l'autoroute 15; ▪ L'émergence d'un nouveau noyau de ville : <ul style="list-style-type: none"> - réaménagement du 9, boulevard Montcalm Nord; - regroupement des activités communautaires et administratives (hôtel de ville); - requalification du parc industriel Montcalm; - évaluation d'un tracé alternatif pour la circulation lourde de transit; - développement des bandes de terrains en frontage sur le boulevard Montcalm Nord (face à l'hôtel de ville); ▪ Le maintien de la fonctionnalité et de la fluidité du réseau routier supérieur et collecteur en rapport avec les occupations du sol prévus aux abords de ces derniers; ▪ La nécessité d'aménager des stationnements incitatifs.

Tableau 31 – Orientation 1, objectifs et moyens de mise en œuvre

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
<p>Objectif 1.1</p> <p>Renforcer le noyau de ville entourant le boulevard Jean-Leman selon les principes du nouvel urbanisme</p> <p>[2016-04-07, 4999-004, a. 17]</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Renforcer l'encadrement du boulevard Jean-Leman et rehausser l'image d'une des entrées de la Ville; ▪ Favoriser l'aménagement paysager des domaines privés et publics et assurer la réalisation des aménagements; ▪ Poursuivre l'établissement de typologies résidentielles de plus haute densité; ▪ Mettre à jour les critères et objectifs du règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour assurer la continuité de la qualité architecturale des bâtiments et rehausser la qualité de l'affichage.

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
<p>Objectif 1.2 Développer un lieu de centralité et d'échange dans le secteur de l'Aire TOD selon les principes du TOD [2016-04-07, 4999-004, a. 18]</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Élaborer un programme particulier d'urbanisme (PPU) – secteur de l'aire TOD : <ul style="list-style-type: none"> - la révision des usages autorisés dans la réglementation d'urbanisme de sorte à favoriser l'établissement d'un lieu de centralité et d'échange favorisant une mixité de fonctions (ex. : communautaire, administrative, habitation de différents types, bureaux, commerces de support, etc.) et une animation du lieu; - la création d'un pôle civique et culturel; - la conservation des milieux naturels d'intérêt; - l'aménagement définitif de la gare de train de banlieue; - la planification du secteur selon les principes d'un TOD; - l'augmentation de la densité d'habitation (minimum de 40 logement/hectare); - la réduction du ratio de stationnement par habitation; - l'aménagement des bretelles d'accès à l'autoroute 15; - l'intégration de logements aux étages de certains commerces; - la mise en valeur et l'aménagement du grand marais; - le déploiement des équipements de transport actifs et collectifs; - la consolidation des terrains agricoles résiduels; - l'aménagement d'un espace public convivial et rassembleur; - la valorisation de l'aménagement paysager et de la qualité de l'architecture; ▪ Élaborer un Plan directeur du secteur TOD et y inclure une section relative à un plan directeur de rue dans le secteur. ▪ Mettre à jour le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).
<p>Objectif 1.3 Développer un noyau de ville boulevard Montcalm Nord selon les principes du TOD [2016-04-07, 4999-004, a. 19]; [2021-08-27, 4999-012, a. 8]</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réaliser une étude de requalification du secteur selon une approche TOD; ▪ Privilégier pour tout nouvel équipement collectif, une localisation au sein du noyau de ville; ▪ Élaborer un programme particulier d'urbanisme (PPU) – Secteur Cente-Ville Montcalm visant : <ul style="list-style-type: none"> - la révision des usages autorisés à l'intérieur de la réglementation d'urbanisme de sorte à favoriser l'établissement d'un pôle civique permettant une mixité de fonctions (ex. : communautaire, administrative, habitation à l'étage, bureaux, commerces de support, etc.) et une animation du lieu; - l'augmentation de la densité d'habitation (minimum de 40 logements/hectare); - l'aménagement d'un stationnement incitatif; - l'aménagement d'un lieu de rassemblement; - le réaménagement du 9, boulevard Montcalm Nord; - la requalification du parc industriel Montcalm; - le réaménagement des espaces publics (emprises et paysagement); ▪ Mettre à jour le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA); ▪ Élaborer un programme de revitalisation commerciale.

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
<p>Objectif 1.4 Encadrer le développement et l'aménagement du boulevard de l'Industrie</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Renforcer l'encadrement urbain du boulevard et rehausser l'image d'une des entrées de la Ville; ▪ Assurer le contrôle du paysage urbain (cadre bâti, aménagements paysagers, affichage, etc.) du boulevard de l'Industrie par la mise à jour du règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA); ▪ Élaborer un programme d'affichage favorisant un affichage de qualité et intégré; ▪ Limiter les entrées charretières; ▪ Favoriser l'aménagement des domaines privés et publics; ▪ Revoir le réseau de camionnage actuel afin de privilégier un tracé ayant le moins d'impacts sur le futur pôle civique.

6.2 ORIENTATION 2 : VALORISATION DES SECTEURS À VOCATION ÉCONOMIQUE

Tableau 32 – Orientation 2, enjeux d'aménagement et de développement

Enjeux
<ul style="list-style-type: none"> ▪ La désuétude de certains pôles commerciaux à rayonnement local; ▪ La diversification d'une desserte commerciale régionale, locale et de quartier; ▪ Le positionnement et le redéveloppement du parc industriel Montcalm; ▪ Le contrôle adéquat du développement en bordure des réseaux routiers pour assurer la fonctionnalité et la fluidité de ces derniers : ▪ La consolidation du parc industriel Champlain; ▪ La protection et la mise en valeur de la zone agricole permanente et des activités agricoles; ▪ La possibilité d'implanter une plate-forme logistique intermodale.

Tableau 33 – Orientation 2, objectifs et moyens de mise en œuvre

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
<p>Objectif 2.1 Requalifier certains pôles commerciaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prévoir des aménagements facilitant les transports actifs dans la planification du Carrefour Candiac; ▪ Caractériser les pôles commerciaux présentant un faible dynamisme et réaliser un plan de développement ou de requalification (intensification des activités ou conversion des activités); ▪ Élaborer et mettre en œuvre un programme de revitalisation des pôles commerciaux de façon à : <ul style="list-style-type: none"> - améliorer la desserte commerciale et de services; - favoriser la rénovation du cadre bâti de moindre qualité; - favoriser l'aménagement des domaines privés et publics; ▪ Mettre à jour le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) visant à encadrer, entre autres, l'implantation, l'architecture, l'affichage et l'aménagement de terrain des pôles commerciaux.
<p>Objectif 2.2 Favoriser la réutilisation ou le redéveloppement, le cas échéant, du parc industriel Montcalm</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réaliser une planification détaillée du parc Montcalm afin de structurer la réutilisation ou le redéveloppement de ce secteur en transformation; ▪ Assurer, par la mise à jour des dispositions normatives contenues aux règlements d'urbanisme, la gestion adéquate des terrains contaminés présents sur le site; ▪ Assurer le contrôle du paysage urbain (cadre bâti, aménagements paysagers, affichage, etc.) du parc industriel par la mise à jour du règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
<p>Objectif 2.3 Consolider et hiérarchiser les activités industrielles du parc industriel Champlain</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Revoir, dans la réglementation d'urbanisme, les usages actuellement autorisés afin de maintenir et de consolider la vocation industrielle « secteurs de pointe et de haute technologie » dans le secteur; ▪ Élaborer et mettre en œuvre un programme d'aménagement du domaine public permettant de signaler et de mettre en valeur les principales portes d'entrée au secteur par des aménagements distinctifs et de qualité (entre autres : plantation, mobilier urbain, aménagements paysagers, affichage intégré, etc.); ▪ Assurer le contrôle du paysage urbain (cadre bâti, aménagements paysagers, aires de stationnement, affichage, etc.) du parc industriel par la mise à jour du règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIA).
<p>Objectif 2.4 Protéger et mettre en valeur la zone agricole permanente et les activités agricoles et contribuer à l'objectif d'augmentation de la superficie globale des terres cultivées à l'échelle métropolitaine <small>[2016-04-07, 4999-004, a. 20]</small></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser le développement des zones urbaines en optimisant l'utilisation de l'espace afin d'éviter de faire pression sur la zone agricole; ▪ Encourager le projet de fiducie foncière ou tout autre projet innovant.
<p>Objectif 2.5 Contribuer à positionner la MRC comme une porte d'entrée industrielle de la région métropolitaine de Montréal par le déploiement de la filière logistique aux abords de l'autoroute 30 et notamment à la jonction des autoroutes 15 et 30 <small>[2016-04-07, 4999-004, a. 20]</small></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Participer aux groupes de travail; ▪ Assurer la gestion des nuisances par la modification des règlements d'urbanisme.

6.3 ORIENTATION 3 : PLANIFICATION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE EN LIEN AVEC LES RÉSEAUX DE TRANSPORT

[2016-04-07, 4999-004, a. 21]

Tableau 34 – Orientation 3, enjeux d'aménagement et de développement

Enjeux
<ul style="list-style-type: none"> ▪ La mise en place d'un réseau de transport actif intégré; ▪ La précarité de liens entre les différents milieux de vie de la ville, plus particulièrement des liens cyclables, étant donné la présence de barrières physiques (les autoroutes 15 et 30 et la route 132); ▪ La promotion et la consolidation du réseau de transport collectif (réseau d'autobus et train de banlieue) afin de favoriser son utilisation; ▪ L'établissement d'une gare permanente; ▪ La mise en réseau des pôles d'intérêt.

[2016-04-07, 4999-004, a. 21]

Tableau 35 – Orientation 3, objectifs et moyens de mise en œuvre

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
<p>Objectif 3.1 Développer un réseau de transport actif récréatif et utilitaire favorisant les liens entre les pôles d'intérêt et les concentrations d'activités locales et régionales.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Élaborer un plan de transport (transport collectif, transport actif, intégration des modes, etc.); ▪ Prolonger le réseau cyclable de façon à assurer la desserte des milieux de vie et des pôles d'intérêt; ▪ Maintenir le réseau récréatif régional et favoriser les liens cyclables avec ce dernier; ▪ Améliorer la sécurité des utilisateurs sur les réseaux cyclables et piétonniers par des aménagements adéquats.
<p>Objectif 3.2 Améliorer la desserte en transport collectif sur le territoire afin de favoriser les liens entre les pôles d'intérêt et les concentrations d'activités locales et régionales.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Élaborer un plan de transport (transport collectif, transport actif, intégration des modes, etc.); ▪ Analyser les possibilités d'améliorer la connectivité du réseau interrégional de transport collectif; ▪ Assurer la permanence de la station de train de banlieue en l'affectant comme tel; ▪ Privilégier notamment les horaires et les points d'interconnexion permettant un système efficace et rapide qui répond en tout temps aux besoins de la population.
<p>Objectif 3.3 Assurer la fluidité du transport routier de marchandises sur le réseau par une planification intégrée qui tient compte des différents modes de transport.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Assurer la fluidité du transport routier de marchandises sur le réseau routier en misant notamment sur l'augmentation de la part modale des transports collectifs et actifs au sein de la MRC; ▪ Participer à l'accroissement de la part modale ferroviaire et maritime des marchandises afin de dégager de la capacité sur les réseaux routiers.
<p>Objectif 3.4 Assurer une desserte efficace des aires TOD et des corridors structurants par le transport en commun, ainsi qu'une desserte adéquate du reste du territoire par une complémentarité de modes de transport en priorisant, lorsque possible, les transports collectifs et actifs.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Assurer la planification du réseau de transport en commun structurant en amont de l'urbanisation des nouveaux secteurs et la mise en place de ce réseau idéalement à l'arrivée de leurs premiers résidents.

[2016-04-07, 4999-004, a. 21]

6.4 ORIENTATION 4 : OPTIMISATION DU DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL EN FONCTION DE LA CAPACITÉ DES INFRASTRUCTURES

Tableau 36 – Orientation 4, enjeux d'aménagement et de développement

Enjeux
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le logement adapté au vieillissement des ménages dans les secteurs d'origine; ▪ La diversification de l'offre de logement pour répondre aux différents types de ménage dont les ménages sans enfants; ▪ La hausse constante du coût des résidences et l'accueil des jeunes ménages; ▪ La différenciation de l'offre de services publics, récréatifs, communautaires, commerciaux selon les types de ménage dominants dans certains quartiers.

Tableau 37 – Orientation 4, objectifs et moyens de mise en œuvre

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
<p>Objectif 4.1 L'utilisation et la gestion rationnelle et durable de la ressource « sol » par la consolidation et la mise en relation des zones urbaines et des concentrations d'activités, ainsi que par la valorisation des secteurs desservis par un réseau de transport en commun structurant local ou métropolitain via l'aménagement de quartiers de type TOD.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poursuivre le développement du secteur de la gare dans une approche inspirée du Transit oriented development (TOD) et en lien avec les balises énoncées dans le Programme particulier d'urbanisme.
<p>Objectif 4.2 Encadrer le développement résidentiel des secteurs vacants ordonné et séquentiel.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Compléter l'urbanisation des terrains vacants en fonction des besoins des différents types de ménage; ▪ Dans le cadre de projets de développement, évaluer les opportunités de densification et de diversification des typologies d'habitations, tout en assurant une intégration harmonieuse avec le milieu d'accueil; ▪ Évaluer la capacité du réseau routier actuel à recevoir une augmentation de la circulation produite par une augmentation des résidents dans un secteur.
<p>Objectif 4.3 Favoriser le développement de projets résidentiels répondant aux besoins d'une clientèle variée (jeunes familles, professionnels, personnes préretraitées et retraitées, etc.).</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maintenir une stratégie de développement résidentiel offrant un parc immobilier de qualité destiné aux familles (jeunes, professionnels, retraités, personnes seules, etc.); ▪ Encourager, à certains endroits, le développement résidentiel de plus forte densité s'adressant à des ménages, de plus petite taille et/ou à des personnes plus âgées; ▪ Favoriser une diversité de l'offre résidentielle s'adressant à des ménages variés : <ul style="list-style-type: none"> - habitation unifamiliale répondant à une clientèle vieillissante et financièrement aisée; - habitations bifamiliales et trifamiliales de haut de gamme pour propriétaire occupant; - condos luxueux; ▪ Favoriser la construction de centres d'hébergement pour personnes âgées.

<i>Objectifs</i>	<i>Moyens de mise en œuvre</i>
<p>Objectif 4.4 Consolider la trame résidentielle existante en tenant compte des potentiels.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Privilégier l'établissement de typologies résidentielles dans la continuité de la trame urbaine existante; ▪ Bonifier les dispositions normatives à la réglementation d'urbanisme relatives à la plantation d'arbres et à l'aménagement paysager des propriétés privées; ▪ Mettre à jour le Règlement 5004 relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.) visant à encadrer, entre autres, l'implantation, l'architecture, l'affichage et l'aménagement de terrain; ▪ Mettre sur pied des mesures (programmes d'intervention et de promotion) afin de soutenir la rénovation du parc de logements.

[2016-04-07, 4999-004, a. 22]

6.5 ORIENTATION 5 : CONSOLIDATION DES ACQUIS

Tableau 38 – Orientation 5, enjeux d'aménagement et de développement

Enjeux
<ul style="list-style-type: none"> ▪ La rénovation du cadre bâti des secteurs résidentiels plus anciens; ▪ La consolidation de la desserte et le maintien de la qualité des parcs, espaces verts et équipements (sportifs, de loisirs, culturels); ▪ L'amélioration des entrées de villes sur le réseau autoroutier et sur le réseau local; ▪ Le maintien de l'image de marque de la ville; ▪ La valorisation du patrimoine paysager et naturel de Candiac; ▪ La gestion des contraintes naturelles et anthropiques; ▪ La mise en place de pratiques environnementales.

Tableau 39 – Orientation 5, objectifs et moyens de mise en œuvre

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
<p>Objectif 5.1 Adapter les aménagements et les équipements à l'évolution des besoins de la population en place.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Établir un plan d'embellissement des entrées de ville sur le réseau autoroutier et le réseau local; ▪ Mettre à jour le plan directeur des parcs et espaces verts; ▪ Mettre à jour le plan de desserte des équipements pour l'adapter aux besoins des ménages; ▪ Promouvoir des services à la population (garderies, centre de personnes âgées, etc.); ▪ Sensibiliser la population et promouvoir les équipements et services disponibles sur le territoire.
<p>Objectif 5.2 Protéger et mettre en valeur les sites, les paysages, les sites et territoires d'intérêt local et métropolitain ainsi que les éléments identitaires de la ville afin de reconnaître la contribution de ceux-ci au développement durable. [2016-04-07, 4999-004, a. 23]</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adopter un Plan de conservation des milieux naturels : <ul style="list-style-type: none"> - améliorer l'accessibilité visuelle et physique de la rivière de la Tortue et du fleuve Saint-Laurent, particulièrement dans ses parties urbanisées, tout en respectant les composantes naturelles et écologiques; ▪ Mettre en valeur les grands marais et favoriser l'interprétation des composantes naturelles; ▪ Poursuivre le plan de gestion environnementale : <ul style="list-style-type: none"> - digue et îlots de la Voie maritime; - embouchure de la rivière de la Tortue; ▪ Procéder à l'évaluation d'une mise en valeur des berges de la rivière à la Tortue; ▪ Signaler et améliorer la qualité d'aménagement des entrées de ville : <ul style="list-style-type: none"> - autoroute 30 et boulevard Jean-Leman; - route 132 et boulevard Industrie; - pont Marie-Victorin; - route 132 et chemin Saint-François-Xavier; - entrée est du boulevard Marie-Victorin; ▪ Poursuivre le programme d'entretien de la forêt urbaine et de plantation d'arbres; ▪ Promouvoir la politique de l'arbre; ▪ Protéger et mettre en valeur le bâtiment et le site de la maison Melançon; ▪ Restreindre et limiter à certains endroits l'implantation de sites d'extraction; ▪ Maintenir l'accès aux panoramas et aux points de vue d'intérêt régional. [2016-04-07, 4999-004, a. 23]

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
<p>Objectif 5.3 Assurer la gestion des impacts liés aux contraintes anthropiques sur les interfaces sensibles et la cohabitation des usages (zones de niveau sonore élevé et de vibration, terrains contaminés, etc.). [2016-04-07, 4999-004, a. 23]</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poursuivre les démarches auprès du MTQ pour définir des mesures de mitigation pour atténuer le bruit et les risques reliés à la qualité de l'air ambiant aux abords des autoroutes 15 et 30 et de la route 132; ▪ Introduire ou bonifier, dans la réglementation d'urbanisme, le cas échéant, des dispositions normatives afin de gérer les nuisances associées aux contraintes anthropiques suivantes : <ul style="list-style-type: none"> - le site aquatique contaminé; - les zones de niveau sonore élevé et de vibration; - les terrains contaminés; - les secteurs comportant des risques associés aux infrastructures et aux activités; ▪ Prévoir, dans la réglementation d'urbanisme, l'aménagement d'une zone tampon aux limites de tout site industriel adjacent à une zone résidentielle, institutionnelle et récréative; ▪ Assurer la mise à jour et la bonification du règlement concernant les nuisances, la paix et le bon ordre. [2016-04-07, 4999-004, a. 23]
<p>Objectif 5.4 Assurer la sécurité publique par la gestion des contraintes naturelles (plaine inondable, secteur de non-remblai, etc.).</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Introduire ou bonifier, dans la réglementation d'urbanisme, le cas échéant, des dispositions normatives afin de gérer les nuisances associées aux contraintes naturelles suivantes : <ul style="list-style-type: none"> - les plaines inondables; - les secteurs de non-remblai; - les zones de risque d'érosion et de glissement de terrain; ▪ Mettre à jour la cartographie des plaines inondables, des secteurs de non-remblai et des zones de risque d'érosion et de glissement de terrain en collaboration avec les acteurs concernés.
<p>Objectif 5.5 Amorcer le virage environnemental.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Élaborer et mettre en œuvre une Politique de développement durable; ▪ Poursuivre la mise en place de mécanismes favorisant le développement de pratiques environnementales (recyclage, compostage, transformation des déchets par biométhanisation, etc.); ▪ Introduire des outils réglementaires favorisant les pratiques environnementales; ▪ Favoriser l'aménagement de talus et de bassins de rétention; ▪ Favoriser l'aménagement de stationnements de type « alvéolaires » ou sur « dalles gazonnées » et modifier la réglementation à cet effet.
<p>Objectif 5.6 Miser sur une amélioration de l'affichage.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Établir un cadre réglementaire afin d'établir une signature « Candiac » dans l'affichage commercial.
<p>Objectif 5.7 Contribuer à la création de la Trame verte et bleue du Grand Montréal. [2016-04-07, 4999-004, a. 23]</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Participer aux groupes de travail; ▪ Élaborer et mettre en œuvre une Politique de développement durable. [2016-04-07, 4999-004, a. 23]

Section 7

GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉS D'OCCUPATION

7 GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉS D'OCCUPATION

Les aires d'affectation du sol visent à définir, de façon générale, la vocation dominante des parties du territoire de la municipalité, de façon à répondre aux orientations et aux objectifs d'aménagement. Elles constituent un outil important dans la caractérisation du territoire et dans son développement. En plus de considérer les grands principes d'aménagement qui sous-tendent le plan d'urbanisme, les aires d'affectation tiennent compte des contraintes physiques, des caractéristiques socioéconomiques ainsi que des volontés locales en matière d'aménagement et de développement du territoire. Les aires d'affectation respectent les grandes affectations prévues au schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon, qui précise, à l'échelle régionale, les fonctions dominantes et complémentaires pour chacun des secteurs du territoire.

7.1 RÈGLES INTERPRÉTATIVES

7.1.1 Les fonctions dominantes et les fonctions complémentaires

Pour chacune des aires d'affectation, les usages autorisés sont précisés selon deux catégories :

- Fonctions dominantes : elles correspondent à la majorité de l'espace de plancher constructible auquel sont consacrées les aires d'affectation. Ces fonctions peuvent être assujetties à certaines balises.
- Fonctions complémentaires : elles contribuent à appuyer le développement ou la pérennité des fonctions dominantes, tout en n'y compromettant pas la réalisation. Pouvant être de natures diverses, ces fonctions peuvent être assujetties à certaines balises.

Les fonctions dominantes et complémentaires pour chacune des aires d'affectation, ainsi que les dispositions particulières s'appliquant, le cas échéant, sont spécifiées aux sections suivantes.

7.2 NOMENCLATURE DES AIRES D'AFFECTATION

7.2.1 La division du territoire en aires d'affectation

Le territoire municipal est divisé en aires d'affectation, chacune identifiée d'une dominance. Ces aires d'affectation du territoire sont illustrées au plan 3 - Affectations du sol.

7.2.2 L'identification des aires

Chacune des aires d'affectation est identifiée par une lettre indiquant la fonction dominante ainsi que par un chiffre (par exemple H1).

Tableau 40 – Identification des aires d'affectation

Affectations	
H1	Habitation de faible densité. L'aire d'affectation couvre les secteurs résidentiels à dominance unifamiliale localisés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.
H2	Habitation de moyenne et forte densité. L'aire d'affectation couvre les secteurs résidentiels à dominance bifamiliale, trifamiliale et multifamiliale localisés à l'intérieur du noyau d'urbanisation central.
C1	Commerciale et de services de desserte locale. L'aire d'affectation couvre les pôles de commerces et de services de proximité et de desserte locale.
C2	Commerciale et de services de desserte régionale. L'aire d'affectation couvre le secteur du Centre professionnel Montcalm et les environs ainsi que le Carrefour Candiac.
M1	Multifonctionnel. L'aire d'affectation correspond en majeure partie à l'aire TOD et au corridor de transport en commun structurant. [2016-04-07, 4999-004, a. 24]
I1	Industrielle. L'aire d'affectation correspond aux parcs industriels Montcalm et Champlain.
P1	Publique et institutionnelle. L'aire d'affectation correspond notamment aux lieux utilisés aux fins d'éducation, de culture, de santé, d'administration et d'utilité publique.
P2	Parcs et espaces verts. L'aire d'affectation correspond aux divers parcs et espaces verts.
C3	Conservation. L'aire d'affectation correspond aux îles de la Voie maritime du fleuve Saint-Laurent.
R1	Récréative. L'aire d'affectation correspond aux rives du fleuve Saint-Laurent.
A1	Agricole L'aire d'affectation couvre la zone agricole permanente au sens de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricole (L.R.Q. c. P-41.1)</i>

[2016-04-07, 4999-004, a. 24]

7.2.3 Les classes d'usages employées

Les classes d'usages décrites ci-dessous reprennent la classification des groupes d'usages inscrite au schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon.

7.3 AIRES D'AFFECTATION DU SOL

7.3.1 L'affectation « Habitation de faible densité » (H-1)

Tableau 41 – Usages et densité de l'aire d'affectation « Habitation de faible densité » (H-1)

FONCTION DOMINANTE	FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES
<p>Habitation : Unifamiliale.</p>	<p>Activité récréative extensive. Activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction.</p> <p>Équipement et réseau d'utilité publique.</p> <p>Activités de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels. Seules les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.</p>
DENSITÉ D'OCCUPATION	
<p>Secteurs résidentiels à développer : la densité brute minimale prescrite est de 25 logements/hectare.</p> <p>Un minimum de 50 % de l'aire d'affectation doit être affecté à la fonction « Habitation de densité égale ou supérieure aux normes prescrites à la section 4 – Document complémentaire ».</p> <p>NOTE</p> <p>Pour le secteur de planification détaillée TOD – secteur de la gare identifié au Plan 1 « Contexte d'intervention » et faisant l'objet d'un Programme particulier d'urbanisme :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) la densité brute minimale prescrite est de 40 logements/hectare, excluant les milieux humides ainsi que les aires protégées identifiées au schéma d'aménagement et de développement; b) le COS minimal est de 0,45; et c) le CES minimal est de 25 %. <p>Pour l'aire secteur Centre-Ville Montcalm identifiée au Plan 1 « Contexte d'intervention » et faisant l'objet d'un Programme particulier d'urbanisme :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) la densité brute minimale prescrite est de 30 logements/hectare, excluant les milieux humides ainsi que les aires protégées identifiées au schéma d'aménagement et de développement; b) le COS minimal est de 0,45; et c) le CES minimal est de 25 %. <p>Le nombre de logements/hectare prescrit pour les deux secteurs de planification détaillée s'applique respectivement à l'ensemble de l'aire d'affectation du sol « Multifonctionnelle structurante » tel qu'identifié au schéma d'aménagement et de développement dont la date d'entrée en vigueur est le 17 novembre 2014.</p>	

[2016-04-07, 4999-004, a. 25]; [2021-08-27, 4999-012, a. 9]

7.3.2 L'affectation « Habitation de moyenne et forte densité » (H-2)

Tableau 42 – Usages et densité de l'aire d'affectation « Habitation de moyenne et forte densité » (H-2)

FONCTION DOMINANTE	FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES
<p>Habitation : Bifamiliale, trifamiliale et multifamiliale.</p>	<p>Activité récréative extensive. Activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction.</p> <p>Équipement et réseau d'utilité publique.</p> <p>Activités de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels. Seules les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.</p>
DENSITÉ D'OCCUPATION	
<p>Secteurs résidentiels à développer : la densité brute minimale prescrite est de 25 logements/hectare. Un minimum de 50 % de l'aire d'affectation doit être affecté à la fonction « Habitation de densité égale ou supérieure aux normes prescrites à la section 4 – Document complémentaire ».</p>	
NOTE	
<p>Pour le secteur de planification détaillée TOD identifié au plan 1 « Contexte d'intervention » et faisant l'objet d'un Programme particulier d'urbanisme :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) la densité brute minimale prescrite est de 40 logements/hectare, excluant les milieux humides ainsi que les aires protégées identifiés au schéma d'aménagement et de développement; b) le COS minimal est de 0,45; et c) le CES minimal est de 25 %. <p>Pour l'aire secteur Centre-Ville Montcalm identifiée au Plan 1 « Contexte d'intervention » et faisant l'objet d'un Programme particulier d'urbanisme :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) la densité brute minimale prescrite est de 30 logements/hectare, excluant les milieux humides ainsi que les aires protégées identifiées au schéma d'aménagement et de développement; b) le COS minimal est de 0,45; et c) le CES minimal est de 25 %. <p>Le nombre de logements/hectare prescrit pour les deux secteurs de planification détaillée s'applique aux terrains vacants ou à requalifier à l'intérieur de la grande affectation « Multifonctionnelle structurante » tel qu'identifié au schéma d'aménagement et de développement dont la date d'entrée en vigueur est le 17 novembre 2014.</p>	

[2016-04-07, 4999-004, a. 26]; [2021-08-27, 4999-012, a. 10]

7.3.3 L'affectation « Commerciale et de services de desserte locale » (C-1)

Tableau 43 – Usages et densité de l'aire d'affectation « Commerciale et de services de desserte locale » (C-1)

FONCTIONS DOMINANTES	FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES
<p>Commerces de petite surface : Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1 000 mètres carrés.</p> <p>Commerces de moyenne surface : Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est située entre 1 000 et 3 500 mètres carrés inclusivement.</p> <p>Bureau non structurant : Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1 000 mètres carrés.</p>	<p>Habitation. De toute densité.</p> <p>Équipement institutionnel et communautaire non structurant. Les équipements institutionnels, administratifs et communautaires qui ne sont pas considérés comme structurants à l'échelle régionale. Les écoles primaires et secondaires ainsi que les équipements municipaux à desserte locale font notamment partie de cette fonction.</p> <p>Activité récréative extensive. Activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction.</p> <p>Équipement et réseau d'utilité publique.</p> <p>Activités de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels. Seules les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.</p>
DENSITÉ D'OCCUPATION	
Le coefficient d'occupation du sol (COS) maximal est de 0,75.	

[2016-04-07, 4999-004, a. 27]

7.3.4 L'affectation « Commerciale et de services de desserte régionale » (C-2)

Tableau 44 – Usages et densité de l'aire d'affectation « Commerciale et de services de desserte régionale » (C-2)

FONCTIONS DOMINANTES	FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES
<p>Commerces de grande surface : Tous les bâtiments utilisés presque exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est de plus de 3 500 mètres carrés.</p> <p>Commerces de moyenne surface : Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est située entre 1 000 et 3 500 mètres carrés inclusivement.</p>	<p>Commerces de petite surface. Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1 000 mètres carrés.</p> <p>Bureau non structurant. Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1 000 mètres carrés.</p> <p>Activité récréative extensive. Activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction.</p> <p>Équipement et réseau d'utilité publique.</p> <p>Activités de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels. Seules les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.</p>
DENSITÉ D'OCCUPATION	
Le coefficient d'occupation du sol (COS) maximal est de 1,0.	
NOTE	
60 % de l'aire d'affectation doit être affectée aux fonctions dominantes.	

[2016-04-07, 4999-004, a. 28]

7.3.5 L'affectation « Multifonctionnelle » (M-1)

Tableau 44.1 – Usages et densité de l'aire d'affectation « Multifonctionnelle » (M-1)

FONCTIONS DOMINANTES	FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES
<p>Habitation.</p>	<p>Équipement institutionnel et communautaire non structurant. Les équipements institutionnels, administratifs et communautaires qui ne sont pas considérés comme structurants à l'échelle régionale. Les écoles primaires et secondaires ainsi que les équipements municipaux à desserte locale font notamment partie de cette fonction.</p> <p>Mixte structurant. Les bâtiments utilisés aux fins de deux fonctions ou plus parmi les fonctions résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles et communautaires, pour lesquels la superficie brute totale de plancher du bâtiment est de 3 000 mètres carrés ou plus.</p> <p>Activité récréative intensive. Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que des bâtiments et/ou des aménagements considérables. Les golfs, les terrains de pratique de golf, les bases de plein air, les marinas, les musées et les campings font notamment partie de cette fonction.</p> <p>Activité récréative extensive. Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction.</p> <p>Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels. Seules les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.</p> <p>Équipement et réseau d'utilité publique.</p> <p>Commerces de petite surface : Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1 000 mètres carrés.</p> <p>Commerces de moyenne surface : Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est située entre 1 000 et 3 500 mètres carrés inclusivement.</p> <p>Note : Les marchés d'alimentation dont la superficie de plancher brute totale se situe entre 3 500 et 5 000 mètres carrés sont autorisés dans l'aire d'affectation « Multifonctionnelle », et ce, même s'il est attaché avec un bâtiment commercial. Ils doivent limiter la superficie au sol à un maximum de plancher brute totale de 3 500 mètres carrés et limiter le nombre de cases de stationnement pouvant être réalisées à l'extérieur du bâtiment au maximum de cases permises pour une superficie de plancher brute totale de 3 500 mètres carrés.</p>

	<p>Bureau structurant : Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est de 1 000 mètres carrés ou plus.</p> <p>Bureau non structurant : Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1 000 mètres carrés.</p> <p>Mixte non structurant : Tous les bâtiments utilisés aux fins de deux activités ou plus parmi les activités résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles et communautaires, pour lesquels la superficie brute totale de plancher du bâtiment est inférieure à 3 000 mètres carrés.</p> <p>Industrie non polluante : Industrie qui ne fabrique et ne transforme aucune matière dangereuse ou qui n'a pas recours à un procédé industriel utilisant régulièrement une ou des matières dangereuses identifiées à l'annexe 4 du Règlement sur les matières dangereuses du gouvernement du Québec et dont l'activité ne cause ni bruit (inférieur ou égale à 55 décibels), ni poussière, ni odeur à la limite du ou des terrains. Les municipalités devront intégrer à leur réglementation d'urbanisme des dispositions visant à minimiser les nuisances potentielles sur le voisinage, particulièrement en ce qui a trait au bruit, à la poussière, aux odeurs, à la lumière, à la chaleur émanant de procédés industriels et au transport par véhicules lourds.</p>
DENSITÉ D'OCCUPATION	
<p>Pour le secteur de planification détaillée TOD identifié au plan 1 « Contexte d'intervention » et faisant l'objet d'un Programme particulier d'urbanisme :</p> <ul style="list-style-type: none">a) la densité brute minimale prescrite est de 40 logements/hectare, excluant les milieux humides ainsi que les aires protégées identifiées au schéma d'aménagement et de développement;b) le COS minimal est de 0,45;etc) le CES minimal est de 25 %. <p>Pour l'aire secteur Centre-Ville Montcalm identifiée au Plan 1 « Contexte d'intervention » et faisant l'objet d'un Programme particulier d'urbanisme :</p> <ul style="list-style-type: none">a) la densité brute minimale prescrite est de 30 logements/hectare, excluant les milieux humides ainsi que les aires protégées identifiées au schéma d'aménagement et de développement;b) le COS minimal est de 0,45;etc) le CES minimal est de 25 %. <p>Le nombre de logements/hectare prescrit pour les deux secteurs de planification détaillée s'applique aux terrains vacants ou à requalifier à l'intérieur de la grande affectation « Multifonctionnelle structurante » tel qu'identifié au schéma d'aménagement et de développement dont la date d'entrée en vigueur est le 17 novembre 2014.</p> <p>Minimalement, 50 % de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante « habitation ».</p>	

7.3.6 L'affectation « Industrielle » (I-1)

Tableau 45 – Usages et densité de l'aire d'affectation « Industrielle » (I-1)

FONCTION DOMINANTE	FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES
<p>Industrie légère : Toutes les industries dont l'activité occasionnelle très peu d'incidences sur le milieu environnant, ne cause ni bruit, ni poussière, ni odeur à la limite du terrain où les entreprises industrielles ou para-industrielles sont implantées.</p>	<p>Industrie du transport. Les industries dont l'activité principale et première est reliée au transport des marchandises. Ces industries sont interdites dans un corridor de 100 mètres en bordure des autoroutes 15 et 30.</p> <p>Commerce lourd. (activité para-industrielle). Tous les commerces comportant des nuisances (mécanique automobile, débosselage, stationnement de véhicules lourds et autres) et les commerces nécessitant de grandes surfaces de montre à l'extérieur (vente de maisons mobiles et roulottes, cours à bois et autres).</p> <p>Commerces de petite surface. Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1 000 mètres carrés.</p> <p>Commerces de moyenne surface. Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est située entre 1 000 et 3 500 mètres carrés inclusivement.</p> <p>Bureau structurant. Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est de 1 000 mètres carrés ou plus.</p> <p>Bureau non structurant. Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1 000 mètres carrés.</p> <p>Mixte non structurant. Tous les bâtiments utilisés aux fins de deux activités ou plus parmi les activités résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles et communautaires, pour lesquels la superficie brute totale de plancher du bâtiment est inférieure à 3 000 mètres carrés.</p> <p>Équipement et réseau d'utilité publique.</p> <p>Activités de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels. Seules les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.</p>
DENSITÉ D'OCCUPATION	
<p>Le coefficient d'occupation du sol (COS) maximal est de 1,0.</p> <p>NOTE :</p> <p>Minimalement, 50 % de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.</p> <p>Dans les aires d'affectations industrielles, la fonction « Mixte » non structurant exclut les activités résidentielles.</p>	

[2016-04-07, 4999-004, a. 30]

7.3.7 L'affectation « Publique et institutionnelle » (P-1)

Tableau 46 – Usages et densité de l'aire d'affectation « Publique et institutionnelle » (P-1)

FONCTION DOMINANTE	FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES
<p>Équipement institutionnel et communautaire non structurant : Les équipements institutionnels, administratifs et communautaires qui ne sont pas considérés comme structurants à l'échelle régionale. Les écoles primaires et secondaires ainsi que les équipements municipaux à desserte locale font</p>	<p>Activité récréative intensive. Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que des bâtiments et/ou des aménagements considérables. Les golfs, les terrains de pratique de golf, les bases de plein air, les marinas, les musées et les campings font notamment partie de cette fonction.</p> <p>Activité récréative extensive. Activités de loisirs, culturelles ou</p>

notamment partie de cette fonction.	éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction. Équipement et réseau d'utilité publique. Activités de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels. Seules les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.
DENSITÉ D'OCCUPATION	
N/A	

[2016-04-07, 4999-004, a. 31]

7.3.8 *L'affectation « Parcs et espaces verts » (P-2)*

Tableau 47 – Usages et densité de l'aire d'affectation « Parcs et espaces verts » (P-2)

FONCTIONS DOMINANTES	FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES
<p>Activité récréative intensive : Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que des bâtiments et/ou des aménagements considérables. Les golfs, les terrains de pratique de golf, les bases de plein air, les marinas, les musées et les campings font notamment partie de cette fonction.</p> <p>Activité récréative extensive : Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction.</p>	<p>Équipement et réseau d'utilité publique.</p> <p>Activités de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels. Seules les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.</p>
DENSITÉ D'OCCUPATION	
N/A	

[2016-04-07, 4999-004, a. 32]

7.3.9 *L'affectation « Conservation » (C-3)*

Tableau 48 – Usages et densité de l'aire d'affectation « Conservation » (C-3)

FONCTION DOMINANTE	FONCTION COMPLÉMENTAIRE
<p>Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels : Seules les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.</p>	<p>Activité récréative extensive. Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction.</p>
DENSITÉ D'OCCUPATION	
<p>Note</p> <p>90 % de l'aire d'affectation doit être affectée aux fonctions dominantes.</p>	

[2016-04-07, 4999-004, a. 33]

7.3.10 *L'affectation « Récréative » (R-1)*

Tableau 49 – Usages et densité de l'aire d'affectation « Récréative » (R-1)

FONCTIONS DOMINANTES	FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES
<p>Activité récréative intensive : Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que des bâtiments et/ou des aménagements considérables. Les golfs, les terrains de pratique de golf, les bases de plein air, les marinas, les musées et les campings font notamment partie de cette fonction.</p> <p>Activité récréative extensive : Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction.</p> <p>Activité de commerce de support à l'activité récréative principale : Toutefois, les usages de cette fonction sont autorisés dans la mesure où les produits vendus et les services offerts visent à desservir la clientèle fréquentant les activités récréatives. De manière non limitative, les usages visés sont de type : casse-croûte et service de restauration, service de location d'équipements récréatifs légers tels que bicyclette, ski de fond et autres.</p> <p>Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels : Seules les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.</p>	<p>Équipement institutionnel et communautaire non structurant. Les équipements institutionnels, administratifs et communautaires qui ne sont pas considérés comme structurants à l'échelle régionale. Les écoles primaires et secondaires ainsi que les équipements municipaux à desserte locale font notamment partie de cette fonction.</p> <p>Équipement et réseau d'utilité publique.</p>
DENSITÉ D'OCCUPATION	
<p>N/A</p> <p>NOTE :</p> <p>Minimalement, 80 % de l'aire d'affectation doit être affectée aux fonctions dominantes.</p>	

[2016-04-07, 4999-004, a. 34]

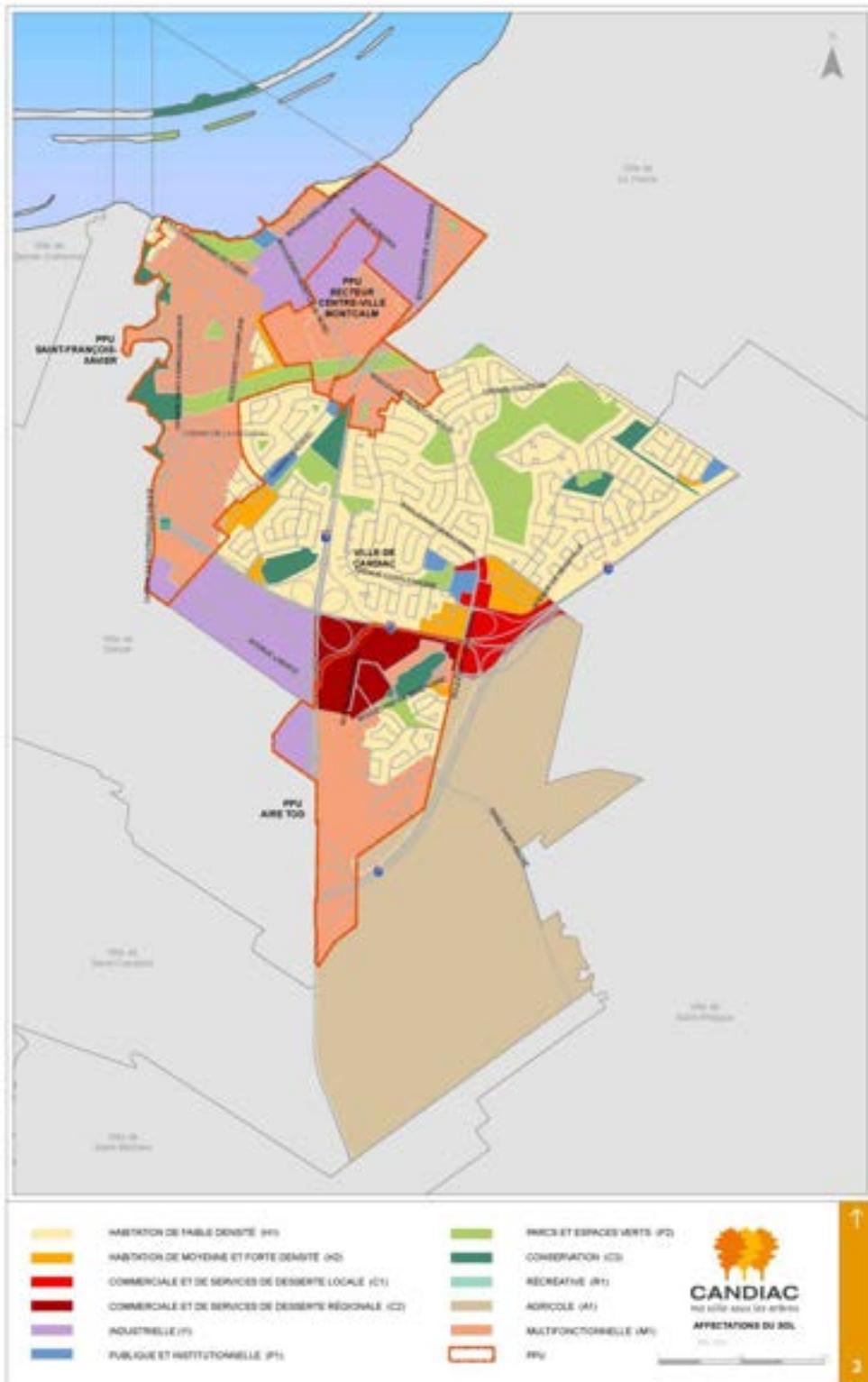
7.3.11 L'affectation « Agricole » (A-1)

[2016-04-07, 4999-004, a. 35]

Tableau 50 – Usages et densité de l'aire d'affectation « Agricole » (A-1)

FONCTIONS DOMINANTES	FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES
<p>Agriculture et activités agricoles. Telles que définies dans la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (L.R.Q. c. P-41.1)</i>.</p> <p>Habitation. Pour une personne physique dont la principale occupation est l'agriculture selon les règles de l'article 40 de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (L.R.Q. c. P-41.1)</i>.</p> <p>Habitation. (autre que celle de l'exploitant). En vertu des dispositions prévues à l'article 31.1 ou aux articles 101 à 105 de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (L.R.Q. c. P-41.1)</i>. L'ajout d'un logement supplémentaire à même la résidence existante destiné à être occupé par des personnes qui ont ou ont eu, un lien de parenté ou d'alliance avec l'occupant du logement principal.</p> <p>Autres usages et activités. Ayant obtenus une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole avant la date d'entrée en vigueur du schéma d'aménagement révisé ou faisant l'objet de droits acquis en vertu de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (L.R.Q. c. P-41.1)</i>. Ce droit n'existe qu'à l'égard de la superficie du ou des lots faisant l'objet de droits acquis ou pour lesquels une autorisation a été délivrée par la Commission de protection du territoire agricole.</p>	<p>Commerce agricole. Les commerces où s'exercent des activités commerciales directement reliées à un produit agricole, mais qui ne constituent pas une activité agricole au sens de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (L.R.Q. c. P-41.1)</i>. Les commerces agricoles comprennent les postes de séchage ainsi que l'entreposage et la vente de produits agricoles. La vente d'engrais et de fertilisants utilisés à des fins agricoles est également autorisée.</p> <p>Activité agrotouristique. Les activités touristiques dont l'attrait principal est relié à l'agriculture et au milieu agricole. Les activités agrotouristiques comprennent les gîtes touristiques visés par le <i>Règlement sur les établissements touristiques (L.R.Q., c. E-15.1, r.0.1)</i> et les tables champêtres. Ces activités peuvent être implantées que dans une résidence existante avant l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement révisé. Les activités agrotouristiques comprennent également les activités touristiques de nature commerciale, récréative, éducative et culturelle qui se pratiquent en milieu agricole et qui requièrent certains aménagements et équipements. Ces activités doivent toutefois être directement reliées et complémentaires à l'activité agricole principale ou à la production agricole d'un producteur. Sans être exclusif, il peut s'agir d'un centre d'interprétation sur la production du lait relié à une ferme laitière, d'une cabane à sucre reliée à une érablière en exploitation, un centre équestre en activité secondaire à l'élevage des chevaux ou une activité de dégustation de vin reliée à un vignoble.</p> <p>Activité récréative extensive. Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction. L'activité récréative doit être implantée en bordure de routes existantes afin de favoriser le raccordement de réseaux récréatifs existants ailleurs sur le territoire de la MRC ou dans le but d'assurer la poursuite d'un réseau inter-MRC.</p> <p>Équipement et réseau d'utilité publique.</p> <p>Activités de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels. Seules les activités de nettoyage, d'entretien, d'implantation d'ouvrages écologiques et d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.</p>
DENSITÉ D'OCCUPATION	
N/A	

Plan 3 – Affectations du sol



[2016-04-07, 4999-004, a. 36]; [2021-08-27, 4999-012, a. 12]

Section 8

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES ET OUTILS DE MISE EN OEUVRE

8 DISPOSITIONS PARTICULIÈRES ET OUTILS DE MISE EN ŒUVRE

8.1 SECTEURS DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE

La Ville de Candiac identifie les secteurs ou sites d'intervention sur son territoire qui requièrent une planification détaillée en raison des problématiques d'aménagement particulières ainsi que des enjeux de consolidation ou de requalification qui y sont observés.

Pour favoriser la mise en valeur de ces secteurs et sites, le plan d'urbanisme favorise la détermination de stratégies diverses adaptées aux problématiques particulières de chacun d'eux (programme particulier d'urbanisme, plan d'aménagement d'ensemble, stratégies réglementaires, programme de revitalisation, étude de positionnement industriel et commercial, etc.).

Les secteurs et sites structurants devant faire l'objet d'une planification détaillée sont les suivants :

- noyau civique boulevard Montcalm Nord / boulevard de l'Industrie;
- l'aire TOD;
- centres commerciaux :
 - Centre Candiac;
 - Centre Montcalm;
 - Place de l'Industrie;
 - 18, Papineau;
 - Place du Carrefour;
 - Place Candiac;
 - Centre professionnel Montcalm
 - Carrefour Candiac;
- parcs industriels Montcalm;
- le corridor de transport en commun local.

[2016-04-07, 4999-004, a. 37]

8.1.1 Le programme particulier d'urbanisme (PPU)

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q. c. A-19.1)* permet, aux municipalités qui le désirent, d'adopter un programme particulier d'urbanisme (PPU). Par ailleurs, le schéma d'aménagement révisé, intégrant le règlement numéro 170 de la MRC de Roussillon, en vigueur depuis le 17 novembre 2014, exige l'adoption de Programme particulier d'urbanisme pour tout secteur identifié comme « Aire TOD » ou « Corridor de transport en commun métropolitain structurant ».

À cet effet, la Ville de Candiac a désigné le secteur Centre-Ville Montcalm ainsi que l'aire TOD pour lesquels des programmes particuliers d'urbanisme (PPU) s'appliquent.

[2021-08-27, 4999-012, a. 13]

Cet outil permet à la Ville d'apporter plus de précisions concernant la planification de ces secteurs qui suscitent une attention particulière. Le contenu du programme particulier d'urbanisme est entièrement défini par la municipalité. Il peut comprendre :

- l'affectation du sol et la densité de son occupation;
- le tracé projeté et le type de voies de circulation;
- la nature, l'emplacement et le type d'équipements et d'infrastructures;
- les dispositions réglementaires nécessaires, etc.

Afin de respecter les normes du schéma d'aménagement révisé, le contenu du Programme particulier d'urbanisme (P.P.U.) doit prescrire :

- une densité minimale brute de 40 logements/hectare pour l'aire TOD;
- une densité minimale brute de 30 logements/hectare pour le secteur Centre-Ville Montcalm.

[2021-08-27, 4999-012, a. 13]

Toujours dans le respect du schéma d'aménagement révisé, le contenu du Programme particulier d'urbanisme (P.P.U.) doit permettre de concrétiser les objectifs et critères suivants :

OBJECTIF 1 : CRÉER UN MILIEU DE VIE DOTÉ D'UN CŒUR DE QUARTIER DYNAMIQUE ET D'UNE IDENTITÉ FORTE :

Encourager l'établissement d'activités non résidentielles, notamment les commerces et services de proximité en privilégiant leur localisation dans et à proximité du cœur de quartier et au rez-de-chaussée.

OBJECTIF 2 : ASSURER PAR LES AMÉNAGEMENTS LA PRIORITÉ, LA SÉCURITÉ ET LE CONFORT DES PIÉTONS ET DES CYCLISTES :

- Viser à réduire la distance de marche réelle (calcul au sol) entre les habitations et les points d'accès de transport en commun par le biais notamment de parcours directs;
- 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;

- Favoriser la perméabilité du quartier aux déplacements actifs, en privilégiant, par exemple, un découpage de la trame en îlots de taille réduite ou en aménageant des passages actifs;
- Assurer l'apaisement de la circulation automobile pour les voies de circulation routière n'appartenant pas au réseau routier supérieur par des aménagements et normes pouvant inclure, par exemple, des traverses piétonnières surélevées ou marquées au sol aux intersections, des chicanes, des avancées de trottoirs et des plantations en bordure de voie notamment;
- Viser à n'autoriser le stationnement sur rue que sur un côté pour les rues de desserte locale, lorsque possible;
- Assurer la présence de trottoirs en continu, préférablement des deux côtés de la rue ou minimalement sur un côté de la rue.

OBJECTIF 3 : AUGMENTER LA COMPACTÉ ET LA DENSITÉ DES MILIEUX DE VIE, EN PARTICULIER À PROXIMITÉ DES CŒURS DE QUARTIER ET DANS LE RESPECT DES CARACTÉRISTIQUES DU MILIEU ENVIRONNANT :

- Assurer de limiter les surfaces occupées par les aires de stationnement automobile en fixant un nombre maximal de cases de stationnement par logement;
- Assurer une diversité dans les prescriptions de hauteur des bâtiments;
- Limiter les entrées charretières en cours avant et latérales;
- Assurer de limiter la profondeur maximale autorisée pour les marges de recul des bâtiments, par exemple, en réduisant les marges latérales et encourageant la mitoyenneté des bâtiments et/ou la profondeur des cours arrières et en favorisant leur partage sous forme de cours semi-privées ainsi qu'en permettant le morcellement de lots déjà bâtis.

OBJECTIF 4 : IMPLANter ET AMÉNAGER DES POINTS D'ACCÈS DE TRANSPORT EN COMMUN VISIBLES, ACCESSIBLES ET BIEN INTÉGRÉS AU MILIEU ENVIRONNANT :

Assurer aux piétons et cyclistes des liens directs aux points d'accès de transport en commun qui soient séparés, par le tracé ou par des aménagements appropriés, des aires de stationnement.

OBJECTIF 5 : ASSURER LA MIXITÉ DES ACTIVITÉS AINSI QUE DES TYPES D'HABITATION ET FAVORISER DES PRODUITS RÉSIDENTIELS VARIÉS :

- Assurer une diversité dans les prescriptions de hauteur des bâtiments;
- Limiter les entrées charretières en cours avant et latérales;

- Assurer de limiter la profondeur maximale autorisée pour les marges de recul des bâtiments, par exemple, en réduisant les marges latérales et encourageant la mitoyenneté des bâtiments et/ou la profondeur des cours arrières et en favorisant leur partage sous forme de cours semi-privées ainsi qu'en permettant le morcellement de lots déjà bâtis.

OBJECTIF 6 : FACILITER L'UTILISATION DES TRANSPORTS ACTIFS :

- Assurer aux piétons et cyclistes des liens directs aux points d'accès de transport en commun qui soient séparés, par le tracé ou par des aménagements appropriés, des aires de stationnement;
- Viser à réduire la distance de marche réelle (calcul au sol) entre les habitations et les points d'accès de transport en commun par le biais notamment de parcours directs;
- 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;
- Favoriser la perméabilité du quartier aux déplacements actifs, en privilégiant, par exemple, un découpage de la trame en îlots de taille réduite ou en aménageant des passages actifs;
- Assurer l'apaisement de la circulation automobile pour les voies de circulation routière n'appartenant pas au réseau routier supérieur par des aménagements et normes pouvant inclure, par exemple, des traverses piétonnières surélevées ou marquées au sol aux intersections, des chicanes, des avancées de trottoirs et des plantations en bordure de voie notamment;
- Viser à n'autoriser le stationnement sur rue que sur un côté pour les rues de desserte locale, lorsque possible;
- Assurer la présence de trottoirs en continu, préférablement des deux côtés de la rue ou minimalement sur un côté de la rue.

OBJECTIF 7 : LIMITER LE NOMBRE DE CASES DE STATIONNEMENT HORS-RUE ET FAVORISER LE STATIONNEMENT SOUTERRAIN OU ÉTAGÉ :

- Assurer de limiter les surfaces occupées par les aires de stationnement automobile en fixant un nombre maximal de cases de stationnement par logement.

OBJECTIF 8 : ENCOURAGER DES AMÉNAGEMENTS ET DES BÂTIMENTS À IMPACT ENVIRONNEMENTAL RÉDUIT :

- Assurer la récupération et la rétention des eaux de pluie;
- Favoriser des aménagements paysagers adaptés au milieu.

Finalement, dans le respect du schéma d'aménagement révisé, le contenu du Programme particulier d'urbanisme (P.P.U.) doit permettre de concrétiser les objectifs suivants relatifs au Règlement 5004 relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.) :

- Favoriser la diversité architecturale dans le respect des caractéristiques du milieu bâti existant, et ce, particulièrement lors de l'intégration de nouvelles constructions à celles de l'environnement bâti existant lorsque celui-ci présente des qualités identitaires ou patrimoniales distinctives;
- Favoriser les aménagements et bâtiments à faible impact environnemental et limiter les îlots de chaleur.

Secteur Centre-Ville Montcalm

[2021-08-27, 4999-012, a. 13]

Ce règlement a pour principal objectif de favoriser l'établissement d'un noyau de ville, qui est localisé dans le corridor de la route 132 Est, permettant ainsi une mixité de fonctions et la création d'un lieu où convergerait des services administratifs, des commerces de détail et de service, de l'habitation haute densité ainsi qu'un équipement de transport en commun, le stationnement incitatif. Y seront abordés :

- un rappel des orientations et des objectifs d'aménagement du plan d'urbanisme;
- un concept d'aménagement :
 - les objectifs d'aménagement spécifiques qui porteront sur la fonction résidentielle et ses densités, sur la requalification des secteurs commercial et industriel, sur le caractère architectural et paysager des terrains à revaloriser et à développer et sur l'environnement;
 - un plan d'action à court et moyen terme, dont les projets d'acquisitions d'immeubles par la Ville, le design urbain des voies de circulation et des lieux publics;
 - les orientations de contrôle réglementaire (zonage, plan d'implantation et d'intégration architecturale).

Secteur de l'aire TOD

Ce règlement a pour principal objectif de compléter la trame urbaine en assurant une adéquation nette entre les besoins des différents ménages de Candiac tant au plan de la diversité des typologies résidentielles, de la desserte de commerces locaux et régionaux de qualité, de lieux d'emploi de haute technologie que d'une gare de train de banlieue de qualité. Y sont abordés :

- la notion de développement durable associée à un projet de TOD;
- un rappel des orientations et des objectifs d'aménagement du plan d'urbanisme;
- un concept d'aménagement :
 - les objectifs d'aménagement spécifiques qui porteront sur la fonction résidentielle et ses densités, la fonction commerciale et son mix orientés en fonction des besoins spécifiques des Candiacois, le caractère architectural et paysager des terrains vacants, l'environnement et la mise en valeur des milieux naturels d'intérêt, l'intégration des lieux d'emplois reliés aux besoins des Candiacois;
 - la localisation d'une garderie et d'un point de raccord pour les autobus locaux et du CIT;
 - le tracé des voies de circulation intégrant les notions de transport actif, les bretelles d'accès à l'autoroute 15;
 - les critères d'aménagement de la gare de train de banlieue de l'AMT et d'un stationnement incitatif;
 - la localisation et les orientations d'aménagement d'un parc de quartier;
 - un plan d'action à court et moyen termes, dont les projets d'acquisitions d'immeubles par la Ville, le design urbain des principales voies de circulation et des lieux publics;
 - les orientations de contrôle réglementaire (zonage, plan d'implantation et d'intégration architecturale, usage conditionnel).

La Ville de Candiac entend collaborer avec la Ville de Delson pour assurer la cohérence des aménagements planifiés dans l'aire TOD, puisque cette dernière se retrouve à cheval sur les deux villes.

La collaboration avec la Ville de Delson doit minimalement porter sur ce qui a trait :

- au tracé des collectrices et à la trame de rue générale (type de trame, octogonale, organique, etc.);
- à la localisation du cœur de quartier, les hauteurs des bâtiments ainsi que les densités associées à ce cœur;
- aux principaux liens actifs pour se rendre au cœur de quartier;
- à l'autorisation/interdiction de stationnement sur rue;
- aux normes minimales sur le nombre de cases de stationnement pour tous les types d'activités;
- aux taux d'implantation et aux marges de reculs autorisés pour les terrains développables adjacents à la limite d'une municipalité locale touchée par une zone prioritaire d'aménagement ou de réaménagement.

Programme particulier d'urbanisme (P.P.U.) Secteur Centre-Ville Montcalm

[2021-08-27, 4999-012, a. 13]

Le Programme particulier d'urbanisme (P.P.U.) a pour principal objectif de favoriser l'établissement d'un noyau de ville, qui est localisé dans le corridor de la route 132 Est, permettant ainsi une mixité de fonctions et la création d'un lieu où convergerait des services administratifs, des commerces de détail et de service, de l'habitation haute densité ainsi qu'un équipement de transport en commun, le stationnement incitatif. Y seront abordés :

- un rappel des orientations et des objectifs d'aménagement du plan d'urbanisme;
- un concept d'aménagement :
 - les objectifs d'aménagement spécifiques qui porteront sur la fonction résidentielle et ses densités, sur la requalification des secteurs commercial et industriel, sur le caractère architectural et paysager des terrains à revaloriser et à développer et sur l'environnement;
 - un plan d'action à court et moyen terme, dont les projets d'acquisitions d'immeubles par la Ville, le design urbain des voies de circulation et des lieux publics;
 - les orientations de contrôle réglementaire (zonage, plan d'implantation et d'intégration architecturale).

Programme particulier d'urbanisme (P.P.U.) du secteur Saint-François-Xavier/Route 132

Le Programme particulier d'urbanisme (P.P.U.) a pour principal objectif de favoriser l'établissement d'un quartier propice au mode de transport actif et collectif. Ce secteur se localise à l'intersection de la route 132 et du chemin Saint-François-Xavier. Le P.P.U. intégrera des orientations, des objectifs et un concept d'aménagement reposant sur les principes d'un TOD :

- un rappel des orientations et des objectifs d'aménagement du plan d'urbanisme;
- un concept d'aménagement :
 - les objectifs d'aménagement spécifiques qui porteront sur l'accessibilité au transport collectif et actif, sur la perméabilité du quartier aux déplacements actifs, sur la mixité des fonctions et sur l'utilisation de terrains et d'immeubles vacants, disponibles ou sous-utilisés pour proposer une variété de produits résidentiels pour différentes clientèles;
 - un plan d'action à court et moyen terme, dont notamment le design urbain des voies de circulation et l'identification des espaces à redévelopper;
 - les orientations de contrôle réglementaire (zonage, plan d'implantation et d'intégration architecturale).

[2016-04-07, 4999-004, a. 38]

8.2 OUTILS RÉGLEMENTAIRES

8.2.1 Le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)

Le contrôle des projets de construction ou d'aménagement par des normes réglementaires usuelles peut s'avérer insuffisant pour atteindre un objectif de qualité des projets. Or, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1)* permet aux municipalités d'exiger, en plus des normes d'un règlement de zonage traditionnel, que les projets respectent également des objectifs et des critères répondant à des aspirations de qualité supérieure.

Dans ce but, la Ville doit mettre à jour son règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). Dans la mesure où des travaux projetés sont soumis au processus d'évaluation prévu à ce règlement, les projets devront respecter les critères et les objectifs qualitatifs du règlement et obtenir une approbation par le conseil municipal avant l'émission du permis ou du certificat d'autorisation.

Les travaux visés par l'application d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) sont :

- l'affichage;
- les travaux de construction, d'agrandissement, de rénovation extérieure d'un bâtiment principal;
- les matériaux de revêtement extérieur;
- la démolition de bâtiment présentant un intérêt;
- l'aménagement extérieur d'un terrain (aire de stationnement, aménagement paysager, etc.);
- l'abattage d'arbres.

8.2.2 Le règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE)

Selon le schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon, tout projet de construction d'éoliennes à des fins commerciales est conditionnel à l'approbation d'un plan d'aménagement d'ensemble. Dans ce but, la Ville doit élaborer un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble afin de veiller à ce que tout projet soit réalisé de façon harmonieuse et s'intègre au paysage, et ce, en limitant les impacts sur les milieux humains et naturels afin de favoriser leur acceptabilité sociale.

Par ailleurs, le règlement sur les PAE permet à la Ville d'orienter la nature et les caractéristiques souhaitées pour le développement de certaines parties de son territoire. Deux zones dans le secteur de l'aire TOD seront assujetties au règlement sur les PAE.

Dans la mesure où les plans d'aménagement d'ensemble sont soumis au processus d'évaluation prévu à ce règlement, les projets devront respecter les critères et les objectifs qualitatifs du règlement et obtenir une approbation par le conseil municipal avant l'émission du permis ou du certificat d'autorisation.

8.2.3 Le règlement sur les usages conditionnels

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q. c. A-19.1)* permet, aux municipalités qui le désirent, d'adopter un règlement sur les usages conditionnels. Ce règlement a pour but de permettre l'implantation ou l'exercice d'un usage dans une zone donnée en respectant certaines conditions. Cette approche introduit une certaine souplesse dans la réglementation. Ainsi, une municipalité peut se doter d'un règlement sur les usages conditionnels afin de privilégier l'utilisation optimale de terrains, de favoriser une plus grande mixité d'usages dans un secteur ciblé ou d'orienter l'aménagement de terrain dans le

but de réduire les impacts reliés à l'insertion d'un nouvel usage dans son environnement.

L'évaluation d'une demande d'usage conditionnel se fait sur la base du respect de critères dictés au règlement. Ceux-ci peuvent porter sur :

- la nature et le degré de concentration des usages implantés dans la zone;
- l'emplacement de l'usage à l'intérieur de la zone, sur le terrain et à l'intérieur d'un bâtiment;
- l'intensité de l'usage en termes de superficie de plancher, de clientèle et d'heures d'ouverture;
- le bruit et la lumière occasionnés ainsi que l'emplacement des accès.

La Ville doit donc mettre à jour son règlement sur les usages conditionnels.

8.2.4 Le règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI)

Le règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) a pour but de permettre, sous certaines conditions, qu'un projet soit réalisé. C'est un instrument de prédilection dans le cas de projets d'envergure et complexe ou encore dans la mise en valeur d'emplacements comportant des problématiques particulières (ex. : reconversion d'immeubles, insertion dans la trame urbaine). Toutefois, le règlement sur les PPCMOI peut également permettre l'autorisation d'un projet non conforme à la réglementation, mais respectant les objectifs du plan d'urbanisme.

Ce règlement peut définir des catégories de projets et dicter différentes règles selon les catégories ou les parties du territoire. L'évaluation d'une demande d'autorisation d'un projet particulier a pour but de connaître son acceptabilité avant son approbation. La demande est évaluée sur la base du respect de critères énoncés au règlement. Ceux-ci peuvent porter sur :

- la compatibilité des occupations prévues dans le projet avec le milieu;
- les qualités d'intégration du projet sur le plan de l'implantation, de la volumétrie, de la densité et de l'aménagement des lieux;
- les conséquences du projet sur l'environnement (ensoleillement, vent, émanations, circulation, etc.).

La Ville de Candiac désire se doter d'un règlement sur les PPCMOI et d'y assujettir les immeubles commerciaux et industriels.

8.2.5 Le règlement concernant la démolition d'immeubles

Une municipalité peut s'assurer du contrôle de la démolition des immeubles dans un contexte de rareté des logements locatifs, pour protéger un bâtiment pouvant être un bien culturel ou en vue d'encadrer et d'ordonner la réutilisation du sol une fois le bâtiment démoli. Dans ce cas, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q. c. A-19.1)* permet, aux municipalités qui le désirent, d'adopter un règlement concernant la démolition d'immeubles.

L'évaluation d'une demande d'autorisation de démolition se fait en considérant, entre autres :

- l'état de l'immeuble;
- la détérioration de l'apparence architecturale, du caractère esthétique ou de la qualité de vie du voisinage;
- le coût de la restauration;
- l'utilisation projetée du terrain.

La Ville de Candiac désire se doter d'un règlement concernant la démolition d'immeubles et d'y assujettir tous les bâtiments principaux.

8.3 ORGANISATION DU TERRITOIRE

8.3.1 Les fonctions structurantes à l'échelle régionale

Afin de contrôler les impacts liés aux projets structurants, la réglementation d'urbanisme de Candiac introduira les dispositions normatives applicables aux fonctions structurantes à l'échelle régionale contenues dans le document complémentaire du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon. Les zones affectées aux commerces et services régionaux sont illustrées au **plan 3 - Affectations du sol**.

8.4 SITES ET TERRITOIRES D'INTÉRÊT

[2016-04-07, 4999-004, a. 39]

8.4.1 Les sites et territoires d'intérêt faunique et floristique

Sur le territoire de Candiac, plusieurs sites d'intérêt fauniques et floristiques présentent une valeur environnementale à préserver et à mettre en valeur. La digue et les îlots de la Voie maritime ainsi que l'embouchure de la rivière de la Tortue en font partie. Les berges de la rivière de la Tortue, le marais des Jardins du Parc Haendel, le corridor faunique des Vallées de Provence et le marais du Carrefour Candiac sont des milieux naturels protégés (zone de conservation) et font également partie des sites et territoires d'intérêt à fort potentiel. Ces territoires sont illustrés au **plan 1 – Contexte d'intervention**.

Ces éléments naturels présentent des particularités esthétiques et écologiques; un plan de conservation produit par la Ville est d'ailleurs en processus d'approbation par le Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs afin d'assurer la préservation et la mise en valeur de l'ensemble des milieux naturels d'intérêt compris sur le territoire. Ce dernier fait mention des potentiels et caractéristiques de chacun des sites d'intérêt et établit les dispositions relatives à l'aménagement de ceux-ci (excavation du sol, plantation, abattage d'arbres, déblai et remblai, contrôle d'utilisation du sol, etc.).

[2016-04-07, 4999-004, a. 40]

8.5 SECTEURS DE CONTRAINTES

8.5.1 Les aires d'affectation « Industrielle légère » situées en bordure de l'autoroute 15

Deux aires d'affectation industrielle légère sont identifiées au **plan 3 – Affectations du sol**. Celles-ci sont bordées par l'autoroute 15. Afin d'améliorer les paysages urbains en bordure de l'autoroute 15, la réglementation d'urbanisme de Candiac prévoit l'introduction des dispositions discrétionnaires contenues dans le document complémentaire du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon.

8.5.2 Les terrains contaminés

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a identifié des terrains contaminés dont la liste est citée au plan d'urbanisme. Les dispositions normatives applicables aux terrains contaminés contenues dans le document complémentaire du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon devront être introduites dans la réglementation d'urbanisme de la Ville de Candiac.

8.5.3 Les zones de risque d'érosion et de glissement de terrain

Cinq zones à risque d'érosion et de glissement de terrain ont été identifiées au **plan 1 – Contexte d'intervention** du plan d'urbanisme. Afin d'assurer la sécurité publique, la détermination d'aires de protection autour de ces zones est prévue, tout comme l'application de dispositions spécifiques. Par conséquent, la réglementation d'urbanisme de Candiac introduira des dispositions normatives contenues dans le document complémentaire du schéma d'aménagement révisé.

8.5.4 Les secteurs de non-remblai

Des secteurs de non-remblai sont identifiés au **plan 1 – Contexte d'intervention** du plan d'urbanisme. Ceux-ci longent la rivière Saint-Jacques. Les dispositions normatives applicables aux secteurs de non-remblai contenues dans le document complémentaire du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon devront être introduites dans la réglementation d'urbanisme de la Ville de Candiac.

8.5.5 Les lieux de dépôt de matériaux secs

Les dispositions normatives applicables à l'implantation de nouveaux lieux de dépôt de matériaux secs contenues dans le document complémentaire du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon devront être introduites dans la réglementation d'urbanisme de la Ville de Candiac.

8.5.6 Les lieux de transfert, de recyclage, de traitement et d'élimination des déchets dangereux

Les dispositions normatives applicables à l'implantation de nouveaux lieux de transfert, de recyclage, de traitement et d'élimination des déchets dangereux contenues dans le document complémentaire du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon devront être introduites dans la réglementation d'urbanisme de la Ville de Candiac.

8.5.7 Les zones de niveau sonore élevé et de vibration

Afin d'atténuer les contraintes sonores et de vibration auxquelles sont exposées les zones en bordure des autoroutes 15 et 30 et de la route 132, identifiées au **plan 1 – Contexte d'intervention**, le document complémentaire du schéma d'aménagement révisé prévoit des distances minimales à respecter dans les secteurs urbains à développer ainsi que des mesures de mitigations. La réglementation d'urbanisme de la Ville de Candiac intègre des dispositions normatives applicables aux zones de niveau sonore élevé et de vibration.

[2016-04-07, 4999-004, a. 41]

8.5.8 Les plaines inondables

Afin de répondre à des objectifs de sécurité et de salubrité publique, la réglementation d'urbanisme de la Ville de Candiac prévoit l'introduction des normes minimales applicables aux plaines inondables contenues au document complémentaire du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon.

8.5.9 Les corridors routiers

Dans le but de maintenir la fonctionnalité du réseau routier supérieur et de restreindre les points d'interférence que constituent les entrées aux lots riverains, la réglementation de Candiac introduira des dispositions normatives applicables aux voies de circulation et aux accès privés en bordure de la route 132, issues du document complémentaire du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon.

8.5.10 Les réseaux majeurs d'infrastructure

L'implantation de réseaux majeurs d'infrastructure doit prioritairement être favorisée dans les corridors déjà existants identifiés au schéma d'aménagement révisé. Pour les projets d'Hydro-Québec, l'implantation des lignes de transport électrique doit, dans la mesure du possible, être favorisée dans les corridors déjà existants identifiés au schéma d'aménagement révisé.

Section 9

ENTRÉE EN VIGUEUR

9 ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent règlement entre en vigueur conformément aux dispositions de la Loi.

NORMAND DYOTTE
Maire

CAROLE LEMAIRE
Greffière

Section 10

INDEX TERMINOLOGIQUE

10 INDEX TERMINOLOGIQUE

A.

Aire d'affectation Partie de territoire destinée à être utilisée selon une vocation déterminée par les fonctions qui y sont autorisées.

B.

Bâtiment accessoire Bâtiment autre que le bâtiment principal, construit sur le même terrain à bâtir que ce dernier et dans lequel s'exerce exclusivement un ou des usages accessoires.

Bâtiment principal Bâtiment servant à l'usage ou aux usages principaux autorisés par le présent règlement sur un terrain.

C.

Conseil Conseil municipal de Candiac.

Cours d'eau Toute masse d'eau qui s'écoule dans un lit avec un débit régulier ou intermittent, à l'exception du fossé de voie publique, du fossé mitoyen (au sens de l'article 1002 du Code Civil), du fossé de drainage et des cours d'eau ou partie de cours d'eau déjà canalisés dans des conduites (tuyaux) souterraines à la date d'entrée en vigueur du règlement numéro 115 de la MRC de Roussillon soit le 9 février 2007.

D.

Déblai Opération de terrassement consistant à enlever les terres pour niveler.

Dominance La notion de dominance implique qu'un pourcentage minimal de la superficie totale d'une aire d'affectation soit affecté par la ou les fonctions dominantes permises dans l'aire d'affectation. Ce principe est valable à moins qu'une spécification contraire soit mentionnée pour une aire d'affectation particulière.

F.

Fonction complémentaire Dans les aires d'affectation, la ou les fonctions complémentaires ne doivent pas être affectées sur des superficies supérieures aux proportions indiquées.

Fonction (usage) L'utilisation principale d'un terrain, d'un bâtiment, d'une construction.

L.

Lot Immeuble identifié et délimité sur un plan de cadastre officiel inscrit au registre foncier en vertu de la *Loi sur le cadastre (L.R.Q., c. C-1)* ou des articles 3043 ou 3056 du *Code Civil du Québec*.

M.

Municipalité Tout organisme chargé de l'administration d'un territoire, à des fins municipales, situé à l'intérieur de la Municipalité régionale de comté.

N.

Nouvelle construction Toute nouvelle construction, excluant les rénovations intérieures et extérieures et le remplacement d'un bâtiment principal ayant été détruit en totalité ou en partie par un incendie ou de quelque autre cause pourvu qu'il soit implanté sur le même emplacement.

O.

Ouvrage Toute construction de bâtiment principal, de bâtiment accessoire, de piscine, de mur de soutènement, d'installation septique et autres aménagements extérieurs.

P.

Périmètre d'urbanisation Limite du périmètre d'urbanisation telle qu'illustrée dans le présent plan d'urbanisme.

Plaine inondable Espace occupé par un lac ou un cours d'eau en période de crues. Aux fins du présent plan d'urbanisme, la plaine inondable correspond à :

- l'étendue géographique des secteurs inondés selon deux récurrences distinctes soit celle de grand courant (0-20 ans) et celle de faible courant (20-100 ans) ou;
- l'étendue géographique d'un secteur inondé sans distinction de récurrence (0-100 ans).

Plan d'urbanisme Règlement municipal adopté et mis en vigueur en vertu des articles 97 et subséquents de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1)*.

R.

Règlement d'urbanisme	<p>Règlements municipaux suivants adoptés en vertu de la <i>Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1)</i> :</p> <ul style="list-style-type: none">- règlement de zonage (art. 113 et ss.);- règlement de lotissement (art. 115 et ss.);- règlement de construction (art. 118 et ss.);- règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) (art. 145.9 et ss.);- règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) (art. 145.1 et ss.);- règlement sur les dérogations mineures (art. 145.1 et ss.);- règlement sur les conditions d'émission des permis de construction (art. 116);- règlement sur les usages conditionnels (art. 145.31 et ss.);- règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (art. 145.36 et ss.).
Remblai	<p>Opération de terrassement consistant à rapporter des terres pour faire une levée ou pour combler une cavité.</p>
<p>T.</p>	
Terrain	<p>Lot, partie de lot, groupe de lots ou groupe de parties de lots contigus constituant une seule propriété.</p>

Section 11

PLAN D'ACTION

11 PLAN D'ACTION

Le plan d'action présenté ci-après est un guide permettant aux autorités municipales et aux différents intervenants publics et privés de mettre en œuvre les orientations qui sont présentées dans le présent plan d'urbanisme. Les actions sont regroupées en fonction des cinq orientations abordées au plan d'urbanisme.

Aux fins du présent tableau, certains moyens de mise en œuvre ont été simplifiés. La description détaillée de chacun des moyens de mise en œuvre est présentée à la section 6 du présent plan d'urbanisme.

Tableau 51 – Plan d'action, orientation 1

Orientation 1 : Reconnaître, consolider et densifier les trois noyaux de ville distincts afin de créer des milieux de vie complets et attrayants					
Objectif	Moyens de mise en œuvre	Intervenant	Échéancier		
			Court terme 0-5 ans	Moyen terme 5-10 ans	Continu
Objectif 1.1 Renforcer le noyau entourant le boulevard Jean-Leman selon les principes du nouvel urbanisme.	Renforcer l'encadrement du boulevard Jean-Leman et rehausser l'image d'une des entrées de la Ville	Ville Propriétaires			X
	Favoriser l'aménagement paysager des domaines privés et publics et assurer la réalisation des aménagements	Ville Propriétaire			X
	Poursuivre l'établissement de typologies résidentielles de plus haute densité	Ville	X		
	Mettre à jour les critères et objectifs du règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour assurer la continuité de la qualité architecturale des bâtiments et rehausser la qualité de l'affichage	Ville	X		
Objectif 1.2 Développer un lieu de centralité et d'échange dans le secteur de l'aire TOD selon les principes du TOD.	Élaborer un programme particulier d'urbanisme (PPU) – secteur de l'aire TOD	Ville	X		
	Mettre à jour le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)	Ville	X		
Objectif 1.3 Développer un noyau de ville boulevard Montcalm Nord selon les principes du TOD. <small>[2021-08-27, 4999-012, a. 14]</small>	Réaliser une étude de requalification du secteur selon une approche TOD	Ville Firme mandatée	X		
	Privilégier pour tout nouvel équipement collectif, une localisation au sein du pôle civique	Ville			X
	Élaborer un programme particulier d'urbanisme (PPU) – secteur Centre-Ville Montcalm	Ville	X		
	Mettre à jour le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)	Ville	X		
	Élaborer un programme de revitalisation commerciale	Ville	X		

Orientation 1 : Reconnaître, consolider et densifier les trois noyaux de ville distincts afin de créer des milieux de vie complets et attrayants					
Objectif	Moyens de mise en œuvre	Intervenant	Échéancier		
			Court terme 0-5 ans	Moyen terme 5-10 ans	Continu
Objectif 1.4 : Développer un secteur selon les principes du TOD dans le corridor de transport local (secteur Saint-François-Xavier/Route 132).	Élaborer un Programme particulier d'urbanisme (P.P.U.) – secteur Saint-François-Xavier/Route 132.	Ville	X		
	Favoriser l'accessibilité au transport collectif et actif et la perméabilité du quartier aux déplacements actifs.	Ville	X		
	Encourager l'établissement d'activités non résidentielles, notamment les commerces et services de proximité, en privilégiant leur localisation à proximité de la voie structurante.	Ville	X		
	Encourager l'utilisation de terrains et d'immeubles vacants, disponibles ou sous-utilisés et proposer une variété de produits résidentiels pour différentes clientèles.	Ville	X		
Objectif 1.5 : Encadrer le développement et l'aménagement du boulevard de l'Industrie.	Renforcer l'encadrement urbain du boulevard et rehausser l'image d'une des entrées de la Ville.	Ville Propriétaires			X
	Assurer le contrôle du paysage urbain (cadre bâti, aménagements paysagers, affichage, etc.) du boulevard de l'Industrie par la mise à jour du <i>Règlement 5004 relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale</i> (P.I.I.A.).	Ville	X		
	Élaborer un programme d'affichage favorisant un affichage de qualité et intégré.	Ville	X		
	Limiter les entrées charretières.	Ville			X
	Favoriser l'aménagement des domaines privés et publics.	Ville Propriétaires			X
	Revoir le réseau de camionnage actuel afin de privilégier un tracé ayant le moins d'impacts sur le futur pôle civique.	Ville MTQ	X		

[2016-04-07, 4999-004, a. 42]; [2021-08-27, 4999-012, a. 14];

Tableau 52 – Plan d'action, orientation 2

Orientation 2 : Valorisation des secteurs à vocation économique					
Objectif	Moyens de mise en œuvre	Intervenant	Échéancier		
			Court terme 0-5 ans	Moyen terme 5-10 ans	Continu
Objectif 2.1 Requalifier certains pôles commerciaux.	Prévoir des aménagements facilitant les transports actifs dans la planification du Carrefour Candiac	Ville Propriétaires	X		
	Caractériser les pôles commerciaux présentant un faible dynamisme et réaliser un plan de développement ou de requalification (intensification des activités ou conversion des activités)	Ville	X		
	Élaborer et mettre en œuvre un programme de revitalisation des pôles commerciaux	Ville	X		
	Mettre à jour le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) visant à encadrer, entre autres, l'implantation, l'architecture, l'affichage et l'aménagement de terrain des pôles commerciaux	Ville	X		
Objectif 2.2 Favoriser la réutilisation ou le redéveloppement, le cas échéant, du parc industriel Montcalm.	Réaliser une planification détaillée du parc Montcalm afin de structurer la réutilisation ou le redéveloppement de ce secteur en transformation	Ville	X		
	Assurer, par la mise à jour des dispositions normatives contenues aux règlements d'urbanisme, la gestion adéquate des terrains contaminés présents sur le site	Ville	X		
	Assurer le contrôle du paysage urbain (cadre bâti, aménagements paysagers, affichage, etc.) du parc industriel par la mise à jour du règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)	Ville	X		
Objectif 2.3 Consolider et hiérarchiser les activités industrielles du parc industriel Champlain.	Revoir, dans la réglementation d'urbanisme, les usages actuellement autorisés afin de maintenir et de consolider la vocation industrielle « secteurs de pointe et de haute technologie » dans le secteur	Ville	X		
	Élaborer et mettre en œuvre un programme d'aménagement du domaine public permettant de signaler et de mettre en valeur les principales portes d'entrée au secteur par des aménagements distinctifs et de qualité (entre autres : plantation, mobilier urbain, aménagements paysagers, affichage intégré, etc.)	Ville	X		
	Assurer le contrôle du paysage urbain (cadre bâti, aménagements paysagers, aires de stationnement, affichage, etc.) du parc industriel par la mise à jour du règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)	Ville	X		

Orientation 2 : Valorisation des secteurs à vocation économique					
Objectif	Moyens de mise en œuvre	Intervenant	Échéancier		
			Court terme 0-5 ans	Moyen terme 5-10 ans	Continu
Objectif 2.4 : Protéger et mettre en valeur la zone agricole permanente et les activités agricoles et contribuer à l'objectif l'augmentation de la superficie globale des terres cultivées à l'échelle métropolitaine.	Favoriser le développement des zones urbaines en optimisant l'utilisation de l'espace afin d'éviter de faire pression sur la zone agricole. Encourager le projet de fiducie foncière ou tout autre projet innovant.	Ville MRC et CLD Roussillon	X		
Objectif 2.5 : Contribuer à positionner la MRC comme une porte d'entrée industrielle de la région métropolitaine de Montréal par le déploiement de la filière logistique aux abords de l'autoroute 30 et notamment à la jonction des autoroutes 15 et 30.	Participer aux groupes de travail. Assurer la gestion des nuisances par la modification des règlements d'urbanisme.	Ville MRC et CLD Roussillon	X		

[2016-04-07, 4999-004, a. 42]

Tableau 53 – Plan d'action, orientation 3

Orientation 3 : Planification de l'aménagement du territoire en lien avec les réseaux de transport					
Objectif	Moyens de mise en œuvre	Intervenant	Échéancier		
			Court terme 0-5 ans	Moyen terme 5-10 ans	Continu
Objectif 3.1 : Développer un réseau de transport actif récréatif et utilitaire favorisant les liens entre les pôles d'intérêt et les concentrations d'activités locales et régionales.	Élaborer un plan de transport (transport collectif, transport actif, intégration des modes, etc.).	Ville	X		
	Prolonger le réseau cyclable de façon à assurer la desserte des milieux de vie et des pôles d'intérêt.	Ville			X
	Maintenir le réseau récréatif régional et favoriser les liens cyclables avec ce dernier.	Ville			X
	Améliorer la sécurité des utilisateurs sur les réseaux cyclables et piétonniers par des aménagements adéquats.	Ville			X

Orientation 3 : Planification de l'aménagement du territoire en lien avec les réseaux de transport					
Objectif	Moyens de mise en œuvre	Intervenant	Échéancier		
			Court terme 0-5 ans	Moyen terme 5-10 ans	Continu
Objectif 3.2 : Améliorer la desserte en transport collectif sur le territoire afin de favoriser les liens entre les pôles d'intérêt et les concentrations d'activités locales et régionales.	Élaborer un plan de transport (transport collectif, transport actif, intégration des modes, etc.).	Ville	X		
	Analyser les possibilités d'améliorer la connectivité du réseau interrégional de transport collectif.	Ville			X
	Assurer la permanence de la station de train de banlieue en l'affectant comme tel.	Ville AMT			X
	Privilégiant notamment les horaires et les points d'interconnexion permettant un système efficace et rapide qui répond en tout temps aux besoins de la population.	Ville CIT			X
Objectif 3.3 : Assurer la fluidité du transport routier de marchandises sur le réseau par une planification intégrée qui tient compte des différents modes de transport.	Assurer la fluidité du transport routier de marchandises sur le réseau routier en misant notamment sur l'augmentation de la part modale des transports collectifs et actifs au sein de la MRC.	Ville MRC MTQ			X
	<i>Participer à l'accroissement de la part modale ferroviaire et maritime des marchandises afin de dégager de la capacité sur les réseaux routiers.</i>	Ville MRC MTQ			X

[2016-04-07, 4999-004, a. 42]

Tableau 54 – Plan d'action, orientation 4

Orientation 4 : Optimisation du développement résidentiel en fonction de la capacité des infrastructures					
Objectif	Moyens de mise en œuvre	Intervenant	Échéancier		
			Court terme 0-5 ans	Moyen terme 5-10 ans	Continu
Objectif 4.1 Poursuivre le développement du secteur de la gare dans une approche inspirée du Transit oriented development (TOD) et en lien avec les balises énoncées dans le Programme particulier d'urbanisme.	Poursuivre le développement du secteur de la gare dans une approche inspirée du Transit oriented development (TOD) et en lien avec les balises énoncées dans le Programme particulier d'urbanisme.	Ville	X	X	
Objectif 4.2 Encadrer le développement résidentiel des secteurs vacants.	Compléter l'urbanisation des terrains vacants en fonction des besoins des différents types de ménage	Ville			X
	Dans le cadre de projets de développement, évaluer les opportunités de densification et de diversification des typologies d'habitations, tout en assurant une intégration harmonieuse avec le milieu d'accueil	Ville			X

Orientation 4 : Optimisation du développement résidentiel en fonction de la capacité des infrastructures					
Objectif	Moyens de mise en œuvre	Intervenant	Échéancier		
			Court terme 0-5 ans	Moyen terme 5-10 ans	Continu
	Évaluer la capacité du réseau routier actuel à recevoir une augmentation de la circulation produite par une augmentation des résidents dans un secteur	Ville			X
Objectif 4.3 Favoriser le développement de projets résidentiels répondant aux besoins d'une clientèle variée (jeunes familles, professionnels, personnes pré-retraitées et retraitées, etc.).	Maintenir une stratégie de développement résidentiel offrant un parc immobilier de qualité destiné aux familles (jeunes, professionnels, retraités, personnes seules, etc.)	Ville			X
	Encourager, à certains endroits, le développement résidentiel de plus forte densité s'adressant à des ménages, de plus petite taille et/ou à des personnes plus âgées.	Ville			X
	Favoriser une diversité de l'offre résidentielle s'adressant à des ménages variés	Ville			X
	Favoriser la construction de centres d'hébergement pour personnes âgées	Ville	X		
Objectif 4.4 Consolider la trame résidentielle existante en tenant compte des potentiels.	Privilégier l'établissement de typologies résidentielles dans la continuité de la trame urbaine existante	Ville			X
	Bonifier les dispositions normatives à la réglementation d'urbanisme relatives à la plantation d'arbres et à l'aménagement paysager des propriétés privées	Ville	X		
	Mettre à jour le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) visant à encadrer, entre autres, l'implantation, l'architecture, l'affichage et l'aménagement de terrain	Ville	X		
	Mettre sur pied des mesures (programmes d'intervention et de promotion) afin de soutenir la rénovation du parc de logements	Ville	X		

[2016-04-07, 4999-004, a. 42]

Tableau 55 – Plan d'action, orientation 5

Orientation 5 : Consolidation des acquis					
Objectif	Moyens de mise en œuvre	Intervenant	Échéancier		
			Court terme 0-5 ans	Moyen terme 5-10 ans	Continu
Objectif 5.1 Adapter les aménagements et les équipements à l'évolution des besoins de la population en place.	Établir un plan d'embellissement des entrées de ville sur le réseau autoroutier et le réseau local	Ville MTQ	X		
	Mettre à jour le plan directeur des parcs et espaces verts	Ville	X		
	Mettre à jour le plan de desserte des équipements pour l'adapter aux besoins des ménages	Ville	X		
	Promouvoir des services à la population (garderies, centre de personnes âgées, etc.)	Ville			X
	Sensibiliser la population et promouvoir les équipements et services disponibles sur le territoire	Ville	X		
Objectif 5.2 Protéger et mettre en valeur les sites, les paysages, les territoires d'intérêt local et métropolitain ainsi que les éléments identitaires de la ville afin de reconnaître la contribution de ceux-ci au développement durable.	Adopter un plan de conservation des milieux naturels	Ville	X		
	Mettre en valeur les grands marais et favoriser l'interprétation des composantes naturelles	Ville			X
	Poursuivre le plan de gestion environnementale	Ville	X		
	Signaler et améliorer la qualité d'aménagement des entrées de ville	Ville MTQ	X		
	Poursuivre le programme d'entretien de la forêt urbaine et de plantation d'arbres	Ville			X
	Promouvoir la politique de l'arbre	Ville	X		
	Protéger et mettre en valeur le bâtiment et le site de la maison Melançon	Ville			X
	Restreindre et limiter à certains endroits l'implantation des sites d'extraction	Ville			X
Objectif 5.3 Assurer la gestion des impacts liés aux contraintes anthropiques sur les interfaces sensibles et la cohabitation des usages (zones de niveau sonore élevé et de vibration, terrains contaminés, etc.).	Maintenir l'accès aux panoramas et aux points de vue d'intérêt régional	Ville			X
	Poursuivre les démarches auprès du MTQ pour définir des mesures de mitigation pour atténuer le bruit et les risques reliés à la qualité de l'air ambiant aux abords des autoroutes 15 et 30 et de la route 132	Ville MTQ	X		
	Introduire ou bonifier, dans la réglementation d'urbanisme, le cas échéant, des dispositions normatives afin de gérer les nuisances associées aux contraintes anthropiques	Ville	X		
	Prévoir, dans la réglementation d'urbanisme, l'aménagement d'une zone tampon aux limites de tout site industriel adjacent à une zone résidentielle, institutionnelle et récréative	Ville			X
	Assurer la mise à jour et la bonification du règlement concernant les nuisances, la paix et le bon ordre	Ville	X		

Orientation 5 : Consolidation des acquis					
Objectif	Moyens de mise en œuvre	Intervenant	Échéancier		
			Court terme 0-5 ans	Moyen terme 5-10 ans	Continu
Objectif 5.4 Assurer la sécurité publique par la gestion des contraintes naturelles (plaine inondable, secteur de non-remblai, etc.).	Introduire ou bonifier, dans la réglementation d'urbanisme, le cas échéant, des dispositions normatives afin de gérer les nuisances associées aux contraintes naturelles	Ville	X		
	Mettre à jour la cartographie des plaines inondables, des secteurs de non-remblai et des zones de risque d'érosion et de glissement de terrain en collaboration avec les acteurs concernés	Ville	X		
Objectif 5.5 Amorcer le virage environnemental.	Élaborer et mettre en œuvre une politique de développement durable	Ville	X		
	Poursuivre la mise en place de mécanismes favorisant le développement de pratiques environnementales (recyclage, compostage, transformation des déchets par biométhanisation, etc.)	Ville			X
	Introduire des outils réglementaires favorisant les pratiques environnementales	Ville			X
	Favoriser l'aménagement de talus et de bassins de rétention	Ville			X
	Favoriser l'aménagement de stationnement de type « alvéolaires » et de type « dalles gazonnées » et modifier la réglementation à cet effet.	Ville	X		
Objectif 5.6 Miser sur une amélioration de l'affichage.	Établir un cadre réglementaire afin de créer une signature « Candiac » dans l'affichage commercial	Ville	X		
Objectif 5.7 : Contribuer à la création de la Trame verte et bleue du Grand Montréal.	Participer aux groupes de travail. Élaborer et mettre en œuvre une Politique de développement durable.	Ville	X		

[2016-04-07, 4999-004, a. 42]

Section 12

ANNEXES

12 ANNEXE 1 – TABLEAUX DES INDUSTRIES ET COMMERCES

Tableau 56 – Principales industries et places d'affaires

Industrie/Place d'affaires	Activité	Nb d'employés
Aquanar	Robinetterie électronique	15
Les cloisons major Ltée	Entreposage et fabrication de cloisons	25
Corrupal inc.	Manufacture de produits de carton ondulé	15
Elco motors	Bureau de ventes de moteurs électriques	8
Électroméga Ltée	Distributeur de compteurs de stations, feux de circulation et autres	40
Newmapak Ltée, H et K solutions	Importateur de machinerie d'emballage	16
Les distributions Mansion Inc.	Distributeur de produits surgelés	30
Pneus Saint-Constant	Entrepôt de pneus	
Produits Zinda Inc.	Production, développement et promotion de diverses variétés de couscous	35
Techni-Seal Canada	Fabrication de sable polymère et de produits d'entretien pour les pavés et dalles de béton	60
Lockweld Inc.	Fabricant de charpentes métalliques	200
Elrex manufacturiers Inc.	Manufacturier de composants électroniques (sur commande)	15
Cummins Est du Canada	Fabricant de moteur et de pièces pour les voitures	-
Fix Auto	Service de débosselage et de peinture d'automobiles	-
O et P Action	Distributeur d'orthèses et de prothèses et médecine sportive	8
Automacad	Conception et fabrication de machinerie automatisée	23
ADM Agri-Industrie Ltée	Manufacturier d'amidon et de gluten de blé	100
Cascades Groupe Tissu Inc	Fabricant de papier hygiénique, essuie-tout, serviette de table	295
Chanel Inc.	Distributeur de parfum	60
Dur-Pro Ltée	Distributeur de produits pour filtration liquide	15
Les emballages Gab Ltée	Fabrication de boîtes de carton ondulé et de fibres	70
Les entrepôts PCG Inc.	Distribution et entreposage industriel	20
Les industries fil métallique Major	Fabrication de fils métalliques	50
Les industries MKE (1984) Inc.	Fabricant d'équipements de cuisine commerciaux	70
Jonhson Diversey Inc.	Fabricant de produits de nettoyage liquide	46
Neolect Inc.	Entrepreneur électricien	40
Owens Corning Canada Inc.	Manufacturier d'isolation	-
Les produits moulés Synertech (division des matériaux de construction Old Castle Inc.)	Fabricant de pièce de béton polymère	60
Precimold Inc.	Fabricant de moules et moulage par injection	55
Produits chimiques Handy Ltée	Fabricant de produits chimiques industriels	100

Industrie/Place d'affaires	Activité	Nb d'employés
Thermo Fin	Échangeur de chaleur industriel et tubes à ailettes	80
Transport Michel Lussier	Transport	25
Uman Pharma Inc.	Distributeur et manufacturier de produit pharmaceutique spécialisé en oncologie	42
Rocktenn Inc.	Entreprise de recyclage et d'emballage	-
Beauchamps international Inc.	commercialisation de produits aromatiques, chimiques et d'huiles essentielles	-
Fenplast Inc.	Producteur de portes et fenêtres	-
Hewitt equipment Ltée.	Centre de location et de service de véhicules lourds	-
Québec bolts inc.	construction et de la maintenance mécanique	-
Euro Excellence Inc.	Importateur et distributeur de confiserie et de chocolaterie	-
Les grillages métalliques Major Inc.	Fabrication de treillis métalliques	-
Phostech lithium	Producteurs de batteries	-
Macro Moules PSK Inc.	Producteur et designer de moules	-
ADF Diesel Inc.	Pièces et services de moteur Diesel	-
Assurancia Inc.	Courtiers d'assurances	-
Métal Dr Inc.	Production de bâtiments préfabriqués	-
Dépotium Inc.	Entrepôt locatif	-
LF Combustion Inc.	Chauffage, ventilation, climatisation	-
JL Ouellette Rive-Sud Inc.	Fabrication de produits en bois	-
Innovastone Inc.	Fabricant et distributeur de produits de finition en béton	-
Hockey Suprématie Inc.	Production d'équipement de hockey	-
Les entreprises rénovaneuf Inc.	Entrepreneur après-sinistre	-
Courrier CS Express inc.	Service de livraison et de cueillette de courrier	-

Source : Site Internet, Ville de Candiac.

Tableau 57 – Principaux commerces et services

Commerce et service	Adresse
Centre Montcalm	
Station-service Shell	1, boulevard Montcalm nord
Dollarama	9, boulevard Montcalm nord
Super Club Vidéotron	9, boulevard Montcalm nord
Artoun Traiteur	9, boulevard Montcalm nord
Boucherie Tendre Gourmet	9, boulevard Montcalm nord
Restaurant Miss Candiac	9, boulevard Montcalm nord
Agence de voyages Candiac	9, boulevard Montcalm nord
Pharmacie Uniprix	9, boulevard Montcalm nord
Nettoyeur Ryan Inc.	9, boulevard Montcalm nord
Barbier Montcalm	9, boulevard Montcalm nord
Belcam Inc./Delagar (division)	9, boulevard Montcalm nord
Me Jean Boyce, D.E.C.L.L.L. (avocat)	9, boulevard Montcalm nord
Me Jacques Dessureault (avocat)	9, boulevard Montcalm nord
Frédéric Gremillet (podiatre)	9, boulevard Montcalm nord
Guerette et Cossette (denturologiste)	9, boulevard Montcalm nord
Lyne Laberge (physiothérapeute)	9, boulevard Montcalm nord
Pttichis Mike et Co	9, boulevard Montcalm nord
Martin Plante (Services comptables)	9, boulevard Montcalm nord
École de langues	9, boulevard Montcalm nord
Institut Cosmobella	9, boulevard Montcalm nord
Le sourire de candiac (dentiste)	9, boulevard Montcalm nord
Me Marie Veilleux (notaire)	9, boulevard Montcalm nord
Postes Canada	9, boulevard Montcalm nord
Centre Frank Vocino	
Développement urbain Candiac	4, boulevard Montcalm sud
Genesis Marketing Inc.	4, boulevard Montcalm sud
Yves Thériault (horloger)	4, boulevard Montcalm sud
Club FADOQ Candiac	4, boulevard Montcalm sud
Place du carrefour	
Restaurant Amir	166, boulevard de l'Industrie
PAJU le roi du sous-marin	166, boulevard de l'Industrie
Baguettes d'Orient	166, boulevard de l'Industrie
Nettoyeur Michel Forget	166, boulevard de l'Industrie

Commerce et service	Adresse
Spa Osiris	166, boulevard de l'Industrie
Beauté O'Look Inc.	166, boulevard de l'Industrie
Pétro Canada (Couche tard)	168, boulevard de l'Industrie
L'entrepôt du mobilier de bureau	170, boulevard de l'Industrie
Place de l'Industrie	
AKI Coiffure	174, boulevard de l'Industrie
Restaurant Valentine	174, boulevard de l'Industrie
Restaurant Vietnam	174, boulevard de l'Industrie
Bar Candiac (Exit 44)	176, boulevard de l'Industrie
Candiac Toyota Inc.	180, boulevard de l'Industrie
Centre professionnel Montcalm	
Banque Royale	201, boulevard de l'Industrie
Brigitte Lussier (avocate)	201, boulevard de l'Industrie
Électrolyse Renaissance	201, boulevard de l'Industrie
Gilles Pinard (avocat)	201, boulevard de l'Industrie
Olidium Inc.	201, boulevard de l'Industrie
France Boutin (psychologue)	201, boulevard de l'Industrie
Massothérapie Relax	201, boulevard de l'Industrie
Jeanne Rochon (notaire)	201, boulevard de l'Industrie
Jacques Duquette (comptable agréé)	201, boulevard de l'Industrie
Le virage (centre de réadaptation)	201, boulevard de l'Industrie
Complexe Dompierre	
Centre de santé dentaire Candiac	180-210, boulevard Jean-Leman
Restaurant Ben et Florentien	180-210, boulevard Jean-Leman
RE-Max Candiac	180-210, boulevard Jean-Leman
Style et distinction coiffure	180-210, boulevard Jean-Leman
Caisse populaire des berges de Roussillon (Desjardins)	180-210, boulevard Jean-Leman
Opto-Réseau Candiac (Opticien)	180-210, boulevard Jean-Leman
Agence de voyage la Grande Hermine	180-210, boulevard Jean-Leman
Santé bronzage Candiac	180-210, boulevard Jean-Leman
Avocat P. Pelletier	180-210, boulevard Jean-Leman
Clinique acuponcture LaPrairie	180-210, boulevard Jean-Leman
Bunge	180-210, boulevard Jean-Leman
Patricia Goyette (notaire)	180-210, boulevard Jean-Leman
MAM médical	180-210, boulevard Jean-Leman

Commerce et service	Adresse
Bureau de vente Azimut	180-210, boulevard Jean-Leman
Pharmaprix	180-210, boulevard Jean-Leman
Clinique médicale	180-210, boulevard Jean-Leman
Place Nouvelle-France	
Maître glacier (crèmerie)	150-160, boulevard Jean-Leman
Co-operators (assurance)	150-160, boulevard Jean-Leman
Restaurant Pizzaland	150-160, boulevard Jean-Leman
Nettoyeur Chatel	150-160, boulevard Jean-Leman
Restaurant Subway	150-160, boulevard Jean-Leman
Familiprix	150-160, boulevard Jean-Leman
Centre dentaire	150-160, boulevard Jean-Leman
Centre de chiropratique Innovation Santé	150-160, boulevard Jean-Leman
Place de la tour Candiac	
Banque nationale	215, boulevard Jean-Leman
Nettoyeur Daoust/Forget	215, boulevard Jean-Leman
Clinique de réadaptation physique de Roussillon	215, boulevard Jean-Leman
Belleza détente	215, boulevard Jean-Leman
Restaurant La piazzetta	215, boulevard Jean-Leman
Club proform Elite	215, boulevard Jean-Leman
Mod Design	215, boulevard Jean-Leman
Orthodontiste	215, boulevard Jean-Leman
APCHQ	215, boulevard Jean-Leman
Hôpital vétérinaire	68, chemin St-François-Xavier
Clinique l'Alternative	70, chemin St-François-Xavier
Centre Candiac	
Salon de bronzage Soleil détente	71-95, chemin St-François-Xavier
Sasa Sushi	71-95, chemin St-François-Xavier
O'Spot billard	71-95, chemin St-François-Xavier
Dépanneur Beau-Soir Candiac	71-95, chemin St-François-Xavier
Poste d'essence Pétro-T	71-95, chemin St-François-Xavier
M. Pilon (réparateur d'électro)	71-95, chemin St-François-Xavier
Sos prêt sur consignation	71-95, chemin St-François-Xavier
Restaurant Pizza Finale	71-95, chemin St-François-Xavier
Nettoyeur du coin	71-95, chemin St-François-Xavier
Restaurant McDonald's	101, chemin St-François-Xavier

Commerce et service	Adresse
Restaurant St-Hubert	107, chemin St-François-Xavier
Ultramar Inc.	131, chemin St-François-Xavier
Complexe Telus	
Telus	165, chemin St-François-Xavier
D2 technology	165, chemin St-François-Xavier
Mon salon (coiffure)	165, chemin St-François-Xavier
La verticalerie	87-A, boulevard Marie-Victorin
Place Candiac	
Nadine Chevalier (dentiste)	87-B, boulevard Marie-Victorin
Jocelyn Bousquet (ostéopathe)	87-B, boulevard Marie-Victorin
Couche-Tard (dépanneur)	87-B, boulevard Marie-Victorin
Multi-prêt hypothèque	87-B, boulevard Marie-Victorin
SRSOR	87-B, boulevard Marie-Victorin
Centre de santé et de services sociaux	87-B, boulevard Marie-Victorin
Restaurant Adamo	141, boulevard Marie-Victorin
Génipur	18, rue Papineau
C.I.R.A.M.E.L. (machinerie lourde)	18, rue Papineau
Place Sardaigne	
Boutique Ella	1, boulevard de Sardaigne
Restaurant Mika Sushi	1, boulevard de Sardaigne
Hypnotik coiffure	1, boulevard de Sardaigne
Restaurant La Réserve	1, boulevard de Sardaigne
Puppy Angel	1, boulevard de Sardaigne
Voyages Couleur du monde	1, boulevard de Sardaigne
Banque de Montréal	3, boulevard de Sardaigne
Benjamin Moore	3, boulevard de Sardaigne
Herbal Magic	3, boulevard de Sardaigne
Carrefour Candiac	
Golf Town	30, rue de Strasbourg
Bureau en gros	40, rue de Strasbourg
Bouclair	50, rue de Strasbourg
Costco	60, rue de Strasbourg
Banque Scotia	80, rue de Strasbourg
Réno-Dépôt	100, rue de Strasbourg
Bâton Rouge	120, rue de Strasbourg

Commerce et service	Adresse
Banque TD	130, rue de Strasbourg
Banque CIBC	150, rue de Strasbourg
IGA	200, rue de Strasbourg
SAQ	220, rue de Strasbourg
Tim Horton's	400, rue de Strasbourg

12. ANNEXE 2 : PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME – SECTEUR CENTRE-VILLE MONTCALM

[2015-11-30, 4999-001, a. 2]; [2021-08-27, 4999-012, a. 15]

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME
SECTEUR CENTRE-VILLE MONTCALM

ANNEXE 2

12. ANNEXE 3 : PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME – AIRE TOD DE LA GARE DE CANDIAC

[2016-04-07, 4999-005, a. 2]; [2021-07-07, 4999-011, a. 2]

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME
AIRE TOD DE LA GARE DE CANDIAC

ANNEXE 3



PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME
SECTEUR CENTRE-VILLE
MONTCALM

TABLE DES MATIÈRES

01

INTRODUCTION

Mandat	4
Territoire d'intervention	6
Contexte de planification	12

02

ANALYSE URBAINE

Historique du secteur	20
Forme urbaine	22
Vocation et viabilité économique	25
Mixité	34
Mobilité	36
Durabilité	42
Synthèse des constats et enjeux	44

03

VISION ET ORIENTATIONS

Vision	49
Approches	50
Grandes orientations	54

04

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Plan d'ensemble	61
Secteurs d'ambiance:	70
Cœur urbain	70
Locweld	76
Owens	81
Vitrine autoroutière	84
Square Candiac	88

05

BALISES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Aménagement du domaine public	94
Réseau d'énergie	96
Architecture et aménagement du domaine privé	100
Gestion écologique des terrains	104
Gestion durable des eaux pluviales	105
Verdissement	106

06

MISE EN ŒUVRE

Plan d'action	112
Programme d'acquisition d'immeubles et réserve pour fins publiques	117
Grandes affectations du sol et densités d'occupation	118
Voies de circulation projetées	120
Stratégie réglementaire	121

ANNEXE 1

Catalogue d'aménagements	123
--------------------------	-----

BIBLIOGRAPHIE

169

01

INTRODUCTION

MISE EN CONTEXTE

INTRODUCTION

Avec l'adoption du plan stratégique de développement 2018-2033, la Ville de Candiac souhaite offrir à ses citoyens un milieu de vie de qualité exceptionnelle tout en appliquant les préceptes du développement durable afin d'assurer le bien-être des générations actuelles et futures.

Le secteur du Centre-Ville Montcalm, localisé dans la portion sud de l'ancien parc industriel Montcalm, a été choisi pour laisser place à ce nouveau quartier-modèle, via l'adoption du Programme particulier d'urbanisme (PPU) Centre-Ville Montcalm. Les profondes transformations que subit le domaine de l'industrie depuis les années soixante, à l'échelle nord-américaine, forcent les entreprises à revoir leurs processus et modèles d'affaires, notamment en optimisant et relocalisant leurs installations. Le cadre bâti actuel ne répond souvent plus à leurs besoins, forçant la réorganisation voire même la fermeture de celles-ci. Le secteur industriel de Candiac s'inscrit dans cette dynamique de transformation. De nombreuses propriétés sont vieillissantes et nécessitent d'importantes améliorations dont certaines deviennent vacantes et offrent des opportunités de requalification urbaine.

Plusieurs transformations récentes permettent d'entrevoir un engouement pour la transformation du secteur et c'est pourquoi la Ville a adopté en 2015 un PPU qui visait la requalification de la portion sud du parc industriel Montcalm. Parmi celles-ci, en 2014 le terminus d'autobus Candiac-Montcalm et son stationnement incitatif ont permis d'ajouter un équipement de transport collectif structurant pour le secteur, en reliant Candiac à différents pôles de transport de la région métropolitaine. Le redéveloppement de certains lots y est déjà enclenché, notamment

sur le site de l'ancienne usine de Consumers Glass. Celui-ci a laissé place au projet de développement du Square Candiac, qui comprend notamment des maisons unifamiliales et des immeubles à logements. La vision de ce projet mise sur un quartier en symbiose avec la nature et qui s'articule autour de la station de transport collectif. Le Square Candiac laisse une place importante aux espaces verts et aux parcours actifs afin de former un îlot de fraîcheur et favoriser la mobilité active.

Le PPU Centre-Ville Montcalm reprend les grands constats et objectifs du PPU de 2015, tout en élargissant le secteur visé et en fixant de nouveaux objectifs. Le Plan stratégique de développement 2018-2033 encadre la présente démarche, puisqu'il fixe les chantiers stratégiques sur lesquels travailler afin de tendre vers le développement d'une communauté plus durable.

Le présent mandat vise à stimuler la transformation du milieu industriel déstructuré en un véritable centre-ville orienté autour du transport collectif et actif. Ce faisant, le PPU Centre-Ville Montcalm intègre les grands principes du «TOD» (Transit Oriented Development), du «POD» (Pedestrian Oriented Development), du «TOC» (Transit Oriented Community) et du «FOD» (Food Oriented Development). Le redéveloppement du secteur est conçu pour maximiser les espaces verts et offrir un milieu de vie intergénérationnel et durable aux nombreux résidents. L'adoption du PPU secteur Centre-Ville Montcalm vise donc à définir des balises claires et fonctionnelles, afin de dégager des recommandations et des objectifs qui permettront de mettre en oeuvre la vision de ce secteur.

Le document de planification est divisé en cinq sections:

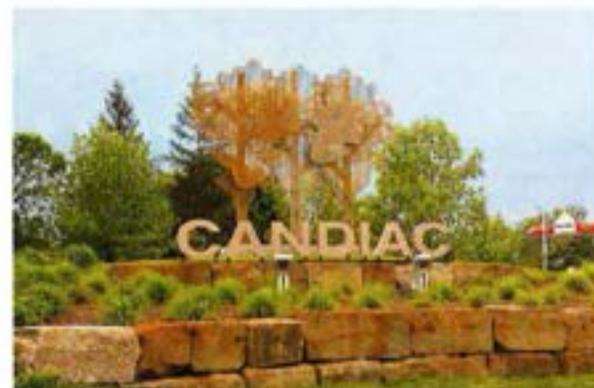


Fig. 1. Sculpture d'entrée de ville
(Source: Bélanger Design, 2019)



Fig. 2. Vue aérienne du secteur Centre-Ville Montcalm
(Source: Google Earth, 2018)

MISE EN CONTEXTE

INTRODUCTION

1. Analyse urbaine
2. Vision et orientations
3. Concept d'aménagement
4. Balises d'aménagement et de développement durable
5. Mise en œuvre

Le territoire d'intervention est par ailleurs désigné comme secteur central en vertu du troisième alinéa de l'article 85 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU).

MISE EN CONTEXTE

TERRITOIRE D'INTERVENTION

CONTEXTE URBAIN ET GÉOGRAPHIQUE DE LA VILLE DE CANDIAC

- Localisation sur la couronne sud de l'île de Montréal;
- À proximité des autoroutes René-Lévesque (A-15) et de l'Acier (A-30), qui permettent de rejoindre facilement les villes voisines, ainsi que l'île de Montréal.
- 21 047 habitants à Candiac en 2018. Projection estimée en 2031 est de +55 % (Ville de Candiac, 2018);
- Territoire de 18,7 km²;
- Densité de 1 197 habitants/km²;
- Répartition des usages : industriel (10,4 %), agricole (26,8 %), habitation (38,4 %), parc (8,7 %), commercial (6,3 %), conservation (2,8 %) et utilités publiques (5,7 %);
- Parc immobilier résidentiel de Candiac devrait s'accroître de près de 4 000 unités d'ici 2031 (Ville de Candiac, 2018) et 2 500 unités dans les aires TOD.

- Limite du secteur du PPU
- Aire TOD de la gare Candiac
- Limites du territoire de la Ville de Candiac
- Axes autoroutiers
- Axes routiers locaux structurants



Fig. 3. Localisation de la ville de Candiac
(Source: Google Earth, 2016)



MISE EN CONTEXTE

TERRITOIRE D'INTERVENTION

CARACTÉRISTIQUES DU SECTEUR PPU CENTRE-VILLE MONTCALM

- Le secteur du PPU Centre-Ville Montcalm est délimité :
 - au sud par le corridor de l'autoroute René-Lévesque (A-15) et du boulevard de l'Industrie;
 - au nord par les industries MKE et Cascades ainsi que l'avenue d'Inverness;
 - à l'ouest par un vaste secteur résidentiel;
 - à l'est par les industries Fenplast et Transport Lussier.
- Superficie de près de 700 000 m², soit l'équivalent de 98 terrains de soccer;
- Comprend le secteur couvert par le PPU de requalification de la portion sud du parc industriel Montcalm adopté en 2015;
- Traversé par une voie de chemin de fer du Canadien National.

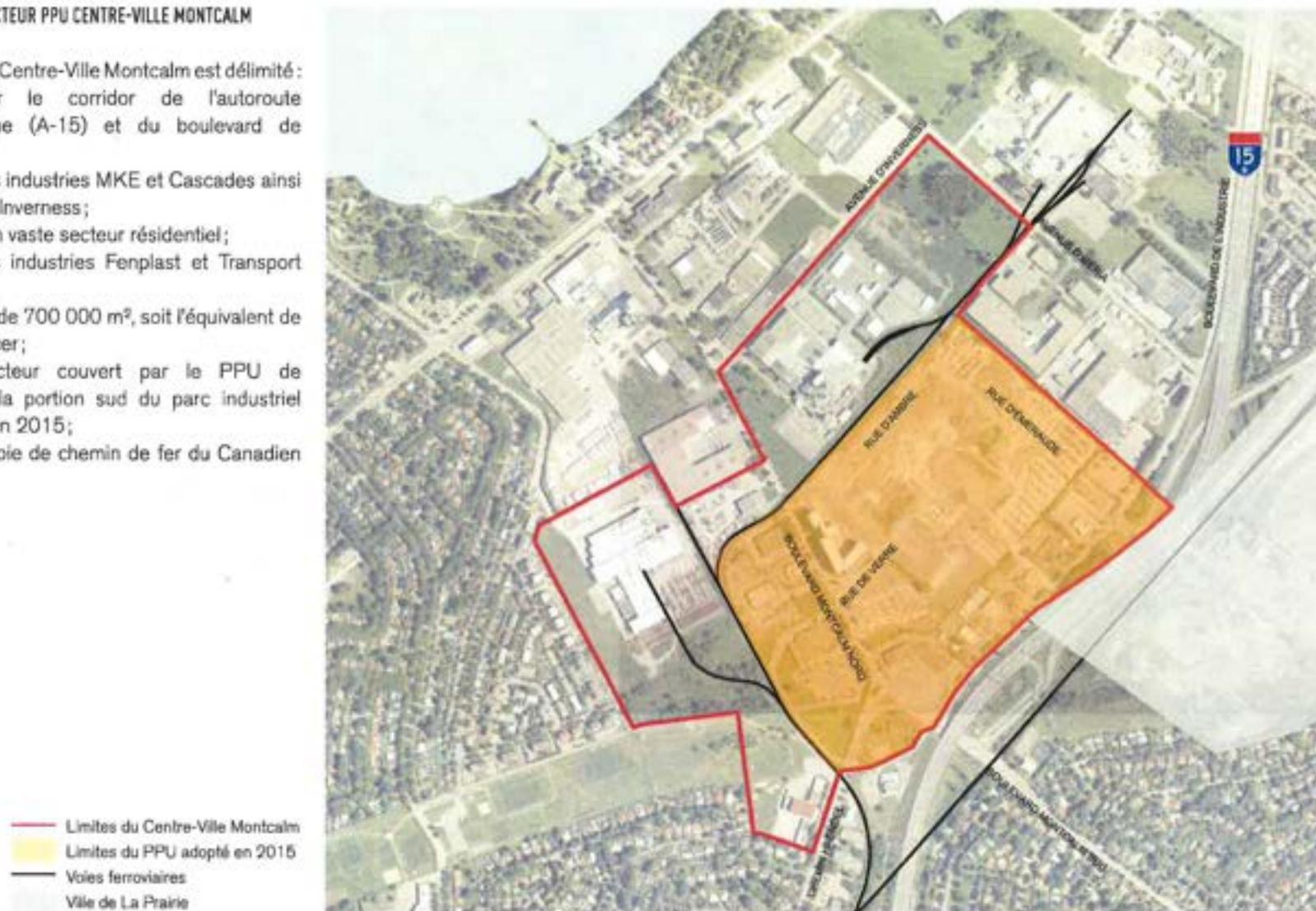


Fig. 4. Localisation du secteur
[Source: Ville de Candiac, 2017]



MISE EN CONTEXTE

TERRITOIRE D'INTERVENTION

ÉLÉMENTS D'INTÉRÊTS À PROXIMITÉ DU CENTRE-VILLE MONTCALM

- 1 **Parc André-J.-Côté** offrant un magnifique point de vue vers le fleuve Saint-Laurent



Fig. 6. L'inauguration de la Scène Cascades dans le parc André-J.-Côté
(Source: GeMultimédia, 2018)

- 2 **CLSC Kateri**



Fig. 7. CLSC Kateri
(Source: Le Reflet, 2018)



Fig. 5. Éléments d'intérêts à proximité du centre-ville
(Source: Ville de Candiac, 2017)

— Limites du secteur du PPU



TERRITOIRE D'INTERVENTION

ÉLÉMENTS D'INTÉRÊTS À PROXIMITÉ DU CENTRE-VILLE MONTCALM

- 3 **Parc Jasper** offrant des jeux d'eau pendant la saison estivale



Fig. 8. Jeux d'eau du parc Jasper
(Source: Ville de Candiac, 2019)

- 4 **Zone industrielle Montcalm**



Fig. 9. Vue aérienne du parc industriel Montcalm, bordant le secteur du PPU
(Source: Google Earth, 2018)

- 5 **Bâtiment typique de la zone industrielle Montcalm**



Fig. 10. ADM Agri-industrie située sur l'avenue Ibéria
(Source: Provencher_Roy, 2019)

- 6 **Parc Champlain** proposant de nombreuses installations sportives et un sentier multifonctionnel



Fig. 11. Vue aérienne du parc Champlain
(Source: Google Maps, 2019)

- 7 **Bibliothèque de Candiac**



Fig. 12. Bibliothèque de Candiac - Centre Claude-Hébert
(Source: Ville de Candiac, 2017)

- 8 **Centre communautaire Frank-Vocino**



Fig. 13. Centre communautaire Frank-Vocino situé sur le boulevard Montcalm Sud
(Source: Google Street View, 2015)

MISE EN CONTEXTE

TERRITOIRE D'INTERVENTION

SOUS-SECTEURS D'INTÉRÊT

1 Usine Locweld

- Vaste espace de production de structures d'acier galvanisé (pylônes, ponts, ancrages) implanté depuis 1969;
- Près de 119 000 m²;

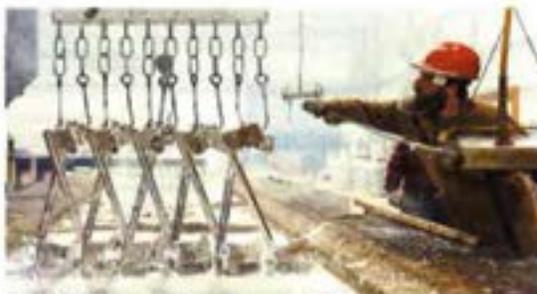


Fig. 14. Bassin de galvanisation chez Locweld
(Source: Emploisit, 2019)

2 Pôle civique

- Hôtel de ville, caserne de pompiers et cour du garage municipal;



Fig. 15. Vue aérienne des terrains municipaux
(Source: Google Maps, 2019)



Fig. 16. Sous-secteurs d'intérêt
(Source: Ville de Candiac, 2017)

- Limites du Centre-Ville Montcalm
- Limites des sous-secteurs



TERRITOIRE D'INTERVENTION

3 École Saint-Marc

- Établissement scolaire à pleine capacité.



Fig. 17. Entrée principale de l'École Saint-Marc
[Source: École Saint-Marc, s.d.]

4 Vitrine autoroutière et entrée de ville

- Visibilité depuis l'autoroute René-Lévesque ;
- Usages commerciaux proposant des biens de consommation courants et semi-courants (épicerie, pharmacie, etc.).



Fig. 18. Vue de la vitrine depuis le boulevard de l'Industrie
[Source: Google Maps, 2018]

5 Stationnement incitatif et pôle Exo

- 353 places de stationnement ;
- Une douzaine de lignes d'autobus desservant la station Montcalm-Candiac ;
- Liaison directe vers Montréal avec Exo.



Fig. 19. Enseigne du stationnement incitatif
[Source: Ville de Candiac, 2015]

6 Owens Corning

- Ancien site de production de produits isolants ;
- Site d'entreposage et de redistribution.



Fig. 20. Installations de l'entreprise Owens Corning
[Source: Provencher_Roy, 2019]

7 Square Candiac

- Vaste projet résidentiel intergénérationnel ;
- Issu du PPU adopté en 2015 ;
- Axé sur les modes de déplacement actifs et implanté en bordure de la station Exo ;
- L'un des plus important projet résidentiel du Grand Montréal.



Fig. 21. Vue d'ensemble du projet Square Candiac
[Source: Ville de Candiac, 2015]



Fig. 22. Résidence Chartwell (320 unités)
[Source: Provencher_Roy, 2019]

MISE EN CONTEXTE

CONTEXTE DE PLANIFICATION

Le présent PPU tire ses assises des documents de planification élaborés dans les dernières années par les différentes instances de planification. Parmi ceux-ci, on compte le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC de Roussillon ainsi que le Plan d'urbanisme de la Ville de Candiac.

Par ailleurs, la Ville de Candiac s'est dotée de divers plans, politiques et guides qui orientent le développement futur du territoire et qui complètent les outils de planification. Parmi ces documents, le Plan stratégique de développement 2018-2033 vise à faire de Candiac un modèle pour sa qualité de vie exceptionnelle, son engagement envers le développement durable et sa saine gestion. La vision et les chantiers stratégiques énoncés dans ce document servent de pierres d'assises pour le PPU du Centre-Ville Montcalm. À ce propos, le présent PPU se conjugue avec la vision et les orientations du PPU visant le sud du parc industriel Montcalm adopté en 2015.

On compte également le Guide d'aménagement pour des quartiers viables et le Guide d'aménagement des emprises publiques qui font la promotion des meilleures pratiques en matière d'aménagement durable. Enfin, le Plan directeur des parcs et espaces verts, la Politique de l'arbre et la Politique de la famille et des aînés ont aussi une incidence sur la planification territoriale de la Ville de Candiac.

PMAD, COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, 2012

Afin d'assurer la durabilité des milieux de vie actuels et futurs, le PMAD propose de concentrer l'essentiel de l'urbanisation dans les corridors de transport collectif structurants et locaux, dont le PPU secteur Centre-Ville Montcalm fait partie.

SAD EN VIGUEUR, MRC DE ROUSSILLON

Le secteur est assujéti dans le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) aux grandes affectations du territoire suivantes :

- Industrie légère;
- Multifonctionnelle structurante.

Le secteur du PPU Centre-Ville Montcalm est identifié au SAD comme zone prioritaire d'aménagement et de réaménagement (ZPA - ZPR) (Figure 24).

PLAN D'URBANISME, VILLE DE CANDIAC

- Le territoire du PPU secteur Centre-Ville Montcalm est identifié comme un noyau de ville émergeant à développer, consolider et densifier afin d'en faire un milieu de vie complet et attrayant (Figure 25);
- Le parc industriel Montcalm est identifié comme un secteur à vocation économique à valoriser et redévelopper;
- La planification de l'urbanisation est étroitement liée aux réseaux de transport;
- La planification du territoire optimise le développement résidentiel par la consolidation et la mise en valeur des infrastructures actuelles;
- La planification du territoire tient compte de ses acquis et les consolide de manière à respecter l'évolution des besoins.

CONTEXTE DE PLANIFICATION



Fig. 23. Grandes affectations du territoire
 [Source: Schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Roussillon, 2006]

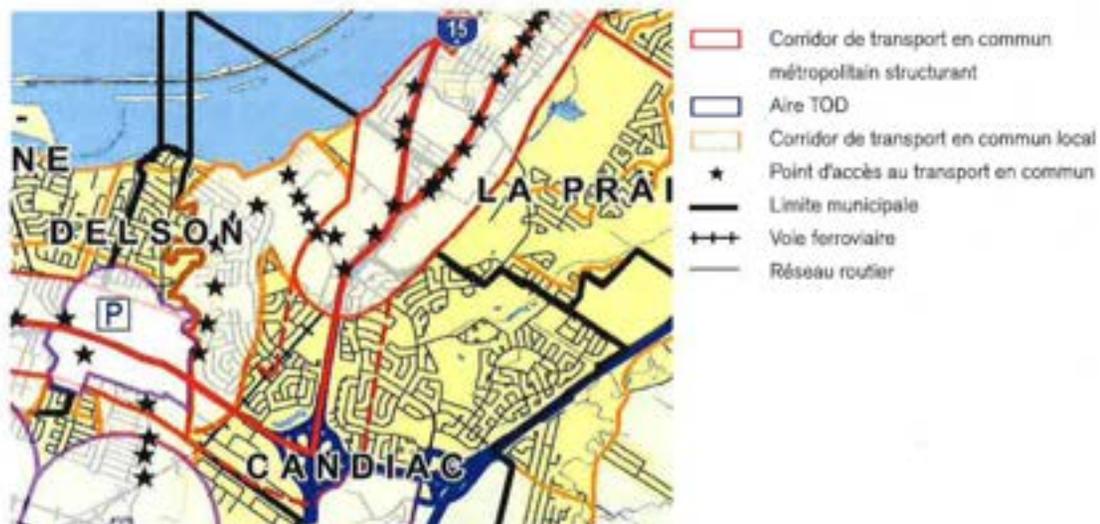


Fig. 24. Zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement
 [Source: Schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Roussillon, 2017]

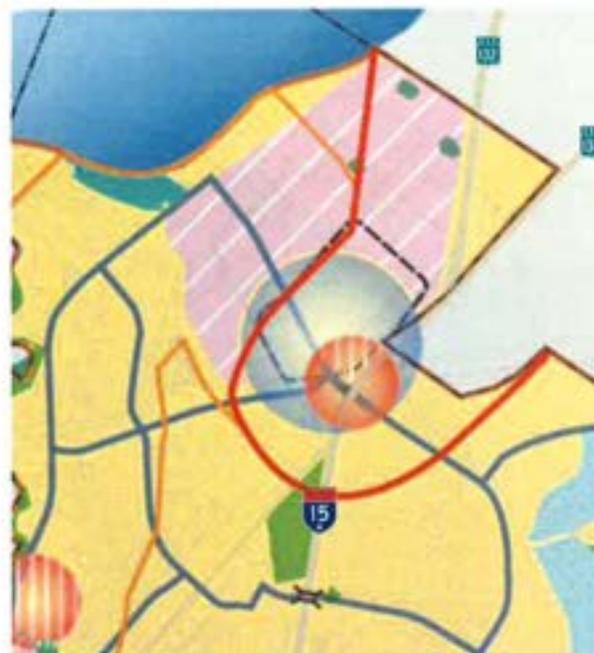


Fig. 25. Concept d'organisation spatiale
 [Source: Plan d'urbanisme de la Ville de Candiac, 2016]

- Composantes urbaines et rurales**
- Secteur urbain
 - Noyau de ville
 - Centre commercial
 - Pôle récréatif
 - Équipements récréatifs
 - Couvert boisé
- Secteur de développement et de redéveloppement**
- Pôle commercial régional à revitaliser
 - Pôle industriel régional à revitaliser
 - Site de requalification
- Zone prioritaire d'aménagement**
- Corridor de transport en commun métropolitain structurant
 - Corridor de transport en commun local
 - Réseau de transport actif et collectif

MISE EN CONTEXTE

CONTEXTE DE PLANIFICATION

PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT 2018-2033

Ce document est un cadre de référence qui guide avec cohérence et pertinence le développement de la Ville de Candiac vers un avenir durable. La Ville souhaite offrir à ses citoyens un cadre de vie de qualité supérieure, respectueux de l'environnement et soucieux du bien-être des générations actuelles et futures.

Voici les 6 chantiers prioritaires qui y figurent :

1. Offrir des services municipaux de qualité supérieure, répondant aux attentes et aux besoins de la population ;
2. Maintenir un milieu de vie de qualité dans un environnement sécuritaire ;
3. Accentuer l'implication régionale en favorisant des partenariats avec les villes de la couronne sud de Montréal ;
4. Déployer et promouvoir l'image de marque de la Ville et renforcer son rayonnement ;
5. Veiller à l'évolution d'une organisation municipale toujours plus performante, innovatrice, transparente et ouverte aux changements ;
6. Assurer un développement harmonieux, responsable et respectueux des valeurs environnementales et sociales.

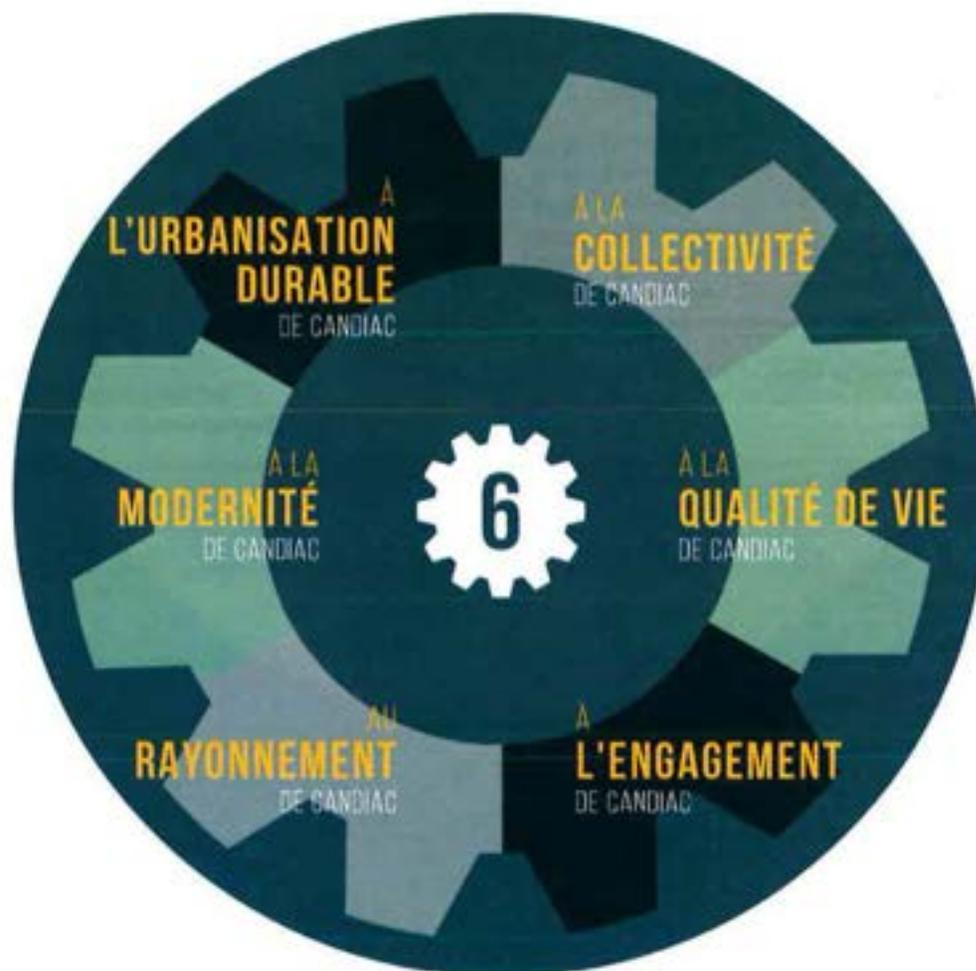


Fig. 26. Grands chantiers du Plan de développement 2018-2033
[Source: Ville de Candiac, 2015]

MISE EN CONTEXTE

CONTEXTE DE PLANIFICATION

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME — PARC INDUSTRIEL MONTCALM SUD 2015

Le présent PPU intègre la vision et les orientations d'un premier PPU adopté en 2015, visant la requalification de la portion sud du parc industriel Montcalm. Ce PPU est délimité par l'emprise ferroviaire à l'ouest et au nord, l'avenue d'Iberia à l'est et le boulevard de l'Industrie au sud.

Voici l'énoncé de vision qui se dégage de cet exercice de planification :

«Création d'un milieu de vie mixte et dynamique, composé d'un environnement exceptionnel, articulé autour d'espaces publics clés, facilement accessible depuis les axes de transport structurants et offrant une forme urbaine compacte caractérisée par une densité et une diversité de typologies d'habitations.» (Figure 28)

Les principes directeurs s'inspirent du Transit Oriented Development (TOD), soit :

1. Gérer les interfaces des points d'accès au transport en commun;
2. Favoriser la mixité des fonctions;
3. Repenser la densité des usages;
4. Favoriser une meilleure mixité sociale;
5. Mettre en place un réseau de rues accessibles;
6. Miser sur le design urbain, la sécurité, la qualité des aménagements et l'identité du lieu;
7. Privilégier une implantation bâtie et une architecture diversifiée;
8. Repenser l'offre en stationnement.



Fig. 27. Plan d'aménagement du PPU - Parc industriel Montcalm 2015
(Source: Ville de Candiac, 2015)

Note : le plan ci-dessus ne représente pas la version finale de l'aménagement du square Candiac.

MISE EN CONTEXTE

CONTEXTE DE PLANIFICATION

GUIDE D'AMÉNAGEMENT POUR DES QUARTIERS VIABLES

De type Form-Based Code, le Guide d'aménagement pour des quartiers viables est un outil qui permet à la Ville de Candiac de garantir que les projets établis sur son territoire suivront les meilleures pratiques de développement et d'aménagement durable, tout en offrant un milieu de vie de qualité. On retrouve un équilibre entre le règlement de zonage (normatif) et le règlement sur les PIA (discrétionnaire). Quatre considérations articulent ce guide :

- La relation entre l'espace privé et public;
- L'interrelation entre le bâtiment et la rue;
- L'animation des espaces publics;
- La sécurité et le confort des piétons.



Fig. 28. Guide d'aménagement pour des quartiers viables [Source: Ville de Candiac, 2015]

GUIDE D'AMÉNAGEMENT DES EMPRISES PUBLIQUES

En complément du Guide d'aménagement pour des quartiers viables, dont les objectifs et critères s'appliquent aux terrains privés, le Guide d'aménagement des emprises publiques précise les objectifs et les critères d'aménagement des emprises publiques. Il repose sur cinq objectifs :

- Encadrer l'aménagement des emprises publiques par une vision commune et partagée par les différents services de la Ville;
- Intégrer le Guide dans les protocoles d'entente afin d'éclairer les promoteurs sur les attentes de la Ville en matière d'aménagement des emprises publiques;
- Établir un standard élevé en matière d'aménagement public;
- Assurer une cohérence dans l'aménagement des emprises publiques à l'échelle de la Ville;
- Établir des balises d'aménagement afin d'atteindre les objectifs de densification prônés par la Communauté métropolitaine de Montréal.

Guide d'aménagement des emprises publiques

Pour des rues conviviales et sécuritaires à Candiac



Fig. 29. Guide d'aménagement des emprises publiques [Source: Ville de Candiac, 2016]

MISE EN CONTEXTE

CONTEXTE DE PLANIFICATION

PLAN DIRECTEUR DES PARCS ET ESPACES VERTS

Le Plan directeur des parcs et espaces verts, adopté en 2014, est un outil de planification qui permet de dresser un portrait du territoire tout en guidant la gestion des parcs et des espaces verts à court, moyen et long terme. Plusieurs orientations, objectifs et stratégies y sont présentés, de même que les actions qui en découlent.

Depuis son adoption, certaines recommandations ont déjà été mises en œuvre, comme le réaménagement du parc André-J.-Côté avec la construction du nouvel amphithéâtre.

CANDIAC

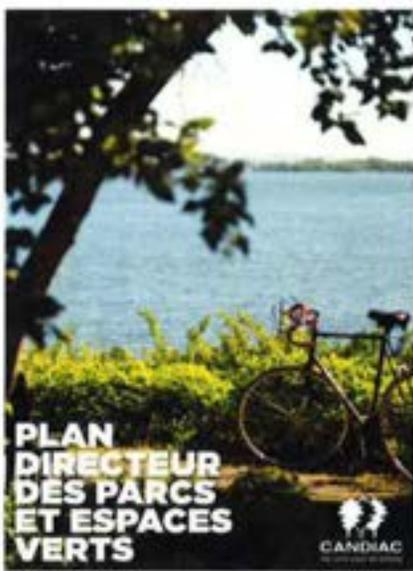


Fig. 30. Plan directeur des parcs et espaces verts
[Source: Ville de Candiac, 2014]

POLITIQUE DE L'ARBRE

La Politique de l'arbre de la Ville de Candiac a été adoptée en 2012 et repose sur sept grands objectifs jugés essentiels à la préservation à court, moyen ou long terme de la canopée municipale :

- Maintenir la connaissance de la ressource;
- Maintenir la signature distinctive de la Ville;
- Préserver et améliorer la ressource;
- Augmenter le capital « arbres »;
- Favoriser la meilleure cohabitation possible entre arbres et citoyens;
- Conserver le caractère naturel des boisés et la biodiversité écologique;
- Établir un plan de communication et de sensibilisation à l'égard de la préservation de la ressource-arbre.

POLITIQUE CULTURELLE

S'intégrant à la Vision 2033 de la municipalité, la Ville de Candiac a adopté en 2020 sa première Politique culturelle. Basée sur la définition de la culture de l'UNESCO, cette politique correspond à un engagement sur la place envisagée pour celle-ci au cours des prochaines années, afin de consolider l'effervescence des milieux de vie. La vision proposée s'ancre sur les principes directeurs suivants :

- Le développement durable;
- L'innovation;
- L'accès et la participation de tous à la vitalité culturelle;
- Une ville à échelle humaine.

POLITIQUE DE LA FAMILLE ET DES AÎNÉS

L'adoption de la Politique de la famille et des aînés en 2015 a permis de renforcer les efforts de la Ville dans l'établissement d'un cadre de vie harmonieux et adapté aux besoins des familles et des aînés. Quatre axes d'intervention ont été identifiés :

- Accessibilité et aménagement du milieu de vie;
- Sécurité;
- Loisirs, culture et vie communautaire;
- Communications.



Fig. 31. Politique de la famille et des aînés
[Source: Ville de Candiac, 2015]

02

ANALYSE URBAINE

ANALYSE URBAINE

HISTORIQUE DU SECTEUR

ORIGINES DE L'URBANISATION

Au début des années 1900, le territoire de la Ville de Candiac était principalement composé de fermes et de terres non cultivées des municipalités de Saint-Constant, Delson, Saint-Philippe et La Prairie. Les abords du fleuve Saint-Laurent étaient considérés comme un espace de villégiature et plusieurs résidences secondaires y ont été construites.

L'urbanisation de la couronne sud de Montréal est associée à l'essor des activités industrielles. Les années 1830-1880 marquent le début de l'industrialisation, avec l'implantation de la première route en asphalte reliant le territoire actuel de la Ville de Candiac à la Ville de Saint-Constant (1832) et de la première ligne de chemin de fer entre les villes de La Prairie et de Saint-Jean-sur-Richelieu (1836), ainsi que le rattachement des villes de La Prairie et Saint-Constant (1880) au réseau ferroviaire

du Grand-Tronc en 1880 (devenu le Canadien National). La Ville de Candiac n'est pas encore créée, mais les villes voisines se développent grâce à l'accès aisé aux principaux pôles économiques de l'époque (Montréal, Toronto, Portland, etc.) reliés par le chemin de fer.

En 1957, la ville de Candiac est constituée par un groupe d'investisseurs européens et canadiens, la Candiac Development Corporation, et le développement industriel compris dans l'aire du PPU amorce l'urbanisation de la ville. La construction du Candiac-Montcalm Shopping centre (1960) en bordure de l'actuelle autoroute René-Lévesque (A-15) et l'emplacement stratégique de Candiac à proximité des réseaux ferroviaires et des villes limitrophes favorisent l'implantation le long du boulevard Montcalm Nord d'industries telles que les usines Owens Corning (1964), Locweld (1969) et Iroquois Glass (1959-1966), qui fut éventuellement remplacée par l'usine Consumers Glass (1966).

Les institutions municipales de la Ville de Candiac, incluant l'Hôtel de Ville (localisé dans le centre d'achats jusqu'en 1995), la caserne de pompiers (1980) et le garage municipal se localisent aux abords du boulevard Montcalm tandis que l'École Saint-Marc (1962) prend place en bordure du chemin Haendel. Dès 1958, les vastes quartiers résidentiels du parc Champlain et du parc Laurier, bordant au sud et à l'ouest l'aire du PPU, se développent distinctement. L'expansion résidentielle de la ville est permise par l'installation rapide des services tels que les réseaux routiers et d'infrastructures (aqueduc, égouts, électricité).

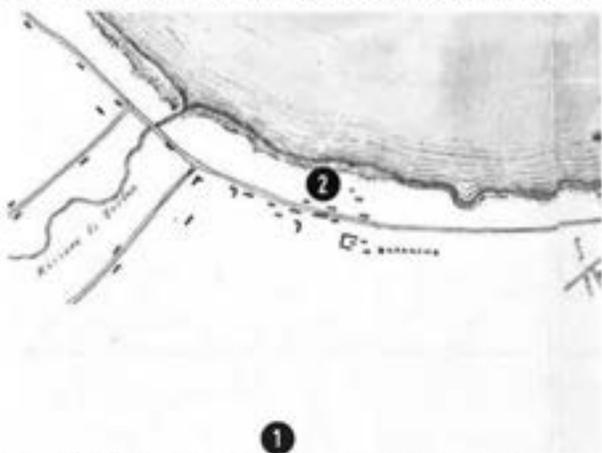


Fig. 32. Premières constructions à proximité du secteur à l'étude
[Source: BANQ, 1851]



Fig. 33. Développement industriel et résidentiel de Candiac
[Source: BANQ, 1967]

- 1 Secteur industriel Montcalm
- 2 Maison Page et hameaux
- 3 Quartier résidentiel Champlain
- 4 Quartier résidentiel Laurier
- 5 Usine Consumers Glass
- 6 Maison Hélène-Sentenne

ANALYSE URBAINE

HISTORIQUE DU SECTEUR

MODERNISATION DU TERRITOIRE

Les années 1980-1990 sont marquées par le développement d'infrastructures de transport à Candiac et la constitution de la MRC de Roussillon (1982). Le secteur industriel Montcalm est désormais accessible par voie rapide à partir de l'est comme de l'ouest grâce à l'ouverture du tronçon de l'autoroute René-Lévesque (A-15) entre Longueuil et Candiac (1982) et de ceux de l'autoroute de l'Acier (A-30) de Brossard à Candiac (1996) et de Saint-Constant à Candiac (2010). Ces connexions offrent un accès rapide aux ponts Mercier, Champlain et Victoria reliant l'île de Montréal à la Rive-Sud. L'implantation de la ligne de train de banlieue Montréal-Delton/Candiac (2005) et la création du pôle de transport collectif Candiac-Montcalm (2014) incluant un stationnement incitatif dans le parc industriel Montcalm qui renforce l'accessibilité du secteur depuis/vers la grande région de Montréal.



Fig. 34. Candiac-Montcalm Shopping Center
[Source: Ville de Candiac, s.d.]

Le ralentissement de l'activité industrielle des années 2000 entraîne les fermetures successives de plusieurs usines du secteur, dont l'imposante usine Consumers Glass (1999) et celle d'Owens Corning (2007).

Consciente du potentiel de ces sites, la Ville de Candiac œuvre depuis 2015 à leur requalification. Soucieuse de créer des milieux de vie mixtes et durables, elle se dote de nombreux outils de planification pour guider un redéveloppement qui suit les meilleures pratiques en aménagement. Le projet de redéveloppement immobilier du Square Candiac (2016) est entrepris sur l'ancien site de l'usine Consumers Glass et marque le début de la conversion des espaces industriels en espaces multifonctionnels. L'adoption du premier PPU en 2015 a permis d'encadrer la transformation de l'ancienne usine en secteur résidentiel. La mise en œuvre du Plan stratégique de développement 2018-2033 fixe à son tour les balises et les orientations à adopter pour les 15 prochaines années.



Fig. 35. Vue aérienne du parc industriel Montcalm
[Source: Google Earth, 2018]

FAITS SAILLANTS

- Constitution de Candiac en 1957;
- Développement de la ville autour du secteur industriel dans les années 1960;
- La majeure partie des bâtiments arrivent à la fin de leur vie utile, et offrent donc une opportunité de redéveloppement;
- Adoption du PPU associé à la requalification de la portion sud du parc industriel Montcalm (2015).

FORME URBAINE

SYSTÈME VIAIRE

- Les voies de circulation sont peu nombreuses et conçues de manière à relier efficacement les industries du secteur;
- La trame viaire est peu perméable, discontinue et de grandes distances séparent les axes de circulation;
- La trame viaire du secteur est distincte de celle des quartiers adjacents. Ceux-ci se caractérisent par une trame organique limitant la circulation de transit.

PARCELLAIRE

- Les parcelles du secteur sont d'une superficie plus importante que celles des secteurs résidentiels voisins (au nord et au sud);
- Leurs formes sont irrégulières, ce qui contraste avec les parcelles hors PPU qui sont régulières et de petites dimensions.

GABARIT DES BÂTIMENTS

- Les bâtiments de gabarits importants sont localisés aux abords de la limite nord du territoire, alors que ceux au sud sont d'un gabarit inférieur;
- Les constructions sont implantées de manière isolée, ce qui entraîne des superficies résiduelles importantes sur le territoire;
- Les bâtiments sont situés le long des boulevards Montcalm Nord et de l'Industrie, mais présentent une marge de recul importante.

LE PROJET SQUARE CANDIAC

- Le système viaire de cette nouvelle trame est distinctif et fonctionnera de manière quasi autonome puisque très peu de connexions sont prévues avec le réseau adjacent;
- Le parcellaire du Square Candiac se distingue de celui des quartiers résidentiels adjacents par son irrégularité et sa plus grande dimension;
- Les bâtiments du Square Candiac sont de gabarits similaires et organisés selon un alignement orthogonal. Ces derniers contrastent fortement avec le grand gabarit des bâtiments industriels ainsi qu'avec les bâtiments résidentiels des quartiers avoisinants.



Fig. 36. Système viaire
[Source: Ville de Candiac]



Fig. 37. Parcellaire
[Source: Ville de Candiac]

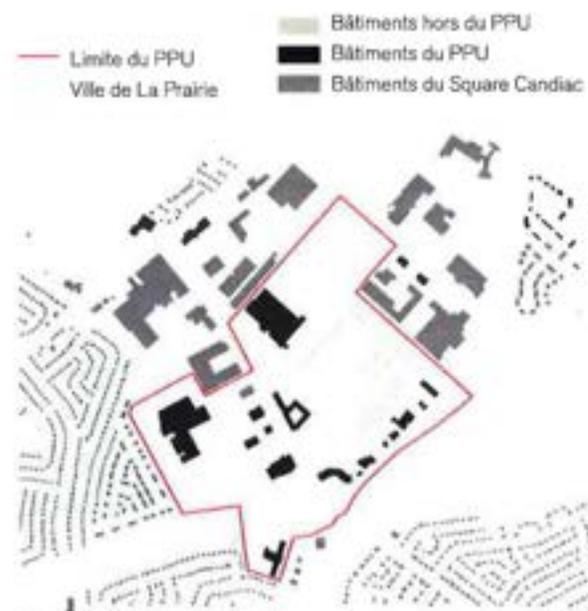


Fig. 38. Gabarit des bâtiments
[Source: Ville de Candiac]

ANALYSE URBAINE

FORME URBAINE

HAUTEUR DU CADRE BÂTI

- Le site du PPU Centre-Ville Montcalm s'insère dans un secteur de faible hauteur caractérisé par des bâtiments de 1 à 2 étages. On remarque néanmoins quelques bâtiments de 3 à 4 étages situés aux abords ouest du site du PPU;
- Le site compte une majorité de bâtiments de 1 à 2 étages. Cela inclut des bâtiments industriels et institutionnels pour lesquels la hauteur des étages peut être supérieure;
- Dans la partie centrale du Square Candiac, on note la présence de bâtiments de plus grande hauteur (6 étages).
- À proximité du stationnement incitatif, dans le sous-secteur du coeur urbain, on remarque la présence de la résidence pour personnes âgées (Chartwell) qui compte 10 étages.



Fig. 39. Bâtiment institutionnel (Hôtel de Ville) de 2 étages
(Source: Provencher_Roy, 2019)



Fig. 40. Bâtiment résidentiel (Développement Liberty) de 3 étages

(Source: Square Candiac, 2018)



Fig. 41. Hauteur du cadre bâti
(Source: Ville de Candiac)



FORME URBAINE

CONTRAINTES ANTHROPIQUES

- L'autoroute René-Lévesque (A-15) limite l'implantation d'usages sensibles et est considérée telle une nuisance sonore importante;
- Les voies ferroviaires génèrent du bruit et des vibrations. L'implantation d'usages sensibles à proximité est limitée. Or, l'embranchement de ces voies à l'intérieur du site de l'industrie Locweld Inc. sera démantelé dans un futur proche (Ville de Candiac, s.d.);
- Des passages à niveau marqués par des feux clignotants sont associés au boulevard Montcalm Nord et à l'avenue d'Iberia;
- Les lignes à haute tension d'Hydro-Québec segmentent le territoire au sud. Il n'est pas possible de construire dans leurs emprises et à moins de 15 mètres de ces dernières. Des aménagements au sol peuvent toutefois y être réalisés;
- L'industrie Ruetgers Chemicals et l'usine de filtration situées aux abords du site étudié entreposent, manipulent et traitent des substances dangereuses. Ces entreprises constituent des contraintes à l'occupation du sol dans la mesure où une distance de 150 mètres est requise entre ces sites et des usages sensibles (Ville de Candiac, Plan d'urbanisme);
- L'industrie alimentaire ADM Agri-Industries, limitrophe au secteur du PPU, peut causer des nuisances olfactives.



Fig. 42. Contraintes anthropiques
(Source: Ville de Candiac)

	Limite du PPU		Voie ferroviaire		Zone limitrophe à une voie ferrée
	Villes limitrophes		Embranchement ferroviaire		Zone de niveau sonore élevé et de vibration
			Embranchement ferroviaire à démanteler		Industrie impliquant des substances dangereuses
			Tour de télécommunication		Industrie occasionnant des nuisances olfactives
			Lignes électriques à haute tension		

ANALYSE URBAINE

VOCATION ET VIABILITÉ ÉCONOMIQUE - UTILISATION DU SOL

FONCTIONS URBAINES

- La fonction industrielle borde le nord ainsi que l'est du site, alors que les abords sud et ouest présentent principalement une fonction résidentielle;
- Une variété d'usages est présente à l'intérieur du PPU et les mêmes usages sont regroupés par sous-ensembles;
- Le regroupement des usages est renforcé par l'emprise du chemin de fer traversant le secteur d'est en ouest;
- La fonction résidentielle se concentre au sein du Square Candiac. Celui-ci s'arrime au secteur via la rue de Verre et la future rue d'Émeraude;
- La fonction commerciale se situe le long du boulevard de l'Industrie, profitant de l'effet de vitrine qu'occasionne l'achalandage de l'autoroute René-Lévesque (A-15);
- La fonction institutionnelle se concentre dans le pôle civique situé en bordure du boulevard Montcalm Nord;
- Les espaces parcs et les espaces verts sont de dimensions importantes, mais ne sont pas connectés entre eux.



Fig. 43. Fonctions urbaines
(Source: Ville de Candiac)

— Limite du PPU
--- Villes limitrophes

■ Habitation
■ Industriel
■ Commercial et services

■ Institutionnel
Hôtel de ville, caserne des pompiers, travaux publics
■ Parcs et espaces verts
■ Vacant

ANALYSE URBAINE

VOCATION ET VIABILITÉ ÉCONOMIQUE

USAGES INDUSTRIELS

- La majorité des industries présentes dans ce secteur sont associées à la fabrication;
- La nature de la zone industrielle amène un camionnage fréquent et nécessite une utilisation importante du sol;
- Les terrains industriels représentent 39 % de la superficie totale du secteur du PPU. Considérant que la moitié de ces entreprises sont vacantes, le portrait du territoire est amené à changer drastiquement;
- Il ne reste plus qu'une seule usine active dans l'aire du PPU Montcalm (usine Locweld);
- Les bâtiments industriels ont une implantation en retrait de la rue et leurs façades suivent un alignement variable.

- | | | | |
|-----|----------------------------------|----|--------------------|
| 1 | Cascade Groupe Tissus | 8 | Wetrock |
| 1.1 | Cascade Groupe Tissus - Entrepôt | 9 | ADM Agriindustries |
| 2 | Johnson Diversey Inc. | 10 | Lussier Transport |
| 3 | MKE Inc. | 11 | FonPrest |
| 4 | Industrie Mécanique Major Inc. | 12 | Roelgens chemicals |
| 5 | Dunpro Ltee | 13 | Emballages Gab |
| 6 | Odoaste | 14 | Locweld Inc. |
| 7 | Chanel Inc. | 15 | Owens Corning |



Fig. 44. Usages industriels
[Source: Ville de Candiac]

— Limite du PPU
— Villes limitrophes

■ Fabrication
■ Distribution
■ Entrepôt

■ Commerce lourd
■ Vacant



ANALYSE URBAINE

VOCATION ET VIABILITÉ ÉCONOMIQUE

USAGES INDUSTRIELS



Fig. 45. Vis-à-vis entre les façades arrière des habitations et le site de l'Usine Owens Corning
(Source: Provencher_Roy, 2019)



Fig. 46. Emprise industrielle de l'usine Locweld et cohabitation avec les quartiers résidentiels
(Source: Google Maps, 2019)



Fig. 47. A. Interfaces entre usages industriels : clôture entre les usines Owens Corning M.K.E Inc.
Fig. 47. B. Boisé entre le site désaffecté d'Owens Corning et l'industrie ADM sur l'avenue Ibéria
(Source: Provencher_Roy, 2019)



Fig. 48. Camionnage sur le boulevard Montcalm Nord
(Source: Provencher_Roy, 2019)



Fig. 49. Plantation d'une haie de cèdres entre l'usine Locweld et le secteur résidentiel
(Source: Provencher_Roy, 2019)

ANALYSE URBAINE

VOCATION ET VIABILITÉ ÉCONOMIQUE

DESSERTÉ COMMERCIALE

- L'offre commerciale de l'aire du PPU Montcalm se concentre au sud du secteur, en bordure du boulevard de l'Industrie et du boulevard Montcalm Nord. On y retrouve des commerces de transit et d'achats courants;
- Les commerces de transit sont variés et comprennent une station-service, un comptoir de restauration rapide ainsi qu'un concessionnaire automobile;
- Les commerces d'achats courants, telle l'épicerie, la pharmacie et les établissements de restaurations sont localisés dans le centre d'achats Montcalm et à ses abords;
- Le prolongement de la rue d'Émeraude vers le boulevard de l'Industrie nécessitera la démolition d'un bâtiment occupé en partie par un restaurant et une garderie. Cela affaiblira l'offre commerciale à court terme;
- Les bâtiments sont tous implantés en retrait de la rue et présentent de larges espaces de stationnement en cour avant. L'aménagement de ces sites commerciaux ne favorise pas leur accessibilité en transport actif;
- On note la présence de quelques commerces et services privés permettant de répondre aux besoins de se récréer et de se retrouver en communauté (Karaté Sportif Candiak, Traduform, etc.);
- Le réaménagement projeté du concessionnaire Toyota H-Grégoire a le potentiel de revitaliser les commerces en bordure du boulevard de l'Industrie;
- L'offre commerciale pourrait potentiellement se bonifier avec la complétude du Square Candiak puisque le zonage permet l'implantation de commerces et services en rez-de-chaussés.



Fig. 50. Desserte commerciale

(Source: Ville de Candiak)

- Limite du PPU
- Villes limitrophes
- ① Centre d'achat Montcalm
- ② Centre d'achat comprenant garderie et restaurant

- Achats courants**
Épicerie, magasins d'articles, pharmacie, banque
- Loisirs/Divertissement**
Casse-croûte, bars, salle de gym
- Vacant ou à démolir**
- Services**
Notaires, comptables, transferts monétaires, dentistes, podiatres, ostéopathe, physiothérapeutes et école de langues
- Commerce de transit**
Station-service, concessionnaire automobile

ANALYSE URBAINE

VOCATION ET VIABILITÉ ÉCONOMIQUE

DESSERTÉ COMMERCIALE



Fig. 51. Vue depuis le quartier résidentiel sur les façades arrière des commerces de transit, boulevard de l'industrie
[Source: Provencher_Roy, 2019]



Fig. 52. Commerce de transit sur le boulevard de l'industrie
[Source : Provencher_Roy, 2019]



Fig. 53. Bâtiments vétustes et peu attrayants, Centre d'achats Montcalm et centre d'achats au coin du boulevard de l'industrie et de l'autoroute René-Lévesque [A-15]
[Source: Provencher_Roy, 2019]

ANALYSE URBAINE

VOCATION ET VIABILITÉ ÉCONOMIQUE

ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

- Les équipements collectifs se répartissent dans plusieurs sous-secteurs du PPU Centre-Ville Montcalm;
- Les bâtiments du pôle civique datent des années 1960-1980 et sont arrivés à leur fin de vie utile, entraînant une relocalisation imminente :
 - L'hôtel de ville présente des traces de pyrite nécessitant de coûteuses réparations;
 - Le service des travaux publics et le garage municipal manquent d'espace;
 - La caserne de pompiers sera relocalisée à l'extérieur du site du PPU;
- Les équipements scolaires construits dans les années 1960 fonctionnent au maximum de leur capacité (École Saint-Marc) ou devront être relocalisés (garderie);
- Le stationnement incitatif dispose d'une localisation clé, soit près d'une voie de transport, d'un pôle civique, d'une zone commerciale et d'une zone résidentielle.



Fig. 54. Équipements collectifs

[Source: Ville de Candiac]

- | | | |
|--------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| 1 CLSC Kateri | 4 Stationnement incitatif Montcalm et zone commerciale | 7 Saint Lawrence School |
| 2 Unité de Réhabilitation Cambac | 5 École Saint-Marc | 8 Garderie Les Heureux Petits Daughters |
| 3 Pôle civique (Hôtel de Ville, Caserne de pompiers et garage municipal) | 6 Centre de réadaptation et une banque | 9 Centre communautaire Frank Vocino |
-
- | |
|------------------------|
| — Limite du PPU |
| — Ville de La Prairie |
| ■ Équipements civiques |
| ■ Équipements de santé |
| ■ Garderie |
| ■ École |
| ■ Loisirs sportifs |

ANALYSE URBAINE

VOCATION ET VIABILITÉ ÉCONOMIQUE

ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS



Fig. 55. Hôtel de ville
(Source: Provencher_Roy, 2019)



Fig. 56. Caserne des pompiers
(Source: Provencher_Roy, 2019)



Fig. 57. École Saint-Marc
(Source: École Saint-Marc, s.d.)



Fig. 58. CLSC Kateri
(Source: Le Reflet, 2019)

ANALYSE URBAINE

VOCATION ET VIABILITÉ ÉCONOMIQUE

USAGE RÉSIDENTIEL

- L'usage résidentiel est récent dans le secteur avec l'aménagement du Square Candiac sur l'ancien site de l'usine Consumers Glass, à proximité du pôle de transport ;
- Le quartier résidentiel est un développement basé sur la construction de quatre ensembles résidentiels connus à ce jour ;
- Trois typologies de bâtiments sont identifiables dans le secteur. Chaque groupe respecte sa propre logique d'implantation, d'alignement, de hauteur et de style architectural ;
- Les typologies sont distinctement réparties sur le site en unités architecturales ;
- Le bâtiment le plus haut correspond au projet Le Chartwell, la résidence pour aînés, qui comprend 10 étages. D'autres bâtiments à construire seront aussi de plus forte hauteur et seront situés stratégiquement à proximité du pôle de transport en commun ;
- Les bâtiments de faible hauteur correspondent aux maisons de ville, aux duplex et aux triplex qui se retrouvent sur le pourtour du site. Ils sont limitrophes aux usages commerciaux de transit, et à des sites industriels ;
- Les interfaces entre les usages résidentiels et industriels limitrophes ainsi que la voie ferrée ne sont pas aménagées.

- 1 Le Chartwell
Résidence pour aînés
- 2 Développement de condos
dont le projet Émeraude
- 3 Le Liberty
- 4 PŪ Urbain Candiac

TYPLOGIE

MULTIPLÉX



Fig. 60. Multipléx
[Source : Provencher_Roy, 2019]

DUPLEX ET TRIPLEX



Fig. 61. Triplex
[Source : Ville de Candiac]

MAISONS DE VILLE

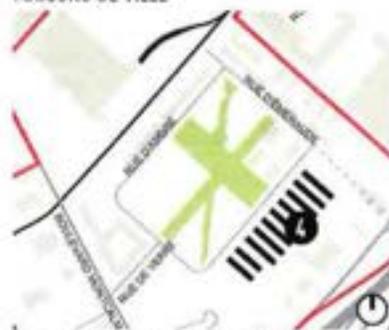


Fig. 62. Maisons de ville
[Source : Ville de Candiac]

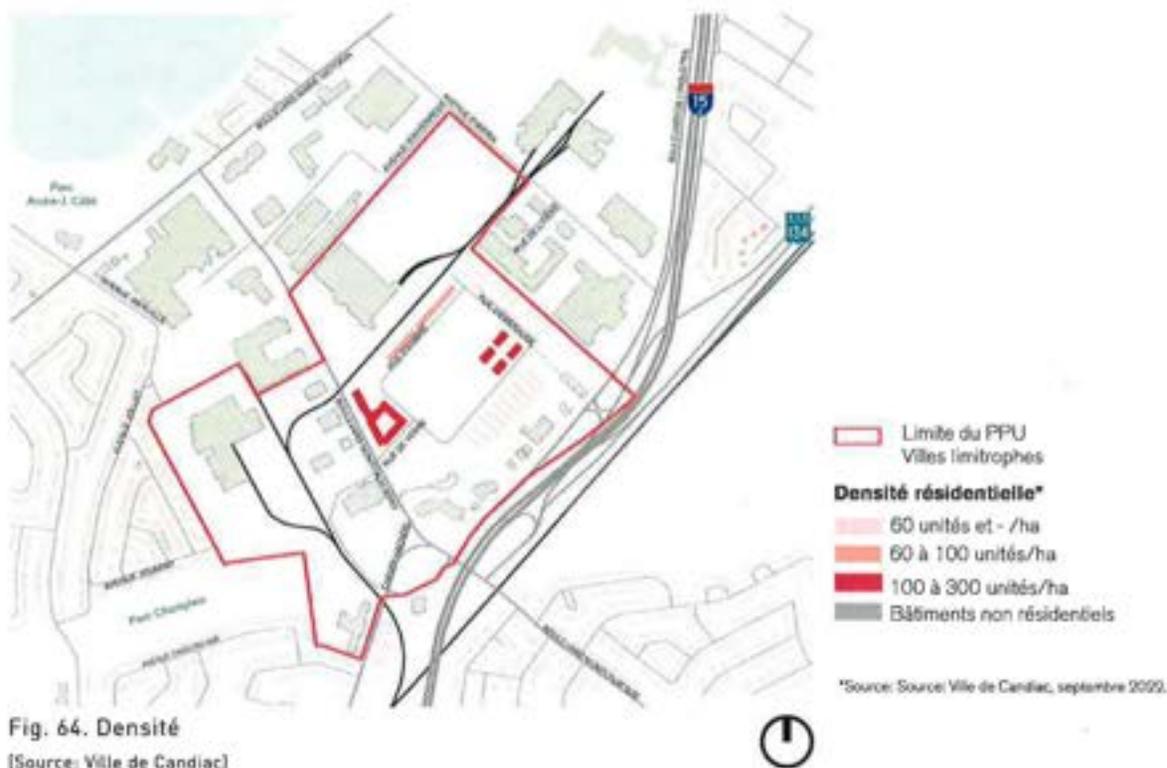
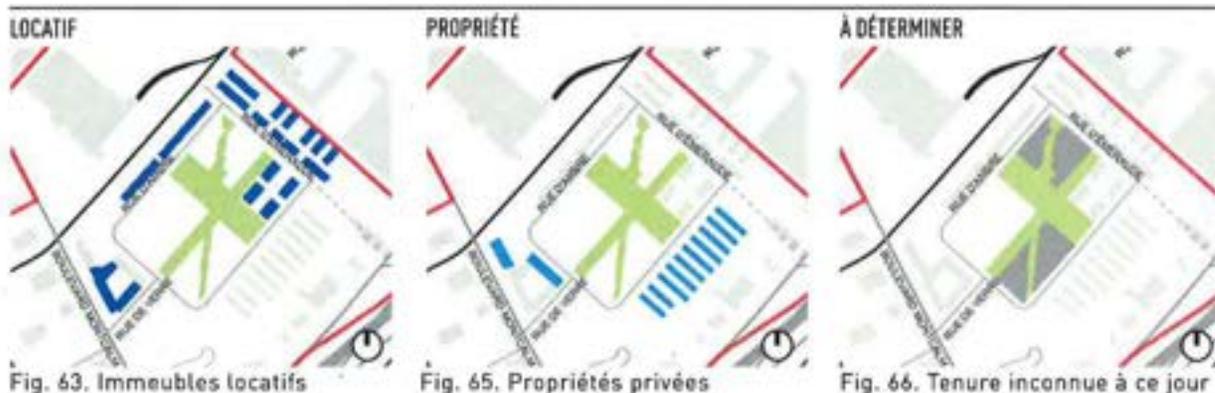
Fig. 59. Typologie de logements

ANALYSE URBAINE

VOCATION ET VIABILITÉ ÉCONOMIQUE

USAGE RÉSIDENTIEL

- On note une mixité du mode de tenure des logements, se distinguant entre le locatif et la propriété;
- Les duplex et les triplex constituent le parc locatif alors que les maisons de ville sont de tenure propriété privée;
- La résidence pour aînés Le Chartwell comprend une section locative et une section en copropriété;
- Le mode de tenure des immeubles résidentiels non construits est à confirmer; (Square Candiac, 2019)
- Le projet Square Candiac ne compte aucun logement social ni abordable;
- Pour le Square Candiac, l'ensemble des projets résidentiels construits ont une densité supérieure au seuil minimal de densité brute de 30 logements à l'hectare prévu au plan d'urbanisme.
- Les quartiers résidentiels voisins sont principalement constitués de résidences unifamiliales isolées.



ANALYSE URBAINE

MIXITÉ

RÉPARTITION DES USAGES

- Le secteur du Centre-Ville Montcalm rassemble une diversité d'usages qui le distingue de l'ensemble de la ville de Candiac;
- Les usages sont distinctement répartis dans les différentes portions du territoire;
- Cette division des usages renforce la dépendance à la voiture;
- La diversité des commerces et des typologies d'habitation se fait au sein de leurs groupes d'usages respectifs;
- La mixité à même un bâtiment n'est présente que dans le cas de la résidence Chartwell Montcalm, qui offre des services au rez-de-chaussée;
- Néanmoins, le règlement de zonage autorise une mixité commerciale au rez-de-chaussée de chacun des immeubles du Square Candiac, donc une plus grande mixité est possible.

SYNERGIE DES USAGES

- Les usages commerciaux profitent de la vitrine qu'offre le corridor autoroutier. L'orientation des bâtiments ainsi que le type de biens et services offerts sont en relation directe avec l'achalandage de transit;
- Les habitations du Square Candiac sont localisées immédiatement à côté d'un pôle de transport, le stationnement incitatif d'Exo, et à proximité d'une épicerie et de plusieurs autres commerces et services. Néanmoins, l'aménagement actuel du territoire ne tient pas compte des interfaces entre les usages résidentiels, commerciaux et industriels;
- Les usages industriels du secteur du PPU sont situés dans la poursuite d'autres activités industrielles et bénéficient de la voie ferroviaire ainsi que de la proximité de l'autoroute René-Lévesque (A-15);
- Le regroupement des bâtiments institutionnels forme un pôle, mais ne présente pas de relation avec les activités voisines;
- L'école Saint-Marc se situe immédiatement entre un milieu résidentiel et le parc Champlain. Des réseaux de transport véhiculaire, collectif et actif la relient au tissu résidentiel, ainsi qu'au cœur du Centre-Ville Montcalm.

ANALYSE URBAINE

MIXITÉ

ANIMATION

- Les éléments qui animent le secteur sont concentrés dans la portion sud du secteur du PPU (commerces et services, école, etc.);
- On retrouve de nombreuses installations sportives, récréatives ou culturelles dans le parc Champlain et dans le parc André-J.-Côté ;
- Les restaurants en bordure du boulevard de l'Industrie constituent des points de rencontre qui sont animés ponctuellement lors de la période du midi et du soir;
- Les espaces publics projetés au sein du Square Candiac compteront plusieurs installations qui contribueront à l'animation du secteur : une fontaine, un musée à ciel ouvert, des jeux d'eau, des jardins communautaires, des modules de jeux pour enfants et des modules d'exercices.

MIXITÉ SOCIALE

- On note une mixité générationnelle avec la présence de la résidence pour aînés dans le sous-secteur du Coeur urbain.
- Le Square Candiac comporte une mixité du mode de tenure des logements et introduit un intéressant apport en logements locatifs, considérant que près de 85 % des logements présents dans la ville de Candiac sont de tenure propriété privée (Statistique Canada, 2016);
- Considérant l'absence de logements sociaux ou abordables, le Square Candiac comportera un faible indice de mixité sociale, une fois complété.



Fig. 67. Un des seize terrains de soccer du Parc Champlain
[Source : Google Maps, 2019]



Fig. 68. Animation à la caserne des pompiers de Candiac
[Source : Provencher_Roy, 2019]



Fig. 69. Espace multifonctionnel prévu dans le Square Candiac
[Source : AECOM, 2018]



Fig. 70. Place centrale prévue dans le Square Candiac
[Source : AECOM, 2018]

ANALYSE URBAINE

MOBILITÉ

RÉSEAU VIAIRE

- Le secteur du PPU profite d'une grande accessibilité au réseau routier régional avec la présence de l'autoroute René-Lévesque (A-15) et des boulevards Taschereau (route 134) et de l'Industrie;
- L'automobile est le mode de transport dominant :

Part modale des déplacements depuis la Ville de Candiac



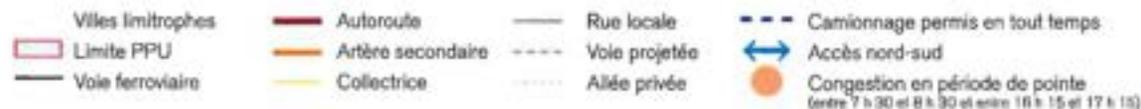
(Source: Enquête Origine destination, 2013)

- L'intersection du boulevard Montcalm, de l'autoroute René-Lévesque (A-15) et du boulevard de l'Industrie est névralgique :
 - Elle donne accès au réseau routier régional;
 - Il s'agit du principal lien nord-sud entre les différents secteurs de la ville;
 - L'intersection agit telle une porte d'entrée à l'échelle du secteur et de la ville.
- Les entrées et sorties de l'autoroute René-Lévesque (A-15) sur les boulevards Montcalm Nord et de l'Industrie sont fortement congestionnées en période de pointe (entre 7 h 30 et 8 h 30 et entre 16 h 15 et 17 h 15). (CIMA+, 2018).



Fig. 71. Réseau viaire - Camionnage

(Source: MRC de Roussillon, 2017; Ville de Candiac, 2013)



ANALYSE URBAINE

MOBILITÉ

RÉSEAU VIAIRE

- Le boulevard Montcalm Nord, le boulevard de l'Industrie et le chemin Haendel sont les seuls accès avec les quartiers adjacents. Le site du PPU présente un faible maillage avec les quartiers adjacents en raison des barrières physiques et des terrains industriels. L'interruption de l'avenue Joubert en est un exemple (Figure 75);
- Le réseau viaire interne au sein du PPU ne compte que quelques voies peu connectées les unes avec les autres;
- Les rues projetées pour le projet Square Candiac amélioreront la mobilité interne du secteur dans la mesure où les rues de Verre et d'Émeraude seront arrimées au réseau viaire actuel via les boulevards Montcalm Nord et de l'Industrie;
- Le camionnage est autorisé sur l'axe principal du secteur, le boulevard Montcalm Nord, ainsi que sur le boulevard de l'Industrie. Ces voies sont configurées en logique avec la vocation industrielle du lieu. Néanmoins, elles contrastent avec les fonctions résidentielles et institutionnelles également situées sur le boulevard Montcalm Nord;
- Le réaménagement projeté du boulevard Montcalm Nord devrait consolider son rôle d'axe structurant, améliorer la problématique de congestion ainsi que le partage de la route entre les automobiles, les autobus et les camions.



Fig. 72. Viaduc de l'autoroute René-Lévesque (A-15) qui représente une entrée du secteur, boulevard Montcalm Sud en direction nord
(Source: Google, 2021)



Fig. 73. Circulation de camions lourds sur le boulevard de l'Industrie et vue sur l'autoroute René-Lévesque (A-15)
(Source: Provencher_Roy, 2019)



Fig. 74. Partage de l'espace sur le boulevard Montcalm Nord en direction sud, près de l'industrie Johnson Diversey inc.
(Source: Provencher_Roy, 2019)



Fig. 75. Rupture de la trame urbaine du quartier résidentiel voisin, l'avenue Joubert s'interrompt près du terrain industriel.
(Source: Google Maps, 2019)

MOBILITÉ

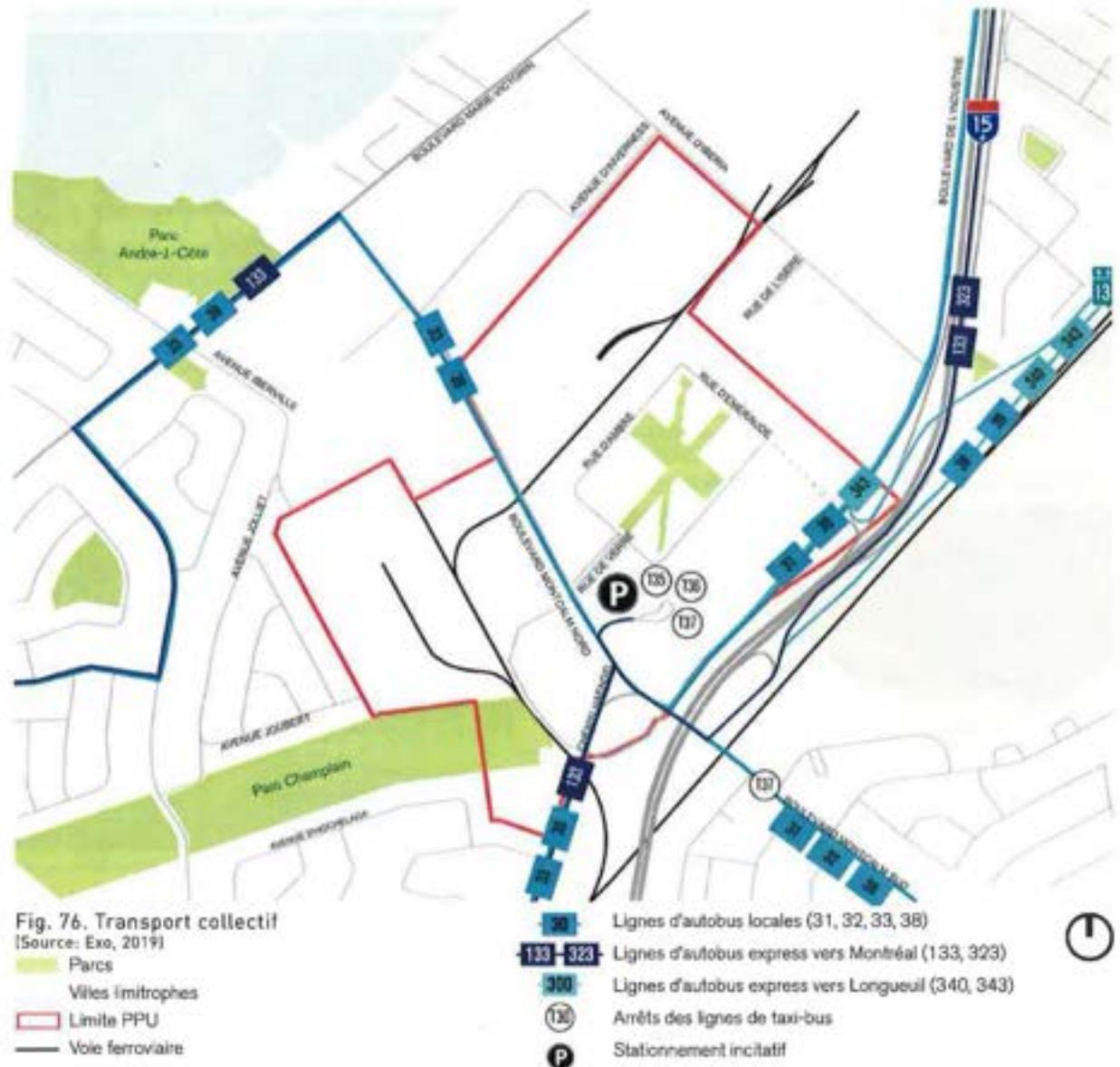
TRANSPORT COLLECTIF

- Le stationnement incitatif d'Exo est un terminus multimodal (Gestrans, 2018) :
 - 6 quais d'autobus ;
 - 5 abribus chauffés et éclairés ;
 - 3 panneaux à message, informant les usagers de l'état du réseau en temps réel ;
 - Abris à vélo couvert comprenant 96 supports ;
 - Station de réparation de vélo.

Provenance des véhicules fréquentant le stationnement incitatif et variation de l'achalandage entre 2016 et 2017 (Gestrans, 2018).

Origine	2017		Variation de l'achalandage depuis l'ajout de 109 places en 2016
	Nombre de véhicules	Proportion (%)	
Candiac	372	70 %	+ 35 %
Saint-Philippe	42	8 %	+ 110 %
La Prairie	20	4 %	+ 81 %
Autres	94	18 %	141 %
Total	528	100 %	+ 53 %
Capacité du stationnement incitatif	353	150 %	+ 44 %

- Entre les deux périodes de recensement, un ajout temporaire de 109 places de stationnement a été réalisé. Malgré cette extension, le stationnement incitatif est utilisé bien au-delà de sa capacité. Il est aussi fréquenté par les résidents des villes voisines.



ANALYSE URBAINE

MOBILITÉ

TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL ET MÉTROPOLITAIN

- Le transport collectif express est attractif pour les villes voisines, car il offre une fréquence d'environ 5 minutes en période de pointe pour les autobus en direction de Montréal et d'environ 1 heure pour les autobus en direction de Longueuil (Exo, 2019) ;
- Les services de transport collectif locaux et express attirent de plus en plus d'achalandage en période de pointe (+10 % entre 2015 et 2016). Un agrandissement du stationnement incitatif a d'ailleurs été réalisé en 2016 (Gestrans, 2018) ;
- Un service rapide par bus est à l'étude sur l'axe du boulevard Taschereau (route 134). Ce nouveau circuit pourrait amener un plus grand achalandage en transport collectif (SADD, 2017) ;
- Le réseau de transport collectif est appelé à s'adapter avec la mise en service du Réseau express métropolitain (REM) prévue pour 2021-2023 (Gestrans, 2018).

TRANSPORT COLLECTIF LOCAL

- Le service de transport collectif local est gratuit en tout temps et offre une couverture importante du territoire de la Ville de Candiac ;
- La plupart des lignes d'autobus de la ville desservent le secteur du PPU en passant par le stationnement incitatif d'Exo. Ces lignes desservent les différents quartiers résidentiels, les écoles, les parcs et la gare de train de Candiac ;
- La fréquence des autobus locaux est d'environ 20 minutes en période de pointe et de 40 minutes hors des périodes de pointe (Exo, 2019) ;
- Il est estimé que 40 % des usagers du réseau express utilisent le service de transport collectif local jusqu'au stationnement incitatif. Ceci témoigne des efforts de coordination avec les horaires de départ des autobus du service express vers Longueuil et Montréal pour faciliter les déplacements des usagers, mais aussi des habitudes de citoyens de la Ville de Candiac (Gestrans, 2018) ;
- La complétion des projets de développements résidentiels dans le Square Candiac ne devrait pas avoir un impact significatif sur l'achalandage du réseau de transport collectif local. Ceci étant dit, il est estimé que la pression exercée sur le réseau express sera accentuée (Gestrans, 2018).



Fig. 77. Aménagement du stationnement incitatif de l'AMT et son agrandissement temporaire
[Source: Google Maps, 2019 ; Gestrans, 2018]

ANALYSE URBAINE

MOBILITÉ

RÉSEAU CYCLABLE

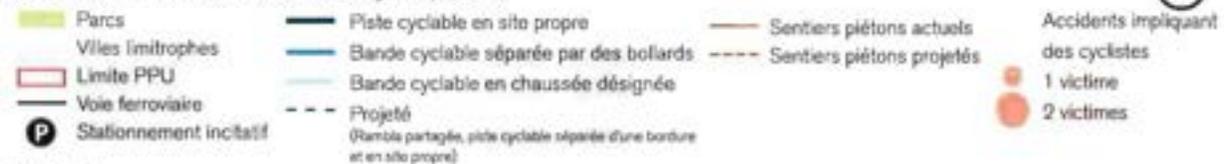
- Les aménagements cyclables sur le chemin Haendel et au sud du boulevard Montcalm offrent un parcours en site propre. Or, la bande cyclable au nord du boulevard Montcalm n'offre pas le même degré de sécurité par ses aménagements extensifs (marquage au sol). Le réaménagement projeté du boulevard Montcalm Nord propose l'implantation d'une piste cyclable avec un aménagement variable (rambla partagée avec les piétons, piste cyclable séparée d'une bordure ou en site propre);
- On constate une absence d'aménagements cyclables sur les avenues d'Iberia et d'Inverness et sur le boulevard de l'Industrie. De plus, 3 accidents de la route impliquant un cycliste sont survenus sur ce dernier axe entre 2011 et 2015 (Direction de la santé publique de la Montérégie, 2017);
- La forte circulation routière à l'intersection du boulevard Montcalm Nord, du chemin Haendel et du boulevard Taschereau (route 134) complexifie le partage de la route entre les usagers (CIMA+, 2018).

Chemin Haendel	Desserte du corridor scolaire et institutionnel de l'axe du chemin Haendel
Boulevard Montcalm Nord	Axe cyclable nord-sud important Connexion aux autres liens cyclables
Boulevard Marie-Victorin	Fait partie du Réseau cyclable nord-américain «Route verte» Vues d'intérêt sur le Fleuve Saint-Laurent Connexion au parc André-J.-Côté



Fig. 78. Réseau cyclable et parcours piétons

(Source: Ville de Candiac, 2019 et 2015; Google Maps, 2019)



ANALYSE URBAINE

MOBILITÉ

PARCOURS PIÉTONS

- Les aménagements piétons sont variables dans la mesure où les trottoirs sont parfois absents, discontinus (boulevard de l'Industrie) ou présents sur un seul côté de la voie (boulevard de l'Industrie Nord);
- L'intersection du boulevard Montcalm Nord et du chemin Haendel dispose d'une géométrie complexe qui rallonge les parcours piétons. Malgré les efforts pour diriger les déplacements piétons aux passages identifiés par un marquage au sol, on observe un sentier piéton informel sur le terre-plein d'une des bretelles qui témoigne du parcours réel des piétons;
- Peu de mesures d'apaisement de la circulation sont observées (diminution de la vitesse routière, marquage au sol, passage piéton sécurisé, etc.);
- Le chemin Haendel se distingue en intégrant du mobilier urbain et un couvert végétal qui agrémentent les parcours piétons;
- La configuration de l'intersection du boulevard Montcalm Nord/Chemin Haendel/boulevard Taschereau est problématique (congestion en période de pointe, bande cyclable peu sécuritaire et faible potentiel piétonnier), ce qui rend les parcours piétons complexes;
- Le réaménagement projeté pour le boulevard Montcalm Nord vise à améliorer la cohabitation entre les usagers de la route : augmentation de l'espace dédié aux piétons et aux cyclistes, mesures de verdissement et mobilier urbain;
- Les nouveaux sentiers piétons projetés dans le projet Square Cardiac amélioreront les déplacements piétons internes et vers le pôle de transport.

Coupe AA

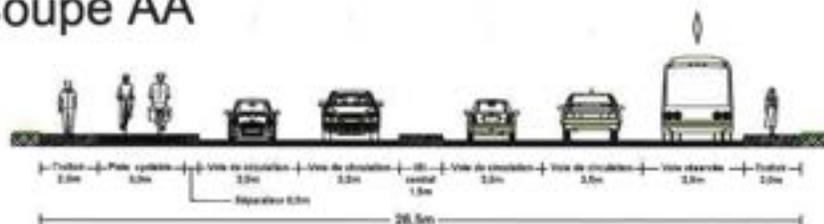


Fig. 79. Coupe du réaménagement projeté du boulevard Montcalm, sud du chemin Haendel
[Source: Ville de Candiac, 2018]



Fig. 80. Piste cyclable en site propre, située sur le boulevard Montcalm Nord au sud du chemin Haendel
[Source: Provencher_Roy, 2019]



Fig. 81. Configuration de l'intersection du boulevard Montcalm Nord/Chemin Haendel
[Source: Google Maps, 2018]



Fig. 82. Localisation peu adaptée du mobilier urbain situé en bordure du chemin Haendel, un secteur très achalandé par la circulation véhiculaire
[Source: Provencher_Roy, 2019]

RÉSEAU D'ESPACES VERTS ACTUELS

- Deux parcs se trouvent à proximité du territoire du PPU, soit le parc Champlain et le parc André-J.-Côté;
- Le parc Champlain est linéaire et suit l'implantation de la ligne de transport hydroélectrique. Il s'agit d'un espace à vocation sportive, disposant de 16 terrains de soccer aux dimensions variées;
- Le parc André-J.-Côté est situé en bordure du fleuve Saint-Laurent. Il s'agit d'un parc régional à vocation culturelle, disposant d'un bâtiment patrimonial et d'un amphithéâtre extérieur avec une scène. Il est également connecté au réseau cyclable et piéton;
- On trouve de nombreuses surfaces végétalisées résiduelles, discontinues ou inaccessibles avec quelques boisements épars, notamment proches des infrastructures de transport ou dans les arrières-cours des industries. Certaines offrent un potentiel de mise en valeur.

RÉSEAU D'ESPACES VERTS PROJÉTÉS

- Des espaces publics sont en cours d'aménagement au cœur du Square Cadiac. Ces espaces seront généreusement végétalisés, connectés et multifonctionnels;
- Une promenade plantée sera aménagée dans l'emprise du boulevard Montcalm Nord de par sa transformation en rambla (promenade plantée au centre de la chaussée) dans son tronçon au nord de la ligne de chemin de fer. Ainsi, ce boulevard deviendra un axe stratégique de connectivité active avec le fleuve.



Fig. 83. Carte des espaces végétalisés
(Source: Ville de Candiac)



ANALYSE URBAINE

DURABILITÉ

ÎLOTS DE CHALEUR

- La canopée du secteur PPU se concentre à des endroits ponctuels, particulièrement près des industries. On observe le contraire pour les secteurs résidentiels hors PPU, où l'on remarque un maillage continu d'arbres. Les aménagements projetés devraient pallier cette différence;
- On note une importante proportion de surfaces minérales et imperméables dans le périmètre du PPU. Cela s'explique par la présence d'espaces de stationnements, de zones de livraison et d'espaces d'entreposage. Le seul secteur faisant exception est celui du nouvel ensemble résidentiel du Square Candiac;
- L'aménagement actuel du secteur entraîne une grande concentration d'îlots de chaleur sur le territoire. Cette dynamique est renforcée par la configuration des bâtiments ainsi que par les matériaux utilisés;
- Les îlots de fraîcheurs sont fragmentaires et isolés les uns des autres;
- Les efforts de verdissement et de design des bâtiments du Square Candiac atténueront les îlots de chaleur dans le futur.



Fig. 85. Canopée existante et projetée
(Source : Ville de Candiac)

- Boisement
- Alignement d'arbres existant
- Alignement d'arbres projeté



Fig. 86. Surfaces minérales
(Source : Ville de Candiac)

- Stationnement et zones d'entreposage
- Chaussée
- Voies ferroviaires



Fig. 84. Îlots de chaleur
(Source: Ville de Candiac, Données Québec, 2019)

- Température de surface :
- Très chaud
 - Plus frais

SYNTHÈSE DES CONSTATS ET ENJEUX

La présente section résume l'ensemble des constats relevés à travers l'analyse urbaine du secteur centre-ville Montcalm. Les principaux atouts du territoire sont relevés, de même que les problématiques et les contraintes

associées à la planification urbaine du site. En découle une série d'enjeux d'aménagement introduisant la vision et les orientations présentées au prochain chapitre.

ATOUS	PROBLÉMATIQUES	CONTRAINTES
<ul style="list-style-type: none"> • Localisation stratégique et accessibilité véhiculaire; • Diversité des fonctions urbaines; • Accessibilité du réseau de transport collectif; • Disponibilité de terrains à redévelopper; • Proximité de grands parcs et espaces verts; • Proximité du fleuve Saint-Laurent; • Présence d'un pôle civique et proximité de plusieurs équipements collectifs; • Projet résidentiel structurant en cours (Square Candiac); • Projet de réaménagement du boulevard Montcalm Nord en planification; • Présence d'un stationnement incitatif multimodal offrant un lien de transport collectif efficace vers les autres villes de la Rive-Sud et vers le centre-ville de Montréal; • Présence d'un réseau de pistes cyclables dont plusieurs tronçons en site propre; • Forte et moyenne densité résidentielle à proximité du stationnement incitatif; • Initiatives en développement durable (toits verts, panneaux solaires) déjà en cours dans le secteur; • Présence de la vitrine commerciale autoroutière. 	<ul style="list-style-type: none"> • Cohabitation difficile des activités industrielles et des usages résidentiels; • Trame viaire discontinue et peu perméable; • Peu de connexions entre le secteur du PPU et le reste de la ville; • Paysage urbain déstructuré (manque d'encadrement de la rue, disparité au niveau des hauteurs et des gabarits de bâtiments, stationnements de surface, etc.); • Circulation de transit et congestion routière sur les boulevards Montcalm Nord et de l'Industrie; • Utilisation à surcapacité du stationnement incitatif; • Partage de la route difficile entre les usagers, en particulier sur les grands axes; • Carence dans les aménagements pour le piéton (trottoirs, liens discontinus, etc.) en dehors du Square Candiac; • Omniprésence des îlots de chaleur, notamment aux alentours du secteur Centre-Ville; • Absence de logements sociaux et abordables; • Absence d'équipements communautaires sur le territoire du PPU; • Parcs et espaces verts non connectés entre eux. 	<ul style="list-style-type: none"> • Activités industrielles sources de nuisances aux abords du territoire de PPU; • Circulation lourde (camionnage) liée à l'activité industrielle; • Barrières anthropiques (autoroute René-Lévesque [A-15], voies ferroviaires, lignes électriques à haute tension, etc.) limitant les possibilités de redéveloppement et générant diverses nuisances (sonores, vibratoires, olfactives ou visuelles); • Augmentation potentielle de la circulation de transit avec l'arrivée de nouveaux ménages.

ANALYSE URBAINE

SYNTHÈSE DES CONSTATS ET ENJEUX

OPPORTUNITÉS	ENJEUX
<ul style="list-style-type: none">• Potentiel de redéveloppement des terrains sous-utilisés ;• Arrivée de nouveaux ménages susceptibles de stimuler l'offre commerciale de proximité ;• Réaménagement du boulevard Montcalm Nord bonifiant l'espace dédié au transport actif et améliorant le partage de la route entre usagers ;• Démantèlement de l'emprise ferroviaire présente sur le site de l'entreprise Locweld ;• Modernisation du réseau de distribution énergétique ;• Synergie entre les différentes fonctions urbaines favorisant l'implantation d'une boucle énergétique ;• Aménagements de nouveaux espaces verts et de parcours actifs au sein du Square Candiac et sur l'ensemble du secteur du PPU ;• Développement de l'offre commerciale de proximité au sein d'immeubles mixtes avec la consolidation du Square Candiac ;• Création d'un réseau de parcs et espaces verts.	<ul style="list-style-type: none">• Cohabitation harmonieuse entre les usages ;• Traitement des interfaces avec les générateurs de nuisances ;• Conciliation des différents rôles du boulevard Montcalm Nord (axe de camionnage, artère collectrice, rambla, réseau, etc.) ;• Mobilité active et partage de la route entre les usagers ;• Connectivité et perméabilité de la trame urbaine ;• Efficacité énergétique à l'échelle du bâtiment et des quartiers ;• Relocalisation du pôle civique ;• Équipements et commerces répondant aux besoins de la communauté ;• Amélioration de la desserte commerciale permettant de subvenir aux besoins des futurs résidents.

ANALYSE URBAINE

SYNTHÈSE

SCHEMA RÉSUMÉ DU DIAGNOSTIC

La figure ci-contre représente de manière conceptuelle les faits saillants de l'analyse urbaine. Le cœur du secteur présente un stationnement incitatif auquel est associé un pôle de transport. Ce dernier tisse des liens efficaces avec la Ville de Montréal, les villes environnantes et à l'intérieur de la Ville de Candiac. Cet atout est mis en valeur par l'introduction d'ensembles résidentiels de moyenne et de haute densité ainsi que par la création d'espaces verts attractifs. Plusieurs autres terrains sont sujets à être transformés dans les années à venir; soit pour utiliser le sol de manière plus optimale, pour répondre à des besoins structurels ou pour remplacer des bâtiments vacants.

Ces transformations devront prendre en considération l'interface entre les différents usages, le grand nombre de contraintes et de nuisances, mais également d'une zone commerciale à restructurer.

Finalement, le secteur du PPU a l'avantage d'être à proximité d'espaces verts majeurs qui offrent des espaces récréatifs et culturels uniques tout en se situant au cœur d'un des secteurs les plus dynamiques de la ville.

- | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
|  | Espace vert d'envergure |  | Stationnement incitatif |
|  | Site à redévelopper |  | Usage résidentiel faible densité |
|  | Vitrine commerciale |  | Usage résidentiel de moyenne et haute densité |
|  | Axe structurant |  | Usage industriel |
|  | Contrainte sur le territoire |  | Usage commercial |
|  | Interface sensible entre les différents usages |  | Usage institutionnel |



Fig. 87. Schéma des enjeux applicables au secteur du PPU Centre-Ville Montcalm
[Source : Provencher_Roy, 2019]



03

VISION & ORIENTATIONS

VISION ET ORIENTATIONS

VISION

UNE VISION POUR LES ANNÉES À VENIR

La Ville de Candiac souhaite, par ce document de planification se donner les moyens de réaliser la vision suivante, dans la perspective de développer un nouveau milieu de vie complet et de qualité qui constituera le cœur urbain de Candiac:

Le nouveau Centre-ville Montcalm, une destination de choix pour les citoyens de Candiac, constitue le **symbole de l'innovation urbaine qui concilie **qualité de vie** et prise en compte des **enjeux environnementaux**. Alliant ses atouts **énergétiques** et en **transport**, il offre un cadre de vie vert, inspirant et **nourricier** à l'ensemble des résidents et des usagers du centre-ville.**



Un pôle d'innovation durable

Le Centre-ville Montcalm est réfléchi de manière à réduire au maximum la consommation énergétique des bâtiments et les gaz à effet de serre, en adoptant les pratiques les plus novatrices en matière de développement durable. Il se distingue également comme un laboratoire d'innovation en nouvelles technologies et en agriculture urbaine.



Un pôle civique structurant

Le nouveau Centre-ville Montcalm s'articule autour d'espaces publics diversifiés et dynamiques et se présente comme un milieu de vie complet et à l'échelle humaine. Au cœur de ce Centre-ville, un pôle civique structurant devient la destination par excellence des citoyens de Candiac. Nouvelle centralité urbaine, il devient une destination unique reliant un milieu dense et dynamique aux paysages du fleuve Saint-Laurent par un parcours de grande qualité.



Un environnement urbain riche et résilient

Une stratégie d'aménagement durable est privilégiée afin d'assurer la prise en compte des enjeux environnementaux dans un contexte de perturbations climatiques. Le centre-ville Montcalm abrite des espaces verts accessibles qui fourniront de précieux services écologiques à la population.

VISION ET ORIENTATIONS

APPROCHES

QUATRE GRANDES APPROCHES D'AMÉNAGEMENT

Ambitieuse et misant sur les meilleures pratiques de l'aménagement et du développement durable, la vision du Centre-ville Montcalm s'articule autour de quatre grandes approches:

1. Le *Transit Oriented Development* (TOD);
2. Le *Pedestrian Oriented Development* (POD);
3. Le *Transit Oriented Community* (TOC);
4. Le *Food Oriented Development* (FOD).

Transit Oriented Development (TOD)

Le TOD est un développement immobilier de **moyenne à haute densité, structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité** [...]. Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport en commun, le TOD est un quartier qui conjugue notamment **les déplacements actifs, la mixité sociale et le design urbain**
[Source: PMAD, Communauté métropolitaine de Montréal].

INSPIRATION

Dans les années 1990, les sites industriels adjacents à la station de Skytrain Joyce-Collingwood ont été identifiés comme terrains à potentiel de requalification par les autorités publiques. La Ville de Vancouver et le promoteur immobilier ont ainsi collaboré à la création d'un quartier à vocation mixte, compact, polyvalent, comprenant 2 700 nouvelles unités résidentielles. Le site figure aujourd'hui parmi les référents majeurs de quartier de type TOD au Canada, selon la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) (Ville de Vancouver, 2019).



Station de train



Densité et compacité du cadre bâti



Aménagements piétonniers

Fig. 88. Collingwood Village, TOD, Vancouver
[Source : Ville de Vancouver, 2019]

VISION ET ORIENTATIONS

APPROCHES

Pedestrian Oriented Development (POD)

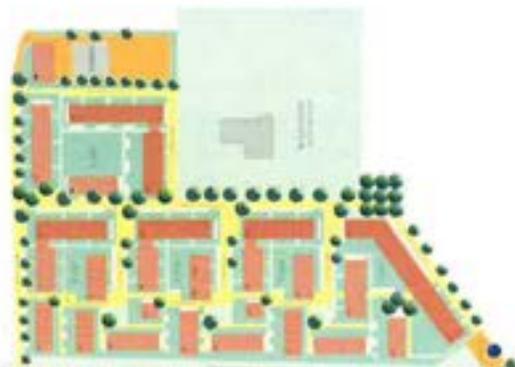
Le POD vise à concevoir un quartier de façon à ce que les **déplacements piétonniers y soient privilégiés**. À l'instar du Transit-Oriented Development (TOD), la **compacité bâtie**, la **mixité des activités** et la **qualité du réseau d'espaces publics** sont des aspects essentiels de ce modèle de design urbain.
(Source : Vivre en Ville)

INSPIRATION

À Cologne en Allemagne le quartier Stellwerk 60 abrite plus de 450 ménages sur une superficie de 4 hectares et propose une mixité de formes d'habitation, des maisons solaires passives et une desserte efficace de transport en commun. Les résidents utilisent la marche, le vélo ou le transport en commun pour se déplacer puisque la voiture n'est pas admise dans le quartier et les stationnements sont limités et se trouvent en périphérie du quartier. Ainsi, les citoyens qui s'y sont établis ont décidé de vivre loin des nuisances générées par l'automobile. Deux rues commerciales, des cafés et espaces publics permettent de dynamiser le quartier (Simon Field, 2011).



Vue aérienne lors de la construction
(Source: Vivre à Stellwerk sans voiture)



Plan d'aménagement
(Source: Architekten Schönborn, 2010)



Vue du quartier et des aménagements piétonniers
(Source: Vivre à Stellwerk sans voiture)

Fig. 89. Stellwerk 60, Cologne, Allemagne

VISION ET ORIENTATIONS

APPROCHES

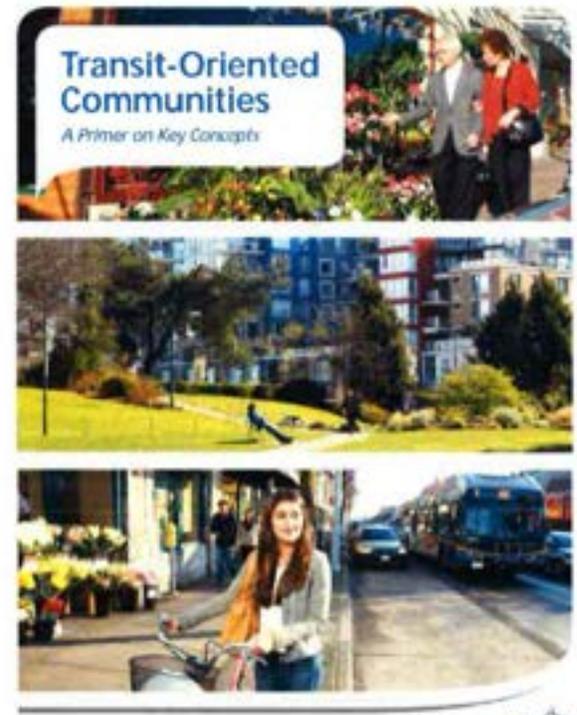
Transit Oriented Community (TOC)

Le TOC mise avant tout sur la diminution de l'utilisation de l'automobile et vise plutôt à favoriser des modes de transport actifs et collectifs. Pour ce faire, les principes du TOC encouragent la compacité urbaine et la concentration de services à distance de marche et prévoient des mesures de gestion de la mobilité pour décourager l'utilisation de la voiture (Translink, 2011).

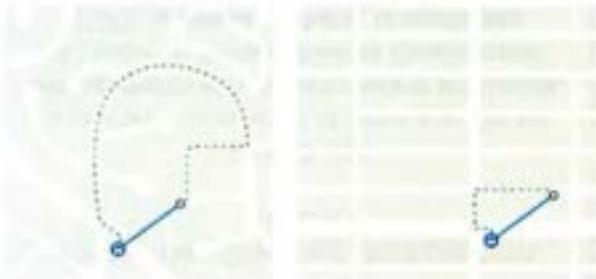
INSPIRATION

Translink, qui représente l'autorité régionale en transport de Vancouver a développé en 2010 un guide de conception pour la mise en oeuvre des TOC à l'échelle de Vancouver. Ce guide présente 6 critères à respecter (les 6 Ds):

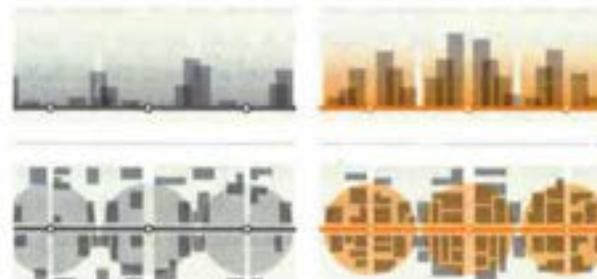
- Destination (des centres bien desservis et accessibles);
- Distance (une ville des courtes distances);
- Design (un design urbain inclusif, sécuritaire, confortable);
- Densité (des secteurs compacts au niveau résidentiel, commercial et d'employabilité);
- Diversité (une diversité de fonctions urbaines et d'habitations);
- Demande (une gestion adéquate des transports en commun et des aménagements pour le transport actif). (Translink, 2011).



Guide de conception des TOC



Principe de la distance



Principe de la densité

Fig. 90. Guide de conception des Transit Oriented Communities
(Source: Translink, 2011)

VISION ET ORIENTATIONS APPROCHES

Food Oriented Development (FOD) ou la ville nourricière

Le FOD est un milieu de vie favorisant l'accès pour tous à des aliments frais et sains, et ce, à des coûts environnementaux et sociaux acceptables. Il assure une plus grande autonomie alimentaire des villes et celles-ci disposent d'un levier plus important pour agir sur leur système alimentaire et qu'il devienne davantage durable (Source : Vivre en Ville).

INSPIRATION

La Ville de Saint-Bruno-de-Montarville s'est dotée d'une Politique de la Ville nourricière en 2017. Celle-ci a permis de dresser un portrait du système alimentaire actuel et d'en dégager les forces, faiblesses, opportunités et contraintes. Pour en relever les défis, la politique identifie la vision et les grandes orientations de la ville nourricière. À noter que la Ville bénéficie de la présence de la Plateforme d'innovation en agriculture biologique, le plus important site au Canada voué à la recherche et au développement de l'agriculture biologique.



Plateforme d'innovation en agriculture biologique de l'IRDA
(Source: Ville de Saint-Bruno-de-Montarville, 2017)



Jardin de la maison des jeunes
(Source: Cent degrés, 2010)



Marché public 2015
(Source: Ville de Saint-Bruno-de-Montarville, 2017)

Fig. 91. Politique de la Ville nourricière, Saint-Bruno-de-Montarville

VISION ET ORIENTATIONS

GRANDES ORIENTATIONS

1_ TIRER PROFIT DE LA COMPLÉMENTARITÉ DES FONCTIONS POUR EN FAIRE UN MILIEU DE VIE COMPLET, ATTRACTIF ET DYNAMIQUE

Inspiré du principe Live Work Play, le Centre-ville Montcalm répond à une variété de besoins et se positionne comme une destination d'intérêt. Accueillant un éventail unique de fonctions, le centre-ville capitalise sur cette mixité pour son redéveloppement. Le pôle se voit revitalisé par la bonification de l'offre en emplois, en logements, en commerces et services, en équipements collectifs et en espaces publics. Le Centre-ville Montcalm s'organise tel un écosystème urbain où toutes ses composantes se complètent et s'alimentent. Grâce à cette mixité, le centre-ville devient un quartier des courtes distances et fait place aux déplacements actifs et collectifs. Il devient ainsi un laboratoire vivant des approches contemporaines en aménagement.

PRINCIPES DIRECTEURS

- Favoriser la présence d'usages complémentaires et la mixité verticale sur les boulevards Montcalm et de l'Industrie;
- Moduler la densité afin de créer un cadre bâti compact et à l'échelle humaine;
- Privilégier une implantation de bâtiments sur rue et une architecture diversifiée pour encadrer les boulevards Montcalm et de l'Industrie ainsi que les rues locales;
- Bonifier l'offre d'emplois dans le secteur;
- Assurer la présence d'une diversité de types d'habitations dans le secteur pour répondre à une multitude de besoins et encourager la mixité sociale;
- Assurer un aménagement adéquat des différentes interfaces;
- Créer une facture distinctive au pôle civique par des aménagements particuliers (place publique, mobilier, etc);

Le Technopôle Angus - Îlot central vise à requalifier une ancienne friche industrielle sur un terrain initialement prévu pour le développement d'un parc d'entreprises. Le projet urbain s'est toutefois démarqué dans la mesure où il associe la construction de bâtiments d'emplois avec le déploiement d'une collectivité mixte intégrant 400 logements, 3000m² de commerces, des services et des équipements publics. Le Technopôle innove en érigeant l'un des premiers écoquartiers du Québec (certification LEED ND Platine).

- Favoriser l'évolution des usages en fonction des besoins pour une réglementation et un cadre bâti permettant la transformation des rez-de-chaussée afin d'y accueillir des usages commerciaux;
- Prévoir des espaces voués aux commerces de proximité dans une optique de complémentarité avec la fonction résidentielle;
- Doter la Ville de Candiac d'un pôle civique distinctif, de grande qualité et représentatif de son identité;
- Doter Candiac d'entrées de ville exceptionnelles, en particulier en provenance de l'Autoroute 15;
- Favoriser l'établissement d'institutions d'enseignement;
- Concevoir des aménagements urbains inclusifs, stimulants, accessibles universellement et qui favorisent l'activité physique et le jeu libre;
- Développer des liens piétons et cyclistes vers les lieux d'intérêt comme le stationnement incitatif.

INSPIRATIONS



Fig. 92. Technopôle Angus - Îlot central
(Source : Provencher_Roy)

VISION ET ORIENTATIONS

GRANDES ORIENTATIONS

2_ ARTICULER LE SECTEUR PAR UNE MISE EN RÉSEAU DES ATOUTS ENVIRONNANTS

Le Centre-ville Montcalm se raccorde aux attraits environnants et aux quartiers qui le bordent par la création de parcours actifs conviviaux, retissant ainsi la trame urbaine. Accessible et harmonieusement intégré à son environnement, le Centre-ville Montcalm est un lieu de convergence représentatif des atouts de Candiac. Ainsi, il consolide sa vocation par la mise en réseau des équipements collectifs, des parcs et des espaces verts et bleus ainsi que des nouvelles activités urbaines par le biais d'un réseau d'infrastructures favorisant les déplacements à pied et à vélo. Le centre-ville est également animé en toute saison et ses espaces évoluent et s'adaptent en fonction de celles-ci.

PRINCIPES DIRECTEURS

- Miser sur le design urbain afin de concevoir des parcours actifs sécuritaires, conviviaux et de qualité ;
- Concevoir un réseau hivernal actif ;
- Créer des aménagements du domaine public animés et diversifiés, qui seront propices à l'appropriation des résidents et ce, en toute saison ;
- Revoir l'offre en matière de stationnement pour favoriser les stationnements intérieurs ou non visibles de la voie publique, leur partage, et la réduction des îlots de chaleur ;
- Établir une connexion entre le centre-ville et les quartiers résidentiels adjacents, tant au niveau de la trame de rue que des parcours actifs ;
- Établir une connexion entre les espaces publics existants et les nouveaux espaces publics, en créant une succession d'espaces verts ;

INSPIRATIONS



Fig. 93. Square Candiac
(Source: Ville de Candiac)

- Prévoir des emprises permettant le prolongement des voies de circulation et des parcours actifs vers les autres sites industriels du parc Montcalm ;
- Créer des aménagements favorisant la rétention et la récupération des eaux pluviales ;
- Maximiser la canopée d'arbres, notamment en bordure des axes routiers et des parcours actifs ;
- Favoriser la plantation d'arbres et la végétalisation des espaces libres pour renforcer l'image de la Ville sous les arbres ;
- Aménager le domaine public de manière à permettre aux différents utilisateurs de cohabiter en harmonie et en sécurité ;
- Minimiser les superficies pavées.



Fig. 94. Corridor vert, Montréal-Nord
(Source : Ville de Montréal)

Le projet de corridor vert consiste à effectuer une grande série d'interventions sur l'espace urbain, public et privé d'ici 2020. Le secteur comprend cinq écoles, deux parcs, un aréna, une bibliothèque et une salle de spectacle. Les travaux projetés incluent des plantations d'arbres et de verdure, l'aménagement de passages et autres liens entre les équipements publics, la limitation de la circulation automobile, le réaménagement permanent des espaces publics, la tenue d'activités d'animation, etc.



Fig. 95. Usine de sidérurgique Thyssen, Duisbourg, Allemagne
(Source : Landzine, 2017)

VISION ET ORIENTATIONS

GRANDES ORIENTATIONS

3_ INSUFFLER UN RENOUVEAU PAR L'ÉMERGENCE DE LA VILLE NOURRICIÈRE

Le redéveloppement du secteur fait place à un environnement urbain riche en biodiversité, verdoyant et vivant. La complémentarité des fonctions est intégrée dans un système alimentaire durable, qui favorise une proximité et un accès efficace à une saine alimentation, l'autosuffisance et la gouvernance alimentaire territoriale. Se déployant sous un éventail d'initiatives, le quartier nourricier génère de nouveaux paysages identitaires, catalyse l'émergence de nouveaux lieux de socialisation et cultive un sentiment d'appartenance renouvelé.

PRINCIPES DIRECTEURS

- Positionner le Centre-ville Montcalm comme un véritable quartier nourricier en créant un parcours nourricier au cœur des espaces publics ;
- Augmenter le potentiel de production alimentaire en multipliant les usages relatifs à l'agriculture urbaine ;
- Créer des environnements propices aux saines habitudes de vie ;
- Créer un système alimentaire local durable par un réseau de production, distribution et consommation alimentaire à même le centre-ville ;
- Encourager la végétalisation et l'agriculture urbaine dans les espaces du domaine privé ;
- Développer des aménagements paysagers permettant la biorétention et le traitement écologique des eaux pluviales ;
- Créer des aménagements paysagers hivernaux ;
- Créer des espaces tampons entre les différents usages pouvant accueillir des aménagements comestibles productifs ;
- Favoriser la présence de jardins de toits, en particulier sur les bâtiments publics (pôle civique).

INSPIRATIONS



Fig. 96. Cornfield Cultivation Hub, Los Angeles, USA
[Source : Perkins+Will, 2015]



Fig. 97. Colombes, Paris, France
[Source : Architectsjournal.co.uk, 2016]

Parmi les visées de l'ambitieux Plan d'agriculture urbaine de Los Angeles, le Cornfield Cultivation Hub a été imaginé comme un pôle d'envergure à grand potentiel. En plus de relier un parc historique national et une rivière, le Hub sera constitué de jardins sur des bâtiments institutionnels existants, jardins communautaires et d'espaces voués à une production commerciale. La présence d'une école sur le site contribuera à faciliter la participation des jeunes aux questions relatives à l'alimentation et la santé.



Fig. 98. Place du Village, Saint-Bruno-de-Montarville de Montarville
[Source : Ville de Saint-Bruno-de-Montarville]

VISION ET ORIENTATIONS

GRANDES ORIENTATIONS

4_ AXER LE REDÉVELOPPEMENT SUR L'INNOVATION ÉNERGÉTIQUE

Le Centre-ville Montcalm se distingue par sa performance énergétique exemplaire en visant des cibles d'efficacité et de consommation compétitives. La synergie et la complémentarité des usages sont mises à profit par la création d'une boucle énergétique, permettant l'échange, le stockage et le partage d'énergie. Le redéveloppement du secteur adopte des pratiques novatrices en matière d'aménagements durables visant à limiter l'empreinte environnementale de son activité et la production des gaz à effet de serre. À l'avant-garde, le centre-ville Montcalm stimule l'innovation par la qualité de ses infrastructures écologiques qui lui confèrent une identité forte et originale.

PRINCIPES DIRECTEURS

- Développer une identité forte pour le centre-ville comme laboratoire vivant de l'innovation énergétique;
- Mettre en place des boucles énergétiques avec la présence d'entreprises comme Cascades ou de nouveaux bâtiments;
- Encourager la présence de lieux ou d'espaces axés sur l'innovation et l'agriculture urbaine;
- Assurer la mise en valeur du paysage industriel et la récupération des matériaux et des bâtiments;
- Miser sur la haute performance énergétique des bâtiments et des nouveaux quartiers;
- Développer une stratégie de récupération des eaux pluviales à même les nouveaux bâtiments;
- Assurer une cohabitation harmonieuse entre la fonction industrielle lourde et les autres fonctions par l'aménagement, entre autres, de zones tampons;
- Encourager la production d'énergie intégrée au secteur et aux bâtiments;
- Favoriser l'aménagement de toits verts.

INSPIRATIONS



Fig. 99. Écoparc Micheville, Alzette-Belval, France
[Source : Cohesion territoires.gouv.fr, 2017]

L'Écoparc Micheville comprend le développement de plus de 300 logements et 5000m² de bureaux. Le projet prévoit également l'intégration d'une voie verte, d'un corridor écologique, d'un parc et de voies publiques. Labélisé Écoquartier, l'Écoparc prévoit la construction de plusieurs édifices à haute performance environnementale (BEPOS, RT2012 - 20%) associant matériaux durables, isolation, système de récupération de l'énergie des eaux grises. Le programme comprend en outre la réhabilitation d'un bâtiment de l'époque sidérurgique sur le site de Micheville.



Fig. 100. Maison du développement durable, Montréal
Bâtiment certifié LEED Platine NC
[Source : AAPPQ]



Fig. 101. West 8th and Pine, Vancouver
Bâtiment à carbone zéro, CBDCa
[Source : CBDCa]

04

**CONCEPT
D'ORGANISATION SPATIALE**

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

PLAN D'ENSEMBLE

Le concept d'organisation spatiale du secteur Centre-Ville Montcalm traduit la vision et les orientations d'aménagement de manière formelle. Il s'appuie sur l'élaboration d'un concept d'aménagement appuyé de balises urbanistiques, architecturales et paysagères qui guideront les interventions projetées sur le site. Les projets d'aménagement devront tendre à respecter les principales composantes décrites dans la présente section, bien que celles-ci ne revêtent aucune portée prescriptive. Le chapitre de mise en œuvre déclinera quant à lui les dispositions normatives ainsi que la stratégie réglementaire qui permettra d'encadrer le développement du secteur.

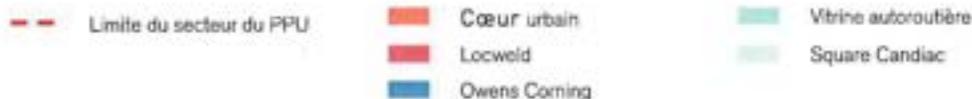
SCHÉMA D'ORGANISATION FONCTIONNELLE

Le schéma présenté ci-joint dresse les grandes lignes du concept d'organisation spatiale sur l'ensemble du territoire de planification particulière. Le Centre-Ville Montcalm se décline en cinq (5) secteurs d'ambiance, dont chacun revêt une vocation spécifique :

- ✓ Le Cœur urbain, un pôle mixte rassemblant des équipements collectifs et institutionnels, des immeubles résidentiels et commerciaux et des espaces à bureaux;
- ✓ Le site de la Locweld, un ancien site industriel requalifié à des fins résidentielles;
- ✓ Le site d'Owens Corning, un ancien site industriel redéveloppé en un pôle d'emplois inspiré des éco-parcs industriels;
- ✓ La Vitrine autoroutière, un secteur commercial et tertiaire de prestige;
- ✓ Le Square Candiac, un milieu de vie résidentiel en cours de développement.



Fig. 102. Schéma des sous-secteurs du Centre-Ville Montcalm



CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

PLAN D'ENSEMBLE

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Le concept d'aménagement du Centre-Ville Montcalm propose un ensemble urbain distinctif et durable hérité de la requalification et de la consolidation du secteur. L'élaboration du concept d'aménagement se repose sur l'ensemble des orientations et des principes directeurs énoncés préalablement.

La cohabitation entre différents usages est privilégiée afin d'appuyer l'élaboration d'un milieu de vie complet où les activités génératrices d'achalandage, à l'instar des commerces, des équipements institutionnels et du terminus de bus Exo, sont concentrées dans un pôle névralgique aux abords du boulevard Montcalm. L'aménagement du Cœur urbain offre ainsi l'opportunité de créer un espace rassembleur, propice à l'appropriation et l'animation du milieu, et peu dépendant à la voiture.

Les séquences bâties s'articulent autour d'espaces publics variés et s'élèvent selon une gradation des hauteurs conçue pour garantir l'échelle humaine du secteur. Le concept prévoit ainsi de subdiviser les lots de grande taille au profit d'une trame urbaine compacte et perméable. Les implantations laissent une part généreuse aux aménagements extérieurs, créant un dialogue harmonieux entre le cadre bâti et la trame paysagère.

La requalification du secteur offre également l'opportunité de créer un réseau vert et bleu, favorable au développement de la biodiversité et à la qualité du milieu. Par ailleurs, l'organisation fonctionnelle, le profil morphologique et la programmation du concept visent à assurer l'intégration harmonieuse du centre-ville vis-à-vis des contraintes anthropiques à proximité.

Les milieux résidentiels et mixtes (Locweld, Square Candiac) sont composés d'une diversité de typologies bâties, détaillées ci-après par secteur d'ambiance. Il en est de même pour les secteurs d'activités (Owens Corning, Vitrine autoroutière) qui proposent une facture de design visant à réorienter le développement commercial et tertiaire selon les principes de développement durable.

Le concept d'aménagement est présenté à titre indicatif seulement. La localisation des bâtiments et des espaces publics, leur implantation ainsi que leur superficie sont à interpréter avec réserve considérant le caractère évolutif des processus de requalification urbaine.

Le Centre-Ville Montcalm, un quartier visant à :

- réduire les émissions gaz à effet de serre pour les 5 sphères d'activités ;
- favoriser les actions écologiquement responsables à l'échelle du PPU.



CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

PLAN D'ENSEMBLE

- ① Maison du citoyen
- ② Centre aquatique
- ③ Place publique
- ④ Stationnement incitatif Exo et îlot mixte
- ⑤ Pôle gastronomique
- ⑥ Îlot de verdure
- ⑦ École primaire
- ⑧ Rue piétonne partagée
- ⑨ Nouvelle école primaire
- ⑩ Bâtiment mixte et espace de travail partagé
- ⑪ Parc central
- ⑫ Passerelle
- ⑬ Espace public central
- ⑭ Vitrine autoroutière
- ⑮ Passage actif à niveau
- ⑯ Bâtiment industriel
- Pistes cyclables



Fig. 103. Concept d'aménagement Centre-Ville Montcalm

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

PLAN D'ENSEMBLE

USAGES

La présente démarche de planification particulière marque l'occasion de créer un milieu de vie animé associant une diversité de fonctions urbaines.

Le programme fonctionnel mixte du Centre-Ville Montcalm prévoit en premier lieu le développement d'un Cœur urbain où le pôle civique cohabite avec des bâtiments intégrant une mixité verticale des usages : commerces au rez-de-chaussée et logements aux étages. Le PPU mise ainsi sur le développement d'une centralité de quartier forte, autour de laquelle se développeront deux secteurs d'ambiance à dominance résidentielle (Square Candiac, Locweld). Le concept d'aménagement cible deux autres (2) sites propices à l'installation d'équipements collectifs. Il est par ailleurs prévu de doter chaque secteur d'ambiance de parcs et d'espaces verts.

La répartition des usages garantit une interrelation apaisée entre les usages dits sensibles (logements, équipements publics), les usages plus dynamiques, à l'instar des activités commerciales intensives et industrielles légères, et les infrastructures de transport (autoroute). À cette fin, la vitrine autoroutière conserve sa vocation commerciale tandis que le secteur d'ambiance Owens Corning sera transformé en éco-parc d'emplois.



- Terrain mixte
- Terrain résidentiel
- Terrain commercial
- Terrain institutionnel
- Terrain industriel
- Terrain agricole
- Terrain public
- Autre



Fig. 104. Usages

- Résidentiel
- Mixte (résidentiel / commercial)
- Commercial
- Emploi
- Institutionnel
- Parc et place publique
- Limite PPU



CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

PLAN D'ENSEMBLE

HAUTEURS

Le plan d'ensemble propose la construction d'un cadre bâti suffisamment dense pour établir un milieu de vie complet où les citoyens prennent part activement à la vie urbaine.

La répartition des hauteurs mise notamment sur la consolidation des abords du boulevard Montcalm. À cet effet, c'est au niveau de cette centralité qu'il sera possible de construire des immeubles de plus grande hauteur, jusqu'à huit (8) ou dix (10) étages.

Le principe de gradation des hauteurs prévoit par la suite des bâtiments s'élevant jusqu'à six (6) étages au sein du Square Candiac et six (6) étages au niveau de la vitrine autoroutière. En définitive, une hauteur maximale de quatre (4) étages est projetée aux extrémités du Square Candiac et aux environs de l'écoparc de la Owens Coming. Dans le secteur Locweld, la hauteur maximale des bâtiments atteint sept (7) étages et propose une diminution des hauteurs à proximité des milieux résidentiels existants (2 à 4 étages).

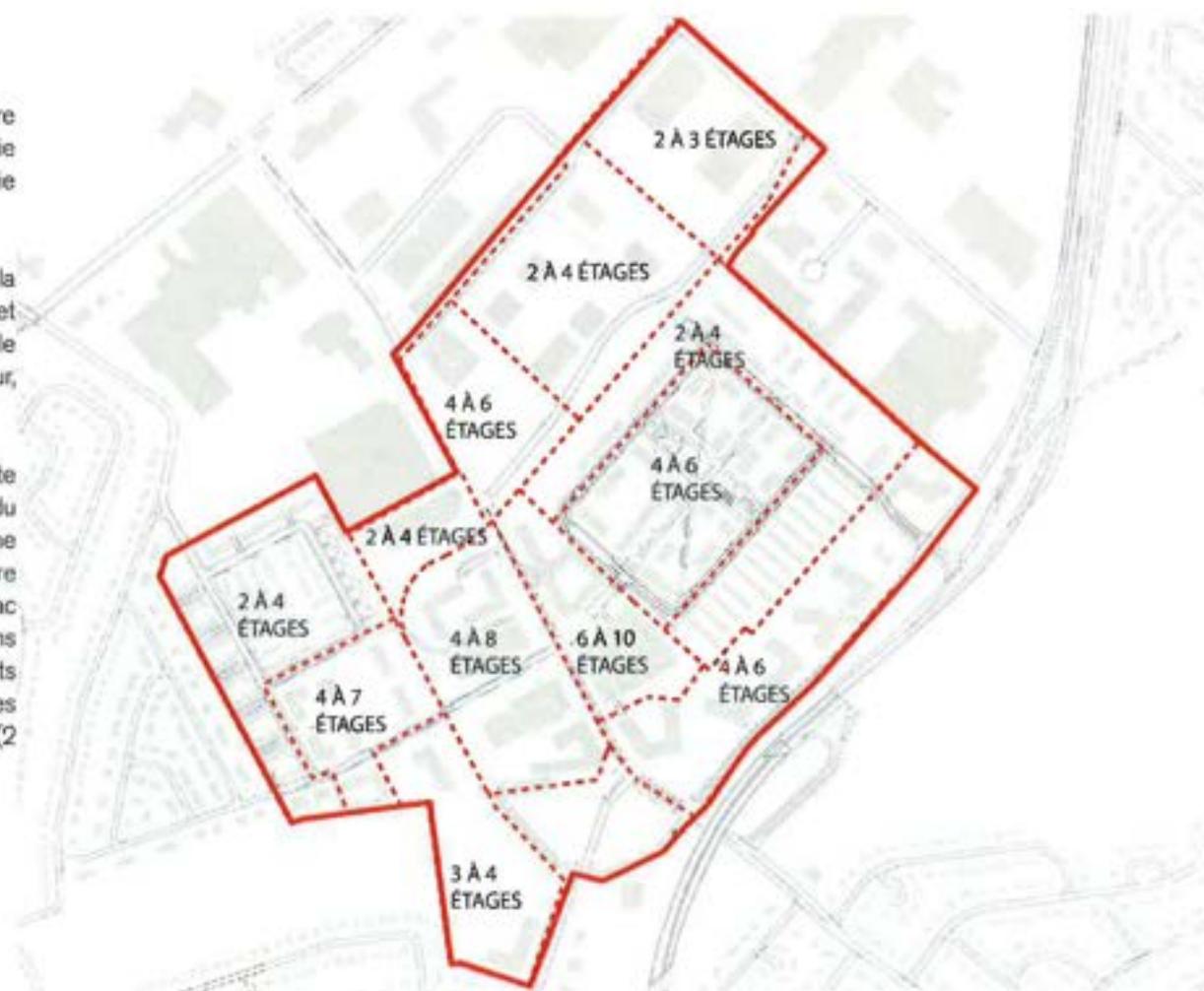


Fig. 105. Hauteurs

----- Secteur de hauteur en étages



PLAN D'ENSEMBLE

MOBILITÉ

Le réseau de mobilité projeté prévoit d'associer le prolongement du réseau viaire au déploiement de liens actifs. Il a ainsi été conçu de manière à créer des liens interquartiers intuitifs, sécuritaires et offrant des conditions propices au report modal des déplacements vers les solutions alternatives à l'automobile.

Le concept prévoit ainsi le réaménagement de l'axe Montcalm en boulevard urbain et l'intégration de rues collectrices, locales ou partagées permettant de relier les différents secteurs d'ambiance du Centre-Ville Montcalm. À cette fin, l'aménagement d'une passerelle piétonne et d'un passage à niveau est également prévu afin de faciliter les déplacements de part et d'autre de la voie ferrée.

Le secteur est doté de plusieurs voies piétonnes et de pistes cyclables ou multifonctionnelles reliant les équipements publics structurants aux secteurs résidentiels, commerciaux et d'emplois et aux axes existants en dehors du secteur visé.

De plus, afin de bonifier l'offre de services en transport collectif, le concept planifie la relocalisation du pôle intermodal et du stationnement incitatif afin d'occuper une position plus centrale dans le centre-ville, l'aménagement d'une voie réservée pour autobus sur le boulevard Montcalm et de l'Industrie ainsi que l'implantation optimale des arrêts d'autobus.

Les balises entourant l'aménagement des voies de circulation sont détaillées subséquemment par sous-secteur.

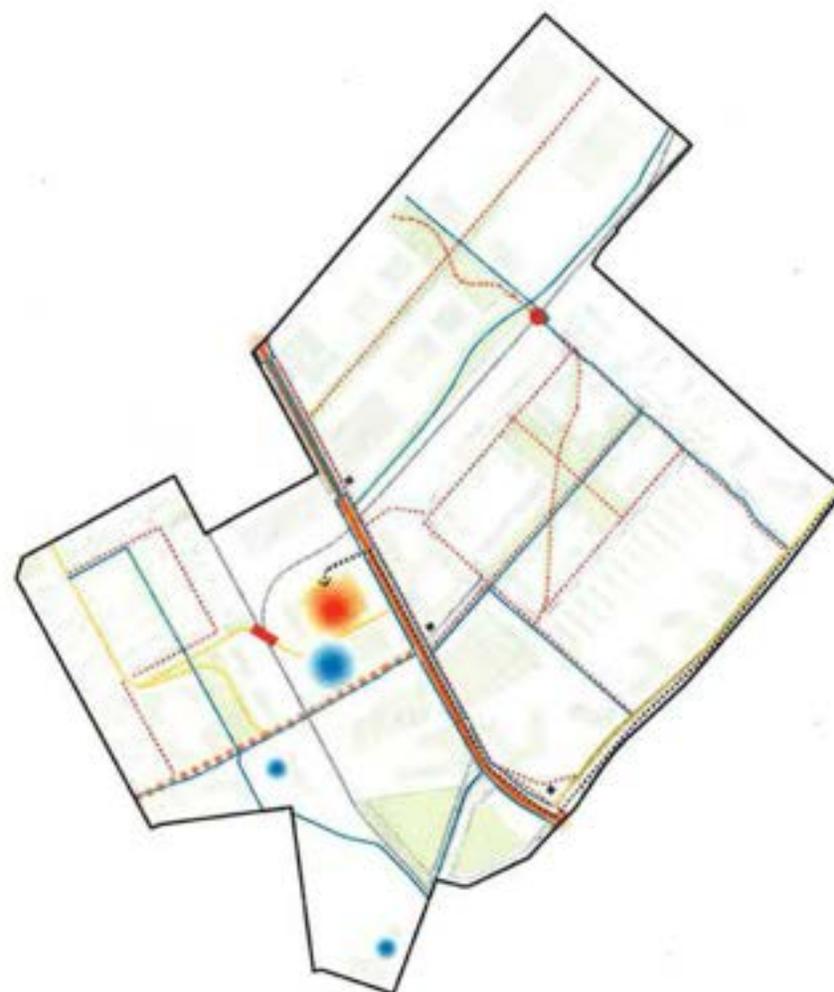
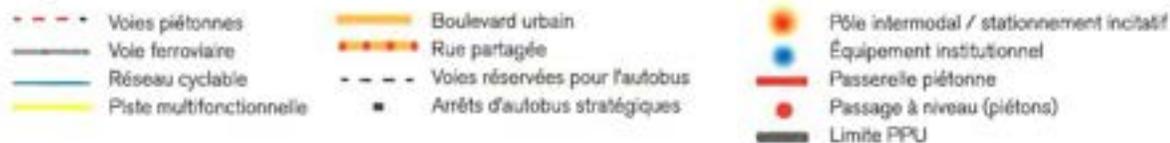


Fig. 106. Mobilité



CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

PLAN D'ENSEMBLE

ESPACES VERTS ET BLEUS

Le concept d'organisation spatiale prévoit la mise en commun de places, parcs et espaces verts. L'aménagement des espaces verts et bleus permet ainsi d'équilibrer les surfaces minérales et les espaces plus végétalisés dans une perspective de gestion durable des eaux pluviales et de réduction des îlots de chaleur urbains.

Afin de favoriser l'appropriation du secteur, différentes typologies d'espaces sont proposées. Le programme particulier d'urbanisme vise à assurer une desserte optimale en espaces de détente et de récréation par une programmation cernant adéquatement les besoins du milieu (résidents de tous âges et de toutes conditions physiques, commerçants, visiteurs, travailleurs, etc.).

Les espaces publics sont complétés par la création d'un réseau de biodiversité, porté par l'aménagement de liens verts desservant l'ensemble des secteurs d'ambiance du Centre-Ville Montcalm.

Les balises entourant l'aménagement des espaces publics sont détaillées subséquemment par secteur d'ambiance.



CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

PLAN D'ENSEMBLE

QUARTIER NOURRICIER

La requalification du secteur Centre-Ville Montcalm repose notamment sur la réintroduction des activités maraichères sous une diversité de formes :

- L'aménagement de vergers urbains;
- Le déploiement de potagers individuels (parcelles de culture cultivées de manière autonome par un individu) ou collectifs (parcelles cultivées conjointement par un groupe de membres) au sein des milieux résidentiels;
- L'intégration de jardins sur les toitures des bâtiments institutionnels, d'emplois, commerciaux et résidentiels de grande envergure (plantations comestibles en pleine terre ou hors sol);
- La création d'un marché public.

Le concept d'aménagement privilégie par ailleurs la plantation d'espèces comestibles dans les domaines privés et publics aux fins de verdissage, avec l'objectif d'encourager l'autonomie alimentaire auprès des citoyens de Candiac.



Arbres fruitiers



Potager individuel ou collectif



Jardin en toiture



Marché public



Fig. 108. Quartier nourricier

- ① Serres ou jardins à grande échelle
- ② Pôle gastronomique
- ③ Aménagements comestibles dans les bandes tampons



CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

PLAN D'ENSEMBLE

ART PUBLIC

Afin d'identifier une signature unique et distinctive pour le Centre-Ville Montcalm et de préserver l'héritage industriel entourant l'histoire de développement du secteur, le concept d'organisation spatiale favorise une approche paysagère qui intègre l'art public à l'aménagement des voiries, des parcs et des espaces verts.

Le réseau d'art public est tout d'abord composé d'une œuvre d'art d'une envergure importante, marquant l'entrée de Ville au carrefour du chemin Haendel et du boulevard Montcalm. Le boulevard sera en outre agrémenté d'un mobilier urbain distinctif permettant de mettre en valeur l'aménagement de cette artère stratégique. La place publique localisée aux abords du pôle institutionnel du Cœur urbain sera de plus pourvue de mobiliers ludiques ou interactifs.

Le redéveloppement des secteurs d'ambiance de la Locweld et Owens Corning devra intégrer différentes composantes architecturales et paysagères inspirées des artefacts industriels.

En définitive, l'aménagement de la rue partagée entre le site de requalification Locweld et le Cœur urbain sera doté de sculptures permettant de mettre en lumière le parcours.

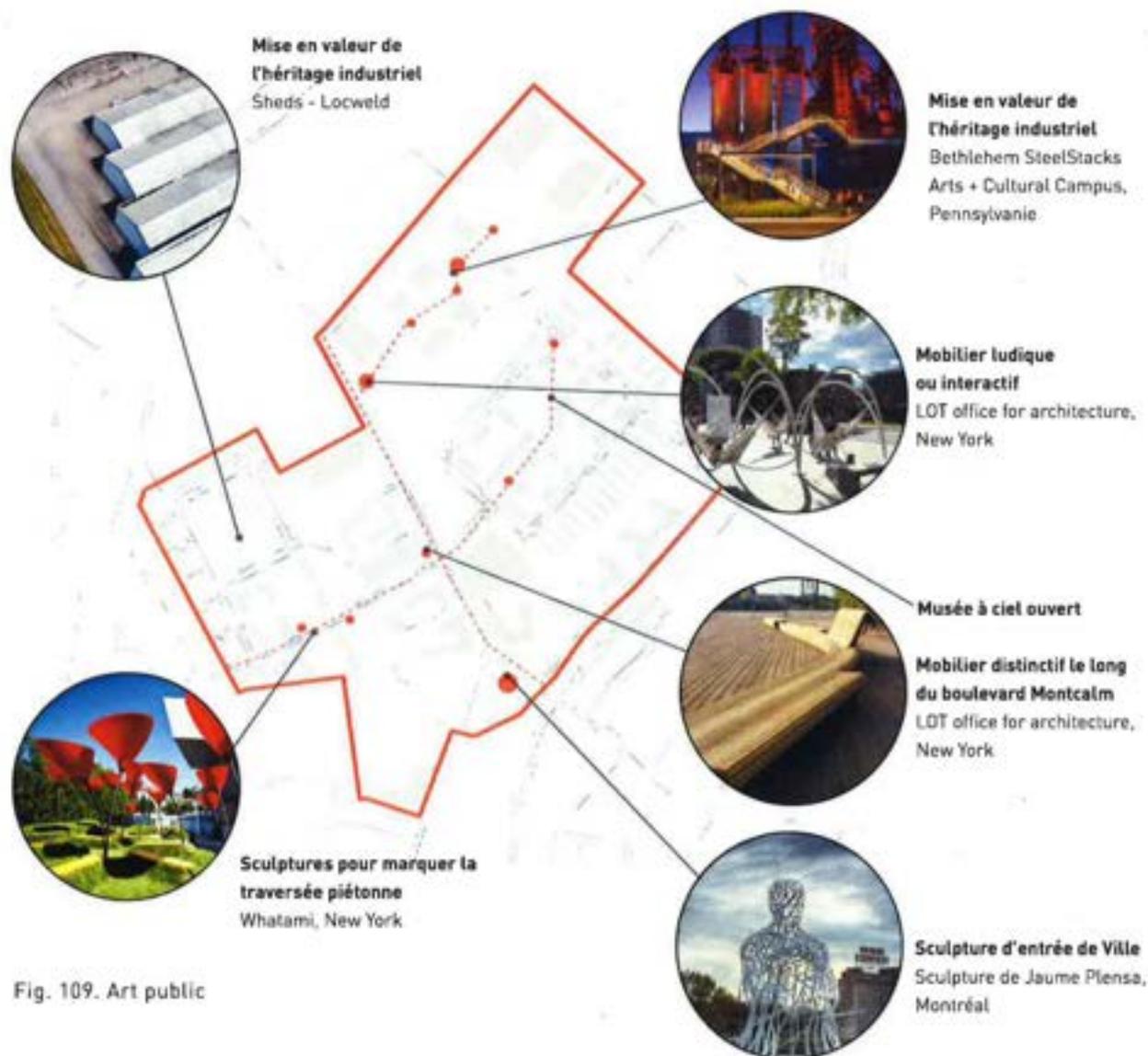


Fig. 109. Art public

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE CŒUR URBAIN

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Au cœur du Centre-ville, un pôle civique structurant devient la destination par excellence des citoyens de Candiac. Nouvelle centralité urbaine, il devient une destination unique reliant un milieu dense et dynamique aux paysages du fleuve Saint-Laurent par un parcours de grande qualité. À titre indicatif, le concept d'aménagement prévoit la construction de ± 1000 unités d'habitations dans ce secteur d'ambiance.

- ① Îlot commercial / Bureaux
- ② Rambla
- ③ Terrasses commerciales
- ④ Watersquare
- ⑤ Îlot industriel de prestige
- ⑥ Stationnement Exo en souterrain
- ⑦ Passerelle piétonne
- ⑧ Maison du citoyen
- ⑨ Centre aquatique
- ⑩ Place du citoyen
- ⑪ Îlot mixte densifié
- ⑫ Pôle gastronomique
- ⑬ Résidence pour personnes âgées
- ⑭ Jardins d'entrée de ville
- ⑮ École Saint-Marc
- ⑯ Îlot commercial et résidentiel



Fig. 110. Concept d'aménagement - Cœur urbain



Fig. 111. Perspective visuelle, Cœur urbain

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

CŒUR URBAIN

BALISES D'AMÉNAGEMENT

- Le Cœur urbain consolide et densifie les abords du boulevard Montcalm tout en contribuant à la mise en valeur de l'entrée de ville ;
- L'aménagement de la place publique, de la place du citoyen, des espaces végétalisés favorise l'appropriation et l'animation du cœur urbain (mobiler urbain, équipements, etc.);
- Le parc immobilier est constitué de bâtiments institutionnels et de bâtiments mixtes dont la hauteur peut atteindre 10 étages;
- La mixité verticale et l'inclusion d'espaces commerciaux au rez-de-chaussée sont privilégiées pour animer la rue;
- L'implantation des bâtiments mixtes résidentiels est conçue de manière offrir un milieu de vie autour du boulevard Montcalm ainsi que des espaces collectifs semi-privés. Les bâtiments institutionnels et mixtes d'emplois permettent d'animer la place publique;
- Les matériaux de revêtement, les toitures, l'architecture et les équipements sont de qualité, durables, et assurent la haute performance environnementale des bâtiments et leur efficacité énergétique ;
- Les aires de stationnement sont dissimulées (souterrain, arrière lot, etc);
- Une zone tampon paysagère est créée le long de la voie ferrée;
- Les aménagements paysagers réduisent les espaces pavés au profit du couvert végétal ou de sols perméables, notamment dans une perspective de gestion durable des eaux pluviales;
- L'affichage est sobre, de grande qualité graphique et s'intègre en délicatesse dans le paysage urbain.



Fig. 112. Concept d'aménagement - Cœur urbain

Les balises d'aménagement associées aux composantes détaillées du concept sont présentées à titre indicatif à l'Annexe A : Catalogue d'aménagement.



Fig. 113. Perspective visuelle, Cœur urbain

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE CŒUR URBAIN

RÉSEAU VIAIRE ET LIENS ACTIFS

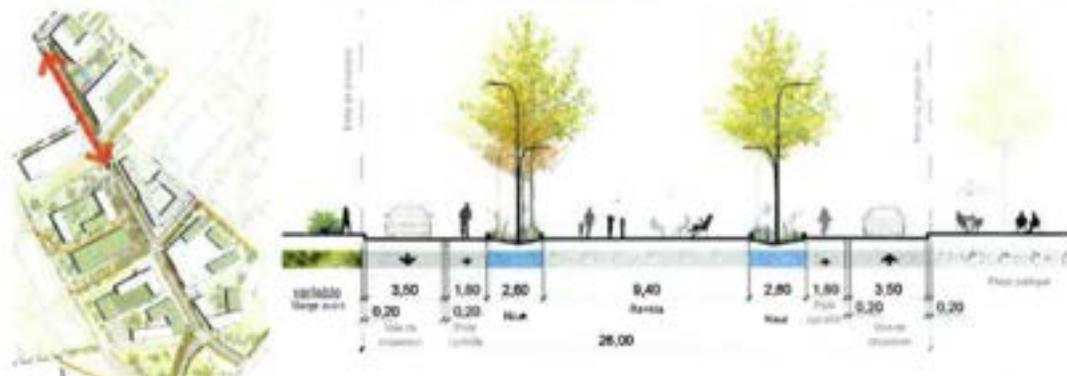
RL1 BOULEVARD MULTIFONCTIONNEL

Fig. 114. Coupe, Boulevard Montcalm entre le boulevard de l'Industrie et la voie de chemin de fer



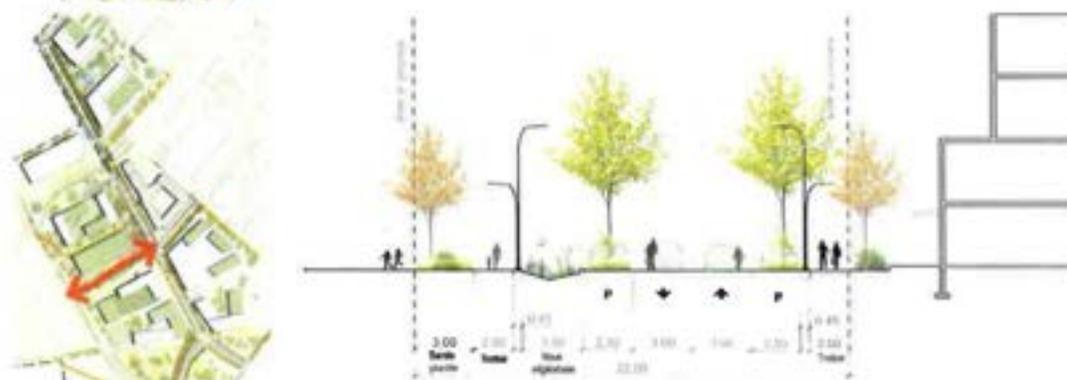
RL1 BOULEVARD MULTIFONCTIONNEL

Fig. 115. Coupe, Boulevard Montcalm la voie de chemin de fer et la rambla



RL2 RUE PARTAGÉE

Fig. 116. Coupe, Rue partagée



CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

CŒUR URBAIN

ESPACES PUBLICS, PARCS ET ESPACES VERTS
TYPOLOGIES BÂTIES ET PROGRAMME FONCTIONNEL

P1 P2 P3 P4



Fig. 117. [1] Downtown Pacific Plaza, Dallas, É-U; [2] Curtin University Masterplan, Australie; [3] Bande tampon végétalisée, Cumberbauld Living Landscape, Royaume-Uni; [4] Potager sous l'emprise des lignes de transports d'électricité, H-Q, Québec. (Sources : Dallas Morning News, Le Parisien, Buro Lubbers, Cumberbauld Living Landscape, Hydro-Québec).

INS C M ST



Fig. 118. [1] Hôtel-de-Ville, Westland, Pays-Bas; [2] Maison du développement durable, Montréal; [3] Immeuble mixte résidentiel, Écoquartier Claude Bernard, Paris, France; [4] Gare d'autobus de Montréal. (Sources : Affleck de la Riva, Quartier des spectacles, Sergio Grazia, Aquilini).

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE LOCWELD

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Le site de requalification Locweld prend forme autour de jardins centraux et urbains, réels espaces de vie en communauté. Cette communauté bénéficie d'une diversité d'espaces collectifs de qualité: espaces récréatifs, de travail extérieurs ou partagés, parcours sportifs, etc.

S'inspirant fortement des écoquartiers européens, son architecture mise sur la proximité, la variété des typologies tout en rappelant le passé industriel de l'usine.

- ① École primaire
- ② Parc-école
- ③ Living Lab
- ④ Parc central avec bassin de pluie
- ⑤ Passerelle vers stationnement incitatif
- ⑥ Lien actif
- ⑦ Rue partagée



Fig. 119. Concept d'aménagement - Locweld



Fig. 120. Perspective visuelle, rue partagée et école primaire

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

LOCWELD

BALISES D'AMÉNAGEMENT

- Le site de requalification Locweld se développe autour d'un parc central, d'un parc-école et de deux parcs de voisinages;
- La trame viaire est retissée afin de maximiser la connectivité du site de requalification aux milieux adjacents. Elle est complétée par divers liens actifs;
- Le parc résidentiel propose une diversité de typologies de logement;
- L'implantation des bâtiments mise sur l'alignement des constructions permettant un encadrement optimal de la voie publique et des parcs;
- L'implantation des bâtiments tire profit de l'ensoleillement et de la ventilation naturelle;
- Les concepts architecturaux s'inspirent de l'édifice industriel de la Locweld (toitures à redans partiels);
- Les façades exposées aux rues et aux espaces publics bénéficient d'un traitement spécifique;
- Les matériaux de revêtement, les toitures, l'architecture et les équipements sont de qualité, durables et écologiques;
- Les aires de stationnement sont dissimulées (demi-sous-sol, à l'intérieur, à l'arrière, etc.);
- Les aménagements paysagers réduisent les espaces pavés au profit du couvert végétal ou de sols perméables, notamment dans une perspective de gestion durable des eaux pluviales;
- Les aménagements projetés sont conçus afin de faciliter les déplacements actifs;
- Les interfaces avec les milieux résidentiel et institutionnel et le chemin de fer sont traitées avec l'aménagement d'une bande tampon végétalisée insonorisante.

Réseau viaire et liens actifs

- RL4 Rue locale résidentielle
- RL3 Liens actifs

Espaces publics, parcs et espaces verts

- P3 Bande tampon végétalisée
- P5 Parc central de quartier
- P6 Parc-école
- P7 Parc de voisinage

Typologies bâties et programme fonctionnel

- INS Bâtiment institutionnel
- M Bâtiment mixte: résidentiel (Living Lab)
- V Maison de Ville 'Villa'
- R1 Maison de Ville en rangée
- R2 4-Plex
- R3 Triplex
- R+ Multiplex



Les balises d'aménagement associées aux composantes détaillées du concept sont présentées à titre indicatif à l'Annexe A : Catalogue d'aménagement.

Fig. 121. Concept d'aménagement - Locweld

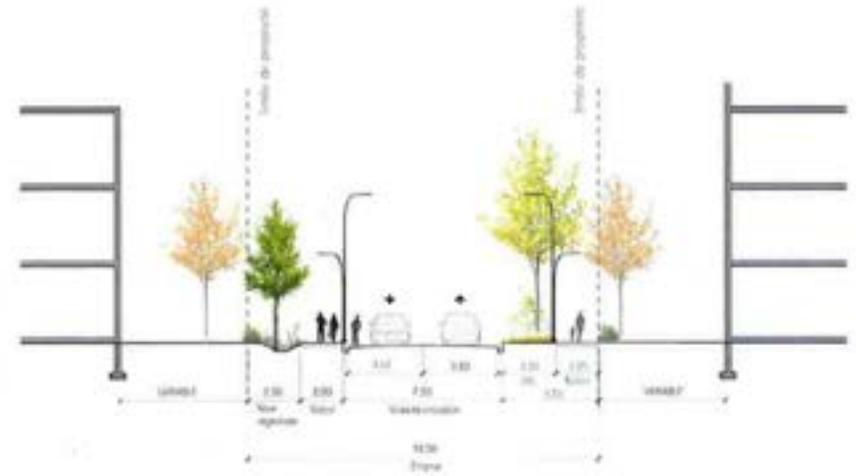
CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

LOCWELD

RÉSEAU VIAIRE ET LIENS ACTIFS

RL4 RUE LOCALE RÉSIDENTIELLE

Fig. 122. Coupe, Rue locale résidentiell



RL3 LIENS ACTIFS

Fig. 123. [1] Chemin piéton et mobilier urbain, University of North Carolina, É.-U.
(Source : UNC).



CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

LOCWELD

ESPACES PUBLICS, PARCS ET ESPACES VERTS
TYPOLOGIES BÂTIES ET PROGRAMME FONCTIONNEL



Fig. 124. [1] Jardin potager central, Écopropriété Habitus, Québec ; [2] Parc Drakenbergsgatan, Södermalm, Stockholm, Suède ; [3] Plantations fleuries ou comestibles, Maximapark, Utrecht, Pays-Bas ; [4] Parc du Mont-Royal, La Salamandre, Montréal. (Sources : Tergos Architecture, Sarah Lacombe, Landscape Institute, Lemay).



Fig. 125. [1] École de la Côte, Saguenay ; [2] Bâtiment mixte, Garden State Plaza, New Jersey, É-U ; [3] Multifamilial, projet Baaruv Park, Prague ; [4] Résidences
Écoquartier Camille Claudel, Palaiseau, France. (Sources : Microclimat, Westfield, Ikonik Homes, HUCA, Agence SML).

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE OWENS CORNING

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

La Owens Corning se transforme en un éco-parc industriel, symbole de l'innovation énergétique et abrite une grappe d'entreprises/industries qui misent sur le partage des infrastructures et le développement durable. Il met de l'avant des principes de production alimentaire à l'échelle industrielle. Éco-parc moderne il laisse place à un pôle d'emploi dont les espaces publics en commun sont d'une qualité exceptionnelle, et rappellent ceux d'un campus de recherche, à proximité du transport collectif.

- ① Îlot industriel - de prestige
- ② Îlot industriel - léger
- ③ Espace public central
- ④ Parc végétalisé
- ⑤ Accès pour piétons et cyclistes
- ⑥ Piste cyclable
- ⑦ Bande tampon végétalisée



Fig. 126. Concept d'aménagement - Owens Corning

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE OWENS CORNING

BALISES D'AMÉNAGEMENT

- ↘ L'Écoparc est structuré autour de deux parcs dédiés aux piétons et aux cyclistes, tandis que les voies de circulation véhiculaire sont localisées aux extrémités du site ;
- ↘ Le lotissement est morcelé tout en étant adaptable à des bâtiments de différentes envergures ;
- ↘ Les bâtiments industriels, dont l'emprise au sol est limitée (1 800 à 7 000 m²), s'élèvent de 2 à 4 étages ;
- ↘ L'innovation architecturale, les édifices de facture contemporaine et une proportion importante d'ouvertures sur les façades sont privilégiés ;
- ↘ Les bâtiments intègrent plusieurs mesures écologiques (matériaux, énergies renouvelables, isolation, ventilation, etc.) ;
- ↘ Le partage des ressources et des équipements (ex. : stationnements, équipements collectifs) ainsi que la complémentarité des fonctions sont favorisés ;
- ↘ Les aires de stationnement et de manœuvre sont dissimulées vis-à-vis des parcs ;
- ↘ Les espaces libres sont utilisés aux fins de verdissement (aménagement paysager, bandes paysagères, plantation d'arbres ou d'arbustes) ;
- ↘ La gestion durable des eaux pluviales est intégrée pour l'ensemble du site (jardins de pluie, noues végétalisées, bassins de rétention) ;
- ↘ Les interfaces avec les milieux résidentiels et le chemin de fer sont traitées avec l'aménagement d'une bande tampon végétalisée insonorisante.

Espaces publics, parcs et espaces verts

- P8 Parc central de l'écoparc
- P9 Parc culturel
- P3 Bande tampon végétalisée

Typologies bâties et programme fonctionnel

- IP Bâtiment industriel



Fig. 127. Concept d'aménagement - Owens Corning

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE OWENS CORNING

ESPACES PUBLICS, PARCS ET ESPACES VERTS
TYPLOGIES BÂTIES ET PROGRAMME FONCTIONNEL

P8 P9 P3

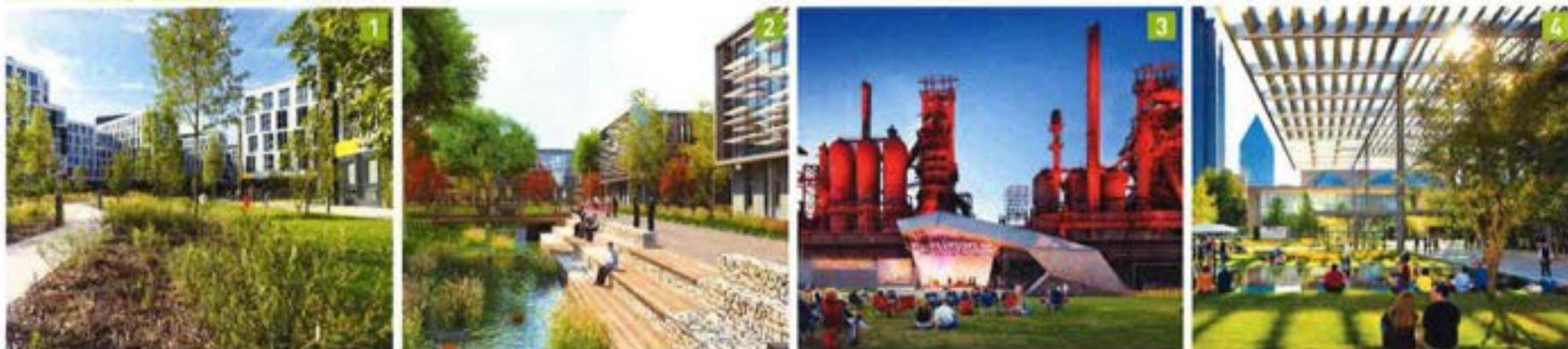


Fig. 128. [1] Espace de détente et de promenade, Écocampus Orange Gardens, France ; [2] Campus Thalès, Mérignac, France ; [3] Parc industriel, Bethléem, É.-U. ; [4] Dallas Arts District (Sources : Interconstruction, Thales Group, Landezine, Foster and Partners).

IP



Fig. 129. [1] Bertutti Manufactory, Ferrara, Italie ; [2] Campus Thales, Mérignac, France ; [3] Siège social Lumenpulse, Longueuil ; [4] Entrepôt Levering Trade, Zapopan, Mexique. (Sources : Modjar, Graphix, Akonovia, Domus).

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

VITRINE AUTOROUTIÈRE

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

La vitrine autoroutière de Candiac lui offre une visibilité importante sur son centre-ville et se doit de porter et représenter sa vision : celui d'un pôle d'innovation durable. Elle y expose des bâtiments écologiques de grande qualité architecturale, des espaces de production alimentaire sur les toits et des façades orientées au sud pour maximiser l'énergie solaire passive.

- ❶ Îlot commercial/ bureau
- ❷ Nouvelle piste cyclable



Fig. 130. Concept d'aménagement - Vitrine autoroutière

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE VITRINE AUTOROUTIÈRE

BALISES D'AMÉNAGEMENT

- ↘ Le secteur est relié au Cœur urbain et au Square Candiak par le biais de liens actifs et de rues conviviales (collectrice mixte);
- ↘ L'occupation des terrains est consolidée par un taux d'implantation moyen à élevé et l'intégration de bâtiments de 4 à 6 étages;
- ↘ La facture architecturale des édifices participe à rehausser la visibilité et le prestige de l'entrée de Ville de Candiak (recours aux matériaux nobles, mur rideau, toits verts, etc.);
- ↘ Les principes d'excellence environnementale, favorisant l'établissement de bâtiments performants sur le plan de la durabilité, sont favorisés, notamment par l'utilisation de l'énergie passive;
- ↘ L'intégration d'aires de stationnement intérieures ou non visibles de la rue est privilégiée;
- ↘ L'aménagement des domaines privés et publics laisse une part généreuse au couvert végétal (arbres, couvert arbustif, gazon, etc.);
- ↘ Les aménagements paysagers permettent d'optimiser la canopée, de favoriser la gestion durable des eaux pluviales et de bonifier les interfaces avec les milieux résidentiels (buttes paysagères, végétation intensive).

Réseau viaire et liens actifs

RL6 Rue collectrice mixte

Typologies bâties et programme fonctionnel

C Bâtiment mixte ; emploi



- ↘ Les balises d'aménagement associées aux composantes détaillées du concept sont présentées à titre indicatif à l'Annexe A : Catalogue d'aménagement.

Fig. 131. Concept d'aménagement - Vitrine autoroutière

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

VITRINE AUTOROUTIÈRE

RÉSEAU VIAIRE ET LIENS ACTIFS

RL5

RUE COLLECTRICE MIXTE

Fig. 132. Coupe, Rue collectrice mixte

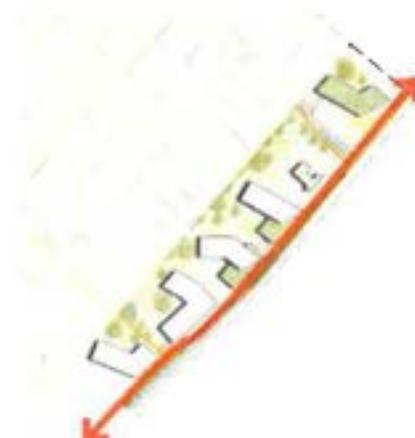


Fig. 133. [1] Piste multifonctionnelle, Indianapolis, É-U.

(Source : Indy Cultural Trail).

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

VITRINE AUTOROUTIÈRE

ESPACES PUBLICS, PARCS ET ESPACES VERTS
TYPOLOGIES BÂTIES ET PROGRAMME FONCTIONNEL

C



Fig. 134. [1] Centre administratif et serre de toit, Oberhausen, Allemagne ; [2] Immeuble de bureaux, Warsa, Pologne ; [3] Immeuble de bureaux construit en bois, Prince George ; [4] Johnson Space Building [Sources : Hiepler Brunier, Marcin Czechowicz, Michael Green, Adrien Combes, HDK].

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

SQUARE CANDIAC

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Le Square Candiac est un milieu de vie mixte et dynamique, composé d'un environnement de qualité exceptionnelle, articulé autour d'espaces publics clés.



Fig. 135. Perspective visuelle, Square Candiac

- ❶ Place de la Fonderie
- ❷ Lien piéton et cyclable



Fig. 136. Concept d'aménagement - Square Candiac

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

SQUARE CANDIAC

BALISES D'AMÉNAGEMENT

- ↘ Le site est caractérisé par la prédominance de la place centrale du Square et l'étendue des espaces publics récréatifs dédiés aux piétons;
- ↘ La morphologie urbaine se distingue par la perméabilité de la trame, un découpage parcellaire affiné et l'ouverture du site vers le cœur urbain;
- ↘ L'aménagement du domaine public mise sur la variété des espaces verts (parcs, liens verts, jardins privés, etc.) et des liens de connectivité;
- ↘ L'intégration d'aires de stationnement intérieures, non visibles de la rue ou sur rue est privilégiée;
- ↘ L'encadrement continu et contigu du domaine public, limitant les discontinuités, est encouragé par la linéarité des alignements de constructions et l'aménagement de faibles marges de recul avant;
- ↘ Les complexes bâtis se déploient en plusieurs blocs de diverses typologies selon un grain bâti compact qui contribue au rythme et au dynamisme des implantations;
- ↘ Les gabarits offrent des jeux de volumétrie afin de conjurer l'effet de masse et l'implantation de formes monolithiques;
- ↘ La composition architecturale d'une nouvelle construction est marquée par l'articulation de différents plans de façade, l'intégration d'éléments architecturaux en retrait ou en saillie et un traitement architectural recherché;
- ↘ Les aménagements paysagers permettent d'optimiser la canopée et de favoriser la gestion durable des eaux pluviales.

Réseau viaire et liens actifs

- RL4 Rue locale résidentielle
- RL4 Rue collectrice mixte
- RL3 Liens actifs

Espaces publics, parcs et espaces verts

- P10 Place centrale du Square Candiac

Typologies bâties et programme fonctionnel

- V Maison de ville 'Villa'
- R2 Duplex
- R3 Triplex
- R+ Multifamilial



- ↘ Les balises d'aménagement associées aux composantes détaillées du concept sont présentées à titre indicatif à l'Annexe A : Catalogue d'aménagement.

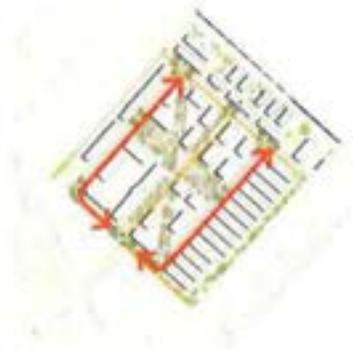
Fig. 137. Concept d'aménagement - Square Candiac

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE SQUARE CANDIAC

RÉSEAU VIAIRE ET LIENS ACTIFS

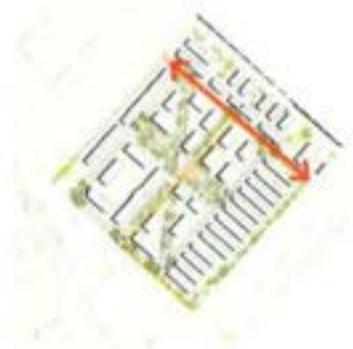
RL4

RUE LOCALE RÉSIDENTIELLE



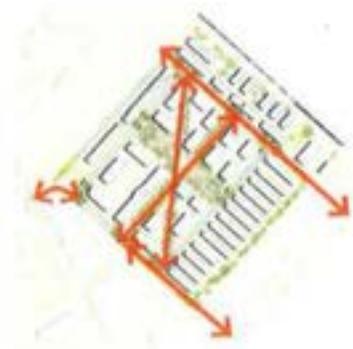
RL6

RUE COLLECTRICE MIXTE



RL3

LIENS ACTIFS



CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

SQUARE CANDIAC

ESPACES PUBLICS, PARCS ET ESPACES VERTS
TYPOLOGIES BÂTIES ET PROGRAMME FONCTIONNEL



Fig. 138. [1] [2] Concept d'aménagement de la place centrale du Square Candiac. (Sources : AECDM, Ville de Candiac).



Fig. 139. [1] Maisons de ville Pür Urbain, Square Candiac ; [2] Triplex Liberty, Square Candiac ; [3] Immeuble multifamilial Era, Square Candiac (Sources : Groupe Xpansion, Era, Ville de Candiac).

05

BALISES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

MAIRIE D'AVIGNON

URBANISME - DÉVELOPPEMENT DURABLE

AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Le réseau viaire sera développé de façon à promouvoir l'utilisation des modes de déplacement actifs, notamment des personnes à mobilité réduite. À cet effet, les balises d'aménagement suivantes sont énoncées :

- Un corridor de circulation, sans obstacle sur une largeur et une hauteur suffisantes pour que tous les usagers puissent se croiser sur le trottoir, est aménagé de part et d'autre de la rue;
- Les corridors piétonniers sont localisés en bordure de l'emprise publique tandis que les aménagements paysagers ainsi que le mobilier urbain sont implantés à proximité de la chaussée;
- Les corridors piétonniers sont rectilignes et continus;
- La configuration des intersections requiert la simplicité. À cet effet, les traverses piétonnes sont aménagées de sorte à prolonger l'axe des corridors de circulation;
- Les traverses piétonnes sont bien délimitées, de manière tactile et visuelle;
- Un bateau pavé permet une transition aisée entre le trottoir et la chaussée;
- Le revêtement de sol est lisse, antidérapant et ne présente aucun relief.

L'aménagement des espaces publics (parcs, place publique, esplanade) devra également respecter les principes d'accessibilité universelle, et ce, afin que tout individu puisse visiter et s'approprier les lieux sans entrave.

MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

L'intégration de dispositifs d'apaisement de la circulation permettra d'assurer une cohabitation sécuritaire entre différents modes de transport et de protéger les usagers les plus vulnérables de la route.

À cet effet, les balises d'aménagement suivantes sont énoncées :

- Des ralentisseurs et des traverses piétonnes sont aménagés aux abords des entrées principales des bâtiments et des espaces publics. L'intégration de ces aires marque une surélévation du niveau de la chaussée;
- Des saillies de trottoirs sont aménagées afin de sécuriser les intersections;
- La vitesse de circulation est limitée à 30 km/h.



Fig. 140. Saillie de trottoir adaptée (Source : Urbana - Richard Drdul).



Fig. 141. Intersection surélevée (Source : Ville Sainte-Catherine).



Fig. 142. Limitation de la vitesse à 30 km/h (Source : Cent degrés).

BALISES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC

TRANSPORT COLLECTIF

Le stationnement incitatif, le terminus d'autobus et les aménagements dédiés au transport collectif sont au cœur du secteur Centre-Ville Montcalm. La gestion du transport collectif est essentielle afin d'améliorer l'accessibilité et l'attractivité du secteur.

À cet effet, les balises d'aménagement suivantes sont énoncées :

- Un affichage intelligent en temps réel des prochains passages est prévu à chaque arrêt de transport collectif;
- Un affichage clair du nombre de places de stationnement disponibles est intégré dans les aménagements du stationnement incitatif ;
- Du mobilier urbain distinctif et adapté au climat est implanté afin d'offrir aux usagers une aire d'attente confortable en toute saison;
- Un accès piétonnier sécuritaire entre le stationnement et les différents pôles aux alentours permet de réduire les temps et distances de parcours à pied ou en vélo;
- Les autobus circulent de façon efficace dans le centre-ville grâce à des voies réservées sur les axes de transport majeurs (Boulevards de l'Industrie et Montcalm).



Fig. 143. Trottoir chauffant (Source : Eltrace).



Fig. 144. Abri d'autobus intégrant un affichage intelligent (Source : RATP).



Fig. 145. Affichage dynamique du nombre de places disponibles (Source : Innovative Technologies).

BALISES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

RÉSEAU D'ÉNERGIE

La complémentarité des usages au sein d'un même secteur offre une meilleure résilience économique et surtout le potentiel d'une résilience énergétique par le partage et l'échange d'énergie.

La présence de plusieurs terrains à requalifier dans le secteur Centre-Ville Montcalm offre l'opportunité de moderniser le réseau de distribution énergétique. Quelques stratégies pourraient ainsi être mises en place :

- Le raccordement progressif à un réseau urbain;
- Les exigences de performance énergétique par usage/bâtiment;
- L'implantation d'une boucle énergétique lorsque la densité et la complémentarité des usages le permettent.



Fig. 146. Implantation des stratégies énergétiques
 (Source: Ville de Candiac)

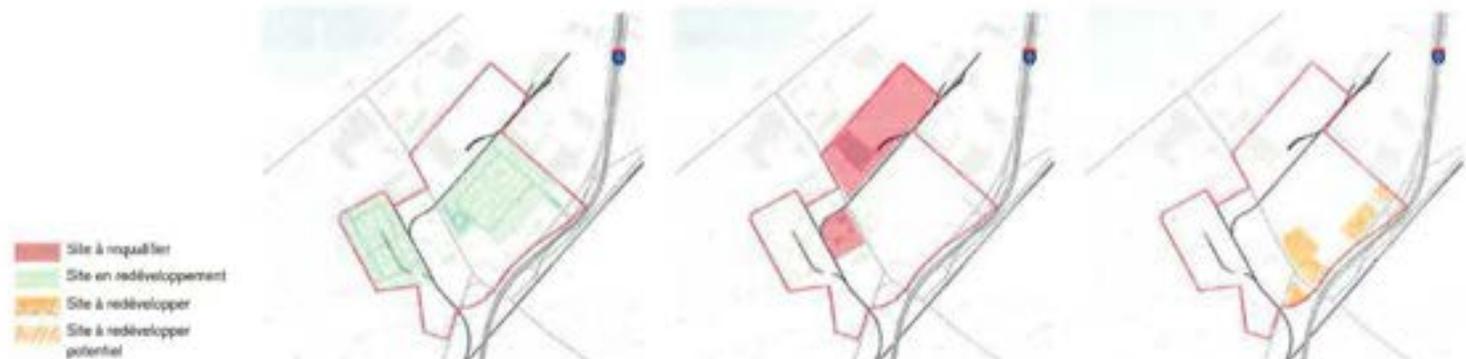


Fig. 147. Analyse des opportunités énergétiques
 (Source: Ville de Candiac)

BALISES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

RÉSEAU D'ÉNERGIE

UN MICRORÉSEAU À L'ÉCHELLE DU SECTEUR CENTRE-VILLE MONTCALM

Les microréseaux, appelés District Energy System, sont des systèmes parallèles aux réseaux nationaux d'alimentation en énergie (Hydro-Québec, Énergir). Ils consistent à :

- Produire de l'énergie de sources renouvelables ;
- Connecter et partager l'énergie produite entre les bâtiments tel un Smart Grid (Réseau intelligent) ;
- Comptabiliser les données de performance via des compteurs intelligents ;
- Stocker temporairement l'excédent d'énergie ;
- Réduire la demande de pointe.

Les bâtiments visés par le microréseau sont des constructions pouvant produire et/ou consommer de l'énergie en grande quantité. La mise en réseau doit faire l'objet d'efforts concertés de toutes les parties prenantes nécessitant une planification détaillée (servitudes, dépendances, équipements, besoins et usages, gestion



Fig. 148. Microréseau du nouveau centre-ville de Lac-Mégantic
(Source : Périmètre du microréseau, Hydro-Québec, 2018)

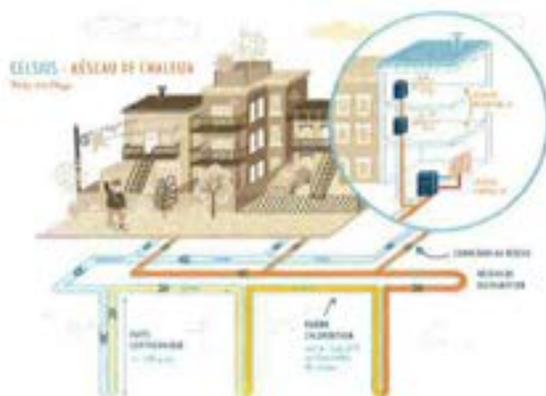


Fig. 149. Celsius projet-pilote de réseau de géothermie collective, Montréal
(Source : Schéma fonctionnel du partage de chaleur, Solon Collectif, 2018)

BALISES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

RÉSEAU D'ÉNERGIE

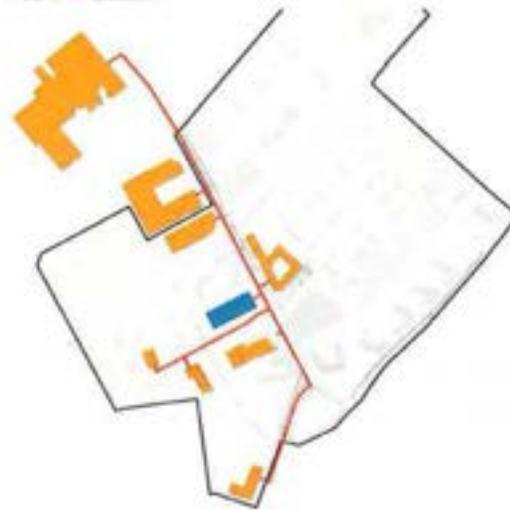
UN MICRORÉSEAU À L'ÉCHELLE DU SECTEUR CENTRE-VILLE MONTCALM

Afin d'optimiser la consommation énergétique, le réseau d'énergie pourrait permettre d'échanger l'énergie de chauffage et de refroidissement aux différents bâtiments du secteur, selon leurs besoins.

Pour chaque bâtiment, un système primaire serait ainsi composé de pompes à chaleur situées au sous-sol et agencées pour produire de l'eau de chauffage et de refroidissement simultanément ainsi que de réservoirs de stockage d'eau chaude et froide. Les thermopompes produiront de l'eau de chauffage et de refroidissement qui sera distribuée aux bâtiments. L'eau produite servira à climatiser/chauffer tous les espaces et préchauffer l'eau chaude domestique.

À cet élément s'ajoutera la gestion intelligente de l'énergie électrique (Smart Grid), notamment grâce au système Hilo d'Hydro-Québec, ainsi que l'optimisation des gains solaires à l'échelle du quartier.

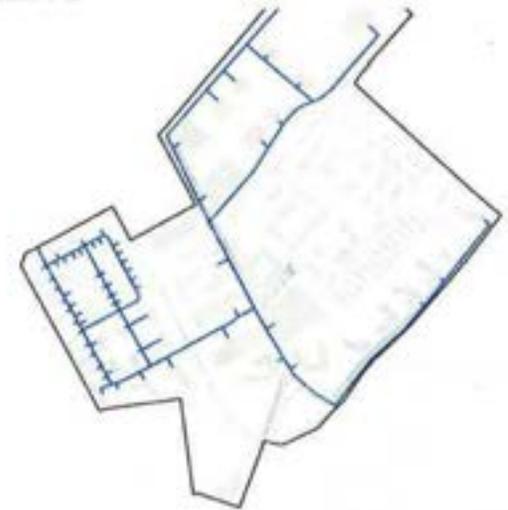
RÉSEAU DE CHALEUR



LÉGENDE

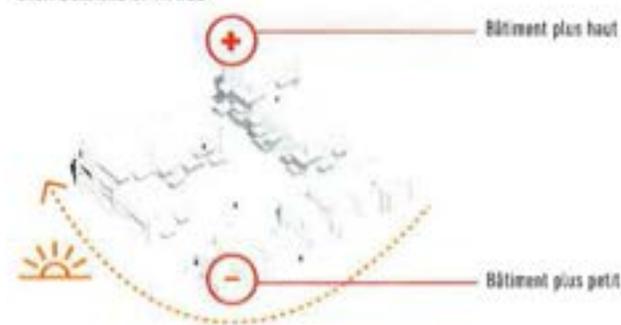
- Réseau de chaleur
- Producteur majeur
- Consommateur majeur

SMART GRID



- Réseau de partage électrique

GAIN SOLAIRE OPTIMISÉ



SOURCE: SOLARCHITECTURE

BALISES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

RÉSEAU D'ÉNERGIE

BOUCLE ÉNERGÉTIQUE : ÉCHELLE DU LOT CADASTRAL

- Les terrains propices à l'instauration d'une boucle énergétique regroupent les caractéristiques suivantes : un lot unique, un propriétaire, un potentiel de mixité des usages et de forte densité.
- Une boucle énergétique pour un ensemble de bâtiments repose sur :
 - La complémentarité des besoins et des heures d'exploitation ou d'occupation entre les bâtiments résidentiels (soir et fin de semaine) et commerciaux, industriels et civiques (de jour);
 - Le partage de chaleur et de froid, issus de l'exploitation des systèmes énergétiques autant que de l'usage même des bâtiments;
 - La densité du développement permettant de fournir suffisamment d'énergie et/ou consommer l'énergie produite;
 - L'apport en énergie externe de sources renouvelables lorsque la boucle s'appauvrit en énergie (lorsque la demande en chauffage dépassera l'offre de chaleur produite par les besoins en refroidissement ou à l'inverse, lorsque la demande de climatisation dépassera les besoins en chauffage des utilisateurs);
 - Réinjection de l'énergie excédentaire dans le réseau.

PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE : ÉCHELLE DU BÂTIMENT

- De manière générale, pour réduire la demande en énergie à la source, les bâtiments doivent atteindre une cible énergétique claire. Pour l'atteinte de cette cible, les actions suivantes sont recommandées :
 - Encourager les stratégies dites « passives » (limite la perte d'énergie (gains solaires et thermiques passifs, enveloppe performante, implantation et orientation);
 - Développer l'autonomie des bâtiments grâce à la production d'énergie renouvelable (la récupération de chaleur sur les systèmes de chauffage, ventilation et air climatisé [CVAC] et réseaux sanitaires, les gains solaires thermiques et photovoltaïques ainsi que la géothermie);
 - Identifier la cible de réduction des émissions de carbone liées à la production d'énergie traditionnelle;
 - Réduire d'au moins 20 % la consommation énergétique déterminée pour les bâtiments par le Code national de l'énergie pour les bâtiments (CNEB) 2011 ;
 - Définir et atteindre un indice d'utilisation de l'énergie (IUE) moyenne en kWh/m²/an par usages;
 - Exiger une certification environnementale reconnue pour les nouveaux bâtiments et la rénovation des bâtiments municipaux.

BOUCLE ÉNERGÉTIQUE



LÉGENDE

■ Bâtiments cibles à usages mixtes

ARCHITECTURE ET AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PRIVÉ

BÂTIMENT DURABLE

Les nouvelles constructions s'inspireront des préceptes du design biophilique, consistant à intégrer des éléments de la nature dans l'environnement et à concevoir des endroits inspirants qui établissent un contact entre les êtres humains et leur milieu (air frais, lumière du jour, contact avec l'eau, liens visuels vers l'extérieur, etc.).

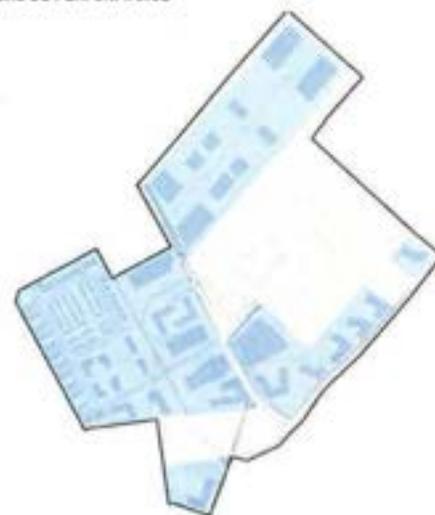
En outre, les caractéristiques architecturales des bâtiments devront respecter des standards élevés de construction écologique et comprendre une diversité de mesures d'efficacité énergétique (Normes BNQ ISO 14001 - BNQ ISO 50001 - LEED BD+C - Novoclimat).

À cet effet, les balises d'aménagement suivantes sont énoncées :

- L'utilisation d'énergies renouvelables (récupération de chaleur sur les systèmes de chauffage, ventilation et air climatisé [CVAC] et réseaux sanitaires, gains solaires thermiques et photovoltaïques, géothermie, etc.) doit être considérée ;
- L'isolation d'un bâtiment est effectuée afin de limiter au maximum les pertes thermiques (Résistance thermique des matériaux isolants [RSI] élevée) tout en étant composée de matériaux sains (stratégies d'isolation et d'étanchéité supérieures aux normes du CNEB 2011) ;
- L'étanchéité du bâtiment participe à l'isolation de celui-ci ;
- La consommation énergétique est réduite de 20% par rapport aux normes édictées par le Code national de l'énergie pour les bâtiments (CNEB) 2011

- Le dimensionnement et le positionnement des ouvertures sont conçus en fonction de l'orientation du soleil et favorisent une ventilation et un éclairage naturels du bâtiment (min. 60 %) des ouvertures sont localisées sur les façades sud, est et ouest ;
- Les équipements limitent la consommation en eau potable et prévoient une récupération efficace des eaux grises ;
- Les équipements limitent leur consommation énergétique ;
- Les matériaux locaux produits à partir de matières recyclées, recyclables ou fabriquées à partir de ressources renouvelables sont privilégiés ;
- Les matériaux utilisés concourent à l'isolation du bâtiment et à la réduction de sa consommation d'énergie (matériaux à forte inertie thermique) ;
- L'intégration de murs végétaux, de toits verts ou de toits à haute réflectance solaire (IRS) est préconisée ;
- L'utilisation de peinture et solvants à faibles émissions nocives est requise ;
- La gestion des matières résiduelles est optimisée (recyclage - compost) ;
- La qualité de l'environnement intérieur est garantie par système de ventilateur-récupérateur de chaleur (VRC) écoénergétique qui minimise la présence de contaminants dans l'air ambiant (sur humidité, combustion, composés organiques volatils [COV], radon, etc.) ;
- La mise en place de chantiers écoresponsables est préconisée.

ZONE DE PERFORMANCE



LÉGENDE

- Seuls d'isolation et d'étanchéité supérieurs (ex: Certification environnementale, normes de construction récentes, indice d'utilisation énergétique (IUE))

BALISES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

ARCHITECTURE ET AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PRIVÉ

BÂTIMENT DURABLE

BÂTIMENTS PERFORMANTS : OPTIMISATION ET PRODUCTION ÉNERGÉTIQUE

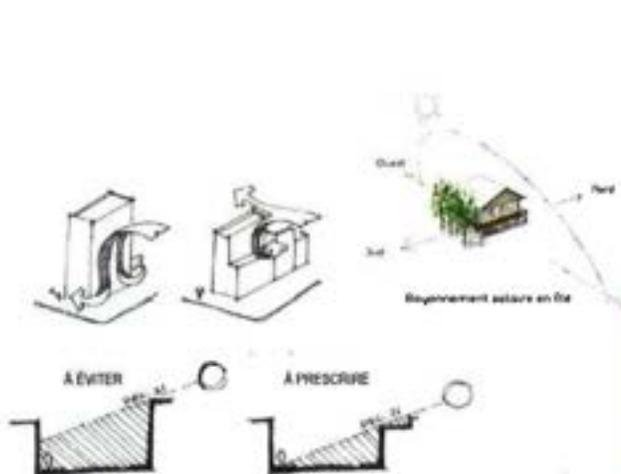


Fig. 150. Optimisation de l'exposition, de l'orientation et de la volumétrie des bâtiments (Source : Ville de Fort St-John).



Fig. 151. Production d'énergie propre, six-plex net zero, Laval (Source : Construction Voyer).

MATÉRIAUX RÉSILIENTS

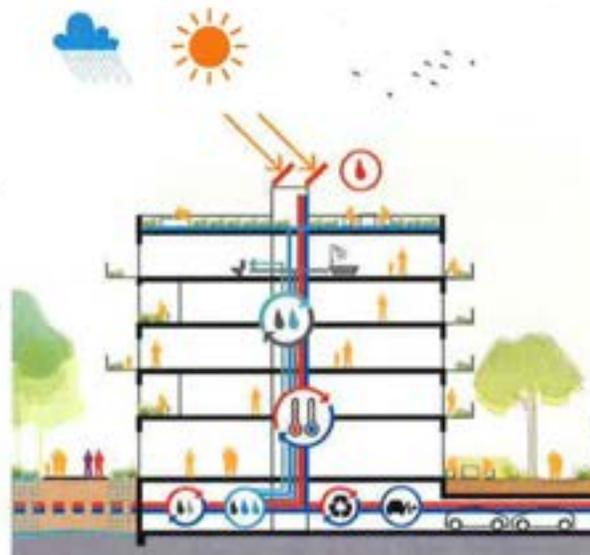


Fig. 152. Récupération de chaleur sur les systèmes CVAC du bâtiment (Source : Provencher_Roy).



Fig. 154. Toiture verte et blanche à forte IRS (Source : IGA).

Inertie thermique :

- * L'inertie thermique de ce matériau représente la résistance au changement de sa température lorsque intervient une perturbation de cet équilibre thermique :
- Si le matériau est très inerte, il atteindra cet équilibre au bout d'un temps long.
- Si le matériau est peu inerte, il atteindra cet équilibre au bout d'un temps bref.*



Fig. 153. Matériaux à forte inertie thermique

ARCHITECTURE ET AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PRIVÉ

TRAITEMENT DES FAÇADES

La façade définit le dialogue entre le bâti et l'espace public. Le traitement de celle-ci est donc essentiel afin de permettre d'animer l'espace et contribuer à l'échelle humaine de l'ensemble.

À cet effet, les balises d'aménagement suivantes sont énoncées :

- Les entrées fonctionnelles sont localisées aux abords du domaine public tandis que le nombre d'entrées de garage ou de services est limité ;
- Les façades aveugles sont proscrites ;
- Les entrées principales sont valorisées par un traitement architectural distinctif ;
- Les façades sont découpées selon une composition verticale qui rend le parcours des utilisateurs dynamique et court ;
- La transparence au rez-de-chaussée est favorisée afin de créer des façades ouvertes et animées ;
- Pour les bâtiments mixtes, des entrées distinctes pour les fonctions résidentielles et commerciales sont prévues de manière à éviter les conflits entre les différents usagers d'un même immeuble ;
- Les détails architecturaux sont soignés, attirent l'œil des passants/utilisateurs et bonifient leur expérience (protection du soleil, de la pluie, du vent, de la neige).

L'ensemble architectural doit être qualitatif et distinctif, tout en étant durable et responsable. Une attention particulière doit donc être portée à la matérialité de l'ensemble des façades du bâti.

À cet effet, les balises d'aménagement suivantes sont énoncées :

- L'utilisation de matériaux nobles (bois, maçonnerie, matériaux composites durables) permet de mettre en valeur les façades adjacentes au domaine public ;
- Les revêtements extérieurs sont diversifiés afin d'éviter l'homogénéité du cadre bâti ;
- Le concept architectural contribue à la lisibilité du bâtiment dans son environnement et à la lisibilité des espaces ;
- La disposition et le traitement architectural des entrées permettent d'assurer leur visibilité et leur repérage dans le contexte environnant.



Fig. 155. Valorisation de l'entrée principale (Source : 12DEEL).



Fig. 156. Façade transparente et distinctive (Source : Shigeru Ban - ArtefactoryLab).

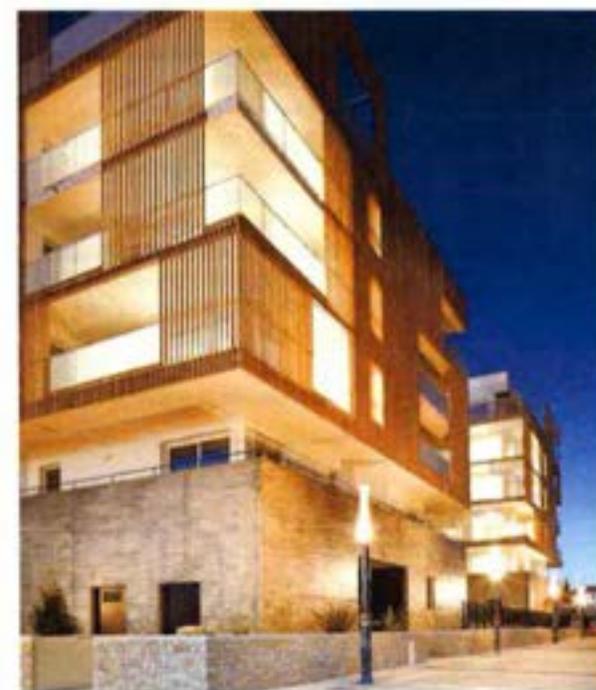


Fig. 157. Façade mêlant maçonnerie et bois (Source : Archilovers).

BALISES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

ARCHITECTURE ET AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PRIVÉ

STATIONNEMENT ET AIRES DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT

Les aires de stationnement sont une des principales causes d'îlot de chaleur. Le verdissement ou la dissimulation de celles-ci permettent de redonner de l'espace à l'activité humaine tout en appliquant des mesures de développement durable (Normes BNQ 3019-190).

À cet effet, les balises d'aménagement suivantes sont énoncées :

- Le nombre de cases de stationnement est optimisé notamment grâce à l'intégration de stationnements partagés;
- La localisation en souterrain ou à l'intérieur des aires de stationnement hors rue est privilégiée dans les bâtiments mixtes ou résidentiels;
- L'aménagement d'aires de stationnement extérieures hors rue intègre différentes stratégies de dissimulation par rapport à la voie publique;
- Des cases de stationnement pour vélos, véhicules électriques ou partagés doivent être réservées;
- Les aires de chargement et de déchargement sont aménagées de manière à limiter leur impact sur le milieu;
- Les aires de stationnement ou de manœuvre extérieures sont composées de matériaux de revêtements pâles et/ou perméables;
- Les espaces sont agrémentés de végétation afin d'être ombragés à plus de 60%.

- 1 2 Dissimulation des cases de stationnement;
- 3 Revêtements de sol perméable;
- 4 Verdissement;
- 5 6 Véhicule partagé, Véhicule électrique;
- 7 Stationnements pour vélos.



Fig. 158. [1] et [2] Stratégies de dissimulation des cases de stationnement. (Sources : AAPQ, Tim Crocker).



Fig. 159. [3] à [7] Vignettes - Aménagement des aires de stationnement. (Sources : Susdrain, Écovégétal, Tlake, Communauto, Hydro-Québec, Ville de Candiac).

GESTION ÉCOLOGIQUE DES TERRAINS

L'aménagement du site doit permettre une intégration harmonieuse des développements immobiliers aux écosystèmes projetés.

À cet effet, les balises d'aménagement suivantes sont énoncées :

- Les composantes naturelles du site doivent être mises en valeur (plantations indigènes, etc.) et offrir des connectivités paysagères avec les milieux adjacents ;
- L'équilibre hydrologique du site est maintenu en minimisant les superficies imperméables et par l'intégration de mesures de gestion durable des eaux pluviales ;
- Les effets d'îlot de chaleur et de pollution lumineuse (Normes BNQ 4930-100) sont limités ;
- Des aménagements comestibles (jardins, potagers urbains, etc.) sont implantés dans les cours collectives ou le long des bandes tampon (chemin de fer).

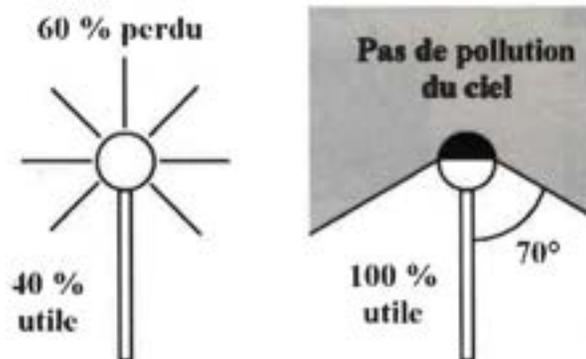


Fig. 160. Mesure de limitation de la pollution lumineuse (Source : EncycloÉcolo).



Fig. 161. Noue végétalisée permettant une rétention des eaux sur le site (Source : BrueiDelmar).



Fig. 162. Connectivité entre les bâtiments via des espaces verts (Source : Landezinel).

BALISES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

GESTION DURABLE DES EAUX PLUVIALES

La gestion durable des eaux de pluie (GDEP) se définit comme une approche de planification qui vise à recréer l'hydrographie naturelle d'un site qui existait avant son développement, et ce, à l'aide de différentes stratégies d'aménagement contribuant à diminuer l'imperméabilisation des sols. La GDEP inclut également divers aménagements intégrés dans les bâtiments. L'intégration de telles mesures contribue à minimiser l'utilisation des infrastructures :

À cet effet, les balises d'aménagement suivantes sont énoncées :

- Le pavage perméable et les surfaces végétalisées sont privilégiés, tant sur les domaines publics et privés, afin de favoriser l'infiltration des eaux dans le sol;
- L'aménagement de noues (fossés) végétalisées est requis aux abords de la voie publique et des allées véhiculaires;
- L'aménagement d'un bassin de rétention, marais artificiel et jardins de pluie dans lequel sont acheminées les eaux de ruissellement devra être prévu;
- L'intégration de bandes filtrantes végétalisées (gazon et autres plantes) dans les cours permet le filtrage, l'écoulement et l'infiltration des eaux;
- Les eaux pluviales peuvent être récoltées à l'aide de citerne ou de puits absorbant;
- Les bâtiments intègrent différentes mesures de gestion de l'eau.

GESTION DE L'EAU : COLLECTER, STOCKER, RÉUTILISER



Fig. 163. Bâtiment intégrant des mesures de gestion de l'eau (Source : Vinci).

- 1 Débranchement des gouttières de toit ;
- 2 Réutilisation ;
- 3 Jardin de pluie, noues végétalisées, etc. ;
- 4 Citerne de collecte.

VERDISSEMENT

PLANTATION

Le verdissement des domaines public et privé permettra de bonifier le couvert végétal du secteur Centre-Ville Montcalm, tout en contribuant à la lutte contre les îlots de chaleur urbains, à la gestion des eaux pluviales, à la qualité de l'air ainsi qu'à la convivialité du lieu. Par ailleurs, le verdissement aidera l'atteinte des objectifs de réduction des gaz à effet de serre à l'échelle de la ville.

À cet effet, les balises d'aménagement suivantes sont énoncées :

- ↘ Les espèces de plantation sont adaptées à la zone de rusticité 5 b (région de Montréal - Ressources naturelles Canada);
- ↘ Les espèces de plantation résistantes au stress urbain (pollution et sel de déglacage), aux maladies et aux ravageurs sont choisies le long des axes de communication et au sein des aires de stationnement;
- ↘ Les espèces de plantation indigènes du Québec, comestibles et/ou propices à la création de nouveaux habitats fauniques sont favorisés dans les aires les moins exposées aux facteurs de stress urbain;
- ↘ Le couvert végétal se répartit selon trois strates de plantation : la strate herbacée de 0 à 80 cm, la strate arbustive jusqu'à 5 m et la strate arborescente au-delà de 5 m de hauteur ;
- ↘ Les essences sont variées afin de diversifier les dimensions des plantations, leur feuillage, leur période de floraison, etc. ;
- ↘ Les espèces exotiques envahissantes sont prohibées ;
- ↘ Les espèces requérant une irrigation naturelle et

favorisant la biorétention des eaux pluviales sont privilégiées ;

- ↘ Les fosses de plantation sont d'un volume suffisant (min. 15 m³) afin de favoriser la survie et la croissance des arbres ;

- ↘ La gestion différenciée des espaces végétalisés est privilégiée pour favoriser la présence d'une biodiversité (intervention minimale sur les végétaux).



Fig. 164. Graminées résistantes au sel (Source : Indigo).



Fig. 165. Pommier, arbre comestible et adapté au climat (Source : Les Urbainculteurs).



Fig. 166. Fosse de plantation (Source : Treeparker).

BALISES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

VERDISSEMENT

ARBRES CONIFÈRES



Thuja plicata



Picea abies



Larix laricina



Tsuga canadensis



ARBRES FEUILLUS



Populus tremuloides



Acer rubrum



Quercus rubra



Gymnocladus dioica



Quercus palustris



-  Espèce indigène
-  Espèce tolérante au stress urbain (sel de déglacage, maladies et ravageurs, conditions climatiques arides, etc.)
-  Espèce propice à la biodiversité (flore mellifère)
-  Espèce comestible

BALISES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

VERDISSEMENT

ARBUSTES



Rubus idaeus



Amelanchier canadensis



Achillea millefolium



Solidago gigantea



Deschampsia flexuosa



Cornus stolonifera



Rhus typhina



Rudbeckia hirta



Allium schoenoprasum



Asclepias syriaca



-  Espèce indigène
-  Espèce tolérante au stress urbain (sel de déglacage, maladies et ravageurs, conditions climatiques arides, etc.)
-  Espèce propice à la biodiversité (flore mellifère)
-  Espèce comestible

BALISES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

VERDISSEMENT

ARBRES FRUITIERS / ARBRES À NOIX



Pommier (*Malus domestica*)



Poirier (*Pyrus communis*)



Prunier (*Prunus domestica*)



Pêcher (*Prunus persica*)



Cerisier (*Prunus serotina*)



Abricotier (*Prunus armeniaca*)



Noyer (*Juglans nigra*)



-  Espèce indigène
-  Espèce tolérante au stress urbain (sel de déglacement, maladies et ravageurs, conditions climatiques arides, etc.)
-  Espèce propice à la biodiversité (flore mellifère)
-  Espèce comestible

06

MISE EN OEUVRE

ASSOCIATION

LE DÉPARTEMENT DE LA RÉGION DE LA GUYANE FRANÇAISE

MISE EN OEUVRE

PLAN D'ACTION

Le Programme particulier d'urbanisme du secteur Centre-Ville Montcalm prévoit différentes mesures qui seront opérationnalisées selon une échelle temporelle de réalisation, soit à court, moyen et long terme.

La démarche de planification particulière vise à mobiliser les parties prenantes de l'aménagement en vue de concrétiser la réalisation d'un projet urbanistique majeur à l'échelle de la Ville de Candiac. À cette fin, chacune des actions est associée à des outils et des acteurs clés qui pourront participer ou être consultés pour la réalisation des interventions.



COURT TERME
(0 - 5 ANS)



MOYEN TERME
(5 - 10 ANS)



LONG TERME
(10 - 20 ANS)

MISE EN OEUVRE

PLAN D'ACTION

ORIENTATION 1_ TIRER PROFIT DE LA COMPLÉMENTARITÉ DES FONCTIONS POUR EN FAIRE UN MILIEU DE VIE COMPLET, ATTRACTIF ET DYNAMIQUE

	ACTION	ACTEURS IMPLIQUÉS	OUTILS	ÉCHÉANCIER
1.1	Assujettir les objectifs et les critères du guide d'aménagement pour les quartiers viables à Candiac à l'ensemble des secteurs d'ambiance du PPU	<ul style="list-style-type: none"> » Ville de Candiac 	<ul style="list-style-type: none"> » Règlement relatif aux PUA 	
1.2	Ajuster les dispositions normatives applicables au secteur Centre-Ville Montcalm dans la réglementation d'urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> » Ville de Candiac 	<ul style="list-style-type: none"> » Règlement de zonage » Règlement de construction 	
1.3	Mettre en place un guide architectural applicable à chacun des secteurs d'ambiance	<ul style="list-style-type: none"> » Ville de Candiac » Promoteurs immobiliers » Propriétaires fonciers 	<ul style="list-style-type: none"> » Guide architectural 	
1.4	Conclure des ententes avec les promoteurs immobiliers et les propriétaires fonciers afin de baliser certains paramètres et caractéristiques d'aménagement complémentaires aux balises normatives en vigueur.	<ul style="list-style-type: none"> » Ville de Candiac » Promoteurs immobiliers » Propriétaires fonciers 	<ul style="list-style-type: none"> » Ententes de développement 	
1.5	Assurer l'intégration optimale des infrastructures de transport collectif dans le milieu bâti et le domaine public	<ul style="list-style-type: none"> » Ville de Candiac » Exo » ARTM 	<ul style="list-style-type: none"> » Entente avec les parties prenantes » Participation aux démarches de planification stratégique des organismes de transport concernés 	
1.6	Implanter de nouvelles écoles et rénover les écoles existantes sur les terrains ciblés au sein du territoire d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> » Ville de Candiac » Commission scolaire » Gouvernement du Québec 	<ul style="list-style-type: none"> » Négociations par entente avec les parties prenantes 	
1.7	Soutenir la réalisation de projets structurants pour améliorer les milieux de vie, notamment dans les secteurs social, culturel, économique et environnemental	<ul style="list-style-type: none"> » Ville de Candiac » MRC de Roussillon » Gouvernement du Québec 	<ul style="list-style-type: none"> » Fonds de développement des territoires (FDT) » Soutien aux entreprises et aux organismes » Programmes de soutien financier gouvernemental ou municipal en action communautaire 	
1.8	Établir et mettre en oeuvre des ententes sectorielles de développement local avec les partenaires institutionnels, communautaires et économiques	<ul style="list-style-type: none"> » Ville de Candiac » MRC de Roussillon 	<ul style="list-style-type: none"> » Fonds de développement des territoires (FDT) » Soutien aux entreprises 	
1.9	Inciter les entreprises admissibles à s'établir sur le territoire du PPU afin de stimuler le développement économique	<ul style="list-style-type: none"> » Ville de Candiac 	<ul style="list-style-type: none"> » Commissariat aux entreprises (Ville de Candiac) 	

MISE EN OEUVRE

PLAN D'ACTION

ORIENTATION 2_ ARTICULER LE SECTEUR PAR UNE MISE EN RÉSEAU DES ATOUTS ENVIRONNANTS

	ACTION	ACTEURS IMPLIQUÉS	OUTILS	ÉCHÉANCIER
2.1	Prévoir l'ajout de parcs et d'espaces verts lors de la requalification des terrains à redévelopper (min. 15%)	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Candiac • Promoteurs immobiliers 	<ul style="list-style-type: none"> • Cession pour fins d'établissement, de maintien et d'amélioration de parcs, de terrains de jeux et de préservation d'espaces naturels 	
2.2	Planifier la programmation des places publiques, parcs et espaces verts afin de développer leur complémentarité et leur mise en réseau	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Candiac 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan directeur des parcs et des espaces verts • Programme d'aménagement du domaine public • Guide d'aménagement des emprises publiques 	
2.3	Amorcer le projet d'aménagement de la Maison du citoyen, du centre aquatique et de la place publique	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Candiac 	<ul style="list-style-type: none"> • Réserve pour fins publiques • Appels d'offres 	
2.4	Valider l'aménagement des voies de circulation projetées (rues, liens actifs), assurer leur prise en charge totale ou partielle des coûts et des travaux par les partenaires privés ou la mise en oeuvre	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Candiac • Promoteurs immobiliers 	<ul style="list-style-type: none"> • Règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux • Programme d'acquisition d'immeubles 	
2.5	Réaliser le projet de réaménagement du boulevard Montcalm et entamer la démarche de planification des travaux	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Candiac 	<ul style="list-style-type: none"> • Études de faisabilité • Études préliminaires 	
2.6	Valider la faisabilité associée à l'aménagement d'une passerelle et de passages à niveaux de part et d'autre de la voie ferrée entre le Cœur urbain et le site de requalification Locweld	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Candiac • CN 	<ul style="list-style-type: none"> • Étude de faisabilité • Entente de développement et de gestion 	
2.7	Amorcer la conception des espaces publics à chaque phase de développement (esplanade, parcs centraux, parcs de voisinage, parc-école)	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Candiac 	<ul style="list-style-type: none"> • Appels d'offres 	
2.8	Développer des partenariats avec les acteurs institutionnels et communautaires pour assurer l'animation, la gestion et la programmation événementielle des espaces publics	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Candiac • Commission scolaire • Organismes communautaires 	<ul style="list-style-type: none"> • Partenariats institutionnels • Ententes de gestion 	
2.10	Établir un plan de gestion du stationnement et privilégier la mutualisation des aires de stationnement entre les différents partenaires publics et privés	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Candiac • Propriétaires fonciers • Expo / ARTM 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan de gestion du stationnement • Ententes de gestion 	
2.11	Ajouter des critères d'évaluation discrétionnaire relatifs à l'intégration d'éléments architecturaux et de design qui rappellent l'héritage industriel du site et qui contribuent à la signature architecturale distinctive du Centre-Ville Montcalm	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Candiac 	<ul style="list-style-type: none"> • Règlement relatif aux PIIA 	

MISE EN OEUVRE

PLAN D'ACTION

ORIENTATION 3_ INSUFFLER UN RENOUVEAU PAR L'ÉMERGENCE DE LA VILLE NOURRICIÈRE

	ACTION	ACTEURS IMPLIQUÉS	OUTILS	ÉCHÉANCIER
3.1	Ajuster les dispositions normatives et discrétionnaires applicables au secteur Centre-Ville Montcalm afin d'autoriser et de favoriser l'intégration de plantations comestibles ainsi que la pratique de l'agriculture urbaine sur les terrains privés et les toits	<ul style="list-style-type: none"> » Ville de Candiac 	<ul style="list-style-type: none"> » Règlement de zonage » Règlement relatifs aux PIA » Règlement de construction 	
3.2	Favoriser l'intégration de plantations comestibles dans l'aménagement du domaine public (espaces publics, toits, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> » Ville de Candiac » Organismes communautaires 	<ul style="list-style-type: none"> » Projets d'aménagement de rues, parcs et espaces verts » Ententes de gestion 	
3.3	Planifier et concrétiser l'aménagement des vergers urbains	<ul style="list-style-type: none"> » Ville de Candiac » Hydro-Québec » Organismes communautaires 	<ul style="list-style-type: none"> » Étude de faisabilité » Execution des travaux » Ententes de gestion 	
3.4	Encourager les initiatives de mise en valeur du potentiel agricole du sol et de promotion l'agriculture urbaine - Réaliser un projet pilote de verdissement à caractère communautaire sur le domaine privé	<ul style="list-style-type: none"> » Ville de Candiac » Gouvernement du Québec » Organismes communautaires 	<ul style="list-style-type: none"> » Programmes de soutien financier gouvernemental ou municipal en action communautaire 	
3.5	Planifier l'aménagement d'équipements dédiés au support à l'agriculture urbaine (marché local, accompagnement, etc)	<ul style="list-style-type: none"> » Ville de Candiac » Organismes communautaires 	<ul style="list-style-type: none"> » Étude prospective » Ententes de gestion 	
3.6	Planifier l'établissement d'un marché public - poursuite	<ul style="list-style-type: none"> » Ville de Candiac » Organismes communautaires 	<ul style="list-style-type: none"> » Ententes de gestion 	
3.7	Favoriser un partenariat pour l'établissement d'une entreprise en recherche et développement sur l'agriculture urbaine dans le secteur Centre-Ville Montcalm	<ul style="list-style-type: none"> » Ville de Candiac » MRC du Roussillon » Organismes communautaires 	<ul style="list-style-type: none"> » Ententes de gestion 	

MISE EN OEUVRE

PLAN D'ACTION

ORIENTATION 4_ AXER LE REDÉVELOPPEMENT SUR L'INNOVATION ÉNERGÉTIQUE

	ACTION	ACTEURS IMPLIQUÉS	OUTILS	ÉCHÉANCIER
4.1	Ajouter des critères d'évaluation discrétionnaire spécifiques au développement durable dans la réglementation d'urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> » Ville de Candiac 	<ul style="list-style-type: none"> » Règlement relatif aux PIAA 	
4.2	Ajouter des dispositions normatives spécifiques au développement durable dans la réglementation d'urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> » Ville de Candiac 	<ul style="list-style-type: none"> » Règlement de zonage » Règlement de construction 	
4.3	Établir un programme d'aide financière pour l'application de mesures innovantes et durables	<ul style="list-style-type: none"> » Ville de Candiac 	<ul style="list-style-type: none"> » Programme de revitalisation 	
4.3	Entamer les pourparlers avec les partenaires institutionnels et économiques, notamment en vue d'implanter un réseau d'énergie ou microréseau à l'échelle du territoire d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> » Ville de Candiac » Hydro-Québec » Établissements d'affaires » Promoteurs immobiliers » Gouvernement du Québec » Énergir » Partenaires institutionnels 	<ul style="list-style-type: none"> » Négociations avec les parties prenantes » Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC) » Programme Municipalités pour l'innovation climatique 	
4.4	Amorcer une démarche de certification Envision pour l'aménagement des infrastructures et des espaces publics à la suite d'une analyse coûts-bénéfices	<ul style="list-style-type: none"> » Ville de Candiac 	<ul style="list-style-type: none"> » Certification Envision 	
4.6	Intégrer des infrastructures dédiées à l'implantation de véhicules partagés et électriques ainsi que de systèmes de vélo-partage ou de bus autonome	<ul style="list-style-type: none"> » Ville de Candiac » Gouvernement du Québec » Partenaires institutionnels ou privés 	<ul style="list-style-type: none"> » Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC) » Programme Municipalités pour l'innovation climatique 	

MISE EN OEUVRE

PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLES

PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLES

La Ville de Candiac se réserve le droit de procéder aux acquisitions de certains immeubles localisés dans le territoire visé par le PPU, soit à ses propres fins ou en vue de leur aliénation ou de leur location.

Le Programme d'acquisition d'immeubles permet également à la Ville de détenir et d'administrer tout immeuble visé, ainsi que d'exécuter les travaux d'aménagement, de restauration, de démolition ou de déblaiement qui lui sont relatifs. Le programme pourrait s'avérer nécessaire pour soutenir la mise en œuvre des orientations et des objectifs d'aménagement. Il peut permettre la réalisation de projets d'aménagement du domaine public ou accompagner la mise en œuvre de projets immobiliers privés ou publics. À cet effet, toute intervention structurante bénéfique en termes de développement économique, culturel, environnemental ou social du secteur Centre-Ville Montcalm pourra être appuyée par le programme d'acquisition d'immeubles.

Les dispositions habilitantes en la matière se retrouvent aux articles 85 à 85.4 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU)*.

GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉS D'OCCUPATION

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Centre-Ville Montcalm décline les grandes affectations du sol pour le territoire d'intervention (voir carte ci-jointe). À ce titre, deux grandes aires d'affectations sont prévues, soit «Multifonctionnelle (M1)» pour les secteurs d'ambiance du Cœur urbain, du site de requalification Locweld, de la vitrine autoroutière et du square Candiac, ainsi que «Industrielle (I1)» pour le secteur d'ambiance Owens Corning et la partie nord du Cœur urbain.

Les prescriptions se rattachant à chacune des affectations du sol sont stipulées à figure ci-jointe. Elles demeurent semblables à celles prévues au plan d'urbanisme de la Ville de Candiac (Règlement 4999) tout en proposant certaines modifications permettant de mieux refléter les balises d'aménagement dictées dans le concept d'organisation spatiale.

Pour les milieux résidentiels et mixtes, une densité minimale de 30 logements à l'hectare brut¹ est prévue, notamment afin de se conformer aux objectifs de densification prévus par le Schéma d'aménagement et de développement de MRC de Roussillon au sein du corridor de transport en commun local du boulevard Montcalm Nord. Pour le sous-secteur du Square Candiac, une densité brute maximale de 127,9 logements à l'hectare est prévue. Celle-ci est établie afin d'assurer la concrétisation de la vision pour ce secteur, qui vise notamment un milieu de vie à échelle humaine. Cette densité maximale tient compte également des enjeux actuels en matière de stationnement et de gestion des matières résiduelles, et permettra une saine gestion des infrastructures municipales.

En cas de conflit entre les limites et les dispositions de la présente section et tous autres plans ou figures inclus dans un document de planification municipal,

les éléments présentés dans le cadre du programme particulier d'urbanisme ont préséance. Par ailleurs, les usages permis ainsi que les densités prescrites seront traités plus finement au règlement de zonage de la ville de Candiac (Règlement 5000).



GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉS D'OCCUPATION

AFFECTATION MULTIFONCTIONNELLE M-1

Fonction dominante : Habitation

Fonctions complémentaires :

- » Commerce;
- » Bureau;
- » Mixte;
- » Industrie non polluante;
- » Équipement institutionnel et communautaire;
- » Activité récréative;
- » Équipement et réseau d'utilité publique;
- » Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels;
- » Agriculture urbaine;
- » Commerce lourd (activité para-industrielle)
autorisée uniquement pour les commerces lourds (activité para-industrielle) existant avant l'adoption du PPU.

Densité d'occupation :

Pour le secteur de planification détaillée du Centre-Ville Montcalm et faisant l'objet d'un Programme particulier d'urbanisme :

- » la densité brute minimale prescrite est de 30 logements/hectare, excluant les milieux humides ainsi que les aires protégées identifiées au schéma d'aménagement et de développement;
- » le COS minimal est de 0,45;
- » le CES minimal est de 25%.

Pour le sous-secteur du Square Candiac:

- » la densité brute maximale est de 127,9 logements à l'hectare.

Note :

- » Minimalement, 50 % de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante « habitation ».

AFFECTATION INDUSTRIELLE I-1

Fonction dominante : Industrie légère

Fonctions complémentaires :

- » Industrie du transport;
- » Commerce lourd;
- » Commerce de petite et moyenne surface;
- » Bureau;
- » Mixte;
- » Équipement institutionnel et communautaire;
- » Équipement et réseau d'utilité publique;
- » Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels;
- » Agriculture urbaine.

Densité d'occupation :

Pour le secteur de planification détaillée du Centre-Ville Montcalm et faisant l'objet d'un Programme particulier d'urbanisme :

- » Le coefficient d'occupation du sol (COS) maximal est de 2,0.

Note :

- » Minimalement, 50 % de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante;
- » Dans les aires d'affectations industrielles, la fonction « Mixte » exclut les activités résidentielles.

STRATÉGIE RÉGLEMENTAIRE

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur du Centre-Ville Montcalm vise d'abord et avant tout à encadrer la requalification urbaine du territoire d'intervention, notamment dans une perspective de développement durable. À cet égard, l'adoption de règlements de concordance au PPU devient un outil primordial pour assurer la satisfaction de cet objectif.

La réglementation d'urbanisme de la Ville de Candiac sera ainsi modifiée afin de mieux refléter le concept d'organisation spatiale et les balises d'aménagement établis dans la présente démarche de planification particulière. La stratégie réglementaire se déploiera sur deux volets, soit un cadre normatif et des outils d'évaluation de nature discrétionnaire. L'approche préconisée vise à encadrer les demandes de permis et certificats, en portant une attention particulière sur les caractéristiques et la qualité de la forme et du tissu urbain (cadre bâti, aménagement du domaine public et du domaine privé, traitement architectural et paysager).

Plusieurs stratégies réglementaires sont donc mises de l'avant et entraîneront des modifications au règlement de zonage (5000), au règlement de construction (5003) et au règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (5004).

RÈGLEMENT DE ZONAGE (5000)

Le règlement de zonage (5000) est modifié par la délimitation de nouvelles zones, l'élaboration de leur grille des usages et normes ainsi que l'ajout d'un cadre normatif particulier à chacun des secteurs d'ambiances identifiés à figure 102 - Schéma d'organisation fonctionnelle du Centre-Ville Montcalm, page 61, du présent PPU (Cœur urbain, site de requalification Locweld, Owens Corning, Vitrine autoroutière, Square Candiac). Les dispositions particulières applicables au secteur d'ambiance du Square Candiac sont maintenues, à l'exception de la zone H-140 qui fait désormais partie intégrante du Cœur urbain.

Les cadres normatifs particuliers à chacun des secteurs d'ambiance abordent plusieurs volets :

- les normes d'implantation (marges de dégagement) ;
- l'architecture (localisation des façades principales et arrières, frontage minimal; % d'ouvertures minimales, avancés/retraits, etc.) ;
- les toits (matériaux de revêtement, toits verts et panneaux solaires) ;
- les matériaux de revêtement extérieur des façades ;
- les aires d'agréments et la proportion d'espaces verts ;
- les balcons, perrons, terrasses et galeries ;
- les usages, bâtiments, constructions et équipements accessoires et temporaires autorisés dans les cours et les marges ;
- le stationnement véhiculaire (ratios, localisation des aires de stationnement, aménagement des aires de stationnement, îlots de verdure, noues drainantes végétalisées, bornes de recharge pour véhicules électriques);
- le stationnement à vélo (ratios, aménagement d'un

espace de stationnement à vélos) ;

- les aires et quais de chargement et de déchargement (localisation) ;
- les bâtiments, équipements et constructions accessoires ;
- les conteneurs des matières résiduelles ;
- les piscines et spas ;
- les génératrices ;
- la distribution électrique, téléphonique et de câblodistribution ;
- les antennes paraboliques ;
- les réservoirs et bonbonnes ;
- les systèmes de chauffage, ventilation et de climatisation d'air (CVCA) et autres équipements similaires ;
- l'éclairage (chaleur, flux lumineux vers le bas).

RÈGLEMENT RELATIF AUX PLANS D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION ARCHITECTURALE (5004) :

Le règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (5004) est modifié afin d'assujettir certaines demandes de permis ou de certificat au processus de révision architecturale. Les interventions potentiellement tributaires de l'approbation d'un P.I.A. par le conseil municipal incluent tous les travaux visibles du domaine public, soit :

- une nouvelle construction ;
- un agrandissement ;
- les travaux de transformation et de rénovation du cadre bâti provoquant une modification des caractéristiques architecturales ;
- les enseignes ;
- les aménagements paysagers associés aux interventions cités ci-dessus.

Le Guide d'aménagement – Pour des quartiers viables à Candiac est appliqué à l'ensemble des zones du territoire assujetti au présent PPU. Il forme le premier recueil des objectifs et critères d'évaluation permettant d'assurer une architecture et des aménagements de qualité en encourageant la mise en valeur des composantes identitaires du secteur Centre-Ville Montcalm. La « Matrice des objectifs et des critères applicables au secteur faisant l'objet du PPU – Secteur Centre-Ville Montcalm » indique les objectifs et les critères applicables selon les zones et est jointe à titre d'Annexe.

Les balises d'aménagement et de développement durable détaillées dans le présent PPU (chapitre 5) constituent le second socle de critères d'évaluation P.I.A. Elles permettront à cet égard d'encadrer les caractéristiques architecturales et urbaines afin de promouvoir le développement durable et la résilience dans les choix d'aménagement et de construction.

Par ailleurs, des objectifs et critères spécifiques pour le secteur d'ambiance de la Owens Corning sont proposés afin de :

1. Planifier le développement d'un éco-parc industriel orienté autour d'un espace vert central de qualité exceptionnelle ;
2. Privilégier un langage architectural contemporain s'inspirant des principes de construction écologique et contribuant au prestige de l'éco-parc industriel ;
3. Favoriser l'intégration optimale des aires de stationnement, de chargement et déchargement de manière à limiter leur empreinte et leur visibilité ;
4. Privilégier des aménagements paysagers maximisant la présence de couvert végétal, favorisant la biodiversité et la gestion durable du site industriel.

RÈGLEMENT DE CONSTRUCTION (5003) :

Le règlement de construction (5003) est modifié afin d'introduire de nouvelles dispositions applicables aux zones du territoire assujetti au présent PPU. Les modifications apportées visent à :

- se conformer aux nouvelles normes du Code de construction du Québec, notamment en matière d'efficacité énergétique, à certains bâtiments lorsque requis ;
- introduire des mesures de mitigation des chantiers de construction ;
- exiger des dispositions additionnelles en matière de développement durable, en ce qui a trait, par exemple à l'économie d'énergie, la climatisation, l'isolation, le chauffage, la réduction de la consommation de l'eau et l'accessibilité universelle ;
- ajouter des normes techniques liées à l'aménagement d'un toit vert.

ANNEXE 1
CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

CŒUR URBAIN

Réseau viaire et liens actifs

- RL1** Boulevard multifonctionnel
- RL2** Rue partagée
- RL3** Lien actif (dont passerelle)
- RL4** Rue d'accès vers le Square Candiac

Espaces publics, parcs et espaces verts

- P1** Place publique
- P2** Esplanade
- P3** Bande tampon végétalisée
- P4** Verger urbain

Typologies bâties et programme fonctionnel

- INS** Bâtiment institutionnel
- C** Bâtiment mixte : emploi
- M** Bâtiment mixte : résidentiel
- ST** Stationnement incitatif
- RP** Résidence pour personnes âgées



CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

CŒUR URBAIN

RÉSEAU VIAIRE ET LIENS ACTIFS

RL1 BOULEVARD MULTIFONCTIONNEL

- ↘ Emprise : 26 mètres;
- ↘ Boulevard bidirectionnel;
- ↘ Chaussée de ± 14 mètres, dont deux voies de circulation véhiculaire et deux voies réservées pour bus ;
- ↘ Piste cyclable bidirectionnelle (min. 3,00 mètres) d'un côté de la rue ;
- ↘ Trottoir (min. 1,80 mètres à 3,00 mètres) de chaque côté de la rue ;
- ↘ Arbres à moyen et grand déploiement et réseau de noues collectrices (fossés) végétalisés d'un côté de la rue (entre 2,00 et 3,00 mètres).

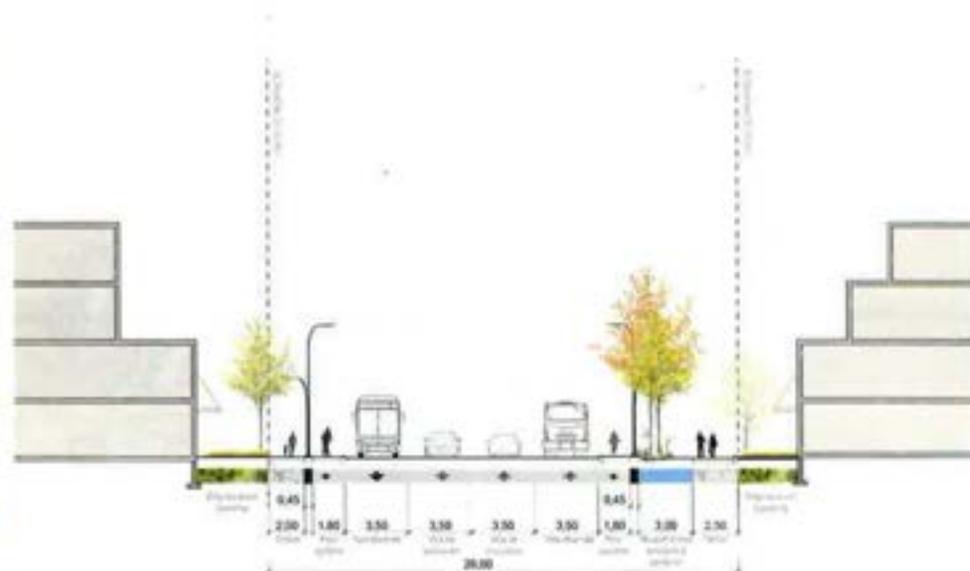


Fig. 167. Coupe, Boulevard Montcalm entre le boulevard de l'Industrie et la rue partagée



Fig. 168. [1] Rue complète, route de l'église, Québec ; [2] Voie réservée pour bus, [3] Piste cyclable bidirectionnelle, av. du Président Kennedy, Montréal. (Sources : Portail Constructo, National Association of City Transportation, É-U, Ville de Montréal).

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

CŒUR URBAIN

RÉSEAU VIAIRE ET LIENS ACTIFS

RL1 BOULEVARD MULTIFONCTIONNEL

- ✓ Emprise : 26 mètres;
- ✓ Boulevard bidirectionnel;
- ✓ Rembla piétonne;
- ✓ Chaussée de ± 9 mètres, dont deux voies de circulation véhiculaire et une bande végétalisée de 2 mètres ;
- ✓ Allée de stationnement (min. 2,5 mètres) de chaque côté de la rue en alternance avec des saillies végétalisées ;
- ✓ Piste cyclable (min. 1,80 mètre) de chaque côté de la rue ;
- ✓ Arbres à moyen et grand déploiement ;
- ✓ Réseau de noues collectrices (fossés) végétalisés.

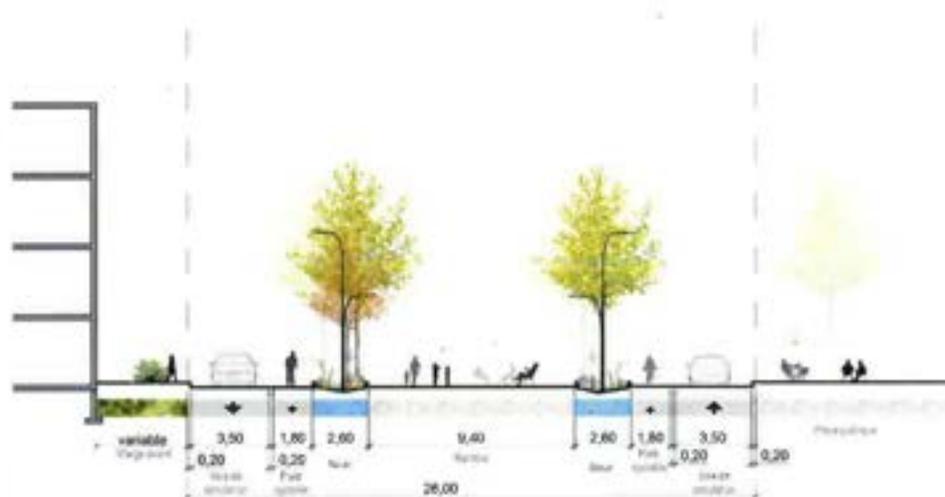


Fig. 170. Coupe, Boulevard Montcalm entre la rue partagée et la rambla



Fig. 169. [1] Lancaster Blvd., Californie, É.-U.; [2] Plan schématique d'un boulevard multifonctionnel; [3] Square d'Youville, Montréal; [4] Perspective 3D - Réaménagement du boulevard Montcalm. (Sources : Tamara Leigh Photography, San Francisco Better Streets, Claude Cormier, Graph Synergie).

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

CŒUR URBAIN

RÉSEAU VIAIRE ET LIENS ACTIFS

RL2 RUE PARTAGÉE

- ↘ Emprise : 22 mètres;
- ↘ Rue bidirectionnelle;
- ↘ Chaussée de ± 6 mètres, dont deux voies de circulation partagée ;
- ↘ Allée de stationnement (min. 2,5 mètres) de chaque côté de la rue et agrémentée d'îlots de verdure ;
- ↘ Trottoir (min. 2 mètres) de chaque côté de la rue;
- ↘ Bande plantée d'un côté de la rue (min. 3 mètres);
- ↘ Réseau de noues collectrices (fossés végétalisés d'un côté de la rue (min. 3,00 mètres).

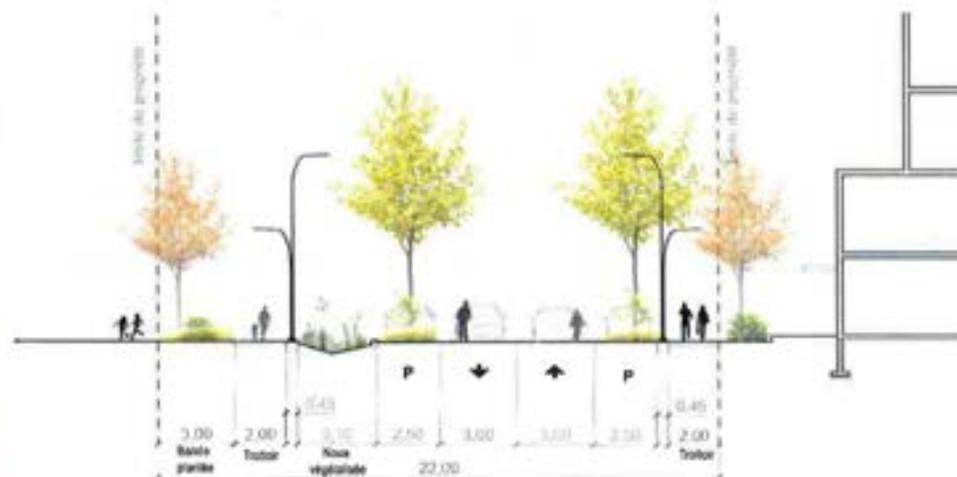


Fig. 171. Coupe, Rue partagée



Fig. 172. [1] New Road, Brighton, UK; [2] Stationsstraat, Belgique ; [3] IBM Schweiz, Zürich, Suisse [Sources : Gehl People, Landezine, Boerje Mueller].

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

CŒUR URBAIN

RÉSEAU VIAIRE ET LIENS ACTIFS

RL3 LIENS ACTIFS (PASSERELLE)

- ✓ Mitigation des barrières et des contraintes physiques du secteur (voies ferrées);
- ✓ Passerelle piétonne et cyclable entre le site de requalification Locweld et le Cœur urbain;
- ✓ Aménagement de l'esplanade (Cœur urbain) et d'un parc de voisinage (Locweld) aux abords;
- ✓ Ouvrage d'art taillé à l'échelle urbaine et paysagère du secteur;
- ✓ Accès au stationnement incitatif Exo et au bâtiment mixte d'emplois;
- ✓ Matériaux nobles (pierre, bois, acier, etc.);
- ✓ Accessibilité universelle;
- ✓ Rampes d'accès, escaliers et/ou ascenseurs.



Fig. 173. [1] Promenade paysagère active et accessible reliant le métro Acadie au nouveau campus MIL de l'Université de Montréal, Passerelle, Montréal. (Source : NIP Paysage).



Fig. 174. [2] Passerelle aérienne, Maximapark, Utrecht, Pays-Bas ; [3] Passerelle aérienne Claude Bernard, Paris, France. (Sources : West8.couv, Claude Bernard).

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

CŒUR URBAIN

ESPACES PUBLICS, PARCS ET ESPACES VERTS

P1 PLACE PUBLIQUE

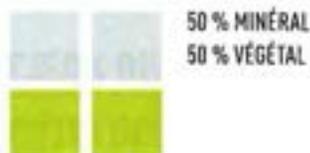
- ↘ Espace public aménagé à l'entrée de l'écoparc industriel et en dialogue avec le boul. Montcalm ;
- ↘ Encadrement de la place par des bâtiments d'usage mixte favorisant l'animation de l'espace public (terrasses, événements, etc.) ;
- ↘ Espace pouvant faire l'objet d'aménagements tactiques et éphémères ;
- ↘ Végétalisation du domaine public (± 50 % de couvert végétal, superficies gazonnées, massifs arbustifs) ;
- ↘ Revêtements de sol durables (pavé et bordures de granite) ;
- ↘ Cheminement piétonnier vers l'espace public de l'écoparc industriel ;
- ↘ Accessibilité universelle.



Fig. 176. [1] Installation Tulip, Montréal (Source : I).



Fig. 175. [2] The Good Lines, Sidney, Australie ; [3] Superbloc of Sant Antoni, Espagne (Sources : Goodlines, LAZ + Partners, Del Rio Banil).



CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

CŒUR URBAIN

ESPACES PUBLICS, PARCS ET ESPACES VERTS

P2 PLACE DU CITOYEN

- ✓ Place publique permettant de renforcer la visibilité du pôle civique;
- ✓ Identité paysagère reposant sur un dialogue adéquat entre les composantes minérales, végétales et hydriques;
- ✓ Animation à toute heure de la journée et tenue d'événements ponctuels;
- ✓ Revêtements de sol qualitatifs et durables ;
- ✓ Fosses de plantation et arbres à moyen ou grand déploiement créant des aires ombragées ;
- ✓ Gestion écologique des eaux pluviales (biorétention, watersquare, etc.);
- ✓ Aménagements favorisant l'intermodalité des moyens de transport (accès aux terminus d'autobus, dépose-minute, supports à vélo, accès au stationnement incitatif, etc.);
- ✓ Équipements et mobilier urbain ludiques et flexibles (jeux d'eau, gradins, bancs longs ou circulaires, etc.) ;
- ✓ Accessibilité universelle.

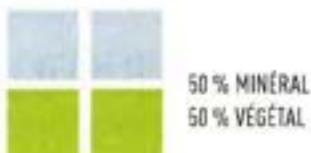


Fig. 178. [1] Sammons Park, Dallas, É-U. (Source : Smithgroup).

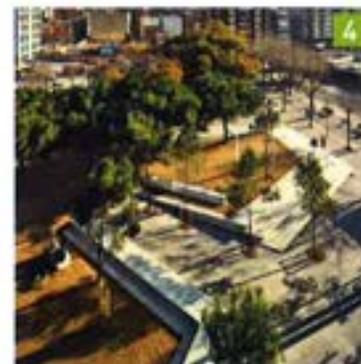
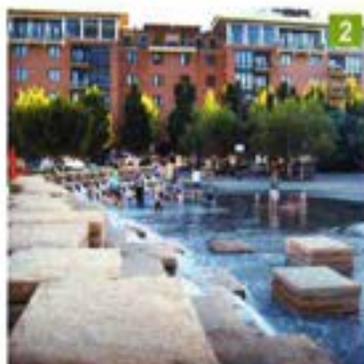


Fig. 177. [2] Jamison Park WaterSquare, Portland, É-U ; [3] Bibliothèque Gabrielle-Roy, Québec ; [4] Ocellets Park, Barcelone, Espagne (Sources : Saucier+Perrotte, Batlleiroig).

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

CŒUR URBAIN

ESPACES PUBLICS, PARCS ET ESPACES VERTS

P3 BANDE TAMPON VÉGÉTALISÉE

- ↘ Interventions propices à la biodiversité urbaine (plantations indigènes, restauration d'habitats fauniques, etc.);
- ↘ Espaces dédiés à la conservation et la contemplation des composantes naturelles;
- ↘ Végétation permettant de réduire les nuisances sonores et visuelles de la voie ferrée.

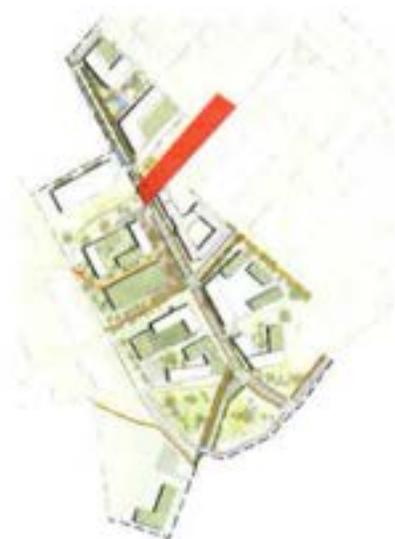
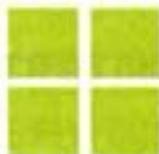


Fig. 179. [1] Bande tampon végétalisée, Cumberbauld Living Landscape, Royaume-Uni. (Source : Cumberbauld Living Landscape).

10 % MINÉRAL
90 % VÉGÉTAL



CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

CŒUR URBAIN

ESPACES PUBLICS, PARCS ET ESPACES VERTS

P4 ESPACE VÉGÉTALISÉ

- ↘ Cultures maraichères et arbres fruitiers (poiriers, pruniers, pommiers, arbres à kiwi);
- ↘ Espaces publics accessibles;
- ↘ Équipements collectifs et mobilier urbain à impact minimal;
- ↘ Végétation intensive favorisant la présence d'une biodiversité et les connectivités écologiques;
- ↘ Gestion différenciée des végétaux.



Fig. 181. [1] Potager sous l'emprise des lignes de transports d'électricité, H-Q, Québec. (Source : Hydro-Québec).

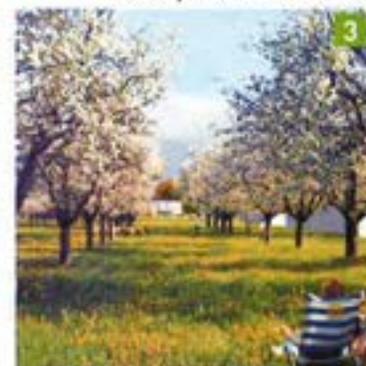


Fig. 180. [2] Jardin botanique de New York, É-U. ; [3] Verger urbain, Lausanne, Suisse ; [4] Tianjin Qiaoyuan, Chine. (Sources : NYBG, Yulia Grigoryeva, Agence Fabrique, Turenscape Landscape Architecture).

10 % MINÉRAL
90 % VÉGÉTAL

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

CŒUR URBAIN

TYPLOGIES BÂTIES ET PROGRAMME FONCTIONNEL

INS BÂTIMENT INSTITUTIONNEL

- ↘ Pôle civique d'une superficie de $\pm 5000 \text{ m}^2$ incluant un complexe aquatique ;
- ↘ Occupation du bâtiment pouvant être mixte avec café et commerces au rez-de-chaussée ;
- ↘ Ouvert et en continuité avec la Place du citoyen et la rue paragée ;
- ↘ Architecture de qualité ;
- ↘ Toit vert, agriculture urbaine ou équipement récréatif sur le toit ;
- ↘ Accessibilité universelle.



Fig. 182. [1] Hôtel-de-Ville, Westland, Pays-Bas ; [2] Complexe aquatique de Beloeil ; [3] Hôtel-de-Ville, Rigaud ; [4] Centre Jean-Claude-Malépart, Montréal.
(Source : Portail Constructo, Architectenbureau Cepezed, Affleck de la Riva, Saia Barbara Toupouzanov).

Fig. 183. [1] Centre Jean-Claude-Malépart, Montréal. (Sources : Saia Barbara Toupouzanov).

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

CŒUR URBAIN

TYPLOGIES BÂTIES ET PROGRAMME FONCTIONNEL

ST STATIONNEMENT INCITATIF

- ↘ Gare d'autobus intégrée dans un bâtiment mixte :
 - La gare d'autocar et le stationnement incitatif Exo sont implantés sous l'esplanade ;
 - Le stationnement incitatif est partagé afin de desservir les équipements et infrastructures publiques ;
- ↘ ± 1 000 cases de stationnement ;
- ↘ Dissimulation des façades exposées du stationnement par un traitement architectural.



Fig. 184. [1] Coupe d'un bâtiment mixte incluant un stationnement souterrain d'envergure à Rio, imaginé par Zaha Hadid et Calatrava ; [2] Centre de transport Bellechasse, Montréal ; [3] Gare d'autobus de Montréal. (Source : Interior design, Index Design, Aquilini).

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

CŒUR URBAIN

TYPLOGIES BÂTIES ET PROGRAMME FONCTIONNEL

INS BÂTIMENT INSTITUTIONNEL

- ↳ École primaire verticale d'une superficie de $\pm 2\,800\text{ m}^2$;
- ↳ École de type dense avec une architecture de qualité ;
- ↳ Intégration de qualité avec le parc ;
- ↳ Toits verts ou à haute réflectance solaire.



Fig. 185. [1] Nordost Amager School, Copenhague, Danemark. (Sources : Christensen & CO).

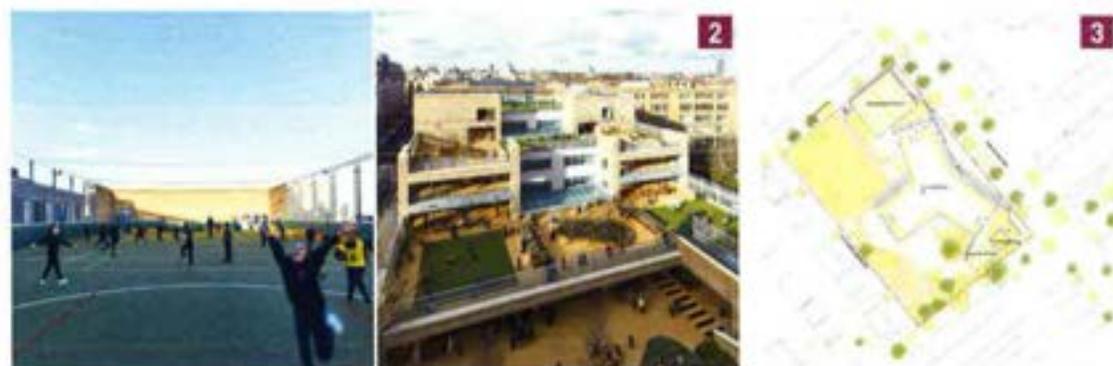


Fig. 186. [2] Marlborough Primary School, Londres, Royaume-Uni ; [3] Implantation type, Primary School Infanteriestrasse, Munich, Allemagne. (Sources : Dixonjones, Bernish Architekten).

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

CŒUR URBAIN

TYPOLOGIES BÂTIES ET PROGRAMME FONCTIONNEL

C

BÂTIMENT MIXTE : EMPLOI

- ↳ Rez-de-chaussée commerciaux vis-à-vis de la place publique;
- ↳ Gradation des hauteurs et modulation des volumes;
- ↳ Entrées distinctes;
- ↳ Toits verts ou à haute réflectance solaire;
- ↳ Aires de stationnement souterraines;
- ↳ Traitement architectural de qualité et vitré au rez-de-chaussée.



Fig. 187. [1] Maison du développement durable, Montréal ; [2] Fulton Market, Chicago District ; (Sources : Quartier des spectacles, Chicago Curbed).



Fig. 188. ; [4] Bâtiment 7, Montréal ; [5] Hubert Perrodo Building, St Peter's College, Université d'Oxford, E.-U. ; [6] Chamber of industry and commerce, Allemagne (Sources : Birartibir, Jim Stephenson, Archdaily).

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

CŒUR URBAIN

TYPLOGIES BÂTIES ET PROGRAMME FONCTIONNEL

M

BÂTIMENT MIXTE : RÉSIDENTIEL

- ↳ Rez-de-chaussée commerciaux vis-à-vis du boulevard Montcalm et de la rue partagée. Dégagement des bâtiments par rapport au boulevard Montcalm pour les rez-de-chaussée commerciaux de l'îlot d'Exo afin de permettre la présence de terrasse ou de mobilier urbain ;
- ↳ Gradation des hauteurs et modulation des volumes ;
- ↳ ± 1400 logements ;
- ↳ Profondeur minimale du bâtiment de ±20 mètres ;
- ↳ Entrées distinctes ;
- ↳ Cours extérieures communes ;
- ↳ Toits verts ou à haute réflectance solaire ;
- ↳ Aires de stationnement souterraines ;
- ↳ Immeubles implantés au-dessus du stationnement incitatif Exo : Différentiation des flux de déplacements pour assurer une cohabitation sécuritaire entre les différents modes de transport.



Fig. 189. [1] [2] Immeuble mixte résidentiel, Paris, France ; [3] Immeuble mixte résidentiel Sensations, Strasbourg, France [Sources : ODA, 50A Architecture, KOZ architecture].

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

CŒUR URBAIN

M

BÂTIMENT MIXTE : RÉSIDENTIEL

- ↘ Pôle gastronomique concentrant marchés de quartier, d'alimentation et restaurants ;
- ↘ Rez-de-chaussée commerciaux vis-à-vis du boulevard Montcalm et de la rue partagée ;
- ↘ Gradation des hauteurs et modulation des volumes ;
- ↘ ± 300 logements ;
- ↘ Profondeur minimale du bâtiment de ±20 mètres ;
- ↘ Entrées distinctes ;
- ↘ Espaces extérieurs favorisant l'appropriation collective ;
- ↘ Toits verts ou à haute réflectance solaire ;
- ↘ Aires de stationnement souterraines.



Fig. 190. [1] Vanke Tianhui, Chengdu, Chine ; [2] Vanguard Home, Londrina, Brésil ; [3] Biobase Camp, Anvers, Belgique ; [4] Terrasse du restaurant Pintxo à Seattle, É-U (Sources : Zinialand Design, LondrinaTur, Studiomarcovermeulen).

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

CŒUR URBAIN

TYPLOGIES BÂTIES ET PROGRAMME FONCTIONNEL

RP

RÉSIDENCE POUR PERSONNES ÂGÉES

- ↳ Implantation isolée ;
- ↳ Hauteur : 10 étages ;
- ↳ ± 320 logements ;
- ↳ Aire de stationnement souterraine ou extérieure en cour arrière ;
- ↳ Rez-de-chaussée autorisant la fonction commerciale.



Fig. 191. [1] Résidence pour personnes âgées Le Montcalm, Square Candiac.
[Source : Ville de Candiac].

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

LOCWELD

Réseau viaire et liens actifs

- RL2 Rue partagée
- RL4 Rue locale résidentielle
- RL3 Liens actifs

Espaces publics, parcs et espaces verts

- P5 Parc central de quartier
- P6 Parc-école
- P7 Parc de voisinage

Typologies bâties et programme fonctionnel

- INS Bâtiment institutionnel
- M Bâtiment mixte: résidentiel (Living Lab)
- V Maison de Ville 'Villa'
- R1 Maison de Ville en rangées
- R2 4-Plex
- R3 Triplex
- R+ Multiplex



CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT LOCWELD

RÉSEAU VIAIRE ET LIENS ACTIFS

RL4 RUE LOCALE RÉSIDENIELLE

- ↘ Emprise : 15 mètres;
- ↘ Rue bidirectionnelle;
- ↘ Chaussée de ± 7 mètres ;
- ↘ Allée de stationnement (min. 2,5 mètres) d'un côté de la rue et agrémentée d'îlots de verdure;
- ↘ Trottoir (min. 2 mètres) des deux côtés de la rue;
- ↘ Réseau de noues collectrices (fossés végétalisés d'un côté de la rue (min. 3 mètres));
- ↘ Plantation d'arbres et d'arbustes sur le domaine privé.

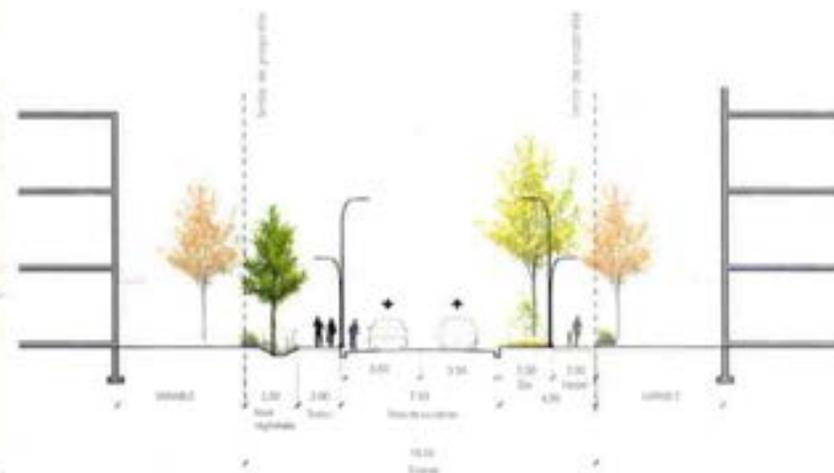


Fig. 192. Coupe, Rue locale résidentielle



Fig. 193. [1] Vue en plan, rue locale résidentielle, San Francisco, É.-U.; [2] Rue Champêtre, Portland, É.-U. (Sources : San Francisco Better Streets, Kevin Robert Perry).

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

LOCWELD

RÉSEAU VIAIRE ET LIENS ACTIFS

RL3 LIENS ACTIFS

- ✓ Liens actifs destinés aux piétons et cyclistes ;
- ✓ Parcours alternatifs à la rue ;
- ✓ Emprise variable ;
- ✓ Plantations d'arbres, d'arbustes et de massifs fleuris ;
- ✓ Gestion durable des eaux pluviales et biorétention.



Fig. 195. [1] Chemin piéton sinueux et mobilier urbain, University of North Carolina, É.-U. (Source : UNC).



Fig. 194. [2] Lien vert central, Écoquartier des Méuniers, Bessancourt, France ; [3] Cottonwood Bioswale Creek Park, Encinitas, California (Sources : Richez Associés, Schmidt Design Group).

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

LOCWELD

ESPACES PUBLICS, PARCS ET ESPACES VERTS

P5 PARC CENTRAL DE QUARTIER

- ✓ Parc boisé ou paysagé ;
- ✓ Palette végétale diversifiée : arbres, arbustes, fougères, massifs fleuris et herbacés ;
- ✓ Plantation d'arbres à grand déploiement (ex. : érables) et d'arbres fruitiers ;
- ✓ Potagers urbains ;
- ✓ Équipements récréatifs adaptés aux besoins de différents usagers (modules et aires de jeu, structures d'entraînement extérieur, plateaux sportifs, patinoires, espaces de détente, etc.) ;
- ✓ Liens actifs (piétonniers et cyclables).

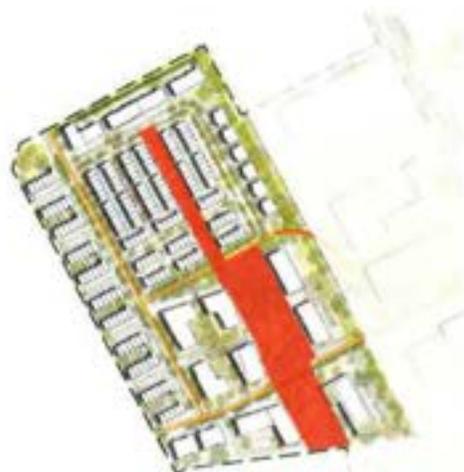


Fig. 197. [1] et [2] Jardin potager central, Écopropriété Habitus, Québec.
(Source : Tergos Architecture).

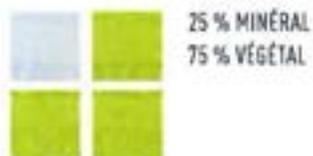


Fig. 196. [3] Parc de quartier Leeuwesteijn, Utrecht, Pays-Bas ; [4] Bassin de rétention paysagé, Manassas, É.-U. (Sources : Delva, Manassas Primary School).

ESPACES PUBLICS, PARCS ET ESPACES VERTS

P6 PARC-ÉCOLE

- ✓ Parc aménagé en partenariat avec l'école adjacente ;
- ✓ Buttes paysagères - parc au relief varié ;
- ✓ Palette végétale diversifiée : arbres, arbustes, fougères, massifs fleuris et herbacés ;
- ✓ Plantation d'arbres à grand déploiement (ex. : érables) et d'arbres fruitiers ;
- ✓ Équipements récréatifs adaptés au milieu scolaire (classes extérieures, espaces pédagogiques, espaces pour le jeu libre, etc.).



Fig. 199. [1] Parc Drakenbergsgatan, Södermalm, Stockholm, Suède.
(Source : Sarah Lacombe).

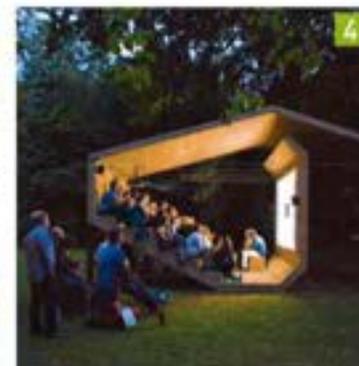
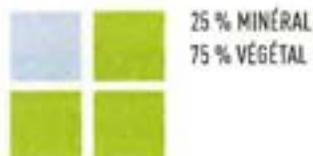


Fig. 198. [2] Parcs à buttes, Augsburg, Allemagne ; [3] Équipements sportifs, Parc Jean-Drapeau, Montréal ; [3] Installation artistique, Düsseldorf, Allemagne. (Sources : LePamphlet, Parc Jean-Drapeau, Sirin SimSek).

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

LOCWELD

ESPACES PUBLICS, PARCS ET ESPACES VERTS

P7 PARC DE VOISINAGE

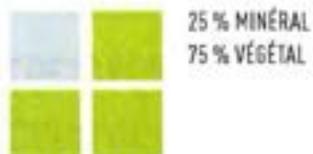
- ↘ Parc boisé ou paysagé avec traitement linéaire pour favoriser les cheminements (chemins de pavé, rangées d'arbres, etc.);
- ↘ Plantation d'arbres à grand déploiement (ex. : érables) et d'arbres fruitiers;
- ↘ Potager urbain;
- ↘ Liens actifs (piétonniers et cyclables).



Fig. 201. [1] Lien actif - plantations fleuries ou comestibles, Maximapark, Utrecht, Pays-Bas. (Source : Landscape institute).



Fig. 200. [2] Parc du Mont-Royal, La Salamandre, Montréal. (Source : Lemay).



CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

LOCWELD

TYPOLOGIES BÂTIES ET PROGRAMME FONCTIONNEL

INS BÂTIMENT INSTITUTIONNEL

- ↘ École primaire;
- ↘ Aire de stationnement souterraine ou dissimulée avec traitement végétalisé;
- ↘ Architecture et intégration urbaine avec le parc de qualité.



Fig. 202. [1] École de la Côte, Saguenay; [2] [3] Identités des écoles nouvelles génération au Québec. (Sources : Microclimat, Portail Constructo, Collège Saint-Anne).

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

LOCWELD

TYPOLOGIES BÂTIES ET PROGRAMME FONCTIONNEL

M BÂTIMENT MIXTE : RÉSIDENTIEL

- ↳ Rez-de-chaussée dédié à l'emploi (bureaux, espace de travail partagé, etc.) avec un traitement architectural des façades donnant sur les espaces publics (rue, parc-école, etc.);
- ↳ ± 40 logements;
- ↳ Profondeur minimale du bâtiment de ±20 mètres;
- ↳ Entrées distinctes;
- ↳ Toits verts ou à haute réflectance solaire;
- ↳ Aires de stationnement souterraines et partagées.



Fig. 203. [1] Bâtiment mixte, projet Folk, Sorinières, France. (Sources : HUCA).



Fig. 204. [2] Espace de travail partagé, s.l.; [3] Bâtiment mixte, Garden State Plaza, New Jersey, É-U; [4] Espace cafétéria et Patio, Boston, E.-U.; [5] Smart Bench : espace connecté extérieur, s.l. (Sources : Ceska Cenazaarchitekturu, Westfield, Melissa Ostrow, Thomas Balsley Associates).

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

LOCWELD

TYPLOGIES BÂTIES ET PROGRAMME FONCTIONNEL

V

MAISONS DE VILLE 'VILLA'

- ↳ Implantation en rangée;
- ↳ ± 113 logements;
- ↳ Logements traversants;
- ↳ 1 porte / logement.



Fig. 205. [1] Maisons de ville Tak Village, Rosemont La Petite-Patrie; Maisons de ville Pür Urbain, Ville de Candiac : [2] Façades avants et [3] Allée piétonne vers les entrées. (Source : Tak Village, Google Street View, Pür Urbain).

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT LOCWELD

TYPLOGIES BÂTIES ET PROGRAMME FONCTIONNEL

R1 MAISONS DE VILLE EN RANGÉES

- ↳ Implantation en rangée;
- ↳ ± 60 logements;
- ↳ Logements traversants;
- ↳ 1 porte /logement;
- ↳ Cours verte privée et garage intégré.



Fig. 206. : [1] Maisons en rangées, Erith Park, Broadway-Maylan, Londres Royaume-Uni; [2] Square Norseman, Ville Saint-Laurent et [3] Maisons en rangée, Port Coquitlam, Colombie-Britannique (Sources : Orbit Group, STGM, Mosaic Homes).

TYPLOGIES BÂTIES ET PROGRAMME FONCTIONNEL

R2 4-PLEX

- ↘ Implantation jumelée;
- ↘ ± 24 logements;
- ↘ Logements traversants;
- ↘ 1 porte /logement;
- ↘ Aires de stationnement intérieures.



Fig. 207. [1] 4-Plex à Calgary. (Source : Globe vand mail)



Fig. 209. [1] 4-Plex à Sydney, Australie. (Source : Presalefinder)



Fig. 208. [3] 4-Plex à Coquitlam, Colombie-Britannique. (Source : Mosaic Homes)

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

LOCWELD

TYPLOGIES BÂTIES ET PROGRAMME FONCTIONNEL

R3 TRIPLEX

- ↘ ± 60 logements;
- ↘ Logements traversants;
- ↘ 1 porte/logement;
- ↘ Aires de stationnement intérieure.



Fig. 210. [1] et [2] Triplex, Grow Community, Bainbridge Island, É.-U.
[Sources : Grow Community].

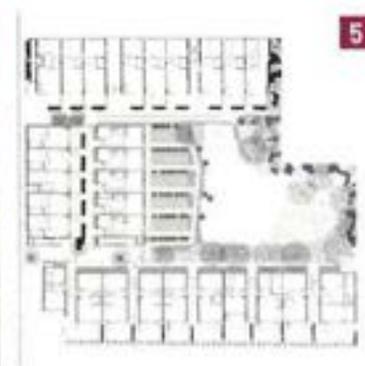
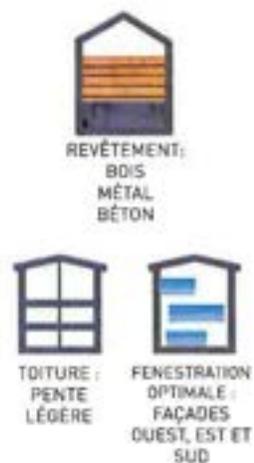


Fig. 211. [3] Clock house garden, Axiom, É.-U.; [4] Matérialité, Immeuble résidentiel, Stoneham; [5] Plan d'implantation type, Tectonique, France. [Sources : ArchiDaily, Le Soleil, AMC].

LOCWELD

TPOLOGIES BÂTIES ET PROGRAMME FONCTIONNEL

R+ **MULTIFAMILIAL**

- ↳ ± 459 logements ;
- ↳ Aires de stationnement souterraines ou semi-souterraines ;
- ↳ Implantation favorisant l'encadrement des espaces publics et l'apport maximal d'énergie solaire passive.



Fig. 212. [1] Résidences Écoquartier Camille Claudel, Palaiseau, France

(Source : Agence SML)



Fig. 213. [2] Résidences Écoquartier l'Eau Vive, Lieusaint, France ; [3] Baaruv Park, Prague ; [4] Immeuble résidentiel, Niepolomice, Pologne ; [5] Tak Village, Rosemont, Montréal (Sources : Richez Associés, Kokoski, Tak Condos).

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT OWENS CORNING



↳ Les balises d'aménagement associées aux composantes détaillées du concept sont présentées à titre indicatif à l'Annexe A : Catalogue d'aménagement.

Fig. 214. Concept d'aménagement - Owens Corning

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT OWENS CORNING

ESPACES PUBLICS, PARCS ET ESPACES VERTS

P8 PARC CENTRAL DE L'ÉCOPARC

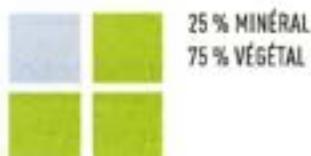
- ✓ Parc à vocation de détente et de rétention des eaux pluviales;
- ✓ Parc linéaire et paysagé;
- ✓ Palette végétale diversifiée : arbres, arbustes, fougères, massifs fleuris et herbacés;
- ✓ Art public;
- ✓ Équipements récréatifs dédiés à la détente (banc, jardin de contemplation, etc.);
- ✓ Liens piétonniers et cyclistes.



Fig. 215. [1] Orange gardens, France; [2] Art urbain, Musée d'Art Contemporain, Rome, Italie (Sources : Interconstruction, Whatami Startt Studio)



Fig. 216. [3] Waterside Park, Qui Nhon, Vietnam; [4] Espace central inondable, Copenhague, Danemark; [5] Campus Thalès, Mérignac, France (Sources : MIA Design Studio, Copenhagenize, Thales Group).



CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

OWENS CORNING

ESPACES PUBLICS, PARCS ET ESPACES VERTS

P9 PARC CULTUREL

- ✓ Parc à vocation récréoculturelle ;
- ✓ Palette végétale diversifiée : espaces gazonnés, arbres, arbustes ;
- ✓ Art public et installations artistiques éphémères (scène, projection, etc.) ;
- ✓ Liens piétonniers et cyclistes ;
- ✓ Jardins urbains et potagers collectifs.

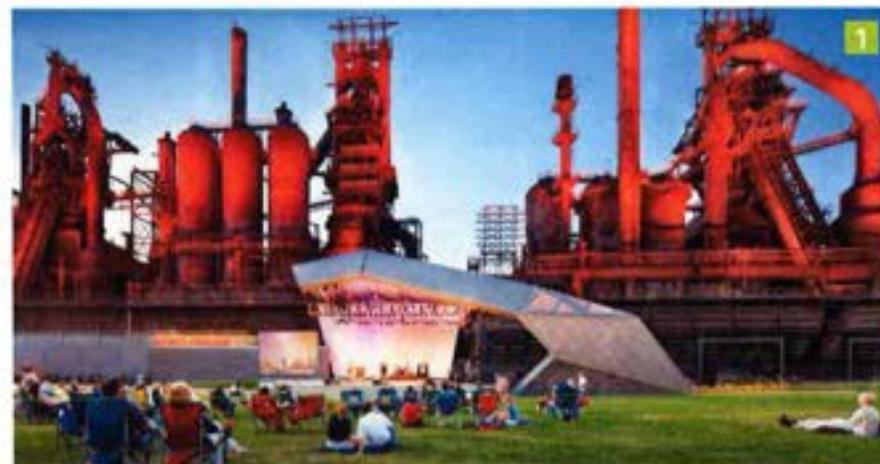


Fig. 217. [1] Parc industriel intermodal, Bethléem, États-Unis (Source : Landezine).

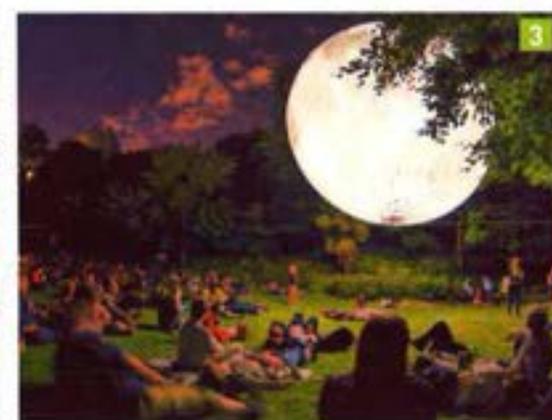
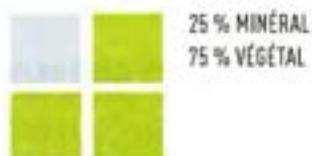


Fig. 218. [2] Espace de détente, Maximapark, Utrecht, Pays-Bas ; [3] Dorset Moon, Bournemouth, Royaume-Uni (Sources : Landscape Journal, Ed Simmons).



CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT OWENS CORNING

ESPACES PUBLICS, PARCS ET ESPACES VERTS

P3 BANDE TAMPON VÉGÉTALISÉE

- ✓ Bande tampon permettant de réduire les nuisances associées aux activités industrielles ;
- ✓ Interventions propices à la biodiversité urbaine (plantations indigènes, restauration d'habitats fauniques, etc.) ;
- ✓ Espaces dédiés à la conservation et la contemplation des composantes naturelles.



Fig. 219. [1] Sentier piétonnier, s.l. ; [2] Ladegårdsparken, Holbæk, Danemark.
[Sources : Denkers in Tuinen, SLA].



Fig. 220. [3] Park am Gleisdreieck, Berlin, Allemagne.
[Source : Atelier LÖIDL].



CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT OWENS CORNING

IP BÂTIMENT INDUSTRIEL

- ↘ Industries spécialisées dans les hautes technologies (centres de recherche, etc.) - bureaux ;
- ↘ Identité architecturale forte et facture contemporaine ;
- ↘ Bâtiments connectés et ouverts sur leur milieu ;
- ↘ Façade principale et traitement architectural particulier face au parc central.

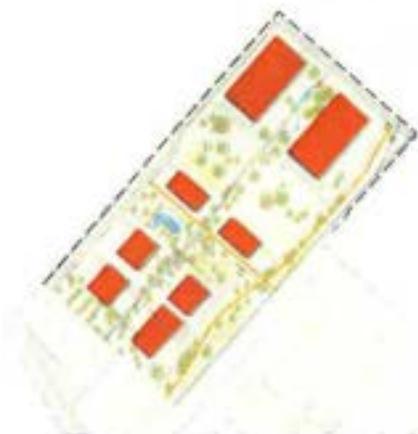


Fig. 221. [1] Berlutti Manufacture, Ferrara, Italie. [Source : Modlar].

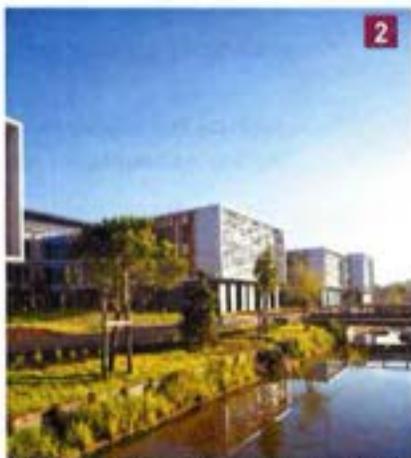


Fig. 222. [2] Campus Thales, Mérignac, France ; [3] Siège social Lumenpulse, Longueuil ; [4] Entrepôt Levering Trade, Zapopan, Mexique.
[Sources : Graphix, Akonovia, Domus].

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

VITRINE AUTOROUTIÈRE

Réseau viaire et liens actifs

RL6 Rue collectrice mixte

Typologies bâties et programme fonctionnel

C Bâtiment mixte : emploi



CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

VITRINE AUTOROUTIÈRE

RÉSEAU VIAIRE ET LIENS ACTIFS

RL6 RUE COLLECTRICE MIXTE

- ↘ Emprise : 14 mètres;
- ↘ Rue bidirectionnelle;
- ↘ Chaussée de ± 14 mètres, une voie réservée pour bus (min. 3,50 mètres);
- ↘ Voie de circulation réservée au transport collectif;
- ↘ Piste multifonctionnelle (min. 3,5 mètres) d'un côté de la rue.

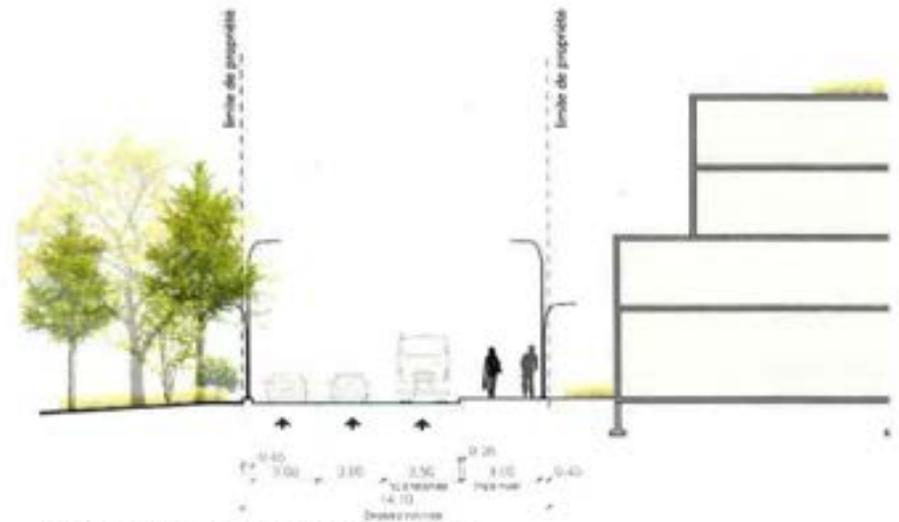


Fig. 223. [1] Coupe, rue collectrice mixte



Fig. 224. [1] Piste multifonctionnelle, Indianapolis, É-U.
[Source : Indy Cultural Trail].

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

VITRINE AUTOROUTIÈRE

C BÂTIMENT MIXTE : EMPLOI

- ↘ Commerces au rez-de-chaussée;
- ↘ Bureaux aux étages supérieurs;
- ↘ Espaces extérieurs de détente;
- ↘ Végétalisation des surfaces extérieures;
- ↘ Toits verts ou présence de panneaux solaires.



Fig. 225. [1] Centre administratif et serre de toit, Oberhausen, Allemagne. [Source : Hiepler Brunier].



Fig. 226. [3] Immeuble de bureaux, Warsa, Pologne; [4] Immeuble de bureaux entièrement construit en bois, Prince George; [5] LTD 1, Hambourg, Allemagne.

[Source : Marcin Czechowicz, Michael Green, Jens Williebrand].

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

SQUARE CANDIAC

Réseau viaire et liens actifs

- RL4** Rue locale résidentielle
- RL6** Rue collectrice mixte
- RL3** Liens actifs

Espaces publics, parcs et espaces verts

- P10** Place centrale du Square Candiac

Typologies bâties et programme fonctionnel

- V** Maison de ville "Villa"
- R2** Duplex
- R3** Triplex
- R+** Multifamilial



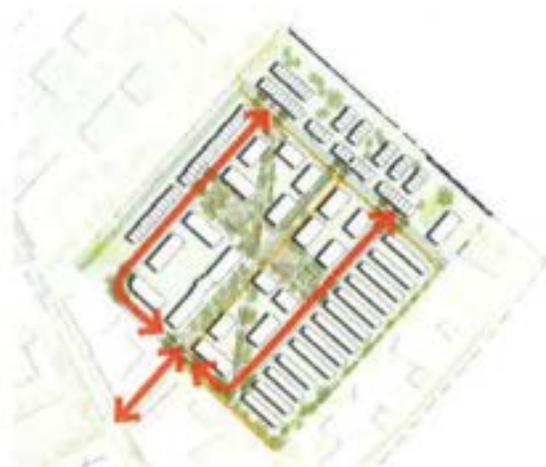
CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

SQUARE CANDIAC

RÉSEAU VIAIRE ET LIENS ACTIFS

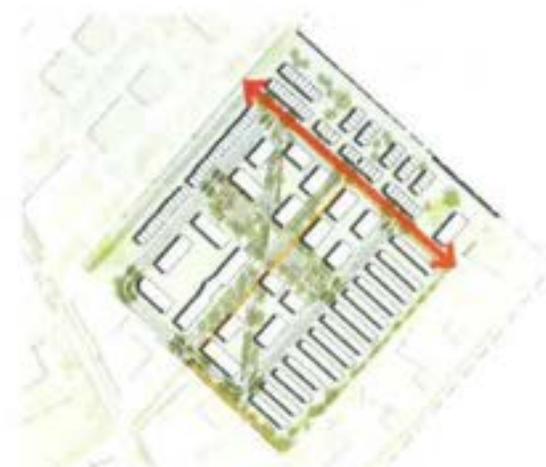
RL4 RUE LOCALE RÉSIDENTIELLE

- ↘ Emprise : 21 mètres ;
- ↘ Rue bidirectionnelle ;
- ↘ Allée de stationnement de chaque côté de la rue ;
- ↘ Trottoir de chaque côté de la rue ;
- ↘ Bande de plantation (min. 2,5 mètres).



RL6 RUE COLLECTRICE MIXTE

- ↘ Emprise : 25 mètres ;
- ↘ Rue bidirectionnelle ;
- ↘ Allée de stationnement de chaque côté de la rue jusqu'à la place centrale ou d'un côté de la rue au nord de la place centrale ;
- ↘ Trottoir de chaque côté de la rue jusqu'à la place centrale ou d'un côté de la rue au nord de la place centrale ;
- ↘ Sentier multifonctionnel d'un côté de la rue au nord de la place centrale ;
- ↘ Bande de plantation (min. 2,5 mètres).



CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

SQUARE CANDIAC

RÉSEAU VIAIRE ET LIENS ACTIFS

RL3 LIENS ACTIFS

- ✓ Liens actifs destinés aux piétons et cyclistes;
- ✓ Parcours alternatifs à la rue;
- ✓ Emprise variable;
- ✓ Plantations d'arbres, d'arbustes et de massifs fleuris;
- ✓ Gestion durable des eaux pluviales et biorétention;
- ✓ Liens avec le Coeur urbain et l'écoparc Owens Corning;
- ✓ Passage à niveau sécuritaire pour le lien actif traversant la voie ferrée.



Fig. 228. [1]Lien actif, Grenade, Espagne. (Source : Landwork Studio Inc).



Fig. 227. [2] Trottoir cyclable, s.l, Belgique; [3] Whoopdeedo, Vancouver; [3] Piste cyclable en site propre et noue de rétention, Balma, France. (Sources : M. Minderhoud, Greg Papove, Le Reflet).

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

SQUARE CANDIAC

ESPACES PUBLICS, PARCS ET ESPACES VERTS

P10 PLACE CENTRALE DU SQUARE CANDIAC

- ↘ Superficie de ± 22 700 m²;
- ↘ Divers aménagements : espaces végétalisés, bassins/jeux d'eau, espace pavé, espace de jeux d'enfants, etc.;
- ↘ Rétention des eaux pluviales;
- ↘ Passages piétons et liens cyclables;
- ↘ Mobilier urbain distinctif : lampadaires en fut, support à vélo aux entrées est et ouest;
- ↘ Plantations d'arbres en fonction de l'ensoleillement et de la direction des vents.



Fig. 229. Concept d'aménagement de la place centrale du Square Candiac.

(Sources : AECOM, Ville de Candiac).

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

SQUARE CANDIAC

TYPLOGIES BÂTIES ET PROGRAMME FONCTIONNEL

V MAISON DE VILLE 'VILLA'

- ↳ Implantation en rangée;
- ↳ Logements traversants;
- ↳ 1 porte /logement.

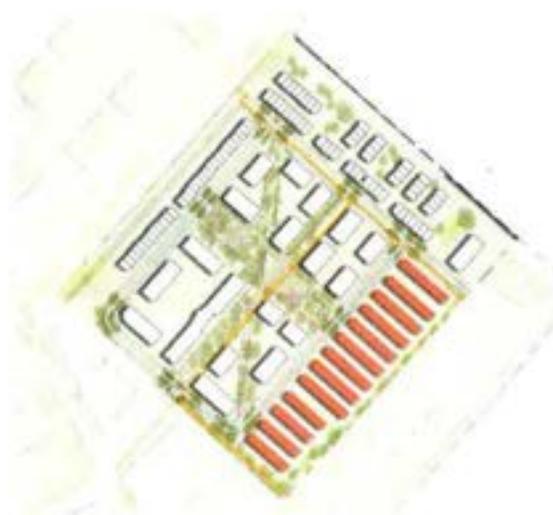


Fig. 230. Maisons de ville Pür Urbain, Square Candiac [1] façades sur rue et [2] façades avants.
(Sources : Ville de Candiac, Mon habitation neuve).

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

SQUARE CANDIAC

TYPLOGIES BÂTIES ET PROGRAMME FONCTIONNEL

R2 DUPLEX

R3 TRIPLEX

- ↘ Implantation en rangée;
- ↘ Logements traversants;
- ↘ 1 porte /logement;
- ↘ Aires de stationnement intérieures (demi-sous-sol) ou extérieures en cour arrière.



Fig. 231. [1] Triplex Liberty, Square Candiac. (Source : Ville de Candiac).

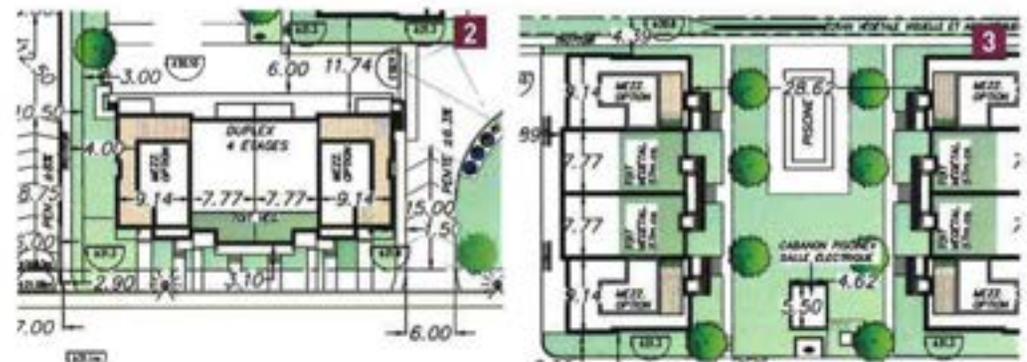


Fig. 232. [2] et [3] Extraits du plan d'implantation des Duplex et Triplex du Square Candiac.

(Source : PDA Architecture, JMJ Immobilier).

CATALOGUE D'AMÉNAGEMENT

SQUARE CANDIAC

TPOLOGIES BÂTIES ET PROGRAMME FONCTIONNEL

R+ MULTIFAMILIAL

- ↳ Implantation isolée;
- ↳ Aires de stationnement souterraines.



Fig. 233. [1] Immeuble multifamilial Era, Square Candiac. (Source : Era).

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

- AECOM. (2018). Conceptualisation et aménagement final des espaces publics du Square Candiac.
- BANQ (1851) Environs of Montreal showing the railway communication with the city/compiled and drawn by George Horatio Smith.
- BANQ (1967) Carte topographique du Canada à l'échelle de 1 h 25 000. 31-H-05-h, Verdun.
- CIMA+. (2018). Étude d'impacts sur les déplacements – secteur Montcalm à Candiac (Projet no N00609A).
- Communauté métropolitaine de Montréal. (2012). Plan métropolitain d'aménagement et de développement.
- Communauté métropolitaine de Montréal. Portraits territoriaux édition 2019. Repéré à https://candiac.ca/uploads/html_content/Portrait_67020.pdf
- Collectivités viables (2019). Mixité des activités. Repéré à <http://collectivitesviables.org/articles/mixite-des-activites.aspx>
- Exo. (2013). Enquête Origine Destination 2013. Repéré à <https://exo.quebec/fr/a-propos/portrait-mobilite/enquete-od-2013>
- Exo. (2019). Horaires d'autobus du CIT Le Richelain. Repéré à https://exo.quebec/Media/Default/pdf/section4/Horaires-bus/CIT_Richelain.pdf
- Field, S. (2010). Stellwerk 60, Cologne Germany. Repéré à : https://www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/ITDP_NED_Stellwerk_englischer_Text.pdf
- Gestrans. (2018). Étude de faisabilité pour l'ajout d'une ligne locale d'autobus à haute fréquence de service vers le terminus Montcalm-Candiac.
- MRC de Roussillon. (2017). Schéma d'aménagement et de développement durable.
- MRC de Roussillon. (2019). Histoire de la région.
- Society of Historical Archeology. Repéré à <https://sha.org/bottle/pdf/files/ConsumersGlass.pdf>
- Square Candiac. (2019). Repéré à <https://squarecandiac.com/>
- Statistique Canada. (2016). Recensement de 2016, Ville de Canadiac. Repéré à <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=CSD&Code1=2467020&Geo2=PR&Code2=24&Data=Count&SearchText=Candiac&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=Housing&TABID=1>
- Translink. (2011). Transit-Oriented Communities. A Primer on Key Concepts. Repéré à : https://www.translink.ca/-/media/Documents/plans_and_projects/transit_oriented_communities/Transit_Oriented_Communities_Primer.pdf?la=en&hash=FA3B0DC6C-FB17C00CC4332244AEE4983A259FC3F
- Ville de Candiac. (publié 2013). Plan d'urbanisme.
- Ville de Candiac. (2015). Requalification de la portion sud du parc industriel Montcalm – Programme particulier d'urbanisme.
- Ville de Candiac. (2013). Règlement 1002-07 relatif à la circulation des camions et des véhicules outils. Repéré à https://candiac.ca/uploads/html_content/1002_07%20-%20reglement%20relatif%20a%20la%20circulation%20des%20camions%20et%20vehicules-outils.pdf
- Ville de Candiac. (2018). À l'avenir de Candiac : vision 2033: plan stratégique de développement 2018-2033 : version abrégée. Repéré à https://candiac.ca/uploads/html_content/docs/Candiac_Plan-strategique_Vision-2033-1.pdf
- Ville de Candiac (2019). Plan des industries dans le secteur de développement projeté.
- Ville de Candiac (2019). Consultation du Rôle d'évaluation foncière public. Repéré à https://e-services.acceo.com/immosoft/controller/ImmoNetPub/U4051/trouverParAdresse?four_seq=37.
- Ville de Saint-Bruno-de-Montarville (2017). Politique Ville nourricière. Repéré à : https://www.stbruno.ca/sites/default/files/pdf/Politique_STB-ville-nourriciere_1705.pdf

1. The first step in the process of identifying a problem is to recognize that a problem exists. This is often done by comparing current performance with a desired state or goal.

2. Once a problem is identified, the next step is to define the problem more precisely. This involves determining the scope of the problem and the specific areas that need to be addressed.

3. The third step is to analyze the problem. This involves identifying the causes of the problem and the factors that are contributing to it.

4. The fourth step is to generate alternative solutions. This involves brainstorming and identifying different ways to address the problem.

5. The fifth step is to evaluate the alternatives. This involves comparing the different solutions and determining which one is the most effective and feasible.

6. The sixth step is to implement the chosen solution. This involves putting the solution into action and monitoring its progress.

7. The seventh step is to evaluate the results. This involves assessing the effectiveness of the solution and determining whether the problem has been resolved.

8. The eighth step is to take corrective action. This involves identifying any remaining issues and taking steps to address them.

9. The ninth step is to monitor the situation. This involves keeping an eye on the problem to ensure that it does not recur.

10. The tenth step is to document the process. This involves recording the steps that were taken and the results that were achieved.

11. The eleventh step is to share the results. This involves communicating the findings of the process to others who may be affected by the problem.

12. The twelfth step is to review the process. This involves reflecting on the process and identifying areas for improvement.

13. The thirteenth step is to learn from the experience. This involves using the lessons learned from the process to improve future problem-solving efforts.

14. The fourteenth step is to celebrate success. This involves recognizing and rewarding the efforts of those who contributed to the successful resolution of the problem.

15. The fifteenth step is to maintain the solution. This involves ensuring that the solution remains effective and sustainable over time.

16. The sixteenth step is to continue to improve. This involves seeking out new ways to address the problem and making ongoing improvements.

17. The seventeenth step is to stay vigilant. This involves remaining alert to any signs of the problem recurring and taking prompt action if necessary.

18. The eighteenth step is to be flexible. This involves being open to new ideas and approaches and adapting to changing circumstances.

19. The nineteenth step is to be patient. This involves recognizing that solving a problem often takes time and persistence.

20. The twentieth step is to be persistent. This involves continuing to work on the problem until it is resolved, even if it takes a long time.

21. The twenty-first step is to be creative. This involves thinking outside the box and coming up with innovative solutions.

22. The twenty-second step is to be collaborative. This involves working with others to identify and solve the problem.

23. The twenty-third step is to be transparent. This involves being open about the progress of the problem-solving process and the challenges that are being faced.

24. The twenty-fourth step is to be accountable. This involves taking responsibility for the problem and the actions that are being taken to solve it.

25. The twenty-fifth step is to be proactive. This involves identifying potential problems before they occur and taking steps to prevent them.

26. The twenty-sixth step is to be reactive. This involves responding quickly to problems as they arise and taking action to resolve them.

27. The twenty-seventh step is to be flexible. This involves being open to new ideas and approaches and adapting to changing circumstances.

28. The twenty-eighth step is to be persistent. This involves continuing to work on the problem until it is resolved, even if it takes a long time.

29. The twenty-ninth step is to be patient. This involves recognizing that solving a problem often takes time and persistence.

30. The thirtieth step is to be proactive. This involves identifying potential problems before they occur and taking steps to prevent them.

TOD

de la gare
- Candiac -

Aire TOD de la gare de Candiac

Programme particulier d'urbanisme (PPU)

Adoption : Mars 2016

Mise à jour : Printemps 2021



TABLE DES MATIÈRES

1.	MISE EN CONTEXTE	1
1.1.	PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT, DE DÉVELOPPEMENT ET DE MISE EN ŒUVRE DE L'AIRE TOD DE LA GARE DE CANDIAC	1
1.1.1	<i>Démarche et localisation</i>	1
1.1.2	<i>Terrains non construits</i>	2
1.2.	PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME	3
1.2.1	<i>Objectif du Programme particulier d'urbanisme et territoire visé</i>	3
1.2.2	<i>Désignation du territoire d'application en tant que « secteur central »</i>	4
1.2.3	<i>Contenu du Programme particulier d'urbanisme</i>	4
2.	PORTRAIT DU QUARTIER À L'ÉTUDE	5
2.1	UN CADRE BÂTI PEU DIVERSIFIÉ ET HOMOGENE	5
2.2	UN RÉSEAU PEU FAVORABLE AUX TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS.....	5
2.3	DES CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES IMPORTANTES	6
2.4	DE NOMBREUX PARTENAIRES PUBLICS ET PRIVÉS	8
2.5	QU'EST-CE QU'UN TOD ?.....	9
3.	ENJEUX ET DÉFIS	13
3.1	ACCEPTABILITÉ SOCIALE	13
3.2	LA CRÉATION D'UN VÉRITABLE MILIEU DE VIE COMPLET À ÉCHELLE HUMAINE	13
3.3	LA CRÉATION D'UN LIEU UNIQUE ET STRUCTURANT	14
3.4	LA CRÉATION D'UN LIEU QUI FAVORISE L'ÉCOMOBILITÉ	14
3.5	LA CRÉATION D'UN LIEU À L'AVANT-GARDE EN MATIÈRE DE DESIGN URBAIN	15
3.6	LA CRÉATION D'UN SECTEUR RÉPONDANT AUX PRINCIPES DU DÉVELOPPEMENT DURABLE.....	15
4.	VISION D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT	18
4.1	ÉNONCÉ DE VISION	18
5.	GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT	20
5.1	FAIRE DU SECTEUR DE LA GARE UN QUARTIER MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE AXÉ SUR LES TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS	20
5.1.1	<i>Créer un milieu diversifié, compact et cohérent</i>	20
5.1.2	<i>Créer un pôle central mixte de moyenne à haute densité</i>	21
5.1.3	<i>Développer un parc d'affaires novateur de type « Campus » :</i>	22
5.1.4	<i>Intégrer un pôle résidentiel de moyenne densité à l'est</i>	23
5.1.5	<i>Intégrer un pôle résidentiel de haute densité à l'ouest</i>	23
5.1.6	<i>Assurer la gestion des contraintes naturelles et anthropiques</i>	24
5.1.7	<i>Intégrer les principes du développement durable</i>	24
5.2	DÉPLOYER DES RÉSEAUX FAVORISANT L'ÉCOMOBILITÉ.....	26
5.2.1	<i>Définir une trame de rues cohérente</i>	26
5.2.2	<i>Réduire la place des aires de stationnement et atténuer leur visibilité</i>	27
5.2.3	<i>Offrir un réseau intégré aux places et aux parcs</i>	28
5.2.4	<i>Assurer l'intégration des réseaux de transport collectif et actif</i>	28
5.3	DÉVELOPPER UNE SIGNATURE DISTINCTIVE	29
5.3.1	<i>Mettre en valeur les seuils</i>	30
5.3.2	<i>Déployer un cadre architectural de qualité</i>	30
5.3.3	<i>Tabler sur un mobilier urbain, une végétation et des aménagements distinctifs</i>	31
5.4	FAVORISER L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE FACE AU DÉVELOPPEMENT DANS LE SECTEUR DE LA GARE	31
5.4.1	<i>Créer un comité citoyen et planifier des rencontres de discussion</i>	31
5.4.2	<i>Prendre en considération les préoccupations citoyennes soulevées par le Comité citoyen et apporter des modifications aux documents de planification.</i>	32
6.	CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE, CONCEPT D'ENSEMBLE DÉTAILLÉ ET PLAN DES AMÉNAGEMENTS PUBLICS	33
6.1	CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE	33
6.2	CONCEPT D'ENSEMBLE DÉTAILLÉ	35
6.3	PLAN DES AMÉNAGEMENTS PUBLICS	40

7.	AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉS D'OCCUPATION	41
7.1	L'AFFECTATION « MULTIFONCTIONNELLE STRUCTURANTE » (M1)	42
7.2	L'AFFECTATION « COMMERCIALE GRANDES SURFACES » (C2)	43
8.	CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE	46
8.1	GOUVERNANCE ET PARTENARIAT	46
8.1.1	<i>Optimiser le développement de la gare en partenariat avec exo</i>	46
8.1.2	<i>Optimiser le développement de la zone agricole en partenariat avec la CMM</i>	46
8.2	PRÉOCCUPATIONS CITOYENNES	47
8.2.1	<i>Apporter les ajustements règlementaires reflétant les préoccupations citoyennes</i>	47
8.3	MESURES INCITATIVES	50
8.3.1	<i>Fonds de stationnement</i>	50
8.3.2	<i>Programme de création d'espaces commerciaux et à bureaux</i>	50
8.4	AUTRES OUTILS	51
8.4.1	<i>Plans d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.)</i>	51
8.4.2	<i>Règlement relatif aux projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI)</i>	52
8.4.3	<i>Règlement relatif aux permis et certificats</i>	52
8.5	SYNTHÈSE DES OUTILS DE MISE EN ŒUVRE À MOBILISER	52
8.6	ÉTUDES ADDITIONNELLES À RÉALISER	53
8.6.1	<i>Mise à jour de l'étude acoustique</i>	53
8.6.2	<i>Étude de positionnement économique</i>	54
8.6.3	<i>Étude de circulation</i>	54
8.6.4	<i>Études en lien avec le développement durable</i>	54
8.7	INTERVENTIONS REQUISES	58
8.7.1	<i>Interventions majeures sur le réseau routier principal</i>	58
8.7.2	<i>Mise en place d'un réseau de rues locales</i>	58
8.7.3	<i>Création de places, de parcs et de cheminements piétons</i>	58
8.7.4	<i>Création de seuils de quartier, locaux et de parcs et espaces verts</i>	59
8.7.5	<i>Mise en place d'écrans acoustiques</i>	59
8.7.6	<i>Intégration de passages à niveau</i>	59
8.7.7	<i>Mise en place d'un réseau de collecte de résidus domestiques</i>	59
9.	PLAN D'ACTION	60

LISTE DES PLANS

Plan 1 : Concept d'organisation spatiale.....	33
Plan 2 : Concept d'ensemble détaillé.....	35
Plan 3 : Plan des aménagements publics.....	39
Plan 4 : Grandes affectations du sol.....	45

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Usages et densité de l'aire d'affectation « Multifonctionnelle » (M1).....	42
Tableau 2 : Usages et densité de l'aire d'affectation « Commerciale grandes surfaces » (C2).....	44
Tableau 3 : Synthèse des outils de mise en œuvre par type d'intervention.....	52
Tableau 4 : Plan d'action.....	61

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Plan de localisation du site.....	1
Figure 2 : Terrains non construits.....	2
Figure 3 : Secteur du PPU.....	3
Figure 4 : Mesures de mitigation relatives aux projets résidentiels implantés à proximité d'une ligne principale de chemin de fer.....	7
Figure 5 : Pôles de développement du Secteur de la gare.....	21
Figure 6 : Plan des voies de circulation.....	27
Figure 7 : Circuits de transport en commun existant.....	29
Figure 8 : Répartition potentielle des hauteurs dans le Secteur de la gare.....	36
Figure 9 : Aménagement du terrain de la gare à long terme.....	37
Figure 10 : Répartition des espaces commerciaux.....	38
Figure 11 : Stationnement sur rue - Secteur de la gare-Pôle-est.....	39

1. Mise en contexte

1.1. Plan directeur d'aménagement, de développement et de mise en œuvre de l'aire TOD de la gare de Candiac

1.1.1 Démarche et localisation

Dans le cadre de la mise en œuvre de son *Plan Métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) adopté en 2011, la *Communauté métropolitaine de Montréal* (CMM) définit et balise les développements de type TOD et fixe l'objectif ambitieux d'y orienter 60 % des nouveaux ménages, d'ici 2031. Au total, 159 aires TOD sont identifiées. Le développement du TOD de la gare de Candiac a été désigné comme projet novateur et fut parmi les pionniers de la CMM. La Ville de Candiac a donc pu bénéficier du *Programme d'aide financière à la conception des aires TOD* de la CMM.

En 2016, la planification du secteur s'est donc concrétisée par l'adoption d'un premier *Programme particulier d'urbanisme* (PPU). En 2018, la Ville adopte son nouveau *Plan stratégique de développement 2018-2033* qui permet de fixer une vision d'aménagement durable et des objectifs clairs pour l'ensemble du territoire. Ce document et sa Vision deviennent alors une référence et un phare pour tous les projets à venir à Candiac. Par des investissements substantiels, sur le territoire de la Ville, le projet du TOD de la gare de Candiac est officiellement lancé en avril 2019 et suscite un réel engouement qui ne cesse de grandir depuis. C'est en 2021 qu'une mise à jour de la planification entre en vigueur afin d'apporter précisions et ajustements en vue de respecter la planification stratégique de la Ville, mais aussi pour refléter le développement réel ayant eu cours depuis le lancement.

Localisé dans la partie centrale du territoire de la ville, mais au sud du territoire urbanisé, l'aire TOD de la gare de Candiac est bordée au nord par l'A-930, à l'est par l'A-30, et à l'ouest par l'A-15, formant ainsi un triangle inversé dont la pointe est traversée par la voie ferrée du Canadien Pacifique (CP). Il s'articule autour de la gare de Candiac opérée par Exo, qui exploite la ligne de train de banlieue Exo 4 - Candiac, desservant le territoire municipal jusqu'au centre-ville de Montréal.



Figure 1 : Plan de localisation du site

À noter que l'engouement pour le secteur donne lieu à plusieurs grands projets d'infrastructure de transport, tels que :

- À court terme, la bonification de la desserte en autobus à destination des nouvelles stations du *Réseau Électrique Métropolitain (REM)*, en collaboration avec Exo;
- À moyen terme, la construction d'une nouvelle bretelle d'accès à l'autoroute 15, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) et quelques propriétaires fonciers;
- À long terme, l'aménagement d'une nouvelle gare permanente et d'un stationnement incitatif étagé, en collaboration avec Exo.

1.1.2 Terrains non construits

L'aire TOD de la gare de Candiac compte une importante superficie de terrains non construits. Ces terrains, compris dans l'aire d'influence de la gare et localisés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation¹ de la ville, totalisaient une superficie initiale de 113 hectares. Il s'agit de l'un des derniers secteurs à développer à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la Ville de Candiac.

Figure 2 : Terrains non construits



¹ La bande de terrain située en zone agricole et enclavée entre la limite du périmètre d'urbanisation et l'autoroute 30 ne fait pas partie de l'aire TOD identifiée au Schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon. Elle pourrait néanmoins faire l'objet d'une demande d'inclusion au périmètre d'urbanisation de la Ville étant donné son positionnement enclavé par l'autoroute 30 et sa faible superficie (12,9 hectares), rendant cet espace inutilisable à des fins agricoles, conformément aux articles 3.3.1.4 *Modifications au périmètre métropolitain* et 4.5.21.6 *La priorisation du développement résidentiel au sein des zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement* du Schéma d'aménagement révisé de la MRC.

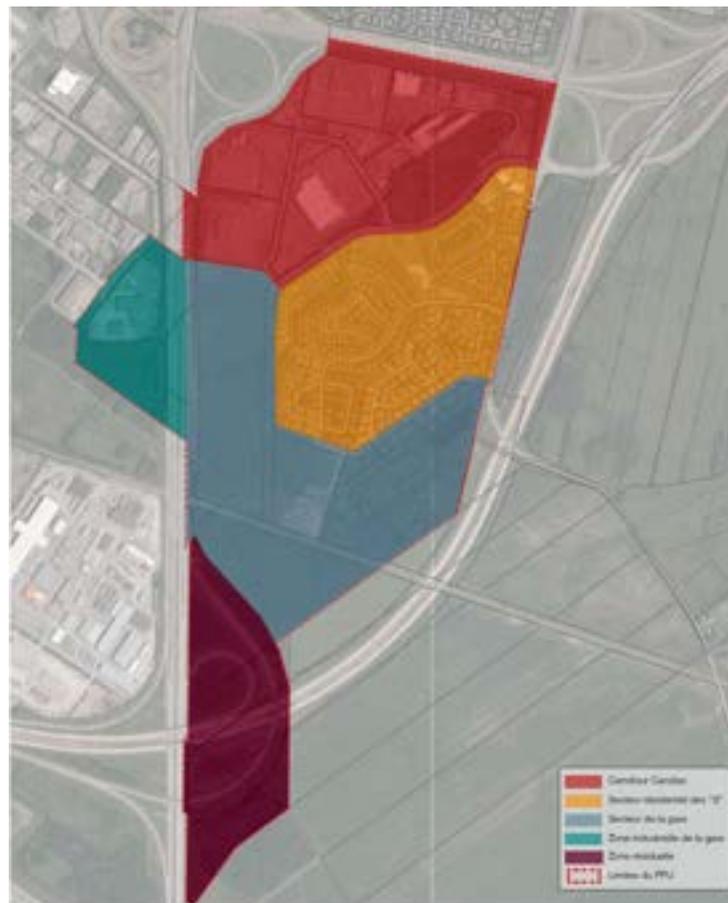
1.2. Programme particulier d'urbanisme

1.2.1 Objectif du Programme particulier d'urbanisme et territoire visé

Le *Programme particulier d'urbanisme* (PPU) vise à définir une vision représentative des valeurs et des attentes du milieu par rapport au développement accru du Secteur de la gare. Il permet de hiérarchiser les enjeux et de définir les objectifs de développement de l'aire TOD, axée autour d'un pôle de transport collectif structurant. Le PPU vise également à cadrer les interventions d'aménagement à l'intérieur d'un programme de mise en œuvre.

Le *Programme particulier d'urbanisme* porte uniquement sur les terrains situés à l'intérieur du triangle formé par les autoroutes 15, 30 et 930 (voir figure 2), incluant les terrains déjà construits. Il s'agit surtout d'encadrer le développement à venir dans le Secteur de la gare. La figure 3 représente les limites d'application du PPU ainsi que les différents secteurs le composant.

Figure 3 : Secteur du PPU



1.2.2 Désignation du territoire d'application en tant que « secteur central »

Le territoire d'application du présent PPU est désigné à titre de *secteur central* de la Ville de Candiac et identifié comme *noyau de ville* au *Plan 1 – Concept d'organisation spatiale* du *Plan d'urbanisme*. Conformément aux dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* et de la *Loi sur les cités et villes* prévalant à cet effet, une municipalité peut procéder à l'acquisition d'immeubles en vue de leur aliénation ou de leur location à des fins prévues dans le PPU pour un secteur désigné comme son *secteur central*.

Considérant la mixité de fonctions souhaitée et l'ampleur des travaux à réaliser, la planification particulière des secteurs centraux de Candiac doit se faire dans le cadre d'une démarche intégrée, dotée d'outils légaux permettant sa pleine mise en œuvre. C'est donc dans ce contexte que la Ville de Candiac a désigné le site de ce PPU à titre de secteur central, lui permettant, le cas échéant, de procéder à d'éventuelles acquisitions d'immeubles pour assurer la mise en œuvre de la planification retenue pour ce secteur stratégique.

1.2.3 Contenu du *Programme particulier d'urbanisme*

Le présent document comprend les sections suivantes :

- ✓ Portrait du Secteur de la gare;
- ✓ Enjeux et défis;
- ✓ Vision d'aménagement et de développement;
- ✓ Grandes orientations;
- ✓ Concept d'organisation spatiale, plan d'ensemble et plan des aménagements publics;
- ✓ Affectations du sol et densités d'occupation;
- ✓ Conditions de mise en œuvre;
- ✓ Plan d'action.

2. Portrait du quartier à l'étude

Cette section vise à présenter la synthèse des faits saillants issus du portrait du territoire de l'aire TOD de la gare de Candiac dans son ensemble. Pour une lecture détaillée des éléments qui le composent, il est nécessaire de se référer au document « *Lecture diagnostique du territoire* », produit en janvier 2013.

2.1 Un cadre bâti peu diversifié et homogène

Le quartier se divise en cinq pôles distincts :

- 1- Le Carrefour Candiac : un pôle majoritairement commercial de moyenne et grande surfaces à rayonnement local et régional, comprenant une résidence pour personnes âgées de haute densité et des projets divers en phase de réalisation tels qu'une clinique dentaire spécialisée et une garderie;
- 2- Le Secteur des « S » : un pôle majoritairement résidentiel homogène de faible densité;
- 3- Le Secteur de la gare, territoire d'intervention d'application du PPU : un pôle multifonctionnel à proximité des installations de la gare de Candiac et dont la majorité des terrains sont à développer;
- 4- La Zone industrielle de la gare : pôle industriel à maintenir, localisé du côté ouest de l'autoroute 15;
- 5- La Zone résiduelle multifonctionnelle comprenant l'emprise de l'échangeur des autoroutes 15 et 30.

Le cadre bâti et les typologies résidentielles en place à l'adoption du premier PPU sont peu diversifiés et ne permettent pas l'atteinte des objectifs de densification préconisés au PMAD de la CMM.

2.2 Un réseau peu favorable aux transports collectifs et actifs

Le Secteur de la gare est enclavé entre trois autoroutes et demeure accessible uniquement via le boulevard Jean-Leman à l'est. Une nouvelle bretelle autoroutière, depuis l'autoroute 15, est projetée à moyen terme afin de rejoindre le boulevard de Sardaigne, qui sera quant à lui, prolongé vers le sud pour desservir la partie sud-ouest et relier la gare au Carrefour Candiac. Ceci permettra d'offrir un second accès aux différents secteurs ainsi qu'un bouclage est-ouest de l'ensemble du TOD.

À l'heure actuelle, le réseau de transport actif est minimal (piste multifonctionnelle qui emprunte le boulevard de Sardaigne et donne accès au secteur commercial depuis le quartier situé au nord de l'autoroute 930). Bien que quelques sentiers piétonniers aient été aménagés, la majorité des rues locales ne comprennent aucun trottoir et on retrouve très peu de perméabilité entre les différents pôles. La desserte en transport collectif est également limitée, le service se faisant uniquement aux heures de pointe. Depuis quelques années, les autobus circulent uniquement sur le boulevard Jean-Leman et dans le Carrefour Candiac de sorte que le réseau ne dessert pas l'intérieur des quartiers résidentiels existants, à la demande des citoyens. L'arrivée du REM à Brossard et la refonte des réseaux d'autobus d'Exo permet d'envisager qu'une amélioration notable du service est à venir.

Bien que le secteur bénéficie de la présence de la gare de Candiac, son attractivité demeure faible, à l'heure actuelle, en raison des installations insuffisantes, car initialement aménagées de manière temporaire. L'accès à la gare, auparavant inadéquat (une seule voie d'accès, faible largeur, absence de marquage au sol et de trottoir, etc.), a récemment été amélioré par la construction et l'aménagement de l'avenue des Chênes en remplacement de l'avenue de la Sorbonne, ainsi que par la réalisation du carrefour giratoire à l'intersection de cette avenue et du boulevard Jean-Léman. Seul le tronçon nord-sud rejoignant la gare, soit le prolongement du boulevard de Sardaigne, reste à être réaménagé afin de respecter les standards de la Ville de Candiac. Le bouclage du réseau de transport actif devra également être complété pour favoriser la mobilité active en cohérence avec les orientations municipales et le *Plan de mobilité active et durable intégré* de la Ville de Candiac.

Le réseau de transport, dans sa forme actuelle, ne permet pas le déploiement d'un réseau de voies, de rues et de sentiers favorable aux transports collectifs et actifs, ce qui constitue un des éléments clés de la réussite d'un TOD.

2.3 Des contraintes naturelles et anthropiques importantes

À l'origine, plusieurs milieux humides étaient localisés dans la partie du secteur située à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et non développée. Ceux-ci peuvent toutefois faire l'objet d'un développement, dans la mesure où les principes inscrits dans le *Plan de conservation des milieux humides de la Ville de Candiac*, approuvé par le MELCC, sont respectés.

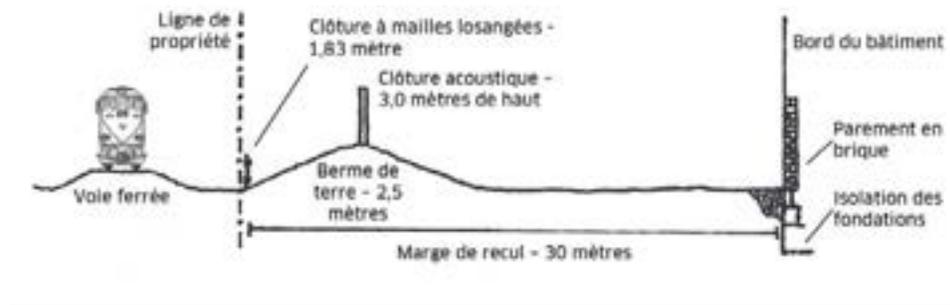
Les abords des autoroutes 15, 30 et 930 sont identifiés au *Schéma d'aménagement révisé* comme étant des zones de niveau sonore élevé, ce qui implique le respect de distances minimales d'éloignement ou l'intégration des mesures de mitigation prévues au document complémentaire pour les fonctions résidentielle, récréative et publique.

La voie ferrée constitue une contrainte majeure dans le secteur, par la génération de nuisances sonores et vibratoires, mais aussi par la présence d'un enjeu de sécurité à proximité de son emprise. Afin de réduire les risques anthropiques que représentent les chemins de fer à proximité d'usages sensibles, La *Fédération Canadienne des municipalités* (FCM) et l'*Association des chemins de fer du Canada* (ACFC) recommandent, par le biais du guide des « *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires* »², un ensemble de mesures de mitigation standardisées, se traduisant essentiellement par :

- 1- L'installation d'une clôture à mailles de 1,83 mètre de hauteur à la limite de l'emprise ferroviaire;
- 2- L'érection d'une berme de terre de 2,5 mètres de hauteur dont la pente est de 2,5:1;
- 3- L'érection d'une clôture acoustique de 3 mètres de hauteur au sommet de la berme;
- 4- Le maintien d'une marge de recul de 30 mètres entre la limite de l'emprise ferroviaire et le début d'une construction résidentielle;
- 5- Toute mesure permettant de protéger les fondations des vibrations, en fonction du type de sol.

² The Federation of Canadian Municipalities and the Railway Association of Canada: « Guidelines for new development in proximity to railway operations », May 2013.

Figure 4 : Mesures de mitigation relatives aux projets résidentiels implantés à proximité d'une ligne principale de chemin de fer



Malgré les valeurs minimales recommandées par l'ouvrage de référence ci-haut cité, la substitution de l'une ou l'autre des mesures d'atténuation recommandées peut être envisagée suite à la réalisation d'une étude par un ingénieur compétent en la matière (ferroviaire, structure, acoustique, vibrations).

Cette étude doit être réalisée selon les paramètres d'analyse intégrés aux annexes de l'ouvrage de référence. Les recommandations devront permettre de déterminer quelles méthodes d'atténuation substitut seraient préconisées en fonction du projet et du site, au cas par cas.

Le *Règlement de zonage* devra inclure minimalement les valeurs standards et pourra prévoir leur substitution par les exigences et recommandations issues des études réalisées, à condition qu'elles permettent d'atteindre les cibles gouvernementales reconnues en matière de bruit, de vibration et de sécurité en bordure des voies ferrées. La proposition devra respecter les objectifs suivants :

- 1- L'étude est réalisée et signée par un ingénieur compétent en acoustique et en vibration;
- 2- L'étude est réalisée selon les paramètres d'analyse intégrés aux annexes de l'ouvrage de référence intitulé « *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires* »;
- 3- Les recommandations professionnelles portent sur les mesures à privilégier pour :
 - a) Atténuer le bruit causé par la voie ferrée à l'intérieur et à l'extérieur des constructions en proposant, de façon non limitative et à titre d'exemple :
 - i. un dégagement entre la limite d'emprise et le mur d'une résidence;
 - ii. un dégagement entre la limite d'emprise et le mur d'un stationnement intérieur;
 - iii. la construction d'un ou plusieurs ouvrages ayant une fonction acoustique avec toute la description technique nécessaire, tels qu'une berme, une clôture et/ou tout autre ouvrage ou combinaison d'ouvrages jugée pertinente (hauteur, largeur, composition, matériaux, etc.);
 - iv. une configuration optimale des logements par un positionnement des pièces sensibles au bruit du côté non bruyant (chambres à coucher, balcons);
 - v. des exigences de construction spécifiques (matériaux, type d'ouvertures, etc.).

- b) Atténuer les vibrations causées par la voie ferrée sur les structures;
- c) Écarter toute situation pouvant représenter un danger pour les personnes.

Le *Règlement relatif aux permis et certificats* doit exiger ces études pour tout projet de lotissement résidentiel ainsi que pour un projet de construction résidentiel ou comprenant un usage sensible dans les zones d'influences de la voie ferrée.

Le dégagement exigé par les études requises entre les usages résidentiels et/ou sensibles et la voie ferrée représente également une contrainte de développement importante dans le Secteur de gare. De cette façon, pour les propriétés de moins grande densité localisées en bordure du chemin de fer, la norme minimale de 25 % d'emprise au sol prévue à l'article 4.4.9 du Schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon, est applicable sur la portion de terrain disponible et constructible seulement. Une note à la grille des usages et des normes des zones visées peut être ajoutée.

Les contraintes naturelles et anthropiques engendrent des obstacles au développement du site à prendre en considération pour planifier un développement sain, sécuritaire et pérenne.

2.4 De nombreux partenaires publics et privés

La presque totalité des terrains du Secteur de la gare est de propriété privée. En 2020, neuf propriétaires possèdent la majeure partie des superficies disponibles au développement dans le secteur visé par le PPU, soit :

- Les développements Iberville Ltée;
- Le Groupe Maison Candiac Inc.;
- 9225-8813 Québec Inc. (Broad Group);
- 9249-4525 Québec Inc. (Broad Group);
- 9312-0707 Québec Inc. (Développements Kona);
- 9365-2618 Québec Inc. (PPR Construction);
- 9353-6050 Québec Inc. (Jean-François Bigras);
- 3092-3114 Québec Inc. (Gaétan Houle);
- Exo.

Dans ce contexte, la Ville se retrouve avec une faible maîtrise foncière. De plus, le secteur compte d'importantes emprises appartenant au Canadien Pacifique (CP) et au ministère des Transports du Québec (MTQ). Exo constitue également un important partenaire étant donné la centralité de leur propriété et l'importance du projet de réaménagement de la gare pour la Ville.

2.5 Qu'est-ce qu'un TOD ?³

Le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) de la *Communauté métropolitaine de Montréal* (CMM), adopté en 2011, définit un TOD (Transit-Oriented Development) comme un « (...) *développement immobilier de moyenne à haute densité structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité, comme une gare de train, une station de métro, une station de SLR ou un arrêt de service rapide par bus (SRB). Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, le TOD offre des opportunités de logement, d'emploi et de commerce et n'exclut pas l'automobile. Le TOD peut être un nouveau projet ou un redéveloppement selon une conception facilitant l'usage des transports collectifs et actifs.* »

En bref, un aménagement TOD permet l'augmentation de la densité autour des points d'accès au transport en commun, privilégie l'utilisation du transport en commun et crée des milieux de vie complets et multifonctionnels.

CARACTÉRISTIQUES FONCTIONNELLES D'UN TOD

Au début des années 1950, le développement urbain du grand Montréal s'est articulé autour de l'automobile et de la construction de nombreuses infrastructures routières ainsi que des maisons pavillonnaires. Ce développement a façonné le paysage de nos villes et de nos banlieues. Ces dernières se sont donc développées selon les principes du COD (Car Oriented Development).

Avec la remise en question de ce type de développement, l'aménagement des TOD a vu le jour. Le TOD met l'accent sur la qualité de nos paysages urbains en mettant le piéton au cœur des préoccupations du planificateur et en favorisant les transports collectif et actif comme mode de déplacement. Ainsi, un TOD implique :

- une station ou gare de transport en commun (existante ou projetée);
- un développement intensif de moyenne et haute densité;
- une mixité d'usages.

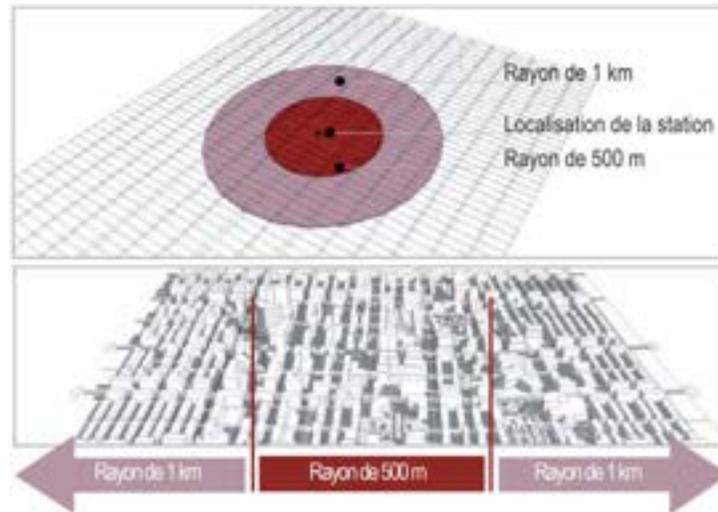
En plus d'axer le développement autour des points d'accès au transport en commun, la CMM prévoit une approche corridor. C'est-à-dire que pour les portions du réseau de transport en commun métropolitain structurant qui sont projetées ou à l'étude, ainsi que pour les axes de rabattement, des corridors de transport ont été identifiés comme aires potentielles d'urbanisation et de densification.

³ Source : Les sections « Qu'est-ce qu'un TOD ? », « Caractéristiques fonctionnelles d'un TOD » et « Principales composantes d'un TOD » sont extraites du *Guide d'aménagement pour les aires TOD* produit par AECOM pour le compte de la Communauté métropolitaine de Montréal.

PRINCIPALES COMPOSANTES D'UN TOD

Des densités soutenant le transport en commun pour :

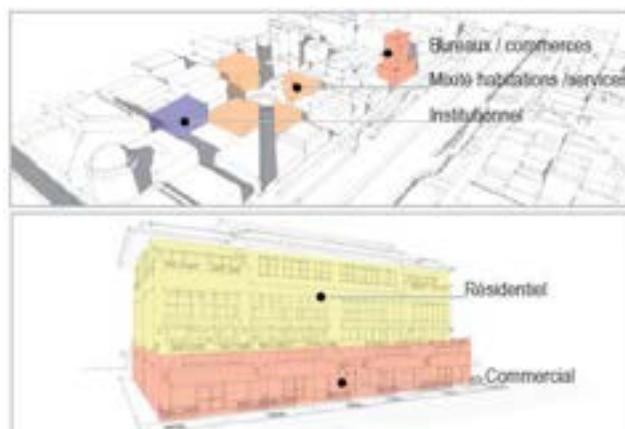
- Encourager l'implantation de densités plus fortes près de la station de transport en commun;
- Diminuer la densité graduellement, dès l'éloignement de la station.



Source : Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Guide d'aménagement pour les aires TOD. Produit par AECOM. 2011. Page 13.

Une mixité des usages soutenant la vitalité de l'aire TOD pour :

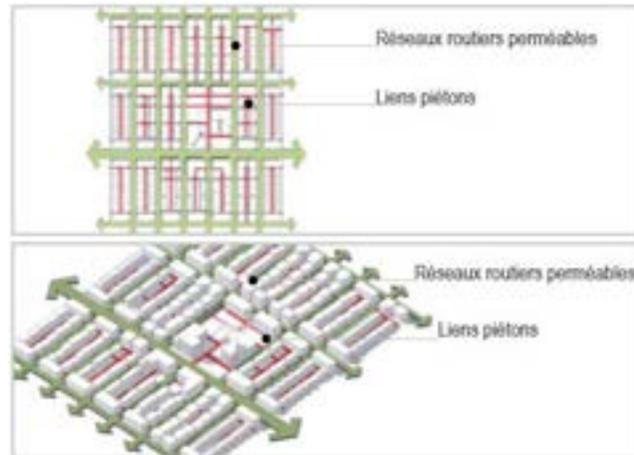
- Favoriser une mixité des usages plus intense près de la station : institutions, commerces, services, résidences, etc.;
- Favoriser la mixité verticale des usages compatibles et viables afin de maintenir en tout temps une animation et une fréquentation des lieux.



Source : Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Guide d'aménagement pour les aires TOD. Produit par AECOM. 2011. Page 13.

Une trame urbaine perméable soutenant des déplacements actifs pour :

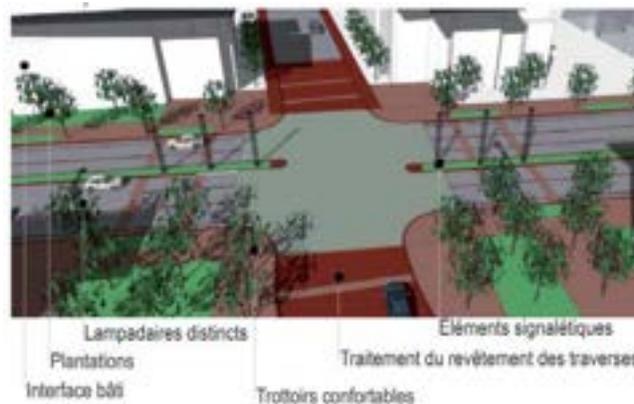
- Favoriser une trame et un réseau actif continu, efficace et agréable;
- Accorder une priorité aux déplacements actifs (piétons, cyclistes, etc.) autour de la station et à partir des secteurs résidentiels limitrophes.



Source : Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Guide d'aménagement pour les aires TOD. Produit par AECOM. 2011. Page 14.

Des espaces publics de qualité :

- La qualité des espaces publics (rues, liens piétons, parcs, places, etc.) reflète la priorité accordée aux déplacements actifs et au rôle-clé que jouent ces espaces dans la Ville;
- L'aménagement de ces espaces allie efficacité, esthétique et sécurité (liens viables, design de qualité, architecture de paysage soignée, etc.).



Source : Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Guide d'aménagement pour les aires TOD. Produit par AECOM. 2011. Page 14.

Une offre de transport en commun efficace et de qualité pour :

- Assurer un transport en commun fiable et ponctuel;
- Augmenter la fréquence du transport en commun même en dehors des heures de pointe;
- Faciliter l'accessibilité au transport collectif;
- Offrir un confort et une qualité de conception supérieurs des équipements (voiture de métro, autobus, wagon, etc.) des méthodes et des différents modes de transport (confort des sièges, climatisation, etc.).



Source : Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Guide d'aménagement pour les aires TOD. Produit par AECOM. 2011. Page 15.

3. Enjeux et défis

3.1 Acceptabilité sociale

L'un des principaux enjeux rencontrés dans la planification de l'aire TOD de la gare de Candiac est l'acceptabilité sociale des résidents actuels du Secteur résidentiel des « S ». Comme la majorité des villes de banlieue de la couronne sud, Candiac a connu un développement monofonctionnel de faible densité qui au fil du temps, s'est traduit par la construction de résidences unifamiliales isolées sur presque la totalité de son territoire. Les nouvelles orientations de la CMM tendant vers des développements plus denses et plus mixtes, jumelées à la volonté de la Ville à concevoir des quartiers et des aménagements plus durables, ont suscité certaines préoccupations de la part des citoyens vivant à proximité du secteur visé.

En 2015, à l'aube de l'adoption de la première version du PPU, une table de concertation et un Comité citoyen sont créés afin de faciliter la communication entre les résidents du quartier adjacent et la Ville, et établir un lien de confiance. Les discussions concernent essentiellement le maintien de la qualité de vie dans le quartier et la transmission des informations concernant les démarches et les étapes à venir. Dès les premières rencontres, les plans concepts d'ensemble initiaux sont modifiés pour refléter les commentaires recueillis. Les canaux de communication sont par la suite maintenus par la tenue de quelques rencontres d'information ponctuelles.

En 2019, dans le cadre de la mise à jour du PPU, une rencontre est tenue avec les membres du Comité afin de leur présenter les principaux éléments en révision. Par la suite, la Ville entreprend une vaste opération de consultation, en amont de la modification à venir, notamment par l'envoi massif de lettres et la mise en place d'une plateforme informative en ligne. À l'issue de cette consultation citoyenne, la Ville et le Comité se réunissent à nouveau pour discuter des récentes préoccupations soulevées et proposer des alternatives et ajustements. Les rencontres concernent principalement la nouvelle densité, impactant les réseaux routiers et les infrastructures en place, la hauteur des nouvelles constructions à proximité des résidences existantes, ainsi que l'enclavement des quartiers et la fluidité de la circulation. Plusieurs pistes de solutions sont proposées par les citoyens et la Ville prend le temps d'étudier chaque demande individuellement. Aux termes de ces consultations et pour répondre aux inquiétudes des citoyens, la Ville choisit de reconduire les orientations originales du pôle central de développement et de ne pas modifier le nombre d'étages entre la gare et le Secteur des S. Ce type de modification pourra être étudié ultérieurement, lors du dépôt d'un projet complet répondant à la Vision de la Ville et de ses citoyens.

3.2 La création d'un véritable milieu de vie complet à échelle humaine

Un des grands enjeux du projet consiste à profiter des opportunités offertes pour créer un nouveau milieu de vie complet à échelle humaine à Candiac.

Le Secteur de la gare réunit l'ensemble des facteurs requis lui permettant de jouer ce rôle. Il bénéficie déjà d'une importante accessibilité autoroutière, en plus d'être desservi par la gare de train de banlieue de Candiac, appelée à jouer un rôle de plus en plus important au cours des prochaines années.

De plus, le secteur bénéficie d'une importante disponibilité en terrains vacants et offre ainsi le potentiel de créer un milieu de vie complet, entièrement planifié, de manière à être cohérent avec les orientations du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* de la CMM et à répondre aux attentes de l'ensemble des utilisateurs, que ce soit les commerçants, les travailleurs, les résidents ou les visiteurs.

3.3 La création d'un lieu unique et structurant

Ceinturé par trois autoroutes, le Secteur de la gare jouit d'une localisation stratégique et d'une bonne visibilité. Il possède une vitrine sur les autoroutes 15, 30 et 930 et est desservi par le train de banlieue (gare de Candiac). Son accessibilité routière demeure, toutefois limitée à une seule artère (boulevard Jean-Leman) à l'heure actuelle. Une seconde voie d'accès est prévue par la Ville depuis l'autoroute 15. Cette dernière viendra rejoindre le prolongement du boulevard de Sardaigne, menant au Carrefour Candiac. La réalisation de ces travaux combinée à la visibilité qu'offre cette autoroute représente une opportunité de créer un lieu unique, structurant et plus accessible.

Un des enjeux majeurs du projet de développement du secteur consistera à mettre en place un projet harmonieux, attractif et de signature distinctive, intégrant une mixité d'usages et une densification, et ce, malgré les contraintes d'enclavement ci-haut mentionnées.

Tout en tenant compte des nombreuses contraintes de développement, le projet devra s'intégrer harmonieusement aux secteurs résidentiels et commerciaux existants et tirer profit de la présence de la gare de train de banlieue.

3.4 La création d'un lieu qui favorise l'écomobilité

Le Secteur de la gare devra, par définition, faire une place importante aux transports collectifs et actifs. Un des défis consiste à offrir un environnement bâti favorable à l'écomobilité, où l'organisation de l'espace urbain est plus conviviale pour le piéton que pour l'automobiliste.

L'importante disponibilité des terrains combinée à la présence de la gare de train de banlieue offrent l'opportunité de faire de ce secteur un modèle d'aménagement en matière d'écomobilité, en créant un milieu de vie dense et mixte, offrant un ensemble de réseaux d'espaces publics, passages, places, parcs interconnectés entre eux et avec les secteurs adjacents. En ce sens, le projet devra permettre la connectivité du secteur de la gare avec le reste du territoire de la ville et les autres pôles d'intérêt qui s'y trouvent (commerciaux, récréatifs, publics, etc.).

Principes d'un environnement bâti favorable à l'écomobilité :

- Soutenir un niveau de densité de moyen à élevé en fonction des milieux (ruraux ou urbains).
- Promouvoir des cadres de vie compacts.
- Faciliter la diversité des usages au sein des milieux de vie.
- Créer des milieux de vie perméables qui facilitent les déplacements non motorisés.
- Aménager des rues conviviales, à l'échelle humaine.
- Aménager un espace urbain de qualité qui participe à l'identité du lieu et qui est favorable aux piétons et aux cyclistes.
- Privilégier une structure régionale concentrée de manière à limiter les déplacements.
- Favoriser un développement continu.

Source : MAMROT. L'aménagement et l'écomobilité – Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable. 2011. p.48.

3.5 La création d'un lieu à l'avant-garde en matière de design urbain

La Ville de Candiac a toujours su se démarquer par la priorité accordée à l'aménagement de son domaine public et par la qualité de ses produits résidentiels. Un des défis consiste à porter cet engagement de qualité à un niveau ultime en proposant le développement d'un quartier dont la conception fera l'objet d'une signature unique et distinctive.

L'intégration de hauts standards en matière de critères de design urbain contribuera à l'attractivité, à la convivialité et au confort du site pour les résidents et ses usagers et permettra de faire du Secteur de la gare un lieu identitaire et à l'avant-garde. Une attention particulière devra être accordée aux aménagements proposés, notamment aux îlots types, au traitement des voies et des espaces publics, aux aires de stationnement, aux plantations, au mobilier urbain et à l'éclairage.

3.6 La création d'un secteur répondant aux principes du développement durable

La pratique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme façonne sans conteste le type d'occupation du sol et, par le fait même, l'utilisation des ressources naturelles, humaines et financières. Jusqu'à présent, la croissance des villes et municipalités au Québec s'est majoritairement développée sur la base de l'étalement urbain. Cette forme d'expansion a favorisé l'augmentation de la dépendance à l'automobile, la sédentarité ainsi que la dégradation de la qualité de l'air et des écosystèmes. La Ville de Candiac n'a pas fait exception à la règle dans son développement des dernières décennies. Désireuse de renverser cette tendance, elle entend adapter sa planification et sa réglementation dans le Secteur de la gare de manière à promouvoir une croissance durable et adaptée à son milieu.

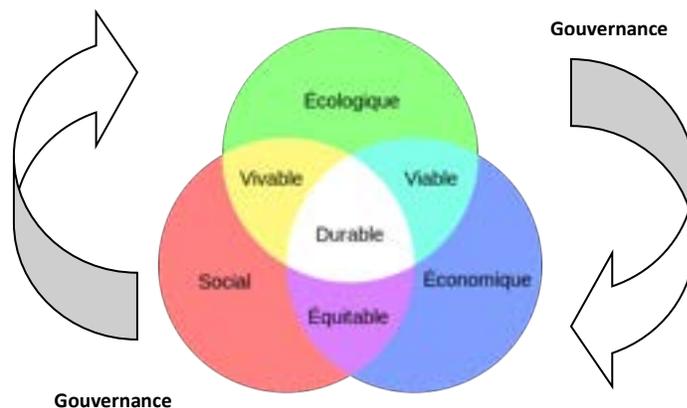
Le principe du développement durable a émergé de la prise de conscience de la limite des ressources naturelles, de la fragilité des écosystèmes planétaires et des répercussions sociales des inégalités régionales en termes de développement. Cette notion peut être définie comme un développement qui répond aux besoins actuels sans compromettre la capacité des générations futures de faire de même. Un nombre grandissant d'acteurs de tous les secteurs adhère à l'approche du développement durable. Cette dernière nécessite souvent un changement de perceptions et de comportements dans les politiques, les stratégies et les projets de développement.

Le développement durable est multidimensionnel et s'articule autour de trois piliers interdépendants : social, économique et environnemental. La sphère sociale vise à satisfaire les besoins en santé, éducation, habitat, emploi, prévention de l'exclusion, l'équité intergénérationnelle, etc. La dimension économique a pour objet de créer de la richesse et d'améliorer les conditions de vie matérielles. Le pilier environnemental tend à préserver la biodiversité et à utiliser les ressources naturelles et énergétiques en respect des capacités de production et de régulation limitées du milieu naturel. Différents concepts tels que la mixité, la densité, la durabilité, la mobilité, la biodiversité, la santé, la sécurité et la vitalité économique soutiennent toute intervention sociale, économique ou environnementale sur le territoire.

Ces trois sphères sont inter reliées, dans la mesure où les actions menées dans un pilier ont des répercussions sur les deux autres. En ce sens, une intervention ne doit pas nécessairement s'inscrire dans les trois piliers, mais doit, tout au moins, ne pas nuire aux deux autres. Lorsqu'une action permet de conjuguer deux sphères, elle peut engendrer différents types de développement qui découlent du développement durable : viable (économique et environnemental), équitable (social et économique) et vivable (social et environnemental).

À ces trois sphères d'action s'ajoute la dimension de la gouvernance. Celle-ci est intimement liée à la dynamique des acteurs locaux et régionaux, essentielle au pilotage du développement durable d'une collectivité. Ainsi, les parties prenantes se dotent d'une stratégie commune, la mettent en œuvre et évaluent les résultats de manière participative en s'appuyant sur des méthodes et des outils reconnus. Une saine gouvernance se caractérise notamment par la participation, la transparence de la démarche et la responsabilité des acteurs. Cette gouvernance partagée implique une démocratie participative. Tout d'abord, une consultation doit être menée afin de détecter les problèmes et analyser les besoins des citoyens. Puis, il faut une concertation entre les acteurs du milieu afin de favoriser la réalisation des projets. De cette manière, la prise de décision se fait de manière transversale, en prenant en considération toutes les parties prenantes, du citoyen aux différentes instances.

L'illustration reprise ci-dessous résume la complexité du concept.



En somme, le développement durable d'une collectivité se caractérise par :

- des relations vivables entre la consommation des ressources du territoire de façon à assurer la qualité de vie de la communauté et le renouvellement de ces ressources;
- des relations viables entre le rythme de production des entreprises, ce qui inclut l'utilisation des matières premières, et le renouvellement des ressources du territoire;
- des relations équitables entre une économie pouvant assurer la qualité de vie de la collectivité et une offre d'emploi pouvant maintenir une économie saine;
- des relations constructives entre les parties prenantes d'un territoire lui permettant de se doter d'une organisation et assurant l'adaptation des activités et la coordination de celles-ci en vue d'une amélioration continue de la qualité de vie de la communauté.

En plus des trois piliers et de la dimension de la gouvernance, le développement durable implique le respect de principes, notamment de solidarité, de participation, de précaution et de responsabilité. Le principe de solidarité se distingue en deux types. La solidarité dans le temps cherche à clarifier l'engagement envers les générations futures. La solidarité dans l'espace s'applique, dans le cas du secteur de la gare de Candiac, entre les secteurs existants et ceux à venir. Le principe de participation invite à la collaboration de tous les acteurs au processus de décision afin d'accroître l'adhésion aux choix et de faciliter leur mise en œuvre. Le principe de précaution amène à faire preuve de prudence dans les interventions et à envisager différents scénarios possibles afin de garantir la réversibilité des actions posées. Finalement, le principe de responsabilité instaure une notion de rôle des différents acteurs, qui peut être local et global ou individuel et collectif.

En adhérence avec cette approche, le *Programme particulier d'urbanisme de l'aire TOD de la gare de Candiac* permet à la Ville de Candiac d'aller plus loin en matière de développement durable. En effet, ce document propose des mesures innovatrices en matière d'aménagement, qui mise notamment sur :

- une grande planification et organisation de la démarche, encadrée par un comité de travail formé des représentants de la Ville de Candiac, de la MRC de Roussillon, de la CMM et d'Exo;
- la participation des divers acteurs aux grandes étapes clés du processus, qui sera déterminée par la Ville de Candiac;
- l'utilisation des pouvoirs conférés par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* lors de l'adoption d'un programme particulier d'urbanisme, notamment le recours au fonds de stationnement pour acheter ou aménager des immeubles servant au stationnement.

En matière d'aménagement, Candiac entend miser, pour le Secteur de la gare, sur ces divers éléments :

- l'intégration d'activités économiques à même le secteur;
- la densification de l'utilisation du sol et la diversification de l'habitat;
- la diversification de la population;
- l'intégration du principe de moindre impact sur l'environnement;
- la cohésion sociale et la solidarité entre les générations et les territoires;
- la promotion de la mobilité active et des transports alternatifs;
- le développement suivant des modes de production et de consommation responsables;
- l'amélioration de la qualité de vie : santé, sécurité et bien-être.

4. Vision d'aménagement et de développement

4.1 Énoncé de vision

Les chapitres précédents ont permis de présenter la synthèse de la lecture diagnostique du territoire et de révéler les enjeux et défis inhérents au développement de l'ensemble de l'aire TOD de la gare de Candiac mais plus spécifiquement au Secteur de la gare. Il en résulte la vision d'aménagement et de développement suivante, qui constitue la ligne directrice qui guidera les orientations, objectifs et moyens de mise en œuvre.



Vision d'aménagement et de développement⁴

Le Secteur de la gare : un milieu de vie à échelle humaine et un pôle urbain branché sur un réseau de transport collectif d'avenir.

Les grands principes du Secteur de la gare découlent directement du *Plan stratégique de développement 2018-2033* où sont identifiés les six chantiers stratégiques qui guident les actions de la Ville à long terme.

⁴ La vision d'aménagement vise à traduire l'image que projettera le Secteur de la gare lorsque complété.

Le Secteur de la gare est établi comme étant un milieu de vie complet à échelle humaine. Par son urbanité, sa densité et sa signature particulière, les citoyens de Candiac le reconnaissent comme étant un lieu ATTRACTIF et MODERNE. Ils y convergent grâce à la présence d'un réseau de transport collectif et actif adéquatement structuré, qui assure une INTERCONNEXION AVEC LES DIVERS PÔLES COMMERCIAUX, CIVIQUES ET RÉCRÉATIFS de la Ville.

Alliant une mixité d'usages, une diversité de fonctions et une densité d'occupation du sol, ce milieu de vie constitue un lieu doté d'une AMBIANCE DISTINCTIVE, un LIEU VIVANT ET ANIMÉ où l'on peut habiter et travailler. L'aménagement du Secteur de la gare et la qualité de son cadre bâti principalement axé sur le design, en font un lieu qui attire des gens de toutes origines et de tous milieux. Ceux-ci trouvent satisfaction dans la QUALITÉ DE VIE et la DIVERSITÉ DES PRODUITS D'HABITATION qui est offerte dans le quartier.

Regroupant des commerces, des services de proximité, des places publiques, des équipements de culture, de loisir, des sentiers et pistes pour piétons et cyclistes, le Secteur de la gare est un véritable PÔLE URBAIN STRUCTURANT participant au rayonnement de la Ville de Candiac à une échelle régionale. Il se démarque comme étant une nouvelle référence en matière d'aménagement urbain. La QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS sur le domaine public et l'importante place faite aux piétons le positionnent comme quartier CONVIVIAL et NOVATEUR en harmonie avec son environnement.

Sa localisation stratégique, au centre des autoroutes 15, 30 et 930, fait du Secteur de la gare, une DESTINATION facilement accessible par le réseau routier supérieur de la Montérégie. Il agit à titre de VITRINE et constitue un modèle de quartier durable du 21^e siècle l'une des PORTES D'ENTRÉE de la Ville de Candiac.

La GARE DE TRAIN, cet équipement structurant permettant de rejoindre le centre-ville de Montréal en quarante minutes, représente le cœur du quartier et permet d'axer le développement tout autour de lui sur la MOBILITÉ ACTIVE et ainsi réduire la dépendance à l'auto-solo. L'INTERMODALITÉ entre les différents moyens de transport est d'ailleurs l'un de ses atouts les plus attrayants. La nouvelle proximité des stations du *Réseau électrique métropolitain* (REM) permet également une desserte améliorée en autobus vers la station terminale de Brossard. Cette connexion rapide et à haute fréquence avec le REM permettra de rejoindre le centre-ville de Montréal efficacement en moins de 35 minutes. Le Secteur la gare se trouve ainsi branché au réseau de transport collectif métropolitain et à un ensemble de sites d'intérêt.

Le Secteur de la gare présente toutes les qualités d'un milieu urbain, en plus de s'intégrer harmonieusement à son environnement. L'empreinte écologique du quartier se veut réduite tant par les infrastructures, les bâtiments que par les aménagements.

Le Secteur de la gare est un milieu de vie novateur et branché où il fait bon vivre, travailler et se divertir.

5. Grandes orientations d'aménagement

Afin d'orienter le développement selon la vision présentée dans le chapitre précédent, quatre grandes orientations ont été formulées. Déclinées en objectifs et moyens de mise en œuvre, ces orientations visent à guider l'aménagement du territoire pour les prochaines années et à fournir un cadre décisionnel permettant aux intervenants municipaux et à leurs partenaires de prioriser les interventions et de coordonner la réalisation des différents projets dans le quartier.

5.1 Faire du Secteur de la gare un quartier modèle de développement durable axé sur les transports actifs et collectifs.

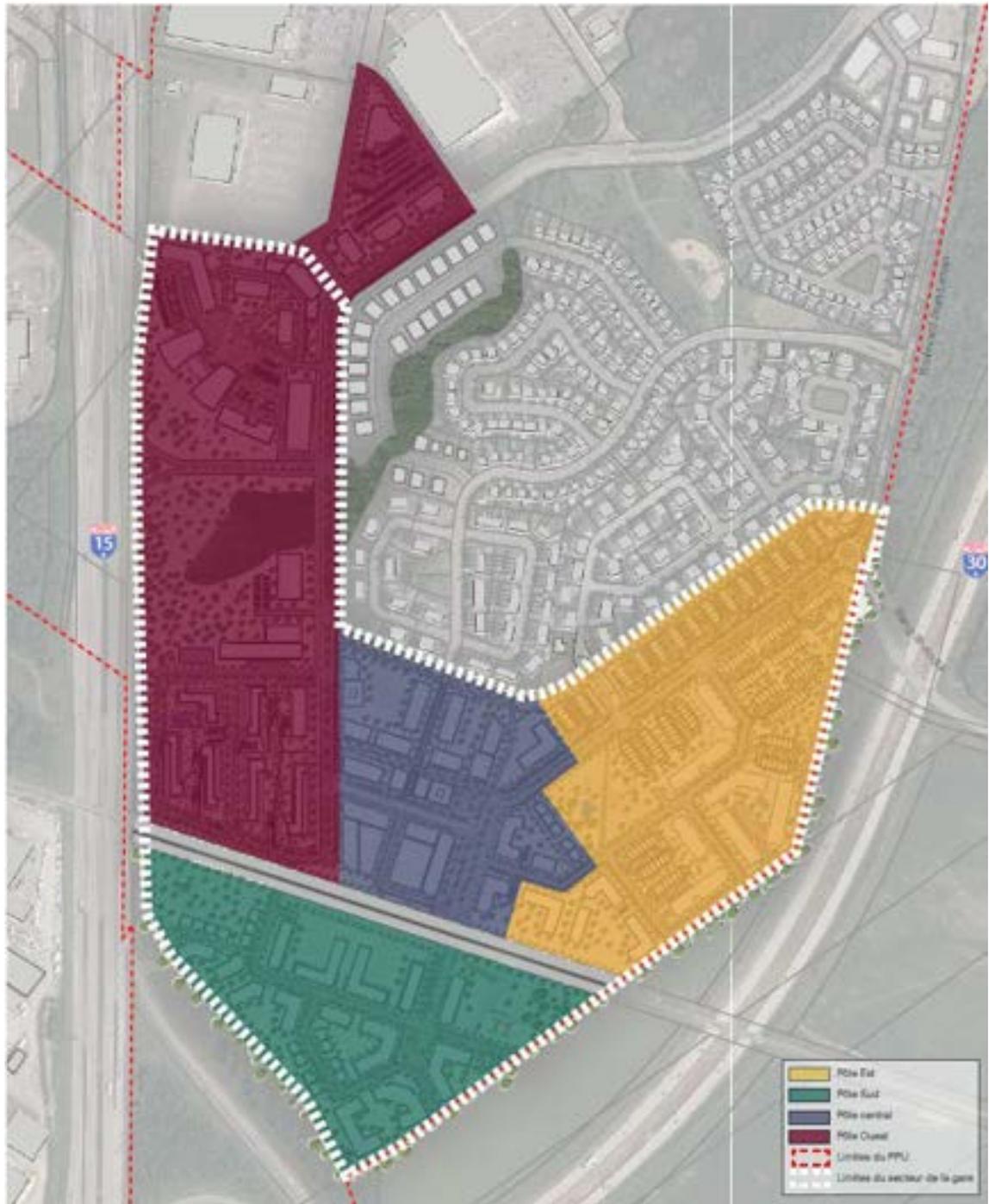
Afin d'assurer le succès de la planification du Secteur de la gare, il s'avère essentiel de bien jeter les bases qui lui permettront de devenir un quartier modèle en matière de développement durable, axé sur le transport collectif (approche TOD).

Ceci passe d'abord par la création d'un milieu diversifié, compact et cohérent, composé d'un ensemble de pôles interconnectés (pôle mixte de moyenne densité, parc d'affaires mixte, pôles résidentiels de faible à moyenne densité). La prise en considération des contraintes naturelles et anthropiques à même le design constitue également un élément essentiel de la réussite du projet. L'intégration de critères relatifs à chacune des sphères du développement durable (environnement, social, économie), doit faire partie intégrante de la stratégie de développement du quartier.

5.1.1 Créer un milieu diversifié, compact et cohérent

- Articuler le développement du secteur autour de la gare de train et prévoir la création de pôles de développement complémentaires: un pôle central mixte de moyenne densité, un parc d'affaires mixte, un ou plusieurs pôles résidentiels de faible à haute densité.
- Favoriser le déploiement d'une diversité de fonctions: résidentielles, mixtes (résidentielles et commerciales), de bureaux, institutionnelles et communautaires, parcs et espaces publics, espaces de conservation.
- Prévoir une répartition équilibrée des hauteurs favorisant le maintien de l'échelle humaine (encadrement de la rue par les bâtiments proportionnel à la largeur des voies de circulation) et optimisant le confort des utilisateurs (absence de corridor de vent ou ombrage excessif).
- Prévoir une gradation des gabarits et des hauteurs, de manière à ce que les bâtiments les plus hauts soient implantés à proximité de la gare et en vitrine autoroutière.
- Prévoir une modulation des volumes et une diminution de ceux-ci à mesure que le développement se rapproche des secteurs résidentiels existants.
- Développer un milieu de vie compact et complet à distance de marche raisonnable du transport collectif et des services, articulé autour d'îlots de taille réduite et perméables (ex : sentiers).

Figure 5: Pôles de développement du Secteur de la gare



5.1.2 Créer un pôle central mixte de moyenne à haute densité

- Développer un pôle mixte de moyenne à haute densité, et articuler celui-ci autour de la gare de Candiac.
- Concevoir un secteur d'ambiance en aménageant une rue piétonne et une place publique structurante, mais en conservant une échelle humaine. Viser une mixité verticale comme horizontale, en planifiant du commerce aux rez-de-chaussée et des bureaux et résidences aux étages supérieurs.
- Prévoir à même le pôle mixte des espaces pour l'aménagement d'équipements institutionnels répondant aux besoins des résidents (ex : école, garderie, bibliothèque satellite) et d'équipements culturels et communautaires pouvant desservir un bassin plus large de population (ex : salle de spectacle, pôle de service institutionnel).
- Dans la mesure du possible, le cas échéant, concentrer les équipements collectifs au cœur du secteur, à proximité de la gare, de manière à créer un véritable cœur de quartier.
- Prévoir une intégration harmonieuse des infrastructures de la gare à même le pôle. À long terme, favoriser la construction d'un bâtiment mixte intégrant la gare, des stationnements en structure étagée et des fonctions commerciales et résidentielles.
- Tenir compte des préoccupations citoyennes en s'assurant de :
 - o Grader adéquatement les hauteurs et les volumes entre la gare et les secteurs existants (résidences de faible densité), de manière à prévoir les bâtiments de plus grande hauteur à proximité de la gare;
 - o Favoriser une implantation perpendiculaire des nouveaux bâtiments par rapport au parc linéaire agissant comme tampon entre le Secteur de la gare et le pôle résidentiel adjacent;
 - o Privilégier une conception limitant les vues directes depuis les nouvelles constructions vers le secteur résidentiel existant;
 - o Réduire au minimum l'impact sur l'ensoleillement des résidences existantes et leurs espaces privatifs extérieurs.

5.1.3 Développer un parc d'affaires novateur de type « Campus » :

Qu'est-ce qu'un parc d'affaires de type « Campus » ?

L'approche « Campus » s'inscrit en opposition aux développements traditionnels.

Il s'agit d'un regroupement de bureaux d'affaires dans des bâtiments de type pavillonnaire, d'architecture soignée et de grande qualité, œuvrant ou non dans des créneaux de spécialisation préalablement définis (ex. agroalimentaire, biotechnologie, technologies de l'information, etc.). À l'image des campus universitaires, ils sont érigés sur des sites dotés d'espaces verts et d'aménagements de grande qualité et comprennent des services variés et complémentaires à la desserte des établissements d'affaires, tels services bancaires, restaurants, cafés, etc., le plus souvent aménagés au rez-de-chaussée des bâtiments.

Des normes d'aménagement strictes y prévalent : l'entreposage extérieur y est interdit, la portion bureau des édifices est fixée minimalement à 30 % de la superficie totale. Dans la portion occupée à d'autres fins, la hauteur libre minimale est fixée à 6 mètres.

- Réserver une partie du pôle de développement ouest bordant l'autoroute 15, à la création d'un parc d'affaires haut de gamme et distinctif, facilement accessible depuis la bretelle autoroutière projetée.

- Réserver une partie du parc d'affaires pour l'implantation d'un hôtel permettant de maximiser le potentiel récréotouristique du Secteur de la gare (clientèle de passage et de destination).
- Prévoir la réalisation par la Ville de Candiac, en collaboration avec les propriétaires privés, d'une étude de positionnement visant à déterminer les créneaux à privilégier pour les terrains bordant l'autoroute 15.
- Implanter des édifices à bureaux occupant une proportion importante des terrains, comptant une présence marquée de végétation arborescente et dotés d'aménagements paysagers distinctifs et de matériaux de qualité.
- Proposer des bâtiments de qualité pouvant être adaptés aux besoins changeants des entreprises (flexibilité des aménagements intérieurs et extérieurs).
- Penser ce pôle comme le trait d'union entre le Secteur de la gare et le Carrefour Candiac.
- Prévoir la mise en place de sentiers piétonniers et cyclables permettant de mettre en valeur et de rendre accessible le secteur boisé d'intérêt situé à proximité du parc d'affaires (zone de conservation à protéger) ainsi que de connecter le campus aux pôles environnants.
- Prévoir l'intégration de bâtiments résidentiels de forte densité à même le campus afin d'alimenter le parc d'affaires et de créer une animation sur 24 heures.

5.1.4 Intégrer un pôle résidentiel de faible à moyenne densité à l'est

- Prévoir la construction de bâtiments résidentiels, de manière à ce que ce pôle constitue une zone de transition entre le pôle central (mixte de moyenne densité) et le développement résidentiel existant (Secteur des S de faible densité).
- Privilégier les bâtiments de plus grand gabarit près de la voie ferrée et en bordure de l'autoroute.
- Proposer une gamme de produits résidentiels susceptibles de répondre à une clientèle variée et de tout âge.
- Favoriser les déplacements actifs et aménager des parcours piétonniers et cyclables continus vers la gare et les pôles adjacents.
- Créer des espaces publics et récréatifs structurants et de qualité au cœur des nouveaux développements résidentiels.

5.1.5 Intégrer un pôle résidentiel de haute densité à l'ouest

- Prévoir la construction de bâtiments résidentiels de plus grand gabarit en bordure des autoroutes.
- Assurer un traitement architectural de grande qualité respectant les objectifs du *Guide d'aménagement pour des quartiers viables à Candiac*.
- Prévoir un espace pour l'implantation d'une école primaire, à proximité du boulevard de Sardaigne et face au parc linéaire afin d'être bien desservi par le réseau de déplacements actifs du quartier.
- Favoriser les déplacements actifs et aménager des parcours piétonniers et cyclables continus vers la gare et les pôles adjacents.
- Créer des espaces récréatifs de qualité pour les résidents au sol et sur les toits.

5.1.6 Assurer la gestion des contraintes naturelles et anthropiques

- Optimiser l'implantation des bâtiments en lien avec les sources de bruit potentielles (maximiser la distance entre les bâtiments et les sources de bruit).
- Assurer une conception architecturale qui tient compte des sources de bruit (agencement des pièces, nombre, dimensions et orientation des ouvertures) et qui permet de bonnes propriétés acoustiques (matériaux, isolation).
- Mettre en place des mesures de mitigation permettant de diminuer le bruit routier aux abords des autoroutes 15 et 30 pour tout développement à des fins résidentielles, récréatives ou publiques prévues à l'intérieur d'une distance de 325 mètres par rapport au centre de l'emprise autoroutière, dans l'objectif de respecter le seuil de 55 dBA leq 24 heures, prévu au *Schéma d'aménagement révisé* de la MRC de Roussillon. À cette fin, privilégier des écrans acoustiques constitués de structures végétalisées.
- Maintenir les mesures de mitigation minimales recommandées par le guide « *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires* » pour l'implantation de nouveaux bâtiments de part et d'autre de la voie ferrée à moins qu'une étude conforme produite par un ingénieur compétent en la matière propose des mesures alternatives permettant d'atteindre les cibles visées de climat sonore et vibratoire, et que la sécurité des personnes soit assurée.
- Intégrer des écrans visuels et acoustiques en bordure de la voie ferrée sous forme de murs écrans végétalisés ou de talus paysagers avec ou sans écran, respectant les recommandations des professionnels interpellés.
- Intégrer, pour la traverse de la voie ferrée, un ou plusieurs passages sécuritaires, visibles et facilement accessibles, autant par voiture que par transport collectif et actif.
- Développer le Secteur de la gare en respectant le *Plan de conservation des milieux humides* de la Ville de Candiac.

5.1.7 Intégrer les principes du développement durable

Définir des normes d'aménagement s'inspirant des grands principes du développement durable, par exemple :

VOLET ENVIRONNEMENT :

- Diminuer les effets des îlots de chaleur par la réduction des superficies de surfaces minérales, la réduction de la largeur des rues, l'utilisation de matériaux de revêtement perméables ou à faible réflectance.
- Réduire l'utilisation de l'automobile et améliorer les réseaux de transport collectifs et actifs.
- Réduire le nombre de cases de stationnement privé et privilégier le transport en commun, l'auto partage et l'optimisation du stationnement sur rue.
- Favoriser une végétation dense et résiliente sur les terrains publics comme sur les terrains privés. Préserver la végétation en place digne d'intérêt et intégrer les constructions aux milieux naturels d'intérêt.
- Considérer une approche de gestion des eaux pluviales alternative et intégrée à même certains espaces verts. Favoriser la captation des eaux pluviales et leur réutilisation.
- Viser une réduction de la demande énergétique (partenariat possible avec Hilo, filiale d'Hydro-Québec) et favoriser l'utilisation d'énergies renouvelables.

- Viser l'atteinte de certifications environnementales pour les projets immobiliers (ex : LEED Certifié, argent, or, platine, NovoClimat, One Planet Living) et pour l'aménagement de quartier (ex : LEED Aménagement des quartiers, One Planet Communities).
- Privilégier les constructions en bois pour les bâtiments en hauteur.
- Favoriser la construction de bâtiments passifs (bâtiments dont la consommation énergétique est très basse).
- Promouvoir un éclairage intelligent à faible intensité pour le domaine public et privé.
- Prévoir des objectifs d'efficacité énergétique, de qualité de l'air et de réduction des gaz effet de serre.
- Promouvoir le recyclage des matériaux de démolition.
- Favoriser la réutilisation des ressources.

VOLET SOCIAL

- Consacrer une superficie élevée du site à des usages communautaires, publics et récréatifs.
- Viser l'accessibilité universelle à l'échelle du bâtiment et du quartier.
- Offrir aux familles et aux personnes âgées des services et des équipements spécialisés et adaptés.
- Prévoir une diversité de typologies résidentielles accessibles à plusieurs types de revenus.
- Intégrer des espaces dédiés à des services et à des activités communautaires dans le cœur du quartier (ex : jardins communautaires).
- Prévoir des espaces publics de qualité et accessibles à l'ensemble de la population.

VOLET ÉCONOMIE

- Prévoir un secteur d'emploi (bureaux et hôtel), des commerces et des services dans le secteur.

VOLET INFRASTRUCTURES

- Remplacer ou compléter les infrastructures grises par des infrastructures vertes (bâtiments, voies de circulation, espaces publics, corridors récréatifs, etc.) permettant notamment une meilleure gestion des températures, de l'eau de ruissellement, de l'érosion du sol et de la pression induite par les activités humaines : toits verts, murs végétaux, système végétalisé de gestion d'eaux pluviales, terre-pleins, stationnements, corridors verts, pistes cyclables, aménagement des bandes riveraines, etc.

Infrastructure grise versus infrastructure verte

Alors que **l'infrastructure grise** renvoie aux réseaux de structures techniques dont a besoin la société, telles que les routes, les chemins de fer, l'approvisionnement en eau, les égouts, les réseaux électriques, les télécommunications, **l'infrastructure verte** est un réseau d'espaces verts préservant les valeurs et les fonctions de l'écosystème et apportant à la société les bienfaits qui en découlent.

La valeur ajoutée de l'infrastructure verte provient de son utilisation multifonctionnelle. Cette multifonctionnalité renvoie à l'intégration et l'interaction de différentes fonctions ou activités sur une même parcelle de terre.

Source : Surf nature. L'infrastructure verte – Investissements durables au bénéfice des hommes et de la nature. mars 2011.

- Intégrer un système performant de cueillette et de distribution des matières résiduelles (recyclage, revalorisation, compostage et rejet final), par exemple sous forme de système de collecte automatisé par aspiration (ex : projet La Cité verte, Québec).
- Intégrer les équipements de gestion des déchets à l'architecture et aux espaces privés ou partagés.
- Planifier la récupération de l'énergie produite par l'opération des bâtiments, via un système de récupération de la chaleur des eaux usées ou un système de ventilation avec récupération de chaleur.
- Prévoir le recours à des technologies de captation et de production d'énergie adaptées aux conditions climatiques et géologiques.

5.2 Déployer des réseaux favorisant l'écomobilité

La réussite d'un quartier TOD est fortement liée au déploiement d'une gamme de réseaux favorisant l'écomobilité, leur aménagement dictant grandement leur succès.

En ce sens, le *Programme particulier d'urbanisme* propose la création d'un véritable réseau de places, de parcs de quartier et de parc-nature connectés entre eux et au milieu environnant par un ensemble de pistes cyclables et de liens piétons, facilement identifiables via des seuils adéquatement aménagés. Des trames secondaires (passages) sont également prévues à même les terrains privés. La définition d'une trame de rue cohérente et hiérarchisée, laissant la place à différents types d'utilisateurs, constitue également un élément essentiel de la démarche d'écomobilité.

5.2.1 Définir une trame de rues cohérente

- Axer le développement du site autour d'un boulevard urbain rejoignant l'est et l'ouest, afin de desservir le nouveau secteur, donner accès à la gare, et inter relier l'ensemble des pôles entre eux (axe de Sardaigne et Jean-Leman, avenue des Chênes et la future rue collectrice permettant de joindre les deux boulevards).
- Traduire l'importance de ce tracé par un aménagement distinctif, réalisé en fonction du *Guide d'aménagement des emprises publiques de la Ville de Candiac*. Prévoir une division de l'espace et des aménagements reflétant les standards de la Ville.
- Intégrer un second axe d'envergure donnant accès à la gare de Candiac depuis le boulevard principal. L'aménager sous forme d'esplanade, en suivant les recommandations du *Guide des aménagements des emprises publiques de la Ville de Candiac*, de manière à ce qu'il fasse une place majeure aux utilisateurs des transports collectifs et actifs (trottoirs en saillie, aménagements conviviaux pour les usagers du transport en commun, large promenade piétonne, bandes paysagères séparant les types de circulation, piste cyclable unidirectionnelle en chaussée partagée, bacs de plantation).
- Proposer une trame de rues locales de plus petit gabarit, non propice à la circulation de transit, s'articulant autour des grands axes et donnant accès aux différents pôles résidentiels. Intégrer lorsque possible, un trottoir de part et d'autre de la voie véhiculaire et intégrer des bandes paysagères en se basant sur le *Guide d'aménagement des emprises publiques de la Ville de Candiac*.
- Réaliser les interventions requises au réseau routier existant : prolongement du boulevard de Sardaigne, parachèvement de la rue de Sofia, réaménagement de la géométrie du boulevard Jean-Leman et raccordement du boulevard Jean-Leman à l'avenue des Chênes, ainsi que la fermeture de la rue de la Sorbonne et sa conversion en parc linéaire.

Figure 5 : Plan des voies de circulation



5.2.2 Réduire la place des aires de stationnement et atténuer leur visibilité

- Réduire les ratios de stationnement sur les propriétés résidentielles et prévoir au moins 80 % des stationnements en souterrain, ou dans des garages fermés non visibles de la voie publique pour les usages résidentiels.
- Continuer les discussions avec Exo afin d'être en mesure de partager les cases inutilisées du stationnement incitatif en période de pointe et d'optimiser les cases inutilisées en période de hors-pointe pour les besoins commerciaux et résidentiels. De plus, regrouper les stationnements pour les commerces et services à l'intérieur de quelques parcs communs de faible superficie, localisés en arrière-lot des bâtiments et aménagés de manière à être peu visibles depuis la rue.

- Permettre les stationnements de surface pour les commerces et certains usages résidentiels, les autres stationnements se faisant obligatoirement sur rue aux fins d'optimisation de ces cases et afin de réduire le nombre minimal requis sur le terrain privé.
- Aménager les aires de stationnement du parc d'affaires de manière à ce que celles-ci soient à l'échelle humaine, bénéficient d'une diversité d'aménagements paysagers et de plantations et permettant de minimiser les îlots de chaleur. Favoriser l'aménagement de jardins de captation des eaux de pluie. Prévoir des aménagements à l'échelle des piétons et sécuritaires.

5.2.3 Offrir un réseau intégré aux places et aux parcs

- Articuler le développement autour d'une place centrale et de parcs de dimension et fonction variées, connectées aux milieux qu'elles desservent : lieu d'activités sportives, lieu de rencontre et d'échanges, lieu de repos, lieu de divertissement, lieu de promenade et d'interprétation, etc.

Plus spécifiquement, aménager les éléments suivants :

- o Place publique centrale et son réseau de liens publics la connectant au parc linéaire et à la gare;
- o Quatre parcs de quartier (parc central, parc linéaire, parc-école, parc du sud);
- o Parc nature et conservation (prolongement du ruisseau et intégrant le marais).
- Prévoir, à même le réseau de places et de parcs, des aménagements pour toutes les catégories d'âge (enfants, adultes et clientèles plus âgées à mobilité réduite).
- Aménager la place publique de manière distinctive (ex : élément de design urbain, marquage au sol, végétaux, éléments signalétiques) en accord avec la fonction et la nature du voisinage desservi et y intégrer le mobilier urbain propre au Secteur de la gare.

5.2.4 Assurer l'intégration des réseaux de transport collectif et actif

- Prévoir les espaces nécessaires à l'intégration des réseaux de transport collectif et actif à même les emprises de rues (voies pour autobus, pistes multifonctionnelles, pistes cyclables unidirectionnelles, promenades, sentiers piétons, etc.) de même que les infrastructures connexes nécessaires (ex : abribus, stationnements pour vélos). À cet effet, se référer au *Guide des aménagements des emprises publiques de la Ville de Candiac*.
- Continuer les discussions avec Exo afin de prévoir une optimisation du site de la gare aux fins de développement immobilier, en y incluant un aménagement de stationnement incitatif étagé, un débarcadère, un terminus sur les terrains de la gare de Candiac et ses infrastructures connexes, selon la proposition long terme prévue à la figure 9.
- Prévoir une offre de transport collectif diversifiée et complémentaire, en assurant une desserte intramunicipale, intermunicipale, locale et régionale, via les services d'autobus, de trains de banlieue et de transport à la demande présents sur le territoire, et en exploitant les réseaux routiers disponibles de façon optimisée.
- Prévoir un cheminement piéton qui borde les rues publiques et qui permet de faire converger les résidents et usagers dans le quartier et vers la gare.
- Intégrer des liens piétons aux endroits stratégiques afin de relier les pôles entre eux et réduire les distances de marche.
- Intégrer, lorsque possible, à même les terrains privés, des trames secondaires prenant la forme de passages accessibles au public.

- Aménager des traverses piétonnes et cyclables sécuritaires et visibles aux intersections stratégiques (signalisation et aménagement physique).
- Intégrer une signalisation claire des réseaux de transport collectif et actif (enseignes d'orientation et d'information à même les parcours, plan du réseau facilement accessible aux points d'accès, etc.).
- Aménager un nœud multimodal à même le site de la gare, comprenant notamment : un terminus d'autobus, un stationnement pour vélos, un stationnement pour automobiles, un débarcadère pour les piétons, etc.

Figure 7 : Circuit de transport en commun existants



5.3 Développer une signature distinctive

La planification d'un nouveau secteur urbain à même des terrains non développés constitue une opportunité unique de doter le Secteur de la gare d'une signature distinctive et uniforme, et ce, dès le départ. Cette signature constitue l'un des éléments clés qui permettra au Secteur de la gare de maintenir sa visibilité et son attractivité au fil du temps.

Cette signature passe notamment par la mise en valeur des seuils de quartier et locaux, ainsi que les seuils de parcs et espaces verts. La mise en place de balises claires, notamment via le *Guide d'aménagement pour quartiers viables à Candiac* prenant la forme d'un Form-Based Code⁵ intégré à même le règlement sur les *Plans d'implantation et d'intégration architecturale* (PIIA), permet de doter le secteur d'un cadre architectural de qualité, autre élément essentiel de la signature du secteur. Une attention particulière devra également être apportée au mobilier urbain, à la végétation et aux aménagements connexes, qui contribueront à la signature du quartier. Le tout doit se retrouver dans un document rassemblant l'ensemble des éléments signatures faisant partie de la Vision de la Ville pour le quartier.

5.3.1 Mettre en valeur les seuils

- En fonction des critères d'aménagement du MTQ, marquer l'entrée au Secteur de la gare à partir de l'autoroute 15 (seuil de quartier), soit par le verdissement des triangles formés par les entrées et sorties autoroutières et par l'intégration d'un élément sculptural signalétique aux deux endroits ou par des aménagements significatifs à l'intersection créée par la bretelle et le boulevard de Sardaigne.
- Marquer l'entrée aux seuils locaux (avenue des Chênes / de Sardaigne et le centre du carrefour giratoire) par un traitement paysager signature : intensification des plantations aux abords des intersections importantes par l'ajout de massifs colorés et de plantes d'accents. L'ajout d'un élément signalétique pourrait également être possible.
- Marquer l'entrée aux seuils de parcs et d'espaces verts par la mise en place d'une signature visuelle commune, de plus petite envergure : éléments signalétiques facilitant l'orientation des piétons et cyclistes, marquant l'entrée au réseau d'espaces verts et identifiant les lieux.

5.3.2 Déployer un cadre architectural de qualité

- Modifier le règlement sur les *Plans d'implantation et d'intégration architecturale* (PIIA) afin de bonifier les critères relatifs à l'implantation des bâtiments, aux typologies architecturales à privilégier, au revêtement extérieur des bâtiments, au traitement des cours avant (paysage), à la mise en valeur des vues, à l'affichage, au stationnement, à l'aménagement du domaine public, à l'éclairage, à la végétation et aux éléments de développement durable.
- Doter les bâtiments, sites ou équipements d'envergure (ex : chalet de parc, place publique, gare) d'un design distinctif. Évaluer l'opportunité de tenir des concours d'architecture ou de design en amont de la construction de ce type d'infrastructure.
- Privilégier, en bordure de l'autoroute 15, la construction de bâtiments phares présentant une qualité architecturale distinctive, orientés de manière à être facilement visibles et à optimiser la vitrine sur celle-ci.
- Privilégier l'intégration d'œuvres d'art aux sites stratégiques.
- Porter une attention particulière à l'architecture des bâtiments qui constituent des points de repère ou des nœuds visuels (ex. : le bâtiment du coin des Chênes/des Mélèzes, la gare).
- Intégrer, aux bâtiments et aux aménagements, les critères d'accessibilité universelle.

⁵ Le Form-Based Code (FBC) se concentre sur le lien entre le développement (urbain) et son contexte d'insertion spatiale et sociale : particulièrement les interactions entre les bâtiments et les rues, entre les piétons et les véhicules et enfin, entre les espaces publics et privés. Le code répond à ces préoccupations en régulant la conception du site, la circulation, et la forme globale du cadre bâti.
Source : Guide d'aménagement, août 2015, page 4

5.3.3 Tableur sur un mobilier urbain, une végétation et des aménagements distinctifs

- Doter le secteur d'une végétation et d'aménagements paysagers de qualité et en grande quantité, qui dépassent les normes prescrites à la réglementation et qui contribuent à son image de marque.
- Doter les parties urbanisées de végétaux de valeur ornementale élevée, présentant un contraste de couleur, de texture et de volume. Privilégier des plantes faciles d'entretien, résistant aux conditions urbaines et aux sels de déglacages.
- Privilégier, dans les parcs, des végétaux indigènes et des espèces variées favorisant ainsi la biodiversité, la résilience et des contrastes saisonniers.
- Intégrer, à même le réseau routier, la plantation d'arbres d'alignement à intervalle régulier.
- Développer un mobilier urbain unique au Secteur de la gare et en faire un élément majeur de sa signature (éclairage, bancs, supports à vélos, poubelles pour les déchets et le recyclage, bollards, etc.). Opter pour un design contemporain privilégiant la chaleur du bois et la modernité de l'inox.
- Mettre en valeur la signature paysagère du Secteur de la gare par un traitement des seuils, en fonction de l'échelle des seuils et des types d'usagers auxquels ils s'adressent (automobilistes, piétons, cyclistes).
- Offrir des sentiers piétons accessibles et adaptés à l'utilisation prévue, et dont les matériaux respectent les objectifs de développement durable et de qualité de la Ville de Candiac (pavés de béton, asphalte, poussière de pierre, platelage de bois, granite, tout autre matériau ou assemblage durable).
- Constituer un guide pour le Secteur de la gare et y rassembler tous les éléments de design retenus (mobilier, végétaux, type de pavage, couleurs, etc.). Ce guide peut être intégré à tout document de planification municipale afin d'être utilisé pour planifier les aménagements tout au long du développement.

5.4 Favoriser l'acceptabilité sociale face au développement dans le Secteur de la gare

Le développement concret d'un nouveau secteur urbain de nature plus dense adjacent à un quartier résidentiel déjà construit et habité, constitue un grand défi pour une ville de banlieue comme Candiac. À la base de tout développement harmonieux se trouve une démarche de consultation et de participation citoyenne respectueuse et surtout nécessaire.

5.4.1 Créer un comité citoyen et planifier des rencontres de discussion

- Organiser au moins une rencontre d'information pour maintenir les canaux de communication.
- Tenir des rencontres ponctuelles pour discuter des mises à jour en amont du processus légal de consultation lors de modifications.

5.4.2 Prendre en considération les préoccupations citoyennes soulevées par le Comité citoyen et apporter des modifications aux documents de planification.

- Mettre régulièrement à jour les documents de planification ainsi que la réglementation pour refléter la réalité du développement sur le terrain et les préoccupations citoyennes, le cas échéant.

6. Concept d'organisation spatiale, concept d'ensemble détaillé et plan des aménagements publics

6.1 Concept d'organisation spatiale

Plan 1 : Concept d'organisation spatiale



Le *Plan 1 – Concept d'organisation spatiale* du présent document illustre schématiquement l'organisation générale projetée des différents pôles et les interrelations entre ceux-ci. Le concept s'articule autour de la création d'un TOD par la présence de la gare de train de banlieue de Candiac, intégrée à même un pôle multifonctionnel, facilement accessible. Le secteur central se veut dense et mixte. Avec ses espaces publics structurants et sa rue piétonne créant une ambiance branchée et conviviale, le secteur central constitue le cœur du quartier.

Des pôles résidentiels de faible à haute densité se déploient tout autour du pôle central, et de part et d'autre de la voie ferrée. À l'ouest, une partie de la vitrine autoroutière est occupée par un pôle d'affaires de bureaux et de commerces mais comprenant un certain nombre d'unités d'habitation, jouant le rôle de transition entre le Secteur de la gare et le pôle commercial existant (Carrefour Candiac)

Deux réseaux récréatifs structurent le Secteur de la gare : le réseau « parc nature », qui relie les secteurs naturels d'intérêt entre eux (marais, cours d'eau, zones humides), ainsi que le réseau « parc urbain », qui traverse les pôles résidentiels et offre un ensemble de parcs de quartier, destinés à répondre aux besoins de la population locale (plateaux sportifs, école, aires de jeu, etc.).

Le concept illustre également les zones industrielle et agricole représentant le potentiel d'expansion urbaine futur, qui pourrait se faire conformément aux articles 3.3.1.4 *Modifications au périmètre métropolitain* et 4.5.21.6 *La priorisation du développement résidentiel au sein des zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement* du *Schéma d'aménagement révisé* de la MRC.

Finalement, le réseau routier principal s'articule autour d'une boucle formée par le boulevard Jean-Leman, l'avenue des Chênes et l'esplanade des Mélèzes à l'est, le prolongement du boulevard de Sardaigne à l'ouest, joints au centre par une collectrice dont le nom et les aménagements restent à déterminer. Le réseau secondaire permettra, par le biais de petites rues locales, de desservir l'ensemble des nouveaux résidents et d'accéder à la gare. L'accès futur à l'aire TOD de la gare de Candiac via une nouvelle bretelle accessible depuis l'autoroute 15 et le prolongement du boulevard de Sardaigne sont également illustrés.

6.2 Concept d'ensemble détaillé

Plan 2 : Concept d'ensemble détaillé



Le *Plan 2 – Concept d'ensemble détaillé* illustre le plan de développement proposé. Ce plan est présenté afin de mettre en lumière les principes d'aménagement décrits au présent *Plan particulier d'urbanisme* (PPU). Les projets à réaliser devront respecter les principes du PPU, mais pourront diverger du plan concept d'ensemble.

La localisation des voies de circulation, l'accès à l'autoroute 15, la forme des îlots, l'implantation des bâtiments, la répartition des espaces minéralisés, des espaces non construits et des parcs et espaces verts, de même que le couvert forestier y sont illustrés à titre indicatif.

La répartition des hauteurs des nouvelles constructions du Secteur de la gare est montrée à la figure 8. Celle-ci s'articule autour des grands principes suivants :

- deux étages minimum pour les bâtiments commerciaux, résidentiels et mixtes;
- un étage minimum pour les constructions institutionnelles et publiques;
- des hauteurs allant en diminuant graduellement depuis la gare vers les secteurs résidentiels existants;
- des densités plus élevées pour les bâtiments jouxtant autoroutes et/ou voie ferrée.

Figure 7 : Répartition des hauteurs dans le Secteur de la gare



La figure ci-après illustre l'aménagement souhaité par la Ville du terrain destiné à accueillir la gare permanente d'Exo à Candiac. Un débarcadère d'autobus et un stationnement étagé permettront aux usagers de se rendre à la gare en transport en commun comme en voiture, sans dénaturer le quartier. L'accès au quai d'embarquement sera éventuellement repensé en fonction des futurs bâtiments construits sur le terrain. Dans cette option, les fonctions jumelées au stationnement étagé seraient résidentielles ou de bureaux. Celles-ci devront occuper au moins 3 étages afin de tirer profit au maximum de leur localisation. À noter que le règlement pourra temporairement permettre des bâtiments publics (ex : billetterie) d'une hauteur minimale de 1 étage.

La première phase de ces aménagements serait de rendre les installations actuelles plus fonctionnelles et plus conviviales, d'autant plus que l'actuel quai d'embarquement se situe dans l'axe de la rue des Mélèzes qui se prolongera vers le sud sur le lot 3 551 238, et que cette voie de circulation est à planifier et aménager d'ici 2023. La vision idéale de ce projet comprend un bâtiment destiné à accueillir les usagers de la gare, un débarcadère pour les autobus et une aire de stationnement.

Pour permettre à cette vision de voir le jour, la Ville doit évidemment coordonner les actions à venir avec son partenaire afin de s'entendre sur un plan d'action clair et établir un horizon de réalisation. Exo de son côté, doit s'assurer de poursuivre ses démarches légales afin d'obtenir la possibilité de réaliser des projets d'équipements de transport mixtes.

Figure 8 : Aménagement du terrain de la gare à long terme



Finalement, la figure 10 présente la répartition proposée de l'offre en commerces de détail et des cases de stationnement hors rue associées à cet usage à long terme. Le *Programme particulier d'urbanisme* préconise, à proximité de la gare, l'implantation de bâtiments mixtes avec une fonction commerciale au rez-de-chaussée. Une fonction résidentielle serait localisée aux étages supérieurs. Initialement, 7 000 mètres carrés d'espace commercial étaient prévus alors que ce chiffre est monté à 13 000 lors de la mise à jour du PPU en 2021. À noter que ces données excluent le pôle de développement localisé au sud de la voie ferrée. L'offre commerciale pourra être développée lors d'une refonte éventuelle après avoir fait l'objet d'une étude pour établir sa programmation et tout ajustement règlementaire pertinent qui lui serait associé (affichage, occupation, desserte et livraison, nuisances, autres).

Figure 9 : Répartition des espaces commerciaux



Ces espaces nécessiteront une offre en cases de stationnement sur rue, la clientèle des commerçants pouvant difficilement partager le stationnement intérieur des résidents du Secteur de la gare. En ce sens, une offre de 345 cases de stationnement hors rue est prévue à proximité des commerces. Ces cases seront réparties à l'intérieur de parcs de stationnement de taille petite à moyenne, de manière à minimiser l'impact visuel de ces parcs sur le paysage. Ces parcs de stationnement, lorsqu'extérieurs, seront situés en arrière-lot des bâtiments et devront être aménagés afin de limiter leur visibilité. Ils seront donc peu perceptibles depuis les axes routiers principaux du quartier.

À court terme, la Ville devra poursuivre ses discussions avec EXO pour établir une entente de mutualisation et de partage des espaces de stationnement dédiés au transport en commun dans le secteur. L'objectif vise l'utilisation optimisée des cases pour les commerces et résidences avoisinantes, en fonction des besoins et des périodes de pointe.

Dans le pôle de développement est du Secteur de la gare comprenant essentiellement des résidences de faible à moyenne densité, la Ville prévoit l'aménagement d'environ 100 cases de stationnement sur rue pour absorber les besoins en termes de visiteurs.



Figure 10 : Stationnement sur rue - Secteur de la gare-Pôle est



6.3 Plan des aménagements publics

Le *Plan 3 - Plan des aménagements publics* présente les interventions requises sur le domaine public. Celles-ci sont subdivisées en trois catégories : les réseaux linéaires (réseau routier, réseaux de transport actif et collectif), les seuils (seuils de quartier, seuils locaux, seuils de parcs et d'espaces verts) et les places et parcs (place publique, parc de quartier, parc nature). L'emplacement approximatif des écrans visuels et acoustiques y sont également illustrés.

Plan 3 : Plan des aménagements publics



7. Affectation du sol et densités d'occupation

Les aires d'affectation du sol visent à définir, de façon générale, la vocation dominante des parties du territoire du Secteur de la gare, de façon à répondre aux orientations et aux objectifs d'aménagement. Elles constituent un outil important dans la caractérisation du territoire et dans son développement. En plus de considérer les grands principes d'aménagement qui sous-tendent le *Programme particulier d'urbanisme*, les aires d'affectation tiennent compte des volontés locales en matière d'aménagement et de développement.

Les aires d'affectation respectent les grandes affectations prévues au *Schéma d'aménagement révisé* de la MRC de Roussillon, qui précise, à l'échelle régionale, les fonctions dominantes et complémentaires pour chacun des secteurs du territoire.

Pour chacune des aires d'affectation, les usages autorisés sont précisés selon deux catégories :

- **Fonctions dominantes** : elles correspondent à la majorité de l'espace de plancher constructible auquel sont consacrées les aires d'affectation. Ces fonctions peuvent être assujetties à certaines balises.
- **Fonctions complémentaires** : elles contribuent à appuyer le développement ou la pérennité des fonctions dominantes, tout en n'y compromettant pas leur réalisation. Pouvant être de natures diverses, ces fonctions peuvent être assujetties à certaines balises.

Les sections suivantes spécifient les fonctions dominantes et complémentaires pour chacune des aires d'affectation, ainsi que les dispositions particulières qui s'appliquent, le cas échéant. Les classes d'usages reprennent la classification des groupes d'usages inscrite au *Plan d'urbanisme de la Ville de Candiac*.

Le *Programme particulier d'urbanisme* de l'aire TOD de la gare de Candiac distingue sept (7) catégories d'affectation du sol : Habitation de faible à forte densité (H1 et H2); Commerciale de desserte locale et régionale (C1 et C2); Multifonctionnelle structurante (M1); Publique et institutionnelle (P1); Industrielle (I). Les affectations du sol sont illustrées au *Plan 4 – Grandes affectations du sol*.

7.1 L'affectation « Multifonctionnelle structurante » (M1)

Cette affectation couvre la majeure partie de l'aire TOD de la gare de Candiac et la totalité du Secteur de la gare pour laquelle la présente planification s'applique principalement. Celle-ci contribue aux objectifs de densification et de mixité fonctionnelle du territoire, en lien avec la proximité de la gare et l'aire d'influence qui lui est associée. En ce sens, elle y permet une diversité de typologies résidentielles et commerciales ainsi qu'une densité brute d'occupation du sol globale plus élevée, le tout en respectant la capacité des infrastructures de la Ville.

Tableau 1 : Usages et densité de l'aire d'affectation « Multifonctionnelle » (M1)

Fonctions dominantes	Fonctions complémentaires
<p>Habitation</p>	<p>Commerces de petite surface. Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1 000 mètres carrés</p> <p>Commerces de moyenne surface. Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est située entre 1 000 et 3 500 mètres carrés inclusivement</p> <p><i>Note : Les marchés d'alimentation sont autorisés dans l'aire d'affectation « Multifonctionnelle », ils doivent limiter leur superficie au sol à un maximum de plancher brut total de 3 500 mètres carrés et limiter le nombre de cases de stationnement pouvant être réalisé à l'extérieur du bâtiment au maximum de cases permises pour une superficie de plancher brute totale de 3 500 mètres carrés.</i></p> <p>Bureau structurant. Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est de 1 000 mètres carrés ou plus.</p> <p>Bureau non structurant. Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1 000 mètres carrés</p> <p>Mixte non structurant. Tous les bâtiments utilisés aux fins de deux activités ou plus parmi les activités résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles et communautaires, pour lesquels la superficie brute totale de plancher du bâtiment est inférieure à 3 000 mètres carrés.</p> <p>Mixte structurant. Les bâtiments utilisés aux fins de deux fonctions ou plus parmi les fonctions résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles et communautaires, pour lesquels la superficie brute totale de plancher du bâtiment est de 3 000 mètres carrés ou plus.</p> <p>Équipement institutionnel et communautaire non structurant. Les équipements institutionnels, administratifs et communautaires qui ne sont pas considérés comme structurants à l'échelle régionale. Les écoles primaires et secondaires ainsi que les équipements municipaux à desserte locale font notamment partie de cette fonction.</p>

Fonctions dominantes	Fonctions complémentaires
	<p>Activité récréative intensive. Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que des bâtiments et/ou des aménagements considérables. Les golfs, les terrains de pratique de golf, les bases de plein air, les marinas, les musées et les campings font notamment partie de cette fonction.</p> <p>Activité récréative extensive. Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction.</p> <p>Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels. Seules les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.</p> <p>Équipement et réseau d'utilité publique.</p>
Densité d'occupation	
<p>La densité brute résidentielle exclut les milieux humides ainsi que les aires protégées identifiées au Schéma d'aménagement et de développement.</p> <p>On la définit comme suit dans l'ensemble de l'aire multifonctionnelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) la densité brute minimale est de 40 logements/hectare b) la densité brute maximale est de 65 logements/hectare c) le COS minimal est de 0,45 d) le CES minimal est de 25 %. <p>Minimalement, 50 % de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante. Ce pourcentage s'élève à 65 % pour les secteurs vacants à l'intérieur des périmètres d'urbanisation.</p>	

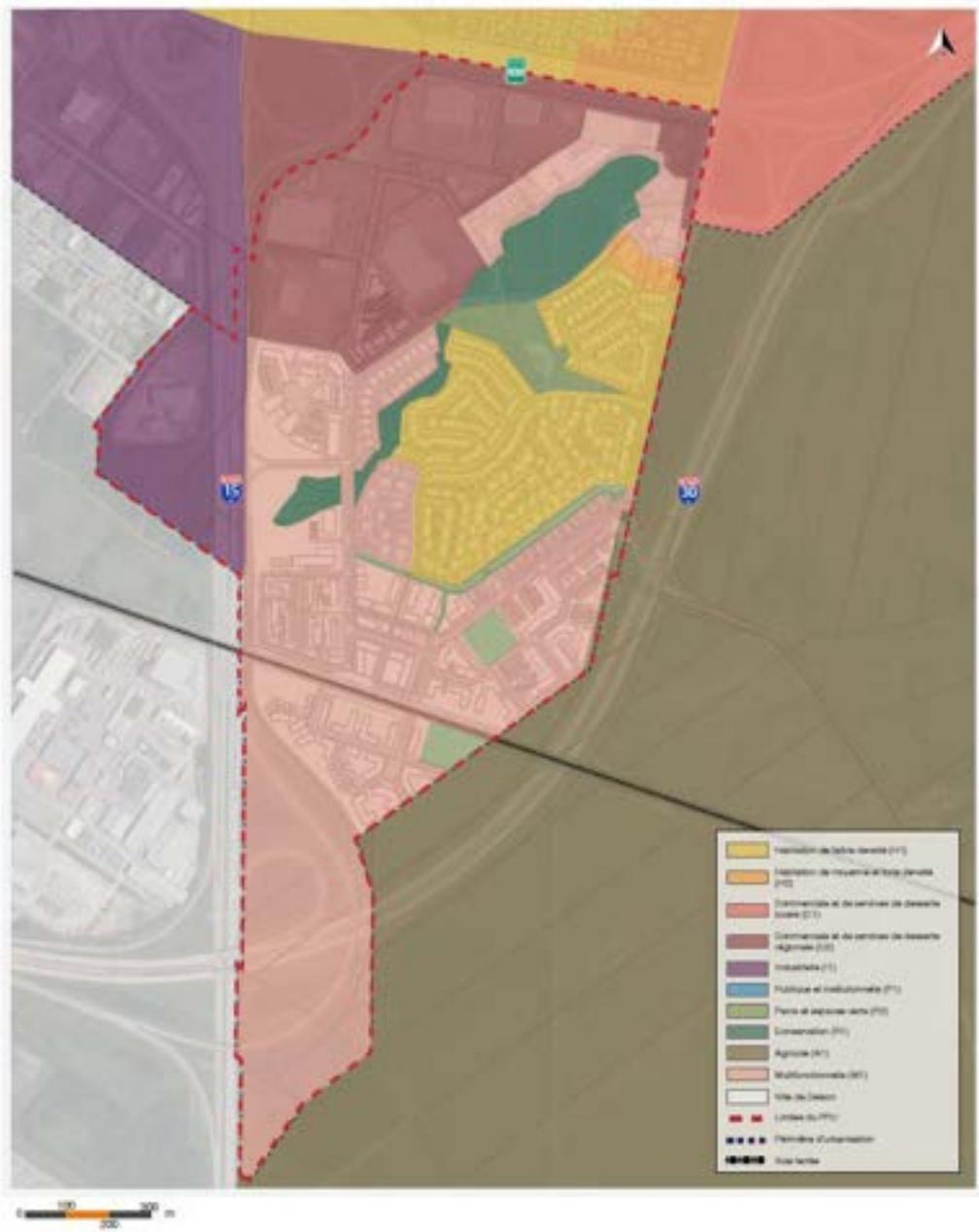
7.2 L'affectation « Commerciale grandes surfaces » (C2)

Cette affectation correspond à la partie du territoire actuellement occupée par des usages commerciaux à desserte régionale et locale. Elle englobe également les terrains destinés à recevoir de tels usages, mais qui sont actuellement vacants. L'affectation vise la consolidation des activités commerciales, en lien avec la vitrine offerte par les autoroutes 15 et 930.

Tableau 2 : Usages et densité de l'aire d'affectation « Commerciale grandes surfaces » (C2)

Fonctions dominantes	Fonctions complémentaires
<p>Commerces de grande surface. Tous les bâtiments utilisés presque exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est de plus de 3 500 mètres carrés</p> <p>Commerces de moyenne surface. Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est située entre 1000 et 3 500 mètres carrés inclusivement</p>	<p>Commerces de petite surface. Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1 000 mètres carrés</p> <p>Bureau non structurant. Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1 000 mètres carrés.</p> <p>Activité récréative extensive. Activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction.</p> <p>Équipement et réseau d'utilité publique.</p> <p>Activités de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels. Seules les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.</p>
Densité d'occupation	
<p>Le coefficient d'occupation du sol (COS) minimal est de 0,45. Le coefficient d'occupation du sol (COS) maximal est de 1,0. Le coefficient d'emprise au sol (CES) minimal est de 0,25. NOTE : 60 % de l'aire d'affectation doit être affectée aux fonctions dominantes.</p>	

Plan 3 : Grandes affectations du sol



8. Conditions de mise en œuvre

La mise en application des grandes orientations d'aménagement formulées au *Programme particulier d'urbanisme* se traduit concrètement par la mise en place d'un certain nombre de mesures différentes lui permettant d'assurer le respect de la Vision et des objectifs fixés pour le secteur.

8.1 Gouvernance et partenariat

8.1.1 Optimiser le développement de la gare en partenariat avec Exo

Afin d'assurer le développement et la mise en valeur des terrains prévus pour l'aménagement de la gare de Candiac et ses infrastructures connexes (stationnement incitatif, débarcadère, terminus, etc.), Exo devra être mis à profit afin de réaliser la vision long terme relativement au terrain de la gare et de son stationnement incitatif illustré à la figure 9 du concept d'ensemble de la section 6.2.

Une démarche légale devra d'abord être entamée par Exo afin d'obtenir une révision de ses pouvoirs constitutifs. Les aménagements court terme pourront quant à eux être planifiés et réalisés dans une première phase. Par la suite, de concert avec la Ville, une planification fine de sa propriété permettra de concrétiser les intentions de développement à plus grande échelle, prévues dans une phase ultérieure.

8.1.2 Optimiser le développement de la zone agricole en partenariat avec la CMM

Afin de permettre la concrétisation du plein potentiel du Secteur de la gare, il s'avère essentiel de pouvoir développer l'ensemble des terrains situés à l'intérieur du réseau autoroutier. En ce sens, la Ville de Candiac devra préparer une demande d'exclusion de la zone agricole pour la bande de terrain d'une superficie de 12,9 hectares enclavée entre le périmètre d'urbanisation et l'autoroute 30 suite au prolongement de celle-ci, conformément aux articles 3.3.1.4 *Modifications au périmètre métropolitain* et 4.5.21.6 *La priorisation du développement résidentiel au sein des zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement* du SAR.

La bande de terrain située en zone agricole et enclavée entre la limite du périmètre d'urbanisation et l'autoroute 30, ne fait pas partie de l'aire TOD identifiée au *Schéma d'aménagement révisé* de la MRC de Roussillon. Elle pourrait néanmoins faire l'objet d'une demande d'inclusion au périmètre d'urbanisation de la Ville étant donné son positionnement enclavé par l'autoroute 30 et sa faible superficie (12,9 hectares), rendant cet espace inutilisable à des fins agricoles, conformément aux articles 3.3.1.4 *Modifications au périmètre métropolitain* et 4.5.21.6 *La priorisation du développement résidentiel au sein des zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement* du *Schéma d'aménagement révisé* de la MRC.

Une démarche fut entamée en 2020 et déposée, par la MRC de Roussillon à la CMM, modifier les limites du périmètre métropolitain de la CMM, pour modifier le périmètre d'urbanisation de la MRC de Roussillon et ultimement, effectuer une demande d'exclusion de la zone agricole à la *Commission de protection du territoire et des activités agricoles du Québec* (CPTAQ).

8.2 Préoccupations citoyennes

8.2.1 Apporter les ajustements réglementaires reflétant les préoccupations citoyennes

Au cours de l'été 2015, la table de concertation citoyens/Ville a traité plusieurs enjeux et préoccupations. Plusieurs modifications ont été apportées au plan concept d'ensemble initial qui avait été présenté lors de soirées d'information ayant eu lieu en novembre 2014 et mai 2015. Les consultations se sont poursuivies au courant des années 2019 et 2020 afin de procéder à la mise à jour de la planification du secteur, en fonction des nouvelles réalités auxquelles fait face cette partie du développement de la Ville de Candiac. Sensible aux préoccupations et aux propositions de ses citoyens, la Ville a pris des engagements face à des enjeux particuliers.

Voici la liste des principaux éléments :

1. Assurer une meilleure harmonisation entre le Secteur des S et le Secteur de la gare par l'ajout d'exigences dans le Règlement de zonage qui visent à :
 - a) Pour les nouvelles maisons de ville localisées au nord de l'avenue des Chênes, autoriser un maximum de 5 unités par groupe de maison de ville;
 - b) Pour les nouvelles maisons de ville localisées au nord de l'avenue des Chênes, autoriser un 3^e étage, seulement pour les unités d'extrémité donnant sur l'avenue des Chênes;
 - c) Exiger une distance minimale de 22 mètres entre la limite arrière des propriétés de la rue de Séville et le mur arrière des bâtiments de maison de ville;
 - d) Prohiber les thermopompes dans la marge arrière des maisons de ville;
 - e) Exiger l'aménagement d'une bande tampon entre les maisons de ville et les limites arrière des propriétés de la rue de Séville de manière à y assurer une plantation de forte densité et dont les gabarits seront semi-matures lors de la plantation;
 - f) Prolonger les aménagements tampons jusqu'au boulevard de Sardaigne et aménager un parc d'au moins 26 mètres de largeur;



2. Exiger des mesures afin d'assurer une transition par la rue de Savoie entre le quartier existant et le projet TOD, par :
 - a) L'aménagement de la nouvelle emprise de la rue de Savoie selon les principes d'un « Woonerf » dont la voie de circulation a une largeur maximale de 7.0 mètres et le pavage est distinctif;
 - b) L'évaluation de la pertinence, par le Comité de circulation de la Ville, de l'imposition d'un sens unique sur le nouveau tronçon apaisé de Savoie;
 - c) L'intégration d'une végétation dense dans l'emprise existante et future;

- d) L'intégration architecturale des maisons de ville selon les principes du « hidden density » afin que le gabarit reste semblable aux maisons unifamiliales de la rue de Savoie.



3. Assurer une transition générale respectueuse et cohérente entre le Secteur des S et le Secteur de la gare par l'ajout d'objectifs de développement, tels que :
- a) Grader adéquatement les hauteurs et les volumes entre la gare et les résidences de faible densité, de manière à permettre les bâtiments les plus hauts à proximité de la gare;
 - b) Favoriser une implantation perpendiculaire des nouveaux bâtiments par rapport au parc linéaire agissant comme tampon entre le Secteur de la gare et le pôle résidentiel adjacent;
 - c) Privilégier une conception limitant les vues directes depuis les nouvelles constructions vers le secteur résidentiel existant;
 - d) Réduire au minimum l'impact sur l'ensoleillement des résidences existantes et leurs espaces privatifs extérieurs.

4. S'assurer d'avoir un grand parc pour le nouveau quartier qui permet d'y intégrer les besoins récréatifs pour l'ensemble de la population des enfants aux personnes âgées;



5. Développer un réseau de sentiers récréatif à l'intérieur du projet qui permet notamment la marche et le ski de fond;
6. Mise en place d'emprise nécessaire à l'implantation de talus ou de mur antibruit le long des autoroutes et de la voie ferrée;
7. Définir des aménagements dans le but de protéger la quiétude des résidents des quartiers existants;
8. Localiser les endroits potentiels pouvant recevoir les infrastructures suivantes et y mettre, lorsque requis, des réserves foncières pour :
 - a) École primaire;
 - b) Stationnement incitatif étagé;
 - c) Parcs et places publiques
9. Permettre le stationnement sur rue dans l'emprise de l'avenue des Chênes;
10. Réaliser des études de circulation tout au long du développement du projet (par exemple à tous les 500 unités) ainsi qu'au Carrefour Candiac la fin de semaine et lors de l'ouverture de nouvelles grandes surfaces ou installer des boucles de comptage afin de mesurer en temps réel l'augmentation de l'achalandage et agir rapidement lorsqu'une situation est constatée;
11. Réaliser une étude de climat sonore avant la construction du projet afin de déterminer l'état actuel ainsi que les impacts du projet notamment par rapport au bruit autoroutier de l'A30;
12. Prévoir des mesures de mitigation du bruit et des nuisances pour les condos de la rue de Sicile suite à la construction de la future bretelle de l'autoroute 15;
13. Obtenir l'information et la caractérisation des marchandises qui passent sur la voie ferrée du CP;
14. Mettre en œuvre des pratiques de gestion optimale des eaux de pluie par des aménagements de biorétention;

15. Exiger aux règlements de zonage, de construction et de plan d'implantation et d'intégration architectures les normes ayant pour but de :
 - a) Réduire les îlots de chaleur du projet TOD notamment par l'exigence de toiture ayant un albédo minimum de 29;
 - b) Réduire les exigences de cases de stationnement;
 - c) Exiger pour les habitations multiplex et multifamiliale qu'au moins 75 % des stationnements soient intérieurs;
 - d) S'assurer de l'intégration et d'une répartition adéquate de matériaux contemporains afin de moduler et alléger les bâtiments;
 - e) S'assurer de l'uniformité de la matérialité et de la couleur des revêtements extérieurs des bâtiments et de ses composantes architecturales (fenêtre, solin, appentis mécaniques, etc.)
16. Mettre en place des aménagements sécuritaires visant les utilisateurs les plus vulnérables, notamment près des lieux de rassemblement et aux abords des établissements d'enseignement;
17. Mettre en place des mesures incitant la diminution de la dépendance à l'automobile afin de réduire la congestion sur le réseau existant;
18. Demander aux développeurs, pour chaque projet de grande envergure, de fournir un visuel 3D de type photomontage et parfois de type vidéo pour permettre aux citoyens et aux élus de comprendre adéquatement les volumes, gabarits et designs proposés, à une échelle piétonne, dans le milieu d'insertion.

8.3 Mesures incitatives

8.3.1 Fonds de stationnement

La vision de développement de l'aire TOD de la gare de Candiac ne favorise pas l'aménagement d'aires de stationnement au sol. La plupart des projets résidentiels devront offrir le nombre réglementaire de cases requis en sous-sol, mais il en va autrement pour les entreprises commerciales logées au rez-de-chaussée d'immeubles occupés de logements à l'étage. Celles-ci pourront difficilement faire partager le stationnement intérieur à la fois par la clientèle des commerçants et les résidents des logements. Dans ces cas, la création d'un fonds de stationnement permettrait à la Ville de disposer de l'argent nécessaire pour aménager des espaces de stationnements publics et combler les besoins de la clientèle des commerces logés dans des immeubles mixtes.

8.3.2 Programme de création d'espaces commerciaux et à bureaux

Le marché des bureaux à Candiac et sur la Rive-Sud est, en général, peu dynamique. Or, lors de l'entrée en vigueur du PPU original, aucune municipalité n'offrait de programme visant à le stimuler. Le Secteur de la gare de Candiac dispose de terrains stratégiquement localisés en bordure de l'autoroute 15 qui répondent aux conditions généralement recherchées par le marché du bureau, en termes de visibilité et d'accès. Le secteur central pourrait aussi attirer de nouveaux commerces qui pourraient avoir de la difficulté à survivre avant que le projet atteigne sa pleine maturité.

À cet effet, la Ville de Candiac pourrait envisager de mettre en place un programme incitatif visant à stimuler le marché commercial et du bureau dans le quartier. Ce dernier pourrait prendre la forme d'un crédit de taxes foncières pour les propriétaires d'entreprises, régressif sur trois (3) ans. Un règlement devra préalablement être adopté par la Ville de Candiac.

8.4 Autres outils

Outre les dispositions normatives auxquelles sont intégrés les ajustements réglementaires précédemment énumérés, les outils réglementaires suivants pourraient également permettre à la Ville d'assurer la mise en œuvre de son *Programme particulier d'urbanisme*.

8.4.1 Plans d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.)

Depuis plusieurs années, le seul recours au cadre réglementaire normatif pour orienter et contrôler le développement et l'aménagement du territoire municipal est remis en cause au profit de l'emploi de nouvelles approches réglementaires plus discrétionnaires permettant d'ajouter des critères plus qualitatifs pour l'approbation des projets et favorisant une plus grande adaptation à chaque contexte d'intervention.

Les dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* permettent aujourd'hui aux municipalités d'exiger d'un projet, en plus de respecter les dispositions normatives des règlements d'urbanisme, qu'il réponde à certains objectifs qualitatifs concernant plus particulièrement l'implantation des constructions, l'intégration et la conception architecturale des bâtiments, l'aménagement paysager des terrains ou encore l'affichage. Ces objectifs sont définis dans un règlement sur les plans d'intégration et d'implantation architecturale (P.I.I.A.) devant, en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* :

- Indiquer les zones et/ou les catégories d'objets visés par le règlement (certains types de terrains, de constructions, de travaux, etc.);
- Déterminer les objectifs ainsi que les critères permettant d'évaluer l'atteinte de ces objectifs;
- Prescrire le contenu minimal des plans à exiger, ainsi que les documents devant les accompagner;
- Prescrire la procédure assujettie à l'approbation des plans.

Afin de répondre aux objectifs qualitatifs élaborés dans le présent PPU, les projets de développement concernant le Secteur de la gare devront être évalués à l'aide du *Guide d'aménagement des quartiers viables à Candiac*, intégrés au *Règlement 5004 relatif aux plans d'implantations et d'intégrations architecturales (PIIA)* présentés sous la forme d'un Form-Based Code (FBC). Cet outil, discrétionnaire, illustre la vision et les orientations de la Ville pour ce secteur en les traduisant en objectifs et en critères.

En fonction des nouvelles pratiques en urbanisme durable, une bonification du guide pourrait être nécessaire afin d'assurer la pérennité des grandes orientations d'aménagement.

8.4.2 Règlement relatif aux projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI)

L'adoption d'un règlement relatif aux projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) introduit une souplesse dans la réglementation en vigueur en autorisant l'implantation de certaines constructions, de modifications ou d'usages socialement acceptables et compatibles avec le milieu d'insertion sans qu'il soit nécessaire de modifier la réglementation en vigueur. Chaque demande est traitée individuellement et l'autorisation est accordée sur une base discrétionnaire. En ce sens, le conseil municipal peut imposer toute condition qu'il juge appropriée relativement à l'insertion ou à l'exercice de l'usage et de l'immeuble, pourvu que ces conditions s'inscrivent dans les limites des compétences municipales.

Le *Règlement relatif aux projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble* (PPCMOI) prévoit :

- Les documents devant accompagner la demande;
- Sur quels critères sera évaluée chaque demande d'autorisation.

8.4.3 Règlement relatif aux permis et certificats

Le règlement relatif aux permis et certificats a été modifié afin d'exiger des études relatives aux bruits et aux vibrations aux abords des voies ferrées. La méthode à utiliser pour la conduite d'études de bruits et de vibrations devrait être celle établie par *l'Association des chemins de fer du Canada* et par la *Fédération canadienne des Municipalités*. Le *Règlement relatif aux permis et certificats* prévoit les zones d'influence minimale du réseau ferroviaire à l'intérieur desquelles est exigée une étude.

Ces études concernent tous les projets de construction, d'agrandissement, de rénovation ou de transformation majeure d'un bâtiment principal résidentiel et pour tous les bâtiments principaux pour un usage sensible telles qu'une école, un hôpital ou tout autre établissement de santé.

8.5 Synthèse des outils de mise en œuvre à mobiliser

Il convient de souligner que le choix des différents outils présentés dans le tableau ci-après ne doit, en aucun cas, être considéré comme exhaustif et limitatif. En outre, la pertinence de la mobilisation de ces instruments devra être préalablement évaluée par la Ville de Candiac, en fonction de chacun des contextes considérés.

Tableau 3 : Synthèse des outils de mise en œuvre par type d'intervention

Outils à mobiliser	Balises d'aménagement à respecter
Modification du Plan d'urbanisme de la Ville de Candiac	<p>Modifier le Plan d'urbanisme de la Ville de Candiac de manière à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identifier le secteur d'application du Programme particulier d'urbanisme de l'aire TOD de la gare de Candiac; - Revoir les affectations du sol de manière à retirer les affectations qui prévalent actuellement dans le Secteur de la gare.

Outils à mobiliser	Balises d'aménagement à respecter
<p>Règlement de zonage, de lotissement et construction</p>	<p>Revoir les limites, les noms, numéros, classes d'usage permises et normes prescrites pour les zones faisant l'objet du présent Programme.</p> <p>Intégrer aux règlements d'urbanisme des dispositions permettant de mettre en application les principes d'un développement TOD et favorisant notamment une mixité d'usages, un accroissement de la densité d'occupation du sol, un encadrement de la rue et une diminution des ratios de cases de stationnement selon les usages.</p> <p>Intégrer des normes de constructions visant le développement durable.</p> <p>Mettre en place les ajustements nécessaires pour atténuer les impacts du développement d'un quartier dense et compact à proximité d'un quartier résidentiel de faible densité.</p> <p>Intégrer les ajustements nécessaires au maintien d'une acceptabilité sociale dans le quartier.</p> <p>Mettre en place des mesures de contingentement des usages commerciaux permettant d'assurer un mix commercial adéquat, le tout en respect des principes du développement durable.</p>
<p>Plan d'implantation et d'intégration architecturale</p>	<p>Bonifier, à l'intérieur du règlement sur les PIA actuel, des secteurs d'application distincts et déterminer, pour chaque secteur, des intentions d'aménagement, des objectifs et des critères relatifs au lotissement, à l'implantation, à l'architecture, à l'aménagement de terrain et des éléments axés sur le développement durable.</p> <p>Intégrer des objectifs et des critères d'analyse bonifiés sous la forme actuelle, soit d'un guide architectural innovateur se rapprochant d'un Form-Based Code (FBC).</p>
<p>Guide des aménagements signature du Secteur de la gare</p>	<p>Créer un guide illustré applicable au Secteur de la gare, rassemblant l'ensemble des éléments de design retenu pour le quartier (mobilier, végétation, pavage, signature visuelle, aménagements des seuils, conception des places, etc.). Ce guide peut être compris dans tout autre document de planification municipale.</p>

8.6 Études additionnelles à réaliser

8.6.1 Mise à jour de l'étude acoustique

Depuis l'entrée en vigueur de la première version du PPU, le climat sonore dans les quartiers autour de la gare a considérablement changé, causé par l'achalandage accru des autoroutes environnantes et par la dévitalisation des boisés en raison des maladies frappant les essences d'arbres présentes dans le secteur. Pour faire suite aux rencontres citoyennes de 2019-2020 et face à la dégradation du climat sonore dans l'aire d'influence du TOD, la Ville de Candiac propose de faire une nouvelle étude acoustique pour évaluer l'ampleur de la situation.

8.6.2 Étude de positionnement économique du campus

La réalisation d'une étude de positionnement économique permettrait de cibler les créneaux sur lesquels miser pour assurer le succès du parc d'affaires de type « Campus ». Cette étude, à réaliser par la Ville de Candiac, en collaboration avec les propriétaires privés, viendrait positionner le futur parc d'affaires dans son environnement et orienter le type de fonctions à y privilégier afin d'affirmer le caractère distinctif du lieu et de maximiser sa visibilité.

8.6.3 Étude de circulation

Des études de circulation sont à réaliser au cours du développement des différents pôles du Secteur de la gare pour évaluer les impacts de l'augmentation de la densité dans le quartier et prévoir des mesures d'atténuation efficaces. L'évaluation de certaines mesures par le Comité de circulation de la Ville, tout comme l'évaluation technologique de certaines propositions au niveau des comptages pourraient s'avérer très pertinentes également, suite aux recommandations des études de circulation produites et pour faire suite aux suggestions du Comité citoyen.

8.6.4 Études en lien avec le développement durable

Plusieurs études en lien avec le développement durable pourront être réalisées par la Ville de Candiac. Parmi celles-ci, certaines devront se faire au niveau de la Ville (Politique de développement durable, Plan de mobilité active et durable intégré, Plan directeur des parcs et espaces verts) et d'autres au niveau du quartier.

La section suivante présente, de manière plus approfondie, les études qui pourront être réalisées au niveau du quartier (Secteur de la gare). Il s'agit de toute approche innovante à être intégrée au *Guide d'aménagement des quartiers viables à Candiac*, en appui au PIIA. L'objectif et le contenu de telles études sont présentés ci-après à titre d'exemple.

Il est à noter que l'ensemble des études réalisées en lien avec le développement durable, qu'elles soient à l'échelle du quartier ou de la Ville, devra s'inscrire à l'intérieur d'une même perspective.

PLAN D'ÉCOMOBILITÉ

Le plan d'écomobilité constitue la mise en œuvre d'un *Plan de mobilité active et durable intégré*, mais à l'échelle d'un quartier. Un « environnement bâti favorable à l'écomobilité » se dit d'un milieu qui permet l'utilisation de différents modes de déplacement, laissant ainsi à la collectivité le choix de la marche, du vélo, du transport collectif ou de la voiture. L'objectif d'aménager un tel environnement est de permettre un changement de comportement dans les habitudes de déplacement.

Dans son *Plan stratégique 2008-2012*, le MTQ (2008) reconnaît qu'un système de transport qui tend vers la mobilité durable ou l'écomobilité en est un qui :

- Permet aux individus et aux sociétés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès et de développement d'une manière sécuritaire et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes, de façon équitable entre les individus d'une génération et entre les générations;
- Est abordable, fonctionne efficacement, offre un choix de moyens de transport et soutient une économie dynamique;

- Limite les émissions et les déchets à la capacité de la planète de les absorber, minimise la consommation de ressources non renouvelables, limite la consommation de ressources renouvelables dans le respect des principes du développement durable, réutilise et recycle ses composantes, et minimise l'utilisation des terres et les émissions sonores.⁶

Concrètement, un plan de mobilité durable ou d'écomobilité tient compte des éléments suivants :

- Organisation du territoire et urbanisation;
- Mobilité et déplacement;
- Voirie et circulation automobile;
- Stationnement;
- Covoiturage et autopartage;
- Modes de transport actif;
- Transport collectif;
- Accessibilité des personnes à mobilité réduite.⁷

PLAN DE GESTION DURABLE DES EAUX DE PLUIE

La mise en œuvre d'une gestion durable des eaux de pluie est une composante essentielle du développement durable de toute collectivité. Pour les municipalités, les avantages de recourir à ce type de gestion sont multiples :

- Diminution des coûts de gestion et de construction des infrastructures;
- Augmentation des revenus fonciers;
- Mise à profit des services écologiques rendus par les milieux humides;
- Accroissement de la qualité du cadre de vie;
- Réduction de la consommation d'eau potable;
- Gestion des risques d'inondations et de refoulements;
- Amélioration de la qualité de l'eau;
- Réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain;
- Contribution à la spécificité des municipalités.

La démarche visant à mettre en place une initiative de gestion durable des eaux de pluie repose sur les huit principes suivants :

- Planifier le développement du territoire de façon globale;
- Concevoir le Plan avec une équipe multidisciplinaire;
- Tenir compte de la typologie des pluies;

⁶ Source : MAMROT. Guide des bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable. L'aménagement et l'écomobilité. 2011.

⁷ Source : Centre de mobilité durable de Sherbrooke. Le Plan de mobilité durable de Sherbrooke.

- Favoriser la participation citoyenne;
- Valoriser les écosystèmes existants;
- Considérer les différentes échelles d'intervention;
- Privilégier des approches d'aménagement durables;
- Prendre en compte les conditions climatiques hivernales⁸.

ÉTUDE DE FAISABILITÉ LEED NC ET ND AINSI QUE TOUTE APPROCHE INNOVANTE EN DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le système de cotation appelé LEED ND (Leadership in Energy and Environmental Design for Neighbourhood Development) vise à encourager un haut niveau de responsabilité en matière de design durable et d'environnement. LEED ND se veut un guide pour les promoteurs qui souhaitent faire des choix durables à toutes les étapes d'un projet, de l'étape du choix du site et de la conception des plans d'architecture, en passant par le choix des matériaux de construction jusqu'à l'exécution du plan.

Les promoteurs adressent une demande de certification selon une liste de vérification LEED ND qui accorde des points dans quatre catégories : emplacement et liens, modèle et design de quartier, technologie de construction verte et processus de design et d'innovation. Certains points figurant sur la liste de vérification sont des conditions préalables; la plupart sont facultatifs, mais le projet doit récolter 40 points sur un maximum de 106 pour qu'une certification de base soit accordée.

Les certifications argent, or et platine exigent un pointage minimal plus élevé et toutes les demandes font l'objet d'une vérification par des inspecteurs indépendants, afin d'assurer l'intégrité du système. LEED ND est un outil de gestion important pour le développement de collectivités saines et durables.⁹

Pour sa part, la certification LEED NC s'applique aux nouvelles constructions ou aux rénovations majeures. La Ville pourra, par l'ajout de critères dans sa réglementation, favoriser la construction de bâtiments durables pouvant être accrédités LEED NC.

Exemple de projets certifiés LEED Faubourg Boisbriand (LEED ND Or) : Technopôle Angus (LEED ND Or), Pointe-Nord de l'île-des-Sœurs (LEED ND Or).

L'urbanisme durable étant une discipline en constante évolution, la Ville devra aussi étudier et évaluer la pertinence de toute autre nouvelle mesure pouvant être inscrite au *Guide d'aménagement des quartiers viables à Candiac*.

⁸ Source : MAMROT. Guide des bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable. La gestion durable des eaux de pluie. 2010.

⁹ Source : MAMROT. Guide des bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable. La gestion durable des eaux de pluie. 2010.

CHARTRE D'ÉCO-QUARTIER

Un éco-quartier doit répondre à des considérations environnementales et notamment atteindre des standards élevés en matière de protection des milieux naturels, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'efficacité énergétique, etc. Pour contribuer au développement de collectivités viables, l'éco-quartier doit permettre à ses habitants de diviser leur empreinte écologique au moins par trois, puisque les ménages québécois consomment, actuellement, plus de trois fois leur part des ressources de la planète (Vérificateur général du Québec, 2008). Concevoir un éco-quartier implique une approche complète, qui tienne compte des nombreux enjeux relatifs aux collectivités viables. Un éco-quartier, ce doit être :

- Un milieu de vie le plus complet possible, qui réponde aux divers besoins d'une population variée;
- Un quartier connecté à son environnement;
- L'occasion d'améliorer l'existant, pour le quartier lui-même et pour ses environs;
- Des solutions structurantes et efficaces à long terme.

Un éco-quartier assure la qualité de vie de ses résidents et permet de réduire considérablement l'utilisation des ressources naturelles, énergétiques et financières, durant sa construction et via le mode de vie de ses habitants. Les principes transversaux devant guider la conception et la mise en œuvre de projets d'éco-quartiers sont les suivants :

- Optimiser les équipements et les infrastructures;
- Viser l'équité et renforcer la démocratie;
- Privilégier une gestion écosystémique;
- Favoriser la résilience et l'adaptabilité.

La mise en œuvre de ces quatre grands principes, qui se réalisera à différentes échelles, de l'agglomération au bâtiment, en passant par le quartier et la rue, permettra la mise en place d'éco-quartiers soutenant le développement de collectivités viables.¹⁰

La charte d'éco-quartier vise la réalisation d'un projet en lien avec la communauté locale : association de résidents, futurs propriétaires et locataires, etc. La Ville et les promoteurs y prennent des engagements pour la conception et la construction. De même, la communauté locale prend des engagements en matière d'usage des bâtiments individuels et collectifs, ainsi que des installations et des programmes en vue d'assurer la continuité des mesures prises en faveur de la vie communautaire et de l'environnement.

¹⁰ Source : Vivre en Ville. Vers une charte des écoquartiers. Version bêta.

Une charte d'éco-quartier peut traiter des thèmes suivants :

- La communauté;
- L'aménagement urbain;
- La mobilité durable;
- L'énergie;
- La gestion de l'eau;
- Les matériaux de construction.¹¹

Exemples d'éco-quartiers : Pointe d'Estimauville (Québec), Pointe-aux-Lièvres (Québec), Cité verte (Québec).

Exemple de charte d'écoquartier : Connaught (Gatineau).

BONIFICATION DU GUIDE D'AMÉNAGEMENT DES QUARTIERS VIABLES À CANDIAC

Entrée en vigueur en octobre 2015, le Guide d'aménagement des quartiers viables à Candiac est un outil complémentaire qui permet d'apporter des précisions quant au caractère recherché des futures habitations. Il vient documenter et illustrer l'aspect devant être respecté dans l'architecture des bâtiments. Il détermine des principes d'aménagement à respecter et s'inspire des meilleures pratiques en urbanisme durable.

8.7 Interventions requises

8.7.1 Interventions majeures sur le réseau routier principal

Plusieurs interventions majeures sont requises au réseau routier principal afin de permettre le développement du Secteur de la gare :

- Fermeture de la rue de la Sorbonne au profit de l'ouverture de l'avenue des Chênes;
- Réaménagement du boulevard Jean-Leman;
- Prolongement du boulevard de Sardaigne;
- Création d'un accès à l'autoroute 15;
- Création de l'axe de l'Esplanade (rue des Mélèzes);
- Création d'une collectrice permettant de joindre des Mélèzes au boulevard de Sardaigne.

8.7.2 Mise en place d'un réseau de rues locales

Au réseau routier existant viendra se greffer un réseau local qui comprendra des rues de plus petit gabarit qui donneront accès aux différents pôles résidentiels du Secteur de la gare.

8.7.3 Création de places, de parcs et de cheminements piétons

Le projet prévoit l'aménagement des places et parcs suivants :

- Place publique du pôle central;
- Parc central du Secteur de la gare-Pôle Est;

¹¹ Source : Écoquartier Connaught. Projet de charte d'écoquartier. Ville de Gatineau. Mai 2012

- Parc linéaire reliant les boulevards Jean-Leman et de Sardaigne;
- Parc-école du Secteur de la gare-Pôle Ouest;
- Parc nature (prolongement du ruisseau et intégrant le marais);
- Cheminements piétons au cœur de tous les pôles.

8.7.4 Création de seuils de quartier, locaux et de parcs et espaces verts

La mise en place de seuils permettant de marquer l'entrée aux éléments structurants du territoire est prévue. Ceci pourra se traduire par un traitement paysager de type signature (plantations, massifs colorés, plantes d'accents) et/ou par des éléments signalétiques d'envergure (ex : sculptures et/ou concours d'artiste).

8.7.5 Mise en place d'écrans acoustiques

La mise en place d'écrans acoustiques par les promoteurs en bordure des axes autoroutiers et de la voie ferrée s'avèrera essentielle à la réduction des niveaux sonores qui auront été calculés lors de la réalisation de l'étude acoustique. Une attention particulière devra être apportée au mur antibruit qui sera érigé près de la zone institutionnelle, la norme de climat sonore acceptable pour une école étant moins élevée que pour une résidence.

8.7.6 Intégration de passages à niveau

Le projet devra assurer la sécurité des différents types de circulation lors de la traversée de la voie ferrée. À cet effet, des passages à niveau sécuritaires, visibles et facilement accessibles et ce, autant pour les automobilistes, les cyclistes, les piétons devront être mis en place par la Ville, de concert avec Exo et le CP.

8.7.7 Mise en place d'un réseau de collecte de résidus domestiques

Le projet devra prévoir la mise en place d'un réseau de collecte de résidus domestiques. Ce réseau devra permettre la gestion des différents types de résidus (compost, papier, plastique, ordures, etc.).

9. Plan d'action

Le tableau présenté à la page suivante constitue le plan d'action du *Programme particulier d'urbanisme* du Secteur de la gare. Il présente, par grande orientation, objectif et moyen de mise en œuvre, le porteur de dossier, les partenaires impliqués de même que l'échéancier de réalisation.

Tableau 4 : Plan d'action

Orientation	Objectif	Moyen de mise en œuvre	Porteur de dossier	Partenaires	Échéancier		
					Court terme	Moyen terme	Long terme
Orientation 1 Faire du Secteur de la gare un quartier modèle de développement durable axé sur les transports actifs et collectifs	Objectif 1.1 Créer un milieu diversifié, compact et cohérent	Articuler le développement du secteur autour de la gare de train et prévoir la création de pôles de développement complémentaires : un pôle central mixte de moyenne densité, un parc d'affaires mixte, un ou plusieurs pôles résidentiels de faible à haute densité.	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	✓
		Favoriser le déploiement d'une diversité de fonctions : résidentielles, mixtes (résidentielles et commerciales), de bureaux, institutionnelles et communautaires, parcs et espaces publics, espaces de conservation.	Ville de Candiac	Propriétaires privés EXO	✓	✓	✓
		Prévoir une répartition équilibrée des hauteurs favorisant le maintien de l'échelle humaine (encadrement de la rue par les bâtiments proportionnel à la largeur des voies de circulation) et optimisant le confort des utilisateurs (absence de corridor de vent ou ombrage excessif).	Ville de Candiac	Propriétaires privés EXO	✓	✓	✓
		Prévoir une gradation des gabarits et des hauteurs, de manière à ce que les bâtiments les plus hauts soient implantés à proximité de la gare et en vitrine autoroutière.	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	✓
		Prévoir une modulation des volumes et une diminution de ceux-ci à mesure que le développement se rapproche des secteurs résidentiels existants.	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	✓
		Développer un milieu de vie compact et complet à distance de marche raisonnable du transport collectif et des services, articulé autour d'îlots de taille réduite et perméables (ex : sentiers).	Ville de Candiac	Propriétaires privés EXO	✓	✓	✓
	Objectif 1.2 Créer un pôle central mixte de moyenne à haute densité	Développer un pôle mixte de moyenne à haute densité et articuler celui-ci autour de la gare de Candiac.	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	✓
		Concevoir un secteur d'ambiance en aménageant une rue piétonne et une place publique structurante, mais en conservant une échelle humaine. Viser une mixité verticale comme horizontale, en planifiant du commerce aux rez-de-chaussée et des bureaux et résidences aux étages supérieurs.	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	✓
		Prévoir à même le pôle mixte des espaces pour l'aménagement d'équipements institutionnels répondant aux besoins des résidents (ex : école, garderie, bibliothèque satellite) et d'équipements culturels et communautaires pouvant desservir un bassin plus large de population (ex : salle de spectacle, pôle de service institutionnel).	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	✓
		Dans la mesure du possible, le cas échéant, concentrer les équipements collectifs au cœur du secteur, à proximité de la gare, de manière à créer un véritable cœur de quartier.	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	✓
		Prévoir une intégration harmonieuse des infrastructures de la gare à même le pôle. À long terme, favoriser la construction d'un bâtiment mixte intégrant la gare, des stationnements en structure étagée et des fonctions commerciales et résidentielles.	Ville de Candiac	Propriétaires privés EXO	✓	✓	✓

Orientation	Objectif	Moyen de mise en œuvre	Porteur de dossier	Partenaires	Échéancier		
					Court terme	Moyen terme	Long terme
		<p>Tenir compte des préoccupations citoyennes en s'assurant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grader adéquatement les hauteurs et les volumes entre la gare et les secteurs existants (résidences de faible densité) de manière à prévoir les bâtiments de plus grande hauteur à proximité de la gare; - Favoriser une implantation perpendiculaire des nouveaux bâtiments par rapport au parc linéaire agissant comme tampon entre le Secteur de la gare et le pôle résidentiel adjacent; - Privilégier une conception limitant les vues directes depuis les nouvelles constructions vers le secteur résidentiel existant; - Réduire au minimum l'impact sur l'ensoleillement des résidences existantes et leurs espaces privatifs extérieurs. 	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	✓
	Objectif 1.3 Développer un parc d'affaires novateur de type « Campus »	Réserver une partie du pôle de développement ouest bordant l'autoroute 15, à la création d'un parc d'affaires haut de gamme et distinctif, facilement accessible depuis la bretelle autoroutière projetée.	Ville de Candiac	Propriétaires privés		✓	✓
		Réserver une partie du parc d'affaires pour l'implantation d'un hôtel permettant de maximiser le potentiel récréotouristique du Secteur de la gare (clientèle de passage et de destination).	Ville de Candiac	Propriétaires privés		✓	✓
		Prévoir la réalisation par la Ville de Candiac, en collaboration avec les propriétaires privés, d'une étude de positionnement visant à déterminer les créneaux à privilégier pour les terrains bordant l'autoroute 15.	Ville de Candiac Propriétaires privés	Experts en positionnement commercial	✓	✓	
		Planter des édifices à bureaux occupant une proportion importante des terrains, comptant une présence marquée de végétation arborescente et dotés d'aménagements paysagers distinctifs et de matériaux de qualité.	Ville de Candiac	Propriétaires privés		✓	✓
		Proposer des bâtiments de qualité pouvant être adaptés aux besoins changeants des entreprises (flexibilité des aménagements intérieurs et extérieurs).	Propriétaires privés	Ville de Candiac		✓	✓
		Penser ce pôle comme le trait d'union entre le Secteur de la gare et le Carrefour Candiac.	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	✓
		Prévoir la mise en place de sentiers piétonniers et cyclables permettant de mettre en valeur et de rendre accessible le secteur boisé d'intérêt situé à proximité du parc d'affaires (zone de conservation à protéger) ainsi que de connecter le campus aux pôles environnants.	Ville de Candiac	Propriétaires privés		✓	✓
		Prévoir l'intégration de bâtiments résidentiels de forte densité à même le campus afin d'alimenter le parc d'affaires et de créer une animation sur 24 heures.	Ville de Candiac	Propriétaires privés		✓	✓
	Objectif 1.4 Intégrer un pôle résidentiel de faible à moyenne densité à l'est	Prévoir la construction de bâtiments résidentiels, de manière à ce que ce pôle constitue une zone de transition entre le pôle central (mixte de moyenne densité) et le développement résidentiel existant (Secteur des S de faible densité).	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	✓
		Privilégier des bâtiments de plus grand gabarit près de la voie ferrée et en bordure de l'autoroute.	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	✓
		Proposer une gamme de produits résidentiels susceptibles de répondre à une clientèle variée et de tout âge.	Propriétaires privés	Ville de Candiac	✓	✓	✓

Orientation	Objectif	Moyen de mise en œuvre	Porteur de dossier	Partenaires	Échéancier		
					Court terme	Moyen terme	Long terme
		Favoriser les déplacements actifs et aménager des parcours piétonniers et cyclables continus vers la gare et les pôles adjacents.	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	✓
		Créer des espaces publics et récréatifs structurants de qualité au cœur des nouveaux développements résidentiels.	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	✓
	Objectif 1.5 Intégrer un pôle résidentiel de haute densité à l'ouest	Prévoir la construction de bâtiments résidentiels de plus grand gabarit en bordure des autoroutes.	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	
		Assurer un traitement architectural de grande qualité respectant les objectifs du <i>Guide d'aménagement pour des quartiers viable à Candiac</i> .	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	
		Prévoir un espace pour l'implantation d'une école primaire, à proximité du boulevard de Sardaigne et face au parc linéaire afin d'être bien desservi par le réseau de déplacements actifs du quartier.	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	
		Favoriser les déplacements actifs et aménager des parcours piétonniers et cyclables continus vers la gare et les pôles adjacents.	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	
		Créer des espaces récréatifs de qualité pour les résidents au sol et sur les toits.	Ville de Candiac	Propriétaires privés		✓	✓
	Objectif 1.6 Assurer la gestion des contraintes naturelles et anthropiques	Optimiser l'implantation des bâtiments en lien avec les sources de bruit potentielles (maximiser la distance entre les bâtiments et les sources de bruit).	Propriétaires privés	Ville de Candiac	✓	✓	✓
		Assurer une conception architecturale qui tient compte des sources de bruit (agencement des pièces, nombre, dimensions et orientation des ouvertures) et qui permet de bonnes propriétés acoustiques (matériaux, isolation).	Propriétaires privés	Ville de Candiac	✓	✓	✓
		Mettre en place des mesures de mitigation permettant de diminuer le bruit routier aux abords des autoroutes 15 et 30 pour tout développement à des fins résidentielles, récréatives ou publiques prévues à l'intérieur d'une distance de 325 mètres par rapport au centre de l'emprise autoroutière, dans l'objectif de respecter le seuil de 55 dBA leq 24 heures prévu au <i>Schéma d'aménagement révisé</i> de la MRC de Roussillon. À cette fin, privilégier des écrans acoustiques constitués de structures végétalisées.	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	
		Maintenir les mesures de mitigation minimales recommandées par le guide « <i>Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires</i> » pour l'implantation de nouveaux bâtiments de part et d'autre de la voie ferrée à moins qu'une étude conforme produite par un ingénieur compétent en la matière propose des mesures alternatives permettant d'atteindre les cibles visées de climat sonore et vibratoire, et que la sécurité des personnes soit assurée.	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	✓
		Intégrer des écrans visuels et acoustiques en bordure de la voie ferrée sous forme de murs écrans végétalisés ou de talus paysagers avec ou sans écran, respectant les recommandations des professionnels interpellés.	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	✓
		Intégrer, pour la traverse de la voie ferrée, un ou plusieurs passages sécuritaires, visibles et facilement accessibles, autant par voiture que par transport collectif et actif.	Ville de Candiac	EXO Canadien Pacifique (CP)	✓	✓	✓

Orientation	Objectif	Moyen de mise en œuvre	Porteur de dossier	Partenaires	Échéancier		
					Court terme	Moyen terme	Long terme
		Développer le Secteur de la gare en respectant le <i>Plan de conservation des milieux humides</i> de la Ville de Candiac.	Ville de Candiac	Propriétaires privés Ministère de l'environnement (MELCC)	✓	✓	✓
	Objectif 1.7 Intégrer les principes du développement durable	Définir des normes d'aménagement s'inspirant des grands principes du développement durable (volets environnement, social, économie et infrastructures).	Ville de Candiac	-	✓	✓	✓
Orientation 2 Déployer des réseaux favorisant l'écomobilité	Objectif 2.1 Définir une trame de rues cohérente	Axer le développement du site autour d'un boulevard urbain rejoignant l'est et l'ouest, afin de desservir le nouveau secteur, donner accès à la gare, et inter relier l'ensemble des pôles entre eux (axe de Sardaigne et Jean-Leman, avenue des Chênes et la future rue collectrice permettant de joindre les deux boulevards).	Ville de Candiac	-	✓	✓	✓
		Traduire l'importance de ce tracé par un aménagement distinctif, réalisé en fonction du <i>Guide d'aménagement des emprises publiques</i> de la Ville de Candiac. Prévoir une division de l'espace et des aménagements reflétant les standards de la Ville.	Ville de Candiac	-		✓	✓
		Intégrer un second axe d'envergure donnant accès à la gare de Candiac depuis le boulevard principal. L'aménager sous forme d'esplanade, en suivant les recommandations du <i>Guide des aménagements des emprises publiques</i> de la Ville de Candiac, de manière à ce qu'il fasse une place majeure aux utilisateurs des transports collectifs et actifs (trottoirs en saillie, aménagements conviviaux pour les usagers du transport en commun, large promenade piétonne, bandes paysagères séparant les types de circulation, piste cyclable unidirectionnelle en chaussée partagée, bacs de plantation).	Ville de Candiac	-		✓	✓
		Proposer une trame de rues locales de plus petit gabarit, non propice à la circulation de transit, s'articulant autour des grands axes et donnant accès aux différents pôles résidentiels. Intégrer, lorsque possible, un trottoir de part et d'autre de la voie véhiculaire et intégrer des bandes paysagères en se basant sur le <i>Guide d'aménagement des emprises publiques</i> de la Ville de Candiac.	Ville de Candiac	-	✓	✓	✓
		Réaliser les interventions requises au réseau routier existant : prolongement du boulevard de Sardaigne, parachèvement de la rue de Sofia, réaménagement de la géométrie du boulevard Jean-Leman et raccordement du boulevard Jean-Leman à l'avenue des Chênes, ainsi que la fermeture de la rue de la Sorbonne et sa conversion en parc linéaire.	Ville de Candiac	-	✓	✓	
	Objectif 2.2 Réduire la place des aires de stationnement et atténuer leur visibilité	Réduire les ratios de stationnement sur les propriétés résidentielles et prévoir au moins 80 % des stationnements en souterrain, ou dans des garages fermés non visibles de la voie publique pour les usages résidentiels.	Ville de Candiac	-	✓		

Orientation	Objectif	Moyen de mise en œuvre	Porteur de dossier	Partenaires	Échéancier		
					Court terme	Moyen terme	Long terme
		Continuer les discussions avec Exo afin d'être en mesure de partager les cases inutilisées du stationnement incitatif en période de pointe et d'optimiser les cases inutilisées en période de hors-pointe pour les besoins commerciaux et résidentiels. De plus, regrouper les stationnements pour les commerces et services à l'intérieur de quelques parcs communs de faible superficie, localisés en arrière-lot des bâtiments et aménagés de manière à être peu visibles depuis la rue.	Ville de Candiac	EXO Propriétaires privés Commerçants et gens d'affaires	✓	✓	✓
		Permettre les stationnements de surface pour les commerces et certains usages résidentiels, les autres stationnements se faisant obligatoirement sur rue aux fins d'optimisation de ces cases et afin de réduire le nombre minimal requis sur le terrain privé.	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	✓
		Aménager les aires de stationnement du parc d'affaires de manière à ce que celles-ci soient à l'échelle humaine, bénéficient d'une diversité d'aménagements paysagers et de plantations et permettant de minimiser les îlots de chaleur. Favoriser l'aménagement de jardins de captation des eaux de pluie. Prévoir des aménagements à l'échelle des piétons et sécuritaires.	Ville de Candiac	Propriétaires privés Occupants du parc d'affaires		✓	✓
	Objectif 2.3 Offrir un réseau intégré aux places et aux parcs	Articuler le développement autour d'une place centrale et de parcs de dimension et fonction variées, connectées aux milieux qu'elles desservent : lieu d'activités sportives, lieu de rencontre et d'échanges, lieu de repos, lieu de divertissement, lieu de promenade et d'interprétation, etc. Plus spécifiquement, aménager les éléments suivants : - Place publique centrale et son réseau de liens publics la connectant au parc linéaire et à la gare; - Quatre parcs de quartier (parc central, parc linéaire, parc-école, parc du sud); - Parc nature et conservation (prolongement du ruisseau et intégrant le marais).	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	✓
		Prévoir, à même le réseau de place et de parcs, des aménagements pour toutes les catégories d'âge (enfants, adultes et clientèles plus âgées à mobilité réduite).	Ville de Candiac	-		✓	✓
	Objectif 2.4 Assurer l'intégration des réseaux de transport collectif et actif	Prévoir les espaces nécessaires à l'intégration des réseaux de transport collectif et actif à même les emprises de rues (voies pour autobus, pistes multifonctionnelles, pistes cyclables unidirectionnelles, promenades, sentiers piétons, etc.) de même que les infrastructures connexes nécessaires (ex : abribus, stationnements pour vélos). À cet effet, se référer au <i>Guide des aménagements des emprises publiques</i> de la Ville de Candiac.	Ville de Candiac	EXO	✓	✓	✓
		Continuer les discussions avec Exo afin de prévoir une optimisation du site de la gare aux fins de développement immobilier, en y incluant un aménagement de stationnement incitatif étagé, un débarcadère, un terminus sur les terrains de la gare de Candiac et ses infrastructures connexes, selon la proposition long terme prévue à la figure 9.	Ville de Candiac	EXO		✓	✓
		Prévoir une offre de transport collectif diversifiée et complémentaire, en assurant une desserte intramunicipale, intermunicipale, locale et régionale, via les services d'autobus, de trains de banlieue et de transport à la demande présents sur le territoire, et en exploitant les réseaux routiers disponibles de façon optimisée.	Ville de Candiac	EXO		✓	

Orientation	Objectif	Moyen de mise en œuvre	Porteur de dossier	Partenaires	Échéancier		
					Court terme	Moyen terme	Long terme
		Prévoir un cheminement piéton qui borde les rues publiques et qui permet de faire converger les résidents et usagers dans le quartier et vers la gare.	Ville de Candiac	-	✓	✓	✓
		Intégrer des liens piétons aux endroits stratégiques afin de relier les pôles entre eux et réduire les distances de marche.	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	✓
		Intégrer, lorsque possible, à même les terrains privés, des trames secondaires prenant la forme de passages accessibles au public.	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	✓
		Aménager des traverses piétonnes et cyclables sécuritaires et visibles aux intersections stratégiques (signalisation et aménagement physique).	Ville de Candiac	-	✓	✓	✓
		Intégrer une signalisation claire des réseaux de transport collectif et actif (enseignes d'orientation et d'information à même les parcours, plan du réseau facilement accessible aux points d'accès, etc.).	Ville de Candiac	-	✓	✓	✓
		Aménager un nœud multimodal, à même le site de la gare, comprenant notamment: un terminus d'autobus, un stationnement pour vélos, un stationnement pour automobiles, un débarcadère pour les piétons, etc.	Ville de Candiac	EXO Autres partenaires	✓	✓	
Orientation 3 Développer une signature distinctive	Objectif 3.1 Mettre en valeur les seuils	En fonction des critères d'aménagement du MTQ, marquer l'entrée au Secteur de la gare à partir de l'autoroute 15 (seuil de quartier), soit par le verdissement des triangles formés par les entrées et sorties autoroutières et par l'intégration d'un élément sculptural signalétique aux deux endroits ou par des aménagements significatifs à l'intersection créée par la bretelle et le boulevard de Sardaigne.	MTQ	Ville de Candiac		✓	✓
		Marquer l'entrée aux seuils locaux (avenue des Chênes / de Sardaigne et le centre du carrefour giratoire) par un traitement paysager signature : intensification des plantations aux abords des intersections importantes par l'ajout de massifs colorés et de plantes d'accents. L'ajout d'un élément signalétique pourrait également être possible.	Ville de Candiac	-		✓	✓
		Marquer l'entrée aux seuils de parcs et d'espaces verts par la mise en place d'une signature visuelle commune, de plus petite envergure : éléments signalétiques facilitant l'orientation des piétons et cyclistes, marquant l'entrée au réseau d'espaces verts et identifiant les lieux.	Ville de Candiac	-		✓	✓
	Objectif 3.2 Déployer un cadre architectural de qualité	Modifier le règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin de bonifier les critères relatifs à l'implantation des bâtiments, aux typologies architecturales à privilégier, au revêtement extérieur des bâtiments, au traitement des cours avant (paysage), à la mise en valeur des vues, à l'affichage, au stationnement, à l'aménagement du domaine public, à l'éclairage, à la végétation et aux éléments de développement durable.	Ville de Candiac	-	✓		
		Doter les bâtiments, sites ou équipements d'envergure (ex : chalet de parc, place publique, gare) d'un design distinctif. Évaluer l'opportunité de tenir des concours d'architecture ou de design en amont de la construction de ce type d'infrastructure.	Ville de Candiac	Citoyens		✓	✓
		Privilégier, en bordure de l'autoroute 15, la construction de bâtiments phares présentant une qualité architecturale distinctive, orientés de manière à être facilement visibles et à optimiser la vitrine sur celle-ci.	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	

Orientation	Objectif	Moyen de mise en œuvre	Porteur de dossier	Partenaires	Échéancier		
					Court terme	Moyen terme	Long terme
		Privilégier l'intégration d'œuvres d'art aux sites stratégiques.	Ville de Candiac	Propriétaires privés EXO			✓
		Porter une attention particulière à l'architecture des bâtiments qui constituent des points de repère ou des nœuds visuels (ex. : le bâtiment du coin des Chênes/des Mélèzes).	Ville de Candiac	Propriétaires privés EXO	✓	✓	✓
		Intégrer, aux bâtiments et aux aménagements, les critères d'accessibilité universelle.	Ville de Candiac	Propriétaires privés EXO	✓	✓	✓
	Objectif 3.3 Tabler sur un mobilier urbain, une végétation et des aménagements distinctifs	Doter le secteur d'une végétation et d'aménagements paysagers de qualité et en grande quantité, qui dépassent les normes prescrites à la réglementation et qui contribuent à son image de marque.	Ville de Candiac	Propriétaires privés EXO	✓	✓	✓
		Doter les parties urbanisées de végétaux de valeur ornementale élevée, présentant un contraste de couleur, de texture et de volume. Privilégier des plantes faciles d'entretien, résistant aux conditions urbaines et aux sels de déglacages.	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	✓
		Privilégier, dans les parcs, des végétaux indigènes et des espèces variées favorisant ainsi la biodiversité, la résilience et des contrastes saisonniers.	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	✓
		Intégrer, à même le réseau routier, la plantation d'arbres d'alignement à intervalle régulier.	Ville de Candiac	-		✓	✓
		Développer un mobilier urbain unique au Secteur de la gare et en faire un élément majeur de sa signature (éclairage, bancs, supports à vélos, poubelles pour les déchets et le recyclage, bollards, etc.). Opter pour un design contemporain privilégiant la chaleur du bois et la modernité de l'innox.	Ville de Candiac	-	✓		
		Mettre en valeur la signature paysagère du Secteur de la gare par un traitement des seuils, en fonction de l'échelle des seuils et des types d'usagers auxquels ils s'adressent (automobilistes, piétons, cyclistes).	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	✓
		Offrir des sentiers piétons accessibles et adaptés à l'utilisation prévue, et dont les matériaux respectent les objectifs de développement durable et de qualité de la Ville de Candiac (pavés de béton, asphalte, poussière de pierre, platelage de bois, granite, tout autre matériau ou assemblage durable).	Ville de Candiac	Propriétaires privés	✓	✓	✓
Constituer un guide pour le Secteur de la gare et y rassembler tous les éléments de design retenus (mobilier, végétaux, type de pavage, couleurs, etc.). Ce guide peut être intégré à tout document de planification municipal afin d'être utilisé pour planifier les aménagements tout au long du développement.	Ville de Candiac	-	✓	✓			
Orientation 4 Favoriser l'acceptabilité sociale face au développement dans le Secteur de la gare	Objectif 4.1 Créer un comité citoyen et planifier des rencontres de discussion	Organiser au moins une rencontre d'information pour maintenir les canaux de communication.	Ville de Candiac	Comité citoyen	✓		
		Tenir des rencontres ponctuelles pour discuter des mises à jour en amont du processus légal de consultation lors de modifications.	Ville de Candiac	Comité citoyen	✓	✓	✓
	Objectif 4.2 Prendre en considération les préoccupations citoyennes soulevées par le Comité citoyen et apporter des modifications aux documents de planification	Mettre régulièrement à jour les documents de planification ainsi que la réglementation pour refléter la réalité du développement sur le terrain et les préoccupations citoyennes, le cas échéant.	Ville de Candiac	Comité citoyen	✓	✓	✓