



PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU SECTEUR CENTRAL

VERSION FINALE | AOÛT 2020



Ce programme particulier d'urbanisme a été élaboré par :

Sylvain Gariépy, urbaniste LEED GA permis numéro 983

Valérie Charest, urbaniste LEED GA permis numéro 1628

Maude Christophe, urbaniste permis numéro 1763

Victor Granier, stagiaire en urbanisme

TABLE DES MATIÈRES

MISE EN CONTEXTE	06	CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE	55
INTRODUCTION	07	Présentation	56
Territoire d'intervention	08	Lignes directrices - Trame de rue	58
Contexte de planification	10	Lignes directrices - Pôle d'activité	60
		Lignes directrices - Réseau actif	63
		Lignes directrices - Vitrine naturelle	64

ANALYSE URBAINE	13	MISE EN ŒUVRE	65
Utilisation du sol	14	Affectations du sol	66
Cadre bâti	18	Plan concept	67
Morphologie urbaine	24	Programme acquisition d'immeuble	69
Mobilité	28		
Milieux naturels	33		
Contraintes anthropiques	36		
Aires paysagères	37		

VISION & ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT	43		
Énoncé de vision	44		
Orientations d'aménagement	45		
Orientation 1	46		
Orientation 2	48		
Orientation 3	50		
Orientation 4	52		

TABLE DES FIGURES

Figure 1 - Photos de la consultation publique du 11 décembre 2018	06
Figure 2 - Localisation de la Ville de Carignan et du territoire d'intervention au sein de l'espace métropolitain	08
Figure 3 - Localisation du territoire d'intervention au sein du territoire de la Ville de Carignan	08
Figure 4 - Les limites du territoire d'intervention	09
Figure 5 - Aires de paysage du PPU	09
Figure 6 - Synthèse des grandes affectations du territoire, SAR MRC de la Vallée-du-Richelieu	11
Figure 7 - TOD et corridor de transport (plan 5.1), SAR MRC de la Vallée-du-Richelieu	11
Figure 8 - Usage résidentiel	15
Figure 9 - Usage institutionnel	15
Figure 10 - Usage industriel	15
Figure 11 - Usage commercial	15
Figure 12 - Usage agricole	15
Figure 13 - Usage parc	15
Figure 14 - Faubourg Carignan, route 112	16
Figure 15 - Hôtel de Ville de Carignan	16
Figure 16 - Centre multifonctionnel de Carignan	16
Figure 17 - Immeuble mixte secteur Carignan-Salières	16
Figure 18 - École le Parchemin	16
Figure 19 - École Carignan-Salières	16
Figure 20 - Parc Henriette	16
Figure 21 - Vue aérienne du secteur PPU	17
Figure 22 - Site Eurovia Carignan	17
Figure 23 - Zone agricole	17
Figure 24 - Développements résidentiels sur le site du PPU	18
Figure 25 - Photographie aérienne du secteur Carignan-Salières en 1991	19
Figure 26 - Diversité des gabarits et des composantes architecturales sur la rue Lareau	19
Figure 27 - Insertion d'une nouvelle construction résidentielle sur la rue Laureau	19
Figure 28 - Large superficie des terrains et végétation mature sur la rue Bouthillier	19
Figure 29 - Implantations types des nouveaux projets domiciliaires, étude de cas : Quartier branché	20
Figure 30 - Maison unifamiliale rue Gertrude, secteur Centre	21
Figure 31 - Maisons unifamiliales rue Arthur-Forget	21
Figure 32 - Maison Louis-Degneau	22
Figure 33 - Maison de Saint-Hubert	22
Figure 34 - Maison Hubert-Lacroix	23
Figure 35 - Lotissement du site du PPU et de ses environs	24
Figure 36 - Classification de la superficie des lots	25
Figure 37 - Trame urbaine du secteur PPU	26
Figure 38 - Trame de rue du secteur Carignan-Salières	27
Figure 39 - Trame de rue du secteur Centre	27
Figure 40 - Trame de rue secteur du Parchemin	27
Figure 41 - Réseau routier du secteur PPU	28
Figure 42 - Route nationale 112	29
Figure 43 - Rue collectrice locale boulevard Désourdy	29
Figure 44 - Chemin Bellerive	29
Figure 45 - Rue locale	29
Figure 46 - Emprise de l'ancienne voie ferrée	30
Figure 47 - Réseaux de transport collectif et actif	31
Figure 48 - Route verte	31
Figure 49 - Rue locale dépourvue de trottoirs rue Gérard Lapalme	31
Figure 50 - Piste multifonctionnelle du boulevard Désourdy	31
Figure 51 - Rue Gertrude avec ralentisseurs	31
Figure 52 - Voie locale partagée, rue Marie-Anne	31
Figure 53 - Portrait des cours d'eau et du couvert forestier	34
Figure 54 - Caractérisation des milieux naturels	34
Figure 55 - Secteurs de conservation actuels	35
Figure 56 - Contraintes anthropiques	36
Figure 57 - Aires paysagères du secteur PPU	37
Figure 58 - Rivière de l'Acadie	38
Figure 59 - Couvert forestier, Parc du Boisé du Parchemin	38
Figure 60 - Route verte de Carignan	38
Figure 61 - Secteur Carignan-Salières	38
Figure 62 - Plaine agricole de Carignan	38
Figure 63 - Carignan-Salières, boulevard Désourdy	39
Figure 64 - Carignan-Salières, immeuble mixte	39
Figure 65 - Centre multifonctionnel	39
Figure 66 - École Carignan-Salières	39

TABLE DES FIGURES

Figure 67 - Secteur Centre, développement récent	40
Figure 68 - Route verte	40
Figure 69 - Secteur Centre, maison unifamiliale	40
Figure 70 - École du Parchemin	40
Figure 71 - Boisé	41
Figure 72 - Boisé	41
Figure 73 - Boisé	41
Figure 74 - Plan du site d'Eurovia	42
Figure 75 - Plan d'eau site d'Eurovia	42
Figure 76 - Accès au site d'Eurovia	42
Figure 77 - Plan d'eau site d'Eurovia	42
Figure 78 - Maison Hubert-Lacroix	42
Figure 79 - Rivière L'Acadie	44
Figure 80 - Route verte Carignan	44
Figure 81 - Plan d'eau secteur de la carrière	44
Figure 82 - Mise en valeur ancienne carrière, Shanghai	47
Figure 83 - Mise en valeur plan d'eau Melbourne, Australie	47
Figure 84 - Mise en valeur des vues, Brilon, Allemagne	47
Figure 85 - Passerelle dans les arbres, Tallinn, Estonie	47
Figure 86 - Observatoire, Graswaerder-Heiligenhafen, Allemagne	47
Figure 87 - Développement résidentiel en grappe	47
Figure 88 - Lien champêtre, Santa Monica, Los Angeles	49
Figure 89 - Lien champêtre, Portland, Oregon	49
Figure 90 - Tracé sinueux et rétention paysagère, Seattle	49
Figure 91 - Mesure d'apaisement de la circulation par l'introduction de chicanes	49
Figure 92 - Traverses piétonnes distinctives, Granby	49
Figure 93 - Déplacement sécuritaire, Ville de Charlotte, Caroline du Nord	49
Figure 94 - Maisons de l'écoquartier de la Teste-de-Buch, France	51
Figure 95 - Modélisation développement de conservation	51
Figure 96 - Immeuble mixte, Projet zibi, Ottawa, Canada	51
Figure 97 - Plex sur coursive, West Hollywood, Californie	51
Figure 98 - Multiplex résidentiel des Allées de Bellevue à Québec	51
Figure 99 - Complexe sportif, Cracovie, Pologne	53
Figure 100 - Pôle civique, Philadelphie, Pennsylvanie	53
Figure 101 - Place Montel, Montmagny, Québec	53
Figure 102 - Centre sportif inspiré certification LEED, Beaupré	53
Figure 103 - Intégration d'une école milieu boisé, Stoneham, Québec	53
Figure 104 - Amphithéâtre Cogéco, redéveloppement ancien secteur industriel, Trois-Rivières	53
Figure 105 - Schématisation de la trame de rue	56
Figure 106 - Schématisation des pôles d'activités projetés	56
Figure 107 - Schématisation du réseau de transport actif	57
Figure 108 - Schématisation des vitrines naturelles	57
Figure 109 - Schématisation du réseau collecteur	58
Figure 110 - Schématisation du réseau local	58
Figure 111 - Schématisation du réseau champêtre	59
Figure 112 - Schématisation d'une coupe de rue du réseau champêtre- secteur Centre-ville (site de la carrière)	59
Figure 113 - Schématisation d'une coupe de rue du réseau champêtre- Secteur du boisé	59
Figure 114 - Localisation du pôle centre-ville	60
Figure 115 - Localisation du pôle culturel, commercial et communautaire du secteur Centre	60
Figure 116 - Localisation du pôle de consolidation secteur Centre	61
Figure 117 - Concept d'aménagement d'un développement résidentiel en grappe du pôle de consolidation du secteur Centre	61
Figure 118 - Localisation du pôle résidentiel du secteur boisé	62
Figure 119 - Concept d'aménagement d'un développement résidentiel en grappe du pôle résidentiel du boisé	62
Figure 120 - Schématisation du réseau de transport actif	63
Figure 121 - Sentier de ski de fond, Laval	62
Figure 122 - John M.Craddock wetland Nature Preserve, Indiana	62
Figure 123 - Pont piéton, Suisse	62
Figure 124 - Parc Martin Lutherking, Paris	62
Figure 125 - Parc Mont Evrin, France	63
Figure 126 - Schématisation des vitrines naturelles	64
Figure 127 - High Views, Boston, Angleterre	64
Figure 128 - Parc Mont Evrin, France	64
Figure 129 - Parc thérapeutique, Allemagne	64
Figure 130 - Parc thérapeutique, Allemagne	64
Figure 131 - Plan des affectations pour le secteur PPU	66
Figure 132 - Plan concept des secteurs du Centre-ville et Centre	67
Figure 133 - Potentiels de développement pour les secteurs du Centre-ville et Centre	68

MISE EN CONTEXTE

POURQUOI UN PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME

Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur central s'inscrit dans la volonté de la Ville de Carignan de planifier le développement d'une partie des terrains vacants localisés au sein du périmètre d'urbanisation. **Il sera également l'occasion d'encadrer le redéveloppement des secteurs stratégiques tels que les secteurs Centre, du boisé et Carignan-Salières afin d'éviter le développement à la pièce.**

La Ville a amorcé, depuis 2008, un processus de réflexion visant l'émergence d'un nouveau secteur central, d'un pôle institutionnel et mixte permettant de rassembler les différents milieux urbains de la municipalité. Elle souhaite ainsi aménager un secteur distinctif, axé sur la préservation et la mise en valeur des composantes naturelles et paysagères du territoire, notamment dans la perspective d'une requalification du site d'Eurovia.

La planification de ce secteur stratégique est le fruit de plusieurs exercices entrepris préalablement (PPU du nouveau Carignan [2008] et PPU du Boisé du secteur central [2017]). La démarche associée à l'élaboration de ce document s'est appuyée sur un processus de transparence et d'ouverture auprès des forces vives du territoire. La Ville a par ailleurs mis sur pied un comité de travail composé d'élus, d'employés de la Ville et de la MRC pour piloter l'élaboration de cet outil urbanistique.

Le processus de création s'est également matérialisé par l'organisation d'une consultation citoyenne, en décembre 2018, permettant d'intégrer les attentes et les préoccupations des résidents au cœur du processus de conception urbaine. Subséquemment, cette initiative a permis de donner une issue positive aux séances de consultations publiques menées dans le cadre des activités de planification antérieures.

L'entrée en vigueur de ce PPU vient doter la Ville d'outils concrets pour encadrer toute initiative de construction ou de redéveloppement sur le site.

Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) est une composante du plan d'urbanisme de la Ville de Carignan. Les paramètres de ce document sont régis par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* [Articles 85 à 85,4]. Tandis que le plan d'urbanisme réfère à la planification de l'ensemble du territoire, le PPU permet d'apporter plus de précisions quant à la planification de secteurs qui suscitent une attention toute particulière de la part du conseil municipal.

À ce titre, le PPU du secteur central de Carignan comprend :

- L'élaboration d'une analyse urbaine permettant de mettre en lumière les principales caractéristiques du territoire à l'étude ainsi que les enjeux d'aménagement et de développement ;
- L'affirmation d'une vision stratégique contribuant à forger la nouvelle identité du secteur central de Carignan ;
- L'établissement des orientations et des objectifs de planification associé à la planification de différentes actions en matière d'aménagement et de développement territorial. Ces objectifs seront accompagnés d'un plan d'action établissant les priorités de chacune des interventions, ainsi que les acteurs clés qui contribueront au succès de ces dernières ;
- L'élaboration d'un concept d'organisation spatiale illustrant de manière synthétique la vision d'aménagement du secteur ;
- La définition d'une mise en œuvre permettant d'assurer la réalisation de ce PPU : l'affectation détaillée du sol et la densité d'occupation.



FIGURE 1 - Photos de la consultation publique du 11 décembre 2018

TERRITOIRE D'INTERVENTION

LOCALISATION

Le territoire d'intervention, d'une superficie approximative de 404 hectares, est localisé au cœur la municipalité de Carignan, dans la section septentrionale de la MRC de la La Vallée-du-Richelieu. Le secteur est adjacent à l'agglomération de Longueuil à l'ouest et la Ville de Chambly à l'est.

Il est délimité au sud par une partie du chemin Bellerive et l'emprise de chemin de fer du CP, à l'ouest par la limite administrative avec la Ville de Longueuil, au nord par le chemin de Chambly et la route 112, ainsi qu'à l'est par la zone agricole permanente et la rivière l'Acadie (figure 4).

Le ruisseau Robert traverse le secteur avant de rejoindre la rivière l'Acadie à proximité du chemin de Bellerive dans la portion sud.

AIRES DE PAYSAGE

Le territoire d'intervention se décline en différentes aires de paysage (figure 5) présentant des composantes diversifiées ainsi que des enjeux d'aménagement et de développement distincts. Ce document fait référence à ces aires de paysage qui sont formées par quatre quartiers différents : les secteurs Centre, Carignan-Salières, du boisé et du site d'Eurovia.



FIGURE 2 - Localisation de la Ville de Carignan et du territoire d'intervention au sein de l'espace métropolitain

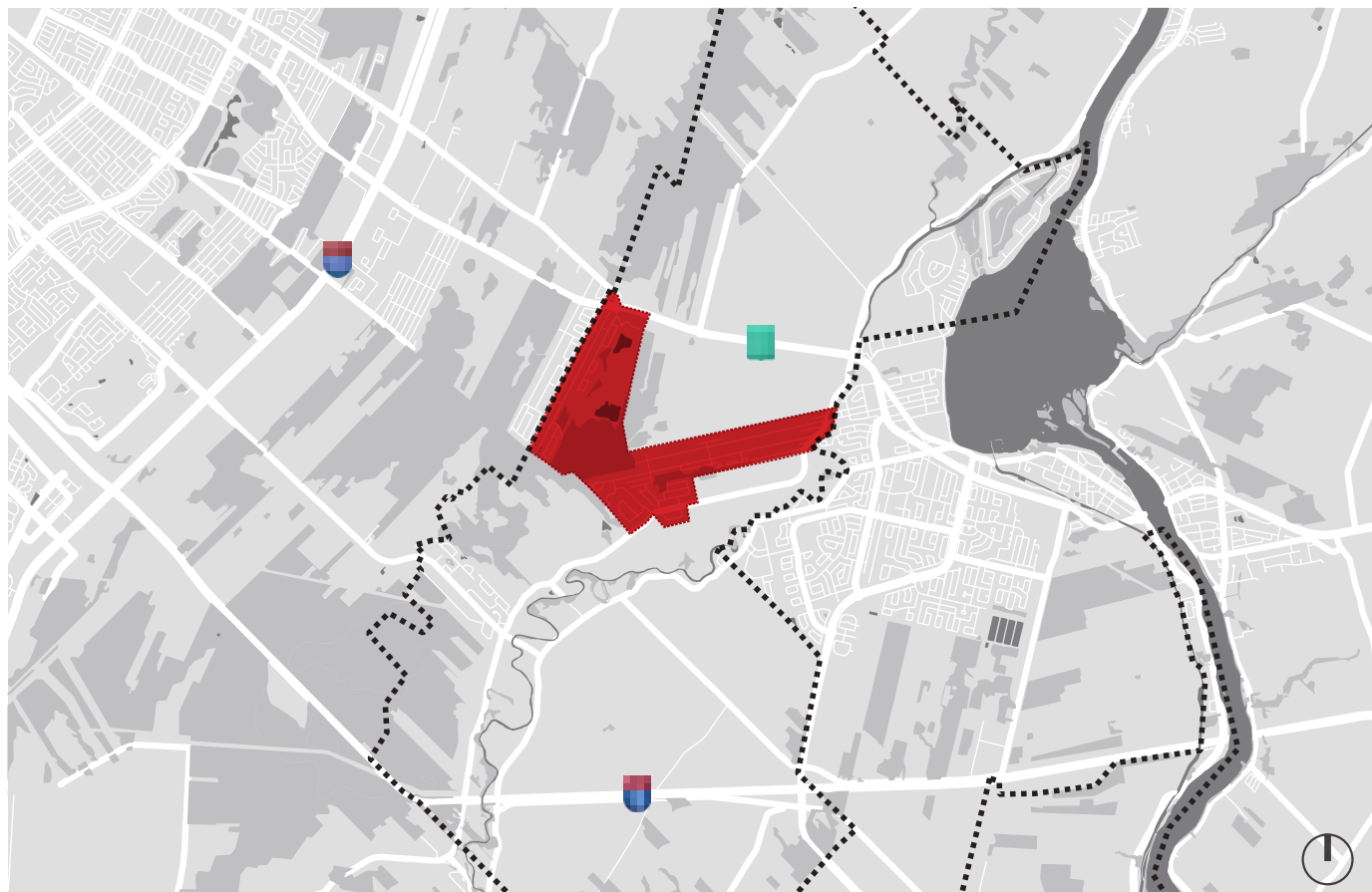


FIGURE 3 - Localisation du territoire d'intervention au sein du territoire de la Ville de Carignan



TERRITOIRE D'INTERVENTION

LOCALISATION

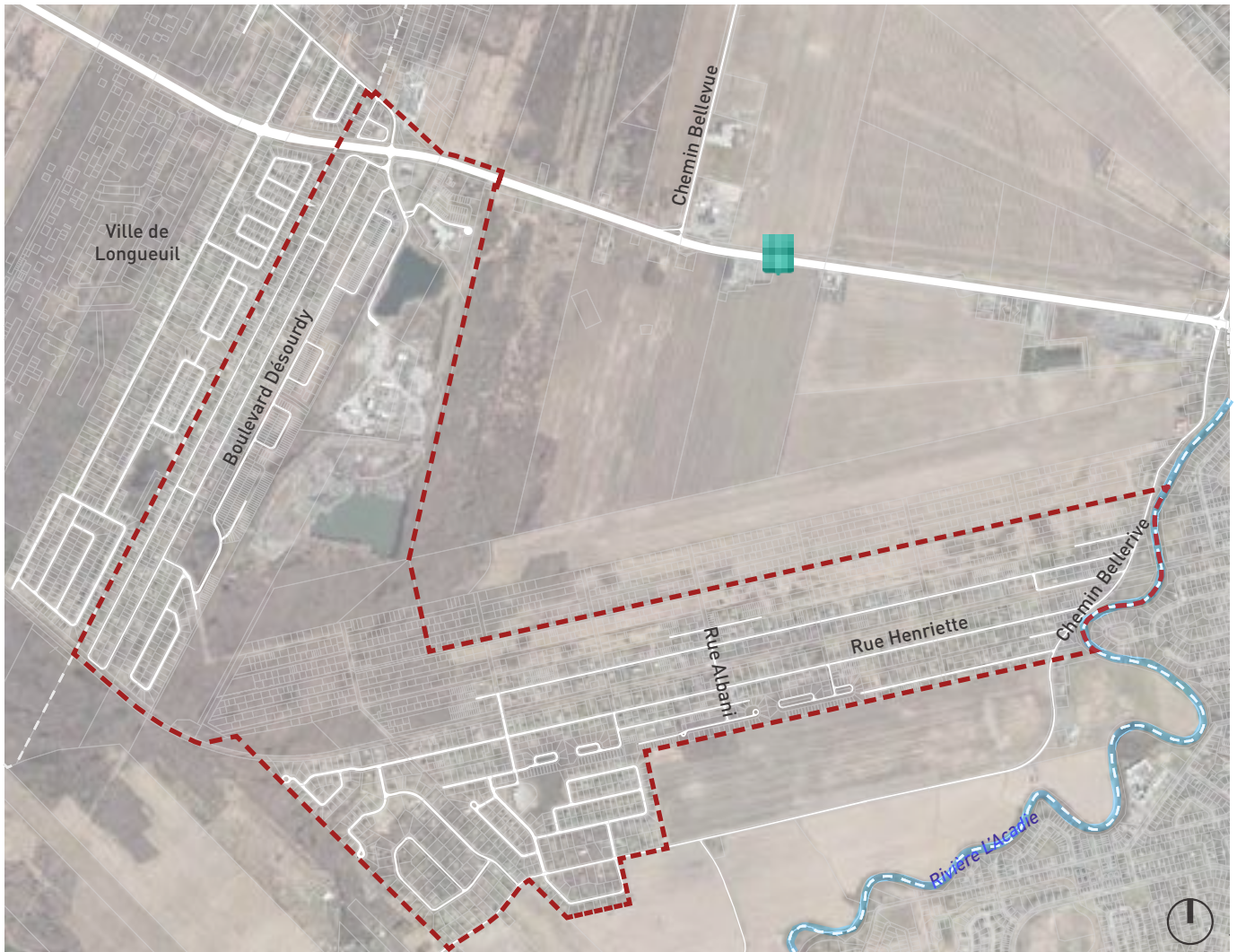


FIGURE 4 - Les limites du territoire d'intervention



FIGURE 5 - Aires de paysage du PPU

CONTEXTE DE PLANIFICATION

PRINCIPAUX OUTILS RÉGLEMENTAIRES

La planification du territoire d'intervention s'appuie notamment sur trois documents-cadres qui dictent les paramètres de développement s'appliquant sur le site. Il répond en premier lieu aux grandes orientations du **Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal** [2012] ainsi qu'aux objectifs de planification définis au **Schéma d'aménagement révisé de la MRC de La Vallée-du-Richelieu** [2016].

Dans un second temps, le Programme particulier d'urbanisme s'inscrit dans le cadre des dispositions au **Plan d'urbanisme de la Ville de Carignan** [2016] en précisant les orientations d'aménagement pour le futur secteur du secteur central.

Les caractéristiques de ce PPU font également échos aux différents plans et politiques adoptés par la Ville de Carignan, notamment la Politique familiale [2008], le Plan d'action visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre [2013], le Plan stratégique 2015-2020 [2015] et le Plan directeur de conservation et de protection des milieux naturels [2017].

Le territoire assujéti au PPU du secteur central tire sa particularité du fait qu'il se situe en partie à l'intérieur d'un milieu naturel d'intérêt tandis que les impératifs associés au développement immobilier s'intensifient dans la région. Une réflexion sensible a été intégrée afin de conjuguer l'urbanisation du secteur sans perturber l'équilibre des écosystèmes en place.

PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT (PMAD)

Le PMAD, entré en vigueur en 2012, énonce les orientations d'aménagement et de développement du territoire métropolitain pour les vingt prochaines années. Il s'articule autour de trois éléments fondamentaux influant la gestion de l'urbanisation de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) : l'aménagement, le transport et l'environnement.

Aménagement :

Le PMAD énonce l'objectif d'optimiser le développement urbain (Objectif 1.2) afin de contribuer à la création de milieux de vie durables. À cette fin, il définit les seuils minimaux de densité brute hors TOD applicables. Dans le cas de la MRC de la Vallée-du-Richelieu, le seuil minimal s'élève à 21 logements / ha. pour la période 2017/2021 et 22 logements / ha. pour la période 2022-2026 (Critère 1.2.1).

La documentation de planification métropolitaine intègre ainsi la majeure partie du secteur du PPU dans les territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace (Critère 1.2.2 - Carte 9 du PMAD). La CMM préconise ainsi d'orienter le développement et la consolidation du tissu urbain au sein de ses espaces vacants ou à

redévelopper. En définitive, le territoire d'intervention est localisé au sein du périmètre métropolitain délimitant l'espace à urbaniser d'ici 2031 (Critère 1.6.1 - Carte 12 du PMAD).

Transport :

Le territoire du PPU est traversé par l'axe de rabattement d'autobus de la route 112 ainsi qu'un corridor à l'étude ou projeté (Train de banlieue, figure 7), identifié au réseau de transport en commun autour duquel le PMAD propose de structurer l'urbanisation du territoire métropolitain. (Critère 2.1 - Carte 15 du PMAD)

Environnement :

La protection environnementale et la valorisation des composantes naturelles de la communauté métropolitaine font l'objet de plusieurs objectifs inscrits au PMAD. Le document de planification identifie le couvert forestier métropolitain (Carte 20 du PMAD) recouvrant une portion importante du territoire d'intervention, ainsi que le potentiel de conservation des bois, des corridors forestiers et des milieux humides.

Le PMAD indique par ailleurs que « la protection [de ces éléments naturels] est l'une des conditions essentielles au maintien de la biodiversité de la région. De plus la présence du couvert forestier apporte une contribution significative à l'attractivité du Grand Montréal et à la qualité de vie de ses citoyens » (PMAD, p.148).

Le secteur du PPU est traversé par le corridor forestier du mont Saint-Bruno contribuant à la création de la Trame verte et bleue du Grand Montréal.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉVISÉ (SAR)

Le Schéma d'aménagement révisé est le document de planification stratégique qui dicte les paramètres de l'organisation physique du territoire de la MRC de la Vallée-du-Richelieu.

Les dispositions du Schéma qui influent le développement du secteur central de Carignan sont les suivantes :

- Les grandes affectations prévues sur le territoire d'intervention (Figure 6) sont : « Résidentielle (RES) », Conservation, Type 2 (CONS2) » et « Multifonctionnelle (MTF) » (sur le site d'Eurovia qui était autrefois « Industrielle, Type 2 (IND2) » et « Commerciale (COM) ») ;
- Le Schéma reconnaît également l'emprise des voies de chemin de fer du CN comme corridor de transport collectif métropolitain à l'étude ;
- **Le document complémentaire rehausse le seuil de densité brute minimale à 30 logements /ha sur les secteurs adjacents au corridor de transport (500 mètres), à l'exception des secteurs soumis à des contraintes physiques ou naturelles spécifiques. Au-delà du corridor de transport, une densité brute minimale de 21 logements /ha. (2011-2031) s'applique ;**
- Le Schéma identifie le site d'Eurovia comme élément de contrainte occasionnant de « sérieuses répercussions environnementales (érosion, eau, air et bruit) et paysagères ». À ce titre, le document soulève « les risques quant à la sécurité publique, tant au niveau des activités, qu'au niveau des matières qui y sont parfois entreposées » ;
- **Le document complémentaire du SAR préconise, entre autres, l'élaboration de Programmes particuliers d'urbanisme (PPU) pour les espaces vacants actuellement disponibles pour le développement, dont la partie boisée du secteur à l'étude fait partie ;**
- Le document complémentaire du SAR propose une gestion resserrée des milieux sensibles (rives, zones inondables, zones assujetties aux risques de glissements de terrain, zones assujetties à certains risques naturels divers, milieux humides, contraintes à caractère naturel ou anthropique majeur et significatif), notamment en ce qui trait aux opérations cadastrales, aux nouveaux projets de construction ou d'agrandissement, etc. ;
- Le document complémentaire prévoit certaines normes spécifiques en ce qui trait à la construction de résidences dans certaines aires d'affectation conservation à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. **Le SAR précise, entre autres, que la superficie dédiée à la conservation du couvert forestier et des milieux naturels doit représenter au moins 50 % d'un bois où le développement est projeté.**



FIGURE 6 - Synthèse des grandes affectations du territoire, SAR MRC de la Vallée-du-Richelieu



FIGURE 7 - TOD et corridor de transport (plan 5.1), SAR MRC de la Vallée-du-Richelieu

- | | |
|-------------------------------------|-------------------------|
| Terminus d'autobus | Aire TOD métropolitaine |
| Corridor de transport métropolitain | Aire TOD optimale |
| Périmètre d'urbanisation | |

CONTEXTE DE PLANIFICATION

PRINCIPAUX OUTILS RÉGLEMENTAIRES

Synthèse des objectifs et interventions de planification prévus au SAR :

- Concentrer le développement urbain dans les pôles majeurs ;
- Raffermir et mettre en valeur la vocation agricole ;
- Conserver le milieu naturel et mettre en valeur ses potentiels ;
- Mettre en valeur le potentiel récréotouristique et culturel ;
- Planifier l'organisation du transport terrestre ;
- Améliorer la qualité du paysage ;
- Améliorer la qualité des services publics ;
- Rationaliser le développement et favoriser le partage des équipements et des services communautaires ;
- Minimiser les risques relatifs à certaines contraintes naturelles et anthropiques.» (SAR)

PLAN D'URBANISME

Le Plan d'urbanisme en vigueur à Carignan correspond au Règlement #482-U adopté en 2016 suite à la révision du Schéma d'aménagement révisé de la MRC. Le présent Programme particulier d'urbanisme (PPU) en fait partie intégrante.

Le Plan d'urbanisme contient quatre orientations d'aménagement et de développement ayant inspiré la conception et la stratégie de mise en œuvre du présent PPU :

- A1 – Créer un « noyau villageois » attractif, identitaire et rassembleur afin de renforcer le sentiment d'appartenance à Carignan, retenir et attirer tous types de ménage ;
- A2 — Planifier les quartiers selon le concept de développement durable, en créant des milieux de vie agréables et durables ;
- A3 — Créer des quartiers interreliés « amis du piéton » afin de favoriser la mobilité durable ;
- A4 – Optimiser les services et rentabiliser les investissements : desserte en eau potable et traitement des eaux usées, services de loisirs et communautaires, transport en commun.

Les principaux paramètres prévus au Plan d'urbanisme sont les suivants :

- Le concept et le parti-pris d'aménagement reconnaissent le site d'Eurovia comme potentiel de requalification à des fins résidentielles. Ils préconisent le développement prioritaire d'un pôle multifonctionnel sur ce secteur ;
- Le territoire d'intervention s'implante au cœur des concepts de corridors verts et bleus proposés au Plan d'urbanisme. Le document de planification municipal reconnaît notamment la Réserve naturelle du ruisseau Robert ainsi que le potentiel de classification du boisé localisé au sud du site d'Eurovia comme Écosystème forestier exceptionnel (EFE).

PLAN DIRECTEUR DE CONSERVATION ET DE PROTECTION DES MILIEUX NATURELS

La Ville de Carignan a été tenue d'élaborer un plan directeur de protection des milieux naturels, incluant l'identification et la caractérisation des milieux humides et des milieux terrestres sur l'ensemble du territoire. Le Plan directeur de conservation et de protection des milieux naturels a été adopté en 2017. Il s'agit d'un outil de gestion intégrée des secteurs de haute valeur écologique du territoire. Néanmoins, étant donné la nature évolutive des caractéristiques des milieux naturels, le plan directeur n'est pas figé dans un cadre fixe et il pourra faire l'objet de modification et de mises à jour au gré du temps et selon les dernières données à jour.

Le Plan intègre les résultats de l'ensemble des études de caractérisation environnementale dans les dernières années par SMI, NAQ et WSP sur le territoire municipal.

Le Plan directeur détermine des orientations, des objectifs et un plan d'action relatif à la conservation et la valorisation des composantes écologiques locale. Il formule également quelques recommandations quant aux dispositions à intégrer dans les documents et règlements d'urbanisme.

CONTEXTE LÉGISLATIF PROVINCIAL

L'aménagement et le développement du territoire d'intervention sont soumis au contexte législatif provincial, notamment :

- *Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) ;*
- Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables (PPRLPI); LPTAA; etc.

Il est à noter qu'en 2018, une nouvelle mouture de *Loi sur la qualité de l'environnement (LQE)* est entrée en vigueur avec la mise en œuvre progressive d'un nouveau régime d'autorisation environnementale.

ANALYSE URBAINE

UTILISATION DU SOL

FONCTIONS URBAINES

Les figures 8 à 13 ci-contre illustrent l'utilisation du sol en 2016, et permettent de constater que le site du PPU est partiellement ceinturé par la zone agricole permanente où l'activité principale est l'agriculture.

À l'intérieur des limites du territoire d'intervention, l'usage prédominant est l'usage résidentiel et il se concentre dans les secteurs Carignan-Salières et Centre. La section « Cadre bâti » aborde de façon plus précise les différents enjeux liés aux typologies d'habitation.

La présence d'un pôle mixte à l'intérieur des limites du programme particulier d'urbanisme localisé dans le secteur Carignan-Salières près de la route 112 constitue une amorce à la mixité urbaine. Ce pôle comprend une station d'essence, un restaurant, des services de proximité (pharmacie), un centre multifonctionnel et l'école Carignan-Salières. Quelques commerces automobiles et commerces de gros sont dispersés aux abords du chemin de Chambly. Un nouveau secteur commercial, le faubourg Carignan, situé sur la route 112 près du chemin Bellerive, permettra de compléter l'offre commerciale, notamment au niveau des commerces alimentaires. Ce pôle commercial ne fait pas partie intégrante des limites du PPU, mais les liens avec celui-ci seront importants pour desservir principalement les différents milieux de vie.

Quelques établissements à vocations institutionnelles ponctuent le secteur PPU. Dans le secteur Centre, l'école primaire du Parchemin et la chapelle Saint-Joachim forment les principaux équipements publics. Dans le quartier Carignan-Salières, le centre multifonctionnel et l'école préscolaire et primaire Carignan-Salières desservent les résidents. **Les établissements scolaires de Carignan sont présentement au maximum de leur capacité. Plusieurs enfants résidant à Carignan doivent être transportés dans les écoles des villes voisines.** Finalement, l'hôtel de ville se situe à proximité du site du PPU sur le prolongement du chemin Bellevue au nord.

La Ville de Carignan possède peu d'équipements publics, sportifs et culturels pour répondre aux besoins de sa population. Des ententes avec les Villes de Chamby et de Longueuil garantissent aux résidents de Carignan un accès à leurs équipements. Cependant, ceux-ci doivent se déplacer dans les villes voisines afin de profiter des accès à la bibliothèque, à l'aréna, au centre aquatique, etc. Ce manque d'équipements joue un rôle important dans la rétention des résidents et dans leur qualité de vie. Cette situation fait partie intégrante des enjeux primordiaux adressés dans ce document de planification.

Le secteur PPU accueille également des usages industriels. Le site d'Eurovia est une carrière où l'activité industrielle domine. Toutefois, l'extraction de la matière première ne se fait pratiquement plus et l'entreprise offre plutôt un service de construction de route, de trottoirs et de pistes. Les travaux d'excavation consistent essentiellement au concassage de matériaux pour les travaux de route. Le site exploite également une usine de béton bitumineux. La proximité de cette activité avec les nouveaux développements résidentiels entraîne certaines problématiques de cohabitation. À cet effet, les nouvelles constructions résidentielles à proximité sont liées par une entente de tolérance à l'égard des nuisances sonores et olfactives causées par les activités d'Eurovia.

Selon le Plan directeur des parcs et espaces verts de la Ville de Carignan (2012), le territoire du PPU comprend relativement peu de parcs. Cependant, ce cadre de référence ne reflète pas justement la réalité puisqu'il date quelque peu. Ceci étant dit, le document établit trois typologies de parcs et espaces verts :

- Les parcs de quartier (rayon de desserte de 800 m) ;
- les parcs-écoles (rayon de desserte de 400-800 m) ;
- les parcs de voisinage (rayon de desserte de 400 m).

Dans la typologie parc de voisinage, le parc Henriette (2757,3 m²), localisé dans le secteur Centre, offre un terrain de basketball, des modules de jeux et une patinoire. Un parc de quartier, le parc Forget (9663 m²) est également implanté dans le secteur Centre. Ce dernier comprend un terrain basketball, de soccer, une patinoire, des modules de jeu pour enfants et un espace boisé. Le parc de la Plume magique (20826 m²), associé à l'école du Parchemin dans le secteur Centre, est caractérisé par la présence d'un boisé important ainsi que des modules de jeu.

Dans le secteur Carignan-Salières, le parc Lareau-Bouthillier (929 m²), identifié comme parc de voisinage, comprend uniquement un module de jeu. Le parc de quartier Henri-Bisaillon (3703 m²) offre quant à lui des modules de jeux et balançoires, une zone de jeux d'eau et un espace de détente pour les adultes.

La population des secteurs Centre et Carignan-Salières pourrait bénéficier d'une augmentation du nombre de parcs, mais également d'une bonification des parcs existants. **Le secteur du boisé fait actuellement office d'espaces verts pour les résidents des quartiers adjacents.** En effet, plusieurs citoyens utilisent ce lieu pour différentes activités extérieures (marche, raquette, etc.), **mais il est important de rappeler la nature privée de cet espace naturel.**

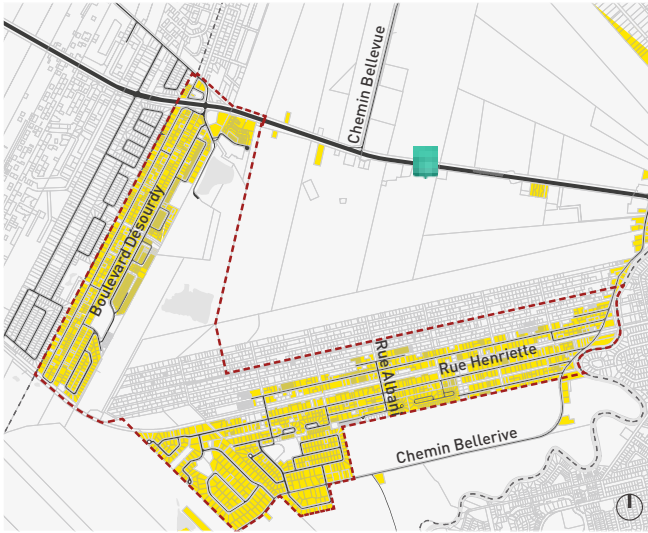


FIGURE 8 - Usage résidentiel



FIGURE 11 - Usage commercial



FIGURE 9 - Usage institutionnel

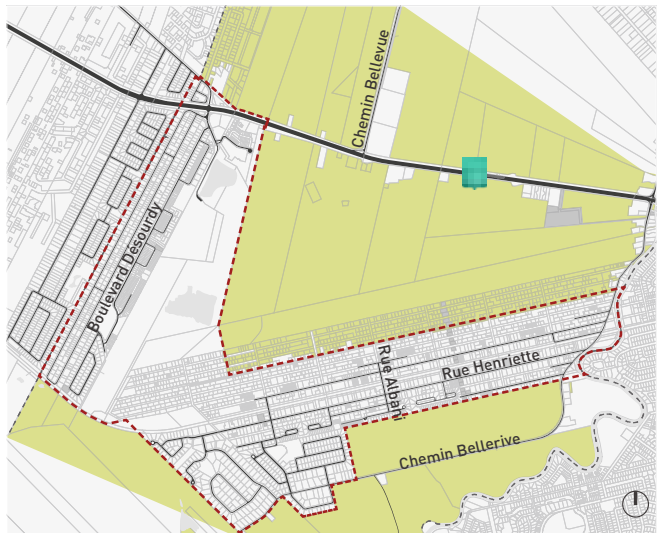


FIGURE 12 - Usage agricole



FIGURE 10 - Usage industriel (avant les modifications au SAR)



FIGURE 13 - Usage parc et espace vert

UTILISATION DU SOL

FONCTIONS URBAINES



FIGURE 14 - Faubourg Carignan, route 112 © Groupe Mach



FIGURE 17 - Immeuble mixte secteur Carignan-Salières



FIGURE 15 - Hôtel de ville de Carignan © Ville de Carignan



FIGURE 18 - École du Parchemin © Ville de Carignan



FIGURE 16 - Centre multifonctionnel de Carignan © Ville de Carignan



FIGURE 19 - École Carignan-Salières © Ville de Carignan



FIGURE 20 - Parc Henriette © Ville de Carignan



FIGURE 21 - Vue aérienne du secteur PPU © Ville de Carignan



FIGURE 22 - Site Eurovia Carignan © Eurovia Québec



FIGURE 23 - Zone agricole © GoogleMaps

SYNTHÈSE DES ENJEUX UTILISATION DU SOL

- Diversification des usages ;
- Augmentation de l'offre institutionnelle et scolaire ;
- Augmentation des parcs et des espaces verts ;
- Cohabitation avec la zone agricole et mise en valeur de celle-ci ;
- Mixité des milieux de vie ;
- Proximité du site d'Eurovia et gestion des nuisances.

CADRE BÂTI

DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER ET TYPOLOGIES RÉSIDENTIELLES

Le site du PPU s'est développé majoritairement après la moitié du 20e siècle. Dû à la présence de la zone agricole permanente, l'urbanisation de ce secteur s'est formée dans deux portions indépendantes (secteurs Centre et Carignan-Salières) qui encore aujourd'hui ne possèdent aucun lien formel.

Les principales phases de développement du territoire à l'étude se déclinent comme indiqué à la figure 24 ci-dessous. Elle démontre à partir des données de l'utilisation du sol de la CMM (2016), l'année de construction moyenne des bâtiments par îlot.

L'étalement du tissu résidentiel s'est effectué de manière progressive et continue, notamment à partir des années 1970. Il en résulte différentes formes bâties : les typologies d'habitations, la morphologie bâtie ainsi que la densité résidentielle varient en fonction de leurs périodes de construction.

La pression immobilière sur les milieux naturels et agricoles, la nature des orientations d'aménagement métropolitaine et régionale ainsi que la desserte depuis 2004 en infrastructures municipales (réseau d'aqueduc et d'égouts) ont incité la mise en œuvre de projets domiciliaires de plus forte densité, permettant notamment la diversification du parc et des typologies résidentielles sur le territoire.

Cette section présente un portrait de l'urbanisation et des principales typologies résidentielles pour les deux secteurs résidentiels du PPU, soit les secteurs Carignan-Salières et Centre.

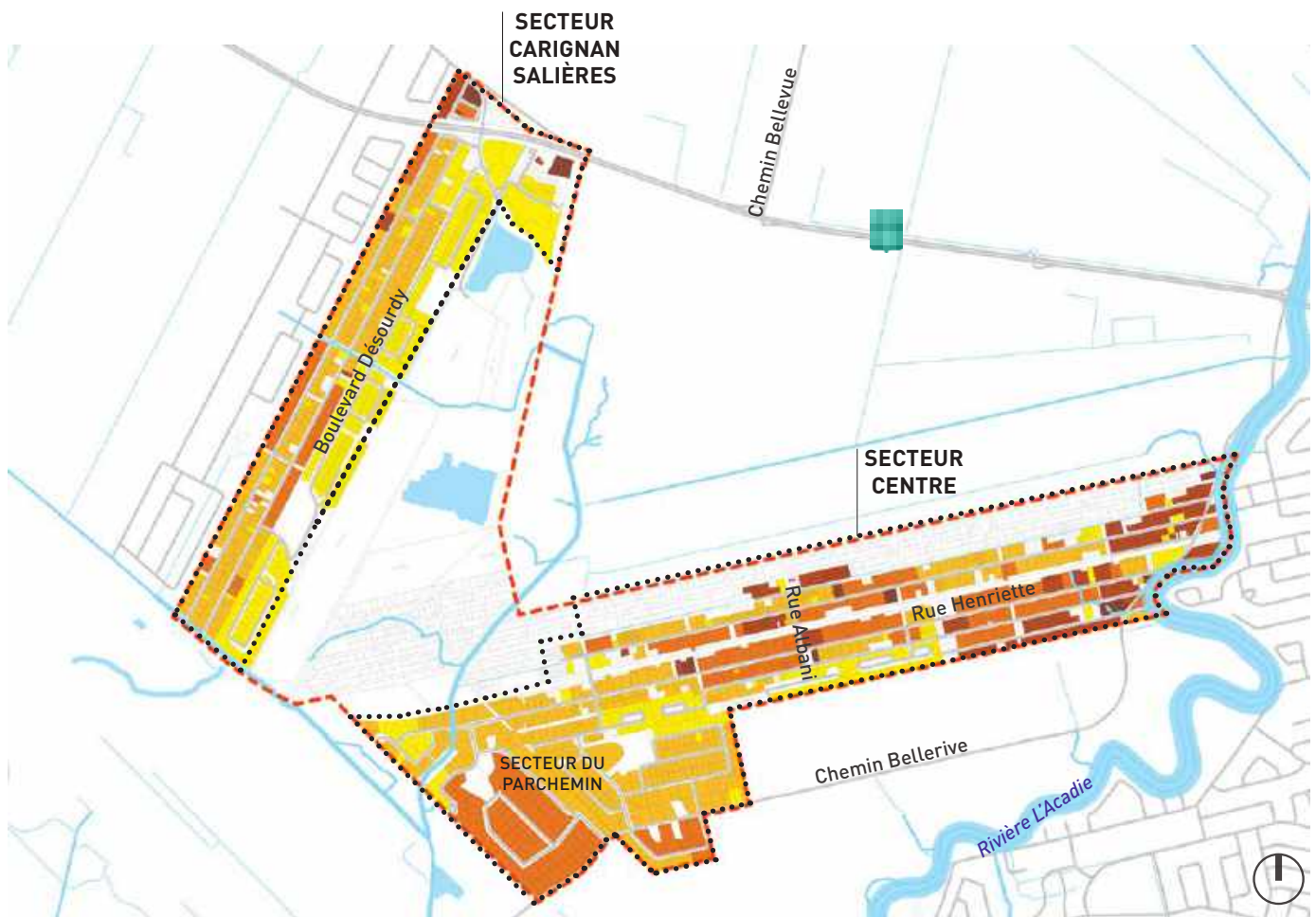


FIGURE 24 - Développements résidentiels sur le site du PPU

- - - Limite du PPU
- Secteur résidentiel
- après 2005
- 1990-2004
- 1975-1989
- 1950-1974
- avant 1949

SECTEUR CARIGNAN-SALIÈRES

Le développement du secteur Carignan-Salières s'est amorcé à partir des années 1960, et se poursuit à ce jour. Le secteur se répartit selon deux grandes phases de développement.

Rues Bouthillier et Lareau

Cette portion a été intégralement développée entre 1960 et 2000 et comprend majoritairement une typologie de maison unifamiliale isolée. Quelques constructions plus contemporaines ponctuent le tissu urbain, découlant de la subdivision de certains lots. La trame de rue et le lotissement traditionnels forment une occupation linéaire et régulière de l'espace.

Le bâti résidentiel est composé d'une variété de gabarits de construction et de caractéristiques architecturales qui rendent le milieu hétéroclite, malgré l'uniformité de la typologie résidentielle. La hauteur des bâtiments oscille entre 1 à 2 étages. Les terrains s'étendent généralement sur de généreuses superficies : la densité résidentielle est ainsi inférieure à 12 logements/hectares tandis que le taux d'implantation ne s'élève pas au-dessus de 30 %.



FIGURE 25 - Photographie aérienne du secteur Carignan-Salières en 1991 © Lapresse



FIGURE 27 - Insertion d'une nouvelle construction résidentielle sur la rue Lareau © GoogleMaps



FIGURE 26 - Diversité des gabarits et des composantes architecturales sur la rue Laureau © GoogleMaps



FIGURE 28 - Large superficie des terrains et végétation mature sur la rue Bouthillier © GoogleMaps

CADRE BÂTI

DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER ET TYPOLOGIES RÉSIDENTIELLES

Boisé de Carignan - Quartier Branché - Les Jardins d'Isaïe

À partir des années 2010, les projets immobiliers localisés sur les terrains vacants limitrophes au site d'Eurovia donnent le coup d'envoi à la seconde phase de développement du secteur Carignan-Salières. Les nouvelles constructions résidentielles et mixtes se localisent aux abords du boulevard Désourdy (2014) et des rues locales adjacentes. Trois principaux projets immobiliers ont grandement modifié le paysage du secteur Carignan-Salières : Boisé de Carignan, Quartier Branché et les Jardins d'Isaïe.

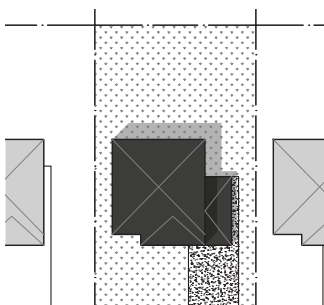
Les nouveaux développements introduisent des typologies résidentielles plus denses dans la Ville de Carignan : habitations unifamiliales jumelées, maisons de ville, habitations multifamiliales de type plex et « walk-up ». La densité d'occupation du sol est donc plus importante, même au niveau des habitations unifamiliales où la taille des terrains est plus restreinte.

- Le Quartier branché de Carignan est constitué de 58 habitations unifamiliales, 84 jumelées et 188 unités résidentielles (condominiums) ;
- Le projet des Jardins d'Isaïe, situé entre la route 112 et l'école Carignan-Salières, comprend des maisons de ville et des logements multifamiliaux (8 bâtiments de 6 unités) ;
- Le Boisé de Carignan est un développement de maisons unifamiliales isolées et jumelées implantées au sud du secteur.

Les caractéristiques associées à l'implantation et au gabarit bâti de ces nouveaux développements sont diversifiées (figure 29).

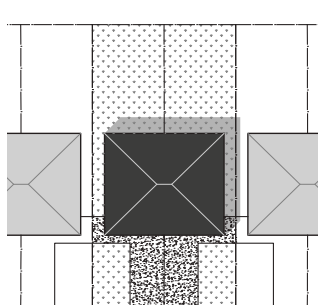
MAISON UNIFAMILIALE ISOLÉE

- 1 ou 2 étages
- Lots variables de ± 30x20 m
- Implantation isolée
- Marge avant
- Allée de stationnement en béton ou asphalte
- Garage simple ou double



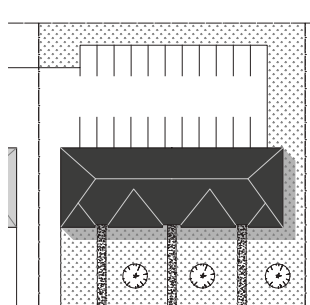
MAISON UNIFAMILIALE JUMELÉE

- 2 étages
- Lots variables de ± 30x8 m
- Marge avant
- Allée de stationnement en béton ou asphalte
- Stationnement en cour avant



MULTIFAMILIALE DE TYPE PLEX

- 3 1/2 étages
- Six logements
- Lots variables
- Implantation isolée ou jumelée
- Stationnement collectif en arrière-cour
- Allée d'accès latérale



MULTIFAMILIALE DE TYPE WALK UP

- 4 étages
- Huit logements
- Lots variables
- Implantation isolée ou jumelée
- Stationnement collectif en arrière-cour
- Allée d'accès latérale

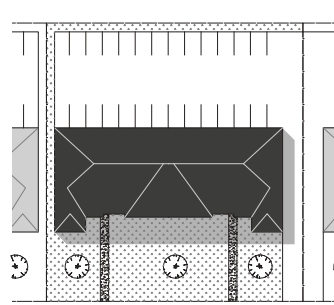


FIGURE 29 - Implantations types des nouveaux projets domiciliaires, étude de cas : Quartier branché

SECTEUR CENTRE ET DU PARCHEMIN

Le secteur Centre accueille des résidences qui ont été construites entre les années 1950 à 1990. Les premières parties développées se concentrent près du chemin Bellerive et l'urbanisation a gagné du terrain plus à l'ouest au cours des années 1970 et 1980. Les dernières portions vacantes de ce secteur sont en pleine transformation par de nouveaux projets domiciliaires qui incluent le tracé de nouvelles rues. De plus, la requalification se poursuit à travers le quartier, s'observant par l'intégration d'un nouveau cadre bâti, davantage contemporain, au tissu urbain d'origine. Parmi les nouveaux projets domiciliaires, le développement immobilier du Boisé du Parchemin propose la construction de 136 unités d'habitations unifamiliales/jumelées. Ce projet est presque complété aujourd'hui.

La frange non construite, au nord de la rue Marie-Anne, constitue l'un des derniers secteurs vacants de grande dimension du secteur Centre. Elle jouxte la zone agricole permanente et est déjà lotie en grande partie.

Le secteur du Parchemin, situé dans la portion sud-ouest du secteur Centre, a été développé à la fin des années 1970. Il présente un développement pavillonnaire où l'apparence des bâtiments, leur implantation et leur dimension varient grandement. La typologie résidentielle unifamiliale isolée est toutefois majoritaire. Les années 2000 ont permis la construction des derniers terrains vacants. Le quartier se démarque par des terrains de grandes dimensions implantés dans un couvert forestier mature.

Ce document de planification s'assurera de créer des balises pour conserver la cohérence du développement et l'intégration harmonieuse des projets de développement de densité différente au contexte existant dans les secteurs Centre et du Parchemin.



FIGURE 30 - Maison unifamiliale rue Gertrude, secteur Centre



FIGURE 31 - Maisons unifamiliales rue Arthur-Forget

CADRE BÂTI

PATRIMOINE

Le secteur Carignan-Salières comprend deux édifices classés immeuble patrimonial et inscrit au Registre du patrimoine culturel du ministère de la Culture et des Communications (MCC). Les deux bâtiments sont localisés près de la route 112, au nord de l'école Carignan-Salières. Une aire de protection a été délimitée autour des édifices patrimoniaux en 1975, dans la perspective de modifier éventuellement le statut de l'arrondissement historique. En 2011, le décret constituant l'arrondissement historique de Carignan est toutefois abrogé.

MAISON DE SAINT-HUBERT

La maison de Saint-Hubert est une maison de ferme construite dans la localité du même nom vers 1785. En 1961, la maison appartenant aux Sœurs du Sacré-Coeur-de-Jésus est menacée de démolition. La Commission des monuments historiques en devient propriétaire et la fait démonter pour la transporter sur le terrain de l'antiquaire Antoine Prévost (né en 1930), à Carignan. Prévost est le promoteur du village historique Jacques-de-Chambly, projet de reconstitution d'un village canadien-français d'autrefois à partir de bâtiments anciens menacés de démolition ou abandonnés. La maison de Saint-Hubert présente un intérêt patrimonial pour ses valeurs historiques et architecturales. Bien qu'altérée par son déplacement et sa reconstruction, cette demeure reste représentative de la maison traditionnelle québécoise par sa maçonnerie en pierre, ses cheminées latérales, son toit à deux versants aux larmiers retroussés et son annexe qui devait servir de cuisine d'été. Cette demeure est le reflet d'un mode de protection des édifices anciens répandu dans les années 1950 et 1960.

Le village historique naît donc en 1961, avec le déménagement de la maison de Saint-Hubert à proximité de la maison Louis-Degneau. La maison de Saint-Hubert a été classée par le ministère de la Culture et des Communications en 1962.

MAISON LOUIS-DEGNEAU

La maison Louis-Degneau présente un intérêt patrimonial pour sa valeur architecturale. Érigée vers 1790, la demeure est représentative de la maison rurale d'inspiration française. Ce type est issu de savoir-faire et de modèles français qui ont été progressivement adaptés aux conditions particulières du pays (climat, disponibilité des matériaux, etc.) et à certaines influences stylistiques. La maison Louis-Degneau en est une illustration par son plan rectangulaire à un étage et demi, sa maçonnerie en pierre des champs, les ouvertures asymétriques, les fenêtres à petits carreaux du mur arrière et l'absence de lucarnes. Les larmiers retroussés, la galerie de pleine longueur en façade protégée par le prolongement du larmier et les fenêtres à grands carreaux témoignent de modifications apportées au fil du temps. La maison Louis-Degneau a été classée par le ministère de la Culture et des Communications en 1960.



FIGURE 32 - Maison Louis-Degneau
© Répertoire du patrimoine culturel du Québec



FIGURE 33 - Maison de Saint-Hubert
© Répertoire du patrimoine culturel du Québec

MAISON HUBERT-LACROIX

Sur le site d'Eurovia est actuellement implantée la maison Hubert-Lacroix, prenant son nom du riche négociant faisant la traite des fourrures au XVII^e siècle. Construite à l'époque de la nouvelle France, en 1690, dans l'ancien « faubourg à m'lasse » à Montréal, la maison occupait à l'origine l'actuel terrain de la maison de Radio-Canada. La propriété était identifiée comme étant l'une des plus vieilles maisons de ferme de la métropole. La Ville de Montréal et la commission Jacques-Viger firent cadeau de la propriété au village historique Jacques de Chambly à Carignan lorsque la construction fut découverte en 1963 suite à la démolition des édifices l'entourant pour permettre la construction de la tour de Radio-Canada. La demeure n'est plus qu'une structure vide à l'heure actuelle, mais les murs de pierre semblent toutefois aussi solides qu'à l'époque. Malgré que cette construction ne possède aucun statut de protection tant au niveau gouvernemental que municipal, **la Ville a la volonté de préserver la structure actuelle du bâtiment et de la mettre en valeur dans les futurs aménagements de ce secteur.**

SYNTHÈSE DES ENJEUX CADRE BÂTI

- Rareté des espaces vacants et propices au développement (Site Eurovia et boisé) ;
- Absence de connexion routière entre les secteurs Carignan-Salière et Centre ;
- Conservation des espaces boisés ;
- Qualité et entretien des espaces construits ;
- Intégration urbaine des nouveaux développements au cadre bâti existant dans les secteurs Centre et du Parchemin ;
- Protection et mise en valeur patrimoniale.



FIGURE 34 - Maison Hubert-Lacroix © Guillaume St-Jean

MORPHOLOGIE URBAINE

DÉCOUPAGE FONCIER

Plusieurs espaces vacants du territoire d'intervention ont déjà fait l'objet d'un découpage foncier traditionnel. C'est le cas notamment du secteur du boisé et des parcelles qui longe la zone agricole dans le secteur Centre. Ces lotissements ont été faits dans les années 1960 préalablement à l'entrée en vigueur de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* en 1978, et sont le reflet d'une vision de développement traditionnel du territoire. La figure 35 démontre même qu'une partie du lotissement empiète dans la zone agricole permanente. **Cette situation entraîne des problématiques particulières dans la mesure où un projet immobilier devrait immanquablement procéder à des opérations cadastrales majeures pour voir le jour.** Dans le cas du boisé, ce morcellement a entraîné la création de 380 lots qui sont la propriété de plusieurs propriétaires fonciers (environ 144 propriétaires). La Ville de Carignan possède environ 16 % des terrains du boisé, alors que les 84 % restants sont de nature privée.

Le secteur du PPU est caractérisé par plusieurs formes, dimensions et types de lots. Par exemple, le secteur Centre comprend plusieurs lots transversaux qui ont un frontage sur deux rues publiques. Mentionnons également que ce quartier contient des lots de très grandes tailles tels que montrés par la figure 36. **La forte taille des terrains permet à l'heure actuelle de rediviser un lot afin de densifier la trame urbaine. Toutefois, ces gestes doivent être encadrés et réfléchis afin de s'intégrer au milieu bâti adjacent sans causer d'outrages au paysage urbain.**

Le mode de découpage du territoire entrave grandement la mobilité active dans le secteur Centre, puisque les longs îlots facilitent les déplacements est-ouest alors que très peu d'axes nord-sud existent. Pourtant, la présence de plusieurs lots vacants permettrait de créer des liens multifonctionnels qui amélioreraient la perméabilité. Cette problématique est également observée dans le secteur Carignan-Salières où les déplacements nord-sud sont facilités au profit des axes est-ouest.



FIGURE 35 - Lotissement du site du PPU et de ses environs - - - Limite du PPU

FIGURE 36 -Classification de la superficie des lots



MORPHOLOGIE URBAINE

TRAME URBAINE

La trame urbaine du territoire d'intervention est discontinue et grandement fragmentée dans les secteurs de Carignan-Salières et Centre. La figure 37 illustre la discontinuité des rues et même l'absence de voie publique dans le secteur de la carrière et du boisé.

L'armature urbaine du territoire PPU comprend, d'une part, un profil orthogonal, composé de rues droites, se croisant à angle droit et formant ainsi des îlots de forme rectangulaire (boulevard Désourdy, rue Henriette). Elle présente, d'autre part, une forme plus organique où les voies suivent des tracés sinueux, forment des boucles et se terminent, parfois, en cul-de-sac.

Le réseau local n'est pas structuré selon un maillage efficace et régulier. Marquée par des îlots de grandes dimensions, de taille et de formes irrégulières, la trame urbaine se révèle peu perméable pour tous les utilisateurs. Elle n'est pas complétée par un réseau efficace de trottoirs ou de liens piétons qui permettraient d'assurer une meilleure connectivité entre les îlots. **À ce jour, les conditions permettant d'assurer la fluidité des déplacements actifs et favoriser la marchabilité ne sont donc pas optimales.**



FIGURE 37 - Trame urbaine du secteur PPU

SECTEUR CARIGNAN SALIÈRES

Le secteur de Carignan-Salières demeure isolé vis-à-vis de la ville de Longueuil malgré sa proximité puisqu'il n'existe aucun lien formel pour relier les deux villes. **Ainsi, aucun lien transversal (est-ouest) n'a été aménagé entre le réseau viaire longueuillois, les rues Bouthiller, Lareau et le boulevard Desourdy.**

La trame de ce secteur se différencie entre la première phase de développement et les récents projets domiciliaires. En effet, établie dans les années 1960 selon une structure linéaire avec des îlots mesurant jusqu'à 1000 mètres de longueur, la trame urbaine présente désormais une forme plus atypique avec l'implantation de rues « en tête de pipe ».

SECTEUR CENTRE ET DU PARCHEMIN

Le secteur Centre comprend majoritairement des îlots rectangulaires, jusqu'à 1400 mètres de longueur. Il se distingue toutefois par l'aménagement de nombreuses rues non complétées ou se terminant en cul-de-sac.

La trame ne permet pas d'assurer une bonne connectivité dans l'axe nord-sud, à l'exception des rues Jeanne-Décard et Albani ainsi que du chemin Bellerive. Toutefois, le découpage cadastral du secteur offre l'opportunité d'intégrer de nouveaux liens piétonniers au cœur du réseau existant afin de favoriser la perméabilité de la trame urbaine pour les déplacements actifs.

Le secteur du Parchemin dispose d'une trame organique, qui se connecte au chemin de Bellerive au sud ainsi qu'à la rue Henriette au nord. Les rues sans-issues avec rond de virage caractérisent ce quartier.



FIGURE 38 - Trame de rue secteur Carignan-Salières © CMM



FIGURE 39 - Trame de rue du secteur Centre © CMM

SYNTHÈSE DES ENJEUX MORPHOLOGIE URBAINE

- Redécoupage cadastral potentiel pour les terrains de grande dimension ;
- Morcellement et privatisation du boisé ;
- Fragmentation et discontinuité de la trame viaire entraînant des enjeux de perméabilité ;
- Potentiel remaillage de la trame viaire en connectivité avec l'existant ;
- Préservation de l'intégrité de la forme urbaine des secteurs Centre et du Parchemin.



FIGURE 40 - Trame de rue secteur du Parchemin © CMM

MOBILITÉ

ACCÈS ET CIRCULATION VÉHICULAIRE

RÉSEAU ARTÉRIEL / RÉGIONAL

Deux artères majeures desservent le secteur central de Carignan, soit la route nationale 112, ainsi que le chemin Bellerive, classifié route régionale. Tracé fondateur, reliant Montréal, la Montérégie et l'Estrie via le Canal de Chambly, la route 112, demeure le principal axe de transit desservant la Ville de Carignan et les municipalités de la vallée du Richelieu. L'axe routier est une composante du réseau artériel métropolitain permettant d'assurer la circulation de transit et de marchandises sur le territoire bien qu'il présente des problématiques de circulation dues à un débit journalier important. L'aménagement de la route 112 revêt un caractère autoroutier, avec quatre voies de circulation, et l'intégration d'un terre-plein central.

Le chemin Bellerive permet de desservir le secteur Centre à partir de la route 112. Son tracé longe la rivière L'Acadie et dessert le territoire d'intervention à l'est et au sud de celui-ci. Le chemin offre des panoramas intéressants et revêt un caractère rural et champêtre.

La route 112 et le chemin de Bellerive demeurent les seuls accès véhiculaires permettant de relier les secteurs Carignan-Salières et Centre.



FIGURE 41 - Réseau routier du secteur PPU

- Limite du PPU
- - - Limite municipale
- Route nationale
- Route régionale
- Rue collectrice locale
- ↔ Opportunité de consolidation du réseau

RÉSEAU LOCAL

Le réseau local du secteur d'intervention se décline en deux typologies viaires, soit les rues collectrices locales et les rues locales.

Rues collectrices locales

Le boulevard Desourdy permet de relier la route 112 aux nouveaux développements résidentiels du secteur Carignan-Salières. **Toutefois, il constitue le seul accès disponible pour rejoindre le réseau supérieur (route 112). Cette situation entraîne une problématique de congestion routière importante à cette intersection.** La présence de plusieurs nouveaux résidents contribue à engorger le secteur aux heures de pointe. À proximité du secteur PPU, le chemin de Bellevue dessert quant à lui l'hôtel de ville de Carignan et rejoint la route 116 au nord de la municipalité.

Rues locales

En dernier lieu, plusieurs rues locales sillonnent le territoire. Les deux plus importantes sont la rue Henriette, qui traverse le secteur Centre dans l'axe est-ouest et qui pourrait à terme rejoindre le secteur de Carignan-Salières, ainsi que la rue Albani qui offre une connexion potentielle avec le chemin de Bellevue.

ACCESSIBILITÉ VÉHICULAIRE

Eu égard à la faible perméabilité de trame viaire, à la présence du boisé et dans la mesure où l'arrimage entre les différents secteurs du territoire d'intervention n'est actuellement permis que par l'entremise du réseau artériel régional, la gestion des déplacements locaux et la connectivité entre les différents quartiers demeurent problématiques. L'aménagement de nouveaux liens de connectivité au cœur de la ville de Carignan constitue ainsi un défi majeur, notamment dans la perspective de restructurer l'armature du territoire municipal. **À cet effet, la Ville considère essentiel de relier à la trame de rue existante les rues Albani, Henriette, le chemin Bellevue et le boulevard de la Mairie afin de désenclaver le secteur PPU vers le secteur Carignan-Salières (Figure 41) et vers l'axe de la route 112.**



1 FIGURE 42 - Route nationale 112 © GoogleMaps



2 FIGURE 44 - Route régionale, chemin Bellerive © GoogleMaps



3 FIGURE 43 - Rue collectrice locale, boulevard Désourdy



4 FIGURE 45 - Rue locale, rue des Galets

MOBILITÉ

ACCÈS ET CIRCULATION ACTIVE / TRANSPORT COLLECTIF

TRANSPORT COLLECTIF

Le réseau de transport collectif offre des liaisons vers Montréal, Longueuil et Chambly :

- Ligne de bus interurbaine **EXO-600** Montréal - Carignan [2 allers-retours par jour du lundi au vendredi] ;
- Lignes de bus interurbaines **EXO-301-302** Chambly - Longueuil [14 allers-retours par jour du lundi au vendredi et 5 allers-retours par jour la fin de semaine] ;
- Ligne de bus locale **EXO-16** Chambly - Carignan [15 allers-retours par jour du lundi au vendredi] ;
- Taxi-Bus.

Les lignes 142 et T20 du Réseau de transport de Longueuil (RTL) parcourent le secteur adjacent de la Ville de Longueuil. Les liens physiques (piétons, véhicules) sont toutefois peu nombreux entre Longueuil et Carignan dans le secteur PPU.

Les résidents du secteur Carignan-Salières ne peuvent donc pas profiter de la proximité du réseau de transport collectif de Longueuil. **L'ajout d'une voie réservée au transport collectif sur la route 112 demeure également un enjeu important pour assurer l'efficacité du transport collectif dans le secteur.**

La perspective d'une desserte améliorée se situe également, selon toute vraisemblance, à partir de l'emprise de l'ancienne voie ferrée, reconnue au niveau régional (SAR) et métropolitain (PMAD). En réponse aux conséquences prévisibles de congestion du réseau routier local, la réutilisation de cette emprise devient un scénario de plus en plus probable. Le récent projet de construction d'un terminal du Réseau express métropolitain (REM) qui reliera la rive-sud et Montréal changera éventuellement la dynamique du transport collectif de Carignan. Toutefois, la station la plus près se situera à 6 km des limites territoriales de Carignan. **L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) doit revoir l'ensemble de la desserte en transport collectif pour faire bénéficier les résidents de Carignan de l'implantation de ce réseau structurant de transport collectif.**



FIGURE 46 - Emprise de l'ancienne voie ferrée

- Limite du PPU
- Limite municipale
- Voie ferrée [corridor de transport à l'étude]
- Axe de rabattement d'autobus
- Ⓜ Station du REM (Terminal Rive-Sud)

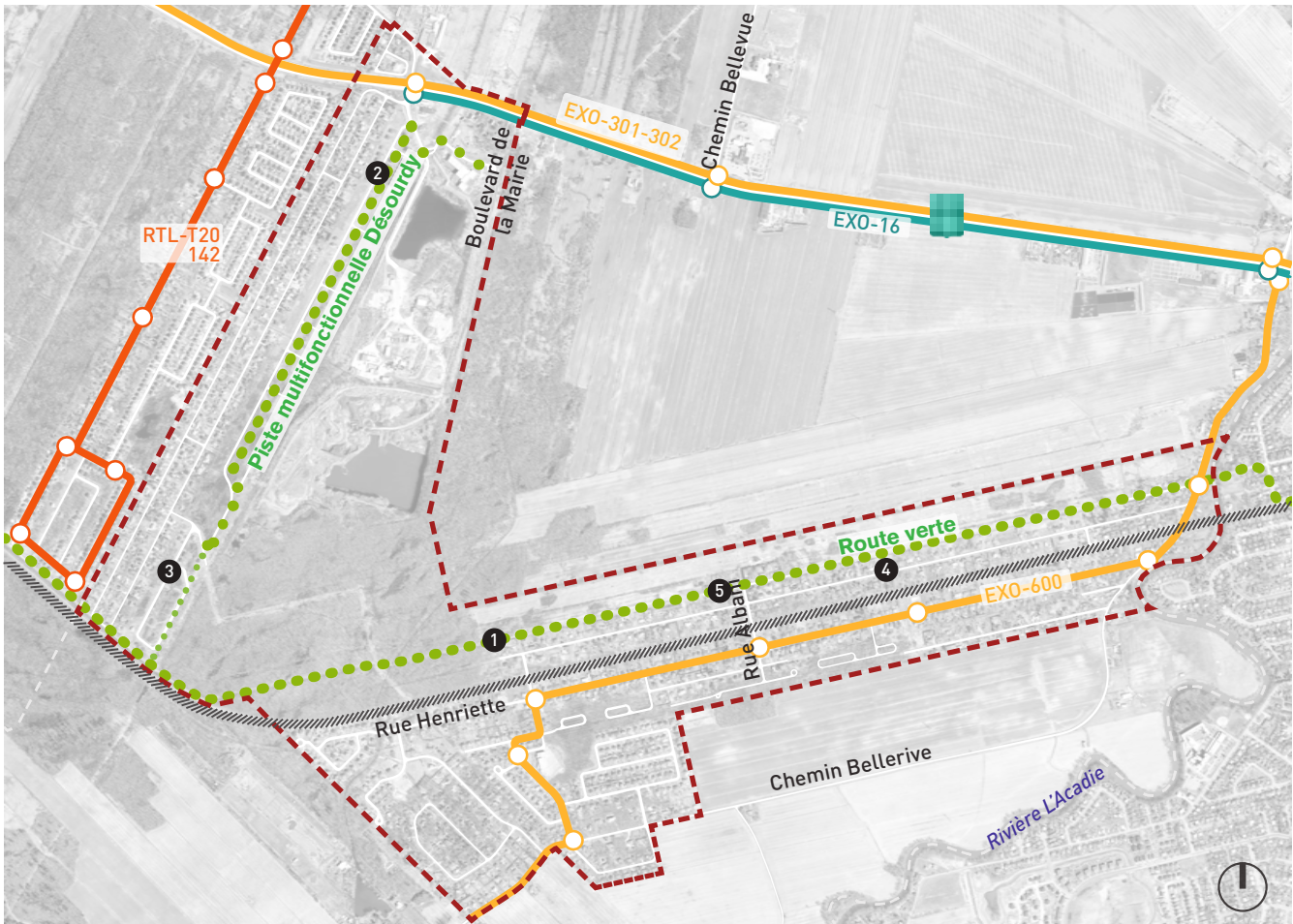


FIGURE 47 - Réseaux de transport collectif et actif

- - - Limite du PPU
 - - - Limite municipale
 ——— EXO - l. interurbaine
 ——— EXO - l. locale
 ——— RTL
 Corridor de transport à l'étude
●●● Piste multifonctionnelle
 ●●● Piste multifonctionnelle projetée



1 FIGURE 48 - Route verte



2 FIGURE 50 - Piste multifonctionnelle du boulevard Désourdy



3 FIGURE 49 - Rue Gérard Lapalme dépourvue de trottoirs



4 FIGURE 51 - Rue Gertrude avec ralentisseurs



5 FIGURE 52 - Voie locale partagée, rue Marie-Anne

MOBILITÉ

ACCÈS ET CIRCULATION ACTIVE / TRANSPORT COLLECTIF

TRANSPORT ACTIF

Une piste cyclable (Route verte) et une piste multifonctionnelle (boulevard Desourdy) en site propre sont aménagées au sein du territoire d'intervention. Elles se connectent au sud du secteur Carignan-Salières. **La Ville de Carignan projette d'étendre son réseau cyclable de manière à mieux desservir les différents secteurs de la municipalité.**

De nombreux points d'accès permettent de rejoindre la route verte depuis le réseau routier local. Elle constitue la colonne vertébrale du réseau cyclable dans la mesure où elle rejoint Longueuil, à l'ouest, et Chambly, à l'est.

Les réseaux routiers artériel/régional et local sont majoritairement dépourvus de trottoirs, à l'exception du boulevard Desourdy qui comprend un trottoir sur un côté de la chaussée. Cette situation peut rendre les déplacements à pied plus difficiles et non sécuritaires et ne permet pas d'assurer une cohabitation harmonieuse entre les différents modes de déplacement.

Plusieurs rues dans les secteurs Centre et Carignan-Salières sont pourvues de mesures d'apaisement de la circulation permettant de réduire la vitesse du transit automobile. À cet égard, la rue Marie-Anne s'avère une rue partagée entre les automobilistes et les cyclistes.

SYNTHÈSE DES ENJEUX MOBILITÉ

- Bonification des conditions de déplacements locales afin d'améliorer la fluidité de la circulation ;
- Implantation d'une voie réservée au transport collectif sur la route 112 ;
- Création de liens véhiculaires entre les différents secteurs du territoire d'intervention ;
- Aménagement d'un réseau de transport actif permettant de desservir et de relier les différents secteurs du territoire d'intervention ;
- Intégration d'aménagements favorisant les déplacements actifs et la sécurité de ceux-ci ;
- Implantation de mesures d'apaisement de la circulation.

MILIEUX NATURELS

MILIEUX HUMIDES, TERRESTRES, FAUNIQUES ET FLORISTIQUES

Le territoire d'intervention comprend des boisés et des milieux humides présentant une grande biodiversité qui sont principalement concentrés dans le secteur du boisé localisé au sud du site d'Eurovia.

Le secteur du boisé se démarque par son peuplement d'arbres matures reconnu au niveau métropolitain et régional. Cette mosaïque végétale s'inscrit au cœur du corridor forestier du Mont-Saint-Bruno.

Les milieux naturels se répartissent en deux catégories principales :

- les milieux humides répartis par classe selon les caractéristiques naturelles des milieux : eau peu-profonde, étang, marais, prairie humide, marécage et tourbière boisée ;
- les boisés : couvert forestier et milieux terrestres, essentiellement composés de peuplements mixtes et feuillus.

On retrouve également des milieux humides ainsi que certaines espèces floristiques à statut particulier le long de la frange non construite, à la limite nord du secteur Centre. Il s'agit d'une mosaïque de milieux humides et de milieux terrestres.

FAUNE ET FLORE

Le périmètre assujéti au présent PPU a d'ore et déjà fait l'objet de nombreuses études de caractérisation environnementale (SMi [2008]; NAQ [2010]; SMi [2013]; WSP [2014]; SMi [2017] et CIMA+ [2020]).

Les études ont démontré que le secteur du boisé concentre une variété d'habitats fauniques ou d'espèces végétales recouvrant des enjeux de conservation, dont des espèces menacées, vulnérables ou susceptibles d'être désignées menacées et vulnérables (Ex. : Érables rouges à caryers ovals). Étant donné le caractère évolutif de ces milieux, les propriétaires fonciers auront l'obligation de réaliser des études de caractérisation environnementale dans le cadre de tout projet de développement afin de s'assurer d'avoir des données à jour.

Une grande proportion du secteur du boisé est constitué d'un vaste marécage arborescent peuplé de frènes de Pennsylvanie et d'érables rouges tandis que 17,3 % du site forme un milieu terrestre de peuplement diversifié. La grande majorité du boisé est toujours à l'état naturel, mis à part une frange déboisée correspondant à l'emprise des infrastructures municipales implantées en 2004. D'autres milieux humides, de type marais, eaux peu profondes ou marécage arbustif ont été relevés aux abords du territoire d'intervention. Le secteur accueille également quelques habitats fauniques d'intérêt (buse à épauettes, faucon pèlerin), de mammifères (cerf de Virginie, écureuil gris et roux), et d'autres qui contribuent à la richesse de la biodiversité locale.

Relativement aux milieux humides recensés dans la portion nord du secteur Centre, les études ont décelé qu'ils s'agissaient de milieux naturels de faible intérêt écologique. Issus d'anciennes friches agricoles, ces milieux humides présentent un caractère anthropique et une faible diversité biologique. Ils sont géographiquement isolés (sans lien hydrologique avec un cours d'eau) et partiellement enclavés par des résidences au sud et des terres agricoles au nord. On y retrouve par ailleurs plusieurs espèces exotiques envahissantes. Ainsi, les fonctions écologiques exercées par ces milieux humides sont minimales et négligeables.

COURS D'EAU ET PLANS D'EAU

Le ruisseau Robert constitue un élément indissociable du paysage. Il traverse le secteur du boisé à l'est et s'écoule vers le sud, en direction de la Réserve naturelle du ruisseau Robert. Un affluent du ruisseau Robert est également présent dans le Secteur Carignan-Salières. Les accès publics au point d'eau sont à l'heure actuelle inexistantes. Une branche secondaire du ruisseau Robert traverse également le boisé d'ouest en est.

Le territoire d'intervention comprend d'autres cours d'eau permanents ou intermittents, tel que la rivière L'Acadie qui borde la limite est du secteur PPU. L'aménagement des abords des cours d'eau est assujéti aux dispositions relatives à la protection de bandes riveraines (10 - 15 mètres).

Le site d'Eurovia comprend deux plans d'eau et bien que ceux-ci ne sont pas répertoriés comme des écosystèmes importants leur mise en valeur pourrait être étudiée dans le cadre d'une requalification de ce site.

MILIEUX NATURELS

MILIEUX HUMIDES, TERRESTRES, FAUNIQUES ET FLORISTIQUES

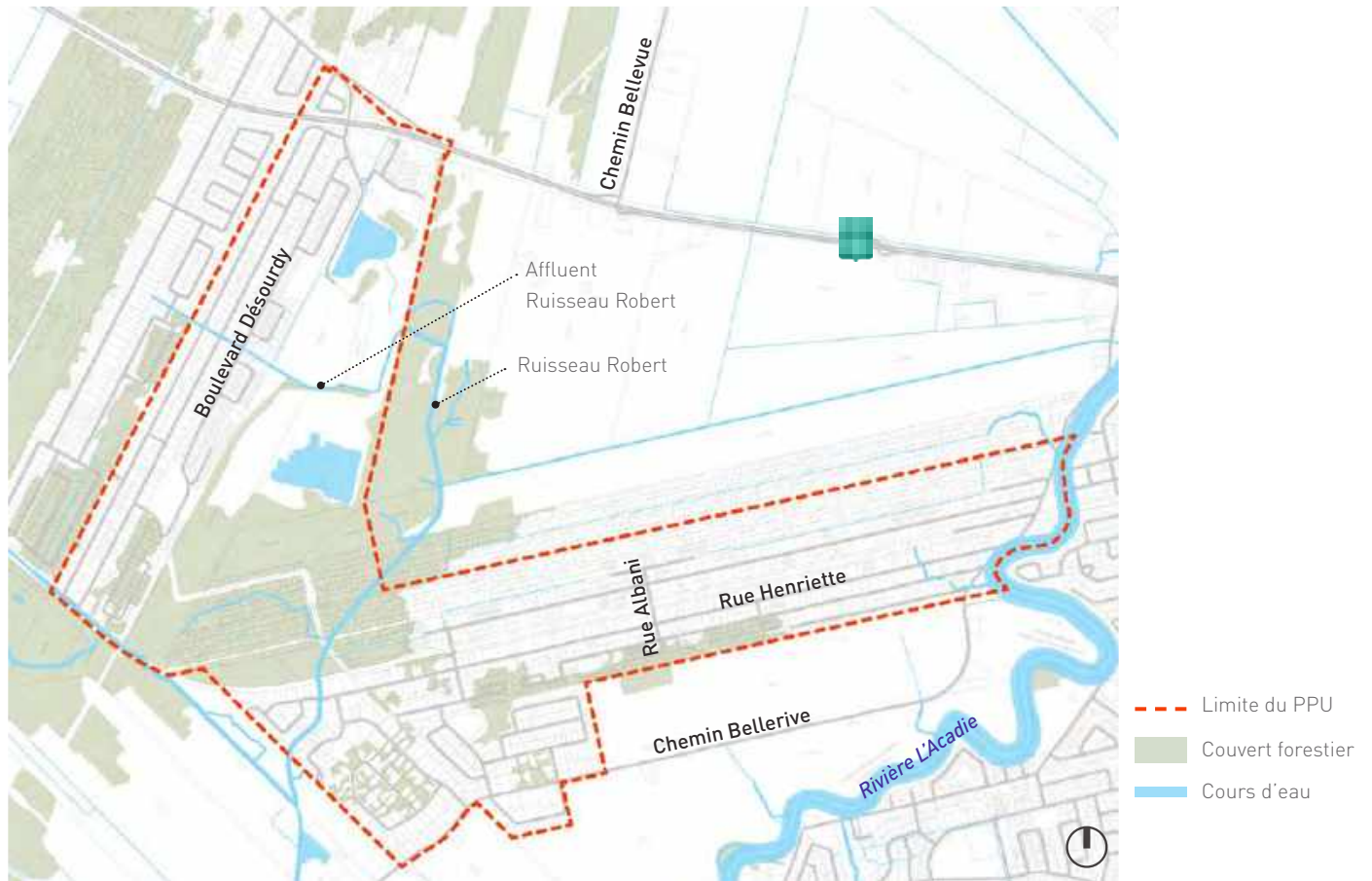


FIGURE 53 - Portrait des cours d'eau et du couvert forestier



Caryer ovale © Flickrriver



Uvulaire à grandes fleurs
© Arcadiadigital.info



Frêne de Pennsylvanie
© Forestry Images



Noyer cendré © Pinterest



Adiante du Canada © MELCC



Faucon pèlerin
© Rédération canadienne de la faune



Matteucie fougère à l'autruche
© Répertoire Québec Nature



Buse à épaulette © G. Passavy

FIGURE 54 - Caractérisation des milieux naturels

Le territoire d'intervention du PPU comprend certains milieux protégés qui ne peuvent être construits. Ces milieux participent à la préservation des écosystèmes. Une réserve naturelle, créée en vertu de la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel*, est présente au sud du site d'Eurovia. Propriété de la Fondation Fauna, la réserve naturelle du ruisseau Robert est reconnue depuis 2004. Elle couvre une superficie d'environ 40 hectares et abrite différents milieux boisés et humides, le ruisseau Robert ainsi qu'un ruisseau agricole. Elle est reconnue pour la richesse de ses habitats et la présence d'espèces floristiques à statut particulier.

Trois lots en compensation liés aux autorisations du ministère de l'Environnement, dont deux à l'intérieur des limites du PPU, sont protégés. Ces sites s'inscrivent dans le cadre d'autorisations demandées pour la destruction de milieux humides (article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*). Ces lots ont été donnés par un promoteur à la Fondation Fauna et ils seront prochainement ajoutés à la Réserve naturelle du ruisseau Robert.

SYNTHÈSE DES ENJEUX MILIEUX NATURELS

- Préservation de la biodiversité du boisé et des composantes naturelles de forte valeur écologique ;
- Maintien des écosystèmes naturels ;
- Mise en valeur des milieux naturels et des plans d'eau du site d'Eurovia ;
- Intégration du boisé comme élément paysager structurant du secteur PPU ;
- Mesures de mitigation associées aux aménagements proposés dans le secteur du boisé (Ex. : zone tampon, passage faunique, etc.).



FIGURE 55 - Secteurs de conservation actuels

 Réserve naturelle  Zone agricole permanente  Lots compensation

CONTRAINTES ANTHROPIQUES

CONSTATS

Le secteur du PPU comprend plusieurs contraintes anthropiques qui doivent être prises en compte dans les orientations d'aménagement du site. Le gazoduc Énergir traverse le site dans un axe nord-sud. L'emprise de la servitude est d'environ 9 mètres. Dans la zone à proximité du gazoduc, qui est de 200 mètres de part et d'autre de celui-ci, un maximum de 3 étages est favorisé par la Ville afin d'assurer l'intégrité du réseau de Énergir, sa fiabilité d'approvisionnement et la sécurité du public. Cependant, un projet de plus de 3 étages devra faire l'objet d'une analyse conjointe entre la Ville et Énergir. Deux lignes de distribution et une ligne de transport d'électricité d'Hydro-Québec sillonnent le site, tel qu'illustré à la figure 56. Des conduites d'aqueduc et d'égout, construites en 2004 par la Ville, sont implantées dans le boisé. Ces infrastructures ont été installées afin de desservir les nouveaux développements du secteur Carignan-Salières.

SYNTHÈSE DES ENJEUX CONTRAINTES ANTHROPIQUES

- Mesures de mitigation par rapport à la ligne Énergir ;
- Utilisation des emprises des infrastructures existantes.



FIGURE 56 - Contraintes anthropiques

■ Servitude gazoduc ■ Aqueduc et égout municipal ●●●●● Servitude Hydro-Québec ▨▨▨▨▨▨▨▨▨▨ Emprise voie ferrée

Le secteur du présent PPU est composé par plusieurs éléments du paysage structurants :

- La plaine agricole avec vue sur le Mont-Saint-Bruno ;
- Les boisés du corridor forestier ;
- Les cours d'eau et la rivière L'Acadie ;
- Les milieux naturels humides et forestiers ;
- La voie de la Route verte ;
- La route rurale d'intérêt qu'est le chemin Bellelive.

Cette section présente une analyse des opportunités et des contraintes associées à chacune des aires de paysage (figure 57).

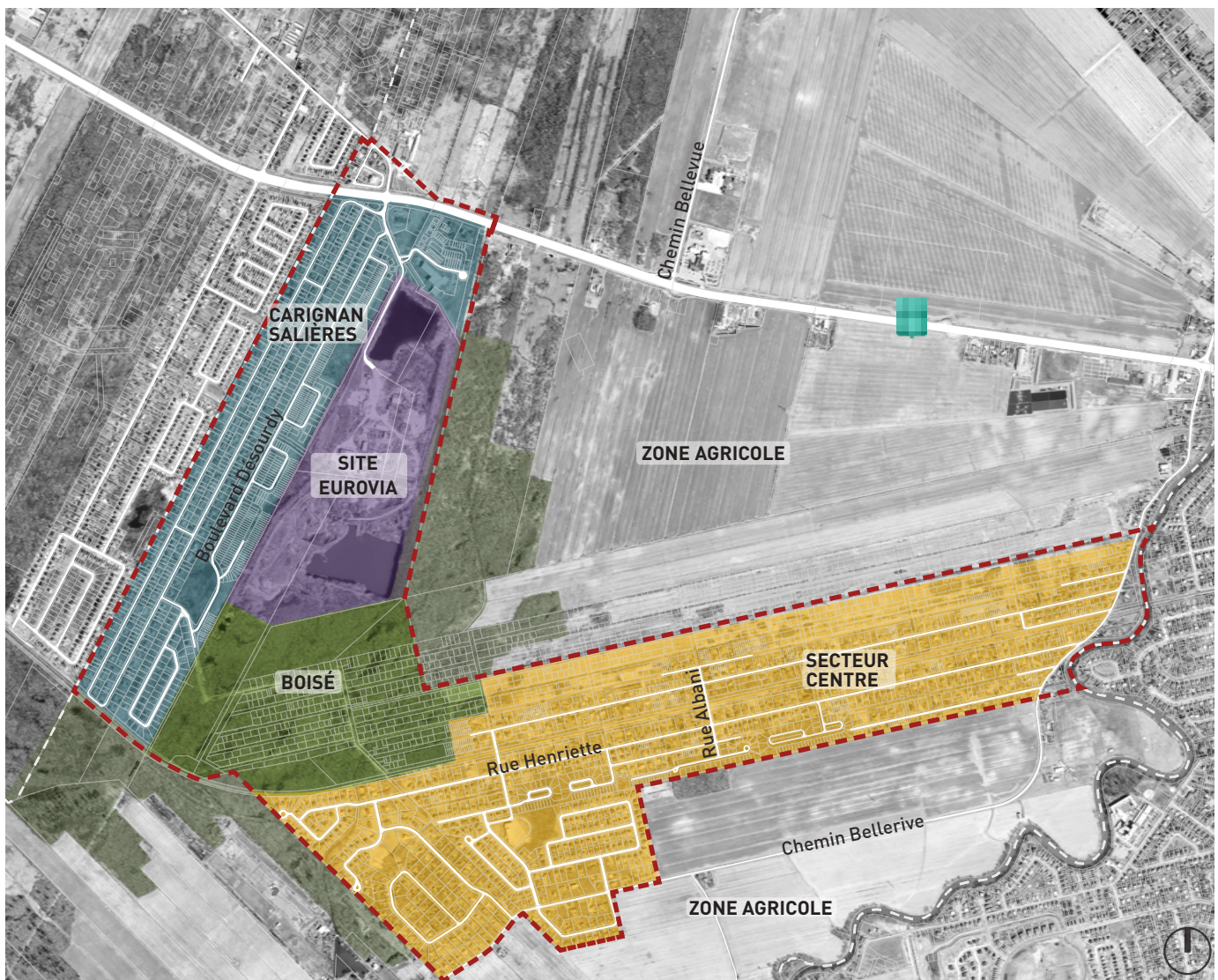


FIGURE 57 - Aires paysagères du secteur PPU

AIRES PAYSAGÈRES

ANALYSE SECTORIELLE



FIGURE 58 - Rivière de l'Acadie, Carignan © Laurent Lucuix



FIGURE 59 - Couvert forestier, Parc du Boisé du Parchemin © Ville de Carignan



FIGURE 60 - Route verte de Carignan © Flickr



FIGURE 61 - Secteur Carignan-Salières © Ville de Carignan



FIGURE 62 - Plaine agricole de Carignan © GoogleMaps

CARIGNAN-SALIÈRES

OPPORTUNITÉS

- Proximité de Longueuil et de son réseau de transport ;
- Proximité du réseau routier supérieur (route 112 et autoroute 30) ;
- Accès au réseau cyclable de la Route verte par la piste multifonctionnelle du boulevard Désourdy ;
- Présence d'un pôle mixte au nord (institutionnel et commercial) ;
- Diversité de typologies résidentielles et densité résidentielle plus importante que dans les autres milieux ;
- Accessibilité piétonne sur le boulevard Désourdy ;
- Présence lots en compensation et de l'affluent du ruisseau Robert ;
- Présence de deux bâtiments patrimoniaux ;
- Présence de zones boisées.

CONTRAINTES

- Trame urbaine non connectée à la Ville de Longueuil ;
- Îlots de grandes dimensions peu perméables ;
- Absence de connexion avec le secteur Centre ;
- Faible accessibilité piétonne ;
- Nuisances sonores et auditives avec la proximité du site d'Eurovia ;
- Certaines portions sont très éloignées du transport collectif ;
- Perméabilité est-ouest déficiente ;
- Faible présence de parcs et d'espaces verts ;
- Accès unique au réseau supérieur par le boulevard Désourdy.



FIGURE 63 - Carignan-Salières, boulevard Désourdy



FIGURE 64 - Carignan-Salières, immeuble mixte



FIGURE 65 - Centre multifonctionnel © Ville de Carignan



FIGURE 66 - École Carignan-Salières © Ville de Carignan

AIRES PAYSAGÈRES

ANALYSE SECTORIELLE

SECTEUR CENTRE

OPPORTUNITÉS

- Accès au réseau cyclable de la Route verte ;
- Présence d'institutions (école du Parchemin) ;
- Terrains vacants disponibles ;
- Vues sur les plaines agricoles et sur le Mont-Saint-Bruno ;
- Présence de l'emprise de la voie ferrée disponible pour un projet de transport en commun structurant ;
- Opportunité de lier la rue Albani et le chemin Bellevue par la zone agricole pour assurer la fluidité des liens ;
- Présence de terrains vacants permettant un redéveloppement et une densification douce ;
- Opportunités de créer de nouveaux liens piétons via les terrains vacants.

CONTRAINTES

- Îlots de grandes dimensions peu perméables ;
- Absence de connexion avec le secteur Carignan-Salières ;
- Présence d'îlots en cul-de-sac à proximité du boisé ;
- Faible accessibilité piétonne, absence de trottoirs et de pistes multifonctionnelles ;
- Absence de rues urbanisées ;
- Perméabilité nord-sud déficiente ;
- Faible diversité de typologies résidentielles ;
- Accès unique au réseau collecteur de la route 112 ;
- Faible présence de parcs et d'espaces verts ;
- Proximité de la zone agricole ;
- Absence de commerces de proximité et de lieux de rassemblement pour le voisinage ;
- Intégration des nouveaux projets de développement au milieu construit ;
- Présence de milieux humides au sein des terrains non construits en bordure de la zone agricole et exigence d'obtenir l'autorisation du ministère de l'Environnement pour toute intervention dans un milieu humide.



FIGURE 67 - Secteur Centre développement récent



FIGURE 69 - Secteur Centre, maison unifamiliale



FIGURE 68 - Route verte © Ville de Carignan



FIGURE 70 - École du Parchemin © Commission scolaire des Patriotes

SECTEUR DU BOISÉ

OPPORTUNITÉS

- Forte présence de milieux naturels (milieux humides et terrestres) et possibilité de mise en réseau ;
- Localisation stratégique entre Carignan-Salières et le secteur Centre ;
- Potentiel de densification des zones constructibles ;
- Présence du tracé de la Route verte ;
- Présence de l'emprise de la voie ferrée disponible pour un projet de transport en commun structurant ;
- Réseau aqueduc et égout traversant le boisé.

CONTRAINTES

- Nécessité de conserver 50% des milieux naturels ;
- Exigence d'obtenir l'autorisation du ministère de l'Environnement pour toute intervention dans un milieu humide ;
- Empiètement des lots sur la zone agricole et multiplication des différents propriétaires fonciers ;
- Absence d'une trame de rue implantée dans le secteur ;
- Appropriation des lieux par le voisinage malgré la tenure privé du boisé ;
- Restriction du déboisement dans un milieu naturel ;
- Niveau potentiellement peu profond de la nappe phréatique (étude en cours).



FIGURE 71 - Boisé



FIGURE 72 - Boisé



FIGURE 73 - Boisé © Ville de Carignan

AIRES PAYSAGÈRES

ANALYSE SECTORIELLE

SITE D'EUROVIA

OPPORTUNITÉS

- Mise en valeur des plans d'eau existants du site d'Eurovia ;
- Présence de la maison Hubert-Lacroix ;
- Proximité du pôle mixte et commercial de la route 112 ;
- Potentiel de développement institutionnel et mixte visant la consolidation du pôle existant de l'école Carignan-Salières ;
- Création d'un centre-ville d'ambiance.

CONTRAINTES

- Présence d'une industrie et exploitation encore active de la carrière et délocalisation de l'entreprise ;
- Faible accessibilité par l'absence de connexion avec la trame de rue de Carignan-Salières ;
- Présence du gazoduc Énergir qui traverse le site et qui nécessite des mesures de mitigation.



FIGURE 74 - Plan du site d'Eurovia © CMM



FIGURE 76 - Accès au site d'Eurovia



FIGURE 75 - Plan d'eau du site d'Eurovia © Eurovia Quebec



FIGURE 77 - Plan d'eau du site d'Eurovia © Guillaume St-Jean



FIGURE 78 - Maison Hubert-Lacroix © Guillaume St-Jean

VISION ET ORIENTATIONS
D'AMÉNAGEMENT

VISION ET ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

ÉNONCÉ DE VISION

L'énoncé de vision du programme particulier d'urbanisme se veut une manière de répondre aux enjeux soulevés dans l'analyse urbaine. Elle constitue une ligne directrice représentative des ambitions du conseil municipal, aussi bien que des aspirations citoyennes. Cette vision se traduit en orientations ayant pour objectif de projeter la municipalité sur la voie d'un avenir durable.

La vision d'aménagement du PPU du secteur central est orientée sur la préservation des écosystèmes qui rendent la ville de Carignan riche en espaces naturels, mais également sur le développement d'une collectivité viable et résiliente, en continuité des efforts déployés au cours des dernières années.

Elle questionne les modes de développement traditionnels en explorant des formes urbaines plus compactes tout en restant à l'échelle humaine, axées sur la création de milieux de vie mixtes et l'utilisation de moyens de transport alternatifs à l'automobile.

La vision d'aménagement des dix prochaines années pour le territoire PPU se traduit donc par l'énoncé suivant :

« LE SECTEUR CENTRAL DE CARIGNAN

- UN LIEU EN SYMBIOSE AVEC SON ENVIRONNEMENT
- UN ESPACE ACCESSIBLE
- UN QUARTIER D'AMBIANCE
- UN MILIEU OFFRANT UN SENTIMENT D'APPARTENANCE »



FIGURE 79 - Rivière L'Acadie
© Laurent Lucuix



FIGURE 80 -Route verte Carignan
© Ville de Carignan



FIGURE 81 - Plan d'eau secteur de la carrière
© Guillaume St-Jean

VISION ET ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

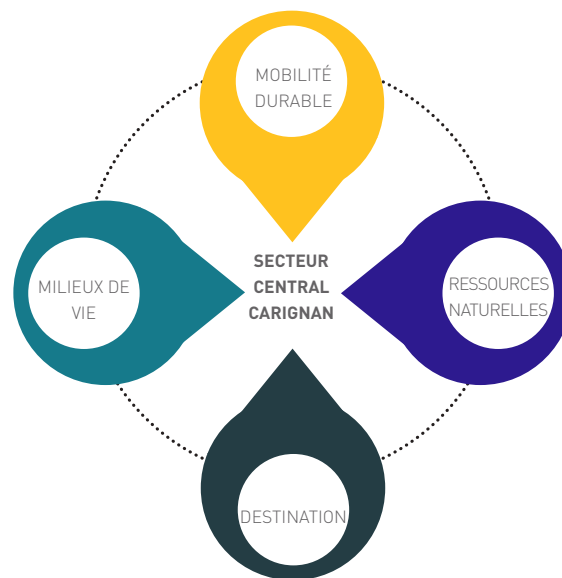
ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Les orientations d'aménagement pour le secteur central de Carignan assurent l'intégration et la cohérence de toutes les composantes du programme particulier d'urbanisme. Elles découlent de la vision d'aménagement, répondent aux enjeux identifiés au chapitre « Analyse urbaine » et dictent les priorités de la Ville en matière d'aménagement pour le secteur sur un horizon d'environ 10 ans. Ainsi, les quatre orientations du programme particulier d'urbanisme se déclinent comme suit :

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

SECTEUR CENTRAL DE CARIGNAN

- ↳ UN MILIEU OÙ LES RESSOURCES NATURELLES SONT PROTÉGÉES ET MISES EN VALEUR
- ↳ UN RÉSEAU DE DÉPLACEMENT ÉTENDU QUI MISE SUR UNE MOBILITÉ DURABLE
- ↳ DES MILIEUX DE VIE DYNAMIQUES QUI ONT UN IMPACT POSITIF SUR L'ENVIRONNEMENT NATUREL ET URBAIN
- ↳ UN PÔLE DE DESTINATION COMPLET (HABITER, TRAVAILLER, SE RECRÉER), UN LIEU DE CONVERGENCE DE TOUS LES CITOYENS



La réalisation de la vision d'aménagement se traduit en orientations, en objectifs et en actions qui seront mises en œuvre selon une échelle temporelle de réalisation, soit à court, moyen et long terme. Chacune des actions est également associée à des outils et des acteurs clés qui pourront participer ou être consultés pour la réalisation des interventions.



COURT TERME
(MOINS DE 3 ANS)



MOYEN TERME
(ENTRE 3 ET 5 ANS)



LONG TERME
(PLUS DE 5 ANS)

VISION ET ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATION / 1

UN MILIEU OÙ LES RESSOURCES NATURELLES SONT PROTÉGÉES ET MISES EN VALEUR

OBJECTIF 1.1 : ASSURER LA PROTECTION ET L'INTÉGRITÉ DES MILIEUX HUMIDES ET DU COUVERT FORESTIER

	ÉCHÉANCIER	OUTILS	ACTEURS CLÉS
<ul style="list-style-type: none"> Protéger un minimum de 50% des milieux forestiers dans le secteur boisé pour tout projet de développement en précisant et en bonifiant les normes existantes au règlement de zonage et au règlement sur les PAE 		<ul style="list-style-type: none"> Règlement de zonage Règlement sur les PAE Ententes relatives aux travaux municipaux 	Ville, Promoteurs
<ul style="list-style-type: none"> Maintenir les composantes d'intérêt écologique et la connectivité entre les milieux naturels dans le secteur Centre en bonifiant les normes existantes au règlement sur les PAE 		<ul style="list-style-type: none"> Règlement sur les PAE 	Ville, Promoteurs
<ul style="list-style-type: none"> Maintenir des corridors boisés et éviter leur fragmentation afin de créer un réseau écologique viable et résilient en lien avec le corridor forestier du mont Saint-Bruno 		<ul style="list-style-type: none"> Servitude de conservation Entente de gestion, d'aménagement et de mise en valeur Réserve naturelle en milieu privé 	Fondation Fauna, Promoteurs, Ville
<ul style="list-style-type: none"> Privilégier un lotissement en grappe pour tout projet de développement dans les milieux naturels des secteurs boisé et Centre 		<ul style="list-style-type: none"> Règlement sur les PAE 	Ville, Promoteurs
<ul style="list-style-type: none"> Prévoir des zones de transition autour des milieux sensibles (milieux humides et forestiers) 		<ul style="list-style-type: none"> Règlement sur les PAE Règlement de zonage Ententes relatives aux travaux municipaux 	Ville, Promoteurs
<ul style="list-style-type: none"> Élaborer une politique de l'arbre visant leur protection lors des travaux de construction 		<ul style="list-style-type: none"> Règlement de zonage Ententes relatives aux travaux municipaux 	Ville

OBJECTIF 1.2 : METTRE EN VALEUR LES MILIEUX FORESTIERS ET HUMIDES PAR UNE APPROPRIATION RESPECTUEUSE

<ul style="list-style-type: none"> Souligner les vues d'intérêt du paysage naturel et humanisé par des aménagements distinctifs sur le domaine public et privé 		<ul style="list-style-type: none"> Guide de design urbain des aménagements du domaine public 	Ville
<ul style="list-style-type: none"> Concevoir des aménagements permettant aux promeneurs d'apprécier la richesse des lieux sans compromettre la biodiversité 		<ul style="list-style-type: none"> Plan directeur des aménagements du domaine public 	Ville
<ul style="list-style-type: none"> Relier par un parcours actif les espaces verts et autres composantes structurantes du paysage 		<ul style="list-style-type: none"> Plan de mobilité active 	Ville, Consultants, Promoteurs
<ul style="list-style-type: none"> Assurer la réappropriation des plans d'eau du site d'Eurovia 		<ul style="list-style-type: none"> Concept d'aménagement ou plan directeur secteur carrière 	Ville, Consultants, Promoteurs
<ul style="list-style-type: none"> Mettre en valeur l'affluent du ruisseau Robert dans secteur Carignan-Salières par un aménagement distinctif 		<ul style="list-style-type: none"> Plan directeur des aménagements domaine public 	Promoteurs, Ville, Fondation Fauna

OBJECTIF 1.3 : TENIR COMPTE DE LA COMPLEXITÉ DES ÉCOSYSTÈMES ET DE LEUR FRAGILITÉ

<ul style="list-style-type: none"> Limitier la localisation du tracé de rues dans les zones à forte valeur écologique dans le secteur boisé 		<ul style="list-style-type: none"> Règlement sur les PAE Entente sur les travaux municipaux 	Ville
<ul style="list-style-type: none"> Limitier le nombre de liens formels et publics dans les secteurs du boisé et Centre 		<ul style="list-style-type: none"> Règlement sur les PAE Entente sur les travaux municipaux 	Ville, Promoteurs
<ul style="list-style-type: none"> Prévoir des configurations de rues qui tiennent compte du principe de moindre impact dans les secteurs boisé et Centre ainsi que pour le prolongement de la rue Albani dans la zone agricole 		<ul style="list-style-type: none"> Règlement sur les PAE Entente sur les travaux municipaux 	Ville, Promoteurs, ingénieurs, ministère de l'Environnement

VISION ET ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

RÉFÉRENTS INSPIRANTS_ORIENTATION 1



FIGURE 82 - Mise en valeur ancienne carrière, Shanghai
© Yao Chen



FIGURE 83 - Mise en valeur plan d'eau Melbourne, Australie
© Monash University



FIGURE 84 - Mise en valeur de vues, Brilon, Allemagne
© PlanergruppeNergruppe Oberhausen



FIGURE 85 - Passerelle dans les arbres, Tallinn, Estonie © Arcora



FIGURE 86 - Observatoire, Graswarder-Heiligenhafen, Allemagne
© Gmp Architekten von Gerkan, Marg und Partner



FIGURE 87 - Développement résidentiel en grappe
© MAMH

LOTISSEMENT ÉCOLOGIQUE ?

Éprouvée dans plusieurs projets immobiliers, notamment en Amérique du Nord, cette approche de la planification urbaine place l'environnement naturel au cœur du paysage humanisé. Du point de vue méthodique, le découpage du site suit les étapes suivantes :

- Identification et caractérisation des milieux d'intérêt écologique et paysager ou inaptes à la construction. Minimalement, plus de la moitié d'une propriété est conservée à l'état naturel et les écosystèmes sont reliés entre eux de manière à créer un réseau écologique diversifié et résilient ;
- Traçage des voies de circulation dans l'objectif de minimiser leur empreinte au sol. Dans la mesure du possible, on cherche également à créer des perspectives vers les composantes paysagères d'intérêt ;
- Insertion du cadre bâti au sein des zones de moindre valeur écologique. Les bâtiments et les lots individuels possèdent une empreinte au sol réduite et ils sont ouverts sur un paysage luxuriant.

VISION ET ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATION / 2

UN RÉSEAU DE DÉPLACEMENT ÉTENDU QUI MISE SUR UNE MOBILITÉ DURABLE

OBJECTIF 2.1 : ASSURER UNE OFFRE MULTIMODALE ET L'INTERMODALITÉ DES MODES DE TRANSPORT

	ÉCHÉANCIER	OUTILS	ACTEURS CLÉS
<ul style="list-style-type: none"> Favoriser l'intermodalité en facilitant le transfert entre les différents modes de transport (abribus, stationnement vélo, liens multifonctionnels) et en identifiant des pôles intermodaux aux endroits névralgiques 		<ul style="list-style-type: none"> Projets pilotes pour tester la localisation et l'offre intermodale 	MTQ, EXO, Ville, Taxi, Transport scolaire, Vélo Québec
<ul style="list-style-type: none"> Mettre en réseau les liens multifonctionnels existants par la création de nouveaux liens 		<ul style="list-style-type: none"> Plan de mobilité active 	Vélo Québec, Ville, Chambly, Longueuil
<ul style="list-style-type: none"> Créer une piste multifonctionnelle dans l'emprise du gazoduc et d'Hydro-Québec, et la relier au réseau actif existant et futur 		<ul style="list-style-type: none"> Plan de mobilité active 	Énergir, Ville, Vélo Québec
<ul style="list-style-type: none"> Créer de nouveaux corridors de transport collectif (emprise voie ferrée) et faciliter les liens vers les nouveaux projets de transport collectif adjacent (Réseau express métropolitain) 		<ul style="list-style-type: none"> Création d'un comité de suivi au transport collectif 	EXO, Ville, ARTM, MTQ
<ul style="list-style-type: none"> Participer aux discussions pour implanter une voie réservée de transport collectif sur la route 112 		<ul style="list-style-type: none"> Création d'un comité de suivi au transport collectif 	EXO, Ville, ARTM, MTQ

OBJECTIF 2.2 : AUGMENTER LA PERMÉABILITÉ ET LA SÉCURITÉ DES MILIEUX DE VIE

<ul style="list-style-type: none"> Créer des liens multifonctionnels dans un axe nord-sud dans le secteur Centre (identifier les terrains, acquisition, servitude de passage, etc.) 		<ul style="list-style-type: none"> Plan de mobilité active Programme d'acquisition d'immeuble 	Propriétaires fonciers, Ville
<ul style="list-style-type: none"> Créer des liens multifonctionnels dans un axe est-ouest dans le secteur Carignan-Salières (identifier les terrains, acquisition, servitude de passage, etc.) 		<ul style="list-style-type: none"> Plan de mobilité active Programme d'acquisition d'immeuble 	Propriétaires fonciers, Ville, Longueuil
<ul style="list-style-type: none"> Assurer l'implantation de mesures de sécurisation aux abords des établissements scolaires et des parcs (signalisation, saillies, parcours, etc.) 		<ul style="list-style-type: none"> Plan de mobilité active 	Comité de circulation et de sécurité routière, Commission scolaire des Patriotes

OBJECTIF 2.3 : AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DES MILIEUX DE VIE ET LEUR CONNECTIVITÉ EN FAVORISANT LA CONSOLIDATION DU RÉSEAU ROUTIER TOUT EN MINIMISANT LES NUISANCES

<ul style="list-style-type: none"> Créer un lien routier collecteur entre le chemin Bellevue et la rue Albani à travers la zone agricole tout en conservant la vocation agricole à ses abords 		<ul style="list-style-type: none"> Étude de circulation 	CPTAQ, MAMH, MTQ, Ville, MRC
<ul style="list-style-type: none"> Créer un lien routier collecteur (boulevard de la Mairie) entre la rue de l'École et la route 112 afin de désenclaver le secteur Carignan-Salières et réduire la circulation de camions au sein du quartier 		<ul style="list-style-type: none"> Étude de circulation 	Ville, MTQ
<ul style="list-style-type: none"> Évaluer l'opportunité de modifier le caractère du boulevard Désourdy et de la rue Henriette pour les transformer en rues locales principales et y intégrer des mesures d'apaisement de la circulation 		<ul style="list-style-type: none"> Étude de circulation 	Ville, Comité de circulation et de sécurité routière
<ul style="list-style-type: none"> Revoir la configuration du chemin de la Carrière et son intersection avec la route 112 		<ul style="list-style-type: none"> Étude de circulation 	Ville, MTQ
<ul style="list-style-type: none"> Relier par un réseau champêtre le secteur Centre, le secteur Carignan-Salières et le site d'Eurovia 		<ul style="list-style-type: none"> Entente sur les travaux municipaux Étude de circulation Règlement sur les PAE 	Ville, Promoteurs
<ul style="list-style-type: none"> Minimiser la circulation de transit dans le secteur du boisé en favorisant des emprises réduites et des tracés sinueux connectés au site d'Eurovia 		<ul style="list-style-type: none"> Étude de circulation Règlement sur les PAE 	Ville, Ingénieurs, Promoteurs
<ul style="list-style-type: none"> Introduire des mesures de modération de la circulation sur les rues des secteurs Centre et Carignan-Salières pour éviter la circulation de transit nuisible aux milieux de vie 		<ul style="list-style-type: none"> Étude de circulation Processus décisionnel pour les mesures de modération Identification de la mesure de modération appropriée 	Comité de circulation et de sécurité routière, Ingénieurs, Promoteurs, Sûreté du Québec
<ul style="list-style-type: none"> Compléter le réseau de rues dans le secteur Centre et requalifier certaines rues existantes (trottoirs et arrimage des intersections) 		<ul style="list-style-type: none"> Entente sur les travaux municipaux 	Comité de circulation et de sécurité routière

VISION ET ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

RÉFÉRENTS INSPIRANTS_ORIENTATION 2



FIGURE 88 - Lien champêtre, Santa Monica, Los Angeles
© RRM Design Group



FIGURE 89 - Lien champêtre, Portland, Oregon © Kevin Robert Perry



FIGURE 90 - Tracé sinueux et rétention paysagère, Seattle
© Seattle public Utilities



FIGURE 91 - Mesure d'apaisement de la circulation par l'introduction de chicanes © San Francisco Better Streets



FIGURE 92 - Traverses piétonnes distinctives, Granby
© Provencher_Roy



FIGURE 93 - Déplacement sécuritaire, Ville de Charlotte, Caroline du Nord © Project for public space

VISION ET ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATION / 3

DES MILIEUX DE VIE DYNAMIQUES QUI ONT UN IMPACT POSITIF SUR L'ENVIRONNEMENT NATUREL ET URBAIN

OBJECTIF 3.1 : CRÉER DES DÉVELOPPEMENTS DE MOINDRE IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT ET DES AMÉNAGEMENTS QUI S'INTÈGRENT AU MILIEU NATUREL

	ÉCHÉANCIER	OUTILS	ACTEURS CLÉS
<ul style="list-style-type: none"> Assurer une vision d'ensemble du développement du secteur central au lieu d'avoir du développement à la pièce et favoriser les opérations cadastrales concertées 		<ul style="list-style-type: none"> Règlement sur les PAE Règlement concernant la démolition des bâtiments 	Promoteurs, Ville, Comité citoyen, Propriétaires fonciers
<ul style="list-style-type: none"> Limiter le développement dans les zones à haute valeur écologique et assurer une protection minimale de 50 % des milieux forestiers 		<ul style="list-style-type: none"> Certificat d'autorisation 22 Règlement sur les PAE 	MELCC, Ville, Promoteurs
<ul style="list-style-type: none"> Favoriser une gestion intégrée des eaux pluviales et de surface dans les nouveaux développements (voir encadré Gestion des eaux de ruissellement, page ci-contre) 		<ul style="list-style-type: none"> Règlement zonage Règlement sur les PAE 	Ville, Promoteurs
<ul style="list-style-type: none"> Intégrer des mesures de gestion écologique des eaux pluviales dans la nouvelle trame urbaine (rues, liens piétons, etc.) (voir encadré Gestion des eaux de ruissellement, page ci-contre) 		<ul style="list-style-type: none"> Entente sur les travaux municipaux 	Ville, Promoteurs
<ul style="list-style-type: none"> Privilégier un développement de haute densité dans les milieux naturels des secteurs boisé et Centre afin de limiter l'emprise au sol 		<ul style="list-style-type: none"> Règlement de zonage Règlement sur les PAE 	Ville, Promoteurs
<ul style="list-style-type: none"> Limiter le stationnement de surface dans les milieux naturels des secteurs boisé et Centre et favoriser des structures souterraines ou étagées pour le stationnement 		<ul style="list-style-type: none"> Règlement de zonage Règlement sur les PAE 	Ville, Promoteurs
<ul style="list-style-type: none"> Créer un guide d'élaboration des projets intégrant des critères de développement durable 		<ul style="list-style-type: none"> Règlement sur les PIIA Politique de développement durable 	Ville

OBJECTIF 3.2 : PRIORISER LA CONSOLIDATION URBAINE DANS LES MILIEUX DE VIE EXISTANTS

<ul style="list-style-type: none"> Compléter le tissu urbain par des développements compacts, mais sensibles au contexte environnant dans le secteur central 		<ul style="list-style-type: none"> Règlement sur les PIIA Guide d'intégration urbaine des nouvelles constructions 	Ville, Promoteurs, CCU
<ul style="list-style-type: none"> Favoriser l'intégration urbaine pour les nouvelles insertions de bâtiments (PIIA) 		<ul style="list-style-type: none"> Règlement sur les PIIA Guide d'intégration urbaine des nouvelles constructions 	Ville, Promoteurs, CCU

OBJECTIF 3.3 : RÉTABLIR LE LIEN FONDAMENTAL ENTRE L'HUMAIN ET LA NATURE PAR DES AMÉNAGEMENTS ET DES CONSTRUCTIONS QUI MISENT SUR L'APPROCHE BIOPHILIQUE

<ul style="list-style-type: none"> Créer des bâtiments qui sont intégrés, vivants et dont l'impact environnemental est réduit au minimum (living building challenge, net zéro, LEED) 		<ul style="list-style-type: none"> Règlement de construction Règlement sur les PIIA 	Ville, Promoteurs
---	--	---	-------------------

OBJECTIF 3.4 : MISER SUR LA MIXITÉ DES USAGES AU SEIN DES MILIEUX DE VIE, MAIS ÉGALEMENT À L'INTÉRIEUR D'UNE MÊME CONSTRUCTION

<ul style="list-style-type: none"> Prévoir des zones de mixité dans le secteur du PPU afin de favoriser la compacité urbaine (voir encadré page ci-contre) 		<ul style="list-style-type: none"> Règlement de zonage Concept d'aménagement 	Ville
<ul style="list-style-type: none"> Établir un cadre réglementaire qui permet la mixité au sein d'une même construction 		<ul style="list-style-type: none"> Règlement de zonage 	Ville

VISION ET ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

RÉFÉRENTS INSPIRANTS_ORIENTATION 3



FIGURE 94 - Maisons de l'écoquartier de la Teste-de-Buch, France
© PYZ Architecture



FIGURE 95 - Modélisation développement conservation © Huca



FIGURE 96 - Immeuble mixte, Projet Zibi, Ottawa
© Zibi



FIGURE 97 - Multiplex résidentiel des Allées de Bellevue, Québec
© CCM2 architectes



FIGURE 98 - Plex sur course, West Hollywood, Californie
© Lorcan O'Herlihy Architects

POUR DENSIFIER ET FAIRE DE LA MIXITÉ ?

Une configuration urbaine discontinue et étalée exige aussi davantage d'investissements collectifs pour étendre les services à la personne. Les développements peu denses et monofonctionnels génèrent des coûts collectifs et individuels considérables en plus de consommer beaucoup d'espaces. Ils ne contribuent pas à la mise en place d'un cadre bâti viable et résilient.

APPROCHE BIOPHILIQUE ?

Le design biophilique consiste à intégrer des éléments de la nature dans notre environnement bâti et à concevoir des endroits inspirants et réparateurs qui établissent un contact entre les êtres humains et leur environnement (air frais, lumière du jour, contact avec l'eau, liens visuels vers l'extérieur, etc.)

GESTION ÉCOLOGIQUE DES EAUX DE RUISSELLEMENT ?

Objectif : fournir une eau de qualité aux milieux humides et réduire l'utilisation des égouts pluviaux

Biorétention sur le domaine privé et public (systèmes utilisant le sol et la végétation pour retenir et filtrer les eaux de ruissellement)

Réseau en 4 phases :

- Rétention à l'échelle du terrain (matériaux de revêtement perméables, barils récupérateurs d'eau de pluie, jardins de pluie) ;
- Collecte via le réseau viaire et la trame de rue (noues végétalisées, allées champêtres, fosses de végétation, etc.) ;
- Ouvrages de rétention (bassins de rétention et/ou marais artificiels paysagés pour s'intégrer de façon harmonieuse à l'environnement naturel) ;
- Redirection de l'eau traitée vers les milieux humides.

VISION ET ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATION / 4

UN PÔLE DE DESTINATION COMPLET (HABITER, TRAVAILLER, SE RECRÉER), UN LIEU DE CONVERGENCE DE TOUS LES CITOYENS

OBJECTIF 4.1 : PRÉSERVER ET VALORISER LES TÉMOINS HISTORIQUES ET PATRIMONIAUX QUI FORGENT L'IDENTITÉ DE LA VILLE

	ÉCHÉANCIER	OUTILS	ACTEURS CLÉS
<ul style="list-style-type: none"> Mettre à jour l'inventaire du patrimoine bâti de la MRC et statuer sur les actions à prendre pour la revitalisation du patrimoine bâti 		<ul style="list-style-type: none"> Plan de conservation du patrimoine Règlement sur la démolition d'immeubles Règlement sur les PIIA 	Ville, MRC, Propriétaires fonciers, ministère du patrimoine
<ul style="list-style-type: none"> Reconvertir la structure de la maison Hubert-Lacroix afin de la réutiliser dans les aménagements du domaine public 		<ul style="list-style-type: none"> Plan de conservation du patrimoine Plan directeur des aménagements domaine public 	Ville, Eurovia

OBJECTIF 4.2 ASSURER L'ACCESSIBILITÉ AUX SERVICES ET AUX ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET CULTURELS POUR L'ENSEMBLE DES CITOYENS

<ul style="list-style-type: none"> Délocaliser le site d'Eurovia 		<ul style="list-style-type: none"> Programme acquisition immeuble 	MRC, Eurovia, Ville, MAMH
<ul style="list-style-type: none"> Créer un centre-ville, comprenant un pôle civique, sur le site d'Eurovia qui permettra d'implanter divers équipements publics (services publics, équipements sportifs, espaces culturels, etc.), mais également des bâtiments d'habitation et des commerces de proximité et de divertissement 		<ul style="list-style-type: none"> Règlement de zonage Concept de développement et de requalification pour le futur centre-ville Bilan commercial 	Ville, Consultants externes en aménagement
<ul style="list-style-type: none"> Augmenter la desserte en parc dans tous les secteurs du PPU et faciliter leur accessibilité et leur appropriation par les citoyens 		<ul style="list-style-type: none"> Plan directeur des parcs et des espaces verts 	Ville, Comité consultatif familles et aînés
<ul style="list-style-type: none"> Créer un pôle culturel, commercial et communautaire dans le secteur Centre et miser sur la qualité de ses aménagements 		<ul style="list-style-type: none"> Règlement de zonage Programme acquisition immeuble 	Ville, Commission scolaire des Patriotes

OBJECTIF 4.3 FAVORISER LA MISE EN PLACE D'UN CENTRE-VILLE D'AMBIANCE ET DE PROXIMITÉ PAR DES AMÉNAGEMENTS DISTINCTIFS ET DE L'ANIMATION

<ul style="list-style-type: none"> Mettre en place des aménagements (rues, espaces publics, espaces verts, mobilier urbain, etc.) pour créer un centre-ville sur le site d'Eurovia 		<ul style="list-style-type: none"> Concept de développement et de requalification pour le futur pôle civique mixte Bilan commercial 	Ville, Consultants externes en aménagement
<ul style="list-style-type: none"> Intégrer des espaces publics flexibles dans le futur centre-ville, pouvant accueillir ponctuellement des événements organisés et favorables à l'appropriation citoyenne spontanée au quotidien 		<ul style="list-style-type: none"> Concept de développement et de requalification pour le futur pôle civique mixte 	Ville
<ul style="list-style-type: none"> Créer un guide de design urbain pour les aménagements et équipements publics inspirés de la nature et de l'environnement (Terrasses, mobilier urbain, éclairage, etc.) 		<ul style="list-style-type: none"> Guide de design urbain 	Consultants externes
<ul style="list-style-type: none"> Appuyer la tenue d'événements culturels, sportifs et éducatifs dans le nouveau centre-ville du secteur central 		<ul style="list-style-type: none"> Programmation loisir, culturel, etc. 	Ville, partenaires

VISION ET ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

RÉFÉRENTS INSPIRANTS_ ORIENTATION 4



FIGURE 99 - Complexe sportif, Cracovie, Pologne © Archdaily



FIGURE 100 - Pôle civique, Philadelphie, Pennsylvanie © Le Pamphlet



FIGURE 101 - Place Montel, Montmagny, Québec © Groupe A /Annexe U



FIGURE 102 - Centre sportif inspiré certification LEED, Beaufort © MDA Architectes



FIGURE 103 - Intégration d'une école milieu boisé, Stoneham, Québec ©CCM2 architectes



FIGURE 104 - Amphithéâtre Cogéco, redéveloppement ancien secteur industriel, Trois-Rivières © Félix Michaud

COMPACTÉ ET QUALITÉ DU MILIEU DE VIE ?

La compacité réfère au rapport entre les surfaces bâties et non bâties. Il s'agit d'une manière d'occuper le territoire, de façon à créer des liens (physiques et sociaux) en limitant les vides et les discontinuités. La compacité permet de créer des milieux de vie à la fois denses et conviviaux, respectueux de l'échelle humaine et favorables à la création d'une ville des courtes distances.

- Favorise l'accès aux commerces et services ;
- Favorise les interactions sociales ;
- Encadre harmonieusement l'espace ;
- Crée un cadre bâti, des espaces publics et privés de qualité ;
- Offre des espaces naturels et verts.

Source : Vivre en Ville, 2016

CONCEPT D'ORGANISATION
SPATIALE

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

PRÉSENTATION

Le concept d'organisation spatiale du secteur central traduit la vision de la ville de Carignan de manière formelle. Ainsi, différentes représentations schématiques appuyées de principes et critères d'aménagement guideront les futurs concepteurs dans leurs interventions. Il est entendu que les projets ne sont pas tenus de respecter dans son intégralité le concept décrit dans la présente section. Cependant, les interventions proposées devront respecter l'esprit du concept d'organisation spatiale et de ses lignes directrices.

TRAME DE RUE



FIGURE 105 - Schématisation de la trame de rue

Le réseau véhiculaire est optimisé, le tracé vise le moindre impact sur les écosystèmes en place, l'emprise des surfaces imperméables est réduite, les axes de circulation contribuent à la gestion écologique des précipitations et les nuisances sur les milieux de vie sont atténuées. Le concept prévoit le découpage du réseau en différentes typologies, soit le réseau collecteur, le réseau champêtre et le réseau local. La hiérarchie des voies est décrite aux pages suivantes.

NOTE

La trame de rue ci-dessus exprime les intentions de la Ville en termes de connectivité et de remailage du réseau viaire. Le tracé des rues est fourni à titre indicatif et pourrait différer de cette proposition.

PÔLES D'ACTIVITÉS PROJÉTÉS



FIGURE 106 - Schématisation des pôles d'activités projetés

L'organisation du territoire comprend l'établissement de nouveaux pôles d'activités. Le site d'Eurovia est réhabilité pour accueillir le nouveau centre-ville mixte de Carignan.

Le secteur Centre accueille un nouveau pôle culturel, commercial et communautaire, près des rues Henriette et Albani. Ce secteur fait également l'objet d'une consolidation des milieux construits, et ce, par l'intégration réfléchie des nouveaux projets immobiliers.

Un secteur résidentiel de plus haute densité voit le jour dans le secteur du boisé dans le respect des écosystèmes en place.

RÉSEAU ACTIF



FIGURE 107 - Schématisation du réseau de transport actif

La perméabilité du secteur est bonifiée par l'aménagement de nombreux sentiers actifs à même certaines emprises vacantes. L'objectif est de pouvoir circuler aisément, à pied ou en vélo, dans toutes les aires de paysages du secteur PPU de façon fonctionnelle ou récréative.

NOTE

Le réseau de transport actif ci-dessus exprime les intentions de la Ville à bonifier liens piétons et cyclistes entre les différents secteurs composant le territoire du PPU. Le tracé des liens est fourni à titre indicatif et pourrait différer de cette proposition.

VITRINE NATURELLE



FIGURE 108 - Schématisation des vitrines naturelles

Les vitrines naturelles offrent un temps d'arrêt permettant de pratiquer des activités de contemplation et de détente. Les milieux boisés, humides, les cours d'eau, les paysages humanisés sont ainsi mis en valeur en suivant le réseau actif.

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

LIGNES DIRECTRICES - TRAME DE RUE



FIGURE 109 - Schématisation du réseau collecteur

RÉSEAU COLLECTEUR

Le réseau collecteur inclut le boulevard de la Mairie aménagé afin de desservir le secteur du nouveau centre-ville. Les dimensions de celui-ci sont prévues à l'étude de circulation. Le réseau collecteur comprend également un nouvel axe liant la rue Albani et le chemin Bellevue. Cette rue permettra de désenclaver le secteur Centre en offrant un accès à la route 112. Traversant la zone agricole permanente, son impact sur le milieu sera minimisé et aucun développement ne sera possible à ses abords de manière à ne pas faire entrave aux activités agricoles. L'intégration d'infrastructures de gestion écologique des eaux pluviales (ex. : noues végétalisées ou bassin de rétention paysagé) permettra de traiter les eaux de ruissellement de la chaussée. Dans un souci d'intermodalité, l'intégration d'un trottoir ou d'un sentier multifonctionnel au réseau collecteur permettra la connexion directe pour les usagers actifs aux arrêts d'autobus EXO sur la route 112. Les paramètres suivants sont à respecter pour l'aménagement de ce nouvel axe traversant la zone agricole :

- Tracé minimisant l'impact sur le milieu et les activités agricoles ;
- Présence d'équipements de transport actif, d'apaisement de la circulation et de sécurité pour les piétons et les cyclistes ;
- Présence de mesures d'atténuation environnementales, dont des aménagements permettant une réduction des gaz à effet de serre ;
- Présence d'infrastructures de gestion écologique des eaux pluviales ;
- Aucun développement à des fins autres qu'agricoles aux abords de cet axe ni l'implantation d'infrastructures d'utilité publique.

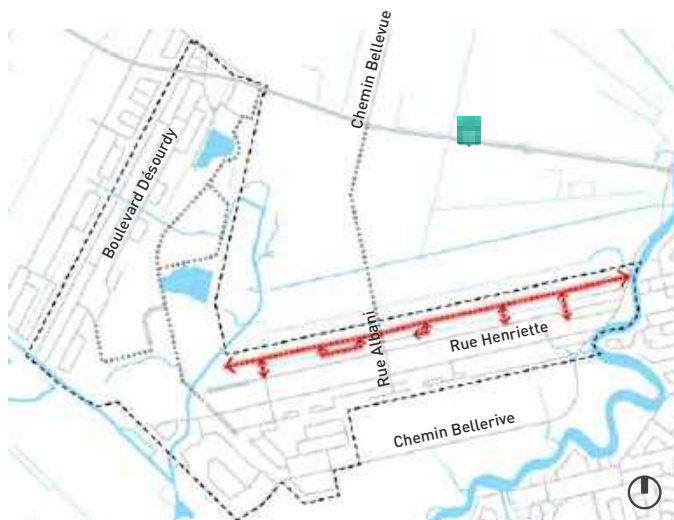


FIGURE 110 - Schématisation du réseau local

RÉSEAU LOCAL

Le réseau local est composé des voies à compléter dans le secteur Centre. Il s'agit d'arrimer le réseau de rues existantes aux nouvelles voies locales dans le but de créer une meilleure perméabilité en favorisant d'une part le parachèvement du réseau routier et d'autre part en créant de nouvelles opportunités de connexion dans un axe nord-sud. Une approche de chaussée partagée est favorisée permettant ainsi aux piétons, cyclistes et véhicules de s'approprier équitablement les rues. Un trottoir ou une piste multifonctionnelle peut être tout de même aménagé pour assurer la sécurité des usagers vulnérables (enfants, personnes âgées, etc.). La vitesse de circulation sur le réseau local doit être réduite au maximum et certaines mesures d'apaisement de la circulation peuvent être implantées en complémentarité. Les dimensions suivantes constituent des cibles à atteindre :

- Emprise de rue : 15,00 mètres ;
- Voie bidirectionnelle partagée ;
- Chaussée : 6,00 mètres ;
- Trottoir ou piste multifonctionnelle (un côté seulement) : 2,00 mètres ;
- Stationnement (un côté seulement) : 2,50 mètres ;
- Arbre de rue : 2,50 mètres ;
- Possibilité de mesures d'apaisement de la circulation ;
- Rétention paysagère un côté de la chaussée.

NOTE

La trame de rue du réseau local exprime les intentions de la Ville en termes de connectivité et de remailage du réseau viaire. Le tracé des rues est fourni à titre indicatif et pourrait différer de cette proposition.

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

LIGNES DIRECTRICES - TRAME DE RUE



FIGURE 111 - Schématisation du réseau champêtre

RÉSEAU CHAMPÊTRE

Le réseau champêtre est constitué des nouvelles voies créées dans le secteur Centre-ville (site de la carrière) et dans le secteur du boisé. Ces voies doivent miser sur un tracé de moindre impact sur le milieu naturel. De plus, les rues champêtrées sont sinueuses et possèdent des emprises de chaussée réduite afin de préserver la quiétude des milieux de vie. Dans le secteur du boisé, des franges d'arbres et des rétentions paysagères sont intégrées pour minimiser l'impact du tracé de la rue sur les écosystèmes. Les dimensions suivantes constituent des cibles à atteindre :

- Emprise de rue : 17,00 mètres ;
- Voie bidirectionnelle ;
- Chaussée secteur boisé : 7,00 mètres ;
- Chaussée secteur Centre-ville : 7,50 mètres ;
- Trottoirs ou piste multifonctionnelle : 2,00 - 3,00 mètres ;
- Préservation bande boisée ou plantation arbres de rue ;
- Rétention paysagère des deux côtés de la chaussée.

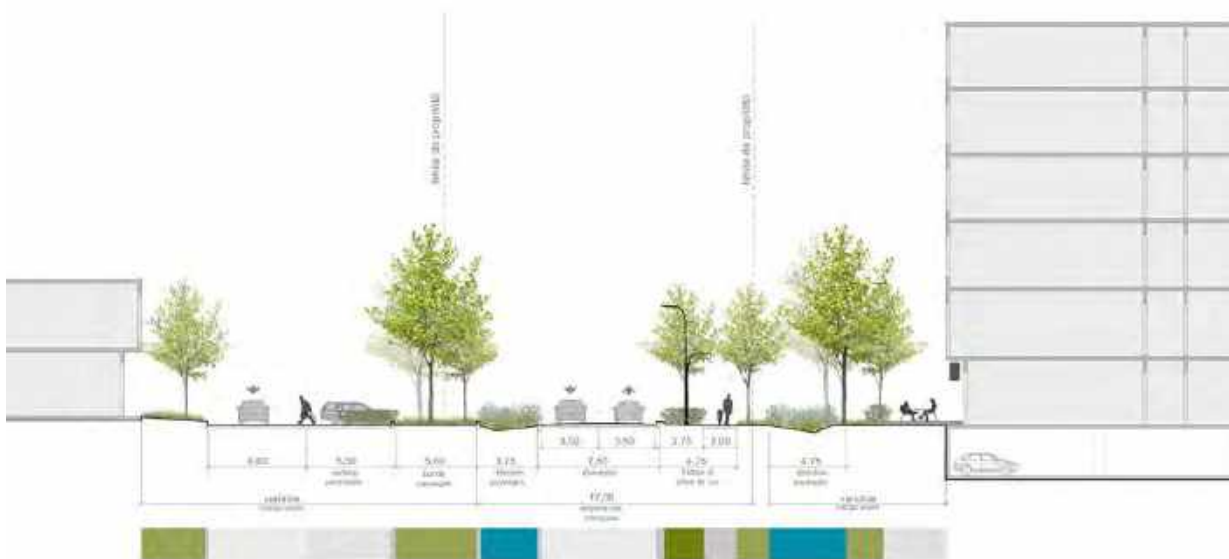


FIGURE 112 - Schématisation d'une coupe de rue du réseau champêtre - secteur Centre-ville (site de la carrière)

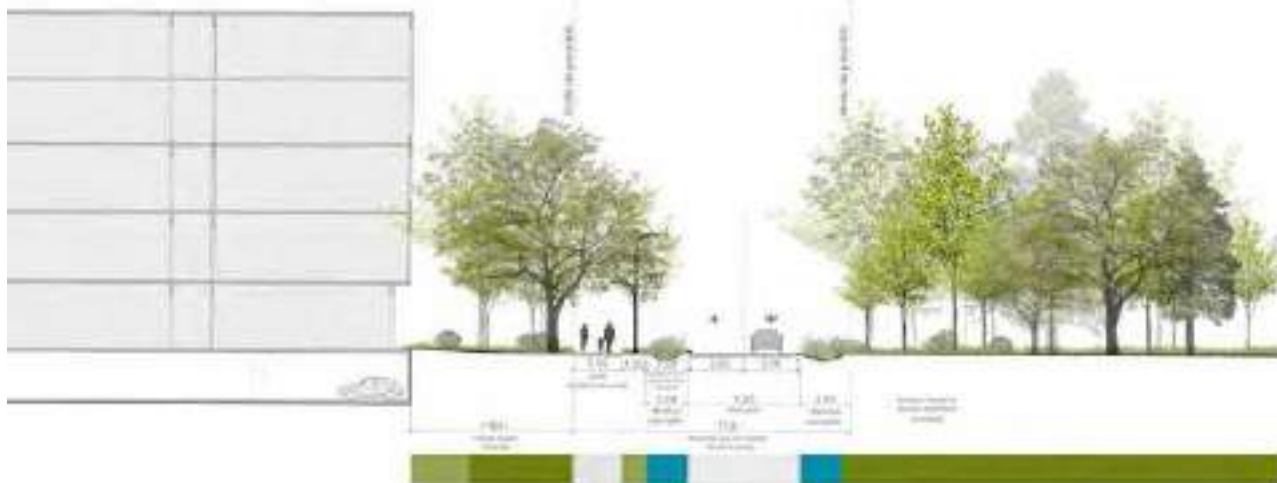


FIGURE 113 - Schématisation d'une coupe de rue du réseau champêtre - secteur du boisé

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

LIGNES DIRECTRICES - PÔLE D'ACTIVITÉ

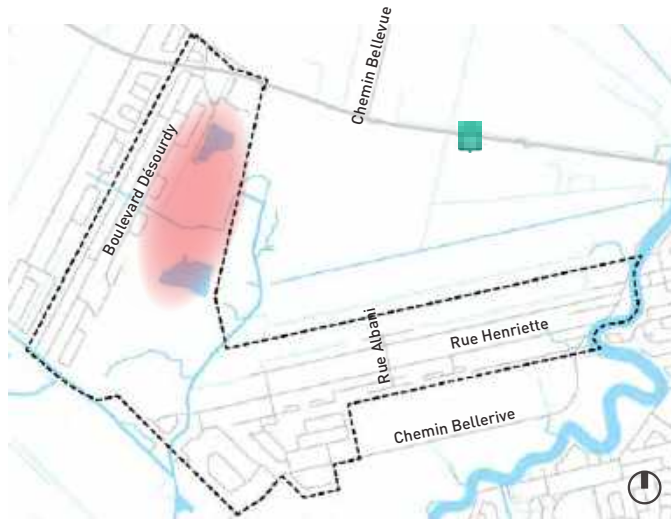


FIGURE 114 - Localisation du pôle Centre-ville

PÔLE DU CENTRE-VILLE

Le secteur de la carrière accueillera le nouveau centre-ville de Carignan. Il deviendra un lieu de destination important comprenant une mixité d'activités, des équipements publics et récréatifs offrant ainsi un véritable pôle de destination aux résidents de Carignan. Ce lieu deviendra très certainement un générateur d'achalandage important. Ainsi, il importe de mieux définir les paramètres d'aménagement et de design dans un concept plus défini qui pourrait prendre la forme d'un plan directeur ou d'un plan d'aménagement. Les composantes suivantes sont prévues pour le pôle du centre-ville :

- Équipements institutionnels (hôtel de ville, caserne) et scolaires ;
- Habitation ;
- Seuil de densité minimale : 45 logements à l'hectare ;
- Hauteur max. : 10 étages, à l'exception des bâtiments situés dans l'emprise de la servitude du gazoduc où la hauteur maximale permise est de 3 étages ;
- Lieux de rassemblement et espaces publics polyvalents ;
- Plateaux et équipements sportifs ;
- Espace culturel ;
- Infrastructures communautaires et récréatives (bibliothèque) ;
- Commerces de proximité et marché public.

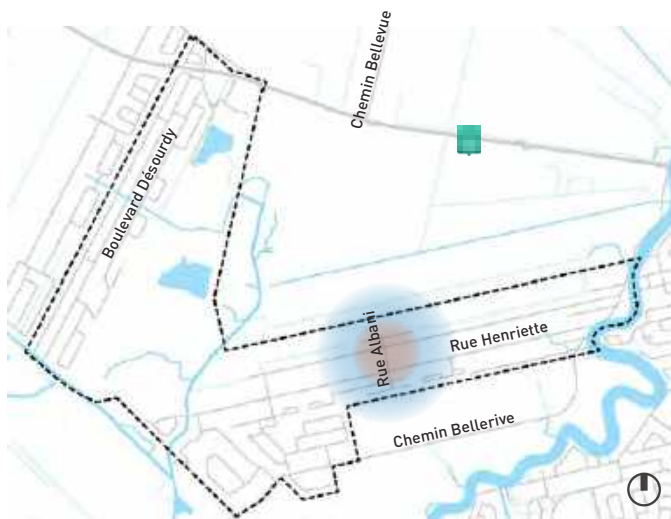


FIGURE 115 - Localisation du pôle culturel, commercial et communautaire du secteur Centre

PÔLE CULTUREL, COMMERCIAL ET COMMUNAUTAIRE DU SECTEUR CENTRE

Afin de répondre aux besoins d'institutions scolaires de Carignan, la Ville prévoit l'aménagement d'un pôle scolaire dans le secteur Centre. Ce pôle revêtira également un caractère multigénérationnel en accueillant une maison des aînés ainsi qu'un centre de la petite enfance (CPE). La planification de ce pôle devrait inclure un parc municipal ainsi que des commerces et services de proximité pour répondre aux besoins courants des résidents du secteur Centre. L'implantation de ces équipements et ces services favorisera les déplacements actifs. Le déploiement de ce nouveau pôle d'activité se réalisera dans le respect des composantes d'intérêt écologiques. Le pôle culturel, commercial et communautaire intégrera les éléments suivants :

- Institutions scolaires et institutionnelles ;
- Commerces et services de proximité ;
- Parc municipal et espaces publics ;
- Implantation de mesures de sécurité autour du pôle scolaire (traverses piétonnes, signalisation, etc.) et desserte de celui-ci par les réseaux de déplacement actif et de transport collectif.

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

LIGNES DIRECTRICES - PÔLE D'ACTIVITÉ



FIGURE 116 - Localisation du pôle de consolidation du secteur Centre

PÔLE DE CONSOLIDATION DU SECTEUR CENTRE

Le secteur Centre est actuellement en pleine transition : plusieurs rues incomplètes, constructions de nouvelles typologies résidentielles, pression sur le cadre bâti, subdivision des lots existants, potentiel de développement de la frange de terrain non construite.

D'une part, de nouvelles constructions s'intégreront harmonieusement aux milieux résidentiels existants sans en dénaturer la forme urbaine. Les lignes directrices suivantes guideront la consolidation des milieux existants :

- Encadrement des nouvelles constructions par un nouveau chapitre au règlement sur les PIIA ;
- Encadrement de la subdivision des terrains pour conserver le rythme dans le parcellaire existant ;
- Protection des espaces extérieurs (conservation des arbres, des marges avant, etc.) ;
- Transition entre les gabarits et hauteurs de bâtiments favorisée ;
- Reproduction de modèles de bâtiments sans égard au contexte évitée.

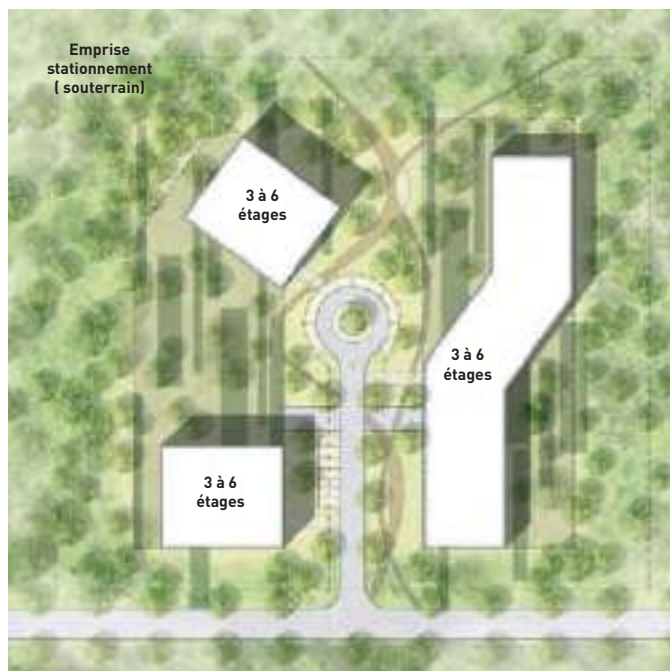


FIGURE 117 - Concept d'aménagement d'un développement résidentiel en grappe du pôle de consolidation du secteur Centre

D'autre part, un développement résidentiel de moyenne densité verra le jour au sein de la frange non construite située à la limite de la zone agricole. Plusieurs principes seront privilégiés afin de minimiser l'impact des nouvelles constructions sur les milieux naturels. De manière à assurer l'intégration urbaine et architecturale réussie de cette zone au milieu d'insertion ainsi que l'adoption de principes d'aménagement durable, la planification de cette zone sera encadrée par le règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE). Les paramètres et lignes directrices suivantes sont prévus pour le développement de la frange non construite du secteur Centre :

- Seuil de densité minimale : 35 logements à l'hectare ;
- Hauteur max. : 3-6 étages ;
- Encadrement du développement par le règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble ;
- Lotissement en grappe privilégié (figure 117) ;
- Stationnement souterrain ou structure étagée privilégiée ;
- Minimisation du déboisement et des surfaces imperméables ;
- Protection des espaces extérieurs (conservation des arbres, des marges avant, etc.) ;
- Transition entre les gabarits et hauteurs de bâtiments favorisée ;
- Reproduction de modèles de bâtiments sans égard au contexte évitée.

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

LIGNES DIRECTRICES - PÔLE D'ACTIVITÉ



FIGURE 118 - Localisation du pôle résidentiel du secteur boisé

PÔLE RÉSIDENTIEL DU SECTEUR BOISÉ

La construction d'un milieu résidentiel de moyenne densité est prévue dans le secteur du boisé, d'une part afin de répondre aux objectifs de densification des instances supérieures, mais également afin de minimiser les emprises au sol des constructions. La concentration de logements dans une construction plus haute ayant une implantation au sol plus faible permettra de diminuer les impacts négatifs sur les écosystèmes tout en rentabilisant les infrastructures. L'encadrement des principes de design à mettre en place pour la construction du boisé sera géré par le règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE). Ce dernier sera modifié afin de paramétrer les interventions et de favoriser le travail de concertation entre les différents propriétaires fonciers. Les lignes directrices pour le pôle résidentiel du secteur boisé sont les suivantes :

- Seuil de densité minimale : 30 logements à l'hectare ;
- Hauteur : 4 étages min - 9 étages max. ;
- Encadrement du développement par le règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble ;
- Lotissement en grappe privilégié (figure 119);
- Stationnement souterrain ou structure étagée privilégié ;
- Minimisation du déboisement et des surfaces imperméables.

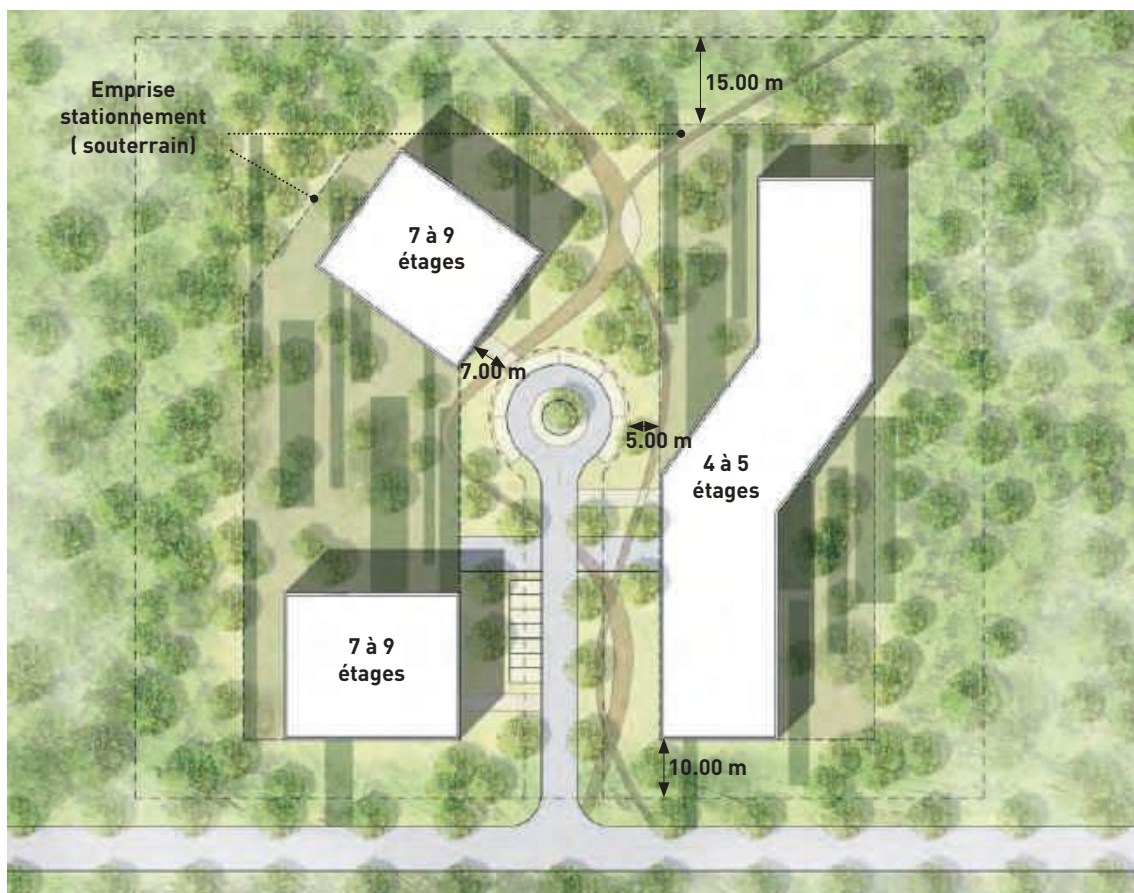


FIGURE 119 - Concept d'aménagement d'un développement résidentiel en grappe du pôle résidentiel du boisé

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

LIGNES DIRECTRICES - RÉSEAU ACTIF



FIGURE 120 - Schématisation du réseau de transport actif

RÉSEAU ACTIF

Un des enjeux importants du PPU est la perméabilité urbaine. Si cette question est adressée dans les lignes directrices de la trame de rue, elle doit également être répondue dans un réseau actif efficient et sécuritaire. Le lotissement actuel fait en sorte que plusieurs opportunités de passage s'offrent et si celles-ci ne se prêtent pas toujours à l'aménagement d'une voie véhiculaire, elles peuvent néanmoins accueillir des sentiers multifonctionnels. Ceux-ci se lieront à la piste cyclable existante pour assurer la fluidité des déplacements actifs et la connexion directe de plusieurs milieux de vie au réseau de transport actif. De plus, l'aménagement des sentiers multifonctionnels sera polyvalent et servira à d'autres usagers, tels que le ski de fond en saison hivernale. Finalement, le tracé du réseau actif assurera la fluidité des déplacements, tant fonctionnels que récréatifs. Les paramètres suivants guideront l'aménagement des nouveaux liens actifs :

- Largeur minimale du réseau actif : 3,00 mètres ;
- Minimisation des nuisances sur l'écosystème dans les milieux sensibles (boisé, milieux humides) ;
- Préservation de la végétation existante (massif boisé, arbres, arbustes, bandes paysagères).



FIGURE 121 - Sentier ski de fond, Laval
© Québec Original



FIGURE 122 - John M. Craddock wetland Nature Preserve, Indiana
© LW Design



FIGURE 123 - Pont piéton, Suisse
© Geninasca Delefortrie Architectes



FIGURE 124 - Parc Martin Lutherking, Paris
© Atelier Jacqueline Osty



FIGURE 125 - Parc Mont Evrin, France © Urbicus

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

LIGNES DIRECTRICES - VITRINE NATURELLE



FIGURE 126 - Schématisation des vitrines naturelles

VITRINE NATURELLE

Les vitrines naturelles se prêtent aux activités de contemplation et de détente en offrant un temps d'arrêt aux usagers. Elles constituent des opportunités pour observer le paysage humanisé de la zone agricole, la faune et les milieux naturels des corridors forestiers ou encore les vues sur le mont Saint-Bruno et le mont Saint-Hilaire. Intimement liées au réseau de transport actif, les vitrines naturelles se présenteront aux extrémités des liens actifs. Or, leur aménagement sera tributaire de la mise en place des sentiers multifonctionnels. Les aménagements pourront être très simples, par exemple, se composer d'un banc, de mobilier urbain modeste ou de panneaux d'information. Ils pourront aussi prendre la forme de petites placettes publiques. Les lignes directrices pour l'aménagement des vitrines naturelles sont les suivantes :

- Localisation à l'aboutissement des sentiers piétons dans le secteur Centre, autour des plans d'eau du site d'Eurovia et dans l'axe de l'affluent du ruisseau Robert ;
- Mise en réseau avec les sentiers multifonctionnels ;
- Aménagement modeste permettant des activités de contemplation et de détente (bancs, observatoires, balançoire, etc.).



FIGURE 127 - High Views, Boston, Angleterre
© Robbrecht en Daem architecten



FIGURE 128 - Parc Mont Evrin, France © Urbicus



FIGURE 129 - Parc thérapeutique, Allemagne
© PlanergruppeNergruppe Oberhausen



FIGURE 130 - Parc thérapeutique, Allemagne
© PlanergruppeNergruppe Oberhausen

MISE EN ŒUVRE

AFFECTATIONS DU SOL

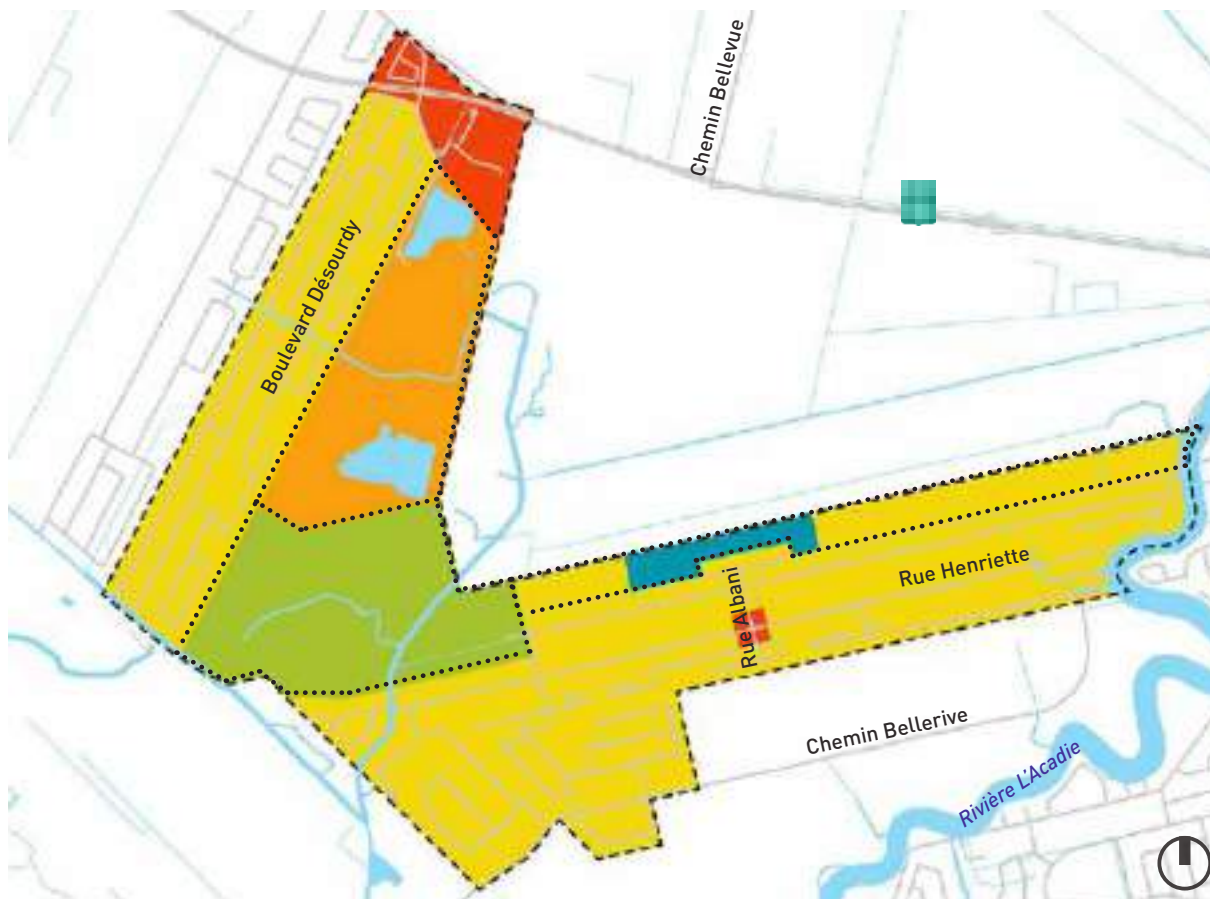


FIGURE 131 - Plan des affectations pour le secteur PPU

- | | | |
|-------------------|---|---|
| --- Limite du PPU | Affectation résidentielle (R) | Affectation institutionnelle (I) |
| Zone PAE | Affectation mixte (M) | Affectation milieu naturel / autres boisés (MN) |
| | Affectation commerciale mixte (C) | |

Le plan des affectations du sol pour le secteur PPU (figure 131) introduit deux nouvelles affectations :

Affectation mixte

- Fonctions dominantes : Usage communautaire ou institutionnel à desserte locale, équipement municipal, usage récréatif intensif
- Fonctions complémentaires : Usage commercial ou de service d'envergure locale, commerce de proximité, habitation de moyenne ou forte densité, protection du couvert végétal

Affectation institutionnelle

- Fonctions dominantes : Usage communautaire ou institutionnel à desserte locale, équipement municipal, usage récréatif intensif
- Fonctions complémentaires : Habitation de faible, moyenne ou forte densité

Les autres affectations demeurent les mêmes et les prescriptions s'y rattachant en termes de fonctions sont décrites au plan d'urbanisme en vigueur.

Conséquemment, l'actuelle zone IND-200 doit être modifiée pour refléter la nouvelle affectation et pour concrétiser les objectifs de densification. De plus, la création de deux nouvelles zones dans le secteur Centre est nécessaire pour l'implantation du pôle culturel, commercial et communautaire (affectation institutionnelle) et la concentration commerciale au croisement des rues Albani et Henriette (affectation commerciale mixte). Ces changements se répercutent dans la configuration des zones contigües.

De plus, le plan présente les zones des secteurs boisé, Centre-ville et Centre assujetties au règlement sur les PAE. Ces zones devront faire l'objet d'une planification détaillée par les propriétaires qui sera évaluée selon des objectifs et des critères établis par la Ville en respect de la vision formulée dans le présent document.

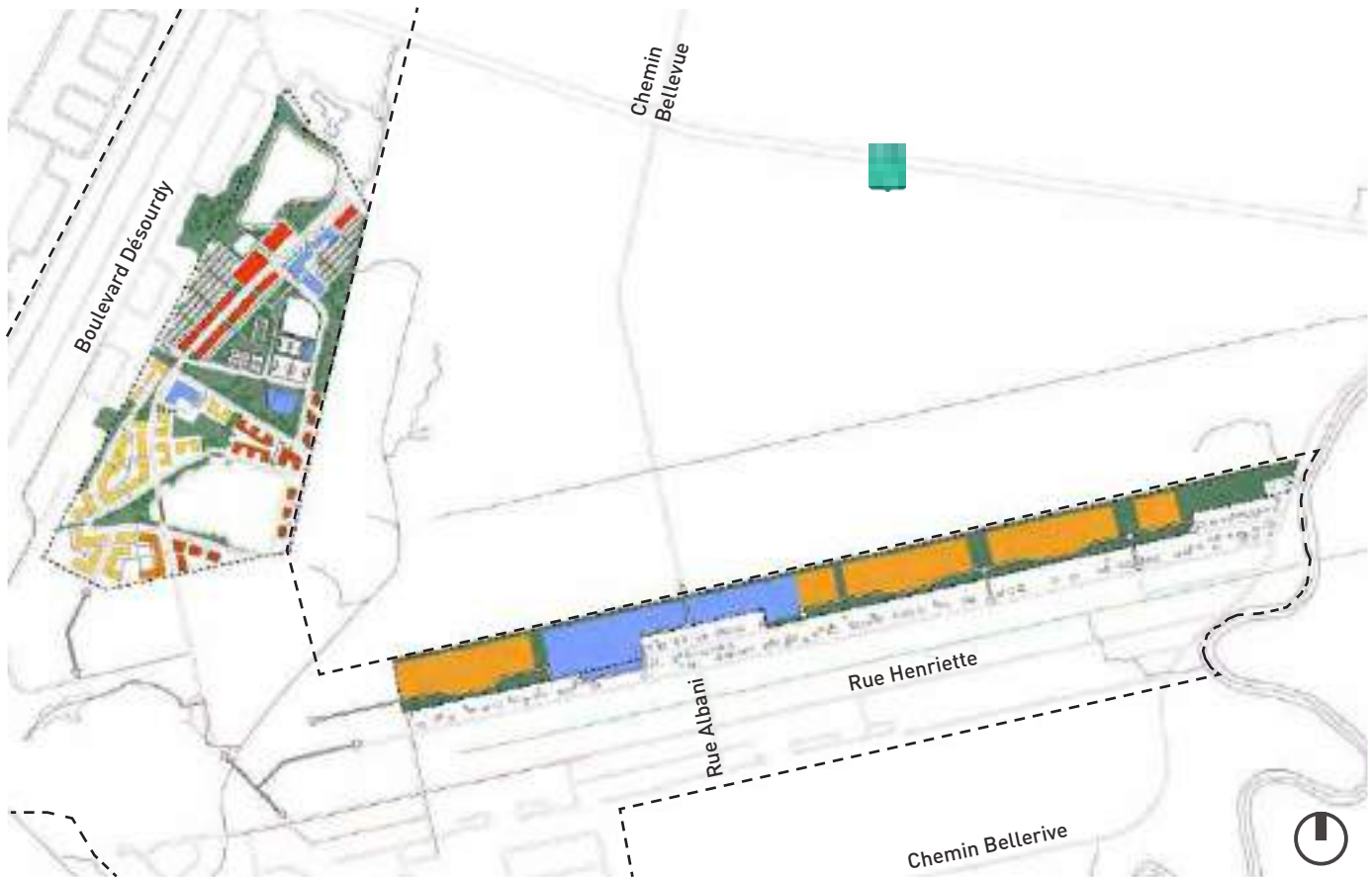


FIGURE 132 - Plan concept des secteurs Centre-ville et Centre

---	Limite du PPU	■	Fonction commerciale	Fonction résidentielle	
.....	Secteur de développement	■	Fonction institutionnelle	■	Multifamilial (3 étages)
		■	Parcs et espaces verts	■	Multifamilial (3 - 6 étages)
				■	Multifamilial (6 étages)
				■	Multifamilial (10 étages)

Le plan concept a été élaboré pour le développement du secteur Centre-ville et de la frange non construite du secteur Centre. Celui-ci représente la vision concrète pour l'aménagement de ces deux secteurs qui feront l'objet de grandes transformations au cours des prochaines années.

NOTE

Le plan concept présenté ci-dessus exprime avec réalisme la vision d'aménagement et le potentiel de développement pour les secteurs Centre-ville et Centre. Il est présenté à titre indicatif puisque l'implantation des bâtiments et leur superficie pourraient varier selon les projets immobiliers proposés.

Comportant un degré de détail moindre que le secteur Centre-ville, le plan concept du secteur Centre présente l'utilisation du sol projetée. L'implantation au sol de potentiels bâtiments ne peut être illustrée en l'absence d'étude environnementale plus approfondie sur les milieux naturels répertoriés dans le secteur Centre. Néanmoins, le développement résidentiel en grappe (voir Figure 117) est privilégié dans ce secteur, de manière à limiter les impacts sur les écosystèmes et conserver les zones d'intérêt écologique à l'état naturel.

MISE EN ŒUVRE

PLAN CONCEPT - POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENT

À la lumière du plan concept, des potentiels de développement se dégagent. Ceux-ci sont présentés à titre indicatif seulement et pourraient différer lors de la réalisation des projets immobiliers concrets.

FIGURE 133 - Potentiels de développement pour les secteurs Centre-ville et Centre

POTENTIELS	TOTAL	SECTEUR DU CENTRE-VILLE	SECTEUR DU CENTRE
Nombre de nouveaux logements	3 055 logements	2 000 logements	1 055 logements
Densité résidentielle brute	41 logements / ha	45 logements / ha	35 logements / ha
Superficie commerciale	18 700 m ²	18 700 m ² dont une épicerie et un marché public	-
Superficie occupée par les équipements collectifs	89 400 m ²	37 500 m ² dont une bibliothèque, un centre communautaire, une école, l'hôtel de ville, le poste de police et plusieurs plateaux sportifs	52 900 m ² dont une école, un CPE et plusieurs plateaux sportifs
Superficie occupée par les parcs et espaces verts	134 100 m ²	90 100 m ²	44 000 m ²
Proportion du territoire occupé par les parcs et espaces verts	18 %	20 %	15 %

Le secteur du programme particulier d'urbanisme est désigné à titre de secteur central de la ville de Carignan. Conformément aux dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et de la Loi sur les cités et villes, la Ville peut donc établir un programme d'acquisition d'immeubles en vue de leur aliénation ou de leur location.

La Ville se réserve le droit de procéder aux acquisitions qui pourraient s'avérer nécessaires pour soutenir la mise en œuvre de sa vision d'aménagement, notamment dans le cadre de travaux de réaménagement du domaine public, de relocalisation d'équipements publics et de projets privés ou publics. De plus, tout autre projet structurant s'inscrivant dans la vision d'aménagement du secteur central et bénéfique en termes de développement économique, culturel, environnemental ou social pourra être compris au programme d'acquisition d'immeubles.

