VILLE DE DEUX-MONTAGNES

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME

/ CHEMIN D'OKA & GARE GRAND-MOULIN

MAI 2013

PROVENCHER ROY + URBANISME

Document rédigé sous la supervision de:
Sylvain Gariépy, Urbaniste, permis numéro 983
Avec la participation de:
Maude Brochu, Urbaniste stagiaire

MOT DU MAIRE

Chers citoyennes et citoyens de Deux-Montagnes,

C'est avec beaucoup d'enthousiasme que je vous invite à prendre connaissance du Programme particulier d'urbanisme (PPU) du chemin d'Oka et de la gare Grand-Moulin. Après un long processus de réflexion et la tenue de deux séances de consultation publique sous la forme d'ateliers participatifs, ce document de planification a été élaboré pour que la croissance urbaine aux abords de la gare Grand-Moulin reflète la vision d'avenir des citoyens.

Depuis plusieurs années, des actions ont été posées pour solidifier les finances de Deux-Montagnes. Le PPU du chemin d'Oka et de la gare Grand-Moulin s'inscrit dans cette démarche. Il s'agit d'une opportunité de requalifier et de densifier le cadre bâti aux pourtours de la gare Grand-Moulin, un pôle de transport en commun structurant identifié au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). L'élaboration d'un PPU permet entre autres de s'assurer que le processus de densification n'entraîne pas une dénaturation du caractère villageois du secteur et constitue une occasion de bonifier l'aménagement du domaine public sur l'ensemble du secteur de planification. Ultimement, le programme vise à assurer la croissance de la collectivité à long terme.

Le présent document a été élaboré par la Ville de Deux-Montagnes, avec la collaboration des organismes œuvrant dans le milieu et des citoyens qui ont participé à la démarche de consultation. Par souci de créer un milieu de vie dynamique et durable, la vision et les orientations d'aménagement contenues dans le PPU s'appuient sur les grandes politiques et outils règlementaires qui régissent notre développement, soit les orientations gouvernementales, le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC de Deux-Montagnes et le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

En somme, avec cet outil de planification amalgamant développement économique et aménagement durable, nous nous donnons collectivement les moyens de croître et de prospérer, tout en assurant l'avenir des futures générations de citoyens.

Marc Lauzon
Maire de Deux-Montagnes

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION 7
1.1 PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE 9
1.2 HISTORIQUE DE PLANIFICATION PRÉCURSEUR AU PROJET DE PPU 9
1.3 UN PPU COMME OUTIL D'ENCADREMENT DU DÉVELOPPEMENT URBAIN 12

2. CONTEXTE DE PLANIFICATION 13
2.1 SECTEUR D'APPLICATION DU PPU 15
2.1.1 Localisation stratégique 15
2.1.2 Limites du secteur de planification 15
2.1.3 Historique des lieux 19
2.2 SECTEURS DE PLANIFICATION ET ANALYSE DU CADRE BÂTI 20
2.2.1 Le secteur du Grand-Moulin 23
2.2.2 Le secteur du Lac 26
2.2.3 Le secteur du chemin d'Oka 26
2.2.4 Le secteur Nord 27
2.3 COMPOSANTES STRUCTURANTES DU MILIEU 28
2.3.1 Réseaux de transport 28
2.3.2 Zones de contraintes 28
2.3.3 Parcs et accès aux berges 29

3. DIAGNOSTICS ET ENJEUX 37

4. CADRE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 41
4.1 LA VISION GLOBALE D'AMÉNAGEMENT 43
4.2 LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 43
4.2.1 Procéder à une requalification du tissu résidentiel le long des axes routiers structurants et aux pourtours de la gare 43
4.2.2 Stimuler l'activité économique en bordure du chemin d'Oka en favorisant la mixité des usages 44
4.2.3 Diversifier l'offre de logements pour répondre aux nouvelles réalités du marché 44
4.2.4 Inciter les usagers du train de banlieue à l'utilisation accrue des transports actifs et collectifs 44
4.2.5 Préserver et mettre en valeur les parcs et espaces riverains publics 45
4.2.6 Assurer une croissance urbaine écologiquement viable 45

5. CADRE DE GESTION DE L'OCCUPATION DU SOL 47
5.1 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE 49
5.2 AFFECTATIONS DU SOL 49
5.3 HAUTEURS DU CADRE BÂTI 49
5.4 TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS 49
5.5 CADRE RÈGLEMENTAIRE APPLICABLE AU TERRITOIRE DU PPU 49
5.5.1 Règlement de zonage 49
5.5.2 Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale 50

6. MISE EN OEUVRE 57
6.1 PLAN D'ACTIONS 59

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

PLANS

PLAN 1. Localisation stratégique du secteur à l'échelle régionale 15
PLAN 2. Limites du territoire de PPU 17
PLAN 3. Secteurs de planification 21
PLAN 4. Réseaux de transport existants 31
PLAN 5. Zones de contraintes 33
PLAN 6. Parcs et accès aux berges 35
PLAN 7. Concept d'organisation spatiale 51
PLAN 8. Affectations du sol 53
PLAN 9. Réseaux de transports projetés 55

FIGURES

FIGURE 1. Gare Grand-Moulin à Deux-Montagnes – Seuil minimal de densité résidentielle 11
FIGURE 2. La gare du Canadien National de Saint-Eustache-sur-le-Lac vers 1950 19
FIGURE 3. Cinéma sur le chemin d'Oka vers 1950 19
FIGURE 4. Cadre bâti et stationnement incitatif aux abords de la gare Grand-Moulin 23
FIGURE 5. Exemples de bâtiments présentant des caractéristiques architecturales d'intérêt dans le secteur Grand-Moulin 24
FIGURE 6. Piste cyclable et constructions résidentielles sur la 8e Avenue 25
FIGURE 7. Parcs riverains et résidences du Manoir Grand-Moulin en bordure de l'eau 25
FIGURE 8. Composantes du cadre bâti du secteur du Lac 26
FIGURE 9. Chemin d'Oka et rue Saint-Jude au niveau de la gare 27

TABLEAUX

TABLEAU 1. Potentiels et contraintes du secteur 29
TABLEAU 2. Plan d'actions 59

1 INTRODUCTION

1. INTRODUCTION

1.1 PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE

Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du chemin d'Oka et de la gare Grand-Moulin répond à la nécessité pour la Ville de Deux-Montagnes :

- d'orienter et d'encadrer la croissance immobilière aux abords de la gare Grand-Moulin implantée à l'intérieur du noyau villageois, aux abords de la voie ferrée ainsi que sur la 8e Avenue et une partie du boulevard du Lac;
- de consolider le cadre bâti du chemin d'Oka et revitaliser sa trame commerciale.

Depuis une dizaine d'années, la Ville compose avec une pénurie de terrains vacants et constructibles pour accroître son parc immobilier. Les revenus de celle-ci sont en grande majorité issus de l'impôt foncier résidentiel et cette situation limite les revenus disponibles pour bonifier les infrastructures et services municipaux sans surcharger le fardeau fiscal des résidents.

Parallèlement, l'adoption récente du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) fixe des objectifs de densification du cadre bâti à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Le plan mise aussi sur la promotion des modes de transport alternatifs pour les résidents des municipalités périphériques et la mixité fonctionnelle autour des pôles structurants de transport collectif. Avec sur son territoire deux gares de train (Deux-Montagnes et Grand-Moulin) offrant une liaison directe au centre-ville de Montréal, l'ambition de la Ville est de consolider le développement immobilier à proximité de celles-ci.

Il importe toutefois de baliser les formes de la croissance urbaine pour favoriser une intégration harmonieuse au tissu existant et que les nouvelles constructions reflètent le caractère unique de la collectivité. C'est dans cette perspective qu'a été élaboré le PPU du chemin d'Oka et de la gare Grand-Moulin.

1.2 HISTORIQUE DE PLANIFICATION PRÉCURSEUR AU PROJET DE PPU

En vigueur depuis 1987, le Schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Deux-Montagnes met en lumière la rareté croissante du sol sur son territoire et la nécessité de procéder à une rationalisation de l'utilisation de celui-ci, en optant pour le « mieux » plutôt que le « plus » et en visant toujours l'efficacité et l'équité sociale (SAD, section 3.1). La consolidation du développement urbain doit avant tout servir à maintenir, consolider et améliorer les équipements et services à la population pour retenir les gens dans leur milieu, respecter leur capacité d'assumer la charge fiscale et s'adapter aux nouvelles réalités sociales (SAD, section 3.1).

Dans ce contexte, une densification du cadre bâti devient nécessaire mais doit se réaliser en harmonie avec le potentiel agricole de la région, l'environnement naturel et le patrimoine architectural qui forgent l'identité des lieux (SAD, section 3.1). En bref, le Schéma amorce une réflexion sur la possibilité de repenser les formes du développement pour revenir à une croissance planifiée, où l'emphase est mise sur la qualité de vie des citoyens et la cohésion du tissu social.

Le gouvernement du Québec, dans son Cadre d'aménagement et d'orientations gouvernementales (CAOG) pour la Région métropolitaine de Montréal publié en 2001, opine dans le même sens. Entres autres problématiques, le document soulève la prédominance de la fonction résidentielle couplée à une faible densité bâtie au sein des municipalités de la couronne nord. Il relève également la présence de nombreux cours d'eau sur le territoire, dont la rivière des Mille-Îles et le lac des Deux-Montagnes, qui malgré leur fort potentiel commercial et récréotouristique, sont de plus en plus inaccessibles au public en raison de la privatisation graduelle de leurs berges (CAOG, section 2.2). Finalement, le gouvernement décrit les impacts néfastes liés à un processus d'urbanisation non-planifiée (CAOG, section 2), qui résulte en une perte considérable d'espaces boisés et une hausse de la motorisation des citoyens engendrant des problèmes de congestion routière sur le réseau routier structurant (CAOG, sections 2.2 et 2.5).

De tous ces constats, le gouvernement provincial tire un énoncé de vision et émet des attentes face aux municipalités de la région métropolitaine. En somme, celles-ci se rapportent à la nécessité de consolider le développement au sein des zones urbaines existantes, en privilégiant entre autres une densification du tissu résidentiel, une planification urbaine centrée sur la mixité fonctionnelle et sociale au sein de mêmes ensembles, une utilisation accrue des modes de transports alternatifs et la mise en valeur du patrimoine architectural et naturel (CAOG, section 4). Le cadre d'aménagement proposé par le gouvernement québécois entend donc lancer la Communauté métropolitaine montréalaise sur la voie du développement durable en misant sur une planification du territoire concertée et réfléchie.

En adoptant son Plan d'urbanisme en 2009, la Ville de Deux-Montagnes énonce une vision du développement qui répond aux grandes orientations de la MRC et du gouvernement québécois. Le Plan propose en effet des interventions visant à encadrer la croissance immobilière sur l'ensemble de son territoire, mais particulièrement aux abords des stations de train de banlieue. Pour ce faire, il est projeté de densifier le cadre bâti aux abords des gares et le long des artères collectrices et d'améliorer l'accessibilité des différents secteurs de densification entre eux.

Le Plan aborde également la question des accès aux cours d'eau en cherchant à renforcer les liens cyclables entre les secteurs denses et le long des berges et en améliorant la perspective visuelle du corridor ferroviaire et vers les plans d'eau. Finalement, le document propose des orientations visant la valorisation du noyau villageois (chemin d'Oka) et des secteurs d'intérêt patrimonial par l'entremise de programmes de restauration des façades, de création de circuits récréotouristiques à travers le « Vieux Deux-Montagnes » et l'application de normes d'affichage et d'aménagement paysager plus restrictives.

En 2012, le Conseil d'agglomération de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), dont fait partie la Ville de Deux-Montagnes, adoptait son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Le PMAD établit 3 orientations, 15 objectifs et 33 critères afin d'assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal dans la perspective d'un aménagement et d'un développement durables du territoire métropolitain.

Parmi les objectifs visés, le PMAD projette d'orienter 40 % de la croissance des ménages dans un rayon de 1 km autour des points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant (PMAD, objectif 1.1). La gare de train de banlieue Grand-Moulin à Deux-Montagnes est identifiée au Plan comme pôle de transport en commun structurant (voir figure 1) et une densification du cadre bâti sur ses abords est envisagée pour atteindre à moyen terme une densité résidentielle moyenne de 40 logements à l'hectare.

Le modèle de développement et d'aménagement préconisé pour l'atteinte de cet objectif se base sur les principes du *Transit Oriented Development* (TOD) ou Aménagement axé sur le transport en commun (AATC), qui se définit comme un « (...) développement immobilier de moyenne à haute densité structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité, comme une gare de train, une station de métro, une station de SLR ou un arrêt de service rapide par bus (SRB). Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, le TOD offre des opportunités de logement, d'emploi et de commerce et n'exclut pas l'automobile. Le TOD peut être un nouveau projet ou un redéveloppement selon une conception facilitant l'usage des transports collectifs et actifs. » (PMAD, Objectif 1.1).

La troisième orientation du PMAD, « Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur » (PMAD, Orientation 3) s'applique également au territoire du PPU du chemin d'Oka et de la gare Grand-Moulin. Les objectifs qui en découlent consistent entres autres à « Protéger les rives, le littoral et les plaines inondables du Grand Montréal » (PMAD, Objectif 3.2), à « Protéger les paysages d'intérêt métropolitain » (PMAD, Objectif 3.3) tels que les panoramas observables depuis le chemin d'Oka et finalement à « Mettre en valeur le milieu naturel, le milieu bâti et les paysages dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques » (PMAD, Objectif 3.3). À travers ce dernier objectif, la CMM identifie les berges de Deux-Montagnes comme partie de l'Expérience bleue du Grand-Montréal et entend améliorer le lien cyclable de la route verte qui parcourt le secteur du PPU.

Parallèlement à l'élaboration concertée du PMAD, la Ville de Deux-Montagnes mettait sur pied des États généraux (Juin 2010) et des comités consultatifs citoyens visant à faire le point avec la population sur l'état du développement sur son territoire, les défis auxquels font face la collectivité et les actions à entreprendre pour stimuler la croissance urbaine. Ces séances de consultation, prenant la forme d'ateliers thématiques et de comités sectoriels, ont permis de constater l'ampleur de la mobilisation citoyenne à Deux-Montagnes et de dégager des pistes de solutions intégrées au Plan stratégique de développement urbain des secteurs TOD et du chemin d'Oka présenté à la population en février 2012. Le Plan stratégique, qui s'appuie également sur des études réalisées par des professionnels de l'aménagement pour le compte de la municipalité, comprend des propositions d'interventions précises pour les secteurs du chemin d'Oka et de l'aire TOD entourant la gare Grand-Moulin. Celles-ci se reflètent dans les objectifs d'aménagement et le Plan d'action du présent PPU.

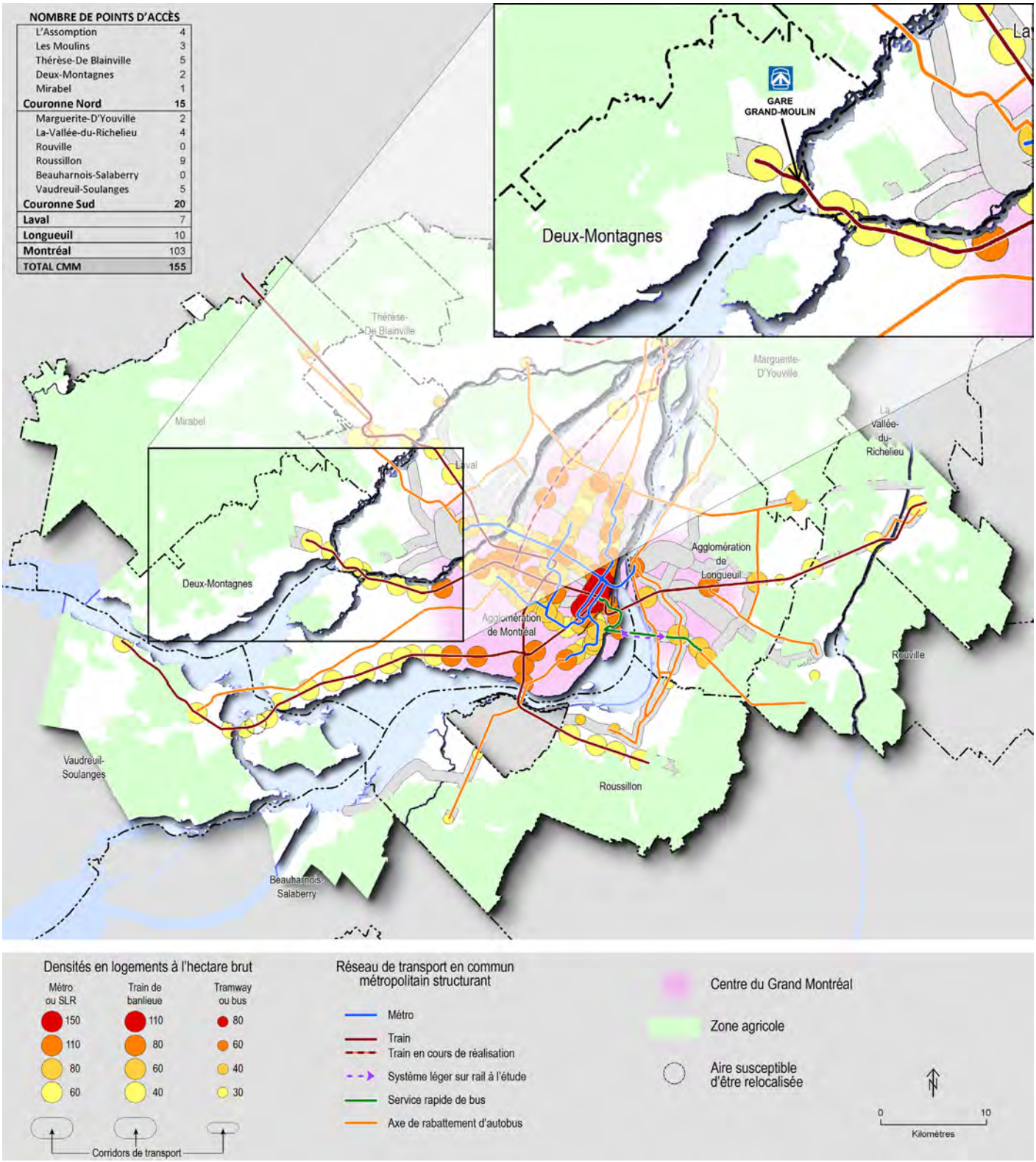


FIGURE 1. Gare Grand-Moulin à Deux-Montagnes – Seuil minimal de densité résidentielle.
À partir de : Les aires TOD – Seuils minimaux de densité résidentielle, PMAD 2012

1.3 UN PPU COMME OUTIL D'ENCADREMENT DU DÉVELOPPEMENT URBAIN

La Ville de Deux-Montagnes considère que l'adoption d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) constitue la meilleure option pour encadrer le redéveloppement aux abords de la gare Grand-Moulin, sur la 8e Avenue, le chemin d'Oka et une partie du boulevard du Lac. Aux prises avec une pénurie de terrains vacants et faisant face à une stagnation de l'activité économique sur le chemin d'Oka, la municipalité constate qu'un effort de planification est nécessaire pour insuffler un renouveau à la communauté. Avec deux pôles de transport collectif structurants sur son territoire, Deux-Montagnes doit également se conformer aux objectifs de densification édictés par le PMAD. En élaborant ce PPU, la Ville s'assure que les formes du développement respecteront le caractère unique de la collectivité et répondront aux attentes des citoyens.

Le PPU constitue donc un outil taillé sur mesure pour encadrer l'évolution de la croissance urbaine et s'assurer qu'elle se produise en harmonie avec la vision et les orientations municipales. Ce document constituera un outil de référence essentiel pour tous les partenaires impliqués dans les projets de revitalisation dans le secteur de la gare Grand-Moulin.

2 CONTEXTE DE PLANIFICATION

2. CONTEXTE DE PLANIFICATION

2.1 SECTEUR D'APPLICATION DU PPU

2.1.1 Localisation stratégique

La Ville de Deux-Montagnes jouit d'une localisation stratégique en termes de transports collectifs (voir Plan 1), avec sur son territoire deux gares de train de banlieue opérées par l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Une première station, la gare de Deux-Montagnes, est implantée à proximité du réseau routier structurant et attire une clientèle régionale. La gare Grand-Moulin, implantée en marge du noyau villageois de Deux-Montagnes, est quant à elle vouée à desservir une clientèle plus locale et offre une connexion directe au centre-ville montréalais en moins de 40 minutes[1]. Le secteur est également accessible par voie routière via l'autoroute de la Rive-Nord (A-640) et par voie maritime avec ses rives donnant sur la rivière des Mille-Îles et le lac des Deux-Montagnes.

PLAN 1. Localisation stratégique du secteur à l'échelle régionale (Source fond de plan: Bing Map)

2.1.2 Limites du secteur de planification

Le territoire visé par le PPU du chemin d'Oka et de la gare Grand-Moulin est compris entre la rue Henri-Dunant au nord, la rivière des Mille-Îles à l'est, le lac des Deux-Montagnes au sud, et la 20e Avenue à l'ouest. Les limites du secteur de planification sont illustrées au Plan 2. Le secteur est bordé de part et d'autre par des quartiers résidentiels, vocation quasi-généralisée sur le territoire de la municipalité. Le site du PPU comprend le noyau villageois entourant la gare Grand-Moulin, une section du chemin d'Oka et une partie des quartiers résidentiels situés en périphérie.

1 Heure de pointe du matin, temps de parcours entre la gare du Grand-Moulin et la gare Centrale (source : AMT, http://www.amt.qc.ca/train/deux-montagnes/horaires.aspx)

RIVIÈRE DES
MILLE-ÎLES

RUE HENRI-DUNANT

8e AVENUE

CHEMIN D'OKA

BOULEVARD DU LAC

20e AVENUE

LAC DES
DEUX-MONTAGNES

LÉGENDE

LIMITE PPU

GARE GRAND-MOULIN

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME CHEMIN D'OKA &
GARE GRAND-MOULIN, DEUX-MONTAGNES, QC

VILLE DE DEUX-MONTAGNES

PLAN 2. LIMITES DU TERRITOIRE DE PPU

N

PROVENCHER ROY + URBANISME	ÉCHELLE 1:8000	27/05/2013

2.1.3 Historique des lieux

Fondée officiellement en 1921, la Ville de Deux-Montagnes (appelée Saint-Eustache-sur-le-Lac jusqu'en 1963) compte quelques 300 résidents permanents installés aux abords de la rivière dans le secteur qui deviendra plus tard le quartier du Grand-Moulin. À l'époque, les activités dominantes sur le territoire de la ville sont l'agriculture et les activités de villégiature. La gare Grand-Moulin est déjà construite au moment de la fondation, érigée vers la fin des années 1910 alors que la compagnie Canadien National entreprend de faire traverser le lac des Deux-Montagnes à la voie ferrée pour faciliter le transport des vacanciers vers ce lieu de prédilection.

La ville connaît une vague d'expansion sans précédent au cours des années cinquante, période durant laquelle l'activité commerciale foisonne sur le chemin d'Oka et évolue en équilibre avec la croissance de la fonction résidentielle. Cette dernière vocation prend de l'amplitude jusqu'au milieu des années soixante, suivi par une période d'accalmie ou la ville consolidera ses acquis et les nouvelles résidences commenceront à s'implanter, surtout dans la partie nord de la municipalité. Le ralentissement économique commence à se faire ressentir vers la fin des années quatre-vingt, moment à partir duquel la municipalité acquiert son statut de ville dortoir. La population passe de 10 000 à 17 000 résidents en une décennie.

C'est en janvier 1996 que la ligne de train de banlieue est mise en fonction et qu'une deuxième gare s'implante à proximité de l'autoroute 640, engendrant un impact considérable sur le développement économique de la région. Depuis les années deux mille, la stagnation du marché immobilier se fait de plus en plus palpable, avec un phénomène de dévitalisation du chemin d'Oka et une croissance de population avoisinant les 2%.

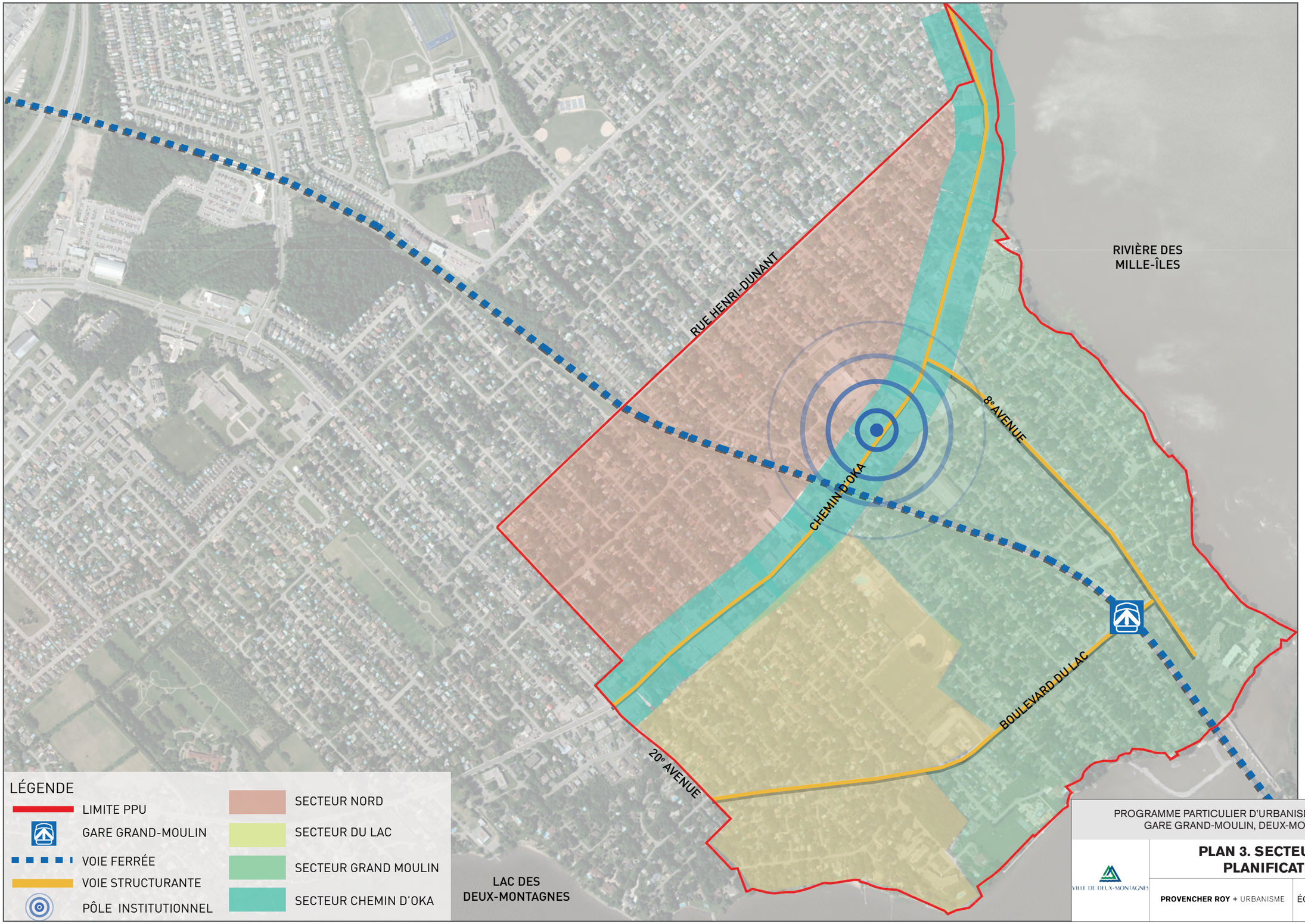
FIGURE 2. La gare du Canadien National de Saint-Eustache-sur-le-Lac vers 1950 (carte postale par Roland Beauchamp, Source : Plan d'urbanisme, 2009, section 1.2)

FIGURE 3. Cinéma sur le Chemin d'Oka vers 1950, Source : Présentation de la vision d'avenir de Deux-Montagnes, 2012)

2.2 SECTEURS DE PLANIFICATION ET ANALYSE DU CADRE BÂTI

Le secteur du PPU du chemin d'Oka et de la gare Grand-Moulin correspond au noyau villageois de Deux-Montagnes et se caractérise par un tissu urbain peu dense et dominé par l'usage résidentiel. La section qui suit dresse un portrait sommaire du cadre bâti au sein du milieu environnant de la gare Grand-Moulin. Pour une meilleure compréhension du tissu urbain, le territoire du PPU est découpé en quatre secteurs (Plan 3) arborant des caractéristiques distinctives. Ceux-ci sont :

- Le secteur du Grand-Moulin, comprenant la gare Grand-Moulin et la trame résidentielle circonscrite par le chemin d'Oka et la rivière des Mille-Îles, le Lac des Deux-Montagnes et la 13e Avenue;
- Le secteur du Lac, délimité par le chemin d'Oka, la 13e Avenue, le Lac des Deux-Montagnes et la 20e Avenue à l'ouest;
- Le secteur du chemin d'Oka, incluant les lots adjacents à la rue principale;
- Le secteur Nord, comprenant sur son ensemble des constructions résidentielles et situé au nord du chemin d'Oka jusqu'à la rue Henri-Dunant.



PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME CHEMIN D'OKA &
GARE GRAND-MOULIN, DEUX-MONTAGNES, QC

VILLE DE DEUX-MONTAGNES

PLAN 3. SECTEURS DE PLANIFICATION

PROVENCHER ROY + URBANISME	ÉCHELLE 1:8000	27/05/2013

2.2.1 Le secteur du Grand-Moulin

À l'heure actuelle, le terrain de la gare est ceinturé de constructions résidentielles faisant dos à la voie ferrée ou séparées de celle-ci par de longues bandes de stationnement incitatif en bordure de rue. Un seul établissement commercial est en fonction à proximité de la gare, et il s'agit d'un dépanneur. L'îlot situé directement à l'ouest de la gare et circonscrit par les rues Rockland et Cedar représente un bon potentiel de densification dû à la présence d'un long bâtiment de type «motel» au caractère vétuste.

FIGURE 4. Cadre bâti et stationnement incitatif aux abords de la gare Grand-Moulin

Le cadre bâti sur l'ensemble du secteur de la gare se compose presque exclusivement de maisons unifamiliales isolées réparties selon une trame d'îlots orientée nord-sud parallèle à la voie ferrée. Plusieurs constructions d'origine sont toujours présentes à proximité de la rivière des Mille-Îles et confèrent au noyau villageois un caractère patrimonial. L'orientation de la trame de rue est héritée de longues bandes de terrain perpendiculaires à la rivière et concédées à la Ville par Eustache Lambert-Dupont au XVIII^{e} siècle.

FIGURE 5. Exemples de bâtiments présentant des caractéristiques architecturales d'intérêt dans le secteur Grand-Moulin

La 8e Avenue, principale artère collectrice du secteur dans l'axe nord-sud, est bordée de bâtiments résidentiels à hauteur variable (1 à 3 étages hors-sol) et affichant un traitement architectural éclectique, allant de la construction d'origine à la maison jumelée, en passant par la résidence secondaire rénovée en habitation quatre-saisons.

FIGURE 6. Piste cyclable et constructions résidentielles sur la 8e Avenue

Ceinturé par deux plans d'eau majeurs, la rivière des Mille-Îles et le lac des Deux-Montagnes, le paysage du secteur du Grand-Moulin est agrémenté de percées visuelles vers ceux-ci. Malgré la privatisation de la majeure partie du littoral, quelques espaces publics gazonnés rendent accessibles les berges pour la détente et les loisirs. La pointe des rapides du Grand-Moulin constitue un point de convergence des deux plans d'eau et offre une vue particulièrement prenante sur la ville de Laval. Les terrains de la pointe comprennent des constructions récentes de plus fort gabarit, dont les Résidences du Manoir Grand-Moulin, un multiplex d'habitations destinées aux personnes âgées.

FIGURE 7. Parcs riverains et résidences du Manoir Grand-Moulin en bordure de l'eau

2.2.2 Le secteur du Lac

L'artère structurante de ce secteur, le boulevard du Lac, est orienté selon un axe est-ouest et fait office de voie collectrice principale parallèle au Lac des Deux-Montagnes. Celle-ci est bordée d'habitations de type « bungalow » et de maisons unifamiliales (1 à 2 étages hors-sol) avec quelques ensembles de plus haute densité (3 étages hors-sol). À la hauteur de la 15e Avenue, un ensemble de maisons unifamiliales se démarque du tissu résidentiel dominant le secteur en affichant une facture architecturale plus récente. Des ensembles à condos hauts de trois étages sont également érigés plus au sud, en bordure de la rue de la Terrasse Goyer et du lac des Deux-Montagnes.

Le boulevard du Lac constitue également la limite sud du Parc Central de Deux-Montagnes, soit le cœur des infrastructures de sports et loisirs de la ville. Fait à noter, les déplacements dans l'axe est-ouest sont limités aux environs de celui-ci en raison de l'absence de rues locales permettant une circulation fluide et directe vers la gare.

FIGURE 8. Composantes du cadre bâti du secteur du Lac

2.2.3 Le secteur du chemin d'Oka

Le chemin d'Oka fait quant à lui figure de rue commerciale principale autour de laquelle est concentré le pôle institutionnel de la ville. Deux écoles primaires (Sauvé et des Mésanges), deux églises et plusieurs édifices municipaux sont implantés aux abords de ce tracé structurant. Le secteur se définit par une faible densité bâtie, une trame de rues perpendiculaires au chemin d'Oka et des îlots à la taille et aux formes variables selon les usages du sol (propriétés institutionnelles, maisons unifamiliales et établissements commerciaux).

Complètement à l'est, l'entrée de ville en provenance de Saint-Eustache est marquée par la présence du parc Bélair offrant une vue sur la rivière des Mille-Îles et la bibliothèque municipale, construction de la fin des années 1970. La faible densité du cadre bâti, l'absence d'un alignement de construction continu et la nature hétéroclite des bâtiments caractérisent le secteur. La fonction résidentielle laisse progressivement place à la vocation commerciale, dominée à cet endroit par des établissements spécialisés en entretien et pièces de véhicules automobiles. On y remarque plusieurs aires de stationnement en façade, espaces nuisant à la qualité paysagère des lieux et à l'animation sur rue.

La portion de rue située entre la 8e et la 11e Avenue s'impose comme cœur de ville. L'hôtel de Ville, situé à l'intersection du chemin d'Oka et de la 8e Avenue, marque l'entrée du pôle institutionnel et civique. Un peu à l'ouest, la présence de deux institutions religieuses de chaque côté de la rue, l'église francophone Saint-Agapit et l'église anglophone catholique Holy Family, témoigne des origines biculturelles de la communauté. Un marché d'alimentation de grande surface, une clinique médicale et autres commerces de biens courants ajoutent au dynamisme des lieux, quoique l'omniprésence de stationnements extérieurs implantés en façade de rue nuisent encore une fois à l'encadrement et l'animation de celle-ci. On note aussi un manque d'uniformité du cadre bâti et de mobilier urbain incitant les passants à s'y attarder. La rue Saint-Jude qui relie le secteur de la gare au terrain de l'église Saint-Agapit offre un potentiel de connexion piétonne intéressant entre les deux pôles structurants, mais le fait que celle-ci aboutisse sur le stationnement de l'église nuit à l'expérience du trajet. Fait à noter sur cette rue, le trottoir y est remplacé par un marquage au sol agrémenté d'un pictogramme de piéton.

En direction ouest, le chemin d'Oka apparaît moins déstructuré qu'à l'est de la 9e Avenue, mais peine toujours à affirmer son caractère de rue commerçante principale. Ponctuée de résidences unifamiliales, quelques-unes reconverties en espaces commerciaux, l'offre commerciale est dispersée dans l'espace. La présence d'aires de stationnement en façade de rue et quelques locaux commerciaux vacants créent encore une fois des creux dans le front bâti. De surcroît, le viaduc de la voie ferrée qui surplombe le chemin d'Oka entre la 11e et la 12e Avenue crée une barrière psychologie entre les parties est et ouest de l'artère.

FIGURE 9. Chemin d'Oka et rue Saint-Jude au niveau de la gare

2.2.4 Le secteur Nord

Le secteur compris entre le chemin d'Oka et la rue Henri-Dunant, limite nord du territoire du PPU, se compose exclusivement de résidences privées unifamiliales (1 à 2 étages hors-sol). Le tissu urbain y est bien consolidé et à l'image du cadre bâti de l'ensemble de la collectivité. Certaines maisons sont adossées à la voie ferrée et bénéficient du couvert végétal qui peuple son emprise.

2.3 COMPOSANTES STRUCTURANTES DU MILIEU

Certaines composantes de l'environnement du secteur faisant l'objet du présent PPU jettent les bases de la planification du secteur PPU. Celles-ci sont détaillées ci-après.

2.3.1 Réseaux de transport

Le secteur du PPU du chemin d'Oka et de la gare Grand-Moulin est traversé par quatre grands axes structurants et un réseau de transport actif et collectif bien consolidés (**Plan 4),** mais qui pourraient faire l'objet d'interventions visant à augmenter la part modale des modes de déplacement alternatifs, conformément aux objectifs du PMAD.

Dans l'axe est-ouest, les artères collectrices sont le chemin d'Oka, rue commerciale principale qui fait aussi office de porte d'entrée sur la ville, et le boulevard du Lac qui longe le lac des Deux-Montagnes. Orientée nord-sud, la 8e Avenue offre une liaison directe entre la rue Henri-Dunant, le chemin d'Oka, le boulevard du Lac et la rivière des Mille-Îles. Il s'agit également du principal lien routier nord-sud vers la gare Grand-Moulin, à laquelle on accède via les rues Cedar et Rockland. Dans le même axe, la 20e Avenue constitue la limite ouest du secteur du PPU. Cette artère à deux voies est agrémentée d'un terre-plein central. Mis à part le chemin d'Oka, les voies carrossables susmentionnées ne sont pas aménagées de façon optimale pour inciter à la marche, avec des trottoirs étroits et seulement d'un côté de la rue, ou sans trottoir du tout dans le cas de la 20e Avenue.

La gare Grand-Moulin pilotée par l'AMT constitue évidemment l'épine dorsale du réseau de transport collectif autour de laquelle s'articule le présent programme particulier d'urbanisme (PPU). Offrant une connexion directe et rapide par train au centre-ville de Montréal, cette infrastructure urbaine justifie une requalification du cadre bâti sur son pourtour. Un service d'autobus offert par le Conseil intermunicipal de transport des Laurentides (CITL) vient bonifier l'offre de transport collectif avec la ligne # 93 qui dessert le quartier de la gare via le chemin d'Oka et la 8e Avenue. Ce circuit fait la liaison avec les Villes de Saint-Eustache et de Sainte-Marthe-sur-le-Lac.

Deux pistes cyclables parcourent également le secteur. La Route Verte, d'envergure régionale, sillonne présentement la rue Henri-Dunant et la 8e Avenue pour rejoindre l'île de Laval vers le sud. Le réseau cyclable de la ville vient se greffer à ce circuit en offrant un trajet alternatif sur la 15e et la 14e Avenue, entre le boulevard du Lac et la rue Henri-Dunant. Le trajet de la Route Verte sera modifié comme l'illustre le **Plan 9,** tandis que le parcours actuel sera désormais de nature locale.

2.3.2 Zones de contraintes

Le secteur du PPU du chemin d'Oka et de la gare Grand-Moulin est ponctué de plusieurs zones de contraintes anthropiques et naturelles qui ont façonné l'évolution du tissu urbain et influencent encore aujourd'hui le potentiel de construction et la fluidité des déplacements sur le territoire. Ces zones sont identifiées au **Plan 5** et décrites ci-après.

En termes géographiques, la majeure partie du territoire du PPU couvre le plateau inférieur où le sol se caractérise par une topographie relativement plane sur lequel se sont construites la majorité des habitations d'origine. Une bonne partie du secteur est cependant compris à l'intérieur des limites de la plaine inondable qui borde les cours d'eau et pénètre à l'intérieur des terres. Sur cette dernière, « toutes les constructions, les ouvrages et les travaux susceptibles de détruire ou de modifier la couverture végétale des rives ou de porter le sol à nu ou d'en affecter la stabilité sont assujetties à l'obtention d'un permis ou d'un certificat d'autorisation. » Par ailleurs, « la réglementation actuelle de zonage permet les nouvelles constructions à l'intérieur de la zone inondable à risque élevé (0-20 ans) si des normes d'immunisation sont prévues. » (Plan d'urbanisme, 2009, section 2.5.1)

La voie ferrée qui traverse le secteur forme quant à elle une barrière physique aux déplacements d'est en ouest. Les propriétés résidentielles limitrophes y font dos et peu de traverses sont aménagées pour faciliter les déplacements piétons. Par voie routière, le chemin de fer est franchissable par deux passages à niveaux situés à l'angle de la rue Henri-Dunant et du boulevard du Lac. Le chemin d'Oka passe quant à lui en-dessous des rames, surmontées sur un viaduc à cet endroit.

Le parc Central de Deux-Montagnes influence aussi à sa façon la qualité des déplacements actifs dans l'axe est-ouest. Les vastes terrains de sport clôturés incitent le piéton à emprunter de nombreux détours pour les traverser, ce qui peut avoir un effet dissuasif. La configuration des îlots en longues bandes orientées nord-sud exacerbe l'imperméabilité du tissu urbain aux abords du parc. Le chemin d'Oka et le boulevard du Lac deviennent dès lors les deux seules options viables pour un piéton désireux de se mouvoir dans l'axe est-ouest et, tel que mentionné plus tôt, les aménagements n'y sont pas optimaux pour favoriser la sécurité et le confort des marcheurs.

2.3.3 Parcs et accès aux berges

On observe dans le secteur du PPU du chemin d'Oka et de la gare Grand-Moulin trois parcs et espaces de jeux, soit le parc Central situé en plein cœur du secteur et hôte des principales infrastructures sportives de la ville, soit le Centre David Goyetche, un terrain de soccer, un terrain de baseball, une piscine publique et une glace pour les hockeyeurs l'hiver. Le petit parc Régent en bordure de la voie ferrée et le parc Normandie à la limite sud-ouest du secteur complètent le réseau d'espaces récréatifs à l'intérieur des limites du PPU.

Quelques espaces verts bordant la rivière des Mille-Îles et le lac des Deux-Montagnes structurent quant à eux le paysage en permettant l'accès public aux berges et offrant des percées visuelles vers l'eau. On en compte sept en tout, en commençant à l'est par les parcs Bélair et Moir, peu aménagés et tirant surtout leur intérêt de la vue qu'ils offrent sur la rivière des Mille-Îles. Plus au sud, le parc Grand-Moulin offre une configuration linéaire intéressante pour la promenade et aboutit sur un débarcadère pour embarcations de plaisance. Complètement au sud à la hauteur des rapides du Grand-Moulin, le Croissant du Grand-Moulin offre une vue sur l'île Turcotte qui s'insère entre Deux-Montagnes et la ville de Laval. Trois petits parcs accessibles de la 10e, 11e, 12e et 13e Avenue offrent également un accès au lac des Deux-Montagnes. Enfin, notons la présence du parc Gault-Gillespie localisé sur la rue Lakebreeze à l'ouest de la 18e Avenue et qui donne aussi accès à la berge du lac des Deux-Montagnes. Aucun espace boisé d'intérêt n'est présent dans le secteur. La bande riveraine est toutefois plus végétalisée que sur le reste du territoire et les abords de voie ferrée ont donné lieu à la conservation informelle de friches naturelles. Les parcs et accès aux berges formels sont illustrés au Plan 6.

En somme, voici un tableau résumant les potentiels et les contraintes du milieu :

TABLEAU 1. Potentiels et contraintes du secteur

POTENTIELS	CONTRAINTES
▪ Bâtiments d'intérêt architectural; ▪ Caractère pittoresque et distinctif du cadre bâti; ▪ Ambiance intimiste des rues locales; ▪ Opportunités de densification et d'optimisation de l'occupation du sol; ▪ Remembrement de lots de petites dimensions; ▪ Bonne desserte en équipements collectifs; ▪ Pôle structurant de transport collectif; ▪ Réseau cyclable d'envergure régionale; ▪ Proximité de deux plans d'eau majeurs; ▪ Percées visuelles et espaces verts donnant sur l'eau.	▪ Peu de terrains vacants constructibles; ▪ Dimensions réduites de certains lots; ▪ Faible densité d'occupation du sol; ▪ Rue commerciale déstructurée; ▪ Aucune mixité fonctionnelle autour de la gare; ▪ Plaines inondables; ▪ Privatisation des berges; ▪ Imperméabilité du tissu urbain dans l'axe est-ouest; ▪ Absence de zones piétonnières dotées d'aménagement sur rue propice à la promenade (trottoirs étroits ou inexistants, absence de mobilier urbain, etc.).

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME CHEMIN D'OKA &
GARE GRAND-MOULIN, DEUX-MONTAGNES, QC

VILLE DE DEUX-MONTAGNES

PLAN 4. RÉSEAUX DE TRANSPORT EXISTANTS

N

PROVENCHER ROY + URBANISME	ÉCHELLE 1:8000	27/05/2013

RIVIÈRE DES
MILLE-ÎLES

RUE HENRI-DUNANT

8e AVENUE

CHEMIN D'OKA

BOULEVARD DU LAC

20e AVENUE

LAC DES
DEUX-MONTAGNES

LÉGENDE

- GARE GRAND-MOULIN
- LIMITE PPU
- RÉSEAU VIAIRE
- VOIE FERRÉE
- PARC CENTRAL
- PLAINE INONDABLE

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME CHEMIN D'OKA &
GARE GRAND-MOULIN, DEUX-MONTAGNES, QC

VILLE DE DEUX-MONTAGNES

PLAN 5. ZONES DE CONTRAINTES

N

PROVENCHER ROY + URBANISME | ÉCHELLE 1:8000 | 27/05/2013

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME CHEMIN D'OKA &
GARE GRAND-MOULIN, DEUX-MONTAGNES, QC

VILLE DE DEUX-MONTAGNES

PLAN 6. PARCS ET ACCÈS AUX BERGES

PROVENCHER ROY + URBANISME | ÉCHELLE 1:8000 | 27/05/2013

3 DIAGNOSTICS ET ENJEUX

3. DIAGNOSTICS ET ENJEUX

FONCTIONS URBAINES

À l'image de plusieurs municipalités de la couronne nord, Deux-Montagnes s'est développée selon le modèle de ville dortoir et a vu au fil du temps son secteur économique décliner au profit de la fonction résidentielle. Le chemin d'Oka, qui affiche un caractère de rue principale et détient tous les atouts pour redevenir un lieu dynamique et attrayant, souffre aujourd'hui d'une dévitalisation probante. Parallèlement, aucun commerce de proximité, à l'exception d'un dépanneur, n'est implanté autour de la gare Grand-Moulin. Pourtant une gare constitue un lieu de prédilection pour stimuler la vitalité économique d'un secteur et même si la gare dessert une clientèle locale, il y aurait lieu de voir une plus grande mixité d'usages sur son pourtour, ce qui permettrait d'encourager les déplacements actifs pour les résidents de Deux-Montagnes et de réduire les déplacements véhiculaires pour les usagers du train qui proviennent des municipalités environnantes.

Enjeu 1. ***Stimuler l'activité commerciale aux abords du chemin d'Oka et aux pourtours de la gare Grand-Moulin en favorisant une meilleure intégration des usages résidentiels et commerciaux***

CADRE BÂTI

Tel que mentionné plus tôt, la densité du cadre bâti est plutôt faible sur l'ensemble du territoire couvert par le PPU de la gare Grand-Moulin. Si les maisons unifamiliales isolées participent au caractère champêtre du noyau villageois, et dont plusieurs sont d'anciens chalets d'été reposant sur des fondations composées de blocs de béton, il y aurait lieu de densifier et revitaliser certains pôles, tels que le chemin d'Oka, la 8e Avenue et les environs de la gare, tout en préservant les qualités paysagères et le caractère villageois du secteur. Il importe également de fournir une offre résidentielle adaptée aux conditions changeantes du marché, que ce soit pour la population vieillissante ou les ménages à personnes seules, résidant à Deux-Montagnes ou provenant de l'extérieur et sous-représentés dans le contexte immobilier actuel. À cela s'ajoute la clientèle qui privilégie l'utilisation du train de banlieue pour ses déplacements vers Montréal et qui désire habiter à proximité d'une gare.

Enjeu 2. ***Procéder à une densification douce et harmonieuse du secteur en proposant des typologies résidentielles et commerciales diversifiées et de qualité***

ACCESSIBILITÉ ET MOBILITÉ

Le secteur présente beaucoup de potentiel pour les déplacements actifs, sous réserve de l'absence de rues locales orientées selon l'axe est-ouest et traversant le secteur. Avec une gare de train de banlieue comme pôle structurant du transport collectif, il importe de bonifier les liens cyclables et les connexions piétonnes vers celle-ci afin qu'à long terme, l'utilisation de l'automobile ne soit plus le seul moyen de s'y rendre pour les citoyens de Deux-Montagnes.

Enjeu 3. ***Optimiser les réseaux de transport actif en lien avec la gare Grand-Moulin***

ESPACES VERTS ET MILIEUX RIVERAINS

Un des attraits du secteur consiste en la proximité de deux plans d'eau majeurs, soit la rivière des Mille-Îles et le lac des Deux-Montagnes. Quelques parcelles riveraines demeurent néanmoins propriété de la Ville et il importe de les mettre en valeur en les rendant plus attrayantes et visibles.

Enjeu 4. ***Mettre en valeur les espaces publics riverains donnant accès aux plans d'eau tout en bonifiant les percées visuelles vers la rivière des Mille-Îles et le lac des Deux-Montagnes***

STATIONNEMENT

Que ce soit en bordure du chemin d'Oka ou aux abords de la gare, les aires de stationnement de surface occupent une place prépondérante et nuisent à la mise en valeur des éléments architecturaux de qualité. Qui plus est, ces surfaces asphaltées à ciel ouvert génèrent des îlots de chaleur et occupent des espaces constructibles susceptibles de générer des revenus en taxes foncières. La recherche de solutions alternatives pour l'aménagement et la gestion des parcs de stationnement devient donc une priorité pour la municipalité.

Enjeu 5. ***Assurer un aménagement et une gestion optimale des surfaces dédiées aux aires de stationnement hors rue autant sur les plans économique, esthétique qu'environnemental***

INFRASTRUCTURES ET SERVICES PUBLICS

Dans une perspective de requalification et de densification du cadre bâti autour de la gare Grand-Moulin, il est anticipé que la croissance démographique entraînera une pression accrue sur les infrastructures urbaines existantes. La Ville de Deux-Montagnes doit donc se doter d'une stratégie visant à développer et moderniser ses infrastructures (aqueducs, égouts sanitaires et pluviaux, équipements de sports et loisirs, etc.) tout en respectant la capacité de payer des résidents actuels. À cet effet, un phasage réfléchi des interventions sur le domaine public est primordial.

Enjeu 6. ***Mettre en œuvre une stratégie visant à maintenir et bonifier les infrastructures et services municipaux dans le respect de la capacité de payer des résidents actuels et projetés***

4 CADRE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

4. CADRE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

4.1 LA VISION GLOBALE D'AMÉNAGEMENT

Les objectifs du Programme particulier d'urbanisme (PPU) du chemin d'Oka et de la gare Grand-Moulin sont :

- D'encadrer la requalification du cadre bâti aux pourtours de la gare Grand-Moulin, de la 8e Avenue et d'une partie du boulevard du Lac pour permettre l'atteinte des objectifs de densification du PMAD (40 logements à l'hectare), mais dans le respect du caractère pittoresque des lieux;
- De consolider la trame bâtie du chemin d'Oka et de revitaliser son activité économique.

Pour ce faire, la Ville de Deux-Montagnes s'inspire des principes du *Transit Oriented Development* (TOD), mais également du Nouvel urbanisme, un courant en aménagement qui prône un retour aux méthodes d'aménagement traditionnelles pour les villes de banlieue. Ainsi, les gabarits de bâtiments restent raisonnables (2 à 4 étages), mais moins de place est accordée aux terrains individuels. En contrepartie, on mise sur l'aménagement d'espaces communs attrayants et la revitalisation des artères commerciales traditionnelles, soit le chemin d'Oka dans ce cas-ci.

4.2 LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Le PPU de la gare Grand-Moulin s'appuie sur cinq (5) grandes orientations qui feront en sorte que la requalification du secteur se produise en harmonie avec la vision de la Ville de Deux-Montagnes. Celles-ci se traduiront par des amendements au règlement de zonage et au règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). Elles sont les suivantes :

4.2.1 Procéder à une requalification du tissu résidentiel le long des axes routiers structurants et aux pourtours de la gare;

4.2.2 Stimuler l'activité économique en bordure du chemin d'Oka en favorisant la mixité fonctionnelle;

4.2.3 Diversifier l'offre de logements pour répondre aux nouvelles réalités du marché;

4.2.4 Inciter les usagers du train de banlieue à l'utilisation accrue des transports actifs et collectifs;

4.2.5 Préserver et mettre en valeur les espaces riverains publics;

4.2.6 Favoriser une gestion écologique sur l'ensemble du territoire du PPU.

4.2.1 Procéder à une requalification du tissu résidentiel le long des axes routiers structurants et aux pourtours de la gare

Les quatre axes routiers structurants identifiés à la Section 2.3 et le pourtour de la gare Grand-Moulin constituent les pôles où la densification du tissu résidentiel devra se concentrer. Les hauteurs prescrites seront augmentées sur une grande partie du territoire pour permettre d'atteindre un jour les objectifs de densification du PMAD, mais elles seront plus importantes sur les axes structurants. Parallèlement, les constructions résidentielles d'origine au sein du noyau villageois doivent être entretenues et restaurées pour mettre en valeur l'héritage culturel et bâti de la communauté de Deux-Montagnes. Le processus de requalification résidentielle devra répondre aux objectifs suivants :

4.2.1.1 Favoriser une typologie de bâtiment qui va optimiser l'utilisation du sol dans un rayon de 500 mètres autour de la gare;

4.2.1.2 Optimiser le développement des espaces vacants et redévelopper les espaces sous-utilisés;

4.2.1.3 Assurer une intégration harmonieuse des bâtiments au milieu résidentiel existant;

4.2.1.4 Privilégier un traitement architectural sobre et élégant des nouvelles unités résidentielles;

4.2.1.5 Aménager des espaces communs et privés de qualité au sein des immeubles à multi-logements;

4.2.1.6 Restaurer et mettre en valeur les constructions résidentielles d'intérêt archtiectural.

4.2.2 Stimuler l'activité économique en bordure du chemin d'Oka en favorisant la mixité des usages

Il est impératif pour la collectivité que le chemin d'Oka retrouve son statut de rue principale dynamique et attrayante. Pour ce faire, il importe que les constructions se montrent accueillantes pour les commerces de proximité autant que pour les résidents. Les nouvelles constructions en bordure du chemin devront respecter les objectifs et critères suivants :

4.2.2.1 Intégrer une mixité fonctionnelle au sein des bâtiments avec commerces au rez-de-chaussée surmontés d'unités de logement;

4.2.2.2 Respecter l'alignement en façade de rue pour les nouvelles constructions;

4.2.2.3 Relocaliser les aires de stationnement en cour-arrière;

4.2.2.4 Assurer une intégration harmonieuse des bâtiments et des modes d'affichage au milieu existant;

4.2.2.5 Prévoir l'ajout de mobilier urbain sur rue;

4.2.2.6 Envisager la création d'une place publique pour marquer le pôle institutionnel;

4.2.2.7 Marquer l'entrée de ville est par un aménagement distinctif et de qualité.

4.2.3 Diversifier l'offre de logements pour répondre aux nouvelles réalités du marché

Tel que mentionné plus haut, la maison unifamiliale qui correspond à la grande majorité du parc résidentiel de la collectivité ne répond qu'en partie à la réalité du marché immobilier dans le contexte actuel. En effet, on compte de plus en plus de ménages de petite taille (personnes seules, couples sans enfant, personnes âgées, etc.) qui désirent rester à Deux-Montagnes et ceux qui pourraient être intéressées à venir s'y établir, mais qui ne souhaitent pas nécessairement acquérir une maison unifamiliale. Il importe donc que les nouvelles constructions offrent une plus grande diversité de typologies résidentielles pour attirer de nouveaux résidents à Deux-Montagnes et freiner l'exode de ceux dont l'offre actuelle ne répond pas à leurs besoins. Le programme de développement résidentiel doit ainsi :

4.2.3.1 Prévoir des unités destinées aux ménages de petite taille;

4.2.3.2 Inclure des éléments pour retenir et attirer les familles et créer un milieu de vie dynamique.

4.2.4 Inciter les usagers du train de banlieue à l'utilisation accrue des transports actifs et collectifs

Malgré le fait que la gare Grand-Moulin dessert en grande partie les résidents de Deux-Montagnes et qu'une ligne d'autobus et deux pistes cyclables convergent vers celle-ci, les stationnements incitatifs en bordure de la voie ferrée sont occupés à pleine capacité durant la semaine. Il apparaît donc que l'automobile constitue l'un des moyens les plus utilisés pour s'y rendre. Il importe dès lors de trouver des solutions pour stimuler l'utilisation des modes de déplacement alternatifs pour désengorger le réseau routier et les stationnements, mais aussi dans une perspective de développement durable de la collectivité. Dans la mise en œuvre du PPU, la Ville devra donc viser à atteindre les objectifs suivants :

4.2.4.1 Bonifier la desserte en autobus vers la gare en collaboration avec le CITL;

4.2.4.2 Envisager la piétonisation du quartier entre la gare et le chemin d'Oka;

4.2.4.3 Aménager de nouveaux liens cyclables pour desservir les établissements scolaires et les espaces verts;

4.2.4.4 Ajouter des supports à vélos aux abords de la gare;

4.2.4.5 Favoriser un aménagement distinctif et de qualité aux abords de la gare pour mettre en valeur l'identité du lieu.

4.2.5 Préserver et mettre en valeur les parcs et espaces riverains publics

Les parcs municipaux et les espaces publics situés en bordure de l'eau constituent un élément central de la qualité de vie à Deux-Montagnes. Dans une perspective de croissance démographique, il importe que les équipements de sports et loisirs s'adaptent aux nouveaux flux de population et répondent aux attentes des résidents. Quant aux espaces publics localisés sur les berges des cours d'eau, ceux-ci doivent être conservés et mis en valeur pour inciter les citoyens à investir ces lieux qui contribuent grandement à la spécificité de la collectivité. Les interventions à cet effet consisteront donc à :

4.2.5.1 Améliorer les percées visuelles existantes vers les cours d'eau par l'ajout de mobilier urbain sur les rues concernées;

4.2.5.2 Bonifier l'aménagement de chacun des parcs riverains;

4.2.5.3 Bonifier les équipements de sports et loisirs sur les parcs et les berges;

4.2.5.4 Élaborer un système de panneaux signalétiques dédiés à la promotion des circuits récréotouristiques de la région.

4.2.6 Assurer une croissance urbaine écologiquement viable

Le processus de requalification du secteur devra faire figure de projet phare en termes de développement durable. Ainsi, il est primordial que des critères de gestion écologique soient mis en place sur l'ensemble du secteur. Les projets de construction devront donc :

4.2.6.1 Optimiser le rendement environnemental des nouveaux bâtiments;

4.2.6.2 Minimiser la quantité de surfaces asphaltées par l'insertion d'îlots de verdure et de mesures de gestion durable des précipitations;

4.2.6.3 Mettre en œuvre des stratégies de stationnement alternatives (stationnement partagé, structures étagées ou souterraines, etc.) lorsque possible;

4.2.6.4 Privilégier les essences de plantes indigènes et qui nécessitent peu d'irrigation artificielle dans les choix de végétaux ornementaux.

5 CADRE DE GESTION DE L'OCCUPATION DU SOL

5. CADRE DE GESTION DE L'OCCUPATION DU SOL

Le cadre de gestion de l'occupation du sol relate de façon concrète comment les orientations et objectifs d'aménagement et de développement se traduisent dans l'espace physique. En deuxième lieu, il s'agit de décrire sommairement les modifications au cadre normatif et discrétionnaire nécessaires dans le cadre du présent programme particulier d'urbanisme (PPU).

5.1 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le concept d'organisation spatiale pour le secteur du chemin d'Oka et du Grand-Moulin est illustré au **Plan 7** et respecte le Cadre d'aménagement et de développement décrit au Chapitre 4.

5.2 AFFECTATIONS DU SOL

À l'intérieur du secteur PPU, la typologie d'habitation inclut : des habitations unifamiliales isolées, jumelées et contiguës, des habitations bifamiliales et trifamiliales, des habitations multifamiliales et multifamiliales d'envergure. Sur le chemin d'Oka, en plus de l'usage résidentiel, du commerce d'appoint ainsi que certains commerces de marchandise générale seront permis au rez-de-chaussée. Les affectations du sol sont illustrées au **Plan 8**.

5.3 HAUTEURS DU CADRE BÂTI

La hauteur des bâtiments dans le secteur PPU variera entre 3 et 5 étages hors-sol pour les terrains qui feront l'objet de projet de développement ou redéveloppement aux abords des axes structurants identifiés au PPU Grand-Moulin et aux abords de la gare Grand-Moulin.

5.4 TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

Le réseau de transport en commun illustré sur le plan 5 est aménagé sur le chemin d'Oka et sur la 8e Avenue et offre un trajet qui relie les deux gares de train de banlieue, soit Deux-Montagnes et Grand-Moulin, à des intervalles de 30 minutes. Le circuit 93 du Conseil intermunicipal de transport des Laurentides (CITL) dessert donc le secteur.

Le secteur est desservi par la piste cyclable de la Route Verte dont le trajet emprunte la 8e Avenue. Cependant, le trajet sera révisé de façon à ne plus emprunter la rue Henri-Dunant, mais plutôt la 14e Avenue jusqu'au Parc Central et traversera ce dernier pour aboutir sur la 13e Avenue et par la suite au boulevard du Lac jusqu'à la 8e Avenue, pour finalement se connecter à nouveau au parcours existant vers Laval. Ces modifications sont illustrées au **Plan 9**.

5.5 CADRE RÈGLEMENTAIRE APPLICABLE AU TERRITOIRE DU PPU

Le cadre réglementaire sera ajusté afin de refléter les orientations d'aménagement et de développement énumérées dans le cadre du PPU Grand-Moulin. Dans le cadre de la mise en œuvre du PPU, certaines modifications seront envisagées pour les règlements de zonage et sur les PIIA, de façon non limitative, dont les suivantes :

5.5.1 Règlement de zonage

- Réviser la délimitation au plan de zonage et ajuster les normes qui figurent aux grilles des usages et des normes pour les zones, R1-21, R1-23, R4-26 , R1-27, R2-28, R1-29, R4-30, R2-31, R1-35, R1-36, R3-37, R1-40, R1-45, R1-46, R2-58, R1-59, R3-60, C1-01, C1-02, C1-03 et C1-04 afin de refléter les orientations d'aménagement et de développement du PPU;
- Créer de nouvelles zones afin de bonifier l'offre immobilière résidentielle et commerciale à partir de certaines des zones énumérées précédemment;
- Réviser les usages commerciaux permis sur le chemin d'Oka et aux pourtours de la gare Grand-Moulin afin de favoriser une mixité et une compatibilité de ceux-ci dans le but d'offrir une plus grande diversité de biens et services courants (produits alimentaires, marchandise générale, services personnels) à la population. Les usages envisagés permettront de créer un environnement distinctif tout en favorisant la revitalisation de l'activité commerciale;

- Revoir les normes d'aménagement et de développement de façon à assurer l'intégration harmonieuse de nouvelles constructions dans la trame urbaine existante en plus de favoriser l'application de pratiques d'aménagement écoresponsables;
- Ajuster les hauteurs permises dans les zones du noyau villageois qui entourent la gare Grand-Moulin, qui longent la voie ferrée, qui englobent la 8e avenue et une partie du boulevard du Lac ainsi que le chemin d'Oka de façon à permettre la diversification de l'offre immobilière résidentielle et commerciale.

5.5.2 Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale

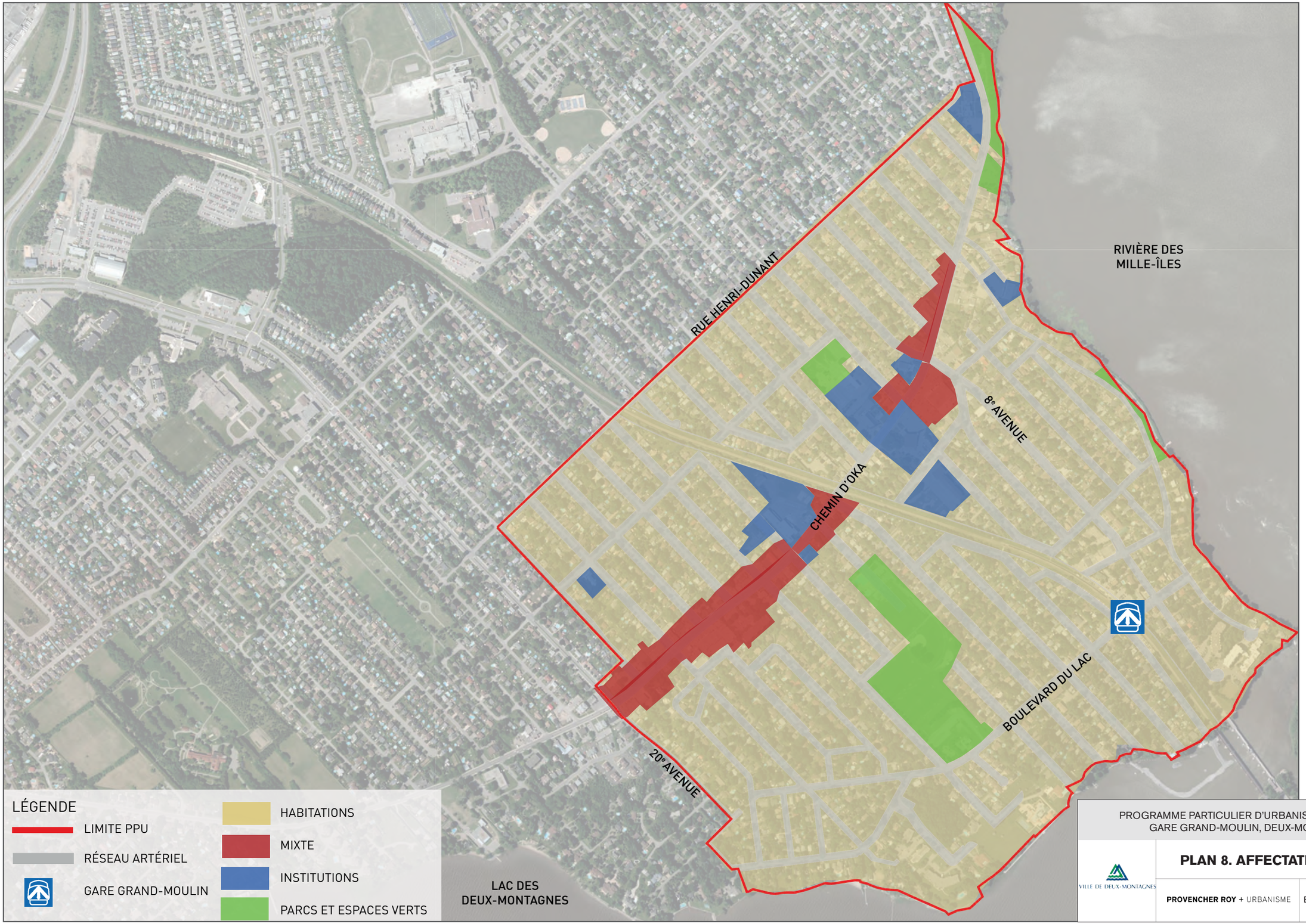
- Ajouter de nouveaux critères au secteur PIIA visant à harmoniser l'intégration de nouvelles constructions résidentielles au milieu environnant;
- Prévoir des critères visant à préserver le couvert arboricole ou à bonifier l'aménagement paysager;
- Élaborer de nouveaux critères visant à promouvoir une architecture de qualité et fonctionnelle;
- Préciser des objectifs et des critères d'aménagement écoresponsables visant la réduction des îlots de chaleur et une gestion optimale des eaux de ruissellement.

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME CHEMIN D'OKA &
GARE GRAND-MOULIN, DEUX-MONTAGNES, QC

VILLE DE DEUX-MONTAGNES

PLAN 7. CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

PROVENCHER ROY + URBANISME	ÉCHELLE 1:8000	27/05/2013



PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME CHEMIN D'OKA &
GARE GRAND-MOULIN, DEUX-MONTAGNES, QC

VILLE DE DEUX-MONTAGNES

PLAN 8. AFFECTATIONS DU SOL

PROVENCHER ROY + URBANISME | ÉCHELLE 1:8000 | 27/05/2013

RIVIÈRE DES MILLE-ÎLES

RUE HENRI-DUNANT

8e AVENUE

CHEMIN D'OKA

BOULEVARD DU LAC

20e AVENUE

LAC DES DEUX-MONTAGNES

41 80 90 93 92

LÉGENDE

- LIMITE PPU
- VOIE CYCLABLE LOCALE
- ROUTE VERTE-VOIE CYCLABLE
- VOIE STRUCTURANTE
- CIRCUIT AUTOBUS LOCAL
- VOIE FERRÉE
- ENTRÉE DE VILLE
- GARE GRAND-MOULIN

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME CHEMIN D'OKA & GARE GRAND-MOULIN, DEUX-MONTAGNES, QC

VILLE DE DEUX-MONTAGNES

PLAN 9. RÉSEAUX DE TRANSPORT PROJETÉS

N

PROVENCHER ROY + URBANISME	ÉCHELLE 1:8000	27/05/2013

6 MISE EN OEUVRE

6. MISE EN OEUVRE

6.1 PLAN D'ACTIONS

Le plan d'action synthétise l'ensemble des actions ciblées à l'intérieur du Programme particulier d'urbanisme (PPU) du chemin d'Oka et et de la gare Grand-Moulin. Les actions projetées et les moyens à employer pour y parvenir sont détaillés pour chaque grande orientation d'aménagement et de développement décrites à la section 4.2.

TABLEAU 2. Plan d'actions

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 4.2.1 PROCÉDER À UNE REQUALIFICATION DU TISSU RÉSIDENTIEL LE LONG DES AXES ROUTIERS STRUCTURANTS ET AUX POURTOURS DE LA GARE	
ACTIONS	MOYENS
Acquérir les terrains vacants ou sous-utilisés	▪ Poursuivre et bonifier le Programme de crédit de taxes pour la rénovation résidentielle; ▪ Programme d'acquisition foncière; ▪ Négociation de gré à gré pour l'acquisition de propriétés; ▪ Réserve foncière sur toutes les propriétés à développer.

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 4.2.2 STIMULER L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE EN BORDURE DU CHEMIN D'OKA EN FAVORISANT LA MIXITÉ DES USAGES	
ACTIONS	MOYENS
Planifier le développement	▪ Démarche pour la sélection de promoteurs; ▪ Études de circulation (débits et configuration routière) portant sur l'impact des nouveaux projets sur le réseau artériel; ▪ Programme d'infrastructures urbaines; ▪ Plan directeur d'aqueduc; ▪ Négociations avec Hydro-Québec et autres compagnies de services publics pour la relocalisation des infrastructures aériennes; ▪ Programme d'aménagement du domaine public.

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 4.2.3 DIVERSIFIER L'OFFRE DE LOGEMENTS POUR RÉPONDRE AUX NOUVELLES RÉALITÉS DU MARCHÉ	
ACTIONS	MOYENS
Soutenir les initiatives privées de requalification du cadre bâti existant	▪ Poursuivre et bonifier le Programme de crédit de taxes pour la rénovation résidentielle; ▪ Programme d'aide à la transformation des logements locatifs en copropriété divise; ▪ Programme d'accès à la propriété (lorsque combiné à des travaux de rénovation majeurs); ▪ Crédit de taxes à la rénovation résidentielle et commerciale.

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 4.2.4 INCITER LES USAGERS DU TRAIN DE BANLIEUE À L'UTILISATION ACCRUE DES TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS	
ACTIONS	MOYENS
Bonifier les réseaux existants	▪ Plan de transport durable; ▪ Programme d'aménagement du domaine public; ▪ Étude d'opportunités portant sur l'identification de tracés piétons et cyclables; ▪ Démarches auprès de l'AMT pour doubler la voie ferrée ▪ Démarches auprès du CITL.

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 4.2.5 PRÉSERVER ET METTRE EN VALEUR LES PARCS ET ESPACES RIVERAINS PUBLICS	
ACTIONS	MOYENS
Améliorer ou renouveler les infrastructures existantes	▪ Programme d'aménagement du domaine public; ▪ Programme d'infrastructures urbaines; ▪ Ententes intermunicipales portant sur les activités de sports et de loisirs.

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 4.2.6 FAVORISER UNE GESTION ÉCOLOGIQUE SUR L'ENSEMBLE DU SECTEUR	
ACTIONS	MOYENS
Inciter les initiatives privées de construction écologique	▪ Révision du cadre réglementaire; ▪ Politique de l'arbre; ▪ Programme de remboursement des frais de certification environnementale; ▪ Crédits de taxes pour le respect des normes NOVO-CLIMAT.