Requalification du pôle commercial Georges-Gagné Sud

Un secteur central multifonctionnel

Programme particulier d'urbanisme

Août 2014

Mise en contexte

Le secteur central multifonctionnel : un milieu de vie + humain

Ce programme particulier d'urbanisme (PPU) vise la requalification du pôle commercial Georges-Gagné Sud de la ville de Delson. Il s'inscrit dans la suite des actions posées par la Ville dans le cadre de son projet d'aménagement de l'aire TOD articulée autour de la route 132. Ce secteur constitue une des principales entrées de la Ville. Actuellement, le paysage y est peu attrayant, mais l'implantation potentielle de points d'accès au transport en commun (par exemple un service rapide par bus (SRB)), qui comptera des stations aux abords du site, ainsi le réaménagement de la route 132 en boulevard urbain sont autant de conditions favorables à la création d'un secteur central multifonctionnel identitaire, de secteurs commerciaux d'ambiance et d'un nouveau milieu de vie distinctif. *« Objectif 2.3 : Redéfinir le pôle commercial Georges-Gagné Sud » — Plan d'urbanisme, ville de Delson.*

Le PPU établit ainsi une vision d'aménagement englobante appuyée par des orientations et un diagramme conceptuel permettant de guider le redéveloppement optimal du site à l'étude.

La Ville profite de tous ces projets pour orchestrer une requalification complète du secteur en appliquant les principes du TOD (*Transit-oriented development* ou aménagement axé sur les transports en commun) dans une perspective de développement durable et responsable.

L'approche du TOD s'appliquera à trois secteurs d'ambiance :

- **Pour se divertir :** le pôle civique et culturel (place publique, hôtel de ville, bibliothèque, etc.)
- **Pour vivre :** un milieu de vie (diverses typologies résidentielles)
- **Pour voyager :** la transformation de la route 132 en boulevard urbain (SRB et pistes cyclables)

Photo du secteur
Source : Aecom

Contenu de la planification

Le PPU du pôle commercial Georges-Gagné Sud est structuré en fonction des trois principales étapes de planification suivantes :

PARTIE 1 : DOCUMENTER ET EXPLORER

- Lecture du territoire et principaux constats
- Identification des forces, faiblesses ainsi que des enjeux

PARTIE 2 : IMAGINER ET CONCEVOIR

- Définition d'une vision d'aménagement
- Élaboration d'un diagramme conceptuel
- Détermination des principes directeurs d'aménagement
- Identification des affectations, des usages et des densités d'occupation du sol

PARTIE 3 : GUIDER ET RÉALISER

- Délimitation de secteurs d'ambiance
- Identification, pour chacun d'eux, des balises d'aménagement
- Définition des politiques et programmes de mise en œuvre

ÉTAPES CLÉS

Secteur central

Ce PPU fait partie intégrante du Plan d'urbanisme de la Ville de Delson. Désigné comme un des secteurs centraux de la Ville de Delson, le PPU du pôle commercial Georges-Gagné supportera la mise en place de divers moyens d'intervention comme stipulé à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.*

Une approche inspirée des principes TOD

Le projet de requalification du pôle commercial Georges-Gagné Sud s'inspire des principes TOD et ce, afin d'assurer la mise en place de balises d'aménagement qui seront gage d'un milieu de vie de qualité, répondant aux attentes de la Ville de Delson. Constituant des problématiques interdépendantes, la planification des déplacements et l'aménagement du territoire sont abordés de façon intégrée tout au long du document.

Les principes fondamentaux qui ont servi d'inspiration aux balises d'aménagement sont présentés ci-dessous.

Principe 1 : Gérer les interfaces des points d'accès au transport en commun

- Faciliter l'accès piéton et cyclable à la station par un parcours clairement défini et convivial.
- Encourager la visibilité et l'accessibilité à la station.
- Articuler l'aménagement autour de la station soit par un espace public identifiable (édifice public, centre de congrès, etc.), une architecture distincte ou par l'affirmation d'une signature architecturale et urbaine.

Principe 2 : Favoriser la mixité des fonctions

- Dans un rayon de 250 mètres, planifier un maximum de mixité et de densité.
- Dans un rayon de 500 mètres, prévoir une mixité et une densité moins importante.
- Assurer la viabilité du milieu de manière permanente : les usages à cibler devraient aussi bien être une clientèle de jour (bureaux, services, commerces) que celle du soir et des fins de semaine (résidentiel, services de proximité).
- Favoriser la mixité verticale des fonctions urbaines (ex. commerce au rez-de-chaussée, habitation ou bureau aux étages).

Qu'est-ce qu'un TOD?

« (...) développement immobilier de moyenne à haute densité structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité, comme une gare de train, une station de métro, une station de SLR ou un arrêt de service rapide par bus (SRB). Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, le TOD offre des opportunités de logement, d'emploi et de commerce et n'exclut pas l'automobile. Le TOD peut être un nouveau projet ou un redéveloppement selon une conception facilitant l'usage des transports collectifs et actifs. »

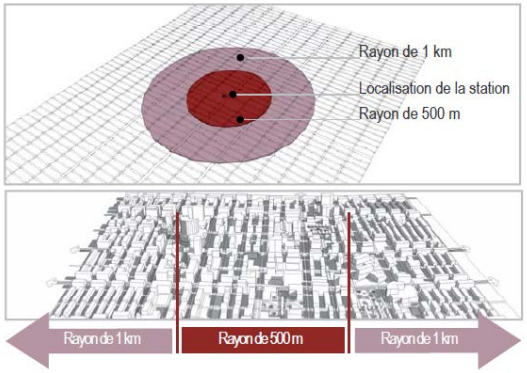
PMAD

Visibilité et accessibilité
Portland. Oregon

Mixité verticale
Source : Guide d'aménagement pour les aires de TOD, AECOM

Principe 3 : Repenser la densité des usages

- Diminuer la densité graduellement dès l'éloignement de la station.
- Prévoir un seuil minimal de densité dans un rayon de 500 mètres : 60 logements à l'hectare.
- Prévoir un seuil minimal de densité dans un rayon de 1 kilomètre : 30 logements à l'hectare.
- Favoriser un développement compact.
- Assurer une gradation des hauteurs et des volumes.
- Développer les terrains sous-utilisés.
- Créer des îlots facilement adaptables à différentes typologies et aux réseaux pédestres.
- Favoriser des typologies mixtes et variées.



Modulation de la densité
Source : Guide d'aménagement pour les aires de TOD, AECOM

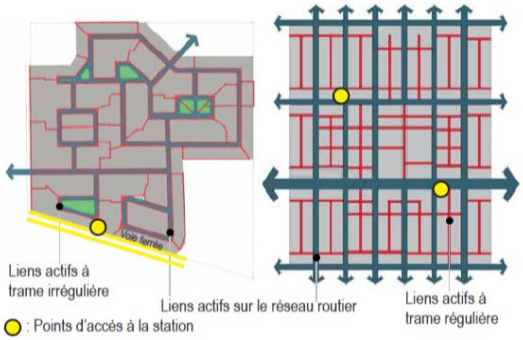
Principe 4 : Favoriser une meilleure mixité sociale

- Intégrer du logement social et abordable.
- Diversifier les tenures, soit propriétaires ou locataires.
- Favoriser une mixité de typologies d'habitation : grands logements pour les familles, logements pour les personnes seules, logements pour personnes âgées, etc.

Mixité de typologies d'habitation, Montréal
Source : Aecom

Principe 5 : Mettre en place un réseau de rues accessibles

- Aménager un réseau actif continu, efficace et sécuritaire.
- Favoriser la perméabilité et la connectivité : liens actifs continus entre la station, les quartiers et les différents pôles d'activités. Ne pas développer en vase clos.
- Faciliter les transferts modaux par un design adapté aux différents points d'accès au réseau



Principe 6 : Miser sur le design urbain, la sécurité, la qualité des aménagements et l'identité du lieu

- Assurer la qualité des aménagements des lieux publics par un design urbain et une architecture de paysage appropriés.
- Hiérarchiser et concentrer des aménagements distinctifs pour des espaces publics clés : place publique, square.
- Favoriser des aménagements destinés à l'ensemble des usagers, mais qui impliquent un sentiment d'appartenance aux résidants.
- Favoriser l'émergence d'une identité forte pour le secteur : valoriser la présence de l'eau.

Mobilier urbain identitaire
Source : Aecom

Principe 7 : Privilégier une implantation bâtie et une architecture diversifiée

- Assurer une implantation des édifices en front de rue.
- Implanter des édifices clés afin d'affirmer certains espaces publics : places, squares, parcs.
- Favoriser une architecture qui interagit avec les espaces publics, évitant par exemple les murs aveugles.
- Préconiser un rythme et un découpage des bâtiments de grands gabarits. Pour les bâtiments en hauteur, moduler les volumes et les gabarits.
- Intégrer le piéton à l'implantation des édifices.
- Favoriser une transparence dans l'architecture.

Édifices en front de rue
Source : Aecom

Principe 8 : Repenser l'offre en stationnement

- Limiter les espaces de stationnement.
- Décourager les stationnements en façade.
- Privilégier d'autres formes de stationnement qu'en surface : stationnements étagés ou souterrains.
- Favoriser le partage des aires de stationnement privées en fonction des périodes d'achalandage plutôt que la multiplication de ces aires.

Décourager le stationnement en façade et favoriser le stationnement étagé.
Source : Guide d'aménagement pour les aires de TOD, AECOM

Des opportunités majeures à saisir pour le site à l'étude

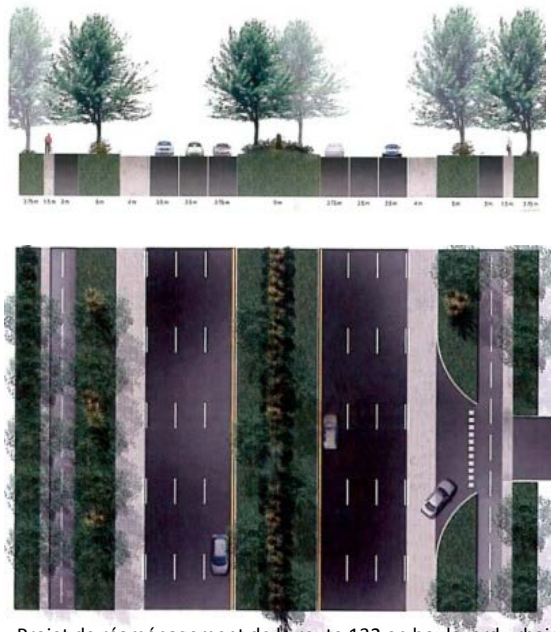
1– Le réaménagement de la route 132 en boulevard urbain

La route 132, qui borde le secteur, devrait être réaménagée en boulevard urbain d'ici l'année 2030. Le projet déposé à ce jour comprend les éléments suivants dans chaque direction :

- une voie réservée;
- trois (3) voies de circulation;
- une piste cyclable de deux voies;
- un trottoir.

De plus, des terre-pleins gazonnés et aménagés sont prévus, tels qu'illustrés sur l'esquisse du projet envisagé.

La réflexion amorcée relativement au réaménagement de la route 132 constitue une circonstance opportune à arrimer ce projet à la requalification du pôle commercial Georges-Gagné Sud et de créer un pôle civique et culturel ainsi qu'un milieu de vie à l'image de la vision souhaitée pour le secteur.



Projet de réaménagement de la route 132 en boulevard urbain

2 – Équipement de transport collectif

L'aménagement de plusieurs points d'accès à un équipement de transport collectif (stations de SRB par exemple) est envisagé sur le nouveau boulevard urbain dans la mesure où le ministère des Transports du Québec (MTQ) cèderait une partie de ses emprises excédentaires. De telles stations devraient donc être limitrophes au secteur à l'étude. La Ville détient ainsi une opportunité importante d'optimiser ces équipements d'infrastructures majeurs.

L'aménagement d'un équipement collectif métropolitain structurant constitue une occasion favorable de requalifier le pôle commercial Georges-Gagné Sud par la réalisation d'un projet d'envergure permettant d'optimiser la présence de cet équipement majeur.

Station de SRB
Source : AECOM

3 – L'aménagement d'un pôle civique mixte

La Ville souhaite profiter de la relocalisation de l'hôtel de ville pour saisir l'occasion de créer un pôle civique et institutionnel. Le but est d'aménager un cœur civique et identitaire à la Ville de Delson. À cette fin, il faudra prévoir des usages mixtes et des aménagements extérieurs appropriés pour s'assurer d'en faire un lieu vivant et bien achalandé.

Profiter de la relocalisation de l'hôtel de ville pour créer un pôle civique et institutionnel vivant et à l'échelle humaine.

Lieu de rassemblement identitaire
Source : AECOM

DOCUMENTER
EXPLORER

LECTURE DU MILIEU ET DIAGNOSTIC

IMAGINER
CONCEVOIR

VISION ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

GUIDER
RÉALISER

PROGRAMME DE MISE EN ŒUVRE

1 | DOCUMENTER ET EXPLORER

Site d'étude p. 1-03

Lecture et analyse du milieu : p. 1-04

- Forme urbaine p. 1-05
- Vocation et viabilité économique p. 1-07
- Mobilité p. 1-08
- Mixité p. 1-10
- Durabilité p. 1-11

Forces et faiblesses p. 1-12

Enjeux p. 1-13

Site d'étude

Localisation

- Situé dans la partie nord-ouest de la ville de Delson, au sud de la route 132.
- À la jonction de la route 132 et du boulevard Georges-Gagné, deux axes de circulation structurants sur le territoire de Delson.
- Environnement immédiat : la ville de Saint-Constant, des secteurs résidentiels et les zones commerciales adjacentes sur la route 132.

Délimitation

- Site délimité par :
  - la route 132 au nord;
  - un secteur résidentiel au sud;
  - le boulevard Georges-Gagné Sud à l'est;
  - la ville de Saint-Constant à l'ouest.

Grandes composantes

- Majeure partie du site occupée par des activités commerciales.
- Implantations traditionnelles de faible qualité architecturale et non attrayante, favorisant l'utilisation automobile.
- Présence d'aires de stationnement de grande superficie.
- Porte d'entrée majeure pour la Ville (par la route 132).

Figure 1 : Localisation du secteur à l'étude

Hammarby-Stockholm, Photo AECOM

Pentagon Row, Arlington, Photo VA_flickr.com

Portland-Oregon, Photo Ville de Portland

Lecture et analyse du milieu : Cinq (5) critères de planification et de performance en aménagement durable

L'analyse du secteur d'étude, ses forces et ses faiblesses actuelles, ainsi que les orientations d'aménagement formulées dans le présent document s'appuient sur cinq critères de planification et de performance.

1. Forme urbaine

La forme urbaine, ou la morphologie urbaine, peut être définie comme l'ensemble des formes (trame urbaine, volumétrie et apparence architecturale, implantation des constructions, etc.) que prend un secteur donné, une ville ou son agglomération sous l'influence de sa localisation géographique, de l'histoire de son développement, de ses habitats, de ses monuments, de ses décors et de tous ses aménagements.

2. Vocation et viabilité économique

Ce critère s'appuie principalement sur l'organisation spatiale et la répartition des fonctions sur le territoire. La détermination des grandes fonctions permet ainsi d'agencer les utilisations du territoire et de déterminer les densités de son occupation. Les choix retenus doivent concourir à une collectivité compétitive à long terme aux plans social, environnemental et économique.

3. Mobilité

La mobilité durable constitue une approche de gestion et d'aménagement du territoire qui favorise l'intégration des divers types de transports et qui privilégie des modes de déplacement alternatifs permettant, entre autres, la diminution des émissions de polluants (GES).

4. Mixité

La mixité fonctionnelle verticale et horizontale permet la création de milieux de vie complets et entraîne des relations d'interdépendance entre les fonctions (par exemple, les commerces de proximité et l'habitation). La mixité sociale peut être définie comme la coexistence sur un même espace de groupes sociaux aux caractéristiques diverses (âge, culture, niveau de revenu, etc.).

5. Durabilité

Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement. La durabilité revêt donc un caractère transversal et fait partie prenante des quatre critères énoncés précédemment. Dans le cadre de notre analyse, la durabilité, entendue comme critère distinct, vise plus précisément à mesurer la performance environnementale (notamment la consommation efficace de l'espace et les mesures d'efficacité environnementale).

Lecture et analyse du milieu

Critère 1. Forme urbaine

Les éléments observés ici se réfèrent principalement à la trame urbaine, à l'implantation et l'organisation du cadre bâti, à l'importance des proportions des gabarits de bâtiments, à l'encadrement donné sur la rue, à l'emplacement, aux proportions et aux vocations des espaces publics.

Trame urbaine

- Trame urbaine inexistante à l'intérieur du site, à l'exception de la route 132 et du boulevard Georges-Gagné le bordant.
- Présence d'allées de circulation locales à l'intérieur du site pour accéder aux différents commerces.
- Présence d'îlots de grandes dimensions et de quelques terrains de plus faibles superficies au sud du site.

Infrastructures terrestres et aériennes

- Présence de lignes électriques traversant le secteur au niveau de l'entrée commerciale sur Georges-Gagné (entre le Tim Hortons et le Harvey's) et le long de la route 132.

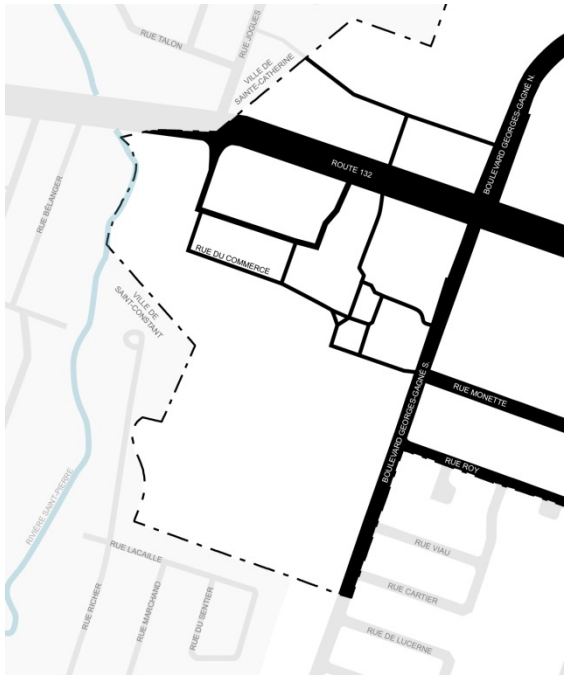


Figure 2 : Trame de rue et allées de circulation

Figure 3 : Trame parcellaire

Gabarits et grain bâti

- Secteur dominé par deux implantations de très grand gabarit (centre commercial Plaza Delson et Canadian Tire).
- Autres implantations de gabarit petit et moyen (fonctions commerciales).
- Implantations isolées, irrégulières et marges de recul variables.

Emprise, encadrement et aménagement

- Présence de nombreux stationnements (privés et stationnement incitatif de l'AMT) en bordure de la route 132 et du boulevard Georges-Gagné, contribuant ainsi au manque d'encadrement de la rue et à la faiblesse du paysage urbain.
- Dominance de bâtiments d'une autre époque situés en fond de lot.
- Aménagements limités (trottoirs, mobilier urbain) sur les deux principales artères (route 132 et Georges-Gagné Sud).
- Majorité de bâtiments présente une faible qualité architecturale.

Figure 4 : Grain bâti

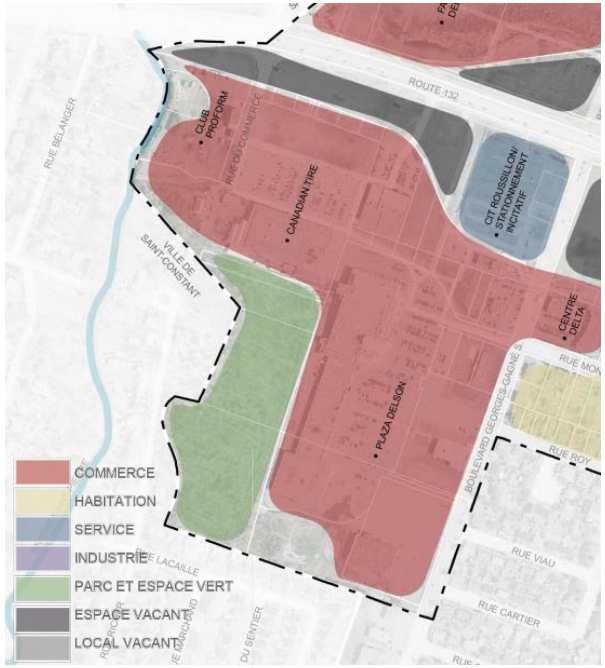
Photo du secteur
Source : Aecom

Photo du secteur
Source : Aecom

Critère 2. Vocation et viabilité économique

L'examen de ce critère a principalement pris en compte la nature, la desserte et la répartition des différents types de fonctions commerciales.

- Offre commerciale concentrée sur la route 132 et à la porte d'entrée principale du site à l'étude (boulevard Georges-Gagné Sud).
- Commerces principalement de portée locale (Loblaw, Pharmaprix, dentiste, Nettoyeur, etc.).
- Commerce de portée régionale aux abords de la route 132 (Canadian Tire).
- Présence d'un boisé en bordure du territoire de la ville de Saint-Constant.



Commerce : Loblaws
Source : AECOM

Figure 5 : Occupation du sol

Critère 3. Mobilité

Outre le réseau routier, ce critère analyse les réseaux de transport collectif et actif afin de mesurer la performance actuelle du site en matière de mobilité durable.

Réseau routier

- Le site est situé aux abords de la route 132 qui traverse la ville d'est en ouest.
- Lieu d'abord pensé en fonction des besoins de l'automobiliste.
- Capacité du réseau routier adéquate en fonction de la desserte actuelle.
    - Hausse du débit de circulation aux heures de pointe entre 7 h 30 et 8 h 30 et entre 16 h 15 et 17 h 15, particulièrement en direction est le matin et en direction ouest l'après-midi.

Transport collectif

- Actuellement, le territoire est desservi par le CIT Roussillon. Le stationnement incitatif pour accéder aux circuits est situé sur le site à l'étude, à l'angle de la Route 132 et du boulevard Georges-Gagné Sud.
- La majorité des circuits offrent un service disponible uniquement la semaine, souvent limité aux heures de pointe.
- Tous les circuits desservent le secteur étant donné la présence du stationnement incitatif. De plus, un arrêt est situé sur le boulevard Georges-Gagné, au nord du site.

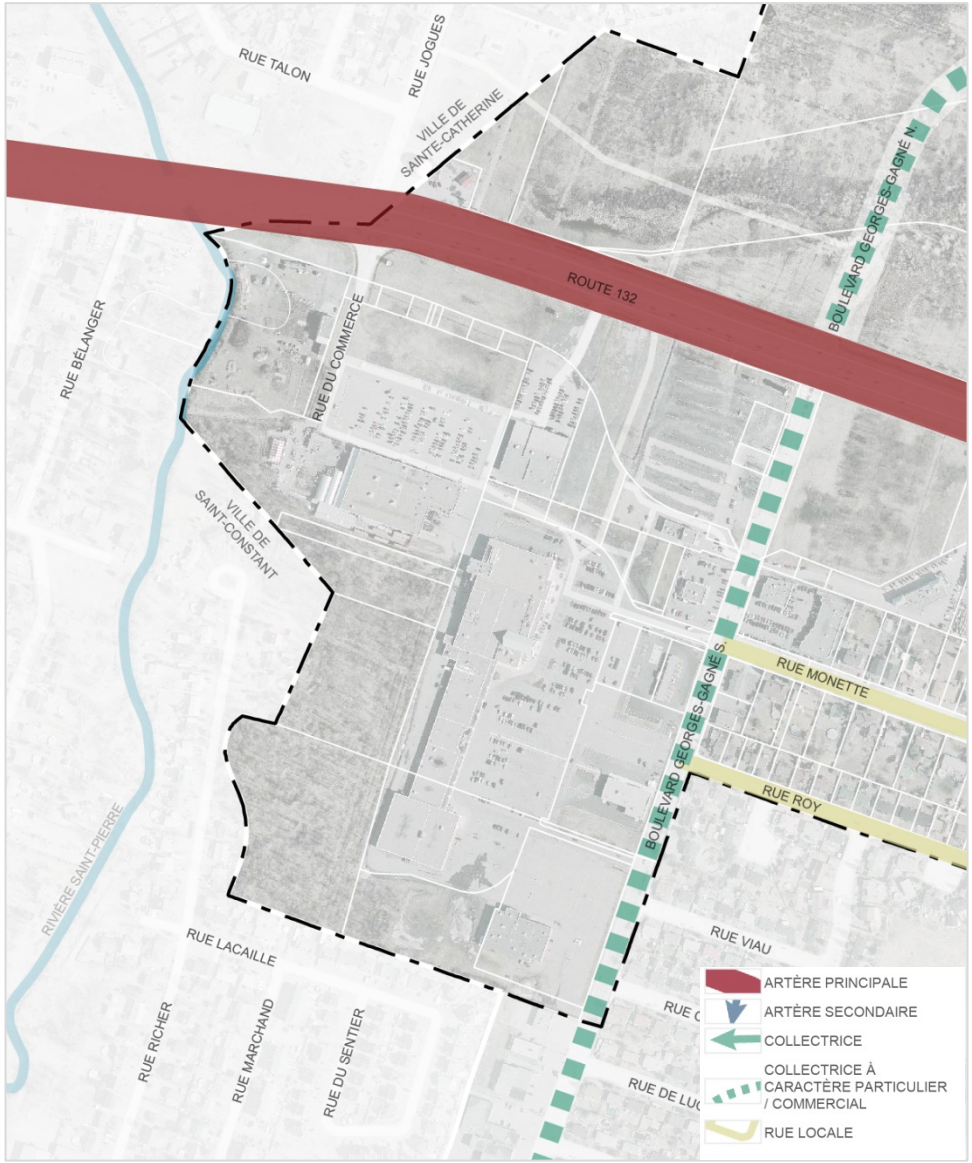


Figure 6 : Réseau routier

Transport actif

Réseau cyclable

- Présence d'un réseau cyclable local en bordure d'une partie du site :
  - Sur le boulevard Georges-Gagné – réseau qui traverse une grande partie de la Ville de Delson et qui rejoint la piste cyclable qui longe la rue Principale du sud au nord du territoire municipal.
  - Fracture dans la continuité du parcours cyclable sur le boulevard Georges-Gagné, au niveau de la rue Monette jusqu'à la route 132 (absence de piste cyclable).
  - Réseau incomplet qui n'est pas nécessairement connecté au réseau supra-local.

Réseau piéton

- Présence de trottoirs du côté ouest du boulevard Georges-Gagné et inexistant sur la route 132.
- Présence de certains aménagements pour les piétons (passages piétons, feux de circulation avec phase pour piétons) à certains endroits clés (aux intersections, stationnement incitatif).
- Parcours non conviviaux pour les piétons, les axes étant pensés en fonction de l'automobile (peu de mesures d'apaisement de la circulation).

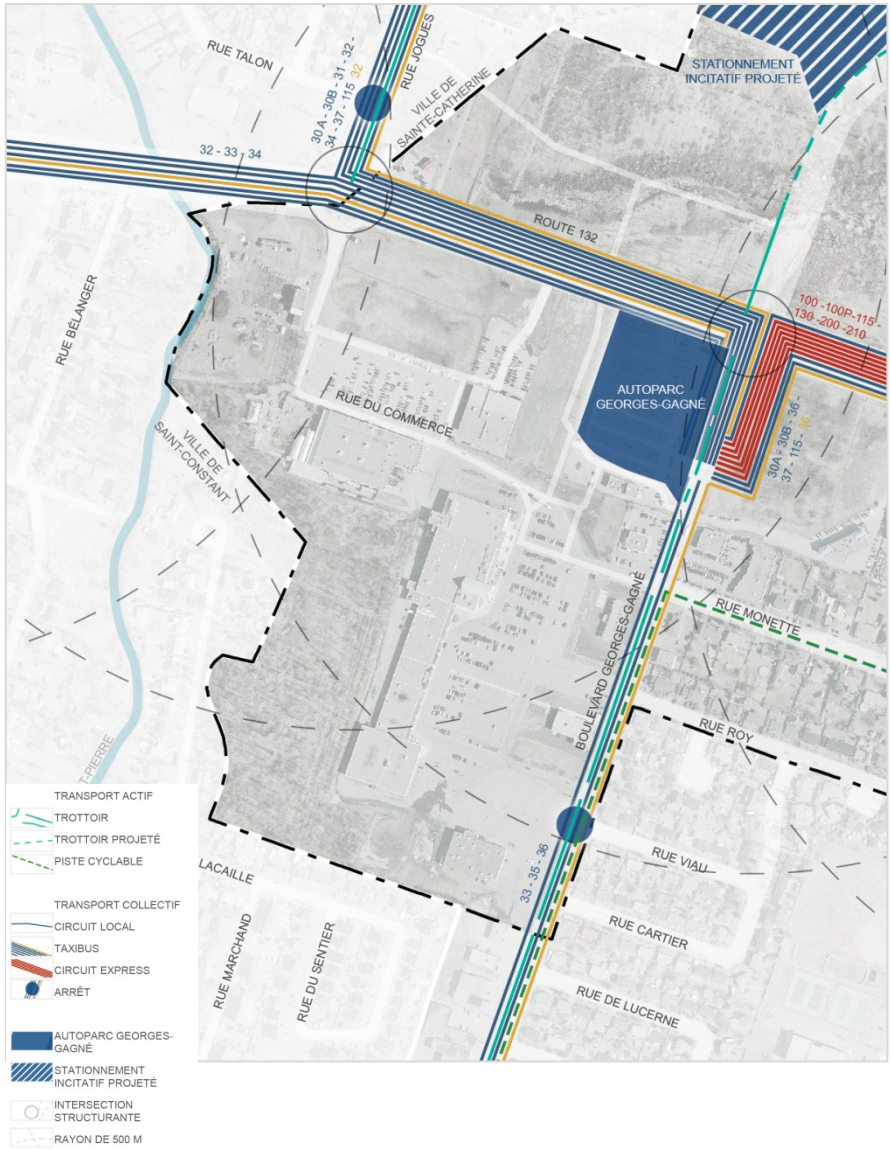


Figure 7 : Transport collectif et actif

Critère 4. Mixité

La création de milieux de vie dynamiques et complets nécessite de faire place à une mixité d'usages qui sont complémentaires entre eux. Le regroupement dans un même environnement de fonctions d'emplois, des commerces d'appoint et de logements permet d'assurer le dynamisme d'un lieu à toute heure du jour et du soir et favorise grandement les déplacements actifs.

Mixité interne

- La mixité interne est inexistante à l'heure actuelle (pôle commercial plutôt dominé par la présence de stationnement en cour avant).
- Il n'existe pas non plus de mixité à l'intérieur des usages commerciaux, puisqu'ils sont majoritairement de proximité. Cependant, l'offre de ce type de produits et services est variée.
- La forme urbaine prise par l'occupation commerciale actuelle tourne le dos aux espaces présentant un potentiel de requalification qui les bordent.

Photos des commerces du secteur
Source : AECOM

Critère 5. Durabilité

Ce critère vise à poser un diagnostic sur la performance des modes d'implantation et d'aménagement qui caractérisent le site eu égard aux préceptes du développement durable (revêtement des stationnements et des toits, intégration de mesures de rétention, etc.).

- Cadre bâti et aménagement conventionnels n'intégrant aucune pratique d'aménagement durable.
- Importance des aires asphaltées utilisées à des fins de stationnement contribuant à la formation d'îlots de chaleur.
    - Peu de végétations et d'aménagements paysagers en bordure des deux principales artères, mais particulièrement sur la route 132. La végétation est principalement composée de gazon avec quelques arbres et arbustes (fiche entretenue).

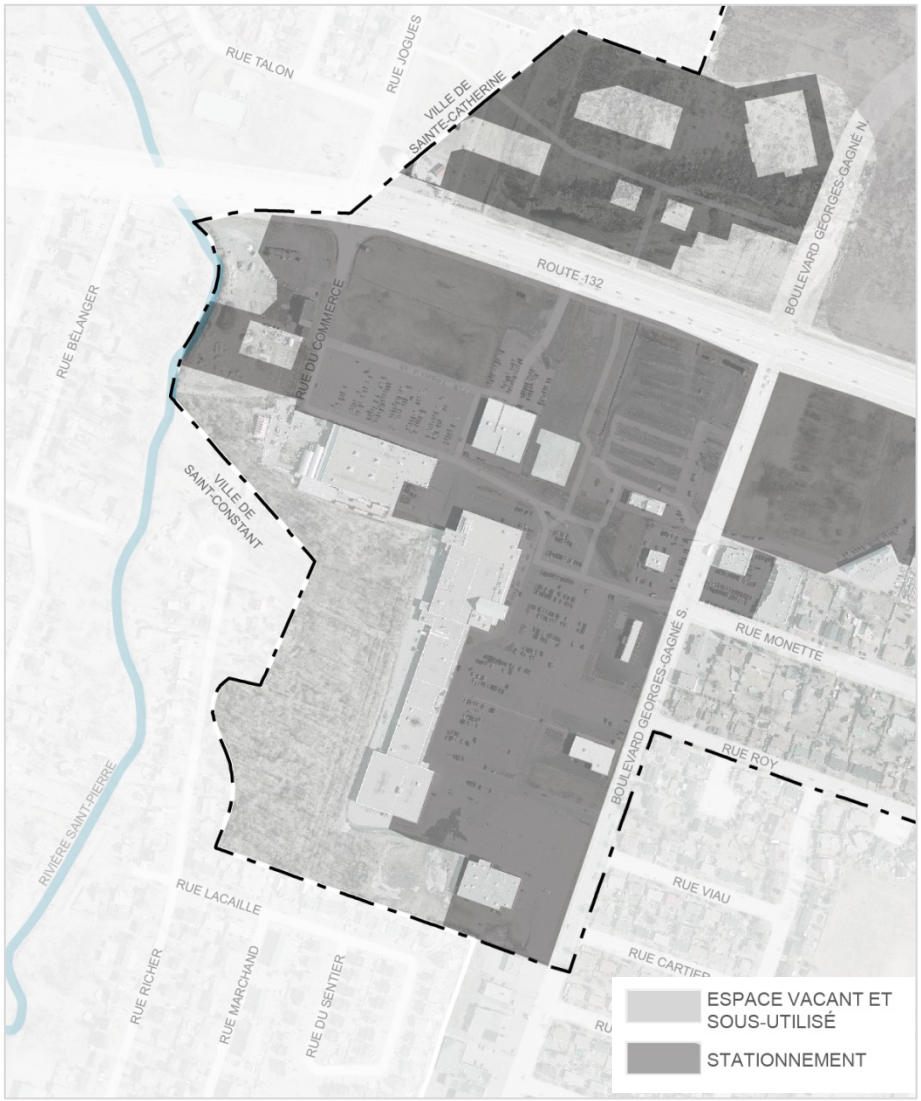


Figure 8 : Espaces sous-utilisés et stationnements

Forces et faiblesses

FORCES

- **Importante visibilité et positionnement stratégique :** Secteur constituant une vitrine à partir de la route 132 et de l'entrée ouest de la ville.
- **Espace accessible :** Accessible depuis deux artères importantes de la ville, la route 132 et le boulevard Georges-Gagné.
- **Disponibilité à court terme en espaces :** il existe plusieurs espaces sous-utilisés et une grande superficie de terrain vouée aux stationnements offrant un potentiel de requalification. De plus, les terrains situés au sud-ouest du site (identifiés comme espace vacant ou sous-utilisé à la figure 8) présentent un espace disponible immédiatement
- **Présence d'un réseau de transport collectif et actif :** Secteur desservi par le réseau d'autobus du CIT Roussillon et par un réseau cyclable municipal.
- **Offre en commerces et en services de proximité :** Présence de commerces et services répondant aux besoins de proximité et proposant une offre variée et facilement accessible à distance de marche.
- **Présence de certains attraits naturels** : la rivière St-Pierre longe le secteur et présente un potentiel de mise en valeur.

FAIBLESSES

- **Secteur peu connecté au reste du territoire de Delson :** Le secteur demeure peu connecté au reste du territoire municipal, et ce, en raison de sa trame urbaine inexistante et de la présence massive de stationnement en cour avant. La route 132 crée une coupure urbaine entre le nord et le sud de la Ville. Cette problématique n'en sera cependant plus une lors de son réaménagement en boulevard urbain.
- **Site peu accueillant pour les piétons et cyclistes :** Le réseau piétonnier et cyclable actuel ne répond pas aux besoins en transport actif : les pistes cyclables sont discontinues; les trottoirs sont présents d'un seul côté de la rue et les intersections sont achalandées.
- **Paysage dénaturé :** La vitrine demeure peu accueillante. En effet, le milieu perçu depuis la route 132 ne constitue pas une belle vitrine pour la ville de Delson. L'entrée de ville est désuète et n'est pas à la hauteur de l'image projetée par la Ville. Les implantations isolées et irrégulières ainsi que les nombreux stationnements en cour avant contribuent au manque d'encadrement des artères et à faiblesse du paysage urbain. Finalement, le site a été planifié pour l'automobile, ce qui se traduit par l'omniprésence d'espaces de stationnement.
- **Emprise excédentaire de la route 132 sous développée** : les emprises résiduelles de la route 132 présentent une brisure dans la trame et ne permettent pas de rapprocher les bâtiments de la route.

Enjeux

Les enjeux à saisir!

La lecture du milieu réalisée a permis de cibler quatre grands enjeux. Ces enjeux ont guidé l'élaboration des principes directeurs énoncés dans la Partie 2.

ENJEU 1 : LA CRÉATION D'UN MILIEU DE VIE DURABLE

ENJEU 2 : LA CRÉATION D'UN PÔLE CIVIQUE MIXTE IDENTITAIRE DYNAMIQUE

ENJEU 3 : L'OPTIMISATION DE LA PRÉSENCE DE POINTS D'ACCÈS AU TRANSPORT EN COMMUN STRUCTURANT PROJETÉES ET DU STATIONNEMENT INCITATIF EXISTANT

ENJEU 4 : UNE APPROCHE TOD FAVORISANT UNE DENSIFICATION AUTOUR DES ARTÈRES MAJEURES

Création d'un milieu de vie durable – Prospect New Town in Longmont, Colorado

Gestion des déplacements – Londres, Angleterre

Approche TOD – Toronto Waterfront

2 | IMAGINER ET CONCEVOIR

Vision d'aménagement p. 2-02

Énoncé de vision p. 2-02

Diagramme conceptuel p. 2-03

Principes directeurs p. 2-04

Affectations et densités d'occupation du sol p. 2-10

Aires d'affectation p. 2-10

Usages autorisés p. 2-10

Vision d'aménagement

L'énoncé de vision énonce le futur au présent. Il représente le milieu de vie et le scénario d'aménagement optimal à atteindre et à réaliser.

Énoncé de vision

Créer un secteur multifonctionnel dynamique, articulé autour d'un espace public structurant, offrant une forme urbaine compacte et durable, caractérisée par une mixité, une densité optimale ainsi qu'une trame urbaine perméable.

Créer un secteur multifonctionnel dynamique…

Le secteur constitue un nouveau milieu de vie pour la population de Delson. Celui-ci offre, par son design, ses aménagements, la qualité et la diversité des fonctions qui y prennent place, un cadre dynamique et invitant, et ce, pour une variété de résidants. Il permet également une mixité de fonctions et intègre des usages commerciaux, de services, publics et de bureaux.

Articulé autour d'un espace public structurant…

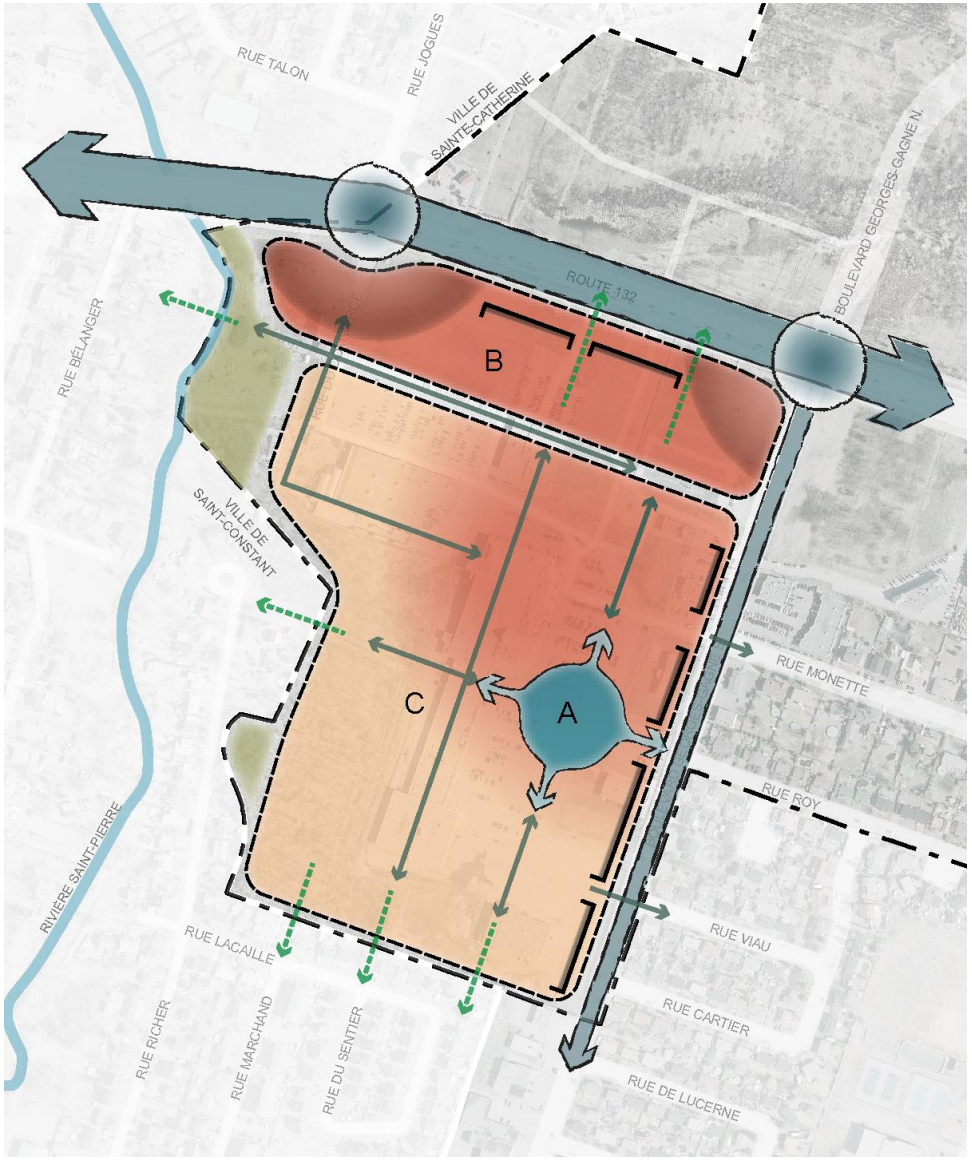
Un pôle civique et culturel articulé autour d'un espace public clé, aménagé de façon à être distinctif et invitant. Ce cœur civique est caractérisé par la présence d'équipements municipaux de qualité (hôtel de ville, bibliothèque, etc.) conçus à l'image de la Ville de Delson. Le but est de créer un lieu de rencontre de la population où des activités de loisir, de détente et d'animation, qui contribuent à l'identité du lieu, sont offertes.

Espace public structurant
Source : Guide d'aménagement pour les aires de TOD, Aecom

Offrant une forme urbaine compacte, dense et durable, caractérisée par une mixité ainsi qu'une trame urbaine perméable.

Le nouveau milieu de vie propose un développement compact, relié aux points d'accès au transport en commun structurant. Il offre une certaine densité résidentielle, principalement en bordure des grands axes de transport et des espaces publics en laissant place à une diversité de typologies résidentielles permettant de répondre aux besoins en logements d'une gamme variée de populations (étudiants, jeunes familles, boomers, personnes âgées, personnes seules). La mixité est préconisée pour ainsi permettre l'occupation d'usages résidentiels, commerciaux et de services maintenant l'animation des lieux. Une densité plus importante par rapport aux projets de développement traditionnels est envisagée et sera adaptée en fonction du secteur. Finalement, une trame et un réseau actif continu, efficace et agréable sont favorisés tout en accordant une importance à l'arrimage avec les tracés existants.

Diagramme conceptuel



PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- PÔLE CIVIQUE, CULTUREL ET MIXTE/PLACE PUBLIQUE
- MIXTE
- MILIEU DE VIE
- LIMITE DES SECTEURS D'AMBIANCE
- A PÔLE CIVIQUE
- B BOULEVARD URBAIN
- C MILIEU DE VIE
- STATION DE SRB
- USAGES ET AMÉNAGEMENTS ARRIMÉS À LA STATION
- ENCADREMENT BÂTI
- BOULEVARD URBAIN
- BOULEVARD GEORGE-GAGNÉ
- TRAME DE RUE ET LIENS ACTIFS PROJETÉS
- LIENS ACTIFS POTENTIELS
- BANDE TAMPON ET ESPACE VERT

Principes directeurs

De cet énoncé de vision, les **cinq critères de performance** de l'analyse du site sont repris de sorte à préciser les principes d'aménagement devant être mis en œuvre pour l'établissement d'un milieu de vie durable.

Parcours actifs
Source : AECOM

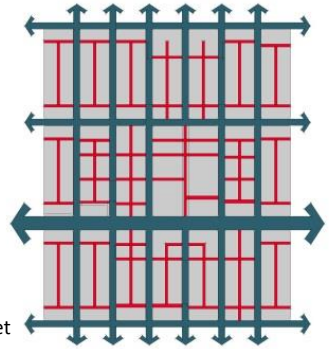
CRITÈRE 1 – FORME URBAINE

VISION D'AVENIR… LA PERMÉABILITÉ DE LA TRAME

La perméabilité de la nouvelle trame lotie favorisera l'aménagement de plusieurs liens nord-sud et est-ouest au sein du milieu de vie de sorte à encourager les modes de déplacements, particulièrement les modes actifs (ex. piétons et cyclistes). Les lotissements passés ont davantage supporté les parcours liés à l'automobile, ce qui a engendré l'établissement de milieux de vie fermés et peu accessibles par les piétons.

PRINCIPES DIRECTEURS

- Redévelopper le secteur de manière à intégrer une nouvelle trame à même les terrains et à former des îlots de plus petite taille permettant de maximiser le redéveloppement, de multiplier les parcours actifs et d'améliorer l'accessibilité au transport collectif.
- Assurer l'interconnexion des liens et parcours piétons avec les atouts du projet et les points d'accès au transport en commun structurant.
- Affirmer de la place publique par un traitement particulier au sol et la forme des implantations appelées à interagir avec elle.
- Raccorder l'espace public au boulevard urbain (route 132) et aux points d'accès au transport en commun par l'aménagement d'une avenue plantée.
- Assurer l'arrimage de la trame urbaine avec celle existante à l'extérieur du projet.



Exemple de trame de rue et réseau actif perméables

VISION D'AVENIR… LA COMPACITÉ DU CADRE BÂTI, LA QUALITÉ ARCHITECTURALE ET L'ENCADREMENT URBAIN

En raison de la rareté des terrains vacants et de la grande valeur foncière des terrains, la requalification du site d'étude représente une opportunité d'y établir un milieu de vie complet selon des principes d'aménagement durable. L'un de ces premiers principes est d'éviter l'étalement urbain et de favoriser une meilleure compacité du cadre bâti afin de libérer davantage d'espaces publics dédiés aux citoyens.

Encadrement urbain
Source : AECOM

PRINCIPES DIRECTEURS

- Favoriser un front bâti rapproché de l'emprise publique et une réduction des marges avant.
- Assurer la continuité de l'alignement de construction, particulièrement sur les artères majeures (route 132 et boulevard Georges-Gagné) et orienter les façades principales vers ces dernières.
- En bordure des principales voies d'accès et de la place publique, privilégier un encadrement bâti et une volumétrie de bâtiments plus compacte et imposante.
- Prévoir une implantation des bâtiments clés orientée vers un espace public.
- Assurer l'harmonisation de l'architecture dans le secteur.
- Établir une facture architecturale distinctive et de qualité supérieure des bâtiments.

VISION D'AVENIR… LA PRÉSENCE D'UN ESPACE PUBLIC ET D'ESPACES VERTS STRUCTURANTS ET DE QUALITÉ

Des espaces publics et espaces verts contribueront à l'émergence et à la mise en valeur du pôle civique et culturel qui pourra jouir du prestige qui lui est dû. Le secteur de l'hôtel de ville sera bonifié avec l'implantation de fonctions complémentaires (ex. : place publique, bibliothèque, etc.). Le pôle civique sera un lieu rassembleur et un élément structurant du projet de développement.

Espace public structurant
Source : Guide d'aménagement pour les aires de TOD, Aecom

PRINCIPES DIRECTEURS

- Créer une adresse distinctive au pôle civique et culturel par des aménagements particuliers (ex. place publique, mobilier urbain, jets d'eau, etc.) et assurer son intégration au reste du site.
- Encadrer la qualité architecturale des nouvelles insertions.
- Assurer l'arrimage entre la place publique, le boulevard Georges-Gagné et le points d'accès au transport en commun structurant par des parcours actifs dans le projet.
- Favoriser la plantation d'arbres et végétaliser les espaces libres ou résiduels.
- Prévoir des placettes, espaces verts et sentiers contribuant à l'ambiance et l'identité du secteur multifonctionnel.
- Favoriser l'utilisation de la contribution pour fins de parcs pour l'aménagement d'espaces publics et verts sur le site.

CRITÈRES 2 ET 4 – VIABILITÉ ÉCONOMIQUE ET MIXITÉ

VISION D'AVENIR… LA MIXITÉ DES USAGES ET DES TYPOLOGIES D'HABITATIONS

Une mixité des usages est prévue pour assurer la réalisation d'un quartier vivant, viable et équitable. Pour y arriver, une mixité verticale et horizontale des fonctions urbaines est préconisée pour autoriser, par exemple, des usages commerciaux au rez-de-chaussée et de l'habitation ou des bureaux à l'étage. Les typologies d'habitations implantées seront diversifiées, amenant ainsi à une mixité sociale et culturelle, tout en priorisant une certaine densité résidentielle. Le site attirera des familles, de jeunes professionnels, des personnes âgées, et favorisera les contacts entre ses habitants par la création d'espaces publics et de lieux de rencontre. On y proposera des propriétés, mais aussi des logements locatifs.

Mixité des typologies d'habitation
Source : Guide d'aménagement pour les aires TOD, Aecom

PRINCIPES DIRECTEURS

- Prévoir des immeubles résidentiels en mixité avec des usages commerciaux, de services et de bureaux aux abords de la place publique et des artères principales.
- Favoriser une mixité verticale soutenant la vitalité du secteur.
- Consolider la présence de commerces de proximité, dans une optique de complémentarité avec la fonction résidentielle et publique.
- Encourager une diversité de typologies et de densités dans un esprit de mixité sociale : maisons de ville, multifamiliale, etc.
- Assurer la présence de liens physiques entre ces différents ensembles, de même qu'un traitement adéquat des interfaces.
- Encourager une continuité commerciale au rez-de-chaussée et des commerces contribuant à l'animation du lieu (ex : café-terrasse, fleuriste, crèmerie, etc.)

Mixité des usages
Source : AECOM

CRITÈRE 3 — MOBILITÉ

VISION D'AVENIR… L'OPTIMISATION DES MODES DE TRANSPORT ET L'AMÉNAGEMENT DE LIENS ACTIFS

Les circuits de transport en commun existants seront agencés à un réseau de liens piétons et cyclables. Des placettes aménagées aux points d'accès au transport en commun présenteront des aménagements et un design identitaires. Ils seront facilement accessibles par des liens actifs et reliés à tous les secteurs d'ambiance du projet. L'objectif est d'assurer une meilleure connectivité entre les différents secteurs du projet et les points d'accès au transport en commun afin d'en faciliter l'accès et son utilisation. Les îlots de chaleur seront minimisés par des îlots de verdure et la plantation d'arbres.

PRINCIPES DIRECTEURS :

- Offrir un environnement urbain fournissant un cadre convivial aux parcours actifs (plantations, interface des bâtiments, etc.).
- Prévoir des parcours actifs à même les emprises publiques (trottoirs, pistes cyclables).
- Aménager les terrains privés de manière à faciliter les déplacements piétonniers (stationnements communs facilement accessibles depuis l'emprise publique, sentiers piétons).
- Offrir un réseau de voies cyclables permettant une interconnexion avec le réseau existant situé sur le boulevard Georges-Gagné.
- Développer des liens piétons et cyclistes à l'intérieur du site et vers les points d'accès au transport en commun.
- Aménager le domaine public de manière à permettre aux différents usagers (piétons, cyclistes, autobus, automobilistes et camions) de cohabiter de façon adéquate, sécuritaire et conviviale : affichage, marquage au sol, zones tampons, bandes gazonnées, bollards, etc.
- Assurer la visibilité et la qualité de l'architecture des interfaces des points d'accès au transport en commun pour en favoriser la convivialité.
- Prévoir des placettes à proximité des points d'accès au transport en commun structurant.
- Réaménager le stationnement incitatif afin de le redévelopper en hauteur (stationnement étagé).

Liens actifs
Source : AECOM

Visibilité et qualité des interfaces de TC
Source : AECOM

VISION D'AVENIR… LA GESTION DU STATIONNEMENT

Même si le projet sera fortement orienté vers le transport en commun et les déplacements actifs, l'automobile ne sera pas exclue. L'offre en stationnement devra cependant être planifiée efficacement de façon à éviter son étalement et sa prédominance comme c'est actuellement le cas.

Exemple de stationnement étagé
Source : AECOM

PRINCIPES DIRECTEURS

- Pour les bâtiments à usage uniquement commercial ou public, privilégier l'aménagement des aires de stationnement en cour arrière.
- Pour les bâtiments à usage mixte (commerces, bureaux, services et logements) ou à usage uniquement résidentiel, privilégier l'aménagement d'aires de stationnement intérieures permettant de répondre à la majeure partie de la demande. Prévoir l'aménagement d'un nombre limité d'aires de stationnement extérieures, comme complément aux aires de stationnement intérieures. Autoriser le stationnement sur rue pour compléter la desserte en stationnement.
- Favoriser la réduction des ratios de cases de stationnement étant donné la présence d'équipements de transport collectif majeurs (stationnement de l'AMT, stations de SRB) et de l'autorisation du stationnement sur rue.
- Favoriser l'aménagement de stationnement de manière durable et de manière à lutter contre la création d'îlots de chaleur, notamment par les revêtements de sols perméables, l'aménagement de jardins de pluie, noues, canopées, etc.

Exemple de revêtement de sol perméable
Source : AECOM

CRITÈRE 5 — DURABILITÉ

VISION D'AVENIR… DES PRATIQUES ET DES AMÉNAGEMENTS DURABLES

L'espace de vie créé et restauré permettra d'introduire les meilleures pratiques en matière de développement et d'aménagement durable. Parmi ces dernières, indiquons l'établissement d'un cadre bâti et d'équipements favorisant l'efficacité énergétique, le renforcement de la biodiversité au sein du milieu de vie par la plantation et l'aménagement paysager attirant une faune et une flore urbaine, la réduction des îlots de chaleur par l'aménagement d'îlots de fraîcheur et de surfaces perméables, ainsi que l'intégration de mesures de rétention et de récupération des eaux pluviales.

Maximiser les surfaces perméables
Source : AECOM

PRINCIPES DIRECTEURS

- Favoriser l'aménagement de toitures blanches (à fort indice de réflectance) ou vertes (toiture à végétation extensive ou intensive).
- Maximiser la canopée d'arbres et les aménagements paysagers, notamment en bordure des grands axes de transport et des parcours actifs (parc linéaire, piste cyclable, etc.).
- Intégrer des aménagements paysagers permettant la rétention et la percolation des eaux pluviales.
- Privilégier, dans les nouveaux développements ou les projets de redéveloppement, l'utilisation de revêtements de sol perméables ou emmagasinant moins la chaleur.
- Mettre en place des mesures de rétention ou de récupération des eaux pluviales à même les nouveaux bâtiments.

Toiture verte
Source : AECOM

Affectations et densités d'occupation du sol

Le secteur d'étude compte **une seule aire d'affectation du sol**, soit « Multifonctionnelle ».

Aires d'affectation du sol et usages autorisés

Le tableau ci-après présente les usages autorisés et les densités d'occupation du sol de l'aire d'affectation.

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

FONCTIONS DOMINANTES	FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES
Équipement institutionnel et communautaire structurant **Habitation** **Commerce structurant et non structurant** **Bureau structurant et non structurant**	**Équipement institutionnel et communautaire structurant et non structurant** **Activité récréative extensive.** Activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que quelques bâtiments ou équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction. **Activité de commerce de support à l'activité récréative principale** **Équipement et réseau d'utilité publique**
DOMINANCE : 80 % de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.	
DENSITÉ D'OCCUPATION	
Le coefficient d'occupation du sol (COS) maximal sera précisé à la partie 3 selon le secteur d'ambiance. Secteurs résidentiels à développer : seuil minimal de densité brute de 40 logements/hectare.	
NOTES PARTICULIÈRES	
1. Les commerces et bureaux en front au boulevard Georges-Gagné et à la route 132, ainsi qu'au pourtour du pôle civique, doivent être en mixité verticale avec des usages résidentiels ou bureaux (commerces/bureaux au rez-de-chaussée, habitations/bureaux aux étages supérieurs). 2. Aux mêmes emplacements que ceux énumérés au numéro 1, les usages résidentiels ne sont autorisés qu'aux étages supérieurs du rez-de-chaussée des bâtiments commerciaux ou de bureaux, à l'exception des bâtiments situés dans le milieu de vie (Secteur d'ambiance C).	

3 | GUIDER ET RÉALISER

Guide d'aménagement et plan d'action p. 3-02

Secteurs d'ambiance p. 3-02

Balises d'aménagement générales p. 3-03

Balises d'aménagement détaillées p. 3-05

Secteur A : Pôle civique et culturel p. 3-05

Secteur B : Milieu de vie p. 3-08

Secteur C : Boulevard urbain p. 3-11

Mise en œuvre p. 3-14

Politiques et programmes de mise en œuvre p. 3-15

Guide d'aménagement et plan d'action

Secteurs d'ambiance

Le territoire d'intervention a été découpé en trois secteurs d'ambiance, qui se distinguent par la forme urbaine qui y est privilégiée, la vocation qui leur est donnée et les interventions qui y sont préconisées.

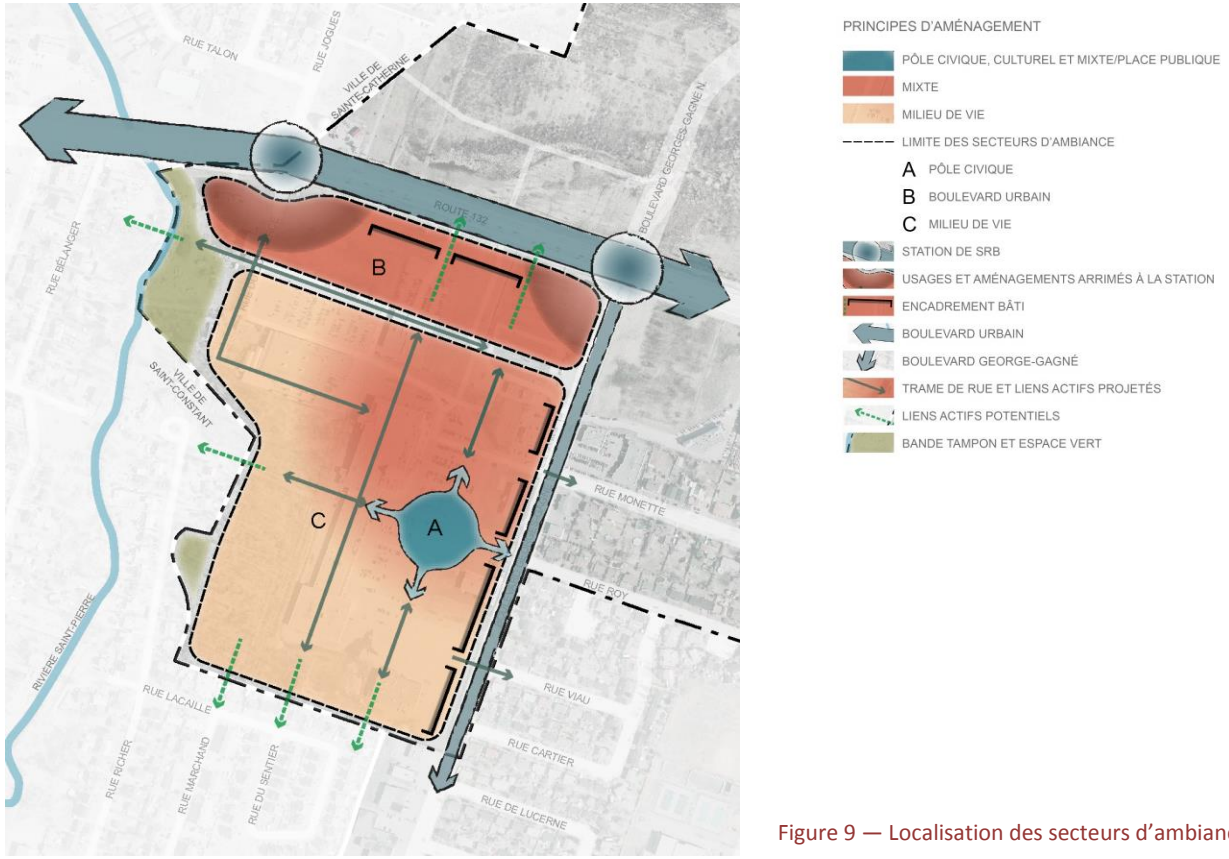


Figure 9 — Localisation des secteurs d'ambiance

Balises d'aménagement générales

TRAME

Balises qualitatives

- Trame urbaine perméable
- Trame permettant la réalisation d'un développement résidentiel respectant l'échelle humaine
- Raccordement de la trame avec les voies de circulation existantes

IMPLANTATION ET ARCHITECTURE

Balises qualitatives

- Continuité du cadre bâti le long des axes routiers existants et planifiés et en bordure des espaces publics
- Fronts bâtis rapprochés de la rue et des espaces publics
- Intensification de l'occupation du sol (densité et compacité)
- Volumétrie du cadre bâti modulée et rythmée (avancés, retraits, décrochés, etc.) diminuant l'effet de masse
- Gradation dans la hauteur du cadre bâti (transition entre les abords des boulevards et le milieu résidentiel)
- Facture architecturale et matériaux contemporains et durables
- Interaction entre les rez-de-chaussée des bâtiments et la rue ou l'espace public et maximisation des ouvertures et des accès directs à partir du trottoir (ambiance)
- Affichage sobre et de grande qualité graphique

Balises d'aménagement générales

AMÉNAGEMENT

Balises qualitatives

- Aménagements conviviaux et sécuritaires à l'échelle du piéton et du cycliste
- Présence d'espaces verts de qualité
- Aménagements durables minimisant les surfaces imperméables et maximisant la canopée d'arbres
- Plantation d'alignement d'arbres des deux côtés des rues et des sentiers
- Stationnements intérieurs privilégiés ou non visibles de la voie publique
- Intégration d'un mobilier urbain distinctif
- Minimiser le nombre des entrées charretières, notamment en favorisant des aires de stationnement en commun

Balises normatives

- Interdiction d'aménager une nouvelle aire de stationnement dans une cour avant (à l'exception du stationnement de l'AMT)
- Favoriser l'utilisation de mesures visant à atteindre les critères du développement durable
- Favoriser l'utilisation de lampadaires municipaux énergétiques
- Éviter la pollution lumineuse sur le site

Balises d'aménagement détaillées

SECTEUR A : PÔLE CIVIQUE ET CULTUREL

Caractéristiques

Ce secteur joue un rôle structurant, principalement en raison du projet d'implantation d'installations publiques d'envergure, notamment un hôtel de ville, une bibliothèque, etc. Le boulevard Georges-Gagné Sud deviendra la principale voie d'accès au nouveau développement planifié et le pôle devra s'ouvrir vers ce dernier.

Actuellement, le boulevard ne bénéficie pas d'un encadrement approprié, et ce, en raison de la multiplicité des aires de stationnement aménagées en cour avant. Le diagramme conceptuel prévoit une densification et une consolidation des usages existants aux abords de l'artère. Par exemple, la SAQ pourrait être intégrée au rez-de-chaussée d'une nouvelle construction résidentielle.

Ce pôle s'articulera autour d'un espace public clé de qualité où les citoyens pourront se rassembler. En effet, l'implantation de l'hôtel de ville et de la bibliothèque présente une opportunité importante pour la Ville de se doter d'un lieu identitaire à son image.

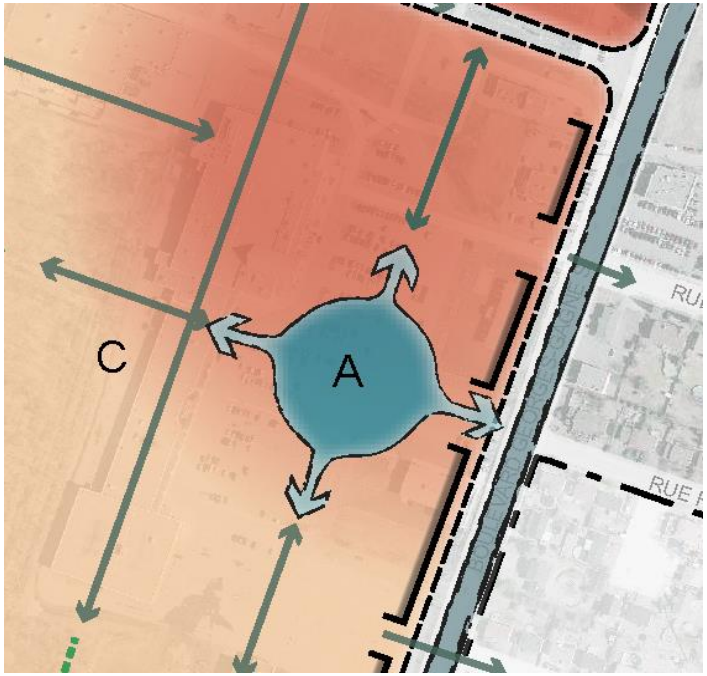


Figure 10 — Localisation du secteur d'ambiance

Objectifs

- Créer un pôle civique et culturel contribuant à l'identité de la Ville
- Créer un lieu de destination et de rassemblement (place publique identitaire, animée et accessible).
- Introduire une densité d'occupation élevée autour de la place publique et des principales voies d'accès.
- Intensifier l'occupation du sol autour de cet espace public et privilégier une mixité de fonctions favorisant l'établissement d'usages commerciaux, de services et de bureaux aux premiers étages des bâtiments et des usages résidentiels aux étages supérieurs.
- Assurer la continuité du front bâti sur le boulevard Georges-Gagné.
- Favoriser la création de liens avec les milieux de vie adjacents et les points d'accès au transport en commun structurant.

Balises d'aménagement

TRAME

- Création d'une esplanade au cœur du pôle.
- Création de liens actifs entre les différents secteurs d'ambiance, tant dans l'axe nord-sud qu'est-ouest.
- Raccorder la trame au stationnement incitatif ainsi qu'aux points d'accès au transport en commun.

IMPLANTATION ET ARCHITECTURE

- Fort encadrement du cadre bâti sur le boulevard Georges-Gagné et aux abords de l'esplanade.
- Modulation des volumes des bâtiments et traitement architectural particulier (basilaire versus étages supérieurs).
- Gradation dans la hauteur du cadre bâti (croissance des hauteurs vers la place publique et le boulevard).
- Intégration harmonieuse des nouveaux bâtiments au milieu de vie adjacent.
- Volumétrie du cadre bâti modulée et rythmée (avancés, retraits, décrochés, etc.) et traitement architectural recherché.
- Grain bâti compact et favorisant les cours intérieures.
- Création d'une ouverture du cœur du pôle (espace public) vers le boulevard Georges-Gagné.

Hauteur :
Min. 1 étage; Max. 6 étages

Coefficient d'occupation du sol (COS) :
Min. 0,6; Max. 2,4

Coefficient d'emprise au sol (CES) :
Min. 30 %; Max. 50 %

Espace public animé
Source : La « Baukultur » et son effet stimulateur de croissance

Modulation des volumes
Source : Guide d'aménagement pour les aires TOD, Aecom

Balises d'aménagement – Secteur A

AMÉNAGEMENT

- Prolongement et transition harmonieuse des aménagements des domaines publics et privés (trottoir, piste cyclable, bande verte, etc.).
- Prolongement du réseau actif (trottoirs, pistes cyclables) et création de liens en direction nord-sud et est-ouest en assurant l'arrimage à la trame existante ainsi qu'aux points d'accès au transport en commun.
- Stationnements intérieurs ou non visibles de la voie de circulation privilégiés.
- Valorisation de l'hôtel de ville et de la bibliothèque par l'aménagement d'une place publique
- Aménagements paysagers soignés, intégration d'un mobilier urbain distinctif (ex. sculpture) et optimisation de la canopée d'arbres tout au long du boulevard.
- Importance donnée à la place publique en tant qu'élément unificateur du pôle (aménagement distinctif).

PLAN D'ACTION

Tableau 2 – Plan d'action – Secteur A : Pôle civique et culturel

Objectif	Action	Échéancier			Maître d'œuvre	Partenaires
		0-5 ans	5-10 ans	10-20 ans		
1. Donner une image distinctive et identitaire au secteur	1.1 Poursuivre la mise en œuvre du plan directeur de signalétique et étudier la possibilité de le mettre à jour (ex. éclairage, mobilier urbain, plantation et aménagement paysager, trottoir, piste cyclable, etc.) 1.2 Élaborer un PIIA pour encadrer le secteur d'ambiance du pôle civique et culturel.	X			Ville de Delson	Partenaires privés
2. Créer un lieu animé	2.1 Modifier les règlements d'urbanisme afin d'encadrer la construction des bâtiments aux abords de la place publique (implantation du cadre bâti, mixité verticale des usages, continuité commerciale au rez-de-chaussée des bâtiments, aménagement de terrasses, etc.)	X			Ville de Delson	Partenaires privés

SECTEUR B : BOULEVARD URBAIN (ROUTE 132)

Caractéristiques

Ce secteur est actuellement occupé par une multitude d'usages commerciaux implantés en retrait de la rue et présentant une architecture désuète. Les terrains comportent des aires de stationnement en façade et en arrière-cour. L'offre en stationnement est largement adéquate, mais les caractéristiques d'implantation présentent plusieurs déficiences notamment au chapitre du traitement paysagé des cours avant.

Le réaménagement de la route 132 en boulevard urbain présente une importante opportunité de requalification de ce secteur. Les bâtiments devront encadrer le boulevard par leur gabarit et leur implantation. L'intégration de commerce de grande surface à l'intérieur de bâtiments mixtes y est souhaitable. Ce secteur devra mettre en valeur le stationnement de l'AMT ainsi que les points d'accès au transport en commun afin d'assurer leur achalandage. Des placettes ainsi qu'un traitement particulier des interfaces des points d'accès au transport en commun permettraient, entre autres, d'atteindre cet objectif. Des liens et parcours piétons menant aux autres secteurs d'ambiance sont prévus.

Figure 10 — Localisation du secteur d'ambiance B

Objectifs

- Faciliter les déplacements et sécuriser les parcours piétons et cyclables.
- Intensifier l'occupation du sol le long du boulevard.
- Assurer la continuité du front bâti sur le boulevard.
- Prévoir des aménagements paysagers de qualité.
- Implantation d'usages reliés au pôle civique.
- Raccorder le secteur aux atouts du projet.
- Qualité des interfaces des points d'accès au transport en commun.

Balises d'aménagement

TRAME

- Raccordement du boulevard au milieu de vie.
- Aménagement de liens et de parcours piétons menant aux points d'accès au transport en commun structurant.

IMPLANTATION ET ARCHITECTURE

- Rapprochement du cadre bâti sur le boulevard urbain.
- Grain bâti plus compact.
  - Traitement architectural soigné et visuellement intéressant des bâtiments, en lien avec le rôle de l'artère en tant qu'entrée de ville.
- Intégration harmonieuse des nouveaux bâtiments au milieu de vie adjacent (gestion des interfaces).
- Assurer le rythme et le découpage des bâtiments de grands gabarits.
- Intégration harmonieuse des points d'accès au transport en commun structurant.

Hauteur :
Min. 4 étages; Max. 8 étages

Coefficient d'occupation du sol (COS) :
Min. 1; Max. 2,5

Coefficient d'emprise au sol (CES) :
Min. 25 %; Max. 50 %

Rapprochement du cadre bâti
Source : AECOM

AMÉNAGEMENT

- Prolongement et transition harmonieuse des aménagements des domaines publics et privés (trottoir, piste cyclable, bande verte, etc.).
- Stationnements non visibles de la voie de circulation privilégiés (en arrière-lot et en communs).
- Aménagements paysagers soignés et optimisation de la canopée d'arbres.
- Aménagement de placettes à proximité des points d'accès au transport en commun structurant et du stationnement incitatif.
- Aménagements particuliers pour l'amélioration des interfaces des points d'accès au transport en commun.

PLAN D'ACTION

Tableau 4 – Plan d'action – Secteur B : Boulevard urbain (route 132)

Objectif	Action	Échéancier			Maître d'œuvre	Partenaires
		0-5 ans	5-10 ans	10-20 ans		
1. Soigner l'interface du cadre bâti et des aménagements le long du boulevard urbain.	1.1 Modifier les règlements d'urbanisme et élaborer un PIIA pour encadrer le secteur d'ambiance Boulevard urbain	X			Ville de Delson	Partenaires privés
	1.2 Poursuivre la mise en œuvre du plan directeur de signalétique et étudier la possibilité de le mettre à jour (ex. éclairage, mobilier urbain, plantation et aménagement paysager, trottoir, piste cyclable, etc.)		X	X	Ville de Delson	Partenaires privés
	1.3 Revoir et restreindre le nombre des entrées charretières le long du boulevard	X			Ville de Delson	Partenaires privés
2. Favoriser une occupation optimale du stationnement incitatif de l'AMT	3.1 Planifier, à moyen et long terme, le redéveloppement du stationnement (ex. bâtiments et usages mixtes, stationnement étagé)		X	X	AMT	Ville de Delson et partenaires privés

SECTEUR C : MILIEU DE VIE

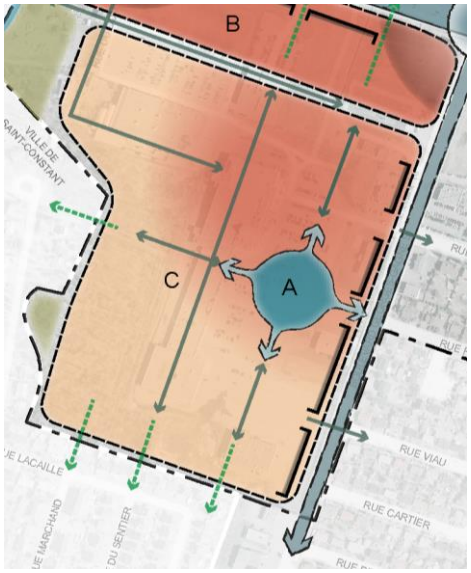


Figure 11 — Localisation du secteur d'ambiance C

Caractéristiques

Ce secteur représente la principale opportunité de développement à court terme. Le site présente un potentiel de mise en disponibilité rapide, les propriétaires actuels souhaitant y réaliser un projet à court terme.

Sa localisation, à proximité du stationnement existant de l'AMT ainsi que du futur boulevard urbain en fait une opportunité pour l'accueil d'un projet s'inspirant des principes TOD, notamment en matière de densité et de convivialité pour les parcours piétons.

Objectifs

- Développer un milieu de vie novateur intégrant une mixité de typologies résidentielles.
- Assurer une intégration harmonieuse et une continuité de la trame lotie et de la trame bâtie des projets avec la vision globale du redéveloppement du site.
- Mettre en valeur les liens menant vers les principaux atouts du projet et les points d'accès au transport en commun structurant, notamment par des aménagements distinctifs et durables.
- Faciliter les déplacements actifs (parcours piétons et cyclables) sur l'ensemble du projet.
- Planifier le prolongement éventuel des liens actifs vers l'est et le sud, en réservant des emprises.

Balises d'aménagement

TRAME

- Établissement d'une trame lotie et bâtie perméable et connexion du pôle résidentiel avec les boulevards et les points d'accès au transport en commun.
- Ouverture visuelle sur le pôle civique et culturel.
- Grande accessibilité aux pôles adjacents (mixte, public, commercial, stationnement de l'AMT) par les différents réseaux (rues, sentiers, pistes cyclables, etc.).

IMPLANTATION ET ARCHITECTURE

- Gradation dans la hauteur du cadre bâti (croissance des hauteurs vers les boulevards et le pôle civique et culturel).
- Volumétrie du cadre bâti modulée et rythmée (avancés, retraits, décrochés, etc.) et traitement architectural recherché.
- Grain bâti compact et favorisant les cours intérieures.
- Implantation d'une variété de typologies d'habitation.
- Architecture contemporaine et toits plats (toiture verte ou à fort indice de réflectance)

Hauteur :
Min. 1 étage; Max. 6 étages

Coefficient d'occupation du sol (COS) :
Min. 0,6; Max. 1,6

Coefficient d'emprise au sol (CES) :
Min. 30 %; Max. 40 %

AMÉNAGEMENT

- Aménagement de parcours actifs et d'espaces variés (liens verts).
- Stationnements intérieurs ou non visibles de la voie de circulation privilégiés/Autorisation du stationnement sur rue.
- Intégration d'espaces verts et de sentiers.
- Prévoir des bandes tampons avec les secteurs limitrophes.
- Aménagements paysagers soignés et optimisation de la canopée d'arbres.
- Aménagements et ouvrages de gestion et rétentions des eaux de ruissellement.

Traitement architectural recherché et stationnement non visible
Source : AECOM

Aménagement de parcours actifs
Source : Guide d'aménagement pour les aires de TOD, Aecom

PLAN D'ACTION

Tableau 3 – Plan d'action – Secteur C : Milieu de vie

Objectif	Action	Échéancier			Maître d'œuvre	Partenaires
		0-5 ans	5-10 ans	10-20 ans		
1. Assurer un développement résidentiel de qualité et harmonieux avec la vocation future du pôle multifonctionnel, tout en favorisant des pratiques d'aménagement durable	1.1 Modifier les règlements d'urbanisme et élaborer un PIIA pour encadrer le secteur d'ambiance et évaluer la pertinence d'exiger l'inclusion de logement abordable	X			Ville de Delson	Partenaires privés
	1.2 Exiger la présentation d'un plan d'aménagement détaillé du secteur lors du dépôt d'une demande de permis de construction	X			Ville de Delson	
2. Aménager de manière distinctive les espaces verts du quartier	3.1 Élaborer un plan directeur d'aménagement favorisant : - un jeu des surfaces minérales et végétales - la plantation d'arbres et des aménagements paysagers de qualité - l'utilisation de matériaux permettant la gestion des eaux de ruissellement (obligation de rétention) et diminuant les îlots de chaleur, etc.	X			Ville de Delson	Partenaires privés
	3.2 Poursuivre la mise en œuvre du plan directeur de signalétique et étudier la possibilité de le mettre à jour (ex. éclairage, mobilier urbain, plantation et aménagement paysager, trottoir, piste cyclable, etc.)	X	X		Ville de Delson	Partenaires privés

MISE EN ŒUVRE

Politiques et programmes de mise en œuvre

Politiques et programmes de mise en œuvre

Un ensemble de politiques et programmes pourraient contribuer au projet de requalification du pôle commercial Georges-Gagné.

Parmi ces outils de mise en œuvre, mentionnons :

- **Programme d'accession à la propriété :** ce type de programme, offert par plusieurs municipalités dans la région de Montréal (ex. : Ville de Montréal, Ville de Laval) permet d'offrir une aide financière à l'achat d'une propriété neuve ou à un remboursement des droits de mutation, et ce, pour les premiers acheteurs. Généralement, ce programme s'adresse aux jeunes familles, de sorte que pour être admissible, un ménage doit compter au moins un enfant de moins de 18 ans. Souvent, les municipalités limitent l'admissibilité à certains secteurs ou à certains types de propriété (ex. : maison unifamiliale). Des limites quant au prix peuvent également être fixées.

- **Programme incitatif à la création d'espaces à bureaux :** les terrains localisés à proximité du stationnement incitatif de l'AMT et du pôle civique et culturel, structuré par l'hôtel de ville, présentent des conditions favorables à l'accueil d'usages de type bureaux en raison de leur bonne visibilité et accessibilité. La mise en place d'un programme incitatif à la création d'espaces à bureaux, qui pourrait prendre la forme d'un crédit de taxes foncières régressif sur plusieurs années, permettrait de stimuler l'implantation de tels usages dans le secteur.

- **Programme de revitalisation à la construction, à la rénovation ou à la transformation des bâtiments et à l'aménagement des terrains :** ce type de programme permet de rembourser une partie du coût des travaux admissibles ou alors d'offrir un crédit de taxes foncières ayant pour but de compenser l'augmentation des taxes foncières pouvant résulter d'une réévaluation d'un immeuble suivant la réalisation de travaux. Généralement, les modalités du programme fixent les travaux visés, les conditions d'admissibilité (type de bâtiments visés) et de remboursement.

- **Programme d'acquisition d'immeubles en vue de leur aliénation ou de leur location :** cet outil permet à une municipalité d'assurer la disponibilité des espaces requis au développement. Plus précisément, ce programme permet à une municipalité d'acquérir un immeuble de gré à gré ou par expropriation, de détenir et administrer un immeuble, d'exécuter les travaux d'aménagement, de restauration, de démolition ou de déblaiement requis sur un immeuble et d'aliéner ou de louer un immeuble aux fins prévues. Le secteur doit être identifié comme un centre-ville ou un secteur central au Programme particulier d'urbanisme.

- **Entente cadre de développement** : une municipalité disposant d'un règlement sur les ententes relatives à des travaux municipaux peut exiger la conclusion d'une entente relative aux travaux municipaux préalablement à l'émission d'un permis ou certificat. Pour réaliser une entente, le règlement doit prévoir les zones concernées, les catégories de constructions, de terrains ou de travaux assujettis, les catégories d'infrastructures et d'équipements visées par l'entente ainsi que les modalités déterminant la répartition des coûts. À cette entente, la Ville pourrait prévoir des mesures compensatoires ou de préservation du boisé existant dans le secteur.