



VILLE DE DEUX-MONTAGNES

# Plan d'urbanisme

Projet de Règlement n° 1732

Avril 2024  
Projet 1442201

**BC2**





BC2





# TABLE DES MATIÈRES

|          |  |          |
|----------|--|----------|
| <b>1</b> | <b>MISE EN CONTEXTE</b>  | <b>1</b> |
| 1.1      | LE CONTEXTE  | 2        |
| 1.2      | LE TERRITOIRE  | 3        |
| 1.3      | LES TENDANCES EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE   | 6        |
| 1.3.1    | LE TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT  | 6        |
| 1.3.2    | LE PEDESTRIAN ORIENTED DEVELOPMENT   | 7        |
| 1.3.3    | LA VILLE DES COURTES DISTANCES   | 7        |
| 1.3.4    | PLUSIEURS OPTIONS DE DENSIFICATION DOUCE   | 8        |
| 1.3.5    | AMÉNAGEMENTS POUR UNE VILLE RÉSILIENTE   | 9        |
| 1.4      | DEUX-MONTAGNES À L'INTÉRIEUR DE LA CMM ET DE LA COURONNE NORD                          | 10       |
| 1.4.1    | LE PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT (PMAD)                         | 10       |
| 1.4.2    | RÈGLEMENT DE CONTRÔLE INTÉRIMAIRE (RCI) CONCERNANT LES MILIEUX NATURELS NUMÉRO 2022-96 | 10       |
| 1.5      | LA MRC DE DEUX-MONTAGNES   | 11       |
| 1.5.1    | LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ (2022)                              | 11       |
| 1.6      | LA VISION DE DÉVELOPPEMENT URBANISTIQUE 2020-2030                                      | 13       |
| 1.6.1    | OBJECTIFS  | 13       |
| 1.6.2    | PRINCIPES FONDATEURS   | 14       |
| 1.6.3    | POLITIQUES MUNICIPALES LIÉES À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE                             | 14       |
| 1.7      | RETOUR SUR LE PLAN D'URBANISME DE 2009   | 16       |
| 1.8      | LES PLANS PARTICULIERS D'URBANISME   | 19       |
| 1.8.1    | PPU GARE GRAND-MOULIN - 2013   | 19       |
| 1.8.2    | PPU ENTRÉE OUEST – 2013  | 20       |



|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| 1.8.3 PPU GARE DEUX-MONTAGNES - 2018 | 20  |
| <b>2</b>                             | <b>LECTURE DU MILIEU</b>  |
| <b>21</b>                            | <b>21</b>   |
| 2.1                                  | LA POPULATION ET LE LOGEMENT                                      |
| 22                                   | 22  |
| 2.1.1                                | CROISSANCE DE LA POPULATION                                       |
| 22                                   | 22  |
| 2.1.2                                | REPRÉSENTATION DES MÉNAGES  |
| 23                                   | 23  |
| 2.1.3                                | TRAVAIL ET MODE DE DÉPLACEMENT                                    |
| 23                                   | 23  |
| 2.1.4                                | TYPLOGIE RÉSIDENITIELLE EN ÉVOLUTION                              |
| 25                                   | 25  |
| 2.2                                  | LES COMPOSANTES IDENTITAIRES                                      |
| 27                                   | 27  |
| 2.2.1                                | VIE DE FAMILLE ET QUALITÉ DU MILIEU                               |
| 27                                   | 27  |
| 2.2.2                                | ESPACES VERTS ET ACCÈS À L'EAU                                    |
| 28                                   | 28  |
| 2.2.3                                | CANOPIÉE  |
| 29                                   | 29  |
| 2.3                                  | LES DÉFIS POUR L'AMÉNAGEMENT D'UN TERRITOIRE RÉSILIENT ET DURABLE |
| 31                                   | 31  |
| 2.3.1                                | MOBILITÉ  |
| 31                                   | 31  |
| 2.3.2                                | MILIEUX DE VIE ET MIXITÉ  |
| 36                                   | 36  |
| 2.3.3                                | VIE COMMUNAUTAIRE ET SOCIALISATION                                |
| 38                                   | 38  |
| 2.3.4                                | ENVIRONNEMENT   |
| 40                                   | 40  |
| 2.3.5                                | PRÉSERVATION ET MISE EN VALEUR DU TERRITOIRE                      |
| 48                                   | 48  |
| 2.3.6                                | SECTEURS À REDÉVELOPPER ET REQUALIFIER                            |
| 49                                   | 49  |
| 2.4                                  | ENJEUX  |
| 53                                   | 53  |
| <b>3</b>                             | <b>STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT</b>                                   |
| <b>54</b>                            | <b>54</b>   |
| 3.1                                  | VISION D'AMÉNAGEMENT  |
| 55                                   | 55  |
| 3.2                                  | ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT  |
| 56                                   | 56  |
| 3.3                                  | ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET STRATÉGIES                             |
| 57                                   | 57  |
| 3.4                                  | LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE                                |
| 61                                   | 61  |
| 3.4.1                                | LES PLANS PARTICULIERS D'URBANISME (PPU)                          |
| 61                                   | 61  |
| 3.4.2                                | LES PÔLES MULTIFONCTIONNELS                                       |
| 61                                   | 61  |



## MOT DU MAIRE

Chères citoyennes et chers citoyens de Deux-Montagnes,

Je vous invite à prendre connaissance du nouveau Plan d'urbanisme de la Ville de Deux-Montagnes.

Par obligation légale, la Ville de Deux-Montagnes se devait d'élaborer un nouveau Plan d'urbanisme (PU) avant le 30 juin 2024 puisque la MRC Deux-Montagnes a adopté, en 2022, un nouveau Schéma d'aménagement et de développement (SAD). Ce schéma devait lui-même s'arrimer avec les orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Enfin, tous ces outils d'aménagements doivent être concordants avec les Orientations gouvernementales en aménagement du territoire du gouvernement du Québec (OGAT).

Ce qu'il faut retenir ici, c'est que dans l'élaboration de son Plan d'urbanisme, la Ville de Deux-Montagnes doit obligatoirement prendre en compte, le SAD, le PMAD et les OGAT. Le Plan d'urbanisme de la Ville de Deux-Montagnes n'est donc pas un choix complètement et purement local. Les décideurs municipaux adaptent les intérêts et éléments contextuels locaux aux obligations des paliers supérieurs.

La tâche d'élaboration du Plan d'urbanisme de la Ville de Deux-Montagnes se trouve complexifiée par le fait qu'elle dispose de deux gares du REM. L'aménagement du territoire entourant ces deux gares doit se faire selon les principes de développement durable des aires appelées Transit oriented development (TOD). Ces aires sont basées sur un développement ou redéveloppement intensif de moyennes et hautes densités autour d'une gare de transport en commun. Les seuils imposés à Deux-Montagnes sont 3 fois plus élevés que ceux imposés aux villes avoisinantes.

En tenant compte des balises des paliers supérieurs, la Ville de Deux-Montagnes a amorcé, à compter de 2019, un processus de réflexion sur sa vision de développement urbanistique. Plusieurs séances de consultation publique ont été organisées, dont certaines sous la forme d'ateliers participatifs citoyens. Des urbanistes, des économistes et des conseillers juridiques internes et externes ont également œuvré à son élaboration.

Dans notre nouvel outil de planification du territoire, plusieurs éléments du caractère distinctif de Deux-Montagnes sont préservés, voire valorisés: les accès à l'eau, les voies cyclables, les parcs et espaces verts, le boisé protégé, etc. Nous avons réussi à intégrer les obligations de redéveloppement et les principes de développement durable tout en maintenant la qualité de vie. Tel que convenu



consensuellement lors des séances de consultation publique, il a été choisi de densifier plus intensément près des gares afin de maintenir les 2/3 du territoire de Deux-Montagnes en maisons unifamiliales ou bifamiliales. La densification sera donc très localisée.

Nous nous sommes assurés que les infrastructures (eau, égouts, etc.) et les services publics (sécurité incendie, police, école, etc.) pouvaient accueillir une augmentation du nombre d'unités de logement. Nous avons notamment ajouté deux parcs pour aux besoins récréatifs de la population actuelle et future. Nos services possèdent la capacité de desservir adéquatement cette croissance escomptée. À terme, la population de la ville, qui stagne depuis 2004, devrait augmenter de 25%. Par ailleurs, des études de circulation ont été confiées à des firmes spécialisées. Nous portons une attention particulière sur le secteur sud de la ville. La réfection de certaines infrastructures vieillissantes sera l'occasion de réaménager certaines rues afin d'assurer une meilleure mobilité.

En somme, l'arrivée du REM contribuera à l'arrivée de nouveaux citoyens dans divers types d'habitations plus denses à proximité des gares. Ces nouveaux citoyens, attirés par le milieu de vie privilégié qu'est Deux-Montagnes, contribueront au développement économique en donnant un souffle nouveau aux commerces locaux. Une étude commanditée par la MRC et la Ville de Deux-Montagnes démontre que la densification aura un effet attractif pour des commerces de proximité et permettra une reprise de l'activité économique pour la ville. Les principes mêmes de développement durable des aires TOD dictent d'encourager les commerces de proximité.

Les investissements actuels et futurs apportent également une croissance soutenue de l'assiette fiscale permettant une stabilisation du compte de taxes. Il faut noter que l'arrivée du REM ne se fera pas sans impact sur les dépenses de la Ville. En effet, une facture annuelle d'environ \$2 500 000.00 sera transmise à la Ville de Deux-Montagnes dès sa mise en service. Nous avons prévu cette dépense, mais nous devons tout de même convenir que la croissance fait partie de l'équation pour respecter la capacité de payer des citoyens.

La pénurie de logements et la protection des milieux naturels et agricoles nous obligent à revoir nos villes autrement. La densification permet de freiner l'étalement urbain et la perte de milieux naturels. Le nouveau Plan d'urbanisme de la Ville de Deux-Montagnes répond à tout point de vue à ces exigences. La perspective de développement s'avère réjouissante pour la Ville de Deux-Montagnes. Les citoyens actuels et futurs pourront sans aucun doute en profiter.

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| 3.4.3    | LE PÔLE CIVIQUE  | 62        |
| 3.4.4    | ESPACES À PLANIFIER  | 62        |
| 3.4.5    | BONIFICATION DES RÉSEAUX   | 63        |
| 3.4.6    | BERGES ET ACCÈS  | 64        |
| 3.4.7    | PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT  | 64        |
| 3.5      | LUTTE AUX ÎLOTS DE CHALEUR   | 64        |
| 3.6      | OFFRE EN INFRASTRUCTURES   | 65        |
| 3.7      | SIGNATURE VERDOYANTE   | 66        |
| <b>4</b> | <b>LE CADRE RÉGLEMENTAIRE</b>  | <b>68</b> |
| 4.1      | GRANDES AFFECTATIONS DU SOL  | 69        |
| 4.1.1    | FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES AUTORISÉES SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE  | 75        |
| 4.1.2    | TERMINOLOGIE   | 76        |
| 4.2      | DENSITÉS RÉSIDENTIELLES  | 80        |
| 4.2.1    | LES RAISONS DE LA TRANSFORMATION DU TERRITOIRE : POURQUOI DEUX-MONTAGNES ET SES QUARTIERS SE TRANSFORMENT-ILS? | 80        |
| 4.2.2    | STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT  | 82        |
| 4.2.3    | LES SEUILS MINIMAUX DE DENSITÉS  | 85        |
| 4.3      | MESURES RÉGLEMENTAIRES   | 87        |
| 4.3.1    | MODIFICATIONS AU PPU GARE GRAND-MOULIN ET AU PPU DE L'AIRE TOD DE LA GARE DE DEUX-MONTAGNES                    | 87        |
| 4.3.2    | MODIFICATIONS AUX RÈGLEMENTS D'URBANISME NORMATIFS   | 88        |
| 4.3.3    | MODIFICATIONS AU PLAN D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION ARCHITECTURAL (PIIA)                                     | 89        |
| 4.3.4    | ZONAGE INCITATIF   | 89        |
| 4.3.5    | PLAN D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE (PAE)  | 90        |
| 4.3.6    | RÈGLEMENT SUR LE LOGEMENT ABORDABLE, SOCIAL OU FAMILIAL  | 90        |
| <b>5</b> | <b>RÉFÉRENCES</b>  | <b>91</b> |
| <b>6</b> | <b>ANNEXES</b>   | <b>92</b> |



## LISTE DES FIGURES

|             |   |    |
|-------------|---|----|
| FIGURE 1 -  | Deux-Montagnes à l'intérieur de la CMM  | 4  |
| FIGURE 2 -  | Deux-Montagnes au sein de la MRC  | 5  |
| FIGURE 3 -  | Les composantes de la ville des courtes distances                               | 7  |
| FIGURE 4 -  | Différentes formes d'unité d'habitation accessoire                              | 8  |
| FIGURE 5 -  | Saillie de rue destinée au drainage   | 9  |
| FIGURE 6 -  | Les grandes orientations du PMAD  | 10 |
| FIGURE 7 -  | Le chemin d'Oka   | 16 |
| FIGURE 8 -  | Inondations de 2017   | 17 |
| FIGURE 9 -  | Aire théorique de 1 km et territoire d'intervention du PPU Gare Deux-Montagnes  | 20 |
| FIGURE 10 - | Répartition de la population selon l'âge  | 22 |
| FIGURE 11 - | Profil des ménages privés   | 23 |
| FIGURE 12 - | Durée du navettage  | 24 |
| FIGURE 13 - | L'habitation à Deux-Montagnes   | 25 |
| FIGURE 14 - | Année de construction des bâtiments   | 26 |
| FIGURE 15 - | Activité familiale sur le chemin d'Oka  | 27 |
| FIGURE 16 - | Le chemin d'Oka   | 27 |
| FIGURE 17 - | Simulation de l'accès au parc du Centenaire                                     | 28 |
| FIGURE 18 - | Parc de l'Armitage  | 28 |
| FIGURE 19 - | Plantation dans le boisé Roger-Lemoine  | 29 |
| FIGURE 20 - | Carte des espaces verts et accès à l'eau  | 30 |
| FIGURE 21 - | Coupe type d'un réaménagement de rue dans le secteur de la station Grand-Moulin | 32 |
| FIGURE 22 - | Hiérarchie du réseau routier et corridors scolaires                             | 33 |
| FIGURE 23 - | La mobilité   | 34 |

|  |    |
|--|----|
| FIGURE 24 - Temps de marche vers les stations du REM   | 35 |
| FIGURE 25 - Bâtiment mixte avec logements locatifs sur le chemin d'Oka                               | 36 |
| FIGURE 26 - Le logement  | 37 |
| FIGURE 27 - Exemple d'une place publique et de bâtiments mixtes                                      | 39 |
| FIGURE 28 - Rehaussement d'un muret  | 40 |
| FIGURE 29 - Contraintes anthropiques et naturelles   | 42 |
| FIGURE 30 - Îlots de chaleur   | 43 |
| FIGURE 31 - Milieux naturels d'intérêt   | 45 |
| FIGURE 32 - Milieux d'intérêt esthétiques et paysagers   | 47 |
| FIGURE 33 - Site du patrimoine de la Petite-École-Jaune  | 48 |
| FIGURE 34 - Potentiel de redéveloppement   | 52 |
| FIGURE 35 - Parcelle du terrain de l'Abbaye Sainte-Marie des Deux-Montagnes                          | 62 |
| FIGURE 36 - Vue partielle et point de contemplation vers le lac au bout de la 26 <sup>e</sup> avenue | 64 |
| FIGURE 37 - Concept d'organisation spatiale  | 67 |
| FIGURE 38 - Plan des affectations du sol   | 79 |



# 1 MISE EN CONTEXTE

## 1.1 Le contexte

La Ville de Deux-Montagnes a débuté en 2020 une démarche de mise à jour de la planification de son développement, par l'adoption de la Vision de développement urbanistique 2020-2030. Prenant acte de l'arrivée du Réseau express métropolitain (REM), des nouveaux paramètres de développement durable et de la volonté de maintenir la qualité de son milieu de vie, cette vision pose, en collaboration avec les citoyens de Deux-Montagnes, les premiers jalons d'un exercice de révision de la planification et de la réglementation d'urbanisme de la Ville. L'adoption d'un nouveau plan d'urbanisme en constitue la seconde étape, en dressant un portrait du territoire, en identifiant les enjeux d'aménagement, en adoptant une vision d'aménagement et en élaborant des orientations et des actions, qui viennent assurer la mise en œuvre du plan d'urbanisme.

Par ailleurs, suivant l'adoption du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) en 2012, du Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) par la MRC de Deux-Montagnes en 2021 et du projet préliminaire du Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (PPPMADR), la Ville de Deux-Montagnes se devait de mettre à jour sa planification en concordance avec les orientations adoptées à l'échelle régionale.

L'approche retenue pour le plan d'urbanisme cible les éléments ayant une incidence sur l'aménagement et la planification du territoire de la Ville de Deux-Montagnes. La présentation du territoire, la description des tendances actuelles en matière d'aménagement du territoire et les documents de planification pertinents sont abordés à travers ce prisme. Ensuite, la lecture du milieu se divise en un profil sociodémographique, les composantes identitaires et les défis pour l'aménagement d'un territoire résilient et durable. De ces éléments découlent, dans un second temps, des enjeux d'aménagement.

Les stratégies d'aménagement assurent, quant à elles, la transposition des enjeux en un énoncé de vision, ainsi que sous la forme d'un concept d'organisation spatiale, représentant de manière schématique les principales composantes structurant le territoire de Deux-Montagnes. Cette vision et ce concept d'organisation spatiale se déclinent par la suite en orientations, objectifs et actions, afin d'assurer leur opérationnalisation et leur concrétisation. Enfin, le plan d'urbanisme intègre et détaille les affectations du territoire, la compatibilité des usages et les seuils minimaux de densité.





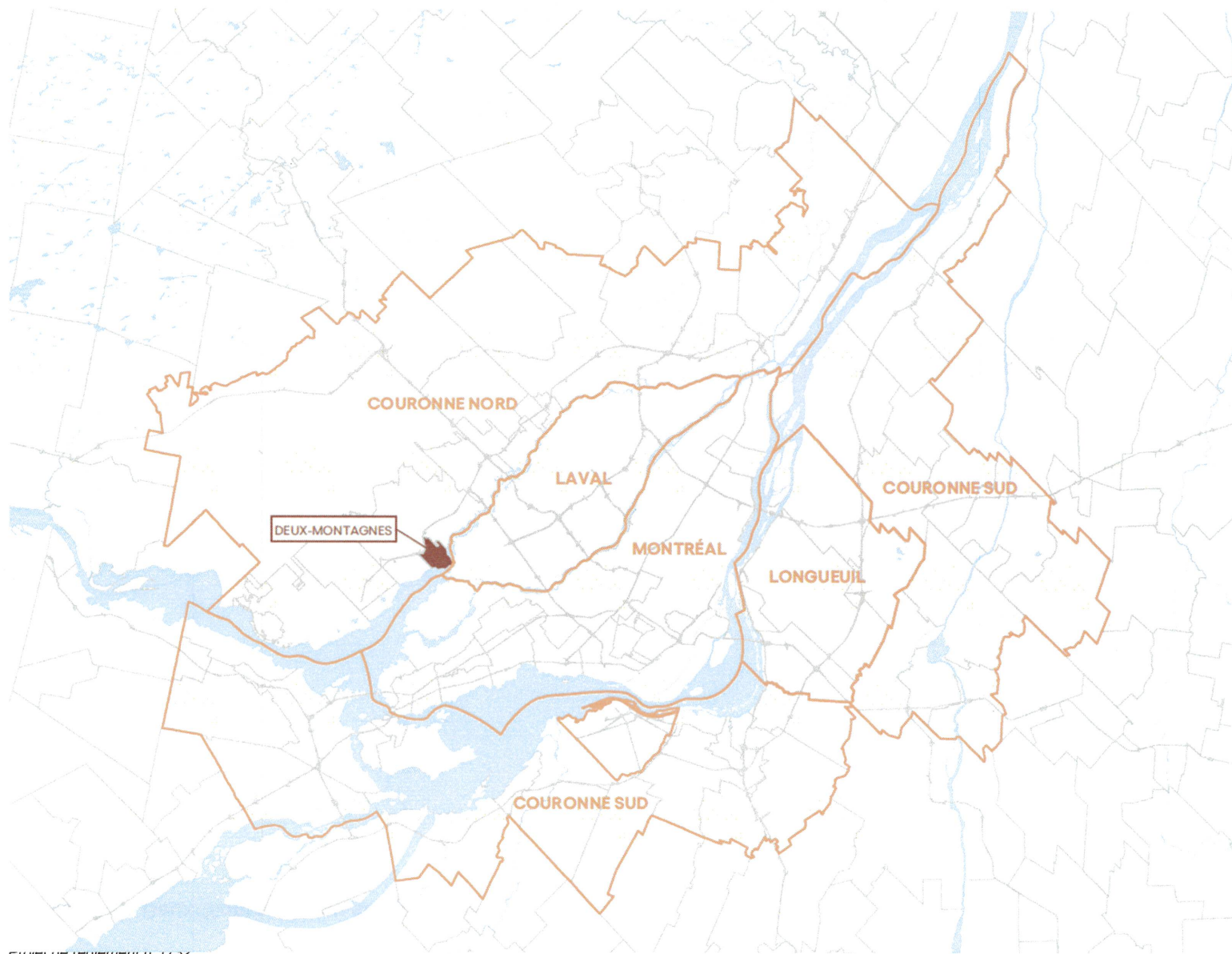
## 1.2 Le territoire

La Ville de Deux-Montagnes constitue, à l'intérieur de la MRC de Deux-Montagnes, la transition entre le principal noyau urbain qu'est Saint-Eustache et les portions moins urbaines situées plus à l'ouest. C'est entre autres ce positionnement qui confère à Deux-Montagnes son caractère unique, à la fois champêtre et urbain. Bordée par des cours d'eau identitaires et possédant plusieurs sites écologiques et esthétiques, Deux-Montagnes est une ville attrayante, qui détient un réel potentiel de redéveloppement au sein de la MRC.

Principalement visée par le PMAD et le SADR pour ses possibilités de densification et de consolidation résidentielle résultant de son positionnement stratégique et de ses infrastructures en place, la ville fait aujourd'hui face à de nouveaux enjeux et défis urbanistiques. Le plan d'urbanisme constitue l'un des principaux instruments visant à orienter le développement dans le respect des caractéristiques et la capacité de support du milieu, et ce, dans un souci de conservation et de protection des milieux naturels.

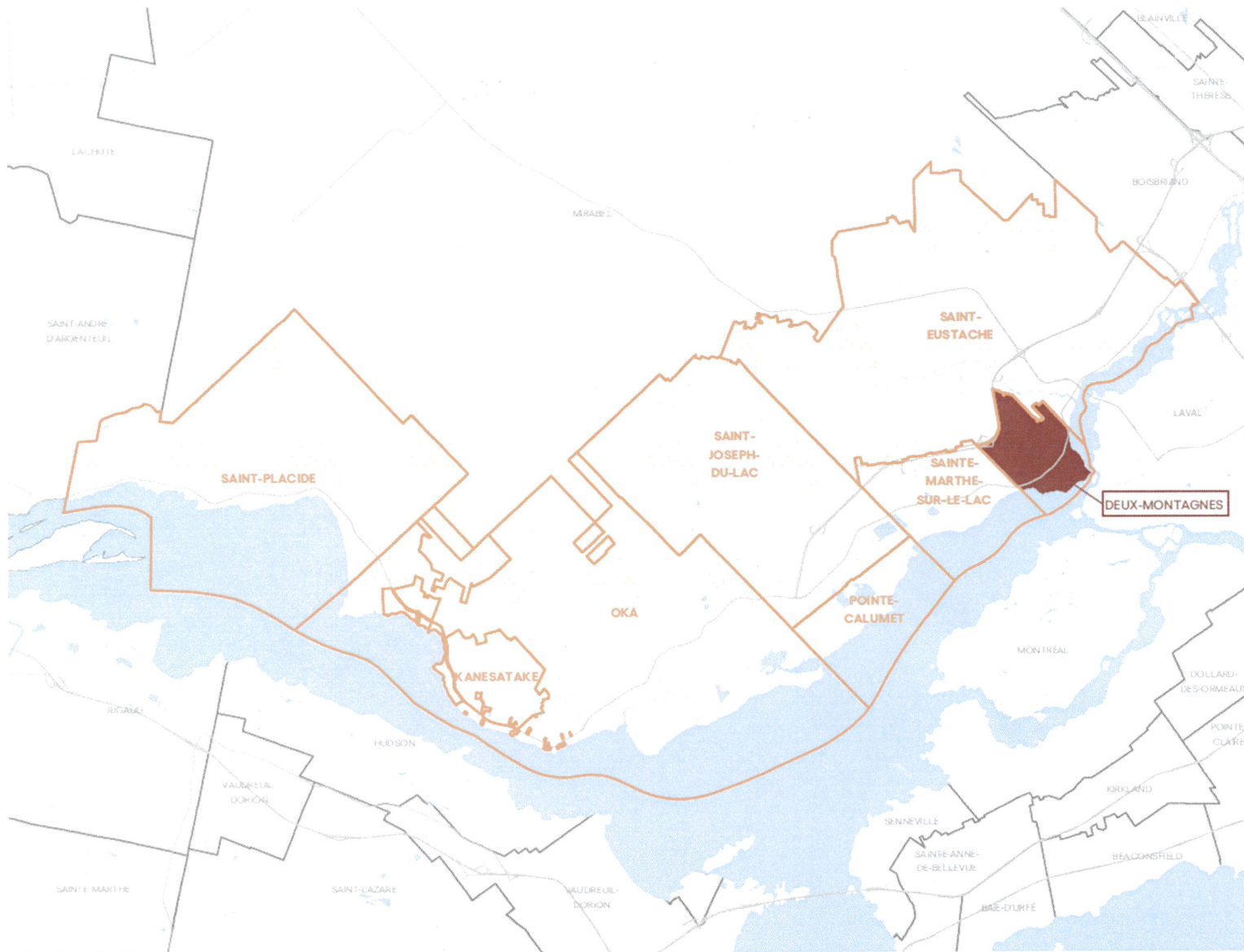


FIGURE 1 - Deux-Montagnes à l'intérieur de la CMM





**FIGURE 2 - Deux-Montagnes au sein de la MRC**



## 1.3 Les tendances en aménagement du territoire

Différentes tendances en matière d'aménagement du territoire ont vu le jour au cours des dernières années, dans l'optique de constituer des milieux de vie complets pour la population. En effet, la plupart des tendances actuelles et émergentes en urbanisme proposent des approches qui tendent à revenir sur les fondements permettant aux civilisations sédentaires de s'établir et de prospérer :

- LA MOBILITÉ ACTIVE;
- DES MILIEUX DE VIE DENSES ET MIXTES;
- LA PROXIMITÉ AVEC LA VÉGÉTATION ET DES MILIEUX NATURELS;
- L'ADAPTABILITÉ DE L'ESPACE URBAIN FACE AUX COMPOSANTES ENVIRONNEMENTALES;
- DES COMMUNAUTÉS VISANT UNE DÉPENDANCE MOINDRE SUR LE PLAN ALIMENTAIRE.

Ces approches peuvent être perçues à priori comme des évidences, mais l'atteinte de certaines d'entre elles peut bousculer nos modes de vie actuels. C'est pourquoi les habitudes doivent être remises en question afin d'opter pour la création de milieux de vie complets répondant aux besoins de la population et de faire face adéquatement aux défis qu'amèneront les changements climatiques par le biais d'un territoire résilient. Deux-Montagnes, avec ses deux stations du REM, est donc une ville où l'application de ces grands principes pourra améliorer à la fois la qualité de vie de ses habitants, en plus de contribuer à la réduction de l'impact de la ville sur les changements climatiques.

Parmi ces tendances en aménagement du territoire, il est possible de souligner : l'aménagement de type *Transit Oriented Development* (TOD), qui concentre des milieux des vies denses et mixtes autour d'un point d'ancrage d'un système de transport en commun lourd ; l'aménagement de type *Pedestrian Oriented Development* (POD), axé autour d'un cadre

bâti encourageant les déplacements piétons ; la ville des courtes distances, qui propose un aménagement urbain où la majorité des services sont à distance de marche du domicile; la ville résiliente, qui propose une approche urbanistique où les composantes de la ville peuvent s'adapter aux différents défis et chocs qu'ils subissent, et la densification douce, qui vise à bonifier le nombre de logements d'un milieu, sans toutefois le dénaturer, par le biais d'une optimisation de l'espace.

Ces tendances possèdent toutes un point en commun : le développement durable. En effet, ce grand thème se décline à travers une panoplie de sous-thématiques comme la mobilité, l'habitation, la protection des écosystèmes, l'agriculture, etc.

### 1.3.1 Le Transit Oriented Development

Le concept de *Transit Oriented Development* (TOD) existe depuis les années 1990. Toutefois ce n'est qu'en 2012, avec l'arrivée du PMAD de la CMM, que la mise en place de cette approche urbanistique s'est véritablement imposée dans la grande région de Montréal. Le principe s'articule autour d'un point d'accès au réseau de transport collectif lourd, telles une station de métro, une gare de train ou une station du REM. Dans un rayon d'environ un kilomètre autour de ce point focal s'implante un milieu de vie dense et mixte, les habitants et les travailleurs pouvant ainsi vivre dans un quartier muni d'une variété de services tout en étant mobiles autrement qu'avec une voiture. Plusieurs TOD se sont développés au fil du temps à l'intérieur de la CMM.

La présence de deux stations sur le territoire de Deux-Montagnes, dont chacune possède un rayonnement différent, offre l'opportunité de repenser les aménagements publics autour de chacune d'elles, en fonction de ses usagers. La station Deux-Montagnes, station de rabattement d'envergure plus régionale et la station Grand-Moulin, de rayonnement local, ont chacune déjà fait l'objet d'une planification sous la forme d'un plan particulier d'urbanisme (PPU). Ces planifications



concernaient dans un premier temps la planification autour des deux gares de train, avant d'être révisées à la suite de l'annonce de l'implantation du REM. La révision du plan d'urbanisme représente donc l'occasion de faire un bilan et revenir sur ces documents afin de les mettre à jour, le cas échéant, avant de poursuivre le développement de milieux de vie durables à l'intérieur des territoires couverts par ces deux PPU.

La mixité des usages comprise à l'intérieur d'un TOD est importante pour créer des milieux de vie complets, mais dans des contextes particuliers, un usage peut prendre l'ascendant sur les autres. La plupart du temps, il s'agit d'usages résidentiels, bien que certains TOD soient orientés sur des vocations plus économiques. Ainsi, ces derniers deviennent des pôles d'emplois durables dus à leur accessibilité en transport en commun.

### 1.3.2 Le Pedestrian Oriented Development

En complément au concept de TOD, axé sur un nœud de transport collectif, le concept de *Pedestrian Oriented Development* (POD) réfère à un environnement bâti qui encourage et améliore la mobilité piétonne. Ainsi, un quartier de type POD inclura des infrastructures qui facilitent et encouragent des déplacements piétons confortables, tout en planifiant les usages pour que les résidents aient accès, à distance de marche, aux services et infrastructures qu'ils utilisent le plus.

L'une des façons d'aménager le domaine public à l'intérieur d'un POD est de mettre en place des rues partagées. Il s'agit d'une voie publique (chaussée et intersections) conçue comme un espace partagé où l'ensemble des modes de déplacement cohabitent sans ségrégation physique ou réglementaire. Ce type d'aménagement vise à assurer la sécurité des usagers et la convivialité de l'espace public en utilisant notamment les interactions entre les usagers comme mesure pour réduire la vitesse des véhicules et les risques de collisions. Dans le contexte où l'accessibilité aux gares doit être sécuritaire pour tous les

types d'usagers, la rue partagée s'avère être une façon d'encourager une mobilité moins dépendante de l'auto solo.

### 1.3.3 La ville des courtes distances

Le concept de la ville des courtes distances est encore une fois basé sur la mobilité. Cette approche opte pour une organisation spatiale centrée autour d'un quartier où chacun peut avoir accès à la plupart de ses besoins en matière de travail, services, divertissement, éducation et autres à distance raisonnable de marche, variant entre 10 et 15 minutes. Conséquemment, ce concept prône également la densité ainsi que la mixité des usages afin de favoriser des milieux de vie complet et convivial.

FIGURE 3 - Les composantes de la ville des courtes distances



### 1.3.4 Plusieurs options de densification douce

La consolidation des milieux urbanisés est une façon d'optimiser l'occupation de l'espace et l'utilisation des infrastructures, des équipements et des services publics, par le (ré)aménagement de quartiers plus compacts, supportant une diversité d'activités et de modes de transport. En s'appuyant sur les qualités des milieux déjà urbanisés, on cherche ainsi à les exploiter et les mettre à profit pour un plus grand nombre de personnes.

La densification douce représente un ensemble de façons d'ajouter des logements dans un tissu urbain existant, sans que la nature du cadre urbain soit fondamentalement changée. On parle de densification douce, particulièrement dans les milieux pavillonnaires, qui caractérisent la majorité du territoire de Deux-Montagnes. Ces milieux favorisent notamment l'implantation d'unités d'habitations accessoires (UHA). Plusieurs interventions, comme illustrées à la figure 4, permettent l'ajout de ces unités de logement, notamment :

- Division d'une maison unifamiliale en maison intergénérationnelle;
- Division d'un bâtiment unifamilial en duplex;
- Division d'un lot pour des maisons contiguës;
- Division d'un lot afin de créer de nouveaux terrains à bâtir.

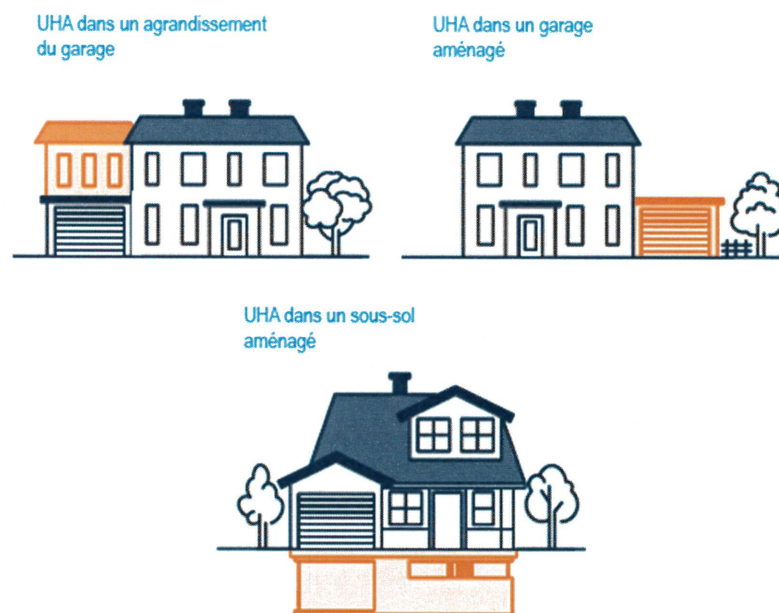
Une autre option repose sur la rénovation et l'agrandissement des maisons unifamiliales. Il s'agit d'une stratégie régulièrement utilisée dans les quartiers résidentiels permettant ainsi de mieux répondre aux besoins des ménages d'aujourd'hui (nombre de chambres, espace bureau, etc.). Cette stratégie optimise l'utilisation déjà existante du sol.

Cette densification douce permet de diversifier l'offre résidentielle, d'élargir l'assiette fiscale des municipalités et de réduire l'empreinte écologique du transport, sans que les interventions ne changent de manière importante le cadre urbain. L'acceptabilité sociale est donc favorisée. Cette stratégie s'intègre bien à l'intérieur de quartiers

résidentiels et diminue la pression à aménager les zones à très forte densité.

De plus, l'arrivée de nouveaux ménages dans des quartiers établis contribue à rentabiliser non seulement les infrastructures, mais aussi à offrir une nouvelle clientèle aux écoles et aux commerces de proximité. Cette nouvelle population pourrait justifier l'amélioration des espaces publics et équipements existants, au profit de tous.

FIGURE 4 - Différentes formes d'unité d'habitation accessoire





### 1.3.5 Aménagements pour une ville résiliente

À Deux-Montagnes, des enjeux spécifiques se font valoir : la résilience face aux inondations, la gestion des eaux de surface et l'augmentation de la canopée. Les épisodes d'inondations printanières de 2017 et de 2019 ont mis en lumière la nécessité de mettre en place des infrastructures de protection contre les crues, mais également celle d'une planification urbaine qui ne vulnérabilise pas la population dans un contexte où la fréquence des événements climatiques extrêmes ne fera qu'augmenter.

La gestion intelligente des eaux de surface ainsi que l'augmentation marquée de la canopée sont d'autres stratégies à mettre en place afin de lutter contre la surcharge des infrastructures de traitement des eaux et les îlots de chaleur, en plus d'améliorer la qualité du paysage urbain.

FIGURE 5 - Saillie de rue destinée au drainage



Source : centgregres.ca

## 1.4 Deux-Montagnes à l'intérieur de la CMM et de la couronne nord

Faisant partie intégrante du territoire de la CMM, Deux-Montagnes doit obligatoirement respecter à l'intérieur de ses outils de planification les orientations qui découlent de ce palier de gouvernement. Bien que l'ensemble des orientations à caractère régional soient reprises à l'intérieur du SADR de la MRC de Deux-Montagnes, rappelons les principaux éléments sur lesquels la CMM base sa lecture et sa vision métropolitaine de l'aménagement du territoire.

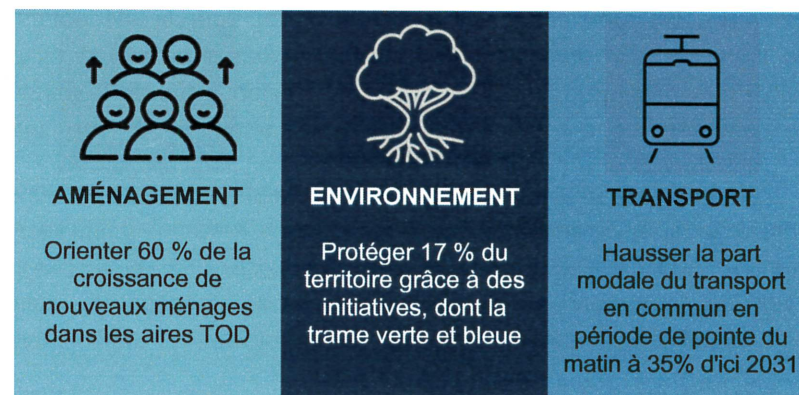
### 1.4.1 Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)

Le PMAD adopté par la CMM en 2012 est l'une des pierres d'assises de l'aménagement du territoire de la région métropolitaine de Montréal depuis maintenant plus de 10 ans. Celui-ci dicte les grandes orientations qui doivent entre autres être enchâssées dans les outils urbanistiques locaux. Les objectifs contenus à l'intérieur de ce document de planification à échelle métropolitaine découlent de trois principes, concernant l'aménagement, l'environnement et le transport.

Par ailleurs, le PMAD définit des seuils minimaux de densité à atteindre pour le territoire de la CMM, à l'intérieur et à l'extérieur des aires TOD identifiées. Pour le territoire de Deux-Montagnes, ces seuils, pour la période 2022-2026, sont de 60 logements par hectare dans les aires TOD et de 21 logements par hectare à l'extérieur des aires TOD. Il est toutefois à noter que le PMAD est, au moment d'écrire ces lignes, en révision<sup>1</sup>, et que tout indique que ces seuils minimaux de densité seront substantiellement augmentés.

<sup>1</sup> L'avant-projet du PMAD 2.0 a été adopté par le conseil de la CMM le 6 octobre 2023 avant d'être transmis pour une première phase de consultation auprès du gouvernement du Québec et des 14 MRC et agglomérations du Grand Montréal.

FIGURE 6 - Les grandes orientations du PMAD



### 1.4.2 Règlement de contrôle intérimaire (RCI) concernant les milieux naturels numéro 2022-96

Un RCI applicable au territoire de Deux-Montagnes a été adopté par la CMM et est entré en vigueur en juin 2022. Ce RCI concernant les milieux naturels impose des mesures de conservation pour plusieurs types de milieux naturels. Le territoire de Deux-Montagnes contient trois milieux naturels identifiés, soit des milieux humides d'intérêt métropolitain situés en berge du lac des Deux-Montagnes et de la rivière des Mille-Îles. Ces milieux, situés en littoral dans le territoire non cadastré, ne sont pas situés sur des terrains à construire, mais doivent tout de même bénéficier de la protection appropriée.



## 1.5 La MRC de Deux-Montagnes

### 1.5.1 Le Schéma d'aménagement et de développement révisé (2022)

Le Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la MRC de Deux-Montagnes fut adopté en septembre 2021 et est en vigueur depuis janvier 2022. S'inscrivant dans une perspective de développement durable, le SADR de la MRC contient la vision stratégique suivante :

#### VISION 2035

##### Vers un aménagement durable!

**La MRC de Deux-Montagnes est prospère et résiliente. Forte de son identité culturelle, agricole et paysagère, elle se démarque par sa diversité écologique, économique et sociale. Elle offre un cadre idéal pour y vivre et y travailler.**

À partir de cette vision, le SADR définit 24 orientations. Réfléchies pour l'ensemble du territoire de la MRC, certaines de ces orientations ciblent davantage la ville de Deux-Montagnes, dont :

- Poursuivre le développement et la densification des fonctions urbaines dans la continuité des secteurs urbanisés à même les périmètres d'urbanisation tout en stimulant les opportunités de réutilisation ou de valorisation du tissu existant;
- Accroître la capacité d'attraction et de rétention du milieu urbain en travaillant à diversifier l'offre urbaine et à renforcer les pôles et les axes structurants;
- Participer au développement de secteurs résidentiels s'intégrant harmonieusement aux caractéristiques environnementales du territoire et propices à la mise en place ou à la consolidation d'ambiances conviviales et stimulantes;

- Conserver, protéger et mettre en valeur les différents milieux naturels ayant une valeur environnementale, paysagère, sociale ou culturelle sur le territoire de la MRC;
- Favoriser le développement et le soutien des activités récréotouristiques en priorisant le corridor du chemin d'Oka comme axe principal de déploiement ou de consolidation;
- Renforcer l'adaptation du territoire aux effets associés aux changements climatiques;
- Soutenir le développement de l'offre de transport collectif et actif au moyen d'un aménagement approprié du territoire encourageant une amélioration de l'efficacité et de la qualité de la desserte;
- Poursuivre le développement des corridors récréatifs attractifs et sécuritaires en privilégiant les interrelations avec les principaux pôles récréotouristiques locaux et infrarégionaux et les milieux de vie.

La ville de Deux-Montagnes est essentiellement urbaine. L'importante présence de cette affectation confère ainsi à la ville un rôle déterminant. Le SADR reconnaît que la ville de Deux-Montagnes comporte plusieurs éléments structurants du territoire et possède un grand potentiel de développement du milieu. Parmi ses composantes on retrouve ses multiples sites d'intérêts esthétiques et écologiques, ses pôles multifonctionnels, ses gares et ses aires TOD, ses multiples points de perspectives paysagères distinctives, ainsi que son corridor nautique.

La planification du territoire de Deux-Montagnes devra porter une attention particulière aux zones identifiées comme des pôles multifonctionnels au SADR. Ces secteurs devront être attractifs, denses et mixtes afin de soutenir un milieu de vie et de travail dynamique en plus de favoriser l'utilisation des transports collectifs et la mobilité active.

De plus, dans une optique d'adaptation aux réalités et aux perspectives du territoire, la MRC estime que des moyens durables doivent être identifiés et mis en œuvre pour permettre d'accueillir un maximum de croissance sur le long terme et éviter les fuites vers les territoires environnants. Ainsi, considérant son affectation urbaine, ses



équipements et ses infrastructures, la Ville de Deux-Montagnes devra, par le biais de sa réglementation d'urbanisme, prévoir des mécanismes permettant, notamment, la densification de sa fonction résidentielle et la réutilisation de ses espaces urbains sous-utilisés.

Outre son affectation principale, la Ville devra aussi accorder une importance dans sa planification aux parties de son territoire à vocation aquatique et de conservation. Deux-Montagnes devra s'assurer d'adopter un aménagement qui saura préserver son patrimoine naturel et qui tiendra compte des caractéristiques et de la sensibilité écologique et environnementale de ses milieux.

## 1.6 La vision de développement urbanistique 2020-2030

Dans la foulée de la révision du Schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Deux-Montagnes, la Ville a décidé d'entamer une démarche de révision de sa vision de développement. Le plan d'urbanisme en vigueur datant de 2009 et les grands documents de planification à l'échelle métropolitaine et régionale ayant fait l'objet de mises à jour importantes, il devenait impératif que la Ville mette également à jour ses outils.



UN PROCESSUS ÉVOLUTIF ET DYNAMIQUE QUI S'ÉTABLIT ET SE MODULE AU FIL DU TEMPS POUR TENIR COMPTE DE DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS CONTEXTUELS.



### RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

L'arrivée de deux stations du REM à Deux-Montagnes, synonyme de régénération urbaine.



### DÉVELOPPEMENT DURABLE

Densification dans certaines zones pour freiner l'étalement urbain et gestion des zones inondables.



### MILIEU DE VIE DE QUALITÉ

Maintien du caractère distinctif de la ville et amélioration de la qualité de vie.

### 1.6.1 Objectifs

La Ville de Deux-Montagnes a entamé l'exercice de planification de son développement par une démarche ayant mené à l'adoption de sa Vision de développement urbanistique 2020-2030. Réalisé avec la participation de la population, le document vise à mettre à jour la réflexion sur le territoire de la ville, en prenant en considération les nombreux changements survenus dans la planification métropolitaine et dans le contexte particulier de Deux-Montagnes, notamment :

- L'adoption du PMAD;
- L'adoption des deux PPU;
- L'adoption du Schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de Deux-Montagnes;
- L'implantation du REM.

La vision de développement prévoit une régénération urbaine basée sur les principes du développement durable, centrée autour du concept de TOD. Ainsi, la densification urbaine souhaitée par toutes les grandes orientations gouvernementales, métropolitaines et régionales sera centrée autour des deux gares du REM.

La vision souhaite également la préservation des caractéristiques distinctives qui font de Deux-Montagnes une ville unique :

- Accès à l'eau;
- Voies cyclables;
- Espaces verts.

En somme, la vision propose de miser sur l'effet de levier important qu'apportera l'arrivée du REM, ainsi que sur l'apport des nouveaux résidents qui le suivront, en intégration au caractère de Deux-Montagnes.

## 1.6.2 Principes fondateurs

Des consultations citoyennes ont été organisées en préparation de la vision et ont permis de dégager certains principes et préoccupations importants pour la population, en plus de familiariser les citoyens avec certains concepts et tendances en aménagement du territoire, dont les aires TOD et la densification douce.

Les principes fondateurs de la vision de développement sont les suivants :

- Composer avec l'équilibre de la densification et la vie de banlieue;
- Concentrer la densification dans des secteurs à proximité des gares;
- Revitaliser le chemin d'Oka;
- Repenser les abords des nouvelles stations du REM;
- Créer un milieu de vie dynamique de qualité et adapté aux besoins et attentes de la collectivité;
- Favoriser le transport collectif et actif;
- Bonifier les espaces verts, la canopée et les accès à l'eau;
- Assurer des secteurs inondables, résilients et bien protégés;
- Encourager une implantation et une intégration architecturale diversifiée pour les nouvelles constructions.

## 1.6.3 Politiques municipales liées à l'aménagement du territoire

La Ville de Deux-Montagnes a adopté différentes politiques municipales afin d'orienter ses actions. Celles présentées ci-bas sont liées ou engendrent des impacts sur l'aménagement et la planification du territoire.

### 1.6.3.1 Politique familiale

Par l'adoption de la *Politique familiale* en 2005, la Ville de Deux-Montagnes s'est engagée à placer le bien-être des familles au cœur de ses préoccupations. À travers cette politique, la Ville s'est fixé quatre objectifs :

- Réunir les familles afin de prévenir plusieurs problèmes sociaux;
- Améliorer les services communautaires afin de répondre aux besoins particuliers de certaines familles;
- Prendre les mesures nécessaires pour encourager les familles à demeurer à Deux-Montagnes toute leur vie;
- Améliorer la sécurité des jeunes.

L'atteinte de ces objectifs s'est traduite par la réalisation d'une dizaine d'actions sur une période de trois ans. La Ville compte bonifier cette politique par l'élaboration d'un second plan d'action triennal.





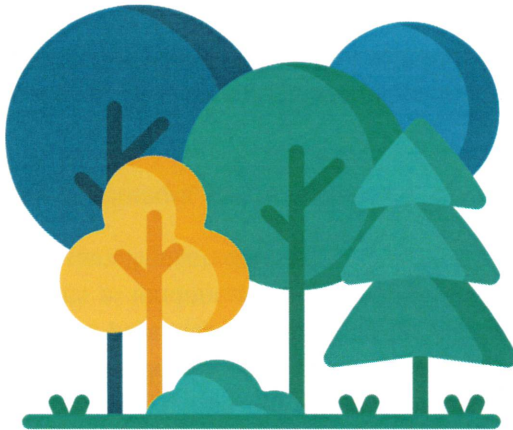
### 1.6.3.2 Politique de l'arbre

La *Politique de l'arbre* a été adoptée en juin 2020. Elle s'applique à toute personne intervenante et sur tout arbre situé sur le territoire de la Ville de Deux-Montagnes, elle couvre autant les arbres sur le domaine public que sur le domaine privé. Cette politique implique une modification de la réglementation d'urbanisme pour l'arrimer aux principes, orientations, lignes directrices et règles générales qu'elle édicte.

La politique définit trois orientations :

- Préservation, consolidation des arbres sur le domaine public;
- Préservation, consolidation des arbres sur le domaine privé;
- Augmenter le capital arboricole de Deux-Montagnes.

La Politique de l'arbre prévoit donc à la fois des interventions à mettre en place et à pérenniser par la Ville de Deux-Montagnes pour les arbres publics que des exigences à intégrer à la réglementation d'urbanisme afin de protéger les arbres privés existants et favoriser la plantation d'arbres sur les terrains.



## 1.7 Retour sur le plan d'urbanisme de 2009

Le plan d'urbanisme de la ville de Deux-Montagnes adopté en 2009 comprend cinq grandes orientations pour lesquelles des orientations sectorielles sont identifiées. Dans le cadre de ce document, un bref bilan des orientations ainsi que des actions mises en place pour atteindre les objectifs s'y rattachant a été réalisé. Le but de cet exercice consiste à mettre en lumière l'évolution des enjeux de la planification locale en matière d'urbanisme et la progression de sa mise en œuvre. Il vise également à souligner les éléments toujours d'actualité, ainsi qu'à les mettre en lien avec certaines tendances, opportunités ou défis qui composent la planification du territoire actuel, et qui pourraient être exploités dans le cadre de la révision du plan d'urbanisme.

### Grande orientation 1 – Permettre l'accès aux cours d'eau tout en encadrant davantage les travaux et les aménagements sur les terrains riverains à proximité du Boisé

---

Création de liens cyclables entre les secteurs denses de la ville, entre les pistes cyclables existantes ainsi qu'en bordure de l'eau

---

Protection des espaces boisés d'intérêt et de qualité de l'ensemble de la municipalité

---

Respect du Boisé lors de toute coupe de celui-ci

---

Amélioration de la perspective visuelle du corridor ferroviaire et du bord de l'eau

Si certains accès publics aux plans d'eau sont dispersés le long des plans d'eau, pensons notamment au parc Aimé-Struthers et à quelques petits accès insérés entre les terrains privés, ceux-ci sont plutôt éloignés les uns des autres sur le territoire et ne proposent que des aménagements minimes. Du travail reste à faire pour bonifier leur aménagement et l'accessibilité à ces espaces afin de donner un meilleur

accès aux cours d'eau à la population. L'adoption d'une nouvelle réglementation d'urbanisme devra également permettre de préserver les vues sur la rivière et le lac, la grande majorité des propriétés riveraines étant des maisons unifamiliales dont l'implantation et l'aménagement ne permettent pas toujours une vue vers l'eau.

### Grande orientation 2 – Valoriser le noyau villageois (chemin d'Oka) ainsi que les secteurs environnants ayant un potentiel patrimonial intéressant

---

Restauration des façades des bâtiments existants

---

Création de circuits récréotouristiques cyclables à travers le Vieux Deux-Montagnes

---

Application de normes d'aménagement paysager et d'affichage plus sévères

FIGURE 7 - Le chemin d'Oka



Source : Google Streetview



Plusieurs bâtiments et sites patrimoniaux ont été cités par la Ville, mais la réflexion sur la réglementation permettant la protection et la mise en valeur de ces sites n'est pas achevée. Des paramètres restent à fixer afin de définir l'encadrement, par la réglementation discrétionnaire, des travaux sur les sites patrimoniaux. En dehors du patrimoine cité, la mise en valeur de l'ensemble paysager que constitue le chemin d'Oka reste également à parfaire. Cette mise en valeur devra passer à la fois par la protection des éléments intéressants bâtis et paysagers, que par l'arrivée de nouveaux projets qui resserreront la trame du bâti et pourraient contribuer à l'expérience urbaine.

### **Grande orientation 3 – Encadrer le développement dans tous les secteurs, particulièrement ceux situés à proximité des stations de train de banlieue**

---

Densification près des stations de train de banlieue et le long des voies collectrices

---

Amélioration de l'accessibilité des différents secteurs entre eux

Avec l'arrivée du REM, cette orientation est plus pertinente que jamais. La densification autour des gares et le redéveloppement de plusieurs propriétés ont fait l'objet d'une réflexion à l'intérieur des deux plans particuliers d'urbanisme (PPU) adoptés, mais celle-ci reste à peaufiner. Une multitude de préoccupations restent à être réfléchies. Comptons par exemple la densification des abords des gares et l'amélioration de l'aménagement du domaine public autour des deux infrastructures, l'interface entre les projets de redéveloppement et les secteurs déjà construits, ainsi que l'accessibilité du territoire par divers modes de déplacement. Ce sont donc les opérations de redéveloppement autour des deux gares qui requièrent la plus grande attention par les mécanismes d'approbation réglementaire des projets.

### **Grande orientation 4 – Encadrer les travaux de construction et toutes les zones d'intervention dans les zones de contraintes naturelles**

---

Limitation du développement dans les milieux humides, les zones inondables et de mouvement de terrain

Les épisodes d'inondations printanières de 2017 et de 2019 ont rehaussé la nécessité pour les municipalités riveraines du lac des Deux-Montagnes d'assurer une vigilance constante des aménagements et des travaux en zone inondable. Si la réglementation provinciale s'applique maintenant dans certains secteurs et que la cartographie des zones inondables est en cours d'être ajustée, la planification et la réglementation d'urbanisme devront toujours continuer de se préoccuper de cet enjeu.

**FIGURE 8 - Inondations de 2017**





D'autre part, certaines contraintes anthropiques devront être prises en compte par la planification du territoire, notamment le bruit routier généré par l'autoroute 640. En effet, comme des projets de redéveloppement prendront place aux abords de la gare Deux-Montagnes, à proximité de l'autoroute, des mesures devront contribuer à réduire les impacts du bruit sur les milieux de vie. À cet égard, l'érection d'un mur antibruit est présentement en cours. La phase 1 de ce mur est d'ailleurs complétée.

**Grande orientation 5 – Assurer une bonne desserte en parcs et espaces verts ainsi qu'en transport en commun, tout en sécurisant les voies de circulation routière locales**

---

Amélioration de la desserte en circuit d'autobus dans les secteurs centraux

---

Amélioration de la desserte de parcs et espaces verts dans les secteurs ne présentant pas de terrain pouvant être utilisé comme tel

---

Création de voies collectrices (nord-sud)

---

Création de liens cyclables reliant les différents secteurs entre eux

---



PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE DEUX-MONTAGNES  
Projet de règlement n°1732

Plusieurs améliorations restent à accomplir pour cette grande orientation. La desserte des circuits d'autobus est toujours largement orientée vers l'accès aux gares. Si les gares permettent l'accessibilité en direction de l'île de Montréal, et plus particulièrement du centre-ville de Montréal, le transport en commun vers les autres municipalités de la couronne nord-est à améliorer.

Les inondations de 2017 et 2019 auront eu pour conséquence de libérer certains terrains résidentiels et plusieurs de ceux-ci appartenant désormais à la Ville, leur utilisation pourrait permettre de contribuer à une densification douce du territoire. La mise en relation des parcs et équipements, notamment par le biais de la mobilité active, reste à faire. Enfin, l'aménagement des voies de circulation locales est encore largement orienté vers les déplacements en voiture. Les interventions de la Ville sur le domaine public devront donc systématiquement revoir la place dédiée à la mobilité active.

## 1.8 Les plans particuliers d'urbanisme

Dans le contexte de l'adoption du PMAD en 2012 et à travers la planification du REM, la Ville a adopté une planification détaillée des secteurs entourant ses deux stations, sous la forme de plans particuliers d'urbanisme (PPU), auparavant nommés « programmes particuliers d'urbanisme ». Bien que ces deux documents soient reconduits au présent plan d'urbanisme, il apparaît pertinent d'en faire un bilan afin de permettre la poursuite de leur application juste et cohérente, à la lumière de l'évolution des milieux, des tendances en aménagement durable et des habitudes suivant la pandémie. Cette planification détaillée confirme la vocation différente de chacune des stations et de la spécificité des aménagements à mettre en place pour chacune d'elles.

La révision en cours du PMAD poursuit sa volonté de densifier les territoires à proximité des équipements de transport structurant et des corridors de mobilité active. À cet effet, une augmentation de la densité minimale à proximité de chacune des stations du REM a déjà été annoncée, avec une incidence sur le dynamisme des quartiers. À cet effet, des balises visant à permettre l'intégration de la densité doivent être définies afin de faciliter l'acceptabilité et l'harmonisation avec le milieu.

### Qu'est-ce qu'un PPU ?

Un plan particulier d'urbanisme (PPU) est un document de planification locale, intégré au plan d'urbanisme, qui dresse une planification détaillée d'un secteur particulier du territoire d'une municipalité. Déclinant une vision et des orientations d'aménagement, un PPU détermine aussi un concept d'organisation spatiale et les affectations détaillées du sol.

### 1.8.1 PPU gare Grand-Moulin - 2013

Avec l'adoption du PPU gare Grand-Moulin, en 2013, la Ville de Deux-Montagnes souhaite :

- Procéder à une requalification du tissu résidentiel le long des axes routiers structurants et aux pourtours de la gare;
- Stimuler l'activité économique en bordure du chemin d'Oka en favorisant la mixité des usages;
- Diversifier l'offre de logements pour répondre aux nouvelles réalités du marché;
- Inciter les usagers du train de banlieue à l'utilisation accrue des transports actifs et collectifs;
- Préserver et mettre en valeur les parcs et espaces riverains publics;
- Assurer une croissance urbaine écologiquement viable.

Si ce document a été modifié, notamment à la suite de l'annonce du projet du REM, les actions prévues dans ce PPU sont pour plusieurs en concrétisation. L'occasion de réviser le plan d'urbanisme représente l'opportunité d'évaluer les enjeux, les cibles et la pertinence de certaines actions relativement à ce territoire sensible en grande mutation, plus particulièrement en matière de densification et de l'intégration de cette nouvelle densité, d'aménagement du domaine public et du plan d'action.

Ainsi, en raison des caractéristiques de la trame et du cadre bâti de ce secteur, où les lots sont peu profonds et le bâti de petite dimension, une augmentation du nombre de logements à l'hectare nécessite une approche appropriée considérant notamment l'implantation au sol, le verdissement, l'aménagement du stationnement hors rue et la gestion des gradations de volumes avec les voisins.



### 1.8.2 PPU Entrée Ouest – 2013

En 2013, un second PPU a été adopté, couvrant un petit secteur situé à la limite ouest de la ville, de part et d'autre du chemin d'Oka. Son objectif principal est de renforcer la cohésion de la trame urbaine en favorisant l'appropriation et le développement de ce secteur, qui comptait deux terrains vacants.

Ces espaces disponibles représentent alors parmi les dernières opportunités de développement de la ville. Par conséquent, le PPU vise à optimiser leur aménagement et de réguler les formes de développement qui s'y déploient. Depuis l'entrée en vigueur, une construction multifamiliale au sud du Chemin d'Oka ainsi qu'un petit développement résidentiel unifamilial de maisons plus luxueuses au bout de la 28<sup>e</sup> Avenue et la Place Fournier. Le terrain du côté nord demeure vacant.

### 1.8.3 PPU Gare Deux-Montagnes - 2018

Ce troisième PPU, adopté en 2018, vise la création d'un quartier de vie durable, convivial et invitant, orienté sur le transport en commun et les mobilités douces, et favorisant son appropriation par les résidents.

Avec la mise en service du REM, la révision du plan d'urbanisme soulève l'occasion de revoir les paramètres du PPU qui devraient être ajustés afin d'optimiser les résultats des investissements tant sur le domaine privé que public autour de la station Deux-Montagnes.

**FIGURE 9 - Aire théorique de 1 km et territoire d'intervention du PPU Gare Deux-Montagnes**





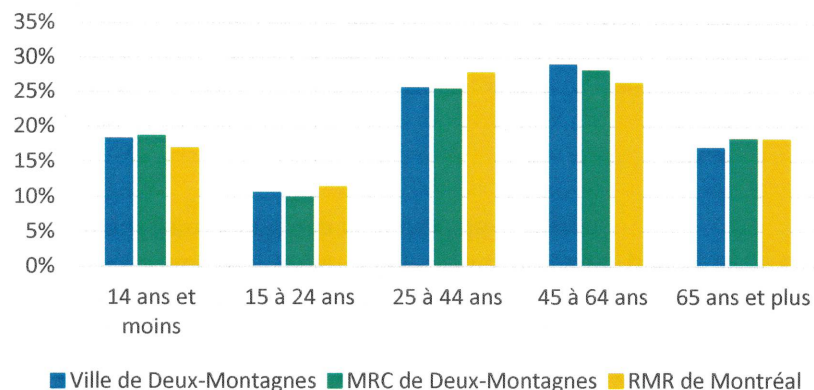
## 2 LECTURE DU MILIEU

AR



## 2.1 La population et le logement

FIGURE 10 - Répartition de la population selon l'âge



### 2.1.1 Croissance de la population

Avec un total de 18 340 résidents, la Ville de Deux-Montagnes a connu une croissance relativement faible de seulement 2,4 % entre 2016 et 2021, et de 4,88 % entre 2001 et 2021. Comparativement, la RMR de Montréal a connu une hausse de la population de 25,6 % entre 2001 et 2021 et de 4,6 % entre 2016 et 2021. Cette croissance modeste peut s'expliquer par le peu d'espaces vacants à construire et disponibles à des fins de développement. La presque totalité des nouvelles unités de logement repose en effet sur le redéveloppement de secteurs déjà construits.

Par ailleurs, selon l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), la croissance de la population restera relativement faible pour les 20 prochaines années sur le territoire de la Ville. L'ISQ estime qu'entre 2021 et 2041, une croissance de 8,1 % sera observée, ce qui est inférieur à la croissance anticipée pour la région des Laurentides, projetée à 21,3 %, mais similaire à celle de la RMR de Montréal, projetée à 10,2 %.

Il convient toutefois de considérer avec prudence les données de projections démographiques pour les municipalités. En effet, bien que ces données soient fiables à l'échelle du Québec et des régions administratives, elles perdent de leur fiabilité à l'échelle des MRC et des municipalités, car celles-ci ne prennent pas en compte les potentiels et les contraintes d'aménagement du territoire pouvant accroître ou limiter la croissance de la population (disponibilités de terrains développables, orientations de planification et stratégies réglementaires, etc.) et n'intègrent pas non plus les diverses perspectives microéconomiques favorisant ou non la croissance démographique (projets urbains structurants, projets de transport collectif, etc.).

Dans le cas de Deux-Montagnes, il est toutefois important de considérer le potentiel associé aux espaces à redévelopper, particulièrement aux abords des deux stations du REM. La Ville estime entre 2 500 et 3 000 le nombre potentiel de nouvelles unités de logement à construire dans les redéveloppements. Si l'on estime à environ deux habitants par ménage, une telle construction pourrait représenter une augmentation non négligeable de la population. Cette arrivée de nouveaux ménages devrait changer la dynamique populationnelle de Deux-Montagnes.



**+4,88 %**

La croissance de population n'est que de 4,88 % depuis 20 ans, comparativement à 25,6 % pour le Grand Montréal. Les projections de croissance sont également plus modestes pour Deux-Montagnes que pour la région métropolitaine.



**Entre 2500 et 3000**

Le nombre de nouvelles unités de logement estimé pour le redéveloppement du territoire à terme.



Le profil des ménages de Deux-Montagnes met en lumière une population qui vieillit beaucoup plus rapidement que celle de la région. Au cours des 20 dernières années, la proportion de personnes de plus de 65 ans est passée de 9 % à 17 %, ce qui représente une croissance de 88 %. La population âgée a donc crû environ 2 fois plus à Deux-Montagnes que dans la RMR de Montréal, mais sensiblement de la même façon que dans la région des Laurentides. Si un vieillissement de la population est observé dans les dernières années, les données sur l'âge demeurent comparables à celles de la MRC et du Grand Montréal, indiquant un rapprochement du profil de la population de Deux-Montagnes vers celui de la région.

Par ailleurs, la langue parlée le plus souvent à la maison est l'anglais pour 14,4 % de la population de Deux-Montagnes, proportion plus importante que dans les villes voisines de Saint-Eustache et Sainte-Marthe-sur-le-Lac, respectivement de 5 % et 5,6 %.

### 2.1.2 Représentation des ménages

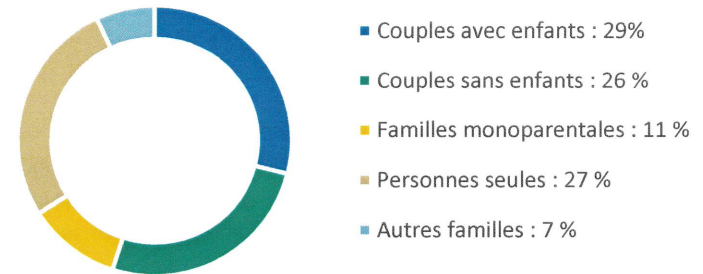
La diversité des ménages présents à Deux-Montagnes est relativement semblable à celle qui prédomine dans la région métropolitaine et à celle du Québec. La proportion de familles avec enfants est légèrement supérieure et la proportion de ménages composés d'une seule personne est légèrement inférieure à celle de la région des Laurentides et à celle de la RMR de Montréal. Quant à la taille des ménages privés, elle s'établit à 2,3, ce qui correspond à la moyenne de la région.



**2X**

La proportion des personnes âgées de plus de 65 ans a progressé deux fois plus rapidement à Deux-Montagnes que dans l'ensemble de la RMR de Montréal en 20 ans.

**FIGURE 11 - Profil des ménages privés**



Le revenu total médian des ménages de Deux-Montagnes s'établissait à 85 000 \$ en 2020, ce qui est comparable au revenu médian de 85 000 \$ dans la MRC de Deux-Montagnes, alors qu'il est de 76 000 \$ à l'échelle de la RMR de Montréal. Les ménages de la ville de Deux-Montagnes sont économiquement plutôt comparables à ceux de la MRC, avec des revenus médians plutôt similaires.

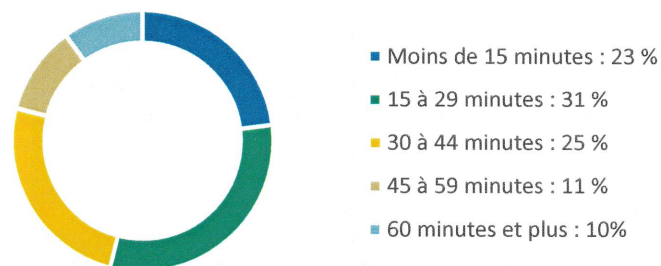
### 2.1.3 Travail et mode de déplacement

La situation de l'emploi à Deux-Montagnes est favorable, avec notamment un taux de chômage à 6,3 % en 2021, comparativement à 8,4 % pour la RMR de Montréal.

Les données du recensement de 2021 indiquent que 86 % de la population active effectue son navettage pour le travail en automobile, camion ou fourgonnette, alors que la proportion est de 76 % à l'échelle de la RMR de Montréal. 8 % de la population utilise le transport en commun (15 % dans la RMR), 4 % la marche (6 % dans la RMR) et 1 % la bicyclette (2 % dans la RMR). Les données mettent en lumière la forte dépendance à l'automobile de la Ville pour les déplacements effectués par la population vers son lieu de travail.

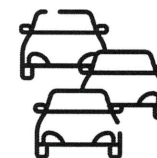
Près de 80 % de la population active effectue son déplacement vers le travail en moins de 45 minutes, mais les données indiquent tout de même que 10 % des travailleurs mettent plus de 60 minutes pour s'y rendre. Ces données suggèrent donc qu'une majorité de la population travaille à l'intérieur de la couronne nord. Les plus longs déplacements sont effectués par une frange de la population pour se rendre au travail.

**FIGURE 12 - Durée du navettage**



**45 minutes**

Temps maximal entre le domicile et le lieu de travail pour une grande part de la population



**86 %**

Part du navettage vers le travail qui est effectué en voiture



# 70 %

La résidence unifamiliale domine grandement les typologies présentes sur le territoire avec une grande proportion de l'ensemble des logements.

**FIGURE 13 - L'habitation à Deux-Montagnes**



Source : Google Streetview

## 2.1.4 Typologie résidentielle en évolution

La présence de plusieurs habitations unifamiliales s'apparentant à des habitations de villégiature témoigne l'origine des années où Deux-Montagnes était une destination estivale. Si ces bâtiments sont des composantes importantes du paysage urbain, ceux-ci représentent également un défi dans l'intégration des nouveaux bâtiments, plus imposants, notamment autour de la station Grand-Moulin où la plupart des maisons ont été bâties avant 1950.

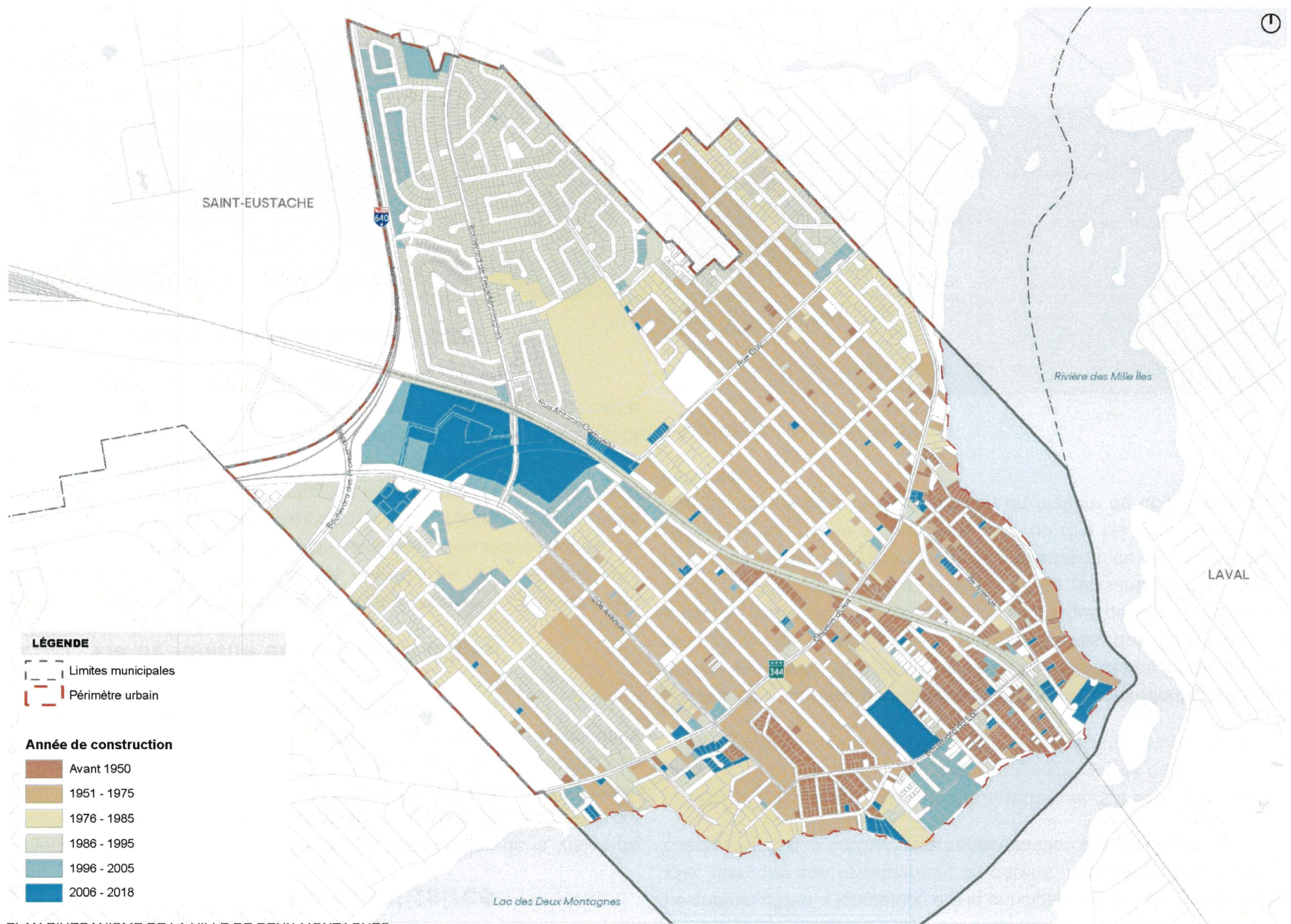
Deux-Montagnes est marquée par la domination des résidences unifamiliales, qui représentent environ 70% des types de logements. Cette proportion a légèrement diminué depuis les 10 dernières années. Il s'agit d'une tendance, bien que modeste, vers la diminution de la proportion des habitations unifamiliales dans le parc immobilier. La tendance est similaire à celle qui est observée dans la RMR de Montréal, où la proportion d'habitations unifamiliales isolées est passée de 33 % en 2011 à 32 % en 2021. Bien que timide, cette tendance reflète la volonté de densification en plus d'offrir une diversité dans les milieux de vie.

De plus, des facteurs macro-économiques risquent de renforcer encore davantage ce changement dans le mode d'habitat, par exemple la diminution constante des terrains développables, la hausse des prix généralisée dans l'immobilier, la hausse des matériaux de construction. Ces éléments diminueront le pouvoir d'achat de la population et accentueront du même coup la pression sur le marché immobilier afin d'offrir des produits plus denses.

Malgré cette progression de la densification sur le territoire, la forte présence de la typologie unifamiliale se reflète par une population fortement propriétaire, seulement 29 % des résidents étant locataires. Cette proportion est légèrement supérieure à celle observée pour l'ensemble de la région des Laurentides, mais 25 % moins importante que celle de la RMR de Montréal.



FIGURE 14 - Année de construction des bâtiments





## 2.2 Les composantes identitaires

L'exercice de consultation amorcé lors de l'élaboration de la Vision de développement urbanistique 2020-2030 a soulevé les éléments qui marquent l'identité du territoire et de la population de Deux-Montagnes. La vie de famille, la qualité du milieu, ainsi que la disponibilité des espaces verts et l'accès aux cours d'eau sont tous des composantes appréciées et marquantes pour les citoyens.

### 2.2.1 Vie de famille et qualité du milieu

Reconnu pour son côté paisible et son cadre champêtre, le territoire de Deux-Montagnes est prisé par les familles et les ménages qui recherchent des quartiers résidentiels conviviaux, sécuritaires et calmes. Située à environ 45 kilomètres du centre-ville de Montréal et à proximité de la nature, la ville de Deux-Montagnes offre un équilibre entre le travail et la vie de famille tout en étant relativement abordable pour les premiers acheteurs. De plus, la présence d'infrastructures cyclables de loisir et la proximité avec le lac des Deux-Montagnes participent au cadre champêtre qui caractérise le paysage.

**FIGURE 15 - Activité familiale sur le chemin d'Oka**



Deux-Montagnes en fête, 2019. Source : <https://www.ville.deux-montagnes.qc.ca/>

PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE DEUX-MONTAGNES  
Projet de règlement n°1732

Le chemin d'Oka a longtemps été la principale artère commerciale de la ville, bien que son rayonnement ait décliné, notamment à la suite des changements des habitudes de consommation des ménages.

**L'augmentation de la population, notamment à proximité de la station Grand-Moulin, représente une opportunité de contribuer à un nouveau dynamisme et développement du chemin d'Oka.**

Celui-ci pourrait ainsi participer à la vitalité de Deux-Montagnes en lui offrant une réelle centralité, ponctuée de commerces et de services répondant aux besoins de la population, tels des commerces de proximité et des services professionnels, ainsi que de lieux de rencontres et de socialisation pour les résidents et les passants. Considérant le redéveloppement du territoire et l'augmentation de la population en découlant, le chemin d'Oka devra jouer un rôle clé, dans l'optique de combler les besoins de la population en matière de commerces et de services.

**FIGURE 16 - Le chemin d'Oka**



Source : Google Streetview



## 2.2.2 Espaces verts et accès à l'eau

Deux-Montagnes se caractérise grandement par sa proximité avec le confluent du lac des Deux-Montagnes et de la rivière des Mille-Îles, qui bordent tous les deux la ville.

**Il convient tout de même de noter que la majorité des berges de la ville sont de propriété privée, alors que de nombreuses résidences unifamiliales donnent directement sur le lac et la rivière.**

Quelques portions de la berge sont également occupées par des bâtiments multifamiliaux, ne laissant que les parcs de quartier Bélair, Moir, Gault Gillepsie et Aimé-Struthers, en plus de la rampe de mise à l'eau de la 26<sup>e</sup> avenue, comme accès publics aux cours d'eau.

Deux-Montagnes comporte de nombreux équipements permettant la pratique d'activités de loisirs diversifiées. La ville est traversée par le segment n°1 de la Route verte, reliant notamment Montréal et Gatineau, en passant par Laval et Oka. La présence de ce segment de la Route verte représente une opportunité intéressante d'offrir des commerces et services aux nombreux cyclistes traversant la ville, en plus de dynamiser le milieu de vie.

Dernier parc dont l'aménagement doit se terminer à l'été 2024, le parc du Centenaire, s'ajoute à l'offre en proposant un nouvel espace dans le secteur en effervescence de la station Grand-Moulin. Par ce nouvel équipement, la Ville poursuit sa volonté de démocratiser l'accès à l'eau, de favoriser la préservation d'un milieu naturel et du littoral et de rendre plus accessible l'histoire locale.

On note également des infrastructures sportives de qualité, dont celles des écoles secondaires du territoire, accessibles à la population lors de certaines plages horaires. En ce qui concerne les espaces verts, les berges, les territoires boisés et les parcs urbains attirent un bon nombre de résidents. L'aménagement du parc du Centenaire est le dernier parc urbain à s'ajouter avec un programme complémentaire à celui des autres

parcs municipaux. Ce parc devrait par ailleurs jouer un pouvoir attractif pour le dynamisme du chemin d'Oka.

**FIGURE 17 - Simulation de l'accès au parc du Centenaire**



**FIGURE 18 - Parc de l'Armitage**



Source : Atmosphere.com



### 2.2.3 Canopée

Le paysage de Deux-Montagnes se distingue par une végétation abondante malgré un territoire grandement urbanisé. Le couvert forestier regroupe une grande part d'arbres matures qui bordent les rues à travers la majeure partie du territoire. De plus, on recense quelques zones boisées de différentes tailles, principalement situées dans la portion nord de la ville. Le boisé Roger-Lemoine se démarque tout particulièrement par son rôle de réserve naturelle qui assure ainsi la pérennité de son caractère naturel et du maintien d'une importante diversité faunique et floristique.

Cette canopée significative joue un rôle fondamental dans l'identité de Deux-Montagnes. Cependant, il est important de reconnaître qu'elle ne demeure pas à l'abri de changements et requiert une attention continue. Ainsi, il devient essentiel de persévérer avec les efforts annuels de plantations d'arbres sur le domaine public<sup>2</sup> et de mettre en place des mesures efficaces visant à assurer la protection et l'amélioration du patrimoine arboré, tant sur les espaces publics que privés. Plus récemment, la Ville a profité d'un programme fédéral pour planter 1425 arbres (voir ci-joint). De plus, il est primordial de promouvoir la diversité biologique pour favoriser une foresterie urbaine plus résiliente. À cet effet, parmi les plantations, des peupliers ont été plantés dans le milieu humide du Boisé Roger-Lemoine (figure 19) afin de limiter la propagation de phragmite, une plante envahissante. Le peuplier est un arbre à croissance rapide et au feuillage dense, qui fera ombrage à cette plante.

---

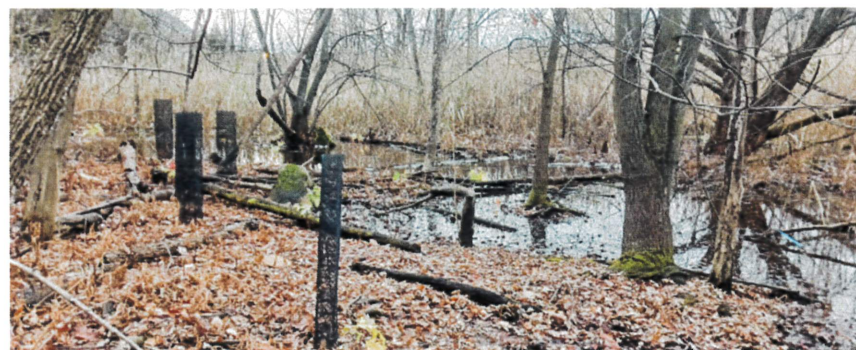
### 1425 ARBRES PLANTÉS À DEUX-MONTAGNES<sup>3</sup>

*Dans le cadre du programme 2 milliards d'arbres, le gouvernement du Canada et la MRC de Deux-Montagnes, en collaboration avec l'Institut des territoires, ont annoncé une plantation de 10 000 arbres sur 24 sites publics.*

*À Deux-Montagnes, c'est 1425 arbres qui ont été plantés, dont 1 160 dans le Boisé Roger-Lemoine. Des arbres ont également été plantés le long du ruisseau Féré (derrière la rue Ovila-Forget et derrière la rue Larouche), afin de revégétaliser suivant l'abattage de frênes morts.*

---

**FIGURE 19 - Plantation dans le boisé Roger-Lemoine**



<sup>2</sup> Depuis 10 ans, la Ville s'engage à planter annuellement une quarantaine d'arbres sur des terrains publics.

<sup>3</sup> 20 novembre 2023 : [www.ville.deux-montagnes.qc.ca/1425-arbres-plantés-a-deux-montagnes](http://www.ville.deux-montagnes.qc.ca/1425-arbres-plantés-a-deux-montagnes).



FIGURE 20 - Carte des espaces verts et accès à l'eau



## 2.3 Les défis pour l'aménagement d'un territoire résilient et durable

La mise en service du REM à Deux-Montagnes signifie une pression sur le développement et la consolidation du territoire, mais surtout une façon différente de voir l'aménagement du territoire. Ces changements s'accompagnent de défis auxquels la Ville souhaite répondre avec un aménagement du territoire durable et responsable auquel les deux PPU répondent. La mobilité, la qualité des milieux de vie, la mixité, l'environnement, le maintien de la vie communautaire et le paysage deux-montagnais représentent tous des préoccupations des citoyens face aux enjeux d'aménagement du territoire.

### 2.3.1 Mobilité

L'objectif d'inscrire l'aménagement et le redéveloppement du territoire de Deux-Montagnes dans la durabilité soulève nombre de défis. Si le tissu urbain de la ville favorise pour l'instant la mobilité par l'automobile, on constate que les transports dans la ville sont source d'émissions relativement importantes de gaz à effet de serre (GES). Malgré la présence des deux gares sur le territoire, seuls 8 % des déplacements de navettage sont effectués en transport collectif.

Le réseau d'autobus sur le territoire demeure d'ailleurs relativement peu développé, comptant majoritairement quelques circuits sur les grands axes routiers, dont la fréquence demeure plutôt réduite. Certaines de ces lignes donnent accès à la station Deux-Montagnes, même si celle-ci est majoritairement utilisée par des automobilistes se garant au stationnement incitatif. La gare Grand-Moulin est, de son côté, majoritairement destinée aux piétons et à la population des quartiers voisins puisque le stationnement et la desserte par autobus y sont limités.

Le remplacement de la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes par une branche du réseau du REM vient ainsi modifier le portrait en matière d'offre de transport collectif. Anciennement utilisées pour le service de

train de banlieue, les deux stations sont devenues encore plus attractives, car la fréquence ainsi que la vitesse du REM se trouvent bonifiées, en plus des nouvelles opportunités de rejoindre aisément des quartiers de l'île de Montréal, l'Aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, et même Brossard! Les temps de parcours au départ de la gare Deux-Montagnes sont estimés à seulement 29 minutes vers la Gare Édouard-Montpetit (Université de Montréal), 34 minutes vers la Gare Centrale (centre-ville de Montréal), et 51 minutes vers Brossard. Cette efficacité n'était pas possible auparavant, même en automobile. Afin de tirer avantage de cette infrastructure structurante, la réorganisation du réseau de transport collectif EXO, passant notamment par une révision des trajets, des véhicules et des fréquences, devrait permettre de graduellement diminuer la part modale de l'automobile.

En matière de transport actif, il est important de souligner la barrière physique que représentent l'autoroute 640 et la voie ferrée. L'autoroute sépare Deux-Montagnes de la zone d'emplois située sur le territoire de Saint-Eustache, au nord. Les traverses permettant de franchir cette infrastructure routière en déplacement actif sont peu nombreuses. Seul le boulevard des Promenades permet de franchir l'autoroute à partir de Deux-Montagnes et celui-ci est dépourvu d'aménagements permettant le franchissement sécuritaire par les cyclistes et les piétons. La voie ferrée, quant à elle, vient rallonger le temps de parcours est-ouest entre les quartiers.

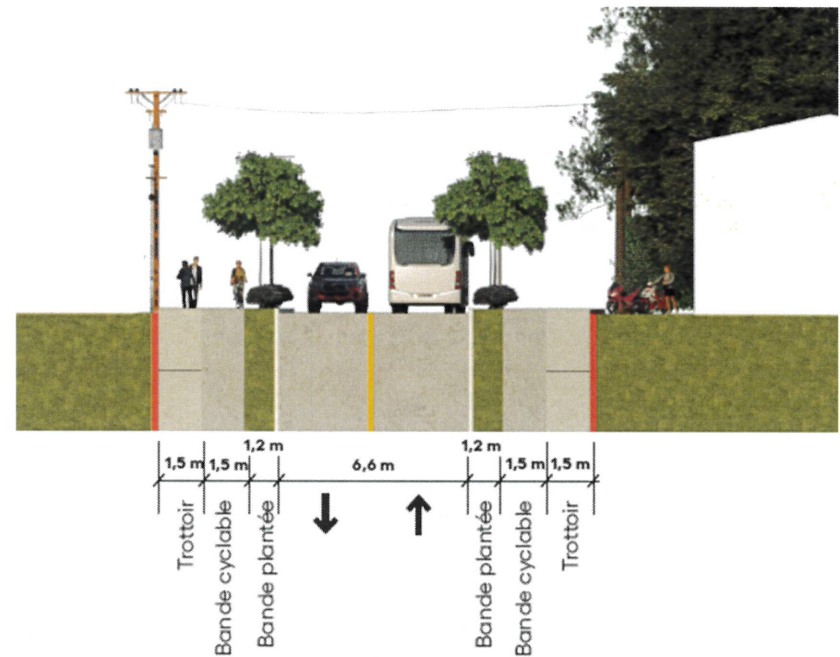
**Le réseau cyclable, en développement, demeure pour l'instant majoritairement axé autour de la route verte et les déplacements récréatifs. Les connexions aux stations, aux espaces verts, aux équipements publics et aux écoles demeurent perfectibles et pourraient jouer un rôle capital afin d'augmenter la part modale du vélo dans la mobilité.**



Avec la mise en service du REM et les projets de redéveloppement à venir sur le territoire, l'opportunité de revoir en profondeur l'aménagement du domaine public à proximité des stations se présente et permettrait d'intégrer davantage la mobilité active dans la planification, en plus de favoriser l'ajout de liens sécuritaires facilitant les déplacements des usagers. Au-delà de la mobilité, de tels aménagements devraient aussi contribuer à la gestion des eaux de surface et à l'augmentation de la canopée, contribuant ainsi à la réduction des îlots de chaleur.

La participation des acteurs privés sera également essentielle dans la transition vers des déplacements plus actifs. Le développement immobilier autour des stations doit servir de leviers afin de mettre de l'avant des équipements et des infrastructures durables en matière de mobilité, par exemple l'intégration de circuits cyclables à même les développements, des aménagements favorisant la pratique du vélo (supports, douches, station de réparation, etc.).

**FIGURE 21 - Coupe type d'un réaménagement de rue dans le secteur de la station Grand-Moulin**



#### FAITS SAILLANTS RELATIFS À LA MOBILITÉ

- Un accès facile à l'île de Montréal, et même Brossard, offert par le REM;
- L'automobile a une part modale très importante;
- L'efficacité restreinte du réseau de transport collectif local résulte en une très faible part modale;
- Le réseau cyclable est majoritairement axé sur le récréotourisme et le cyclisme de loisir, plutôt que la mobilité fonctionnelle;
- Des quartiers sont isolés et peu desservis par des aménagements de mobilité durable;
- L'aménagement des sites des stations du REM propose des aménagements favorisant la mobilité durable.



**FIGURE 22 - Hiérarchie du réseau routier et corridors scolaires**

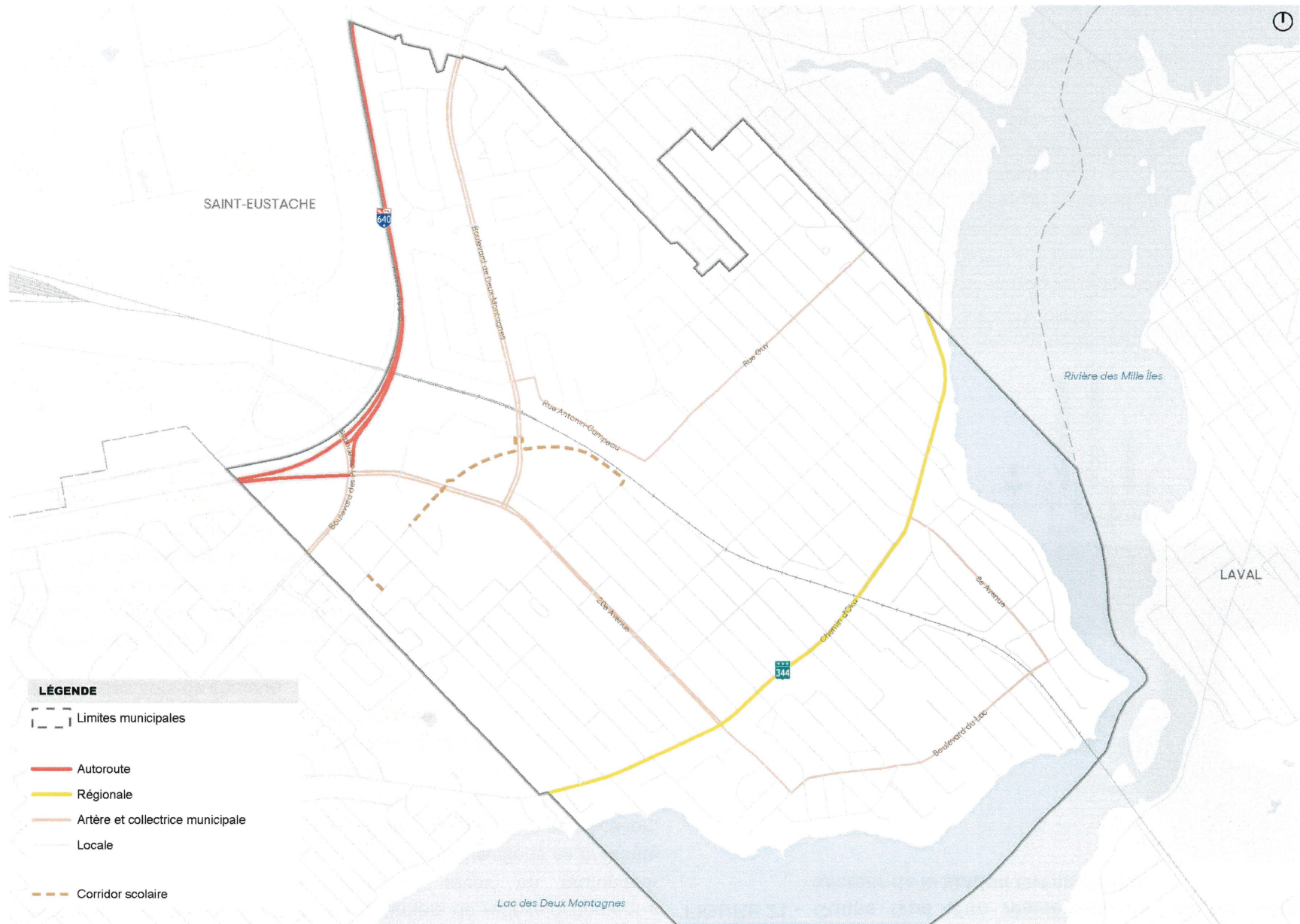
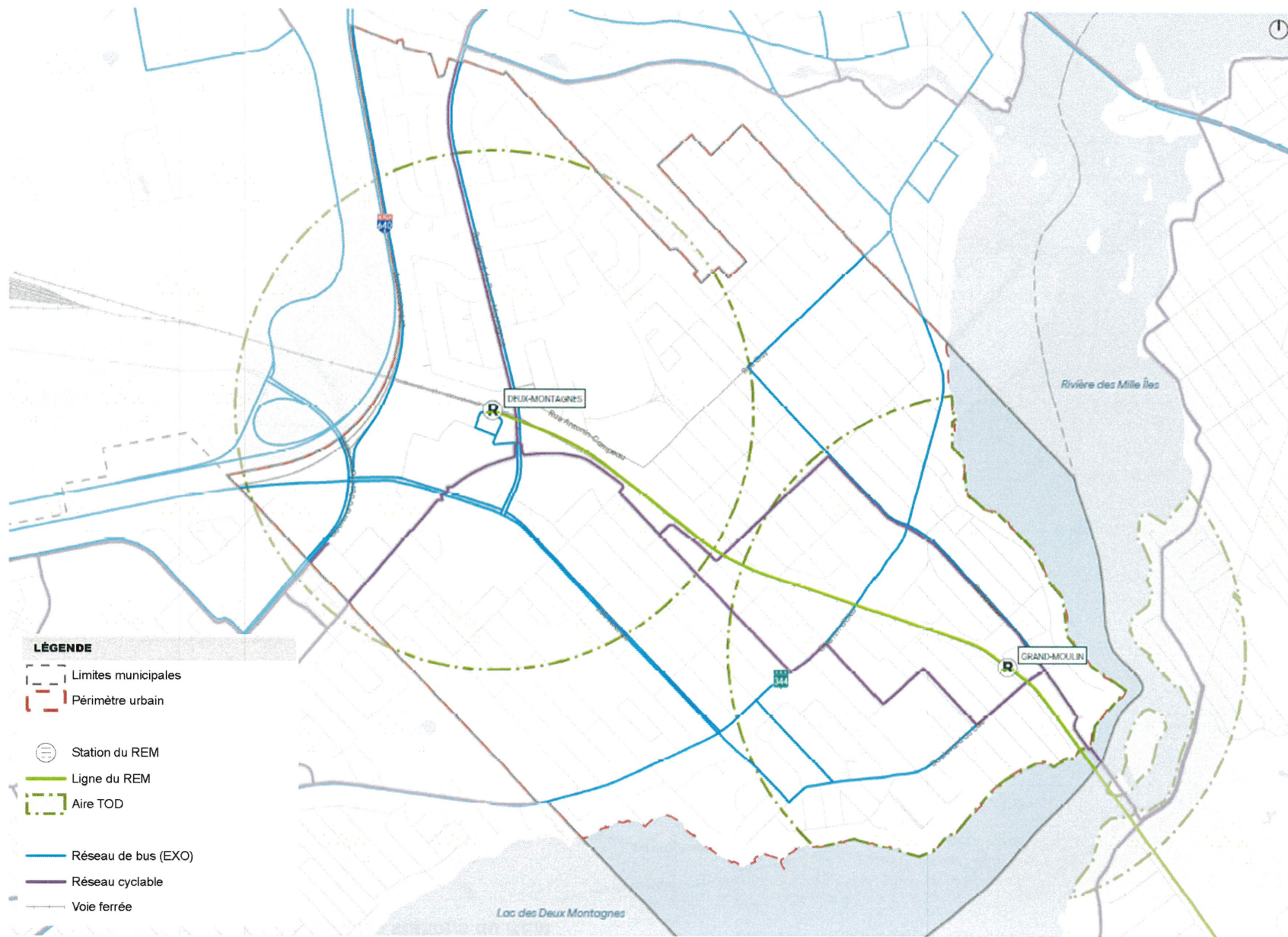


FIGURE 23 - La mobilité





**FIGURE 24 - Temps de marche vers les stations du REM**



Handwritten initials and signatures in blue ink, including a stylized 'AR' and a signature.



## 2.3.2 Milieux de vie et mixité

### 2.3.2.1 L'offre en logements

Même si Deux-Montagnes est caractérisée par une majorité de propriétaires, on constate tout de même que le nombre de ménages locataires tend à croître. Les tendances actuelles voient tout de même l'apparition d'un plus grand nombre de ménages locataires dans des constructions plus récentes, en périphérie des stations. On remarque également la proportion plus élevée de ménages locataires autour de la station Grand-Moulin, là où les logements sont également plus vieux et plus petits. Certains de ces bâtiments locatifs sont graduellement remplacés par de nouvelles constructions, dans un processus de renouvellement du tissu urbain. À cet égard, une attention doit être apportée au maintien d'une forme d'abordabilité du logement.

Dans le contexte général du vieillissement de la population, auquel Deux-Montagnes n'échappe pas, la diversification des types de logements est une tendance positive. En effet, une offre augmentée de résidences pour personnes âgées (RPA) ou d'autres types de logements de plus petite taille visant les personnes âgées permet à un nombre de ménages ayant élevé leur famille à Deux-Montagnes d'y demeurer, dans un logement mieux adapté à leurs besoins.

### 2.3.2.2 La mixité

Ce défi vise également l'attrait pour de nouveaux ménages, cherchant une alternative à la maison unifamiliale, et contribuant au dynamisme de la ville. Une offre diversifiée en matière de logement peut favoriser la mixité intergénérationnelle et sociale et permettre une adaptabilité dans l'utilisation des espaces, comme la création d'espaces de bureau pour le télétravail, phénomène qui prend de l'expansion rapidement, en réaction aux enjeux de santé publique vécus ces dernières années.

La densification se veut aussi l'occasion de l'introduction de bâtiments mixtes, où bien souvent les usages commerciaux et de services occupent

les premiers niveaux d'un bâtiment d'habitation. Les usages commerciaux, généralement de proximité, animent le domaine public alors les résidents des étages supérieurs profitent de la proximité et contribuent à la vitalité de ces établissements.

**FIGURE 25 - Bâtiment mixte avec logements locatifs sur le chemin d'Oka**



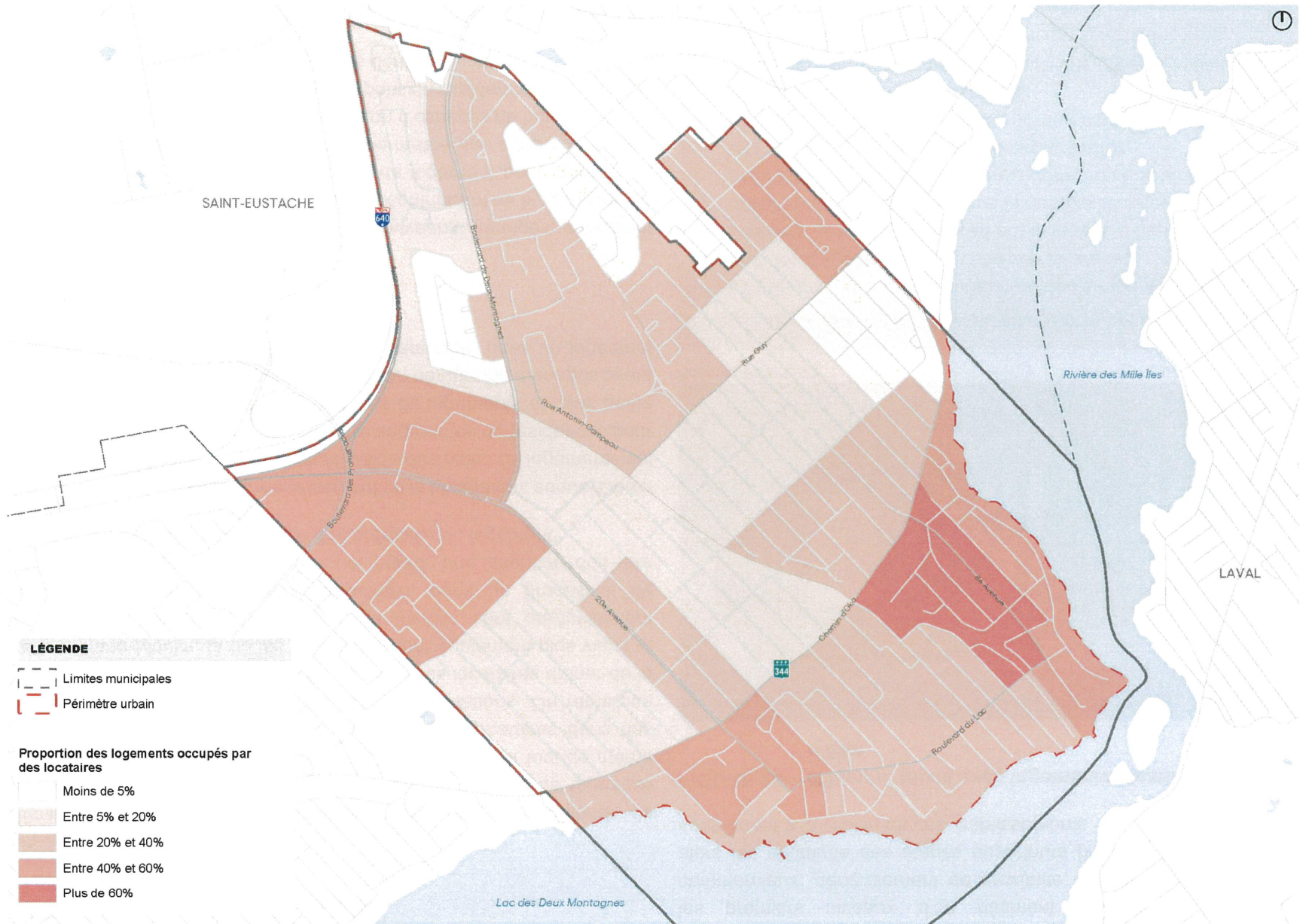
Source : BC2, 2022

#### FAITS SAILLANTS RELATIFS AUX MILIEUX DE VIE ET À LA MIXITÉ

- La part des résidents propriétaires de leur logement est grandement supérieure à celle des locataires;
- Le cadre bâti est majoritairement composé d'habitations unifamiliales isolées, bien que le nombre d'unités d'habitations multifamiliales soit en croissance dans les deux aires TOD;
- Les bâtiments mixtes sont très peu présents;
- La rigidité de la réglementation permet difficilement une densification douce des quartiers;
- L'abordabilité du logement demeure une préoccupation afin de maintenir une mixité sociale.



**FIGURE 26 - Le logement**



### 2.3.3 Vie communautaire et socialisation

Deux-Montagnes ne possède pas de parc ou d'espace à caractère régional ou de grande envergure. La majorité des parcs sont à l'échelle de la ville ou du quartier et comptent surtout des installations sportives et des modules de jeux pour enfants. De ces parcs et espaces verts, certains contribuent davantage à la vie communautaire. C'est notamment le cas du parc Central, le plus grand parc de Deux-Montagnes. On y retrouve notamment un parc à chiens, un terrain de baseball, des terrains de soccer et une piscine extérieure. L'aménagement d'un bassin de rétention y est aussi prévu. En raison de sa superficie et de ses aménagements, il s'agit d'un lieu grandement populaire.

Le nouveau parc du Centenaire devrait aussi être un parc apprécié et attractif, participant activement à la vie communautaire et sociale en raison de ses aménagements, son positionnement au cœur du pôle civique, mais surtout grâce à la possibilité offerte d'un réel accès à l'eau.

Aussi, le boisé Roger-Lemoine, est reconnu comme réserve naturelle en 2013. Il s'agit d'un lieu d'une grande richesse dont une meilleure accessibilité permettrait de favoriser davantage le contact avec la nature.

L'accessibilité des espaces verts constitue un autre élément qui contribue de manière significative à la qualité d'un milieu de vie. À ce chapitre, Deux-Montagnes serait dans les normes avec ses 2,5 hectares de parcs et espaces verts par 1 000 habitants, ce qui correspond d'ailleurs à la référence donnée par la National Recreation and Park Association<sup>4</sup> qui détermine qu'une communauté devrait posséder minimalement 2,5 hectares de parc par 1 000 habitants. Dans un contexte où l'augmentation de la population est inévitable, il s'avère important de prévoir l'ajout de parcs et espaces verts additionnels en fonction de la croissance démographique. À cet égard, la création

prochaine du parc du Centenaire, comprenant notamment une piste cyclable menant au chemin d'Oka, une halte pour vélos et un chalet de parc, en plus d'offrir la location de kayaks, permettra de répondre à certains de ces besoins.



L'utilisation du ratio de superficie de parc par habitant comporte des avantages, notamment en simplifiant les comparaisons entre les municipalités, en servant d'indicateur de la qualité de vie, et en incitant les investissements dans les espaces verts. Toutefois, cet indicateur présente des limites, car il ne prend pas en compte la qualité des parcs, les inégalités d'accès à ces espaces sur le territoire ou ailleurs, et les besoins spécifiques de la communauté et peut entraîner des coûts élevés pour atteindre des objectifs ambitieux. Pour une évaluation plus complète de l'offre en parcs, il est essentiel de prendre en considération ces facteurs afin d'assurer un accès équitable et une expérience de qualité pour l'ensemble de la population.

<sup>4</sup> La National Recreation and Park Association (NRPA) est une organisation à but non lucratif, basée aux États-Unis, dédiée à la construction de communautés fortes, dynamiques et résilientes grâce au pouvoir des parcs et des loisirs.



### 2.3.3.1 Analyse de l'offre en parcs et espaces verts

Dresser un inventaire des parcs et calculer les aires de desserte potentielles ne saurait suffire à appréhender pleinement les besoins réels de la population en matière d'espaces verts et équipements publics. Une analyse multicritère s'avère essentielle pour obtenir une vision complète de l'offre et de la demande en parcs et espaces verts. Cette approche approfondie prend notamment en compte l'utilisation réelle des espaces, la qualité des équipements, les disparités socio-économiques et les opinions des résidents. À cette étape, des éléments cruciaux ne sont pas pris en compte, ce qui peut mener à des conclusions inexactes sur les besoins en parcs. De plus, il convient de noter que l'influence d'un parc dépasse souvent les limites municipales ; par conséquent, les parcs en périphérie de la ville doivent également être intégrés dans cette évaluation.

La majorité des équipements publics et institutionnels de Deux-Montagnes sont concentrés le long du chemin d'Oka, près des plans d'eau ou des écoles du territoire. Ils peuvent donc former, dans certains cas, des pôles civiques de rayonnement plutôt local. Certaines pistes supplémentaires peuvent accentuer cette contribution et peuvent être distribuées selon trois axes, soit :

- **La programmation** : la diversité ainsi que la complémentarité dans les usages et les services disponibles dynamisent l'espace et favorise les rassemblements.
- **Les aménagements** : Qu'ils soient permanents ou temporaires, les aménagements distinctifs, accessibles et permettant une certaine adaptabilité offrent la possibilité d'accueillir des événements variés et en continu, sur l'ensemble de l'année.
- **Les liens physiques et la connectivité** : La liaison des pôles par des liens actifs, sécuritaires et structurants renforce leur attrait et leur accessibilité universelle.

FIGURE 27 - Exemple d'une place publique et de bâtiments mixtes



Source : Ville de Saint-Lambert, BC2

#### FAITS SAILLANTS RELATIFS À LA VIE COMMUNAUTAIRE ET LA SOCIALISATION

- Il est important de maintenir une offre en parcs et espaces verts de qualité adaptée aux besoins réels de la population;
- Le chemin d'Oka pourrait accueillir davantage d'espaces publics et aménagements destinés à la socialisation;
- Malgré la proximité avec l'eau, le nombre d'accès publics aux berges est limité;
- La connectivité par la mobilité active entre les espaces de socialisation est à améliorer;
- Les opérations de remembrement et les grands projets immobiliers représentent tous des occasions pour augmenter la superficie de parcs de quartier, parcs de poche et placettes.



## 2.3.4 Environnement

### 2.3.4.1 Contraintes anthropiques et naturelles

Le territoire de Deux-Montagnes comporte certaines contraintes anthropiques et environnementales qui peuvent limiter les possibilités d'occupation des sols ou potentiellement présenter un risque pour la santé, la sécurité, le bien-être des personnes ou un risque de dommages importants aux biens localisés à proximité.

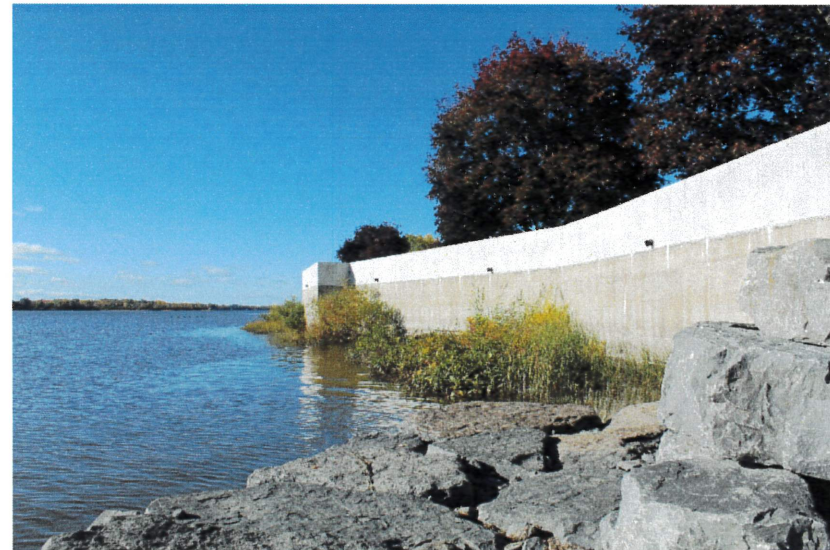
Dans cette optique, il est nécessaire que la Ville de Deux-Montagnes identifie les parties de son territoire soumises à des contraintes particulières et prenne les mesures nécessaires pour assurer la sécurité publique et la qualité de vie des citoyens. Il est également important de noter que ces contraintes sont souvent soumises à des législations provinciales ou à des dispositions incluses au SADR de la MRC de Deux-Montagnes.

Du côté des contraintes anthropiques, le réseau routier supérieur (l'autoroute 640) est identifié comme présentant un niveau de bruit routier supérieur à celui reconnu comme acceptable à la Politique sur le bruit routier du MTQ. Cette situation peut entraîner des conséquences quant à la santé des résidents riverains. Bien que des aménagements aient été réalisés pour en minimiser les contraintes, des normes particulières doivent s'appliquer le long de ces axes afin de contrôler l'implantation de certains usages sensibles. Outre ce dernier élément, Deux-Montagnes compose également avec la présence d'une voie ferrée traversant du sud au nord le territoire, de 5 tours de télécommunication, 4 terrains contaminés, 1 site de dépôt à neige usée, ainsi que d'un oléoduc (TransNord) localisé à l'extrémité nord-est de la ville. À noter que la présence de terrains contaminés peut évoluer à travers le temps, c'est pourquoi il faut se référer au répertoire des terrains contaminés du MELCCFP (<https://www.environnement.gouv.qc.ca/sol/terrains/terrains-contamines/resultats.asp>).

En plus des contraintes précédemment identifiées, Deux-Montagnes compose avec des contraintes naturelles majeures, notamment en bordure du lac des Deux Montagnes (milieux humides potentiels et zones inondables). Plusieurs propriétés situées le long du lac des Deux Montagnes et de la rivière des Mille-Îles sont affectées par des zones inondables. Toutefois, la sécurité des résidents est assurée, grâce à une nouvelle digue permanente, ainsi qu'au rehaussement de certains murets.

Malgré la Figure 29 - et afin d'éviter toute ambiguïté quant à la délimitation des zones inondables applicables, il faut se référer à la réglementation provinciale en matière de gestion des zones inondables, des rives et du littoral pour connaître les limites des zones inondables applicables.

**FIGURE 28 - Rehaussement d'un muret**





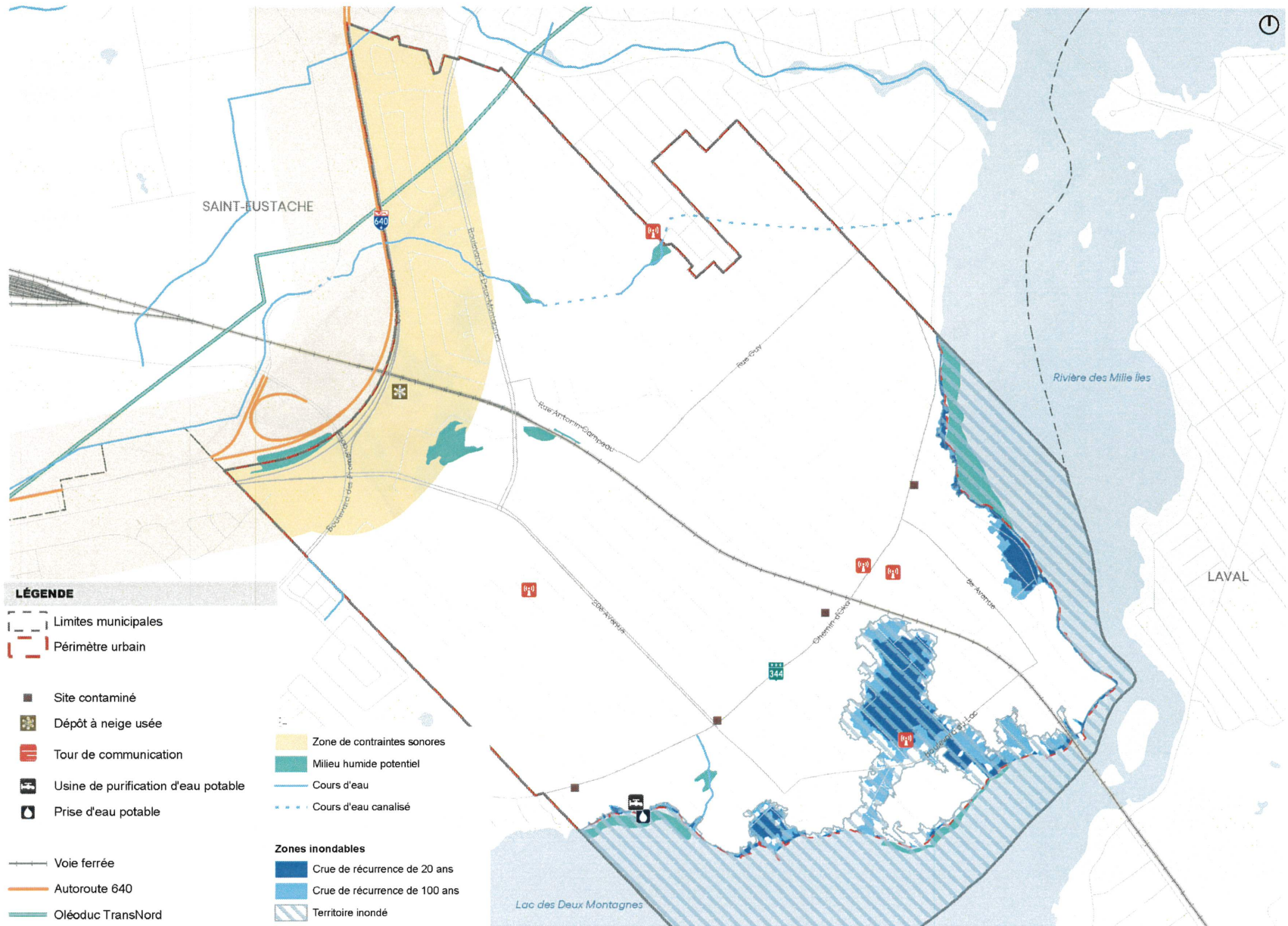
#### 2.3.4.2 Atténuation des îlots de chaleur

La forte présence de l'automobile engendre une multiplication des aires de stationnement de surface et des espaces imperméables, particulièrement dans les secteurs commerciaux et le long du chemin d'Oka. Les abords des grands axes routiers sont aussi touchés par la présence de ces îlots de chaleur. Ces concentrations de surfaces minéralisées, souvent foncées et combinées à l'absence d'une réelle canopée, créent des espaces enregistrant des températures ambiantes plus élevées que la moyenne.

Les problématiques émanant des îlots de chaleurs sont multiples. Ils représentent un enjeu de santé publique, car leur seule présence accentue les risques de problèmes de santé. Ils contribuent également à l'imperméabilisation des sols, ce qui occasionne une pression supplémentaire sur le réseau pluvial municipal.

Les bonnes pratiques amènent à revoir les paramètres d'aménagement relativement aux surfaces au sol afin de diminuer la présence des îlots de chaleur, ce qui, en plus de diminuer les risques liés à la santé, favorise une utilisation plus optimale et efficace du sol, en plus de contribuer à la gestion des eaux de surface.

**FIGURE 29 - Contraintes anthropiques et naturelles**

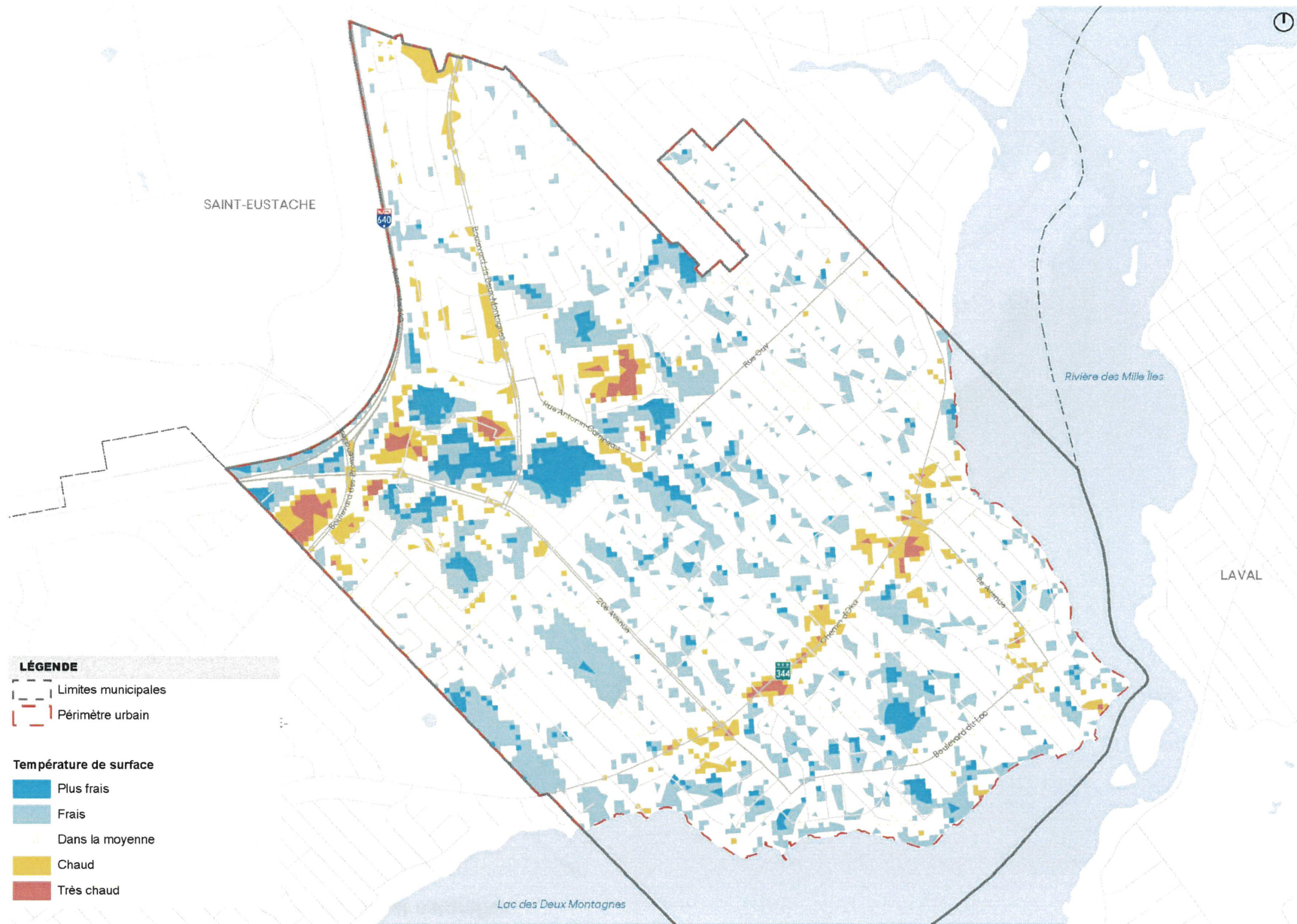


PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE DEUX-MONTAGNES  
Projet de règlement n°1732

PR



FIGURE 30 - Îlots de chaleur



#### 2.3.4.4 Milieux naturels et écologiques

Le territoire de Deux-Montagnes étant presque entièrement urbanisé, il n'y reste que très peu de milieux naturels intouchés. Les plus marquants sont le bois Roger-Lemoine, les milieux boisés adjacents et les berges du lac des Deux Montagnes et de la rivière du Chêne. Ces milieux sont aussi souvent accompagnés de milieux humides, ou de cours d'eau, et sont propices à l'établissement de certaines espèces fauniques et floristiques. Il est d'ailleurs possible de retrouver 3 aires protégées sur le territoire : Refuge faunique de Deux-Montagnes, Réserve naturelle du Boisé-Roger-Lemoine et l'Aire de concentration d'oiseaux aquatiques du Lac des Deux Montagnes – Sainte-Marthe-sur-le-Lac.

En effet, Deux-Montagnes compte sur la présence de ±19 ha de milieux humides potentiels. La préservation de ces milieux est d'une grande importance en raison de leurs fonctions écologiques allant de la purification de l'eau jusqu'à la prévention des inondations. Ce sont également des espaces servant de refuges pour la faune et la flore et peuvent parfois abriter des espèces à statut précaires. Du côté de la berge, la présence de la digue a déjà réduit son caractère d'apparence naturalisée. Des aménagements légers (bancs, escalier en pierres naturelles, etc.) permettent d'y accéder et de profiter du panorama.

Outre ses milieux naturels, la ville de Deux-Montagnes possède une canopée urbaine plus qu'enviable, il s'agit d'ailleurs de l'une des caractéristiques les plus remarquables du territoire. Contribuant fortement à la diminution des îlots de chaleur, il est évidemment nécessaire d'en assurer la conservation ainsi que de favoriser son épanouissement dans le cadre de dispositions réglementaires. La présence d'arbres, et leur canopée, est l'un des moyens privilégiés afin de réduire l'impact visuel de bâtiments plus denses à l'intérieur d'un quartier.

**TABLEAU 1 - Description des aires protégées**

#### REFUGE FAUNIQUE DE DEUX-MONTAGNES

Numéro séquentiel unique : 4589  
Toponyme : Refuge faunique de Deux-Montagnes  
Espèce cible : Couleuvre brune (*Storeria dekayi*)  
Superficie légale : 5,3 ha  
Responsable : Agence métropolitaine de transport  
Coresponsable : Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs  
Date de création : 2000-06-28

#### RÉSERVE NATURELLE DU BOISÉ-ROGER-LEMOINE

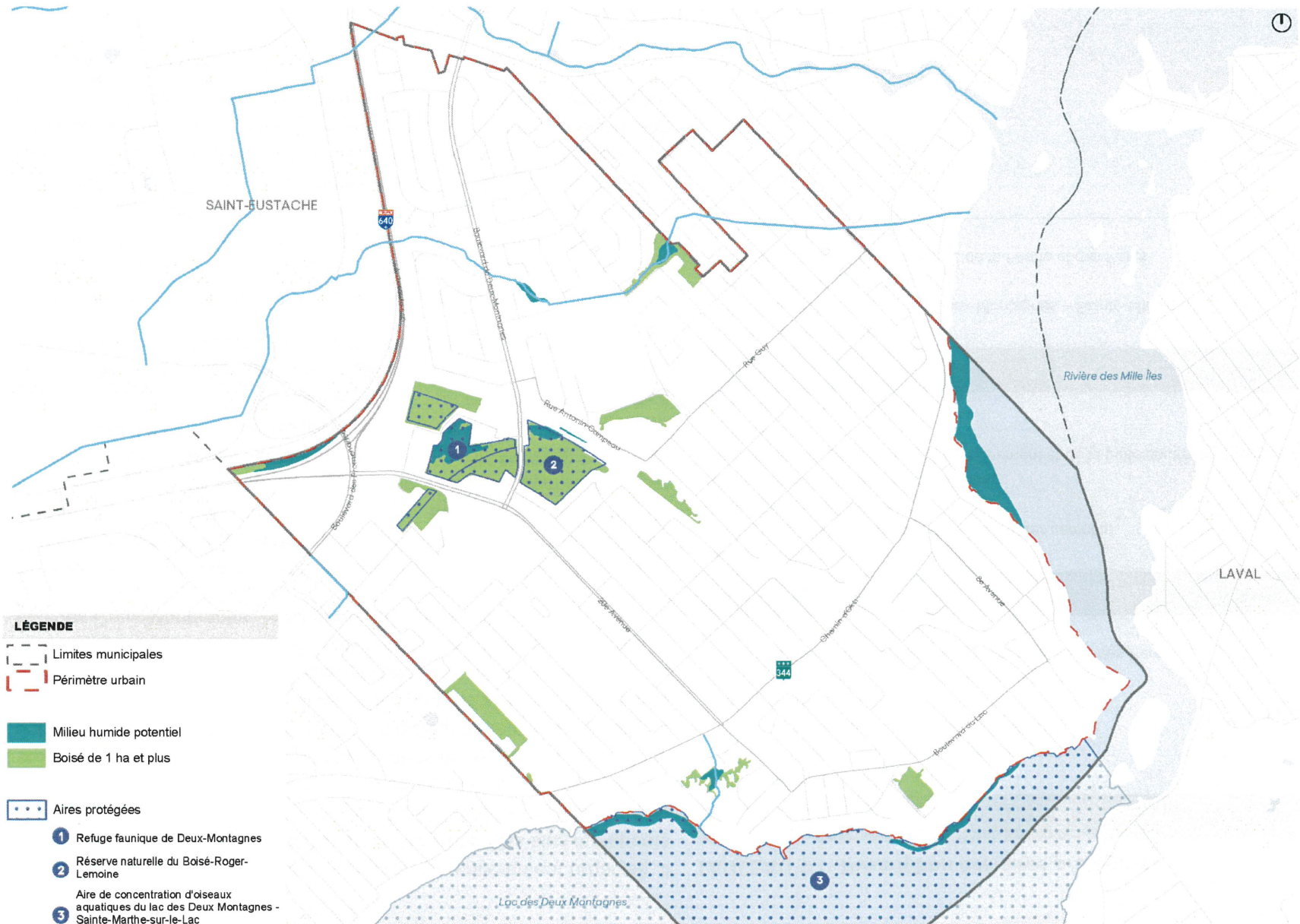
Numéro séquentiel unique : 9034  
Toponyme : Réserve naturelle du Boisé-Roger-Lemoine  
Superficie légale : 8,14 ha  
Responsable : Ville de Deux-Montagnes  
Coresponsable : Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques  
Date de création : 2013-01-03

#### AIRE DE CONCENTRATION DES OISEAUX AQUATIQUES

Numéro séquentiel unique : 5564  
Toponyme : ACOA du Lac des Deux Montagnes – Sainte-Marthe-sur-le-Lac  
Superficie légale : 753,91 ha  
Responsable : Ministère des Forêt, de la Faune et des Parcs  
Date de création : 2005-05-12



**FIGURE 31 - Milieux naturels d'intérêt**



PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE DEUX-MONTAGNES  
Projet de règlement n°1732

#### 2.3.4.5 Éléments d'intérêts esthétique et paysagers

Disposant d'atouts architecturaux, paysagers et esthétiques des plus enviablés, Deux-Montagnes compte de nombreux éléments d'intérêts. Trois sites d'intérêt esthétiques et écologiques sont d'ailleurs présents sur le territoire, soit le Boisé de Deux-Montagnes, le Boisé de l'Avenir et le Boisé Féré. Ces milieux de type « boisé » sont des aires dont la conservation est grandement souhaitée et dont l'intérêt esthétique et paysager est d'une grande importance pour l'image de la Ville. Outre ces éléments, Deux-Montagnes jouit aussi d'un cadre urbain plus qu'intéressant notamment par son patrimoine architectural et par ses paysages d'exceptions, mis en valeur par des points de vue sur le lac des Deux-Montagnes.

Il est également possible de noter la présence d'une lanière patrimoniale parcourant l'axe du chemin d'Oka (Lanière du chemin d'Oka et du secteur ancien de Deux-Montagnes) à l'intérieur de laquelle se retrouvent plusieurs bâtiments d'intérêt, ainsi que d'un ensemble architectural, soit celui de l'Abbaye Sainte-Marie des Deux-Montagnes, Sainte-Marthe-sur-le-Lac et Deux-Montagnes.

La lanière du chemin d'Oka et du secteur ancien de Deux-Montagnes est désignée comme étant la voie de communication la plus ancienne entre Oka et Saint-Eustache. Celui-ci est marqué par la présence dispersée de maisons traditionnelles et d'exemples architecturaux en brique inspirée de courants américains. Quant à l'ensemble de l'Abbaye Sainte-Marie des Deux-Montagnes, Sainte-Marthe-sur-le-Lac et Deux-Montagnes celle-ci accueille une communauté de moniales bénédictines fondée en 1936 nommée l'Abbaye Sainte-Marie des Deux-Montagnes. Le bâtiment principal de l'Abbaye a été construit en 1956. La MRC indique à l'intérieur de son SADR : « Par sa volumétrie, son architecture et son implantation en retrait du chemin d'Oka, le bâtiment principal de l'Abbaye crée un

grand contraste par rapport à l'environnement urbain dans lequel il s'insère et confère à ce site un intérêt historique et patrimonial. »<sup>5</sup>

Ce même axe est aussi identifié par la MRC de Deux-Montagnes comme présentant une ambiance paysagère particulière. La fonctionnalité de ce corridor permet de relier les principales composantes du corridor de la route 344 à l'échelle régionale. Il requiert donc pour la Ville de Deux-Montagnes de fournir maintenir et de fournir des efforts supplémentaires pour améliorer l'aspect paysager de celui-ci et sa fonctionnalité.

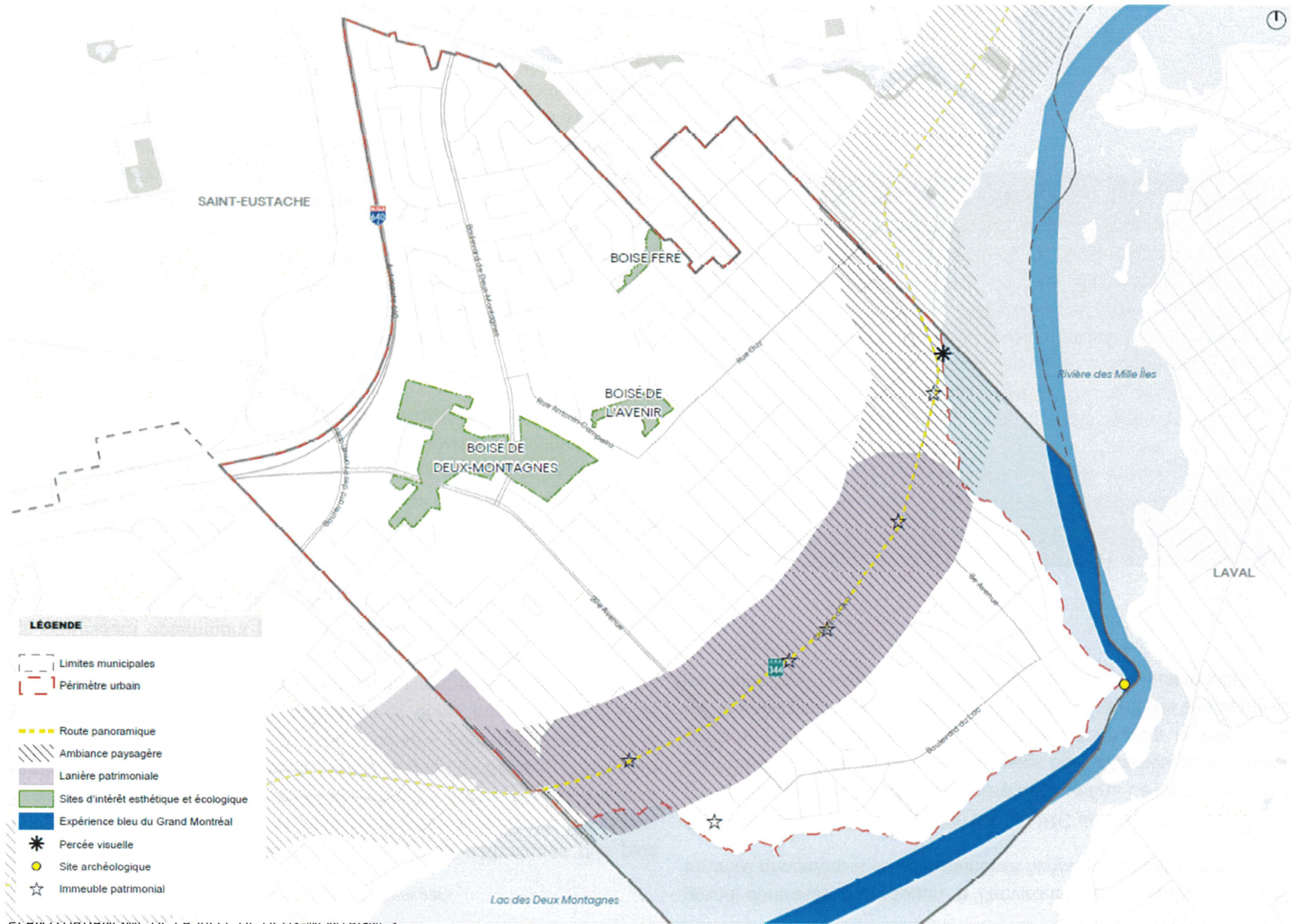
#### FAITS SAILLANTS RELATIFS À L'ENVIRONNEMENT

- Les secteurs mixtes et commerciaux sont marqués par des îlots de chaleur, surtout générés par des aires de stationnement et des toitures foncées;
- Les infrastructures de lutte aux inondations mériteraient d'être mieux intégrées au paysage naturel;
- Bien que le territoire semble profiter d'un nombre substantiel d'arbres, l'augmentation de la superficie de la canopée est un objectif à maintenir, tant sur le domaine privé que sur le sur domaine public. En plus de ses bienfaits reconnus, la canopée participe à l'identité de Deux-Montagnes. À cet effet, depuis des années, la Ville s'engage à planter annuellement plus de 40 arbres.

<sup>5</sup> MRC de Deux-Montagnes. (2021). SADR. P. 11-13.  
PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE DEUX-MONTAGNES  
Projet de règlement n°1732



FIGURE 32 - Milieux d'intérêt esthétiques et paysagers



- LÉGENDE**
- Limites municipales
  - Périimètre urbain
  - Route panoramique
  - Ambiance paysagère
  - Lanière patrimoniale
  - Sites d'intérêt esthétique et écologique
  - Expérience bleu du Grand Montréal
  - Percée visuelle
  - Site archéologique
  - Immeuble patrimonial

PLAN D'ORDONNANCE DE LA VILLE DE DEUX-MONTAGNES  
Projet de règlement n°1732

### 2.3.5 Préservation et mise en valeur du territoire

La Ville de Deux-Montagnes comprend quelques secteurs d'intérêt patrimonial. Comme mentionné précédemment, l'ensemble paysager qu'est le chemin d'Oka, la voie fondatrice de la ville, comporte quelques bâtiments d'intérêt patrimonial, dont l'hôtel de ville.

La Ville a procédé à la citation des sites patrimoniaux suivants :

- Site du patrimoine de l'hôtel de ville (803, chemin d'Oka) ;
- Site du patrimoine de la Maison-Baudouin (91, 24<sup>e</sup> Avenue) ;
- Site du patrimoine de la Maison-Bélaire (201, chemin d'Oka) ;
- Site du patrimoine de la Maison-Berthelet (1506, chemin d'Oka) ;
- Site du patrimoine de la Maison-Dumoulin (2501, chemin d'Oka) ;
- Site du patrimoine de la Petite-École-Jaune (1304, chemin d'Oka).

La majorité de ces sites témoigne de l'histoire des grandes familles de Deux-Montagnes et de la région, leur mise en valeur doit être prise en compte dans la réglementation d'urbanisme. La MRC de Deux-Montagnes réalise actuellement son inventaire du patrimoine. Lorsqu'adopté, la ville de Deux-Montagnes devra s'assurer que les immeubles identifiés bénéficient de la protection appropriée par la réglementation municipale.

L'ambiance d'artère commerciale locale du chemin d'Oka reste également à renforcer afin d'assurer la préservation de son caractère champêtre et des éléments architecturaux les plus intéressants.

En plus des bâtiments et sites cités par la Ville, la valeur patrimoniale du paysage réside également dans l'ancienne vocation de villégiature qui transparait encore de plusieurs façons : le lotissement composé de petits lots, un cadre bâti de résidences unifamiliales généralement de petit gabarit et dont les origines remontent à la présence de nombreux chalets, puis d'une végétation omniprésente. Un des défis du redéveloppement du milieu, principalement à proximité de la gare Grand-Moulin, réside dans la préservation de cette ambiance.

FIGURE 33 - Site du patrimoine de la Petite-École-Jaune



Source : Répertoire du patrimoine culturel du Québec.



### 2.3.6 Secteurs à redévelopper et requalifier

Le territoire est fortement bâti et il n'y a que très peu d'espaces disponibles pour de nouvelles constructions. L'un des rares espaces vacants propices à recevoir un nouveau développement résidentiel, identifié par la MRC, se situe à la limite de Sainte-Marthe-sur-le-Lac, au nord du chemin d'Oka, entre l'Abbaye et une zone résidentielle de faible densité.

Il est donc justifié d'encadrer plus étroitement la consolidation et la réutilisation de l'espace urbain afin de promouvoir la reconstruction de la ville sur soi-même, de façon optimale et durable, et surtout de façon harmonieuse. Afin de maintenir son dynamisme, la Ville doit continuer de miser sur la requalification d'espaces urbains sous-utilisés afin d'optimiser son territoire.

La consolidation des secteurs résidentiels existants implique une densification respectueuse des caractéristiques et des capacités d'intégration du milieu d'insertion. Cette approche est pertinente dans de nombreuses zones de Deux-Montagnes, étant donné que la majeure partie du paysage urbain est actuellement dominée par des habitations de faible densité. D'ailleurs, la MRC identifie de nombreux terrains de petites ou moyennes superficies qui sont sous-utilisés et donc propices au redéveloppement dans le but de consolider le tissu urbain.

Considérant leur emplacement stratégique, les abords des deux stations présentent très peu d'espaces vacants. Ces secteurs sont désignés pour intensifier les actions de redéveloppement, à travers leurs deux aires TOD.

L'aire TOD de la station Grand-Moulin offre un potentiel de redéveloppement à la pièce, vu sa localisation en bonne partie dans un secteur caractérisé par des maisons unifamiliales. Étant donné le contexte bâti, une modulation des densités est envisagée. En effet, certains terrains ayant des caractéristiques plus propices à la

densification et à la mixité des usages pourraient être ciblés afin d'accueillir des projets d'envergures. Cette stratégie de densification permettrait de conserver une densité inférieure pour la majorité des secteurs déjà établis pour lesquelles une augmentation de la densité ne cadrerait pas avec la dynamique de ces milieux de vie. Quant à la station Deux-Montagnes, les stationnements de surface à proximité de celle-ci constituent également un potentiel de redéveloppement non négligeable.

Plus précisément, c'est aussi à l'intérieur de cette aire TOD que l'on retrouve le plus les espaces suivants :

- Espaces propices au développement résidentiel;
- Espaces propices au redéveloppement mixte;
- Espaces propices au redéveloppement commercial;
- Espaces propices au redéveloppement résidentiel;
- Espaces propices au développement mixte;
- Espaces propices à la requalification
- Terrains de plus de 1000m<sup>2</sup> pouvant éventuellement être densifié;
- Terrains susceptibles de recevoir une densité de 100 log./ha
- Terrains ayant une densité supérieure à 100 log./ha (3 propriétés).

Une densification des aires TOD doit impérativement être accompagnée par des mesures favorisant l'intégration de ces projets dans leur environnement immédiat, et surtout permettant à la collectivité de gagner au niveau de sa qualité de vie, tel que par une offre accrue en équipements, commerces et services. Considérant le tissu urbain consolidé de la ville de Deux-Montagnes, les nouvelles constructions devront s'harmoniser avec leur secteur respectif par différents moyens, notamment :

- Une implantation des bâtiments prenant en considération la trame urbaine;
- Des opérations cadastrales permettant de constituer des propriétés d'une superficie cohérente avec la typologie visée et permettant de créer de nouveaux liens actifs et des parcs et des espaces publics;

- Tirer profit du développement de grandes propriétés unifamiliales en des projets mixtes et denses identitaires;
- Des modulations dans les volumétries pour favoriser l'intégration architecturale et une harmonie avec les bâtiments voisins et le domaine public;
- La préférence pour un maximum de cases de stationnement aménagées en structure ou en souterrain. À cet effet, la mutualisation des stationnements s'avère un moyen de réduire la pression sur les coûts de construction et le trafic sur certains axes.
- La conservation des arbres matures et l'aménagement des terrains par la plantation d'arbres et un verdissement adéquat.

La rareté constatée des terrains disponibles et potentiellement utilisables à des fins résidentielles se manifeste également au niveau de la disponibilité d'espaces pour les autres activités urbaines. Quelques terrains mixtes et commerciaux situés à l'intérieur et à l'extérieur des aires TOD possèdent un potentiel de consolidation ou de requalification. Le développement de ces propriétés constitue donc une occasion d'offrir un cadre bâti plus dense ainsi que des aménagements offrant une variété d'activités urbaines ainsi qu'une plus grande place aux déplacements actifs. Le chemin d'Oka offre en outre un potentiel de redéveloppement mixte, du fait des terrains sous-utilisés qui s'y situent. La proximité du réseau de transport en commun structurant renforce l'importance de l'intensification des activités résidentielles et commerciales le long de cette artère. De plus, l'optimisation de l'utilisation de l'espace, grâce à la densité et à la diversité des usages, favorise la réorganisation de la fonction commerciale.

De part et d'autre du chemin d'Oka, au centre de l'aire TOD de la gare Grand-Moulin, se trouvent deux terrains propices à la requalification, c'est-à-dire des lieux déjà construits nécessitant des transformations afin de permettre un changement de vocation.

À l'heure actuelle, le chemin d'Oka se distingue par la diversité de ses commerces, la variété de ses habitations et la présence de quelques

édifices institutionnels. En outre, on observe une grande diversité de gabarits, de bâtiments et de styles architecturaux. L'implantation des édifices varie en fonction des époques de construction et des fonctions du bâtiment, entraînant d'importants écarts dans les marges avant des constructions. Des zones étendues de stationnement et d'autres terrains sous-utilisés accentuent la discontinuité de la trame urbaine. L'interface entre les bâtiments commerciaux et la rue ne crée pas un environnement urbain particulièrement attrayant pour les passants. Cependant, certains segments disposent déjà d'une piste cyclable dédiée. En prolongeant cette infrastructure de part et d'autre sur le chemin d'Oka, les déplacements actifs pourraient être améliorés, favorisant ainsi l'accès aux nombreux commerces de proximité. La position centrale du chemin d'Oka et la diversité des activités qui s'y déroulent révèlent un potentiel significatif, susceptible d'être décuplé par la revitalisation de cette artère.



L'affluence quotidienne, l'importance historique locale et l'attachement des citoyens à cet axe laissent présager une disposition favorable de la part des habitants à redécouvrir et à fréquenter cette grande rue commerciale au cœur de la municipalité.

La consolidation du tissu urbain existant joue un rôle crucial dans l'atteinte des objectifs des densités, notamment dans les aires TOD et le long du chemin d'Oka. Plusieurs terrains se présentent comme des opportunités pour des projets de rénovation, d'intégration, ou de densification. Le processus de redéveloppement doit être facilité et encadré afin de soutenir une transformation graduelle du secteur. Cela contribuera à renforcer la cohérence urbaine tout en optimisant l'utilisation de certaines parcelles sous-exploitées par le biais d'une intensification des usages.

#### FAITS SAILLANTS RELATIFS AU REDÉVELOPPEMENT

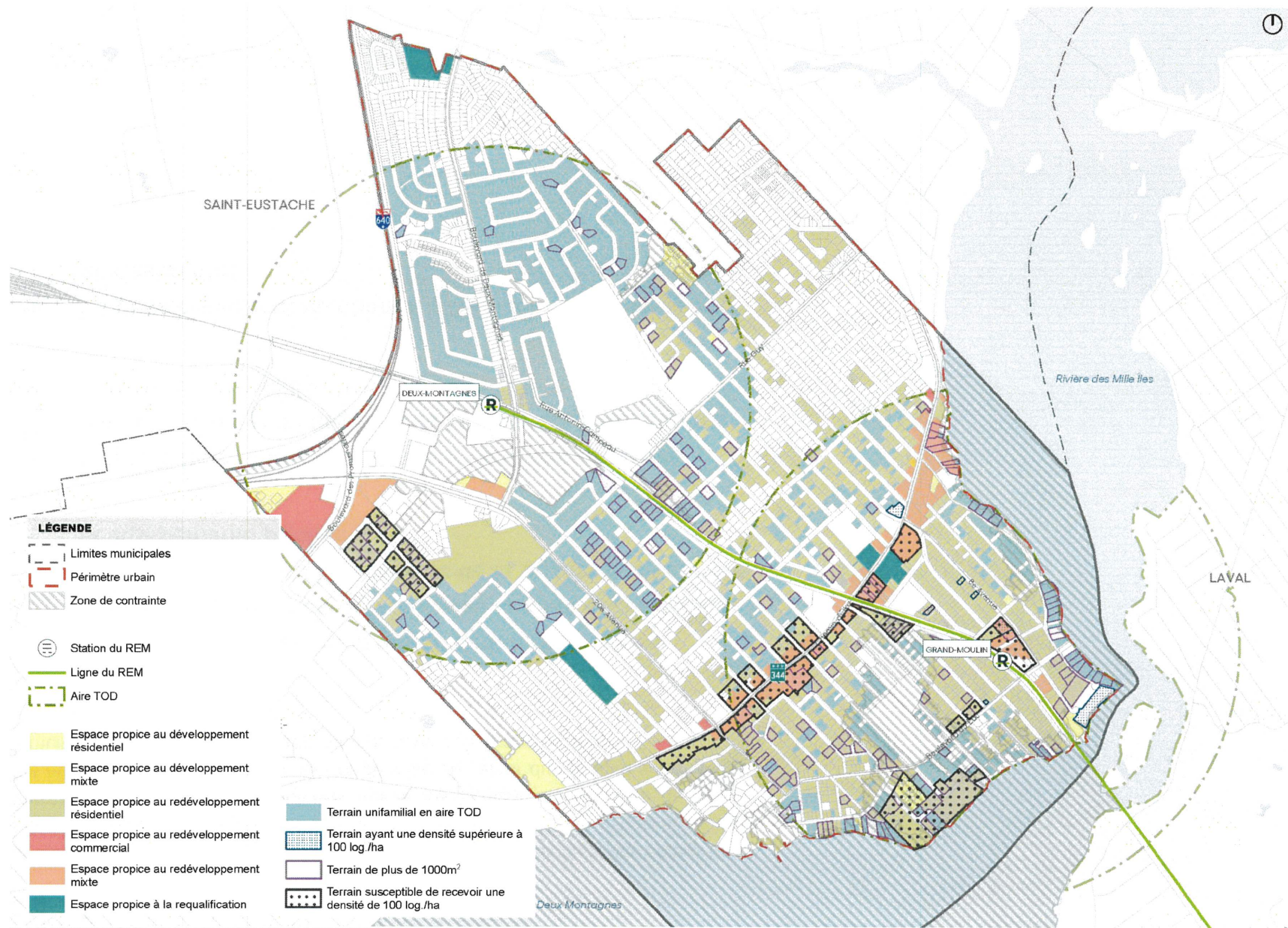
- La présence de terrains sous-développés;
- Le remembrement de quelques terrains à proximité de la gare Grand-Moulin permettrait l'insertion de projets mixtes et denses;
- La possibilité de redévelopper certaines grandes propriétés en des projets immobiliers identitaires, pouvant contribuer à la richesse foncière et au dynamisme de Deux-Montagnes;
- Le potentiel de redéveloppement de certaines propriétés en bordure du chemin d'Oka;
- Le potentiel d'accueil d'unités d'habitations accessoires possible en raison de la profondeur de certains terrains;

#### SURTOUT :

- La densification doit contribuer à maintenir (ou améliorer) une offre de qualité en infrastructures et services publics, en plus de contribuer à la diversification et au dynamisme économique;
- La densification ne doit pas se faire au détriment de la qualité du cadre bâti, d'une cohabitation harmonieuse et d'une réduction de la canopée.



**FIGURE 34 - Potentiel de redéveloppement**



**LÉGENDE**

- Limites municipales
- Périmètre urbain
- Zone de contrainte
- Station du REM
- Ligne du REM
- Aire TOD
- Espace propice au développement résidentiel
- Espace propice au développement mixte
- Espace propice au redéveloppement résidentiel
- Espace propice au redéveloppement commercial
- Espace propice au redéveloppement mixte
- Espace propice à la requalification
- Terrain unifamilial en aire TOD
- Terrain ayant une densité supérieure à 100 log /ha
- Terrain de plus de 1000m²
- Terrain susceptible de recevoir une densité de 100 log /ha

PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE DEUX-MONTAGNES  
Projet de règlement n°1732

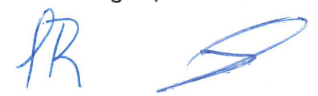


## 2.4 Enjeux

La lecture du territoire vient mettre en lumière des préoccupations et des enjeux dont la Ville de Deux-Montagnes doit tenir compte à l'intérieur de sa vision et de ses orientations d'aménagement. Ces préoccupations en matière de mobilité, de qualité des milieux de vie, d'environnement et de mise en valeur du territoire sont variées et multiples, mais peuvent être regroupées sous trois grands enjeux :

- 1. Le redéveloppement et la densification du territoire mettant à profit les caractéristiques locales et la mobilité durable, et assurant la pérennité de la qualité des services et équipements publics**
- 2. La protection et la mise en valeur de la canopée, des espaces verts et du lien avec le lac des Deux Montagnes et la rivière des Milles-Îles**
- 3. Le positionnement du chemin d'Oka comme artère locale de destination**

# 3 STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT



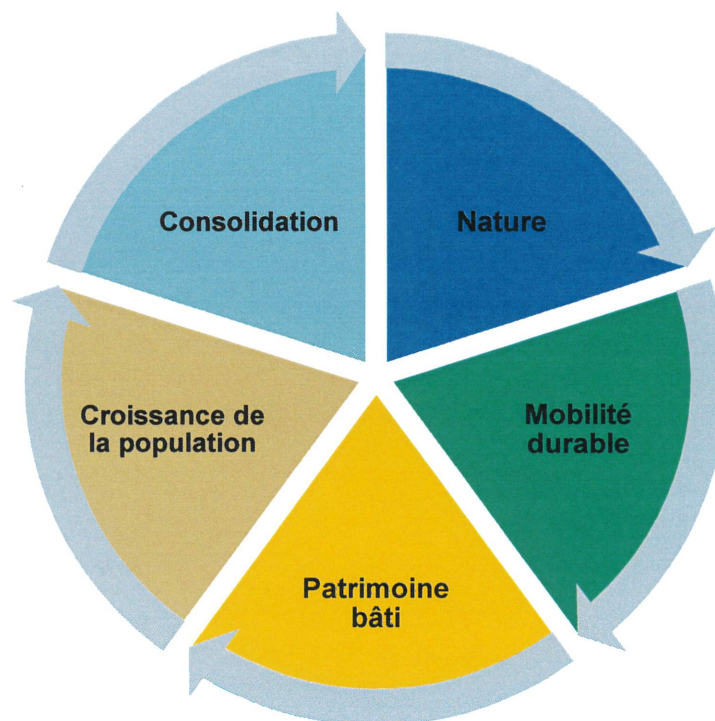


### 3.1 Vision d'aménagement

La vision d'aménagement est une image globale de ce à quoi aspire la collectivité au terme d'un horizon de 15 ans. Celle-ci permet de guider l'organisation dans la gestion du changement et de répondre aux enjeux qui ont été soulevés lors du diagnostic du territoire. Elle se traduit par des orientations prenant en compte les aspirations et les valeurs de la communauté.

Dans les dernières années, la Ville de Deux-Montagnes a produit plusieurs documents de planification stratégique desquels ont émergé des valeurs profondes communes axées sur le maintien de l'intégrité de l'environnement, l'équité sociale et l'efficacité économique. Ces valeurs, découlant du développement durable, composent le fondement de la vision d'aménagement dont souhaite se doter la Ville.

**LA VILLE DE DEUX-MONTAGNES SE DÉMARQUE PAR UN ÉQUILIBRE ENTRE LA PRÉSERVATION DE L'IDENTITÉ LOCALE ET SON REDÉVELOPPEMENT, S'AFFAIRE À PROTÉGER ET À METTRE EN VALEUR SES ESPACES VERTS ET SON LIEN AVEC L'EAU ET MISE SUR LA MOBILITÉ DURABLE POUR OFFRIR UN MILIEU DE VIE COMPLET À SA POPULATION.**

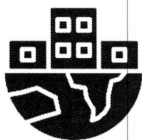


## 3.2 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Les orientations d'aménagement découlent des principaux constats de la lecture du milieu, ainsi que des enjeux identifiés. Elles visent à opérationnaliser et à transposer ces enjeux, ainsi que l'énoncé de vision et le concept d'organisation spatiale, en encadrant le redéveloppement du territoire et sa mise en valeur. Ces orientations se déclinent ensuite en objectifs, afin d'assurer leur mise en œuvre.

1.

### UNE GESTION RESPONSABLE DE LA CROISSANCE SELON LES GRANDS PRINCIPES DE L'URBANISME DURABLE



Les perspectives démographiques et le contexte de développement économique positionnent favorablement la Ville pour la poursuite de son développement dans les prochaines années. Deux-Montagnes souhaite aborder cette croissance en cohérence avec les critères du développement durable : équité sociale, qualité environnementale, préservation des ressources et du patrimoine, ainsi que la cohérence des caractéristiques de son territoire.

2.

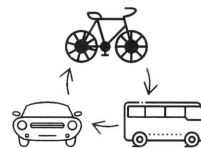
### DYNAMISER LE CHEMIN D'OKA



L'engouement pour le chemin d'Oka s'est estompé au fil des ans et son dynamisme en souffre. Des tronçons de cette artère possèdent toujours des fonctions commerciales et de services. La présence de l'aire TOD Grand-Moulin est l'occasion de y voir apparaître l'aménagement de nouveaux établissements de commerces et services et ainsi de confirmer au chemin d'Oka son statut de destination locale. Au-delà de la mixité des fonctions, l'architecture, le stationnement, et la qualité des espaces extérieurs, tant publics que privés, doivent être considérés ensemble.

3.

### UNE OFFRE DE MOBILITÉ DURABLE DÉVELOPPÉE



Souhaitant tirer profit de la mise en service du REM, Deux-Montagnes souhaite améliorer la desserte en transport actif et collectif sur son territoire. La Ville entend développer des initiatives et poursuivre les efforts visant à améliorer la connectivité sur le territoire et avec ses voisins. Elle a ainsi pour objectif d'offrir des alternatives à l'automobile, notamment l'auto solo, en offrant des aménagements et des solutions sécuritaires et conviviaux, en plus d'améliorer les aménagements destinés à la mobilité active.

4.

### L'ÉPANOUISSEMENT DE LA POPULATION ET LE DÉVELOPPEMENT D'UN FORT SENTIMENT D'APPARTENANCE CHEZ LES RÉSIDENTS, TOUT EN OFFRANT DES SERVICES ADAPTÉS POUR CEUX-CI



Aspirant à offrir un milieu de vie complet pour ses citoyens, Deux-Montagnes croit en l'importance de permettre une diversité de typologies résidentielles, à la nécessité de maintenir des services accessibles pour les divers groupes de populations, à l'implication citoyenne et au développement d'un caractère distinctif par la mise en valeur de ses divers attraits naturels, paysagers et bâtis. Ainsi, par de multiples stratégies, la Ville souhaite favoriser le sentiment d'appartenance chez ceux-ci, tout en mettant en place les conditions favorisant l'épanouissement de tous.



### 3.3 ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET STRATÉGIES

#### ORIENTATION 1 : UNE GESTION RESPONSABLE DE LA CROISSANCE CONCORDANT AVEC LES GRANDS PRINCIPES DE L'URBANISME DURABLE

##### Objectif 1.1 : Planifier adéquatement les milieux de vie existants et des développements futurs

Développer une stratégie de redéveloppement pour les grandes propriétés unifamiliales

Étudier conjointement avec la Ville de Sainte-Marthe-sur-le-Lac le potentiel de requalification des promenades de Deux-Montagnes et des propriétés limitrophes

Prioriser les espaces propices au redéveloppement en vue d'une densification adéquate

Soutenir la préservation et la création d'espaces verts dans la réglementation d'urbanisme

Adopter un règlement relatif au zonage incitatif visant particulièrement les terrains à densifier afin de permettre un retour équitable pour la communauté

Continuer et intensifier les initiatives de verdissement du domaine public

Édicter des normes concernant l'abattage d'arbre pour assurer une gestion adéquate de la foresterie urbaine

STRATÉGIES

##### Objectif 1.2 : Encadrer adéquatement la réalisation de nouveaux projets domiciliaires, tout en tenant compte des ressources et des nouvelles réalités de densification

Prendre compte des milieux naturels présents tant lors de la planification que la construction des projets de développement et des voies de circulation

Profiter des opérations cadastrales en lien avec le remembrement pour créer des sentiers destinés à la mobilité active et créer des espaces verts publics

Assujettir les nouveaux projets de développements résidentiels à un PIIA

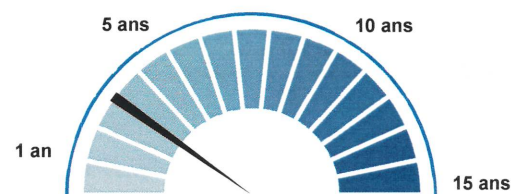
Prendre les mesures nécessaires afin que les eaux de ruissellement et l'érosion soient adéquatement contrôlées lors des développements futurs.

STRATÉGIES

#### CIBLES



**ACCUEILLIR PLUS DE 500 NOUVEAUX LOGEMENTS DANS  
LES SECTEURS PROPICES AU REDÉVELOPPEMENT**



**AUGMENTER D'UN MINIMUM DE 5% (PAR RAPPORT À 2023)  
LE NOMBRE D'ARBRES PLANTÉS ANNUELLEMENT SUR LE  
DOMAINE PUBLIC**

## ORIENTATION 2 : DYNAMISER LE CHEMIN D'OKA

### Objectif 2.1 : Encourager la mixité des usages le long du chemin d'Oka et à l'intérieur des bâtiments

STRATÉGIES

- Prévoir des dispositions réglementaires permettant la cohabitation et la mixité des usages dans un même bâtiment
- Permettre la fonction culturelle dans certains projets de redéveloppement
- Réaliser une planification spécifique pour le chemin d'Oka, déterminant les secteurs à vocation commerciale

### Objectif 2.2 : Créer un environnement urbain favorable aux déplacements actifs

STRATÉGIES

- Adapter les dispositions réglementaires pertinentes pour mieux encadrer la gestion du stationnement
- Réfléchir à la possibilité d'aménager un stationnement public dans le secteur
- Envisager le prolongement de la piste cyclable le long du chemin d'Oka, ou des aménagements encourageant la pratique du vélo sur cet axe
- Aménager des traverses piétonnes sécuritaires aux endroits appropriés pour assurer une bonne accessibilité aux commerces et services
- Optimiser l'utilisation des emprises que possède la Ville le long du chemin d'Oka, afin d'ajouter du mobilier urbain à différents emplacements stratégiques

### Objectif 2.3 : Favoriser la mise en place d'un cadre architectural distinctif

STRATÉGIES

- Réviser les dispositions réglementaires pour que l'architecture et l'affichage des nouveaux bâtiments assurent une continuité et deviennent caractéristiques du chemin d'Oka en termes de volumétrie, matérialité, réparation des ouvertures, aménagement des accès, etc.
- Assujettir les nouvelles constructions, transformations majeures, agrandissement, projet d'affichage et aménagement d'une aire de stationnement de plus de 6 cases et aire de transbordement à un PIIA

## CIBLES



**ACCUEILLIR 4 BÂTIMENTS MIXTES LE LONG DU CHEMIN D'OKA**



**MUNIR 75% DES INTERSECTIONS DE TRAVERSES PIÉTONNES SÉCURITAIRES**



## ORIENTATION 3 : UNE OFFRE DE MOBILITÉ DURABLE DÉVELOPPÉE

### Objectif 3.1 : Accroître l'utilisation du transport en commun

STRATÉGIES

Promouvoir l'utilisation du transport actif et collectif

Améliorer l'offre en transport en commun sur le territoire

Évaluer les besoins en matière de déplacements et sur la capacité des infrastructures de transport à proximité des nouveaux développements résidentiels;

### Objectif 3.2 : Offrir un réseau de mobilité active sécuritaire et bonifié

STRATÉGIES

Produire et mettre en œuvre un plan de mobilité durable

Tirer profit de la réfection des rues pour revoir la place de la mobilité active et apporter les changements nécessaires, le cas échéant

Tirer profit des opérations cadastrales dans le cadre de projets immobiliers pour créer des parcours actifs traversant les îlots

Envisager la possibilité d'aménager des rues partagées à l'intérieur de l'aire TOD Grand-Moulin

Améliorer les liens piétonniers entre les quartiers

Desservir prioritairement à l'aide de trottoirs et d'infrastructures cyclables les pôles d'emplois, de consommation et de services, les écoles, les parcs et les stations du REM dans le but d'augmenter l'utilisation de la marche comme mode de transport

## CIBLE



**CRÉER 1 KILOMÈTRE DE LIENS PIÉTONS, PARCOURS  
ACTIFS OU RUES PARTAGÉES**

## ORIENTATION 4 : L'ÉPANOUISSEMENT DE LA POPULATION ET LE DÉVELOPPEMENT D'UN FORT SENTIMENT D'APPARTENANCE CHEZ LES RÉSIDENTS, TOUT EN OFFRANT DES SERVICES ADAPTÉS POUR CEUX-CI

### Objectif 4.1 : Promouvoir les arts, la culture et le patrimoine de Deux-Montagnes

STRATÉGIES

- Favoriser des rénovations adéquates des bâtiments anciens par l'adoption d'un cadre réglementaire adapté (PIIA)
- Protéger et mettre en valeur les percées sur l'eau et les milieux boisés. Idéalement, augmenter le nombre de nouvelles percées
- Mettre en valeur les berges et y aménager des accès
- Intégrer l'art public aux espaces verts et autres lieux publics
- Identifier et mettre en valeur les terrains ayant un grand potentiel écologique, patrimonial, récréatif, touristique et économique

### Objectif 4.2 : Élaborer et mettre en œuvre des projets de réaménagement urbain de qualité

STRATÉGIES

- Planifier le réaménagement des entrées principales de la Ville par un affichage et des aménagements distinctifs
- Concevoir une image de marque pour le chemin d'Oka

### Objectif 4.3 : Maintenir une offre en logement pour tous les ménages

STRATÉGIES

- Adopter un règlement sur le logement abordable, social ou familial
- Favoriser la mixité intergénérationnelle au sein du cadre bâti résidentiel
- Prévoir une diversité de typologies résidentielles sur le territoire

### Objectif 4.3 : Favoriser l'urbanisme participatif

- Envisager l'élaboration et l'adoption d'une politique de participation publique

CIBLE



CRÉER 2 NOUVEAUX ACCÈS ET PERCÉES VISUELLES VERS LES BERGES



## 3.4 Le concept d'organisation spatiale

### 3.4.1 Les plans particuliers d'urbanisme (PPU)

Deux-Montagnes dispose de trois plans particuliers d'urbanisme applicables au territoire des aires TOD des stations du REM Grand-Moulin et Deux-Montagnes, ainsi que pour l'entrée ouest du chemin d'Oka. Ces espaces correspondent à des superficies importantes du territoire municipal et à l'intérieur desquelles est attendue la majeure partie de la croissance de la population par des opérations de densification.

Le PPU de l'aire TOD de la gare de Deux-Montagnes et le PPU gare Grand-Moulin sont reconduits à l'intérieur de ce plan d'urbanisme avec ajustements. La plupart des ajustements concernent le PPU gare Grand-Moulin où les activités de densification sont le plus attendues et où elles auront le plus d'impact sur l'aménagement des terrains, l'intégration avec le milieu, l'aménagement des rues et l'offre en parcs et espaces publics, et ce, sans compter la revitalisation du chemin d'Oka par sa densification et la mixité de ses fonctions, ainsi que l'aménagement et l'occupation de l'espace public. Les deux plans particuliers d'urbanisme et leurs modifications se retrouvent en annexe du présent plan d'urbanisme.

### 3.4.2 Les pôles multifonctionnels

#### 3.4.2.1 *Le pôle multifonctionnel du chemin d'Oka*

Le chemin d'Oka est désigné comme un pôle multifonctionnel au sein du Schéma d'aménagement et de développement de la MRC, ce qui signifie qu'il est l'une des zones prioritaires pour accueillir à la fois une concentration commerciale et une densification urbaine. Ce qui distingue le chemin d'Oka, c'est sa configuration linéaire et sa position qui permet de traverser la ville, connectant ainsi celle-ci aux villes

avoisinantes. Cette caractéristique en fait un élément central pour les zones situées en dehors des aires TOD. Avec le PPU gare Grand-Moulin, le PPU de l'entrée ouest permet toujours de répondre à la vision pour cette portion du territoire. Une caractérisation complète de ce secteur a d'ailleurs été réalisé dans la cadre de cet exercice de planification particulière.

La revitalisation de cet axe structurant est particulièrement pertinente pour contribuer au rayonnement et à l'attractivité du secteur. En favorisant la compacité et la mixité des usages, le chemin d'Oka joue un rôle essentiel dans le soutien et le développement de l'activité commerciale tout en facilitant la création d'un milieu de vie de qualité et dynamique. Les formes urbaines retenues dans les projets de requalification et de redéveloppement doivent encourager l'utilisation des modes de transport actifs et collectifs le long de cette artère, en favorisant la perméabilité et la connectivité avec les environnements adjacents.

#### 3.4.2.2 *Le pôle multifonctionnel nord-ouest*

Le pôle multifonctionnel nord-ouest de Deux-Montagnes occupe une position stratégique, situé à l'entrée nord de la ville. Ce secteur se caractérise par la présence d'activités institutionnelles et culturelles, incluant des infrastructures essentielles telles que le garage municipal, un aréna, un cinéma, et plusieurs écoles, commerces et services. De plus, la station Deux-Montagnes offre un accès direct à ce pôle, accessible également par une piste cyclable, renforçant ainsi sa connectivité.

Le secteur se démarque également par la présence abondante de parcs et d'espaces verts à proximité, contribuant à la création d'une trame verte qui enrichit l'environnement urbain.

L'accessibilité du pôle multifonctionnel nord-ouest offre des opportunités d'optimisation. Il serait bénéfique de concentrer davantage les institutions communautaires et culturelles dans ce

secteur, exploitant ainsi pleinement sa centralité. De plus, le déploiement de la trame verte vers d'autres destinations clés de la ville renforcerait la connectivité du secteur.

Le pôle multifonctionnel nord-ouest est inclus au sein de l'aire TOD de la station Deux-Montagnes et une description détaillée du secteur se trouve au PPU gare Deux-Montagnes.

### 3.4.3 Le pôle civique

Bien que les institutions et services municipaux soient répartis sur l'ensemble du territoire, une certaine concentration est observée le long du chemin d'Oka, en particulier à proximité de la 8e avenue. Le pôle civique est situé dans le territoire du PPU gare Grand-Moulin et chevauche le pôle multifonctionnel. Il englobe non seulement l'hôtel de ville, mais également une école primaire, des lieux de culte, une garderie, ainsi que divers commerces et services.

Dans une optique de restructuration urbaine, il est envisageable de renforcer le rôle de pôle civique de ce point névralgique de Deux-Montagnes en intégrant des usages complémentaires à la fonction civique existante. Ce secteur offre des opportunités à l'instauration d'une identité visuelle plus marquée, pouvant se concrétiser par un design distinctif ou la création d'une place publique accueillante. Une telle initiative contribuerait à consolider l'importance de ce lieu central dans la vie urbaine.

### 3.4.4 Espaces à planifier

Pratiquement pleinement construit, le territoire de Deux-Montagnes a déjà entamé son cycle de (re)développement, soit la consolidation et l'optimisation de l'espace. La majorité des propriétés visées se retrouvent à l'intérieur des deux PPU et y sont visées par des stratégies réglementaires appropriées.

Néanmoins, une vaste bande de terrain majoritairement boisé subsiste à l'extérieur des PPU et pourrait faire l'objet d'un éventuel projet immobilier. L'Abbaye Sainte-Marie des Deux-Montagnes s'étend sur les territoires de Deux-Montagnes et de Sainte-Marthe-sur-le-Lac. La portion de terrain à Deux-Montagnes est en partie boisée. Ainsi, cette dernière grande parcelle bordée par le chemin d'Oka est identifiée comme secteur à planifier et pourrait entre autres faire l'objet d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE) pour y proposer un projet porteur en termes de typologies résidentielles, trame de rue, espaces publics et espaces de conservation.

**FIGURE 35 - Parcelle du terrain de l'Abbaye Sainte-Marie des Deux-Montagnes à partir du chemin d'Oka**



Source : Google Streetview



Tout près de la station Grand-Moulin, le quadrilatère formé par les rues Cedar et Rockland, et la 8<sup>e</sup> avenue, représente un secteur privilégié pour y recevoir un projet immobilier mixte d'envergure dans la vitrine de la voie ferrée et de la station du REM. À cet effet, l'implantation des bâtiments, l'architecture, la répartition des espaces extérieurs et la gestion des déplacements revêtent une importance qui devra être planifiée en amont. Il s'agit là d'un autre secteur destiné à faire l'objet d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE).

De plus, un dernier site situé au nord du territoire, contigu à la ville de Saint-Eustache, pourrait permettre un développement résidentiel de moyenne à haute densité qui pourrait aussi bénéficier d'une certaine planification en amont. Ce terrain est présentement occupé par des serres, et constitue une inclusion en zone agricole.

### 3.4.5 Bonification des réseaux

Certaines actions devront être posées dans les prochaines années dans le but de réduire la part modale de la voiture et pour encourager l'utilisation de modes de transport alternatifs. Dans ce contexte, le concept d'organisation spatiale illustre la nécessité de bonifier les liens permettant de se déplacer vers les grands générateurs de déplacements et les secteurs plus densément peuplés, ainsi que vers les deux stations du REM. Deux-Montagnes a su aménager au fil des ans la colonne vertébrale d'un réseau de déplacement actif. Ce réseau est maintenant appelé à se déployer à l'intérieur des quartiers.

En parallèle, l'optimisation et l'augmentation des fréquences de passage des autobus vers la station Deux-Montagnes et le long des principales artères font également partie des actions pouvant être réalisées afin de créer des liens forts. Il importe également de soulever l'importance de soutenir le transfert modal, que ce soit par la mise en œuvre de nouveaux modes de déplacement ou encore par la mise sur pied d'un service d'autopartage. À cet égard, les villes de la MRC, dont Deux-Montagnes, sont en discussion avec des organismes pour

l'aménagement d'un réseau cyclable mixte d'envergure régional de vélo électrique et vélo mécanique. Ce réseau comprendrait entre autres des stations à certains pôles et lieux stratégiques, comme les stations du REM, les parcs, lieux d'enseignement, etc., où les gens pourraient y laisser leur vélo en sécurité.

Par ailleurs, la sécurisation de liens piétonniers et cyclables demeure une priorité pour Deux-Montagnes, notamment en sécurisant certaines intersections plus achalandées, à proximité de secteurs plus densément construits.

S'il est important de marquer l'entrée à Deux-Montagnes par des aménagements aux seuils des principaux accès, le trajet pour traverser le territoire doit faire tout autant l'objet d'une attention particulière. Le concept d'organisation identifie ces seuils (également couvert par les PPU) et parcours pour être assujettis à des dispositions réglementaires en matière d'aménagement de terrain, ainsi que d'implantation et architecture des bâtiments, en plus d'un traitement particulier de l'emprise de la rue où le mobilier urbain et la plantation contribuent à marquer le parcours.

### 3.4.6 Berges et accès

Malgré une proximité avec le lac et la rivière, l'accès à l'eau pour les non riverains demeure limité. Le concept d'organisation spatial souhaite permettre l'aménagement de points de contemplation, d'accès à l'eau, ainsi que la préservation ou l'aménagement de percées visuelles permettant d'augmenter le lien entre le territoire et l'eau, mais aussi en faire une caractéristique identitaire de Deux-Montagnes.

**FIGURE 36 - Vue partielle et point de contemplation vers le lac au bout de la 26<sup>e</sup> avenue**



Source : Google Streetview

### 3.4.7 Protection de l'environnement

Sur le plan environnemental, il est souhaité par ce concept d'organisation spatiale de poursuivre les efforts de conservation et de protection. Pour ce faire, les interventions suivantes ont été identifiées :

- Tirer profit de la réfection des rues afin d'évaluer la possibilité d'appliquer des mesures plus durables de gestion des eaux de pluie, d'augmentation de la canopée et de la biodiversité et de la largeur de la bande pavée destinée au stationnement sur rue;
- Maintenir le statut de conservation de plusieurs milieux sensibles et humides, ainsi qu'un large couvert forestier. Dans le but de préserver le caractère boisé du territoire, il importe de renforcer des mesures réglementaires sur le déboisement et, lorsque possible, mettre certaines superficies sous conservation.

## 3.5 Lutte aux îlots de chaleur

Depuis 2021, le gouvernement du Québec demande aux villes et municipalités d'identifier toute partie du territoire municipal qui est peu végétalisé, très imperméabilisé ou sujet au phénomène d'îlot de chaleur urbain et de décrire toute mesure permettant d'atténuer les effets nocifs ou indésirables de ces caractéristiques. Comme présenté à la carte sur les îlots de chaleur, certains secteurs sont sujets à des îlots de chaleur urbains du fait de l'absence de végétation, ainsi que par la forte présence d'espaces minéralisés.

Afin de lutter contre les îlots de chaleur, certaines mesures seront prises. Par la réglementation, certains grands gestes seront posés, particulièrement en ce qui a trait à la réduction des surfaces perméables, l'augmentation du couvert végétal pour les propriétés privées et publiques, ainsi que par la mise en place d'une stratégie de gestion des eaux pluviales. De plus, la Ville entend autoriser sur son



territoire différentes mesures écoresponsables pour la rénovation ou la construction des propriétés privées comme permettre d'augmenter le verdissement de celle-ci et d'intégrer des stratégies axées sur l'architecture bioclimatique. En somme, il s'agira d'inciter à réaliser des choix de conception et de matérialité permettant d'atteindre les objectifs de lutte aux îlots de chaleur.

Du côté des espaces publics, il est souhaitable d'augmenter la quantité d'espace sous conservation et de poursuivre les efforts du côté du verdissement.

### 3.6 Offre en infrastructures

Deux-Montagnes dispose d'une offre complète en infrastructures. Si des investissements ont été apportés à la suite des dernières inondations, certains besoins particuliers demeurent, notamment en ce qui a trait au rehaussement de la qualité de l'environnement et à la protection face aux inondations.

Les particularités territoriales de Deux-Montagnes soulèvent certains enjeux, particulièrement en rapport avec la demande d'un fort volume de rétention de l'eau pluviale. En effet, en cas de forte pluie, le rejet vers le lac des Deux Montagnes est difficile. Il requiert donc de stocker l'intégralité de l'eau sur le territoire. Afin de planifier de façon optimale l'intégration d'une nouvelle méthode de gestion des eaux pluviales, particulièrement dans le secteur de la station Grand-Moulin, la Ville a entamé les démarches afin d'aménager un grand bassin de rétention dans le parc Central ainsi qu'une nouvelle station de pompage à construire sur la 13<sup>e</sup> Avenue. La réalisation de travaux d'immobilisation au cours des prochaines années, jumelés à l'avancement de projets immobiliers, servira à mettre en œuvre un plan de gestion des eaux pluviales.

Deux-Montagnes est depuis longtemps une ville familiale qui nécessite des besoins particuliers en termes d'infrastructures et

équipements. Ainsi, il importe de maintenir une variété d'infrastructures (culturelle, sportive, verte) et de services permettant de répondre aux besoins des différents parcours de vie, et d'adapter l'offre en fonction de l'évolution de la population. En raison des sommes nécessaires et des moyens financiers des municipalités, la mutualisation des équipements avec les villes voisines et certains acteurs publics, tel le Centre de services scolaire, est toujours une avenue à considérer.

### 3.7 Signature verdoyante

À défaut de posséder un important patrimoine architectural ou des réseaux hydrographiques et topographiques d'envergure, Deux-Montagnes peut s'enorgueillir de posséder une couverture végétale appréciable, identitaire, et grandement appréciée par les résidents.

Dans un souci d'améliorer l'étendue et la qualité de son couvert végétal, il demeure primordial pour Deux-Montagnes de mettre en œuvre une diversité d'actions permettant de mettre à l'avant-plan sa signature paysagère verte propre au territoire. L'architecture, l'affichage, le paysage, l'entretien et les aménagements sont des éléments remarquables chez les citoyens et les visiteurs et cela constitue une occasion de faire une bonne première impression. Il importe également d'ajouter que cela participe à la rétention de la population et au développement d'un sentiment d'appartenance chez les citoyens.

Le développement d'une véritable identité pour Deux-Montagnes s'inscrit à travers son plan d'action, mais également par des choix éclairés lorsque des opportunités d'aménagement se présentent. Dans cette optique, il est souhaitable de développer une signature paysagère par l'intégration d'aménagements favorisant la biodiversité,

la résilience du territoire et la mobilité durable. Ceci prend force lors de la mise en œuvre des concepts d'aménagement à être développés à l'intérieur des PPU, des secteurs de PAE, des opportunités créées par des opérations cadastrales et du réaménagement des rues. Lors d'interventions ou d'ouvertures de rues, des efforts doivent être faits pour favoriser la conservation et la santé des arbres existants. Outre ce dernier élément, le réaménagement des entrées de la ville, la revitalisation du chemin d'Oka et l'encadrement pour la réalisation d'une architecture de qualité représentent pour Deux-Montagnes une occasion de mettre en place une démarche concrète d'amélioration du paysage.





FIGURE 37 - Concept d'organisation spatiale



# 4 LE CADRE RÉGLEMENTAIRE



## 4.1 Grandes affectations du sol

L'identification des grandes affectations sur le territoire a comme but de répartir les activités en fonction des potentiels naturels, des objectifs d'aménagement et des volontés exprimées par la ville. Leur transposition sur le plan des affectations indique la vocation dominante qui caractérise chaque partie du territoire. Ce plan guidera la confection du plan de zonage.

### RÉSIDENTIELLE DENSITÉ DOUCE

#### DESCRIPTION

L'affectation résidentielle densité douce occupe la majeure partie du territoire de Deux-Montagnes. Cette affectation se localise à l'intérieur du périmètre urbain et comprend l'ensemble des secteurs résidentiels déjà construits, en plus de ceux prévus. Cette affectation comporte aussi des portions mixtes compatibles avec l'habitation. Les densités à l'intérieur de cette affectation peuvent varier de faible à moyenne.

#### GROUPE D'USAGES AUTORISÉS

#### CONDITIONS

Habitation densité douce

-

#### GROUPE D'USAGES COMPATIBLES

#### CONDITIONS

Habitation moyenne densité

-

Commerce local

Les commerces et services d'envergure à caractère structurant tels que définis à l'article 1.13 du document complémentaire doivent se réaliser dans le principal centre urbain de la MRC et prioritairement à l'intérieur d'un pôle multifonctionnel, dans les aires TOD ou dans les autres secteurs centraux à proximité desquels la desserte en transports collectifs est accessible.

Service d'utilité publique

-

Équipement récréatif, culturel ou institutionnel

Sauf les équipements ou une infrastructure à caractère supralocal

Parc et espace vert

Sauf les équipements ou une infrastructure à caractère supralocal

#### PARTICULARITÉS

Seuils de densités minimales à respecter

## RÉSIDENTIELLE DENSITÉ MOYENNE À ÉLEVÉE

### DESCRIPTION

L'affectation résidentielle densité moyenne à élevée se situe majoritairement à l'intérieur des aires TOD et vise principalement des secteurs avec un potentiel de densification et de redéveloppement résidentiel. Cette affectation comporte aussi des portions mixtes compatibles avec l'habitation.

| GROUPE D'USAGES AUTORISÉS                        | CONDITIONS |
|--|------------|
| Habitation densité moyenne à élevée              | -          |
| GROUPE D'USAGES COMPATIBLES                      | CONDITIONS |
| Commerce local                                   | -          |
| Service d'utilité publique                       | -          |
| Équipement récréatif, culturel ou institutionnel | -          |
| Parc et espace vert                              | -          |

### PARTICULARITÉS

Seuils de densités minimales à respecter

## MIXTE

### DESCRIPTION

Cette affectation comprend les secteurs voués à une mixité des usages, notamment le long du chemin d'Oka. Ces secteurs s'intègrent dans les pôles multifonctionnels, lesquels se distinguent entre autres par la variété d'activité qui permet de répondre aux besoins en matière de logement, mais offrent également une multitude de commerces, services et institutions.

| GROUPE D'USAGES AUTORISÉS                        | CONDITIONS |
|--|------------|
| Habitation densité moyenne à élevée              | -          |
| Habitation densité douce                         | -          |
| Commerce local                                   | -          |
| Bureau   | -          |
| GROUPE D'USAGES COMPATIBLES                      | CONDITIONS |
| Équipement récréatif, culturel ou institutionnel | -          |
| Service d'utilité publique                       | -          |
| Parc et espaces vert                             | -          |



## PARTICULARITÉS

Seuils de densités minimales à respecter

## COMMERCIALE

### DESCRIPTION

Cette affectation comprend des secteurs dédiés principalement aux activités commerciales diverses, situés dans la portion nord-ouest de la ville. Ces secteurs s'intègrent dans les pôles multifonctionnels, lesquels se distinguent entre autres par la variété d'activité qui permet de répondre aux besoins en matière de logement, mais offrent également une multitude de commerces, services et institutions.

| GRUPE D'USAGES AUTORISÉS                         | CONDITIONS |
|--|------------|
| Commerce   | -          |
| Bureau   | -          |
| GRUPE D'USAGES COMPATIBLES                       | CONDITIONS |
| Habitation densité moyenne à élevée              | -          |
| Service d'utilité publique                       | Aucune     |
| Équipement récréatif, culturel ou institutionnel | -          |
| Parc et espaces vert                             | -          |

## PARTICULARITÉS

## PUBLIQUE

### DESCRIPTION

L'affectation publique comprend principalement les terrains voués à offrir des services publics à la population. Il est souhaité de conserver la vocation institutionnelle et publique dans ces secteurs. Elle contient également des espaces voués aux services d'utilité public. Cette affectation comprend également des terrains en bordure de la rivière des Mille-Îles et du lac des Deux-Montagnes dédiés principalement à des activités récréatives.

| GRUPE D'USAGES AUTORISÉS                         | CONDITIONS  |
|--|---|
| Équipement récréatif, culturel ou institutionnel | Sauf les équipements ou une infrastructure à caractère supralocal |
| Parc et espaces vert                             | Sauf les équipements ou une infrastructure à caractère supralocal |
| Service d'utilité publique                       | -   |



| GROUPE D'USAGES COMPATIBLES | CONDITIONS |
|-----------------------------|------------|
| -                           | -          |

### PARTICULARITÉS

## PARCS ET ESPACES VERTS

### DESCRIPTION

L'affectation parcs et espaces verts est dispersée à travers le territoire et comprend la majorité des parcs et terrains de jeux de Deux-Montagnes.

| GROUPE D'USAGES AUTORISÉS                        | CONDITIONS  |
|--|---|
| Parcs et espaces verts                           | -   |
| GROUPE D'USAGES COMPATIBLES                      | CONDITIONS  |
| Équipement récréatif, culturel ou institutionnel | Sauf les équipements ou une infrastructure à caractère supralocal |
| Service d'utilité publique                       | -   |

### PARTICULARITÉS

## AGRICOLE

### DESCRIPTION

L'affectation agricole correspond à une inclusion ponctuelle de la zone agricole en milieu urbain.

| GROUPE D'USAGES AUTORISÉS   | CONDITIONS  |
|-----------------------------|---|
| Culture                     | La culture en serre ne comportant aucun entreposage d'engrais à l'extérieur d'un bâtiment et sans présence d'élevage d'animaux. |
| GROUPE D'USAGES COMPATIBLES | CONDITIONS  |
| Service d'utilité publique  | -   |

### PARTICULARITÉS



## AQUATIQUE

### DESCRIPTION

L'affectation aquatique comprend l'ensemble du territoire municipal occupé par le lac des Deux-Montagnes. À l'intérieur de cette aire, toute utilisation ou occupation doivent être réalisées en respect des caractéristiques et de la sensibilité écologiques du milieu. Les activités autorisées à l'intérieur de cette affectation doivent se dérouler de manière à réduire les impacts environnementaux à leur maximum.

| GRUPE D'USAGES AUTORISÉS   | CONDITIONS  |
|----------------------------|---|
| Parcs et espaces verts     | -   |
| Récréation extensive       | -   |
| Récréation intensive       | Les seuls usages autorisés sont ceux associés à l'exploitation du plan d'eau par le biais du nautisme (la navigation, la pêche sportive, etc.) pour ce qui concerne les usages répondant aux caractéristiques de la <i>récréation intensive</i> .   |
| GRUPE D'USAGES COMPATIBLES | CONDITIONS  |
| Commerce local             | Les seuls usages autorisés sont ceux associés à l'exploitation du plan d'eau par le biais du nautisme (la navigation, la pêche sportive, etc.). Dans tous les cas, ces usages doivent contribuer au rayonnement ou être complémentaires au groupe d'usages autorisés. Ces usages doivent également s'accompagner de mesures de protection ou de conservation et favoriser la préservation des caractéristiques intrinsèques du secteur. |
| Service d'utilité publique | Les seuls usages autorisés sont ceux existant avant la date d'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de Deux-Montagnes visant la concordance au SAD. Ces usages doivent également favoriser la préservation des caractéristiques intrinsèques du secteur.   |

### PARTICULARITÉS

L'ensemble des usages autorisés doivent s'accompagner de mesures de protection ou de conservation et doivent favoriser la préservation des caractéristiques intrinsèques du secteur

## CONSERVATION

### DESCRIPTION

L'affectation de conservation comprend certains des milieux naturels d'intérêt de Deux-Montagnes, incluant notamment le refuge faunique Deux-Montagnes, la réserve naturelle du boisé Roger-Lemoine. L'affectation de conservation a pour but d'assurer la conservation de ces milieux sensibles. Dans le contexte des changements climatiques, la protection de ces secteurs contribue aux déplacements de la faune et de la flore.

| <b>GROUPE D'USAGES AUTORISÉS</b>   | <b>CONDITIONS</b>   |
|------------------------------------|---|
| Récréation extensive               | -   |
| Parc et espace vert                | -   |
| <b>GROUPE D'USAGES COMPATIBLES</b> | <b>CONDITIONS</b>   |
| Service d'utilité publique         | Les seuls usages autorisés sont ceux existant avant la date d'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de Deux-Montagnes visant la concordance au SAD. Cet usage est reconnu sur l'ensemble de l'immeuble visé par cet usage. |

### PARTICULARITÉS

L'ensemble des usages autorisés doivent s'accompagner de mesures de protection ou de conservation et doivent favoriser la préservation des caractéristiques intrinsèques du secteur.



### 4.1.1 Fonctions complémentaires autorisées sur l'ensemble du territoire

À moins d'être autorisées comme fonctions dominantes dans une affectation, les fonctions suivantes sont autorisées comme fonctions complémentaires sur l'ensemble du territoire :

- Les infrastructures de transport d'énergie et de télécommunications;
  - > Dans l'affectation aquatique, les seuls usages complémentaires de transport autorisés sont ceux associés au secteur de l'énergie;
  - > Dans l'affectation conservation, ces usages complémentaires doivent s'accompagner de mesures de protection ou de conservation et favoriser la préservation des caractéristiques intrinsèques du secteur. De plus, ces usages doivent être reconnus autorisés conformément au plan d'affectation du territoire public (PATP) des Laurentides ou se conformer à l'entente conclue avec le MDDELCC en vertu de la Loi sur la conservation du patrimoine naturel lorsqu'applicable.
- Les activités de protection, de conservation et de mise en valeur d'habitats fauniques, incluant les travaux d'entretien et d'aménagement de cours d'eau.

Les fonctions suivantes sont autorisées comme fonctions complémentaires sur l'ensemble du territoire, sauf dans l'affectation Conservation:

- Les activités récréatives intensives et extensives;
- Les infrastructures associées à la distribution locale du câble, de l'électricité, du téléphone et du gaz naturel.

Les fonctions suivantes sont autorisées comme fonctions complémentaires sur l'ensemble du territoire, sauf dans les affectations, Conservation, Aquatique et Publique :

- L'agriculture urbaine, aux conditions suivantes :
  - > Elle doit être compatible avec son milieu récepteur;
  - > Elle ne peut être permise sur un terrain identifié comme mesure de compensation au sens de la *Loi concernant des mesures de compensation pour la réalisation de projets affectant un milieu humide ou hydrique* (RLRQ, c. M-11.4);
  - > L'épandage de matières résiduelles fertilisantes doit être prohibé.
- Les infrastructures routières, ferroviaires, d'égout et d'aqueduc (incluant les installations de captation, de traitement et de distribution des eaux);
- Les infrastructures et installations de transport collectif ainsi que les installations de sécurité civile (pompiers, police, etc.).

## 4.1.2 Terminologie

### AGRICULTURE URBAINE

L'ensemble des activités de production des aliments souvent, mais pas exclusivement, réalisé à petite échelle, localisé dans le milieu urbain et qui utilise des ressources, des produits et des services qui se trouvent dans ce milieu. Fournissant des produits agricoles et des services pour une consommation locale, l'agriculture urbaine peut prendre différentes formes : commerciale, communautaire et privative.

### BUREAU

Les bureaux représentent des locaux offrant des services administratifs, des services personnels et professionnels.

### COMMERCE LOCAL

Les commerces offrant les biens et services nécessaires aux besoins courants et semi-courants de la population ainsi que les établissements de restauration. Ces usages doivent être réalisés à l'intérieur du bâtiment principal.

### CULTURE

Cette classe d'usages comprend les établissements agricoles s'apparentant à la culture et à l'élevage. Sont également associés à l'usage « culture », le fait de laisser le sol en jachère, l'entreposage et l'utilisation sur la ferme de produits chimiques, organiques ou minéraux, de machines et de matériel agricoles à des fins agricoles. Sont aussi assimilées à des activités agricoles, les activités d'entreposage, de conditionnement, de transformation et de vente des produits agricoles dans la mesure où ces opérations sont réalisées par un producteur agricole dûment reconnu au sens de la Loi sur les producteurs agricoles (RLRQ, chapitre P-28) à l'intérieur de son

exploitation agricole. Les produits agricoles utilisés doivent provenir de l'exploitation agricole ou accessoirement de celles d'autres

### ÉQUIPEMENT RÉCRÉATIF, CULTUREL OU INSTITUTIONNEL

On entend par équipement récréatif, culturel ou institutionnel toutes les activités gouvernementales (réalisées par les ministères, les mandataires gouvernementaux ou les organismes paragouvernementaux), éducationnelles, communautaires municipales, religieuses et du culte. Ce groupe d'usages comprend aussi les activités reliées à la santé et aux services sociaux (hôpitaux, CLSC, etc.).

### ÉQUIPEMENT OU UNE INFRASTRUCTURE À CARACTÈRE LOCAL

Sont considérés comme un équipement ou une infrastructure à caractère local, les équipements et ces infrastructures répondent aux besoins de la collectivité locale et sont facilement accessibles.

### ÉQUIPEMENT OU UNE INFRASTRUCTURE À CARACTÈRE SUPRALOCAL

Sont considérés comme un équipement ou une infrastructure à caractère supra local, les équipements et les infrastructures identifiés comme étant d'intérêt métropolitain :

- Les centres hospitaliers universitaires, les centres affiliés universitaires, les instituts universitaires et les centres hospitaliers affiliés à des universités;
- Les installations d'éducation de niveau universitaire incluant leurs écoles affiliées, les établissements d'enseignement collégial, incluant les écoles spécialisées, et les conservatoires;
- Les équipements sportifs d'excellence comprenant une capacité de 500 sièges et plus et qui accueillent des compétitions nationales et internationales;
- Les salles ou les complexes de diffusion pluridisciplinaires ou spécialisés comprenant une capacité de 650 sièges et plus;



- Les musées ou les centres d'exposition d'une superficie de 1 000 m<sup>2</sup> et plus excluant les salles de spectacle;
- Les parcs d'attractions attirant un million de visiteurs et plus par année;
- Les équipements de tourisme d'affaires pour la tenue de congrès, de salons et de foires commerciales comptant 5 000 m<sup>2</sup> et plus.

La localisation des équipements métropolitains doit répondre aux critères suivants :

- À moins de 1 km d'un point d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant;
- Sur un site accessible par transport actif;
- Dans le périmètre d'urbanisation, à proximité des secteurs urbanisés existants;
- En tenant compte des contraintes naturelles et anthropiques.
- Dans l'aire TOD ou à l'intérieur du pôle multifonctionnel.

#### **HABITATION DENSITÉ DOUCE**

La catégorie habitation densité douce comprend les constructions comportant au plus 2 logements. Elle est composée des typologies d'habitation suivantes :

- Habitations unifamiliales isolées;
- Habitations unifamiliales jumelées;
- Habitations unifamiliales en rangées;
- Habitations bifamiliales isolées.

#### **HABITATION DENSITÉ MOYENNE**

La catégorie habitation moyenne densité comprend les constructions comportant entre 2 et 6 logements. Elle est composée des typologies d'habitation suivantes :

- Habitations bifamiliales jumelées;

- Habitations bifamiliales en rangée;
- Multifamilial de 3 à 6 logements.

#### **HABITATION DENSITÉ ÉLEVÉE**

La catégorie habitation forte densité comprend les constructions comportant plus de 6 logements. Elle est composée des typologies d'habitation suivantes :

- Multifamilial de plus de 6 logements;
- Habitation collective.

#### **PARC ET ESPACE VERT**

Cette classe d'usage comprend l'ensemble des parcs, espaces verts et terrains de jeu. Il s'agit de services publics extérieurs, ouvert au public en général.

#### **RÉCRÉATION INTENSIVE**

Les activités de récréation intensive sont définies comme une activité pour la détente ou le divertissement qui nécessite des aménagements artificiels. Ces derniers peuvent avoir un certain caractère de permanence. Le résultat est souvent une dénaturation des caractéristiques physiques particulières du terrain notamment au niveau du drainage, de la topographie, de la végétation, etc. De façon non limitative, les golfs, les zoos, les bowlings, les bingos, les parcs aquatiques appartiennent à la catégorie des activités de récréation intensive.

#### **RÉCRÉATION EXTENSIVE**

Les activités de récréation extensives sont généralement associées à la pratique d'un sport ou d'un loisir nécessitant de grands espaces et une infrastructure légère tels les sentiers de randonnée pédestre et d'interprétation de la nature. Elle ne nécessite pas de travaux importants de modification des caractéristiques physiques du terrain,

notamment de la topographie, du drainage et de l'organisation du couvert végétal. Sont toutefois assimilés à la récréation extensive les travaux nécessaires à l'accueil des usagers; soit les stationnements, les bâtiments d'accueil et les blocs sanitaires.

### **SERVICE D'UTILITÉ PUBLIQUE**

Toute infrastructure publique, parapublique ou privée et ses accessoires voués, notamment :

- À la communication;
- À l'assainissement des eaux;
- À l'alimentation en eau;
- À la production, au transport et à la distribution de l'énergie.



FIGURE 38 - Plan des affectations du sol



## 4.2 Densités résidentielles

### Deux-Montagnes se transforme et s'adapte en continu... depuis 100 ans !

En effet, l'historique de la transformation de Deux-Montagnes, d'hier à aujourd'hui, permet de voir et de comprendre les principales motivations derrière ces transformations.

Avec un territoire pratiquement développé et une obligation de se densifier, Deux-Montagnes ne dispose plus suffisamment de terrains vacants pour le développement de nouveaux quartiers pour répondre aux besoins grandissants de la population. Il faut donc se tourner vers des stratégies de redéveloppement. Certains processus de redéveloppement sont déjà observables sur le territoire, notamment :

- La rénovation;
- L'agrandissement;
- La démolition et la reconstruction;
- La subdivision de lot pour accueillir de nouvelles habitations;
- La construction de bâtiments multirésidentiels ou mixtes (commerciaux et résidentiels) de moyenne ou haute densité.

Il est désormais nécessaire d'identifier les différentes stratégies et outils pour que la poursuite de cette transformation se fasse de manière ordonnée, harmonieuse et dans le respect des meilleures pratiques d'intégration urbaine. En effet, les stratégies retenues ne peuvent pas être appliquées de manière uniforme et surtout, elles ne doivent pas simplement répliquer d'autres exemples appliqués ailleurs. Elles doivent plutôt être uniques et adaptées aux réalités distinctes de Deux-Montagnes.

### 4.2.1 Les raisons de la transformation du territoire : Pourquoi Deux-Montagnes et ses quartiers se transforment-ils ?

Comme démontré au chapitre 2, la population et le cadre bâti de Deux-Montagnes se transforment :

- La population augmente;
- La population vieillit, l'âge moyen augmente;
- L'offre en logement n'est pas toujours adaptée aux besoins des ménages;
- La valeur des propriétés augmente sans cesse, plus rapidement que le pouvoir d'achat des ménages;
- Le cadre bâti est vieillissant, particulièrement dans l'aire TOD Grand-Moulin;

D'autres facteurs s'ajoutent :

- Le coût croissant de l'entretien des infrastructures vieillissantes et le maintien d'un niveau de service sans comparaison;
  - > L'objectif premier de la Ville de Deux-Montagnes est d'offrir une bonne qualité de vie à ses citoyens par le maintien et la bonification des services municipaux. En effet, continuer à offrir aux citoyens des milieux de vie où il fait bon vivre est un enjeu central pour la Ville;
  - > Afin de ne pas alourdir le fardeau fiscal des résidents et de maintenir un taux de taxation qui assure le maintien des équipements, infrastructures et services à un niveau de qualité qui répond aux attentes des citoyens, il est nécessaire de se tourner vers l'accueil de nouveaux ménages et la consolidation des milieux d'emplois et de commerces. La charge fiscale se trouve alors répartie sur un plus grand nombre de ménages et d'entreprises.



- L'arrivée du Réseau express métropolitain et les densités minimales imposées par la Communauté métropolitaine de Montréal;
  - > On observe, partout dans la grande région métropolitaine de Montréal, une tendance à la densification autour des gares de train de banlieue et des stations projetées du REM découlant des exigences urbanistiques décrites dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) qui mise sur la création d'aires TOD. En effet, les principaux outils de planification métropolitains imposent des objectifs plus importants de densité résidentielle autour des stations de transport collectif ainsi qu'une mixité d'usages. On retrouve d'ailleurs deux stations du REM sur le territoire de Deux-Montagnes. En conséquence, les nouveaux projets immobiliers qu'on retrouve dans ces secteurs doivent proposer des typologies de construction plus denses, mais qui peuvent prendre plusieurs formes pour atteindre les cibles minimales de densité et être financièrement rentable.

### Redévelopper Deux-Montagnes, pourquoi?

- Population croissante et taille des ménages qui diminuent, on a besoin d'un plus grand nombre de logements;
- Il reste actuellement peu de la surface non aménagée;

### Donc que pouvons-nous faire?

**Il faut bâtir la ville sur la ville, la redévelopper!**



## 4.2.2 Stratégies de développement

La majorité des terrains sont construits et il ne subsiste que peu de lots vacants. Afin de continuer à répondre aux besoins grandissants de la population, il s'agirait désormais de « bâtir la ville sur la ville », c'est-à-dire la requalification ou le redéveloppement. Cette tendance s'articule sous deux stratégies distinctes.

- Stratégie A : à l'intérieur des aires TOD et du pôle multifonctionnel du chemin d'Oka
  - > La démolition d'un bâtiment désuet (parfois avec subdivision ou remembrement de lots, selon la situation) et la reconstruction d'un bâtiment multifamilial, avec ou sans mixité des fonctions, de moyenne ou haute densité;
  - > L'optimisation d'un terrain sous-utilisé;
  - > La rénovation, l'agrandissement d'un bâtiment en vue d'y ajouter au moins un logement;
    - L'aménagement d'une unité d'habitation accessoire (UHA) est aussi une alternative;
  - > La transformation d'immeubles commerciaux sous-utilisés ou la récupération de terrains vacants pour leur redéveloppement en bâtiments multirésidentiels ou mixtes (commerciaux / services et résidentiels).
- Stratégie B : à l'extérieur des aires TOD, dans les quartiers résidentiels de faible et moyenne densités
  - > La rénovation, l'agrandissement, ou encore la démolition (parfois avec subdivision, ou remembrement selon la situation) et la reconstruction d'une nouvelle habitation uni-bi-trifamiliales, incluant :
    - La rénovation et l'agrandissement de maisons unifamiliales;
    - L'aménagement d'une unité d'habitation accessoire (UHA) est aussi une alternative;

- > La démolition, la subdivision du lot et la construction de deux maisons unifamiliales
- > La rénovation, l'agrandissement de bâtiment en vue d'y ajouter au moins un logement.

Ces stratégies de développement comportent toutes leurs avantages et leurs défis. Elles ont toutes comme objectif la transformation du cadre bâti, que ce soit pour favoriser le rajeunissement du parc immobilier ou pour augmenter le nombre de logements disponibles sur le territoire. Il importe de noter que le redéveloppement de Deux-Montagnes nécessitera la combinaison de plusieurs stratégies et surtout, que ces axes soient bien ciblés sur le territoire en fonction de leur capacité à répondre aux besoins locaux afin d'améliorer la qualité de vie des citoyennes et des citoyens. Par exemple les principes à préconiser pour la rue Rockland ne seront certes pas les mêmes que pour la 11e avenue.

### 4.2.2.1 La rénovation et l'agrandissement des maisons unifamiliales

#### OPPORTUNITÉS

- Maintenir et rajeunir le cadre bâti;
- Améliorer l'efficacité énergétique du cadre bâti;
- Mieux répondre aux besoins des ménages d'aujourd'hui (ex. nombre de chambres, espace de bureau, garage ou sous-sol aménagé).

#### DÉFIS

- Transformer le cadre bâti tout en respectant le caractère des quartiers et tout en assurant une cohésion architecturale;
- Maintenir la canopée urbaine et les surfaces perméables.

### 4.2.2.2 La démolition et la reconstruction

Cette stratégie vise la transformation de la forme du cadre bâti, sans toutefois en modifier la densité ou l'usage.

#### OPPORTUNITÉS

- Rajeunir le cadre bâti et améliorer la qualité du logement en remplaçant des habitations en état par de nouvelles constructions,

#### DÉFIS

- Transformer le cadre bâti tout en respectant le caractère des quartiers et tout en assurant une cohésion architecturale;



### OPPORTUNITÉS

- souvent plus efficaces sur le plan énergétique;
- Mieux répondre aux besoins des ménages d'aujourd'hui (ex. nombre de chambres, espace de bureau, garage ou sous-sol aménagé).

### DÉFIS

- Maintenir la canopée urbaine et les surfaces perméables;
- Gestion durable des matériaux de construction (récupération, réutilisation, recyclage).

#### 4.2.2.3 La démolition, la subdivision et la reconstruction

Cette stratégie peut viser la démolition d'une habitation unifamiliale détachée suivie de la subdivision d'un seul lot en deux parts afin d'y accueillir deux unités unifamiliales plutôt qu'une ou la construction d'une habitation bi-trifamiliale.

### OPPORTUNITÉS

- Rajeunir le cadre bâti et améliorer la qualité du logement en remplaçant des habitations en mauvais état par de nouvelles constructions, souvent plus efficaces énergétiquement;
- Mieux répondre aux besoins des ménages d'aujourd'hui;
- Accroître le nombre de logements (remplacer un logement par deux logements).
- Partager avec un plus grand nombre de ménages les coûts d'entretien et de mise à niveau des infrastructures municipales.

### DÉFIS

- Transformer le cadre bâti tout en respectant le caractère des quartiers et tout en assurant une cohésion architecturale;
- Maintenir la canopée urbaine et les surfaces perméables;
- Gestion durable des matériaux de construction (récupération, réutilisation, recyclage, valorisation).

#### 4.2.2.4 Le « Missing Middle Housing »

Au milieu du spectre de types de logements se situent ceux qui ne sont ni des maisons unifamiliales ni les grands immeubles. Autrement dit, il s'agit de favoriser la construction d'immeubles de deux à neuf logements, mais sans dépasser deux ou trois étages dans la plupart des cas.

Le *Missing Middle* est probablement la stratégie qui est déjà la plus répandue et qui permet d'augmenter le nombre de logements dans les quartiers résidentiels, tout en s'intégrant au milieu existant. Il s'agit de la stratégie de densification qui a amorcé la densification du secteur Grand-Moulin. Il s'agit aussi d'une stratégie opportune pour permettre une transition entre les secteurs de densité plus élevée, ou d'activités commerciales, et les quartiers résidentiels de plus faible densité.

### OPPORTUNITÉS

- Mieux répondre aux besoins des ménages d'aujourd'hui;
- Diversifier l'offre en logements à même un quartier;
- Partager avec un plus grand nombre de ménages les coûts d'entretien et de mise à niveau des infrastructures municipales;
- Permettre des arrangements intergénérationnels et multifamiliaux (ex. des parents âgés qui habitent au rez-de-chaussée d'un duplex, les enfants adultes à l'étage);
- Permettre aux propriétaires de tirer un revenu locatif, rendant possible l'accès à la propriété possible pour certains ménages (ex. ménage qui habite au rez-de-chaussée et loue l'étage dans un duplex).

### DÉFIS

- Transformer le cadre bâti tout en respectant le caractère unique des quartiers et tout en assurant une cohésion architecturale;
- Maintenir la canopée urbaine et les surfaces perméables;
- Gestion de la mobilité urbaine;
- Respect de la vie privée (ex. emplacement des ouvertures, des entrées, des terrasses).



#### 4.2.2.5 L'aménagement d'unités d'habitation accessoires

L'unité d'habitation accessoire (UHA) est la forme de densification la plus douce. Elle peut prendre la forme d'une maison de fond de cour, d'un garage ou un sous-sol réaménagé en logement ou d'une annexe au bâtiment principal.

Ces deuxièmes résidences aménagées sur un lot déjà occupé par une résidence principale sont un outil pour aménager une gamme plus diversifiée d'habitations sans pour autant bouleverser le tissu urbain existant. Cette stratégie s'intègre bien dans un bon nombre de quartiers résidentiels de Deux-Montagnes et diminue la pression à aménager les zones à très forte densité.

##### OPPORTUNITÉS

- Mieux répondre aux besoins des ménages d'aujourd'hui;
- Diversifier l'offre en logements à même un quartier;
- Partager avec un plus grand nombre de ménages les coûts d'entretien et de mise à niveau des infrastructures municipales;

##### DÉFIS

- Transformer le cadre bâti tout en respectant le caractère unique des quartiers et tout en assurant une cohésion architecturale;
- Maintenir la canopée urbaine et les surfaces perméables;
- Gestion de la mobilité urbaine;

- Permettre des arrangements intergénérationnels et multifamiliaux (ex. des parents âgés qui habitent au rez-de-chaussée d'un duplex, les enfants adultes à l'étage);
- Permettre aux propriétaires de tirer un revenu locatif, rendant possible l'accès à la propriété possible pour certains ménages (ex. ménage qui habite au rez-de-chaussée et loue l'étage dans un duplex).
- Respect de la vie privée (ex. emplacement des ouvertures, des entrées, des terrasses).

#### 4.2.2.6 La transformation d'immeubles commerciaux sous-utilisés ou multifamiliaux désuets ou la récupération de terrains vacants pour leur redéveloppement en bâtiments multi résidentiels ou mixtes (commerciaux / services et résidentiels)

Cette stratégie s'adresse particulièrement aux zones commerciales ou aux habitations multifamiliales désuètes, et n'est pas appropriée pour les quartiers résidentiels avec typologie unifamiliale détachée prédominante

Cette stratégie vise également la transformation de grands espaces minéralisés et sous-utilisés comme des stationnements, en milieux de vie à plus forte densité, avec une mixité d'usages. L'approche mixte permet d'assurer une offre en matière de services de proximité et de qualité de vie aux citoyens qui habitent dans ces milieux à plus forte densité.

##### OPPORTUNITÉS

- Rajeunir le cadre bâti et créer des logements qui répondent aux besoins de certains ménages

##### DÉFIS

- Assurer une bonne qualité de vie dans des logements qui sont parfois situés à proximité de nuisances (ex. secteurs commerciaux, axes routiers);



- aujourd'hui, dont du logement abordable;
  - Valoriser des espaces vacants ou sous-utilisés, déjà desservis par les infrastructures et les services, et à proximité du transport collectif;
  - Créer des quartiers et des milieux de vie complets et connectés (transport collectif, transport actif, etc.);
  - Diminuer les îlots de chaleurs en convertissant des espaces minéralisés en espaces aménagés et habités (espaces verts, toitures vertes ou blanches, etc.);
  - Partager avec un plus grand nombre de ménages les coûts d'entretien et de mise à niveau des infrastructures municipales.
- Gestion de la mobilité urbaine;
  - Maintenir la canopée urbaine.

### 4.2.3 Les seuils minimaux de densités

Les seuils minimaux de densité résidentielle correspondent à une densité résidentielle brute, c'est-à-dire au nombre de logements par unité de surface propice à la densification résidentielle donné en logements par hectare (log./ha). La densité résidentielle nette est calculée à partir de la portion de la superficie propice à la densification en hectares du site visé dont l'usage principal projeté est résidentiel.

La densité nette peut être convertie en densité brute en multipliant la superficie développée nette par 1,25 afin de tenir compte de l'espace occupé par les rues et les espaces publics. Le calcul de la densité brute permet d'évaluer si un projet immobilier donné assure le respect des seuils minimaux de densité applicables.

La densité résidentielle minimale est une densité brute moyenne du nombre de logements à l'hectare. Il ne s'agit pas d'une densité minimale pour l'ensemble d'un secteur donné, mais bien d'une densité minimale moyenne applicable aux nouvelles constructions résidentielles réalisées à l'intérieur du secteur.

#### 4.2.3.1 Calcul de la densité résidentielle et définition

La densité de logements est définie selon le nombre de logements par hectare de terrain affecté spécifiquement à l'habitation. Rapport du nombre de logements à la superficie du site occupé :

$$\frac{\text{Nombre de logements}}{\text{Superficie du site (ha)}} = \text{DENSITÉ RÉSIDENTIELLE}$$

Comme la superficie du site occupé par des habitations ne comporte pas uniquement des logements, mais aussi des espaces destinés à la voirie, aux espaces publics et même parfois à d'autres bâtiments (équipements locaux, d'activités, etc.), il faut distinguer la densité brute de la densité nette.

**Densité brute** : Calcul du rapport entre le nombre total de logements divisé par l'ensemble de la superficie du site occupé, incluant la superficie des rues et celle des espaces publics.

**Calcul du rapport entre le nombre de logements planifiés à l'intérieur d'un projet immobilier et la superficie propice à la densification en hectares du site visé, incluant la superficie des rues et des espaces publics faisant partie intégrante du concept de planification.**

**Densité nette** : Calcul du rapport entre le nombre de logements divisé par la superficie de l'ensemble des terrains compris à l'intérieur des lignes de lot. La superficie des rues et des espaces publics est exclue du calcul.

Les seuils de densité résidentielle minimaux s'appliquent à tout projet de développement ou de redéveloppement (optimisation) devant accueillir seule ou en mixité la fonction résidentielle.

#### 4.2.3.2 Méthode de calcul pour déterminer la densité résidentielle d'un projet immobilier

Le calcul de la densité résidentielle d'un projet immobilier donné implique la détermination de la superficie propice à la densification. Cette superficie correspond à la portion de la superficie d'un espace propice au développement, d'un espace propice à la requalification ou d'un espace propice au redéveloppement, qui n'est pas affectée par les caractéristiques suivantes :

- Un site n'autorisant pas la fonction résidentielle, mais excluant tout parc et toute installation communautaire de voisinage (pataugeoire, école, maison de quartier, garderie, bibliothèque, etc.);
- Un site construit, quelle que soit sa vocation, pourvu qu'il n'y ait pas d'ajout de logements;
- Un milieu naturel d'intérêt identifié à la réglementation d'urbanisme, pourvu que la fonction résidentielle n'y soit pas autorisée;
- Un plan ou cours d'eau, incluant sa bande de protection riveraine et sa plaine inondable;
- Toute grande emprise de transport d'énergie (pipeline, Hydro-Québec, etc.) et de transport structurant (chemin de fer et infrastructures des réseaux routiers supérieur et métropolitain);
- Tout ouvrage de rétention desservant un secteur plus grand que celui faisant l'objet du calcul de densité.

La superficie développée brute est obtenue en multipliant la superficie développée nette par 1,25 afin de tenir compte de l'espace occupé par les parcs, les rues et les autres usages.

**TABLEAU 2 - Densités du territoire**

| SECTEUR  | SEUIL MINIMAL DE DENSITÉ SELON LA PÉRIODE QUINQUENNALE (LOG./HA) |           |                               |
|--|--|-----------|-------------------------------|
|  | 2022-2026  | 2027-2031 | PPMADR <sup>6</sup> 2026-2031 |
| Aire TOD Deux-Montagnes  | 60   | 60        | 100                           |
| Aire TOD Grand-Moulin  | 60   | 60        | 100                           |
| Hors TOD Nord  | 21   | 23        | -                             |
| Hors TOD Ouest   | 21   | 23        | -                             |
| Hors TOD Est   | 21   | 23        | -                             |
| <i>Extérieur des secteurs de planification intégrée aménagement transport (PIAT)</i> | -  | -         | 40                            |
| <i>Espaces stratégiques de redéveloppement (ESR)</i>                                 | -  | -         | *                             |

\* Le redéveloppement d'un ESR pourra contribuer à dépasser le seuil prescrit pour son TOD ou son corridor de transport collectif (CTC) respectif.

La carte des secteurs à redévelopper et le tableau Densités résidentielles en annexe montre la délimitation des secteurs, la densité existante, les seuils minimaux de densité requis et le nombre minimal de logements requis en vertu de chacun des seuils.

<sup>6</sup> Ces chiffres ont été tirés du premier projet pour un PMAD révisé (PPPMADR), adopté par le conseil de la CMM le 6 octobre 2023. L'entrée en vigueur du PMAD révisé est prévue pour 2025.



## 4.3 MESURES RÉGLEMENTAIRES

Diverses mesures réglementaires s'avèrent indispensables pour concrétiser les différentes orientations du Plan d'urbanisme. Celles-ci englobent des ajustements requis aux deux PPU actuellement en vigueur sur le territoire, des modifications aux règlements normatifs, notamment celui portant sur le zonage, et des solutions réglementaires complémentaires.

### 4.3.1 Modifications au PPU gare Grand-Moulin et au PPU de l'aire TOD de la gare de Deux-Montagnes

La révision du plan d'urbanisme constitue une opportunité de revoir les défis, les objectifs et la pertinence de diverses actions planifiées pour un territoire en profonde évolution, comme ceux de deux PPU. Respectivement adoptés en 2013 et 2018, le PPU gare Grand-Moulin et le PPU de l'aire TOD de la gare de Deux-Montagnes nécessitent plusieurs modifications, notamment afin de prendre en considération l'évolution de la réflexion sur le redéveloppement de ce secteur, dont l'importance accrue d'augmenter la densité en lien avec la mise en service du REM.

Afin d'assurer la cohérence et la conformité avec le Plan d'urbanisme, des ajustements sont apportés au PPU gare Grand-Moulin et au PPU de l'aire TOD de la gare de Deux-Montagnes, de manière à :

- Actualiser la mise en contexte en tenant compte de la mise en service du Réseau express métropolitain (REM) et de l'impératif croissant de densification et de redéveloppement urbain, à l'intérieur du contexte de planification;
- Vérifier que le concept d'organisation spatiale est en cohérence avec le concept d'organisation spatiale du plan d'urbanisme;
- Réviser les affectations du sol en accord avec le plan général d'affectations du sol du plan d'urbanisme;

- Valider la cohérence entre la carte des réseaux de transport projetés et le concept d'organisation spatiale global du plan d'urbanisme;
- Ajuster les hauteurs du cadre bâti par souci de cohérence avec l'importance des objectifs de densification;
- Modifier les orientations et les objectifs afin de mieux refléter la nécessité de la densification;
- Mettre à jour le plan d'action en ajoutant les actions pertinentes et en retirant celles déjà réalisées ou jugées non pertinentes;
- Vérifier que la section sur les zones de contraintes est en conformité avec la réglementation provinciale relative aux zones inondables;
- Préciser les modifications proposées à apporter aux règles normatives et aux critères discrétionnaires;
- Ajuster les interventions d'aménagement projetées de façon à prendre en compte l'évolution de la réflexion, particulièrement sur le chemin d'Oka;
- Mettre à jour les sections portant sur les potentiels de redéveloppement urbain et des interventions proposées sur le réseau routier selon ce qui a été réalisé depuis l'adoption du PPU.

L'ensemble de ces modifications sont apportées aux PPU en annexe et font partie intégrante du présent plan d'urbanisme.

### 4.3.2 Modifications aux règlements d'urbanisme normatifs

Diverses modifications doivent être apportées aux règlements de zonage, de lotissement et de construction afin de faciliter la concrétisation des orientations du Plan d'urbanisme. Cela inclura l'introduction de dispositions alignées sur les principes de développement durable et de redéveloppement urbain, mettant notamment l'accent sur l'augmentation de la densité.

La révision des typologies résidentielles et du nombre d'étages autorisés selon certains critères dont la proximité à l'une des gares permet de favoriser un redéveloppement optimal pour chacun des secteurs selon leur contexte urbain. La majorité des grilles des usages et des normes nécessite des modifications spécifiques selon les stratégies de densification appropriées.

Complémentaires à la densification, la cohabitation et la mixité des usages sont des concepts à promouvoir dans les règlements. Par exemple, il est souhaitable de favoriser la mixité au sein d'un même bâtiment en exigeant des superficies minimales dédiées aux commerces au rez-de-chaussée des habitations dans les secteurs propices. Dans l'optique de permettre la fonction culturelle et/ou communautaire dans certains projets de redéveloppement, la mixité devait être autorisée entre différents groupes d'usage, tout en tenant compte de leur compatibilité et d'une cohabitation harmonieuse.

Diverses dispositions normatives pourraient être mises en place afin de réguler les stationnements de manière plus respectueuse de l'environnement et de promouvoir la mobilité active. Certaines mesures visent à minimiser la superficie au sol utilisée, telles que la possibilité de mutualiser les aires de stationnement et d'exiger que les espaces de stationnement plus vastes soient aménagés en souterrain. L'empreinte totale des stationnements peut également être améliorée en réduisant au maximum la dimension des cases et en instaurant des

ratios maximums pour le nombre de cases exigées au pourtour des gares. En complément, il est recommandé d'exiger une superficie ombragée minimale, d'augmenter les liens piétons et d'inclure les stationnements pour vélos et des bornes de recharge pour véhicules électriques dans la conception des stationnements.

Ces changements nécessitent des ajustements réglementaires destinés à renforcer le verdissement et la gestion des eaux pluviales. Parmi les mesures à prendre, des normes relatives à la quantité d'arbres et aux essences autorisées sont cruciales pour garantir la préservation et l'accroissement de la canopée. De plus, des dispositions visant à maîtriser les eaux de ruissellement peuvent être intégrées à la réglementation, par exemple en imposant des revêtements perméables adaptés aux besoins.



### 4.3.3 Modifications au Plan d'implantation et d'intégration architectural (PIIA)

En plus des modifications aux règlements normatifs, le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) devra être révisé pour prendre en considération les nouvelles orientations et objectifs du Plan d'urbanisme. Cet outil permet de prendre en compte les intentions d'aménagement de chaque secteur et de déterminer des critères et objectifs discrétionnaires au niveau de l'architecture, de l'implantation et de l'aménagement des terrains.

Le PIIA existant devra être modifié de façon à :

- Assujettir les nouveaux projets de développement résidentiels pour l'ensemble du territoire et ajouter des critères visant à harmoniser leur intégration au milieu environnant;
- Assujettir les nouvelles constructions, les transformations majeures, les agrandissements, les projets d'affichage et l'aménagement d'aire de stationnement de plus de 6 cases et d'aire de transbordement dans les pôles et axes structurants;
- Favoriser des rénovations adéquates des bâtiments anciens;
- 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.

### 4.3.4 Zonage incitatif

Le zonage incitatif est un instrument d'urbanisme qui permet à une Municipalité d'accorder une flexibilité sur les normes du zonage, et ainsi de pouvoir négocier, dans le cadre d'une entente, une marge excédentaire de développement en échange de certains engagements de la part du requérant d'une demande de permis. Le règlement de zonage incitatif peut contenir des normes plus permissives que celles énoncées au règlement de zonage existant, pour un secteur précis, par exemple en permettant un plus grand nombre d'étages.

Le recours à cet outil offre la possibilité d'exiger la réalisation d'aménagements ou équipements d'intérêt public, à l'intérieur ou à proximité du terrain visé par la demande. Il est également possible de demander l'intégration de logements abordables, sociaux ou familiaux, ainsi que des conditions afin d'atteindre des objectifs de performance environnementale.

#### 4.3.5 Plan d'aménagement d'ensemble (PAE)

Le règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble encadre la réalisation d'un plan d'aménagement d'ensemble permettant d'assurer une coordination et une cohérence dans le développement d'une zone ou d'un groupe de zones. En établissant des critères clairs, le PAE évite une croissance et un développement anarchiques et favorise ainsi une planification harmonieuse. De plus, il facilite la planification des infrastructures nécessaires au développement, comme les réseaux routiers, les réseaux d'approvisionnement en eau, les systèmes d'assainissement, etc. Cela permet d'anticiper les besoins et d'assurer une croissance urbaine durable.

Cet outil est conçu pour les terrains avec un potentiel de développement résidentiel, c'est-à-dire qui pourrait éventuellement recevoir un projet immobilier d'envergure. La bande de terrain appartenant à l'Abbaye Sainte-Marie et les abords de la gare Grand-Moulin constituent parmi les derniers secteurs propices à recevoir un nouveau développement, faisant ainsi du PAE une option avantageuse. Cette approche offrirait à la Municipalité l'opportunité de formuler ses attentes concernant un projet, en mettant en avant tous les aspects qu'elle considère comme essentiels pour répondre aux besoins locaux.

#### 4.3.6 Règlement sur le logement abordable, social ou familial

Le Règlement sur le logement abordable, social ou familial vise à répondre de manière plus efficace aux besoins en logement de la population. L'adoption d'un tel règlement permet à une Ville de s'assurer que tout projet de développement ou de redéveloppement constitue une opportunité d'améliorer l'offre en logements abordables, sociaux ou familiaux.

De plus, la Ville a toujours la possibilité d'ajuster les paramètres du règlement en fonction des besoins évolutifs de la communauté. L'instauration d'un tel règlement constitue une mesure complémentaire visant à remédier au manque de diversité dans l'offre résidentielle, à l'insuffisance des logements abordables et à la rareté des terrains favorables au développement de logements sociaux.



## 5 RÉFÉRENCES

CMM. (2023). Avant-projet de PMAD 2.0, adopté le 6 octobre par le conseil de la CMM pour première phase de consultation.

CMM. (2023). *Qu'est-ce qu'un TOD ?* Récupéré de <https://cmm.qc.ca/projets/projets-novateurs-tod/>

CMM (s.d.). *Guide d'aménagement pour les aires de TOD*. Récupéré de [https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/05/20111004\\_guideAiresTOD.pdf](https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/05/20111004_guideAiresTOD.pdf)

Gouvernement du Québec. (2023). *Classification fonctionnelle du réseau routier*. Récupéré de <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/municipalites/infrastructures-routieres/Pages/classification-fonctionnelle-reseau-routier.aspx>

Gouvernement du Québec : ministère des Ressources naturelles et de la Faune. (Octobre 2005) *Portrait géographique du Québec forestier*. Récupéré de <https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/bs21666>

Gouvernement du Québec. (2019). *Carte interactive : Forêt ouverte*. Récupéré de <https://www.foretouverte.gouv.qc.ca/>

MAMH. (2010). *Répertoire des municipalités : Sainte-Marthe-sur-le-Lac*. Récupéré de <https://www.mamh.gouv.qc.ca/repertoire-des-municipalites/fiche/municipalite/72015/>

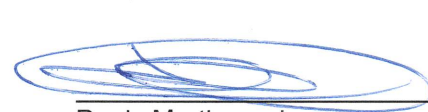
MRC de Deux-Montagnes. (2022). *Schéma d'aménagement et de développement révisé*. Récupéré de <https://mrc2m.qc.ca/fr/documentation/documentation/#SADR>

MRC de Deux-Montagnes. (2016). *Plan de développement de la zone agricole*. Récupéré de : [https://www.mrc2m.qc.ca/images/uploads/PDZA\\_MRC\\_Deux-Montagnes\\_2016.pdf](https://www.mrc2m.qc.ca/images/uploads/PDZA_MRC_Deux-Montagnes_2016.pdf)

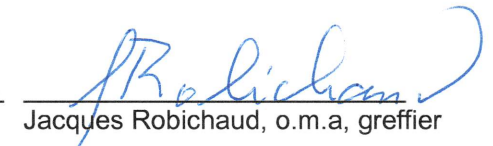
REM. (2023). Deux-Montagnes. Récupéré de <https://rem.info/fr/se-deplacer/stations-du-reseau/deux-montagnes>

Ville de Deux-Montagnes. (Codification de 2018) Programme particulier d'urbanisme de l'aire TOD de la gare Deux-Montagnes.

Ville de Deux-Montagnes. (Codification de 2018) Programme particulier Gare Grand-Moulin.



Denis Martin, maire



Jacques Robichaud, o.m.a, greffier

Adopté à une séance du conseil  
tenue le 11 avril 2024

PK  
Q

## 6 - ANNEXES

- PPU Gare Grand-Moulin
  - PPU Gare Deux-Montagnes
  - PPU Entrée ouest
  - Cartographie
-





Annexe



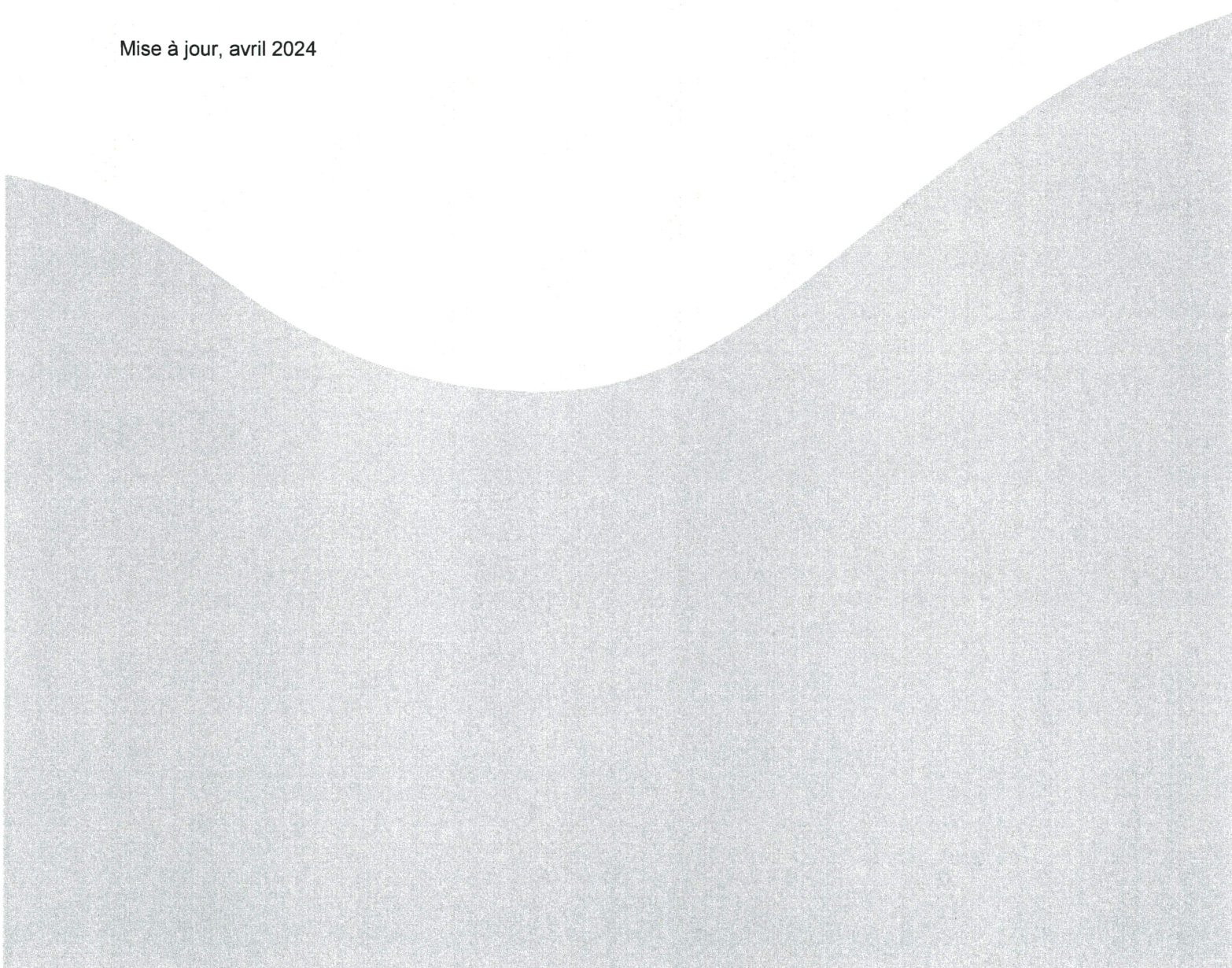


---

VILLE DE DEUX-MONTAGNES

# PLAN PARTICULIER D'URBANISME GARE DEUX-MONTAGNES

Mise à jour, avril 2024





# TABLE DES MATIÈRES

|  |    |
|--|----|
| INTRODUCTION .....   | 1  |
| 1. CONTEXTE DE PLANIFICATION.....  | 2  |
| 1.1 CADRE DE PLANIFICATION .....   | 2  |
| 1.1.1 Le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) .....   | 2  |
| 1.1.2 Les projets novateurs de démonstration TOD .....   | 3  |
| 1.1.3 Les objectifs de densification .....   | 3  |
| 1.2 TERRITOIRE D'APPLICATION DU PPU.....   | 5  |
| 1.2.1 Localisation .....   | 5  |
| 1.2.2 Limites du territoire de PPU .....   | 5  |
| 1.3 COMPOSANTES STRUCTURANTES DU MILIEU .....  | 6  |
| 1.3.1 Réseaux de transport.....  | 6  |
| 1.3.2 Zones de contraintes anthropiques .....  | 9  |
| 1.3.3 Parcs et espaces verts et territoires d'intérêt .....  | 11 |
| 1.4 ANALYSE DU CADRE BÂTI.....   | 13 |
| 1.4.1 Secteurs résidentiels .....  | 13 |
| 1.4.2 Institutions scolaires .....   | 14 |
| 1.4.3 Secteurs commerciaux.....  | 14 |
| 1.4.4 Services municipaux .....  | 15 |
| 2. CADRE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT .....   | 16 |
| 2.1 VISION D'AMÉNAGEMENT .....   | 16 |
| 2.1.1 Énoncé de vision .....   | 16 |
| 2.1.2 Principes de TOD .....   | 16 |
| 2.2 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT .....   | 17 |
| 2.2.1 Créer un milieu de vie animé, mixte et complet.....  | 17 |
| 2.2.2 Proposer une densification adaptée aux caractéristiques du milieu.....   | 17 |
| 2.2.3 Encourager l'innovation écologique dans les nouveaux développements .....                                      | 17 |
| 2.2.4 Créer un pôle institutionnel et culturel dans le secteur du boulevard des Promenades et de la 20e avenue ..... | 17 |
| 2.2.5 Améliorer l'accessibilité du secteur .....   | 17 |
| 2.2.6 Favoriser des aménagements conviviaux et sécuritaires pour les déplacements actifs.....                        | 18 |
| 2.2.7 Optimiser la gestion du stationnement .....  | 18 |
| 2.2.8 Aménager une trame verte continue dans l'ensemble du secteur.....  | 18 |
| 3. AFFECTATIONS DÉTAILLÉES DU SOL .....  | 19 |
| 3.1 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE .....  | 19 |

## TABLEAU DES MODIFICATIONS

| RÈGLEMENT N° | ADOPTION | RÉSOLUTION |
|--------------|----------|------------|
|              |          |            |
|              |          |            |
|              |          |            |
|              |          |            |

Le présent plan particulier d'urbanisme (PPU) a été adopté en 2015, avant de faire l'objet de modifications en 2024, dans le cadre de la révision du plan d'urbanisme.

AR G



|       |  |    |
|-------|--|----|
| 3.2   | AFFECTATIONS DU SOL .....  | 21 |
| 3.2.1 | Affectation habitation.....  | 21 |
| 3.2.2 | Affectation mixte.....   | 21 |
| 3.2.3 | Affectation publique et institutionnelle .....                                   | 21 |
| 3.2.4 | Affectation conservation .....   | 21 |
| 3.2.5 | Affectation parcs et espaces verts .....   | 21 |
| 3.3   | TERMINOLOGIE .....   | 22 |
| 4.    | CATALOGUE D'AMÉNAGEMENTS .....   | 25 |
| 4.1   | TYPLOGIES RÉSIDENTIELLES.....  | 25 |
| 4.2   | ESPACES PUBLICS.....   | 27 |
| 4.3   | COHABITATION DES USAGERS ET DÉPLACEMENTS ACTIFS.....                             | 29 |
| 4.4   | DISPOSITIFS DE RÉDUCTION DU TRAFIC ET DE LIMITATION DE LA VITESSE ROUTIÈRE ..... | 31 |
| 4.5   | AMÉNAGEMENT DES INTERSECTIONS ET DES TRAVERSES PIÉTONNES .....                   | 32 |
| 4.6   | VERDISSEMENT DES ARTÈRES ET GESTION DES EAUX PLUVIALES .....                     | 34 |
| 4.7   | MOYENS DE MITIGATION AUX BRUITS ROUTIERS (A-640).....                            | 35 |
| 5.    | STRATÉGIE DE MISE EN OEUVRE .....  | 37 |
| 5.1   | DIRECTIVES DE MODIFICATIONS RÉGLEMENTAIRES .....                                 | 37 |
| 5.1.1 | Règlement de zonage .....  | 37 |
| 5.1.2 | Règlement sur les PIIA.....  | 37 |
| 5.2   | PLAN D'ACTION.....   | 38 |

# LISTE DES FIGURES

|            |   |    |
|------------|---|----|
| FIGURE 1.  | TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL .....  | 2  |
| FIGURE 2.  | AIRE TOD, SEUILS MINIMAUX DE DENSITÉ RÉSIDEN-<br>TIELLE (PMAD), DEUX-<br>MONTAGNES .....                                  | 4  |
| FIGURE 3.  | LOCALISATION DE DEUX-MONTAGNES .....  | 5  |
| FIGURE 4.  | AIRE THÉORIQUE DE 1 KM ET TERRITOIRE D'INTERVENTION DU PPU DE LA GARE DE<br>DEUX-MONTAGNES .....                          | 6  |
| FIGURE 5.  | RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN ET CYCLABLE ACTUEL .....  | 8  |
| FIGURE 6.  | CONTRAINTES ANTHROPIQUES .....  | 10 |
| FIGURE 7.  | PARCS ET ESPACES VERTS EXISTANTS .....  | 12 |
| FIGURE 8.  | MAISONS UNIFAMILIALES ISOLÉES .....   | 13 |
| FIGURE 9.  | MAISONS UNIFAMILIALES EN RANGÉE ET JUMELÉES .....   | 13 |
| FIGURE 10. | MULTIPLEX .....   | 13 |
| FIGURE 11. | CONDOS MANOIR DE LA GARE .....  | 14 |
| FIGURE 12. | INSTITUTIONS SCOLAIRES, SECTEUR DE LA STATION DE DEUX-MONTAGNES .....   | 14 |
| FIGURE 13. | BOULEVARD DEUX-MONTAGNES / 20 <sup>E</sup> AVENUE .....   | 15 |
| FIGURE 14. | CENTRE D'ACHAT, BOULEVARD DES PROMENADES .....  | 15 |
| FIGURE 15. | CONCEPT D'AMÉNAGEMENT .....   | 20 |
| FIGURE 16. | PLAN DES AFFECTATIONS .....   | 24 |
| FIGURE 17. | DEUX-MONTAGNES, QUÉBEC .....  | 25 |
| FIGURE 18. | ARLINGTON, ÉTATS-UNIS .....   | 25 |
| FIGURE 19. | CANDIAC, QUÉBEC .....   | 26 |
| FIGURE 20. | MONTRÉAL (ANGUS), QUÉBEC .....  | 26 |
| FIGURE 21. | MONTRÉAL (BOIS-FRANC), QUÉBEC .....   | 26 |
| FIGURE 22. | PARCS URBAINS .....   | 27 |
| FIGURE 23. | PLACES PUBLIQUES PAYSAGÉE .....   | 27 |
| FIGURE 24. | ESPACES DE JEUX POUR ENFANTS .....  | 28 |
| FIGURE 25. | RUE PARTAGÉE ET ZONE 30 .....   | 29 |
| FIGURE 26. | PISTE CYCLABLE EN SITE PROPRE .....   | 29 |
| FIGURE 27. | SENTIERS PIÉTONS AU SEIN D'UN BOISÉ, CHEMIN DE CEINTURE DU MONT-ROYAL,<br>MONTRÉAL .....                                  | 30 |
| FIGURE 28. | SENTIERS PIÉTONS, VILADECANS, ESPAGNE .....   | 30 |
| FIGURE 29. | SENTIERS PIÉTONS, DUBLIN, CALIFORNIE, ÉTATS-UNIS .....  | 30 |
| FIGURE 30. | DOS D'ÂNE PERMETTANT LA RÉDUCTION DE LA VITESSE DES VÉHICULES<br>MOTORISÉS .....  | 31 |
| FIGURE 31. | CHICANES RÉDUISANT LA LARGEUR DE LA RUE ET RÉDUISANT LA VITESSE DANS LES<br>SECTEURS RÉSIDEN-<br>TIELS .....              | 31 |
| FIGURE 32. | ÎLOTS CENTRAUX POUR RENFORCER LA SÉCURITÉ DES TRAVERSÉES PIÉTONNES<br>SUR LES ARTÈRES PRINCIPALES .....                   | 31 |
| FIGURE 33. | TRAVERSES PIÉTONNES ET DISPOSITIFS DE COHABITATION DES DÉPLACEMENTS,<br>INDIANAPOLIS, ÉTATS-UNIS .....                    | 32 |
| FIGURE 34. | TROTTOIRS ÉLARGIS AVEC AVANCÉES AU NIVEAU DES PASSAGES PIÉTONS,<br>BOLLARDS AUX INTERSECTIONS, PORTLAND, ÉTATS-UNIS ..... | 32 |
| FIGURE 35. | TROTTOIRS ÉLARGIS AVEC AVANCÉES AU NIVEAU DES PASSAGES PIÉTONS,<br>ARLINGTON, ÉTATS-UNIS .....                            | 33 |
| FIGURE 36. | RÉFLEXION SUR LA SIGNALISATION DES PASSAGES PIÉTONS, RUE CHABANEL,<br>MONTRÉAL .....                                      | 33 |
| FIGURE 37. | VERDISSEMENT DES ARTÈRES PRINCIPALES .....  | 34 |
| FIGURE 38. | MESURES DE GESTION DES EAUX PLUVIALES .....   | 34 |



|            |   |    |
|------------|---|----|
| FIGURE 39. | ÉCRAN ANTIBRUIT (PHASE 1 RÉALISÉ), AUTOROUTE 640, DEUX-MONTAGNES,<br>QUÉBEC ..... | 35 |
| FIGURE 40. | ÉCRAN ANTIBRUIT VÉGÉTALISÉ, ROCADE ROUTIÈRE, ALÈS, FRANCE.....                    | 35 |
| FIGURE 41. | ÉCRAN ANTIBRUIT VÉGÉTALISÉ, AUTOROUTE LAURENTIENNE, LAVAL, QUÉBEC .....           | 36 |
| FIGURE 42. | ÉCRAN ANTIBRUIT VÉGÉTALISÉ, ALLEMAGNE .....                                       | 36 |

# INTRODUCTION

L'élaboration du PPU de l'aire TOD de la gare Deux-Montagnes est le résultat des analyses préalables réalisées dans le cadre du diagnostic du territoire, des sessions de travail du bureau de projet et de la séance d'idéation réalisée avec les citoyens et acteurs du milieu.

L'un des objectifs poursuivis par la planification du secteur de l'ancienne gare de Deux-Montagnes (désormais station du REM) est la création d'un quartier de vie durable, convivial et invitant, orienté sur le transport en commun et les mobilités douces, et favorisant son appropriation par les résidents. L'idée forte est ainsi de proposer un environnement urbain favorisant l'intensité urbaine (compacité, densité et mixité) et propice à l'usage de modes de transport alternatifs, de manière à réduire les distances parcourues en automobile et les émissions de gaz à effet de serre.

Pour ce faire, une approche proposant un mode d'occupation de l'espace assurant un juste équilibre entre la nature, le design, la récréation et les déplacements est mise de l'avant.

L'intégration des fonctions économiques et résidentielles privilégiant la mixité des fonctions fait ainsi appel à une planification qui met en valeur les principes du « *live-work-play* », renvoyant notamment à la règle des « quatre D » faite par Peter Calthorpe, soit la distance, la densité, la diversité et le design :

## Distance

- Assurer une gradation de la densité en fonction de la distance à la station;
- Proposer des aménagements qui privilégient et sécurisent les déplacements actifs (piétons et cyclistes) entre la station et les secteurs résidentiels limitrophes pour favoriser une ville des courtes distances;
- Faciliter les déplacements actifs vers la station par l'aménagement de parcours clairement identifiables, conviviaux et sécuritaires;
- Assurer une interconnexion des modes de transports collectifs avec le train (mode de transport structurant), de manière à garantir une continuité des déplacements.

## Densité

- Adapter les densités aux caractéristiques du milieu;
- Privilégier l'implantation des densités les plus élevées dans un rayon de 5 minutes de marche (500 mètres) autour de la station, tout en assurant la conservation des milieux protégés;
- Définir des tailles d'îlots adaptées aux densités et à l'échelle du piéton.

## Diversité

- Favoriser une forte mixité des usages aux abords de la station du Réseau express métropolitain (REM) (commerces, services, habitations, institutions, bureaux, etc.);
- Assurer une mixité verticale des usages (résidences avec commerces en rez-de-chaussée, notamment) pour garantir l'animation, la diversité et la fréquentation des lieux en tout temps.

## Design

- Aménager un centre mixte et distinctif autour de la station du REM;
- Aménager des espaces publics de qualité à des emplacements stratégiques, pour valoriser la qualité de vie en ville et faire du secteur de la station un véritable centre attractif et vivant;
- Mettre en valeur le boisé Roger-Lemoine;
- Proposer des aménagements visant à réduire les effets de production d'îlots de chaleur urbains.



# 1. CONTEXTE DE PLANIFICATION

## 1.1 CADRE DE PLANIFICATION

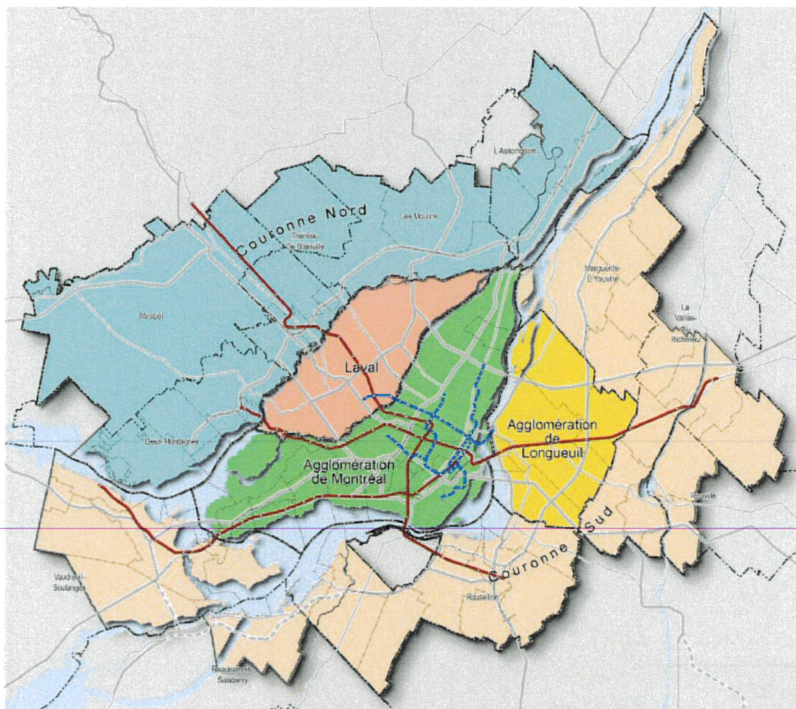
### 1.1.1 Le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)

La Ville de Deux-Montagnes constitue l'une des 82 municipalités qui composent la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). En mars 2012 entrait en vigueur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Celui-ci doit, « dans une perspective de développement durable, définir des orientations, des objectifs et des critères aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire de la Communauté ».

Un des objectifs du PMAD vise à développer des milieux de vie durables, en orientant 40 % des nouveaux ménages dans les aires d'influence du transport collectif métropolitain et en augmentant cette part à 60 % si l'offre en transport en commun est augmentée. Ce nouveau contexte de planification et d'aménagement urbain vient alors répondre aux changements de valeurs exprimés depuis ces dernières années en matière de développement et de mobilité durables. Les tendances lourdes qui vont se dessiner au cours des prochaines années dans la grande région de Montréal vont alors contribuer à renforcer la concentration spatiale dans les pôles centraux et la densification autour des points d'accès au réseau de transport en commun.

Par ailleurs, il convient de préciser que la CMM a adopté, le 6 octobre 2023, un premier projet de PMAD révisé. Celui-ci s'articule autour de trois grandes orientations en matière d'aménagement, de transport et d'environnement, mettant de l'avant la lutte et l'adaptation aux changements climatiques, ainsi que la protection de la biodiversité.

Figure 1. Territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal



### **1.1.2 Les projets novateurs de démonstration TOD**

Le plan d'action 2012-2017 du PMAD définit une « stratégie immobilière TOD et hors TOD » comprenant l'identification de projets de démonstration novateurs dans sept aires TOD sur le territoire du Grand Montréal. Découlant d'une entente entre la Communauté métropolitaine de Montréal et le Secrétariat à la région métropolitaine dans le cadre du Fonds d'initiative et de rayonnement de la métropole, cinq projets sont en cours. Le site de la gare de train de Deux-Montagnes<sup>1</sup>, et ses abords, fait partie des cinq projets devant être aménagés selon les principes du Transit-Oriented Development (TOD) et pour lesquels une démarche de planification détaillée novatrice doit être menée.

### **1.1.3 Les objectifs de densification**

Afin d'orienter « 40 % de la croissance des nouveaux ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant », le PMAD définit des seuils minimaux de densité applicables aux aires TOD, selon les caractéristiques du milieu.

« La densité résidentielle minimale est une densité brute moyenne du nombre de logements à l'hectare. Elle correspond à une densité moyenne applicable à l'ensemble des terrains vacants et à redévelopper, entre 2011-2031, et destinés à des fins résidentielles ou mixtes dans l'aire d'urbanisation et de densification aux points d'accès de manière à permettre une modulation de celle-ci au sein de l'aire d'urbanisation ».

Avec l'entrée en service du Réseau express métropolitain (REM), le seuil minimal de densité résidentielle défini pour l'aire TOD de la station Deux-Montagnes, de 60 logements par hectare, passerait à 100 logements par hectare, dès l'entrée en vigueur du PMAD révisé.

En 2015, les calculs réalisés par le Service de l'aménagement du territoire et du transport métropolitain de la Communauté métropolitaine de Montréal, pour l'ensemble du périmètre de l'aire TOD de la gare Deux-Montagnes, permettent d'estimer une densité brute moyenne de 20 logements à l'hectare<sup>2</sup>.

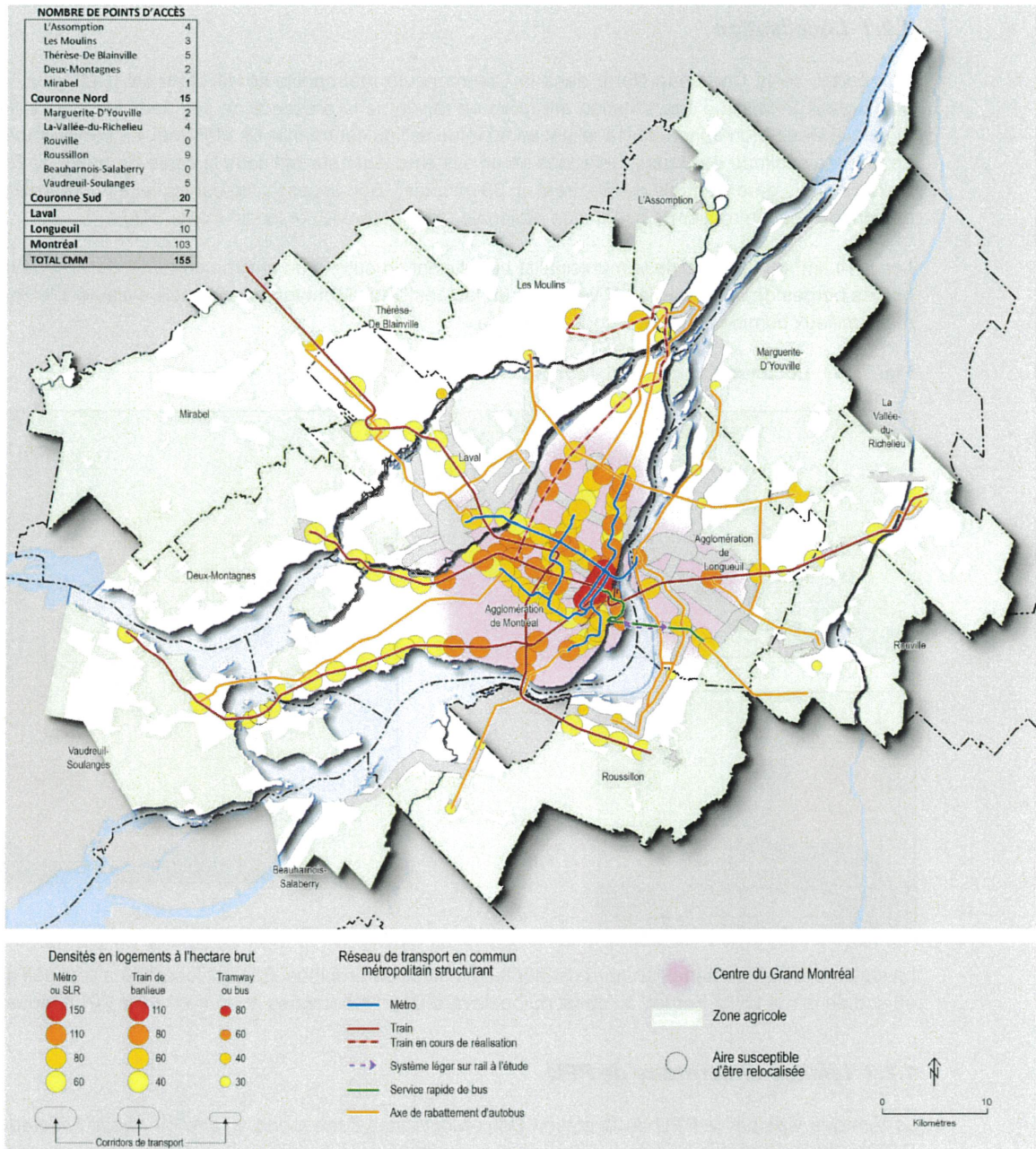
---

<sup>1</sup> Désormais une station du REM

<sup>2</sup> Communauté métropolitaine de Montréal, Fiche TOD Deux-Montagnes, 2015.



Figure 2. Aire TOD, seuils minimaux de densité résidentielle (PMAD), Deux-Montagnes



Source : Règlement 2018-73 modifiant le PMAD.

## 1.2 TERRITOIRE D'APPLICATION DU PPU

### 1.2.1 Localisation

Aux portes de la Couronne Nord, dans la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), la Ville de Deux-Montagnes bénéficie d'une situation attractive en raison de la présence de ses deux stations du REM<sup>3</sup>, Grand-Moulin et Deux-Montagnes, qui la relie en 40 minutes<sup>4</sup> au centre-ville de Montréal. La transformation de la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes en un système léger sur rail dans le cadre du projet de REM permettra de rejoindre la gare Centrale de Montréal en 33 minutes<sup>5</sup>. Son accessibilité est également garantie par un réseau de communication routier de dimension régionale (autoroute 640) et locale (route 344).

Les 6,14 km<sup>2</sup> du territoire de la municipalité bénéficient en outre d'un environnement naturel et paysager marqué par les berges de la rivière des Mille Îles et du lac des Deux-Montagnes, auxquels s'ajoutent le couvert forestier et les milieux humides du boisé Roger-Lemoine.

Figure 3. Localisation de Deux-Montagnes



La station Deux-Montagnes au nord de la Ville fait office de terminus. Elle est localisée à l'est de l'autoroute 640, au sud de la rue Ovila-Forget, à l'ouest du boulevard Deux-Montagnes et au nord de la 20<sup>e</sup> Avenue.

### 1.2.2 Limites du territoire de PPU

Le territoire visé par le PPU de la station Deux-Montagnes correspond à l'aire de *transit-oriented development* (TOD). Celle-ci est comprise dans un rayon d'un kilomètre autour de la station. Ce rayon couvre la moitié nord de la ville de Deux-Montagnes. Pour l'application du PPU et sa traduction réglementaire, celui-ci a toutefois été adapté afin de suivre les limites de lots.

<sup>3</sup> Autrefois deux gares de train de banlieue.

<sup>4</sup> Heure de pointe du matin, depuis la gare de Deux-Montagnes, jusqu'à la gare Centrale (source : AMT).

<sup>5</sup> Temps de parcours projetés depuis la Gare Centrale (source : CDPQ-Infra).



Le site du PPU est ainsi délimité au nord par l'autoroute 640, à l'ouest par la limite administrative avec la Ville de Sainte-Marthe-sur-le-Lac, au sud par la rue Henri-Dunand et à l'est par la 6<sup>e</sup> Avenue (au nord de Guy) et la 7<sup>e</sup> Avenue (au sud de Guy).

Le site du PPU comprend dans son centre le vaste espace boisé Roger-Lemoine. À proximité de la station, le secteur compte un poste de police, un centre d'hébergement et de soins de longue durée, l'Olympia et quelques commerces. L'aire TOD inclut également au nord la polyvalente Deux-Montagnes et, au sud, les écoles Mountainview et Emmanuel-Chénard, l'école secondaire Lake of Two Mountains tandis que les autres quartiers de l'aire sont à vocation principalement résidentielle.

La délimitation du territoire d'intervention du PPU est une adaptation du rayon d'un kilomètre autour de la station Deux-Montagnes, tel que défini dans le PMAD (Critère 1.1.1 - La localisation des aires TOD).

**Figure 4. Aire théorique de 1 km et territoire d'intervention du PPU de la gare de Deux-Montagnes**



## 1.3 COMPOSANTES STRUCTURANTES DU MILIEU

### 1.3.1 Réseaux de transport

Le chemin de fer servant au réseau du REM, qui traverse le secteur du PPU en son centre, constitue la colonne vertébrale du secteur, mais crée également une rupture dans la continuité bâtie.

Le réseau de transport en commun est complété par les lignes locales d'autobus du réseau d'exo. Sept lignes d'Exo marquent un arrêt à la station Deux-Montagnes et desservent principalement Deux-Montagnes, Saint-Eustache, Saint-Joseph-du-Lac, Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Pointe-Calumet et le secteur Saint-Augustin de Mirabel. Le service d'autobus « L'Express d'Oka » vient également relier Deux-Montagnes à Saint-Placide et Oka, via la route 344.

Dans le cadre de la cessation du service sur la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes, causée par les travaux de transformation de l'emprise ferroviaire pour l'entrée en service du REM, un service d'autobus temporaire a pour fonction de palier l'interruption du service ferroviaire. La ligne 400 – Express Montmorency/Deux-Montagnes devrait permettre de faire la liaison entre la station de métro Montmorency et les stations Deux-Montagnes et Grand-Moulin.

Outre le réseau de transport en commun, le secteur compte trois axes routiers de plus grande envergure : le boulevard Deux-Montagnes, la 20<sup>e</sup> Avenue et le boulevard des Promenades.

Deux pistes cyclables parcourent le secteur. La Route verte, constituant le plan du Québec cyclable, traverse le secteur via la rue Edmond Lefebvre et le boisé Roger-Lemoine (piste No.1 – La Vagabonde).

BR 9



17

## 6 ANNEXES

- PPU Gare Grand-Moulin
- PPU Gare Deux-Montagnes
- PPU Entrée ouest
- Cartographie



Figure 5. Réseau de transport en commun et cyclable actuel





### **1.3.2 Zones de contraintes anthropiques**

#### **L'autoroute 640**

Le secteur TOD est délimité au nord par l'autoroute 640 qui constitue une contrainte en termes de nuisance sonore, mais aussi de qualité de l'air et de sécurité. Le plan d'urbanisme de Deux-Montagnes identifie dans ce sens un corridor de bruit sur une largeur de 315 mètres depuis le centre de l'autoroute. C'est à partir de cette distance que la contrainte de bruit devient acceptable (moins de 55 décibels).

À l'intérieur des zones affectées par le corridor de bruit routier, une partie importante de ces espaces est déjà occupée par des habitations résidentielles alors qu'une petite portion demeure encore disponible au développement urbain. Pour ces espaces, le Plan d'urbanisme souligne l'importance de protéger la viabilité des nouveaux secteurs résidentiels susceptibles d'être affectés par le bruit routier par la mise en œuvre de moyens, tel un mur antibruit le long de l'autoroute 640, permettant de maintenir un environnement sonore acceptable.

#### **La voie ferrée**

Le corridor ferroviaire scinde en deux parties l'aire TOD et constitue une barrière physique. En effet, seul le boulevard Deux-Montagnes, d'orientation nord-sud, permet de relier les deux secteurs. Ce lien est par ailleurs coupé lors du passage des trains. Cette situation a été corrigée avec la mise en service du REM, un viaduc ayant été aménagé en site propre, éliminant ainsi les arrêts de circulation par le passage d'un train.

#### **Le dépôt de neige usée**

L'élimination des neiges usées crée diverses pressions sur la qualité de l'environnement, notamment à Deux-Montagnes, où un site d'élimination des neiges usées est présent à proximité de l'immeuble des travaux publics de la Ville, le long de l'autoroute 640. Ce site de tenure publique a une capacité d'accueil (reconnue au CA) de 32 000 m<sup>3</sup>.

#### **Les terrains potentiellement contaminés**

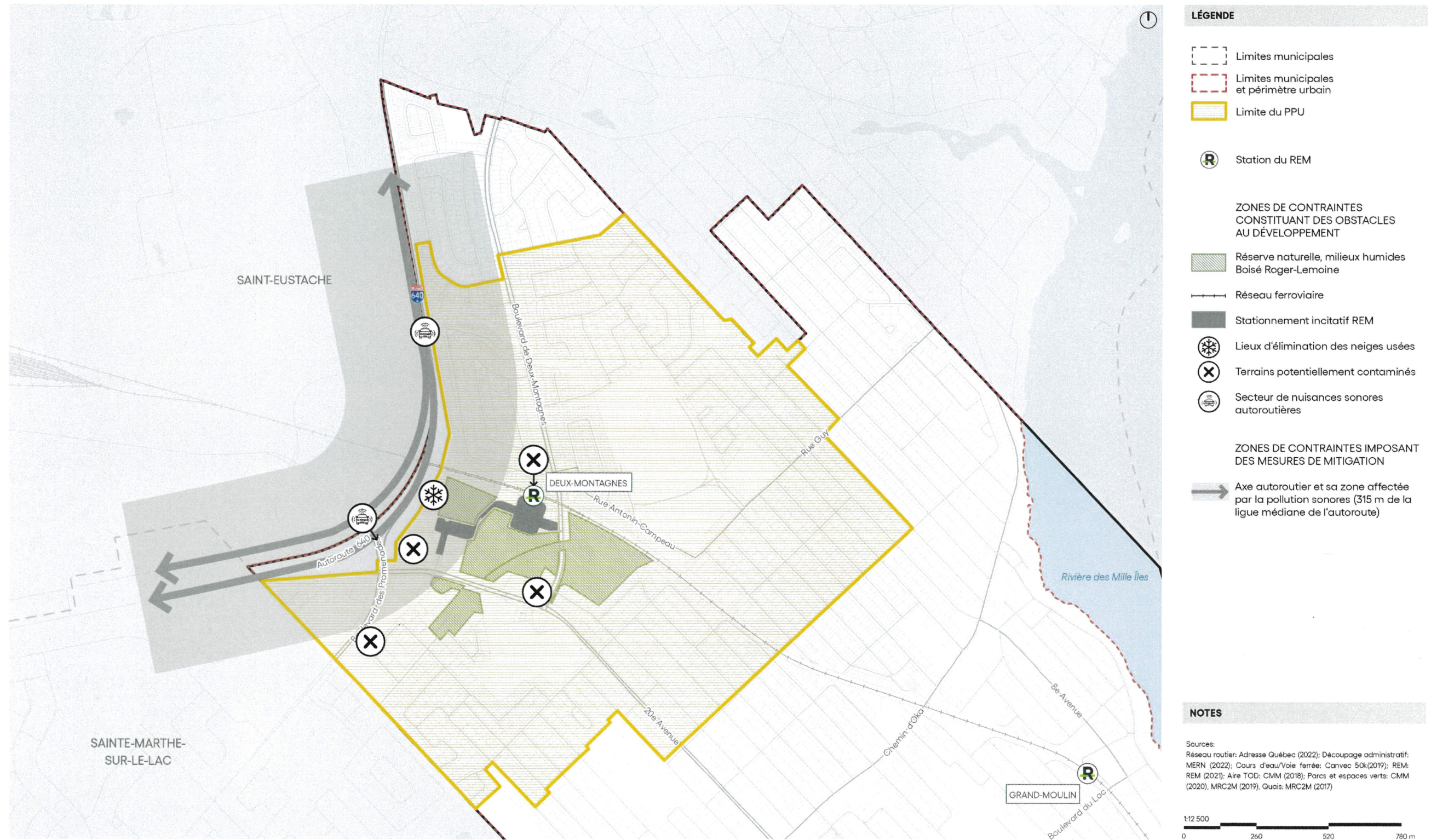
Le Plan d'urbanisme souligne que la réutilisation et la réaffectation des terrains contaminés, ou susceptibles de l'être, est une préoccupation importante pour la Ville de Deux-Montagnes. Cette revalorisation devant se faire en conformité avec les objectifs fondamentaux en lien avec la protection de la santé humaine et la protection de l'environnement.

Les sites potentiellement contaminés localisés dans le secteur du PPU de la gare Deux-Montagnes sont les suivants :

- Rails du CN;
- Terrain du garage municipal (625, 20<sup>e</sup> Avenue);
- Terrain de la station-service du Dépanneur de la Gare (577, 20<sup>e</sup> Avenue);
- Terrain de la station-service du Dépanneur Couche-tard (2700, boulevard des Promenades);
- Terrain de la station-service du Dépanneur Voisin (2501, boulevard des Promenades).



Figure 6. Contraintes anthropiques



Handwritten initials and signature in blue ink.



### **1.3.3 Parcs et espaces verts et territoires d'intérêt**

Le boisé Roger-Lemoine constitue un poumon vert au cœur de l'aire TOD. Contigu à la station Deux-Montagnes et au stationnement incitatif du REM, le boisé est identifié au plan d'urbanisme comme un boisé d'intérêt, un site d'intérêt écologique et un refuge faunique. Il est en outre inscrit au répertoire des milieux naturels protégés du Québec par des intervenants non gouvernementaux.

Le territoire de la Ville de Deux-Montagnes compte peu de milieux humides, la plupart d'entre eux ayant disparu lors des différentes phases d'urbanisation. Parmi les deux principaux milieux humides toujours existants, un se trouve au sein du boisé Roger-Lemoine.

Hormis la zone de conservation du boisé Roger-Lemoine, le site du PPU de la gare Deux-Montagnes bénéficie de la présence de nombreux parcs et espaces verts parsemés sur l'ensemble du territoire, et en particulier sur les terrains et aux abords de la Polyvalente de Deux-Montagnes ainsi qu'à proximité de l'école secondaire Lake of Two Mountains.











Figure 7. Parcs et espaces verts existants



**LÉGENDE**

-  Limites municipales
-  Limites municipales et périmètre urbain
-  Limite du PPU
-  Parc et espace vert
-  Zone de conservation
-  Voie ferrée

**NOTES**

Sources:  
 Réseau routier: Adresse Québec (2022); Découpage administratif: MERN (2022); Cours d'eau/Voie ferrée: Canveo 50k(2019); REM: REM (2021); Aire TOD: CMM (2018); Parcs et espaces verts: CMM (2020), MRC2M (2019), Quai: MRC2M (2017)

1:12 500  
 0 260 520 780 m





## 1.4 ANALYSE DU CADRE BÂTI

### 1.4.1 Secteurs résidentiels

La station Deux-Montagnes est entourée par des secteurs résidentiels développés principalement dans les années 1990 et dans les années 2000, dans lesquels l'habitation unifamiliale isolée et jumelée constitue la typologie dominante. Le cadre bâti se caractérise par sa faible densité.

Figure 8. Maisons unifamiliales isolées



Figure 9. Maisons unifamiliales en rangée et jumelées



Le secteur compte quelques regroupements de multiplex, essentiellement concentrés au nord de la Polyvalente de Deux-Montagnes (secteur Olympia) et près de l'école Emmanuel Chénard. Ceux-ci datent essentiellement des années 1940-1960 et présentent des niveaux de conservation inégaux. Ils se caractérisent par leur implantation en retrait de la rue et l'aménagement des espaces de stationnement en cour arrière (secteur de l'école Emmanuel Chénard) ou en marge latérale (secteur Olympia). Le faible taux d'implantation au sol assure le verdissement du secteur et la présence d'arbres matures.

Figure 10. Multiplex



Des immeubles multifamiliaux de plus haut de gamme ont été construits récemment ou sont en projet. C'est le cas des condos Manoir de la gare, le long de la 20<sup>e</sup> Avenue ou du projet de Condos GBD, dans le triangle situé entre l'autoroute 640 et le cinéma Guzzo.

AR D

Figure 11. Condos Manoir de la Gare



Source : Guidehabitation.ca

### 1.4.2 Institutions scolaires

Le secteur couvert par le PPU est marqué par la présence de nombreuses institutions scolaires appartenant au Centre de services scolaire des Mille-Îles (Polyvalente de Deux-Montagnes, École Emmanuel-Chénard) et au Centre de services scolaire Sir Wilfrid Laurier (École primaire Mountainview et École secondaire Lake of Two Mountains).

Figure 12. Institutions scolaires, secteur de la station de Deux-Montagnes



Polyvalente de Deux-Montagnes



Écoles Mountainview et Lake of Two Mountains



École Emmanuel Chénard

La Polyvalente de Deux-Montagnes occupe un terrain de 20,3 hectares au nord de la voie ferrée, entre la rue Antonin Campeau et le secteur Olympia. Les écoles primaire et secondaire du Centre de services scolaire Sir Wilfrid-Laurier occupent quant à elles un terrain de 7,5 hectares. Elles sont situées au sud de la 20<sup>e</sup> Avenue, à proximité de la station de Deux-Montagnes.

### 1.4.3 Secteurs commerciaux

À l'intersection de la 20<sup>e</sup> Avenue et du boulevard Deux-Montagnes, le paysage urbain distingue d'une part, un tissu résidentiel de multiplexes jumelés et, d'autre part, un tissu commerçant composite (station-service et commerces de détail) avec des stationnements en cour avant.



Figure 13. Boulevard Deux-Montagnes / 20<sup>e</sup> Avenue



Le boulevard des Promenades, à la limite de Deux-Montagnes et de Sainte-Marthe-sur-le-Lac, constitue une lanterne commerciale à vocation supralocale. Le boulevard correspond au paysage urbain typique des entrées de ville, avec des commerces de grande surface entourés de vastes aires de stationnement. Le cadre bâti y est standardisé et essentiellement conçu dans un souci de visibilité des différents commerces.

Figure 14. Centre d'achat, boulevard des Promenades



#### 1.4.4 Services municipaux

Aux abords de la station Deux-Montagnes, entre l'autoroute 640 et le boisé Roger-Lemoine, se trouve un terrain appartenant à la Ville de Deux-Montagnes et occupé par les services de la Ville (police, garage municipal et dépôt à neige).

Le dépôt à neige occupe la portion du terrain situé en arrière du garage municipal, entre l'autoroute 640, la voie ferrée et le boisé Roger-Lemoine. Il s'agit d'un poste d'accumulation des neiges usées utilisé pour l'ensemble de la Ville de Deux-Montagnes. Cet espace est toutefois utilisé toute l'année. Il est utilisé en été pour l'entreposage des surplus d'excavations, pour l'entreposage des branches ramassées par la Ville ou déposées par les citoyens ou encore pour le ramassage des sapins en janvier.

## 2. CADRE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

### 2.1 VISION D'AMÉNAGEMENT

#### 2.1.1 Énoncé de vision

La vision globale d'aménagement du plan particulier d'urbanisme du secteur de la gare Deux-Montagnes est :

« L'aire TOD de la station Deux-Montagnes : où mobilité durable et nature se rencontrent afin de créer un milieu de qualité, dense, attractif, complet et verdoyant à échelle humaine ».

#### 2.1.2 Principes de TOD

L'exercice de planification détaillée de l'aire TOD de la station de Deux-Montagnes a été réalisé en tenant compte des orientations d'aménagements du PMAD. Selon la définition du PMAD, « Le TOD est 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 service léger sur rail (SLR) ou un arrêt de bus. Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, le TOD est un quartier qui conjugue notamment les déplacements actifs, la mixité sociale et le design urbain »<sup>6</sup>.

Le principe du TOD vise principalement l'adaptation et l'innovation dans les modes de planification, de gestion de l'espace et de développement urbain. Ce concept propose une série de principes d'aménagement et de développement dont l'objectif vise la préservation des ressources, la réduction de toutes formes de ségrégation, la valorisation du développement urbain en opposition à l'étalement urbain.

Il vise notamment à :

- Créer un milieu de vie et un tissu social cohérent qui profiteront de la présence du transport en commun;
- Favoriser les déplacements en transport en commun et les environnements favorables à la marche;
- Promouvoir une planification à l'échelle humaine;
- Développer un milieu de vie complet avec une forte intégration des différentes fonctions urbaines (résidentiel, commercial, bureau);
- Valoriser l'échelle locale en prônant l'interaction sociale et le sentiment d'appartenance à la communauté.

Le succès des TOD réside dans les milieux de vie qu'ils créent et qu'ils desservent. Il s'agit de créer un tissu social cohérent qui profitera de la présence des transports en commun. Il est donc essentiel de considérer les impacts du transport en commun dans le tissu social. La présence d'infrastructures de transport majeures vient grandement influencer l'environnement urbain. Par conséquent, il est fondamental d'apporter une réflexion sur la gestion de circulation, sur la présence de vastes espaces de stationnements surutilisés en semaine et déserts les fins de semaine et sur les nuisances liées aux transports (sécurité, bruits, résonance, pollution), etc.

Ensuite, il s'agit de créer des espaces qui seront dynamiques et viables tout au long de la semaine. Il est possible d'atteindre cet objectif par une occupation multiple des espaces de stationnements, la création d'éléments attractifs à proximité des zones de transports collectifs, la complémentarité des équipements, la présence d'équipements municipaux majeurs, etc. La diminution de l'utilisation des transports individuels réside dans la

<sup>6</sup> PMAD, Objectif 1.1 - Orienter 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant.



création d'espaces mixtes et dans la prise en charge du piéton, du cycliste et de l'automobiliste à partir du moment où il passe du transport en commun jusqu'à sa destination (résidence, commerces, lieux de loisirs). Finalement, les aménagements contribuent à la création d'espaces confortables pour les usagers et de lieux rassembleurs facilitant l'interaction sociale contribuant à la création d'un sentiment d'appartenance de la communauté.

C'est en superposant l'ensemble de ces éléments qu'il est possible d'obtenir un projet de type TOD centré sur les milieux de vie qui profitent à l'ensemble de la communauté.

## **2.2 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT**

Les orientations d'aménagement pour le PPU du secteur de la gare de Deux-Montagnes visent à proposer un milieu de vie complet, valorisant les déplacements actifs, proposant des densités adaptées aux caractéristiques du milieu et assurant la préservation des espaces boisés, afin de maintenir le caractère paisible et familial du secteur.

Pour ce faire, huit orientations d'aménagement ont été identifiées :

### **2.2.1 Créer un milieu de vie animé, mixte et complet**

- Proposer des développements mixtes (commerciaux, services, bureaux et résidentiels) dans les secteurs à fort potentiel de requalification aux abords de la station et le long des artères principales, soit le boulevard des Promenades et la 20<sup>e</sup> Avenue;
- Privilégier l'implantation de commerces, de services de proximité et de bureaux sur le boulevard des Promenades et à l'intersection de la 20<sup>e</sup> Avenue;
- Assurer une diversité de typologies résidentielles dans les nouveaux développements;
- Proposer un milieu de vie de qualité, attractif, convivial et à échelle humaine.

### **2.2.2 Proposer une densification adaptée aux caractéristiques du milieu**

- Assurer une gradation de la densité en permettant de plus fortes densités à proximité de la station;
- Optimiser l'utilisation de l'espace aux abords de la station en densifiant au-dessus d'un stationnement incitatif du REM;
- Uniformiser l'alignement urbain et permettre de plus fortes densités le long des artères principales;
- Ménager des espaces de transition entre les secteurs résidentiels unifamiliaux et les secteurs résidentiels de plus forte densité.

### **2.2.3 Encourager l'innovation écologique dans les nouveaux développements**

- Valoriser la construction de bâtiments écologiques;
- Assurer une gestion écologique des eaux pluviales dans l'ensemble du secteur.

### **2.2.4 Créer un pôle institutionnel et culturel dans le secteur du boulevard des Promenades et de la 20<sup>e</sup> avenue**

- Favoriser la concentration des institutions dans le secteur du pôle institutionnel et culturel;
- Intégrer les principes de la trame verte du secteur TOD à l'aménagement d'ensemble du pôle institutionnel et culturel;

### **2.2.5 Améliorer l'accessibilité du secteur**

- Améliorer l'accessibilité en transports en commun en renforçant l'offre existante;
- Assurer une accessibilité optimale aux secteurs de développement mixte;

- Planifier le réseau de façon à maintenir la circulation de transit sur le réseau supérieur et à réduire la circulation de transit dans les secteurs résidentiels afin de maintenir le caractère paisible du secteur;
- Renforcer la perméabilité entre les deux secteurs, de part et d'autre de la voie ferrée;
- Créer, interconnecter et améliorer les parcours actifs (tels les liens cyclables) sur l'ensemble du territoire de l'aire TOD;

### **2.2.6 Favoriser des aménagements conviviaux et sécuritaires pour les déplacements actifs**

- Renforcer la sécurité des déplacements actifs par des dispositifs de réduction du trafic et d'atténuation de la vitesse des véhicules;
- Améliorer l'expérience piétonne sur les artères principales;
- Mettre en œuvre des mesures pour développer les modes de transport alternatifs et non motorisés tels que l'autopartage et les vélos en libre-service.

### **2.2.7 Optimiser la gestion du stationnement**

- Revoir la réglementation en vue de rationaliser le nombre de cases dans les nouveaux développements résidentiels à proximité de la station et dans les nouveaux développements mixtes;
- Optimiser la gestion du stationnement en mettant en place des mesures visant à limiter le débordement du stationnement des usagers de la station dans les rues résidentielles avoisinantes pour maintenir la quiétude des secteurs résidentiels;
- Libérer les espaces utilisés à des fins de stationnement pour permettre des aménagements, en réduisant l'usage individuel de la voiture et en créant des stationnements souterrains ou étagés à certaines conditions.

### **2.2.8 Aménager une trame verte continue dans l'ensemble du secteur**

- Aménager de nouveaux espaces verts pour renforcer les connexions entre les parcs et espaces verts existants;
- Mettre en réseau les liens actifs au sein de la trame verte du secteur;
- Relier la trame verte aux principaux pôles du secteur (la station et le pôle institutionnel et culturel) et aux nouveaux développements résidentiels et mixtes;
- Assurer la continuité de la zone de conservation du boisé Roger-Lemoine.



# 3. AFFECTATIONS DÉTAILLÉES DU SOL

## 3.1 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le plan présenté à la page suivante illustre le concept d'aménagement préconisé pour permettre la réalisation de la vision et des objectifs du présent plan particulier d'urbanisme.

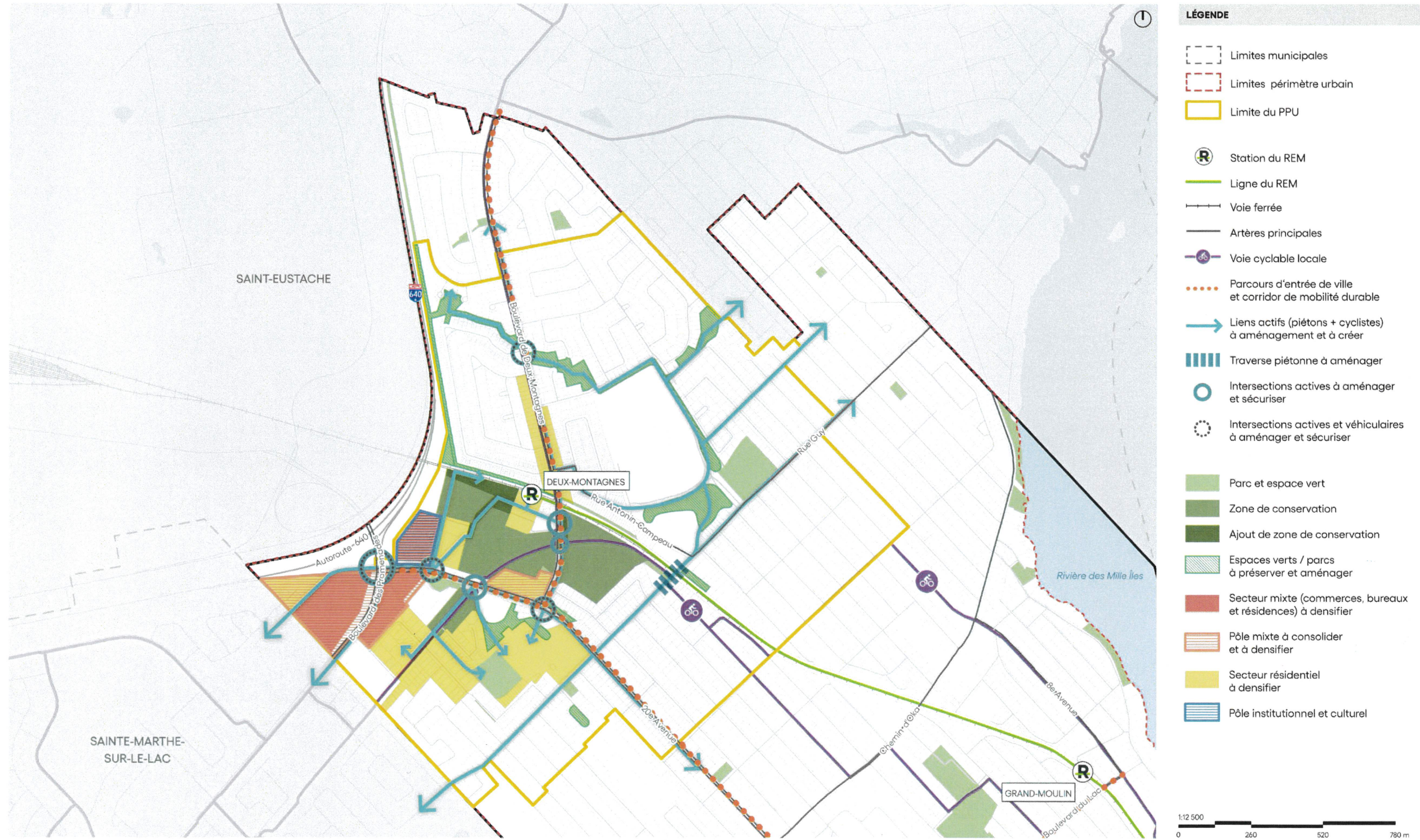
Le plan-concept est issu des discussions et réflexions formulées lors de la séance d'idéation avec les représentants des citoyens et des forces vives du milieu qui s'est tenue le 3 décembre 2014 à l'hôtel de ville de Deux-Montagnes. Cette séance d'idéation a permis de partager le diagnostic du territoire, de détailler les enjeux structurants et d'esquisser des orientations d'aménagement pour l'avenir du secteur.

Une mise à jour du concept d'organisation spatiale a été réalisée en 2023 dans le cadre de la révision du plan d'urbanisme.





Figure 15. Concept d'aménagement





## 3.2 AFFECTATIONS DU SOL

La section relative aux affectations du sol présente les différentes fonctions autorisées et reflète les orientations retenues. Pour chaque affectation, les fonctions dominantes et complémentaires, les coefficients d'occupation du sol ainsi que les indicateurs de densité sont présentés.

### 3.2.1 Affectation Résidentielle

L'affectation résidentielle correspond aux espaces occupés à des fins résidentielles ou destinés à ce type de développement. Cette affectation se décline selon la densité résidentielle :

- Résidentielle moyenne à élevée, concentrée à proximité de la station définie par des bâtiments, bi, tri et multifamiliaux ou des maisons en rangée;
- Résidentielle densité douce, caractérisée par des résidences unifamiliales isolées et localisée principalement autour du secteur plus dense.

### 3.2.2 Affectation mixte

L'affectation mixte regroupe une mixité d'usages résidentiels / commerciaux ou résidentiels / bureaux. Cette affectation favorise la consolidation d'un pôle dynamique regroupant notamment des commerces, des services et des emplois répondant aux besoins des résidents. Cette affectation vise également la création d'un pôle institutionnel et culturel, de commerces et de services.

### 3.2.3 Affectation commerciale

L'affectation commerciale correspond au secteur de l'aréna l'Olympia et à une partie des commerces situés le long du boulevard des Promenades. Cette vocation vise à consolider et préserver les activités de commerces et services dans le secteur.

### 3.2.4 Affectation publique

L'affectation publique et institutionnelle coïncide principalement au pôle civique actuel. Cette affectation vise la consolidation du pôle institutionnel en le désignant comme espace d'accueil potentiel à des fins publiques, sportives, culturelles et institutionnelles telles que parcs et espaces verts, aréna, bibliothèque, etc.

### 3.2.5 Affectation conservation

L'affectation conservation correspond aux secteurs qui présentent un intérêt naturel, faunique et floristique. Ces secteurs, localisés au sud de la voie de chemin de fer entre l'autoroute 640 et la rue du Boisé à l'est, nécessitent une protection du site.

### 3.2.6 Affectation parcs et espaces verts

Cette affectation, disséminée sur l'ensemble du territoire de l'aire TOD, rassemble les terrains identifiés à des fins de parcs et espaces verts ou ceux propices à de tels aménagements. Linéaires ou plus compacts, ces espaces garantissent un accès pour les résidents à des milieux naturels, mais également une interconnexion entre les différents milieux de vie.

### **3.3 TERMINOLOGIE**

#### **COMMERCE DE VENTE AU DÉTAIL (PONCTUEL)**

Établissement commercial où on vend ou traite directement avec le consommateur afin de répondre à un besoin immédiat.

#### **COMMERCE ET SERVICE**

Établissement dont l'activité a pour objet l'achat, la vente et la location de marchandise ou encore la prestation de services au grand public.

#### **RÉCRÉATION EXTENSIVE**

Activité de loisirs et de récréation, incluant les réseaux et équipements, dont la pratique ne requiert pas d'installations importantes, mais nécessite des aménagements légers et/ou quelques bâtiments accessoires et qui s'effectue habituellement sur des territoires étendus (parc, espace de détente, piste cyclable, etc.).

#### **RÉCRÉATION INTENSIVE**

Activité de loisirs et de récréation, incluant les réseaux et équipements, dont la pratique requiert des aménagements importants et/ou la construction de bâtiment de grande envergure (aréna, gymnase, sites et équipements reliés à la pratique du golf, etc.).

#### **PUBLIC ET INSTITUTIONNEL**

Immeubles et usages à caractère municipal, communautaire, civique, culturel, hospitalier, scolaire, sportif, récréatif, ou religieux.

#### **UTILITÉ PUBLIQUE ET INFRASTRUCTURE**

Usages et constructions de services publics tels que les infrastructures de transport, les services municipaux de voirie, les services et équipements de distribution d'énergie, les services et équipements de téléphonie sans fil, les réseaux d'égout et d'aqueduc, les garages municipaux, les sites de dépôt et de gestion des neiges usées et autres usages de nature similaire.

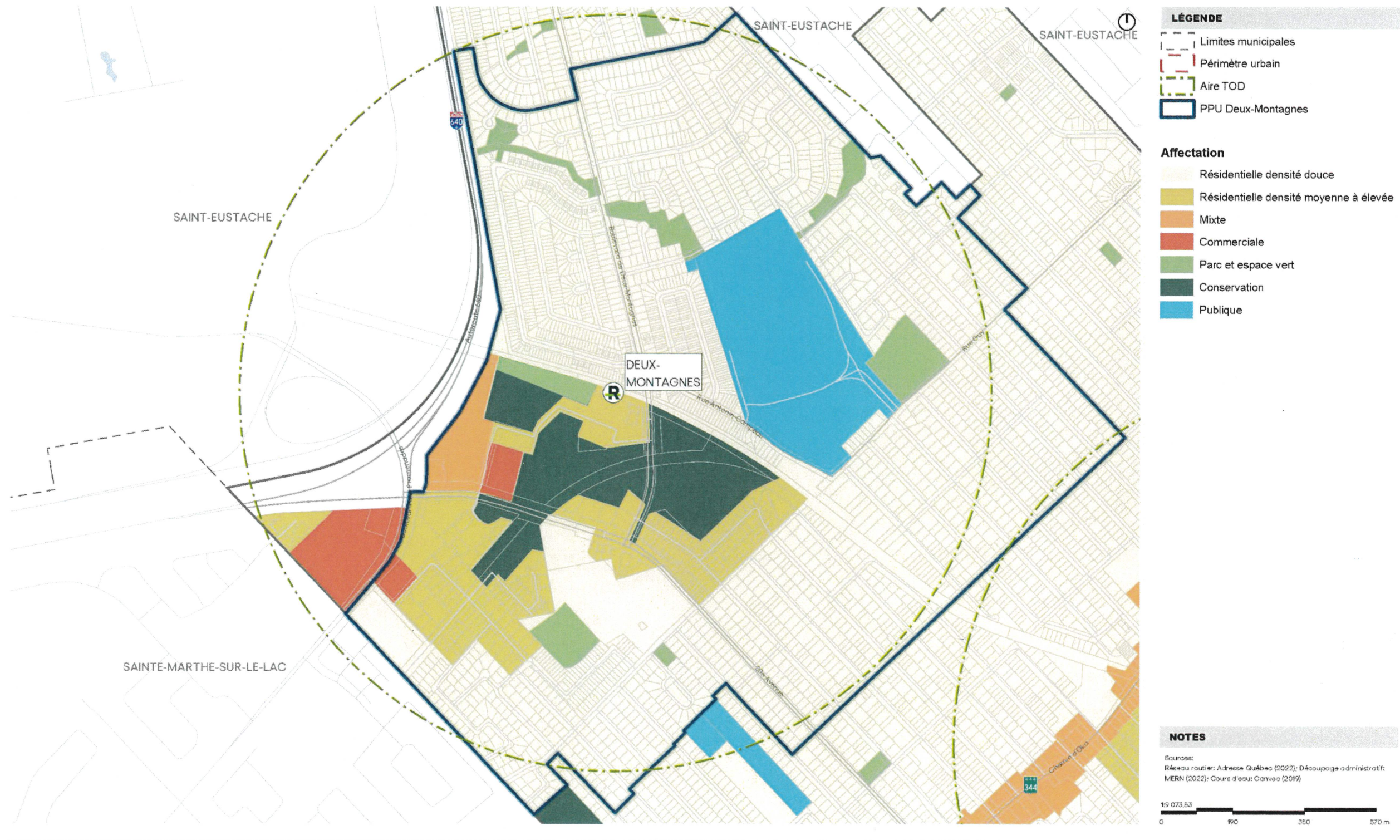


| AFFECTATION                          | USAGES AUTORISÉS  |   | DENSITÉ <sup>7</sup>                            | INDICATEURS DE DENSITÉ  |
|--------------------------------------|---|---|---|---|
|                                      | USAGES DOMINANTS  | USAGES COMPLÉMENTAIRES  |   |   |
| RÉSIDENTIELLE<br>DENSITÉ DOUCE       | Habitation (densité douce)  | Commerce de vente au détail (ponctuel)<br>Public et institutionnel<br>Utilités publiques et infrastructures<br>Conservation<br>Parcs et espaces verts<br>Récréation extensive | Densité brute minimale à l'hectare : 20 log./ha | Nombre d'étages hors sol : 1 à 2<br>Typologie : bâtiment résidentiel unifamilial<br>Mode d'implantation : isolé   |
| RÉSIDENTIELLE<br>MOYENNE À<br>ÉLEVÉE | Habitation (densité moyenne à haute)                              | Commerce de vente au détail (ponctuel)<br>Public et institutionnel<br>Utilités publiques et infrastructures<br>Conservation<br>Parcs et espaces verts<br>Récréation extensive | Densité brute minimale à l'hectare : 60 log./ha | Nombre d'étages hors sol : 2 à 16<br>Typologie : bâtiment résidentiel bifamilial, trifamilial, multifamilial ou maisons en rangée<br>Mode d'implantation : isolé, jumelé ou contigu |
| MIXTE                                | Habitation (densité douce)<br>Commerce et service local<br>Bureau | Habitation (densité moyenne à haute)<br>Public et institutionnel<br>Conservation<br>Parcs et espaces verts<br>Utilités publiques et infrastructures                           | -   | -   |
| COMMERCIALE                          | Commerce et service<br>Bureau                                     | Habitation (densité moyenne à haute)<br>Conservation<br>Parcs et espaces verts<br>Utilités publiques et infrastructures<br>Public et institutionnel                           | -   | -   |
| PUBLIQUE                             | Public et institutionnel<br>Parcs et espaces verts                | Commerce et service<br>Bureau<br>Utilités publiques et infrastructures<br>Récréation extensive et intensive   | -   | -   |
| CONSERVATION                         | Conservation<br>Récréation extensive                              | Exploitation agricole et forestière   | -   | -   |
| PARCS ET<br>ESPACES VERTS            | Parc<br>Récréation extensive                                      | Public et institutionnel<br>Conservation  | -   | -   |

<sup>7</sup> À des fins réglementaires, les seuils de densité en logements par hectare peuvent être convertis en Coefficient d'occupation du sol minimum. Le COS correspond au rapport souhaité entre la superficie totale de plancher d'un bâtiment et la superficie totale du terrain.



Figure 16. Plan des affectations



*Handwritten signature/initials*

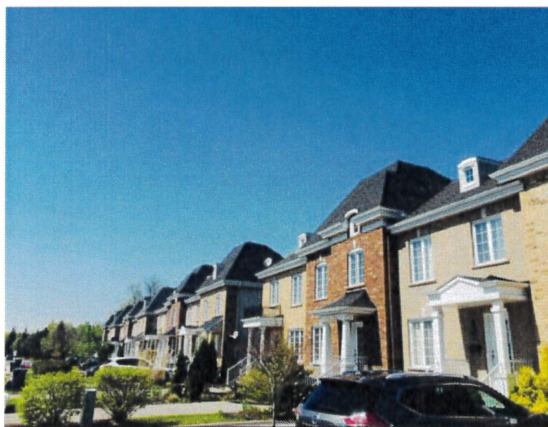


# 4. CATALOGUE D'AMÉNAGEMENTS

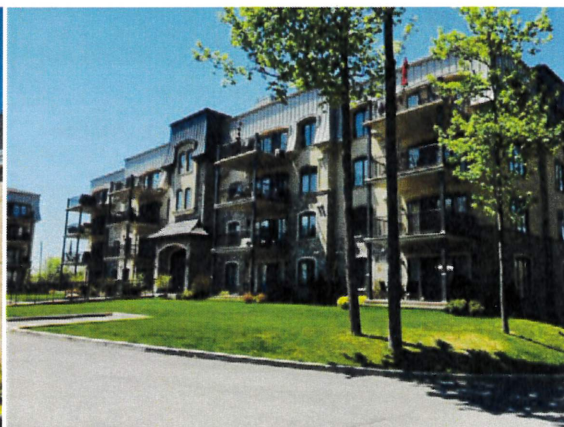
## 4.1 TYPOLOGIES RÉSIDENTIELLES

Les références suivantes illustrent des projets de développement selon les principes du TOD ayant su mobiliser les notions de densité, de mixité avec une variété des typologies résidentielles, de styles architecturaux et des aménagements permettant une cohabitation harmonieuse des déplacements.

Figure 17. Deux-Montagnes, Québec

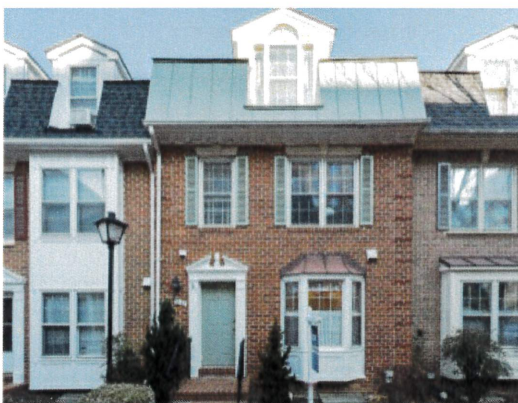


Maisons en rangée



Immeubles d'appartements

Figure 18. Arlington, États-Unis



Maisons en rangée



Station Virginia square, maisons en rangée



**Figure 19. Candiac, Québec**



Maisons de ville avec cour partagée

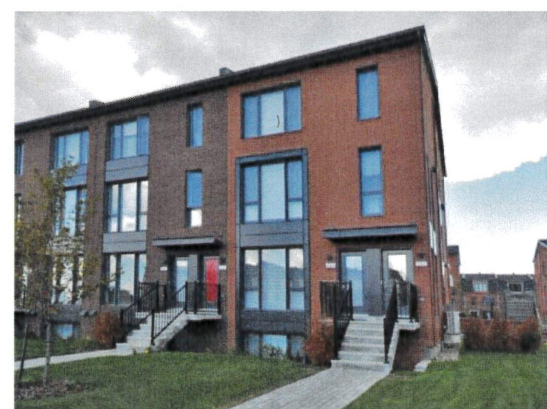
**Figure 20. Montréal (Angus), Québec**



Maisons en rangée

Immeubles d'appartements

**Figure 21. Montréal (Bois-Franc), Québec**



Maisons unifamiliales

Immeubles d'appartements





## 4.2 ESPACES PUBLICS

Figure 22. Parcs urbains



Sources : aduq.ca



Sources: (1) Media City, Salford, Grande-Bretagne et (2) Camaléc, Gignac, France

Figure 23. Places publiques paysagées



Source: Agence Ter, Genève

AR

Figure 24. Espaces de jeux pour enfants



Sources : (1) Playworks.ca, (2) cbc.ca et (3) Parc Evergreen, Londres, Grande-Bretagne



### 4.3 COHABITATION DES USAGERS ET DÉPLACEMENTS ACTIFS

Par définition, un TOD mobilise des enjeux de déplacements multimodaux, permettant d'améliorer l'usage des transports collectifs et actifs sur un territoire donné. Il a pour vocation de réduire la congestion routière, d'optimiser l'usage des transports collectifs et actifs, d'améliorer les connexions entre les différents modes de déplacements collectifs et actifs et de renverser la part modale de l'automobile au profit des transports en commun. Voici des exemples de références d'aménagement visant à améliorer la cohabitation des différents usagers de la route, à renforcer la sécurité et la convivialité des déplacements actifs.

Figure 25. Rue partagée et zone 30



Source: Rieselfeld, Allemagne

Figure 26. Piste cyclable en site propre



Source: Indianapolis, États-Unis

AR S



Figure 27. Sentiers piétons au sein d'un boisé, chemin de ceinture du Mont-Royal, Montréal



Source : Groupe BC2

Figure 28. Sentiers piétons, Viladecans, Espagne



Figure 29. Sentiers piétons, Dublin, Californie, États-Unis



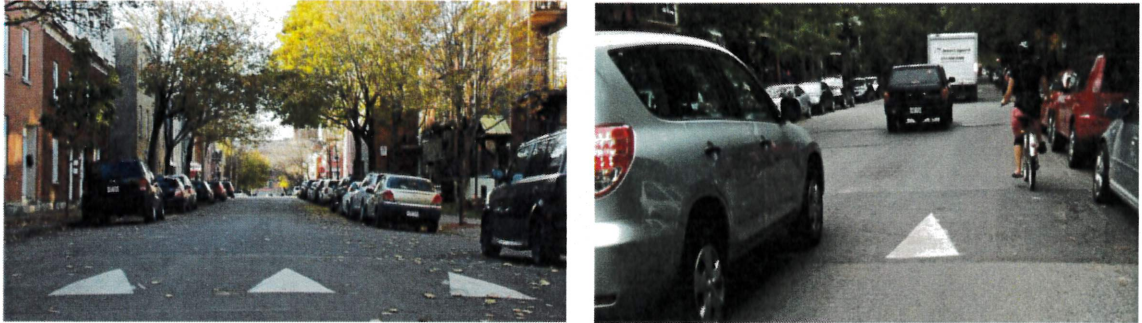
Source: Van Dorn Abed, Landscape architects



#### 4.4 DISPOSITIFS DE RÉDUCTION DU TRAFIC ET DE LIMITATION DE LA VITESSE ROUTIÈRE

Les interventions sur les voies de circulation peuvent permettre d'intégrer des dispositifs de réduction du trafic et de limitation de la vitesse routière.

Figure 30. Dos d'âne permettant la réduction de la vitesse des véhicules motorisés



Sources : ville.montreal.qc.ca et ruemasson.com

Figure 31. Chicanes réduisant la largeur de la rue et réduisant la vitesse dans les secteurs résidentiels



Sources : Grande-Bretagne, (1) Brake.org et (2) Andy Hamilton

Figure 32. Îlots centraux pour renforcer la sécurité des traversées piétonnes sur les artères principales



Sources : (1) NYC, Street design manual et (2) Gloucester, Virginie



## 4.5 AMÉNAGEMENT DES INTERSECTIONS ET DES TRAVERSES PIÉTONNES

Les références suivantes constituent des interventions novatrices en matière d'aménagement des intersections et de gestion de la cohabitation des usagers sur la route pour garantir la sécurité et améliorer l'expérience des déplacements.

Figure 33. Traverses piétonnes et dispositifs de cohabitation des déplacements, Indianapolis, États-Unis



Source : Pedestrian and bicycle information center

Figure 34. Trottoirs élargis avec avancées au niveau des passages piétons, bollards aux intersections, Portland, États-Unis



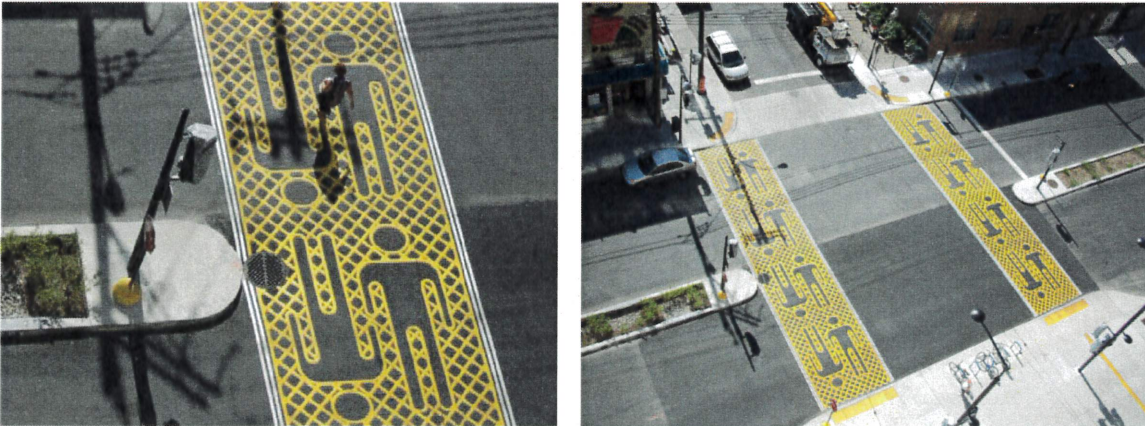
Source: Portland Transport



Figure 35. Trottoirs élargis avec avancées au niveau des passages piétons, Arlington, États-Unis



Figure 36. Réflexion sur la signalisation des passages piétons, rue Chabanel, Montréal



Sources: Version Paysage

## 4.6 VERDISSEMENT DES ARTÈRES ET GESTION DES EAUX PLUVIALES

Figure 37. Verdissage des artères principales



Source : NYC, Street design manuel, terre-plein central végétalisé et trottoir avec bande verte

Figure 38. Mesures de gestion des eaux pluviales



Bassins de rétention des eaux de pluie



## 4.7 MOYENS DE MITIGATION AUX BRUITS ROUTIERS (A-640)

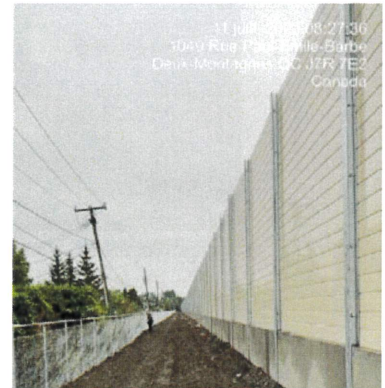
Les besoins en atténuation du bruit sont grandissants, notamment à proximité de quartiers résidentiels ou de secteurs mixtes, commerciaux et résidentiels.

Plusieurs types d'aménagement existent aujourd'hui pour y répondre :

- Les buttes faites de matériaux naturels, lorsque l'espace est suffisant ;
- Les écrans antibruit artificiels (généralement en béton, avec ou sans revêtement absorbant, et parfois intégrés à des buttes de terre) ;
- Les murs végétaux antibruit.

Depuis ces dernières années, on assiste à des préoccupations croissantes en matière de gestion des nuisances sonores et à une demande sociale accrue pour l'amélioration esthétique et la végétalisation des systèmes antibruit. Les cas suivants constituent des exemples intéressants de moyens de mitigation aux bruits routiers intégrant les préoccupations en termes d'efficacité technique, de durabilité, de design et d'intégration au milieu riverain.

Figure 39. Écran antibruit (phase 1 réalisé), autoroute 640, Deux-Montagnes, Québec



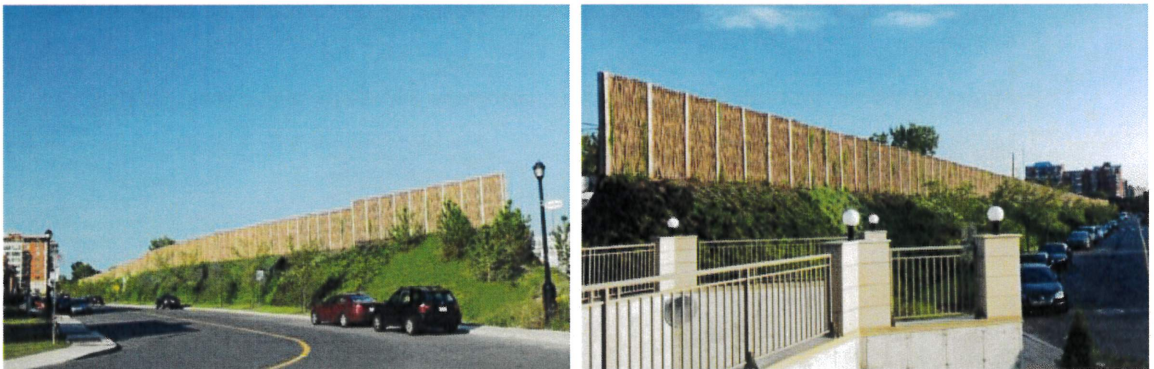
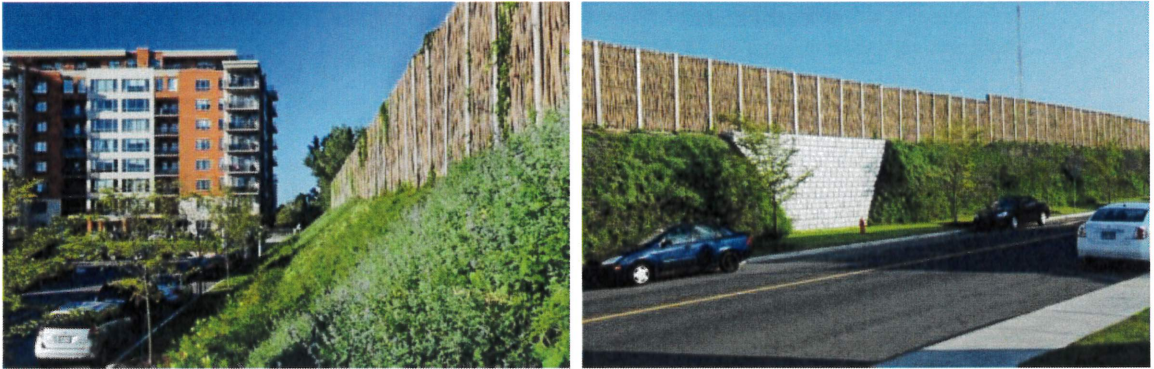
Source : Ville de Deux-Montagnes

Figure 40. Écran antibruit végétalisé, rocade routière, Alès, France



Source : Mine Témoin d'Alès

Figure 41. Écran antibruit végétalisé, autoroute Laurentienne, Laval, Québec



Source : Beupré & Associés Experts Conseils inc.

Figure 42. Écran antibruit végétalisé, Allemagne



Source : Luft Traffic technology, (1 : Hagenow, 2 : Ehingen, 3 : Hanau)



# 5. STRATÉGIE DE MISE EN OEUVRE

## 5.1 DIRECTIVES DE MODIFICATIONS RÉGLEMENTAIRES

### 5.1.1 Règlement de zonage

Des modifications au règlement de zonage seront également nécessaires afin de traduire les orientations retenues et d'intégrer le cadre de gestion identifié dans le PPU.

Ainsi, les modifications suivantes, de façon non exhaustive, devraient être apportées aux règlements :

- Revoir les différentes normes en lien avec l'implantation des bâtiments, la hauteur des bâtiments, les marges de recul, les aménagements de terrain, les cases de stationnement, etc.

### 5.1.2 Règlement sur les PIIA

Le PPU recommande également de réviser le règlement de Plan d'implantation et d'intégration architecturale pour les secteurs du Coteau et de la Gare.

La modification vise notamment à :

- Assurer l'intégration harmonieuse des bâtiments mixtes, de l'affichage, etc., au sein du milieu environnant;
- Créer des espaces extérieurs attrayants et conviviaux dans les secteurs mixtes et le long des parcours actifs;
- Garantir la qualité des constructions et des aménagements dans les secteurs mixtes, mais également dans les milieux résidentiels plus denses;
- Créer une interface conviviale entre les différents milieux de vie;
- Définir une signature architecturale distinctive et originale pour les bâtiments à construire dans les secteurs de moyenne et de haute densité;
- Favoriser la conservation et le développement d'espaces verts;
- Minimiser l'impact des aires de stationnement;
- Assurer la sécurité, l'accessibilité et le confort des piétons et cyclistes, notamment sur les parcours actifs;
- Conserver et mettre en valeur les éléments naturels d'intérêt du secteur.

## 5.2 PLAN D'ACTION

| ORIENTATION  | ACTION  | MISE EN OEUVRE  | PHASAGE                               |
|--|---|---|---------------------------------------|
| 1. Créer un milieu de vie animé, mixte et complet                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Proposer des développements mixtes dans les secteurs à fort potentiel de requalification et de développement, notamment aux abords de la station et le long des artères principales, soit le boulevard des Promenades et la 20<sup>e</sup> Avenue</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Modifier le règlement de zonage pour autoriser la mixité des usages commercial, de bureau et résidentiel au sein d'un même lot ainsi qu'à l'intérieur d'un même bâtiment dans les secteurs identifiés comme affectation mixte;</li> <li>Modifier le règlement de zonage pour autoriser les commerces, bureaux et services le long du boulevard des Promenades et de la 20<sup>e</sup> Avenue dans les secteurs identifiés comme mixtes.</li> </ul> | Court terme                           |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Privilégier l'implantation de commerces, de services de proximité et de bureaux sur le boulevard des Promenades et à l'intersection de la 20<sup>e</sup> Avenue</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Dans le règlement de zonage, identifier une superficie maximale pour les commerces et services proposés le long du boulevard des Promenades et de la 20<sup>e</sup> Avenue;</li> <li>Intégrer au PIIA des objectifs/critères favorisant l'adoption d'une approche urbaine pour le développement des commerces au rez-de-chaussée.</li> </ul>   | <p>Court terme</p> <p>Court terme</p> |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer une diversité de typologies résidentielles dans les nouveaux développements</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Intégrer au PIIA des objectifs/critères visant la diversité des typologies résidentielles tout en créant un milieu homogène.</li> </ul>  | Court terme                           |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Proposer un milieu de vie de qualité, attractif, convivial et à échelle humaine</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Intégrer au PIIA des objectifs/critères encadrant notamment les constructions, les aménagements paysagers et l'affichage, le long du boulevard des Promenades et de la 20<sup>e</sup> Avenue afin d'améliorer l'attractivité du milieu.</li> </ul>   | Court terme                           |
| 2. Proposer une densification adaptée aux caractéristiques du milieu | <ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer une gradation de la densité en permettant de plus fortes densités à proximité de la station</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Modifier le règlement de zonage pour autoriser le développement de secteurs résidentiels plus denses dans les secteurs identifiés comme tel.</li> </ul>  | Court terme                           |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Optimiser l'utilisation de l'espace aux abords de la station en densifiant au-</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Débuter une réflexion avec CDPQ-Infra pour une étude de faisabilité pour un projet de densification résidentielle</li> </ul>   | Court-moyen terme                     |



| ORIENTATION  | ACTION  | MISE EN OEUVRE   | PHASAGE                               |
|--|---|--|---------------------------------------|
|  | dessus des stationnements du REM  | <p>au-dessus des stationnements incitatifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Entamer une réflexion avec CDPQ-Infra et l'ARTM sur l'offre de stationnement de manière à assurer la satisfaction des différentes parties;</li> <li>■ Engager des travaux au niveau des infrastructures municipales pour permettre la densification résidentielle : poste de relèvement des eaux usées avec conduite de refoulement vers la 20 Avenue, investissements au poste principal de la Ville, agrandissement des infrastructures de traitement des eaux usées.</li> </ul> | <p>Moyen terme</p> <p>Moyen terme</p> |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Uniformiser l'alignement urbain et permettre de plus fortes densités le long des artères principales</li> </ul>                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Porter une attention particulière aux façades, spécifiquement le long des rues à vocation mixte et des parcours actifs à aménager ou à créer.</li> </ul>  | Court terme                           |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ménager des espaces de transition entre les secteurs résidentiels unifamiliaux et les secteurs résidentiels de plus forte densité</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Intégrer des mesures de mitigation entre les milieux de vie unifamiliaux et ceux plus denses.</li> </ul>  | Court terme                           |
| 3. Encourager l'innovation écologique dans les nouveaux développements | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Valoriser la construction de bâtiments écologiques</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Intégrer des dispositions facilitant la réalisation de projets écologiques, de constructions vertes et de bâtiments s'inspirant de critères LEED;</li> <li>■ Prévoir des dispositions réglementaires visant à combattre les îlots de chaleur en optant notamment pour des toitures à indice de réflectance solaire élevé;</li> <li>■ Intégrer au PIIA des objectifs/critères privilégiant la construction durable, la protection de l'environnement et une architecture de qualité.</li> </ul>                                    | Court terme                           |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Assurer une gestion écologique des eaux pluviales dans l'ensemble du secteur</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Intégrer des dispositions encadrant la gestion des eaux de ruissellement pour tout projet de développement;</li> <li>■ Encourager, par le biais de programmes, et sensibiliser la population à l'installation d'appareils domestiques à faible consommation d'eau</li> </ul>  | <p>Court terme</p> <p>Moyen terme</p> |

| ORIENTATION   | ACTION   | MISE EN OEUVRE  | PHASAGE           |
|---|--|---|-------------------|
|   |  | dans les nouvelles constructions.   |                   |
| 4. Créer un pôle institutionnel dans le secteur du boulevard des Promenades et de la 20 <sup>e</sup> avenue | <ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser la concentration des institutions dans le secteur du pôle institutionnel et culturel</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir des dispositions réglementaires permettant la création d'un secteur mixte, misant sur la présence de bâtiments à vocation institutionnelle et culturelle.</li> </ul>   | Long terme        |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Intégrer les principes de la trame verte du secteur TOD à l'aménagement d'ensemble du pôle institutionnel et culturel</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir des normes au règlement de zonage spécifiant le pourcentage d'espaces ombragés sur le site du pôle institutionnel et culturel.</li> </ul>  | Court terme       |
| 5. Favoriser des aménagements conviviaux et sécuritaires pour les déplacements actifs                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer une accessibilité optimale aux secteurs de développement mixte</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Adapter les interventions sur le réseau routier en lien avec l'étude de marché et de positionnement de l'offre commerciale et de bureaux.</li> </ul>   | Moyen terme       |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Planifier le réseau de façon à maintenir la circulation de transit sur le réseau supérieur et à réduire la circulation de transit dans les secteurs résidentiels</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer des interventions sur le réseau routier.</li> </ul>  | Moyen terme       |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer l'accessibilité en transports en commun à la station en renforçant l'offre existante</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Engager des démarches auprès d'exo et de l'ARTM afin de bonifier l'offre de transport en commun.</li> </ul>  | Court-moyen terme |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Renforcer la perméabilité de part et d'autre de la voie ferrée</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir la réalisation d'une traverse piétonnière et cyclable sur la voie ferrée au niveau de la rue Guy.</li> </ul>   | Court-moyen terme |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Créer et interconnecter les parcours actifs sur l'ensemble du territoire de l'aire TOD</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser la mise en place de liens et de sentiers à travers les îlots de grande envergure et entre les quartiers résidentiels afin d'éviter les effets de type « cul-de-sac »</li> </ul>  | Moyen terme       |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Renforcer la sécurité des déplacements actifs par des dispositifs de réduction du trafic et d'atténuation de la vitesse des véhicules</li> </ul>                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Intégrer au PIIA des objectifs/critères assurant l'aménagement de liens actifs sécuritaires et conviviaux entre les milieux de vie, les commerces / bureaux, le pôle institutionnel et culturel et la station.</li> </ul>  | Court terme       |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer l'expérience piétonne sur les artères principales</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Intégrer au PIIA des objectifs/critères visant l'augmentation d'espaces aménagés, conviviaux et sécuritaires pour les déplacements actifs lors de la planification de projets immobiliers;</li> <li>Revoir la conception des rues lors de la planification de travaux de réfection en</li> </ul> | Court terme       |





| ORIENTATION   | ACTION  | MISE EN OEUVRE   | PHASAGE  |
|---|---|--|--|
|   |   | intégrant davantage d'espace destiné aux piétons et cyclistes.   |  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mettre en œuvre des programmes pour développer les modes de transport alternatifs (autopartage) et non motorisés (vélo en libre-service)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Engager des démarches auprès d'entreprises d'autopartage pour développer ce type de service à Deux-Montagnes;</li> <li>■ Envisager l'adoption de dispositions garantissant la réservation des meilleurs espaces de stationnement pour les véhicules inscrits au covoiturage ou à l'autopartage;</li> <li>■ Envisager la mise en place d'un service de vélo en libre-service.</li> </ul> | <p>Moyen terme</p> <p>Moyen terme</p> <p>Moyen terme</p> |
| 6. Optimiser la gestion du stationnement                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Revoir la réglementation en vue de rationaliser le nombre de cases dans les nouveaux développements résidentiels à proximité de la station et dans les nouveaux développements mixtes</li> </ul>                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prévoir des normes de stationnement visant l'aménagement de ceux-ci en souterrain pour les secteurs à proximité de la station.</li> </ul>   | Court terme  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Optimiser la gestion du stationnement en mettant en place des mesures visant à limiter le débordement du stationnement des usagers de la station dans les rues résidentielles avoisinantes</li> </ul>                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Entamer une réflexion sur la possibilité d'avoir des vignettes de stationnement pour les résidents vivant à proximité de la station REM Deux-Montagnes;</li> <li>■ Limiter la durée du stationnement sur rue à proximité de la station à 4 heures;</li> <li>■ Effectuer une analyse approfondie des zones touchées par les problématiques de stationnement.</li> </ul>                  | <p>Moyen terme</p> <p>Long terme</p> <p>Long terme</p>   |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Libérer les espaces utilisés à des fins de stationnement pour permettre des aménagements, en réduisant l'usage individuel de la voiture et en créant des stationnements souterrains à certaines conditions.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Travailler avec les partenaires (CDPQ Infra, ARTM, etc.) pour identifier et mettre en place des mesures incitatives au transport en commun et au transfert modal.</li> </ul>  | Court-moyen terme  |
| 7. Aménager une trame verte continue dans l'ensemble du secteur | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aménager de nouveaux espaces verts pour renforcer les connexions entre les parcs et espaces verts existants</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Intégrer au PIIA des objectifs/critères visant la conservation des espaces boisés afin de favoriser la mise en réseau des liens verts.</li> </ul>   | Court terme  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mettre en réseau les liens actifs au sein de la trame verte du secteur</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Intégrer au PIIA des objectifs/critères créant des espaces publics attractifs axés sur le piéton et le cycliste.</li> </ul>   | Court terme  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Relier la trame verte aux principaux pôles du secteur (la station et le pôle</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Intégrer au PIIA des objectifs/critères visant à assurer la continuité de la</li> </ul>   | Court terme  |

| ORIENTATION | ACTION  | MISE EN OEUVRE  | PHASAGE           |
|-------------|---|---|-------------------|
|             | institutionnel et culturel) et aux nouveaux développements résidentiels et mixtes   | trame verte entre les pôles structurants du territoire.   |                   |
|             | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Assurer la continuité de la zone de conservation du boisé Roger-Lemoine</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Entamer une réflexion avec CDPQ Infra et l'ARTM sur l'offre de stationnement de manière à maintenir la qualité et le niveau de service.</li> </ul> | Court-Moyen terme |



296, RUE SAINT-PAUL O. BUREAU 200 | MONTRÉAL (QUÉBEC) | H2Y2A3 | T 514 507 3600  
3471, BOUL. DE LA PINIÈRE | TERREBONNE (QUÉBEC) | J6X 0A1 | T 450 961 1333  
365, RUE RACINE E. BUREAU 200 | CHICOUTIMI (QUÉBEC) | G7H 1S8 | T 418 973 6500

GRUPE BC2

*RS*



# PLAN PARTICULIER D'URBANISME

## / GARE GRAND-MOULIN

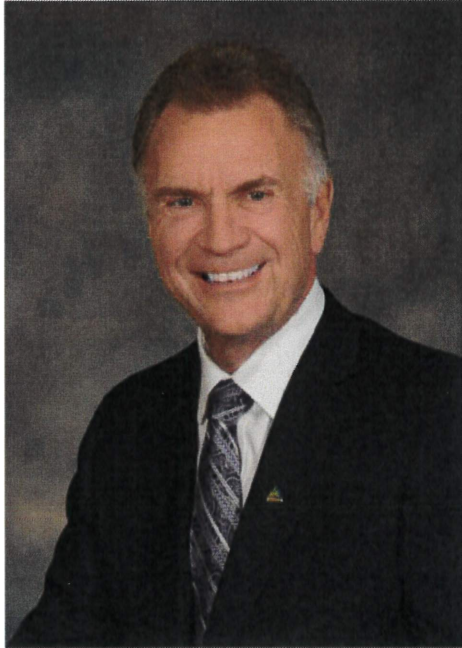
MISE À JOUR EN 2024



## TABLEAU DES MODIFICATIONS

| RÈGLEMENT N° | ADOPTION   | RÉSOLUTION     |
|--------------|------------|----------------|
| 1503         | 2013-08-08 | 2013-08-08.238 |
| 1621         | 2018-07-12 | 2018-07-12.157 |
|              |            |                |

# MOT DU MAIRE



Chers citoyennes et citoyens de Deux-Montagnes,

C'est avec beaucoup d'enthousiasme que je vous invite à prendre connaissance de cette mise à jour du Plan particulier d'urbanisme (PPU) de la gare Grand-Moulin réalisée dans le cadre de la révision du plan d'urbanisme de Deux-Montagnes.

Cette mise à jour du PPU va permettre de poursuivre le travail entamé à la suite de l'adoption du PPU en 2013 et d'accueillir adéquatement la croissance urbaine aux abords de la gare Grand-Moulin, dynamisée par la mise en service du REM, dans l'esprit de la vision d'avenir des citoyens.

Le fait que deux des stations du REM sont situées à Deux-Montagnes constitue une exceptionnelle fenêtre d'opportunité de développement. C'est la raison pour laquelle la Ville de Deux-Montagnes compte axer sa régénération urbaine sur ce projet structurant que constitue le REM.

Une régénération urbaine basée sur les principes du développement durable

Cet important projet de transport collectif s'inscrit parfaitement dans le Plan métropolitain d'aménagement et développement (PMAD). Ce plan établit les lignes directrices du développement urbanistique des villes de la Communauté métropolitaine de Montréal. Il prévoit notamment une densification et une verticalisation importantes autour des aires TOD (Transit oriented development).

Du fait de ses deux gares, Deux-Montagnes possède deux aires TOD. À l'orée de son centenaire, Deux-Montagnes se situe donc à un moment charnière de son développement.

La fenêtre d'opportunité qui s'entrouvre permet de planifier un redéveloppement urbanistique important dans certains secteurs de Deux-Montagnes. Cette requalification du territoire permettra de contribuer aux finances de la Ville. Ce qui rendra possible, entre autres, un réinvestissement dans les services et infrastructures municipales.

L'enjeu principal est de respecter les principes urbanistiques édictés par des paliers supérieurs tout en préservant les atouts de Deux-Montagnes. L'objectif est de combiner harmonieusement les forces actuelles à des éléments de modernité et de développement durable.

Plusieurs éléments du caractère distinctif de Deux-Montagnes sont à être préservés, voire même valorisés dans ce PPU : accès à l'eau, voies cyclables, espaces verts et canopée, etc. Il s'agit d'intégrer la requalification de Deux-Montagnes en maintenant sa qualité de vie.

Ce PPU démontre un souci de créer un milieu de vie dynamique et durable, tout en s'appuyant sur les cadres réglementaires qui régissent le développement de Deux-Montagnes, soient les orientations gouvernementales; loi sur l'aménagement et de l'urbanisme (LAU); le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC de Deux-Montagnes.

En résumé, le PPU Gare Grand-Moulin se veut un outil de planification urbanistique permettant d'encadrer un développement harmonieux de Deux-Montagnes en accord avec les principes du développement durable tout en respectant les objectifs de densifications prévus par les politiques des différents paliers de gouvernement.

Denis Martin  
Maire de Deux-Montagnes

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'DM' followed by a stylized flourish.



# TABLE DES MATIÈRES

---

17

RS

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. INTRODUCTION</b>  | <b>7</b>  |
| 1.1 PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE   | 8         |
| 1.2 HISTORIQUE DE PLANIFICATION PRÉCURSEUR AU PROJET DE PPU   | 8         |
| 1.3 UN PPU COMME OUTIL D'ENCADREMENT DU DÉVELOPPEMENT URBAIN  | 11        |
| <b>2. CONTEXTE DE PLANIFICATION</b>   | <b>13</b> |
| 2.1 SECTEUR D'APPLICATION DU PPU  | 14        |
| 2.1.1 Localisation stratégique  | 14        |
| 2.1.2 Limites du secteur de planification   | 14        |
| 2.1.3 Historique des lieux  | 17        |
| 2.2 SECTEURS DE PLANIFICATION ET ANALYSE DU CADRE BÂTI  | 18        |
| 2.2.1 Le secteur du Grand-Moulin  | 21        |
| 2.2.2 Le secteur du Lac   | 24        |
| 2.2.3 Le secteur du chemin d'Oka  | 24        |
| 2.2.4 Le secteur Nord   | 25        |
| 2.3 COMPOSANTES STRUCTURANTES DU MILIEU   | 26        |
| 2.3.1 Réseaux de transport  | 26        |
| 2.3.2 Zones de contraintes  | 26        |
| 2.3.3 Parcs et accès aux berges   | 27        |
| <b>3. DIAGNOSTICS ET ENJEUX</b>   | <b>36</b> |
| <b>4. CADRE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT</b>   | <b>39</b> |
| 4.1 LA VISION GLOBALE D'AMÉNAGEMENT   | 40        |
| 4.2 LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT  | 40        |
| 4.2.1 Procéder à une requalification du tissu résidentiel notamment le long des axes routiers structurants et aux pourtours de la station | 41        |
| 4.2.2 Stimuler l'activité économique en bordure du chemin d'Oka en favorisant la mixité des usages  | 41        |
| 4.2.3 Diversifier l'offre de logements pour répondre aux nouvelles réalités du marché   | 42        |
| 4.2.4 Inciter les usagers du train de banlieue et la population locale à l'utilisation accrue des transports actifs et collectifs         | 42        |
| 4.2.5 Préserver et mettre en valeur les parcs et espaces riverains publics  | 43        |
| 4.2.6 Assurer une croissance urbaine écologiquement viable  | 43        |
| <b>5. CADRE DE GESTION DE L'OCCUPATION DU SOL</b>   | <b>45</b> |
| 5.1 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE   | 46        |
| 5.2 AFFECTATIONS DU SOL   | 46        |
| 5.3 HAUTEURS DU CADRE BÂTI  | 46        |
| 5.4 TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS   | 46        |
| 5.5 CADRE RÉGLEMENTAIRE APPLICABLE AU TERRITOIRE DU PPU   | 46        |
| 5.5.1 Règlement de zonage   | 47        |
| 5.5.2 Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)   | 47        |
| 5.5.3 Règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE)  | 47        |
| <b>6. MISE EN OEUVRE</b>  | <b>53</b> |
| 6.1 PLAN D' ACTIONS   | 54        |



# LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

## PLANS

|   |    |
|---|----|
| PLAN 1. Localisation stratégique du secteur à l'échelle régionale | 14 |
| PLAN 2. Limites du territoire de PPU                              | 15 |
| PLAN 3. Secteurs de planification                                 | 19 |
| PLAN 4. Réseaux de transport existants                            | 29 |
| PLAN 5. Zones de contraintes                                      | 31 |
| PLAN 6. Parcs et accès aux berges                                 | 33 |
| PLAN 7. Concept d'organisation spatiale                           | 49 |
| PLAN 8. Affectations du sol                                       | 51 |

## FIGURES

|  |    |
|--|----|
| FIGURE 1. Gare Grand-Moulin à Deux-Montagnes – Seuil minimal de densité résidentielle                                  | 10 |
| FIGURE 2. La gare du Canadien National de Saint-Eustache-sur-le-Lac vers 1950  | 17 |
| FIGURE 3. Cinéma sur le chemin d'Oka vers 1950   | 17 |
| FIGURE 4. Cadre bâti et stationnement incitatif aux abords de la gare Grand-Moulin                                     | 21 |
| FIGURE 5. Exemples de bâtiments présentant des caractéristiques architecturales d'intérêt dans le secteur Grand-Moulin | 22 |
| FIGURE 6. Piste cyclable et constructions résidentielles sur la 8 <sup>e</sup> Avenue                                  | 23 |
| FIGURE 7. Parcs riverains et résidences du Manoir Grand-Moulin en bordure de l'eau                                     | 23 |
| FIGURE 8. Composantes du cadre bâti du secteur du Lac  | 24 |
| FIGURE 9. Chemin d'Oka et rue Saint-Jude au niveau de la gare  | 25 |

## TABLEAUX

|   |    |
|---|----|
| TABLEAU 1. Potentiels et contraintes du secteur | 28 |
| TABLEAU 2. Plan d'actions                       | 54 |

RS

# 1 INTRODUCTION



# 1. INTRODUCTION

## 1.1 PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE

Le Plan particulier d'urbanisme (PPU) 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, sur le chemin d'Oka, 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.

La Ville compose avec une rareté 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 du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) est venue fixer 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 stations du REM (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 en proximité de celles-ci. Des modifications ont été apportées pour la première fois en 2018 afin d'adapter le contenu du PPU à une éventuelle implantation du REM.

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, puis mis à jour, le PPU de la gare Grand-Moulin.

## 1.2 HISTORIQUE DE PLANIFICATION PRÉCURSEUR AU PROJET DE PPU

Le Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR de la MRC de Deux-Montagnes fut adopté en septembre 2021 et est en vigueur depuis janvier 2022. S'inscrivant dans une perspective de développement durable, le SADR de la MRC reconnaît que la ville de Deux-Montagnes comporte plusieurs éléments structurants du territoire et possède un grand potentiel de développement du milieu. Parmi ses composantes on retrouve ses multiples sites d'intérêts esthétiques et écologiques, ses pôles multifonctionnels, ses gares et ses aires TOD, ses multiples points de perspectives paysagères distinctives, ainsi que son corridor nautique. La ville de Deux-Montagnes est presque entièrement située au sein de la grande affectation urbaine. Cette affectation joue un rôle déterminant afin d'atteindre les objectifs de développement et de densification inscrits au SADR, en préconisant la réutilisation et la valorisation du tissu urbain existant.

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. Entre 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 équipements structurants de transport collectif, telles les 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 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.

La révision du Plan d'urbanisme, adoptée en 2024, entraîne de nouvelles modifications au PPU dans le but d'assurer la concordance et de tenir compte de l'évolution de la réflexion pour le secteur, notamment dans un contexte de densification et d'adaptation aux changements climatiques.

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. Avec l'arrivée prochaine du REM en remplacement du service de la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes, la densité du cadre bâti, actuellement établi à 40 logements à l'hectare, devra atteindre à moyen terme une densité résidentielle moyenne de 60 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 de la gare Grand-Moulin. Les objectifs qui en découlent consistent entre 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.



Après 10 ans, la CMM a pu faire un bilan de la première mouture du PMAD et a ainsi élaboré une version révisée de ce document. Un avant-projet du PMAD 2.0 a été adopté par le conseil de la CMM le 6 octobre 2023 avant d'être transmis pour une première phase de consultation auprès du gouvernement du Québec et des 14 MRC et agglomérations du Grand Montréal. Ainsi, au moment d'écrire ces lignes, parmi les changements proposés, tout indique que les seuils minimaux de densité seront substantiellement augmentés entre autres dans les aires TOD des stations du REM.

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 station Grand-Moulin. Celles-ci se reflètent dans les objectifs d'aménagement et le Plan d'action du présent PPU.

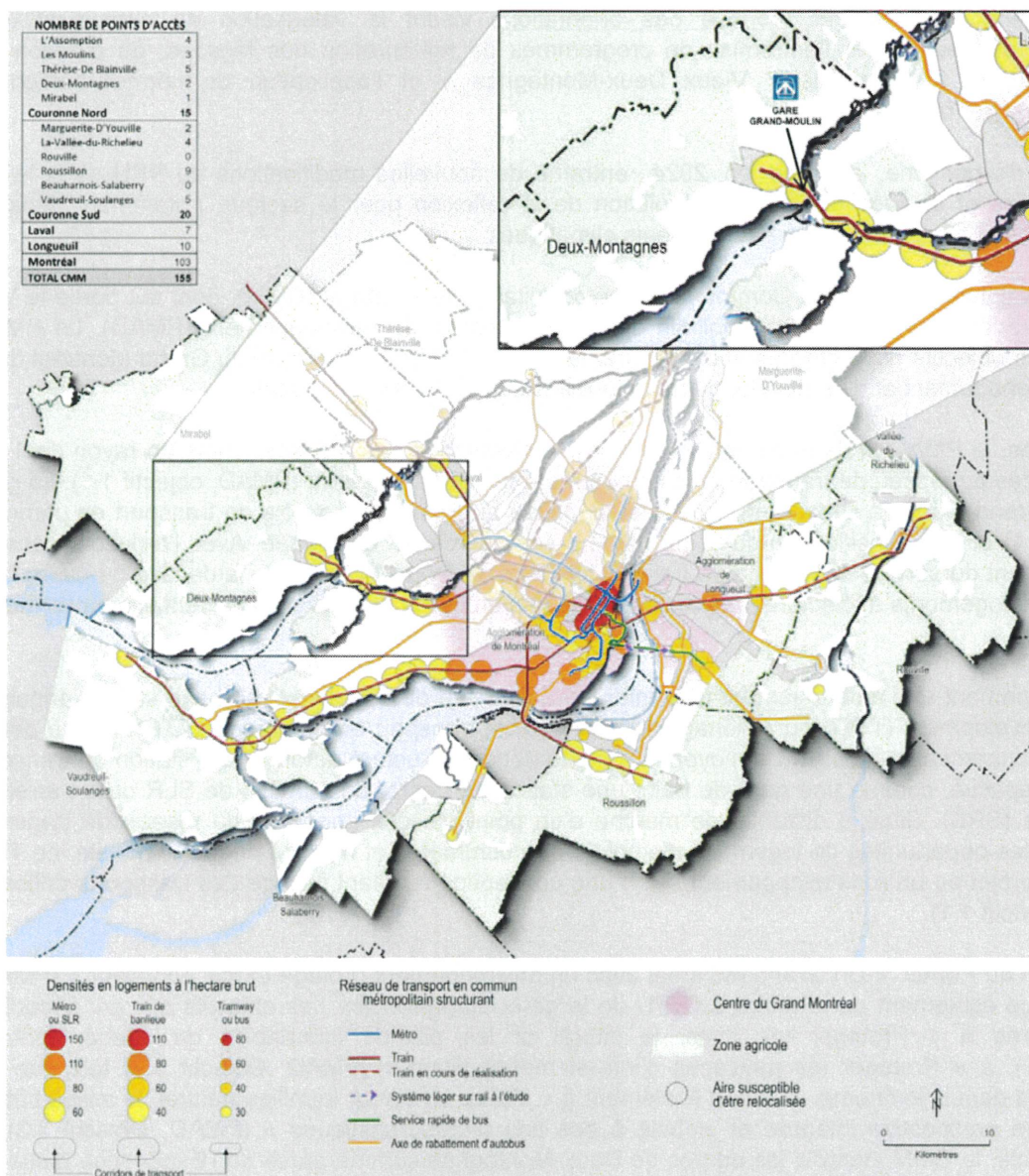


FIGURE 1. Gare Grand-Moulin à Deux-Montagnes – Seuil minimal de densité résidentielle.  
 À partir de : Les aires TOD – Seuils minimaux de densité résidentielle, PMAD 2012

### 1.3 UN PPU COMME OUTIL D'ENCADREMENT DU DÉVELOPPEMENT URBAIN

La Ville de Deux-Montagnes considère que l'adoption d'un Plan d'urbanisme (PPU) constitue la meilleure option pour encadrer le redéveloppement aux abords de la station Grand-Moulin, notamment, sur la 8e Avenue, le chemin Rockland, 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 maintenant 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 stations du Réseau express métropolitain (REM). Ces stations correspondent aux anciennes gares de trains de banlieue. Une première station, la station de Deux-Montagnes, est implantée à proximité du réseau routier structurant et attire une clientèle régionale. La station Grand-Moulin, implantée près du pôle civique de Deux-Montagnes, est quant à elle vouée à desservir une clientèle plus locale. Ces deux gares permettent une connexion directe au centre-ville montréalais en moins de 40 minutes<sup>1</sup>. 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 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 20<sup>e</sup> 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 pôle civique, une section du pôle multifonctionnel du chemin d'Oka et une partie des quartiers résidentiels situés en périphérie.

<sup>1</sup> - 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

8<sup>e</sup> AVENUE

CHEMIN DOKA

R

BOULEVARD DU LAC

20<sup>e</sup> AVENUE

*SR*

**LÉGENDE**

-  LIMITE PPU
-  STATION DU REM

LAC DES DEUX-MONTAGNES

PLAN PARTICULIER D'URBANISME GARE GRAND-MOULIN, DEUX-MONTAGNES, QC

**PLAN 2. LIMITES DU TERRITOIRE DE PPU**



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 où 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 d'ortoir. 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%.

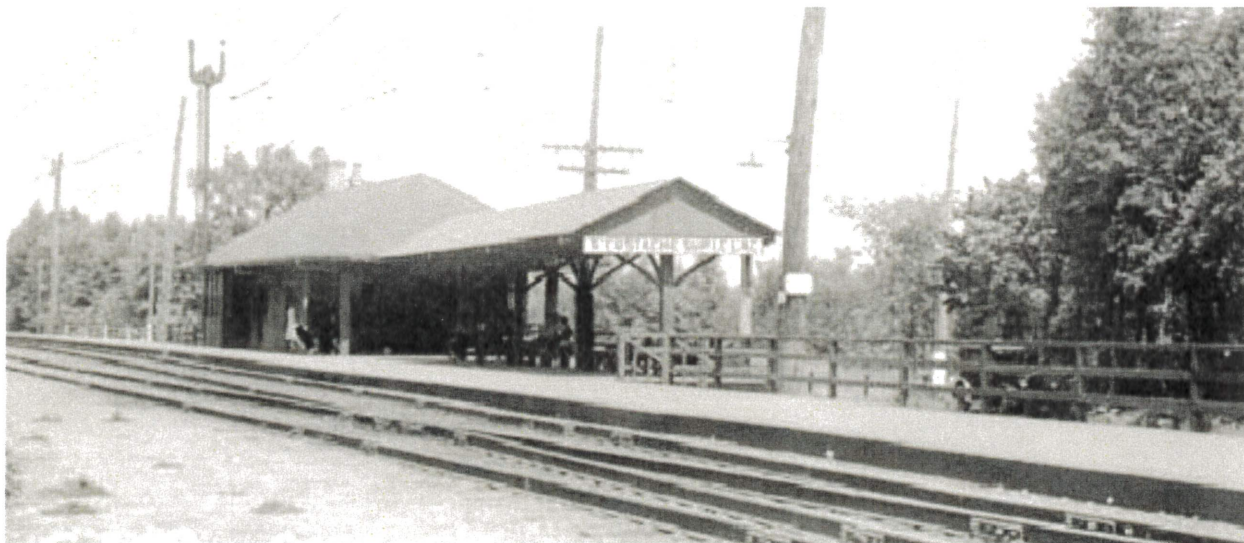


FIGURE 2. La gare du Canadien National de Saint-Eustache-sur-le-Lac vers 1950 (carte postale par Roland Beauchamp, Source : Plan d'urbanisme, 2009, section 1.2)



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

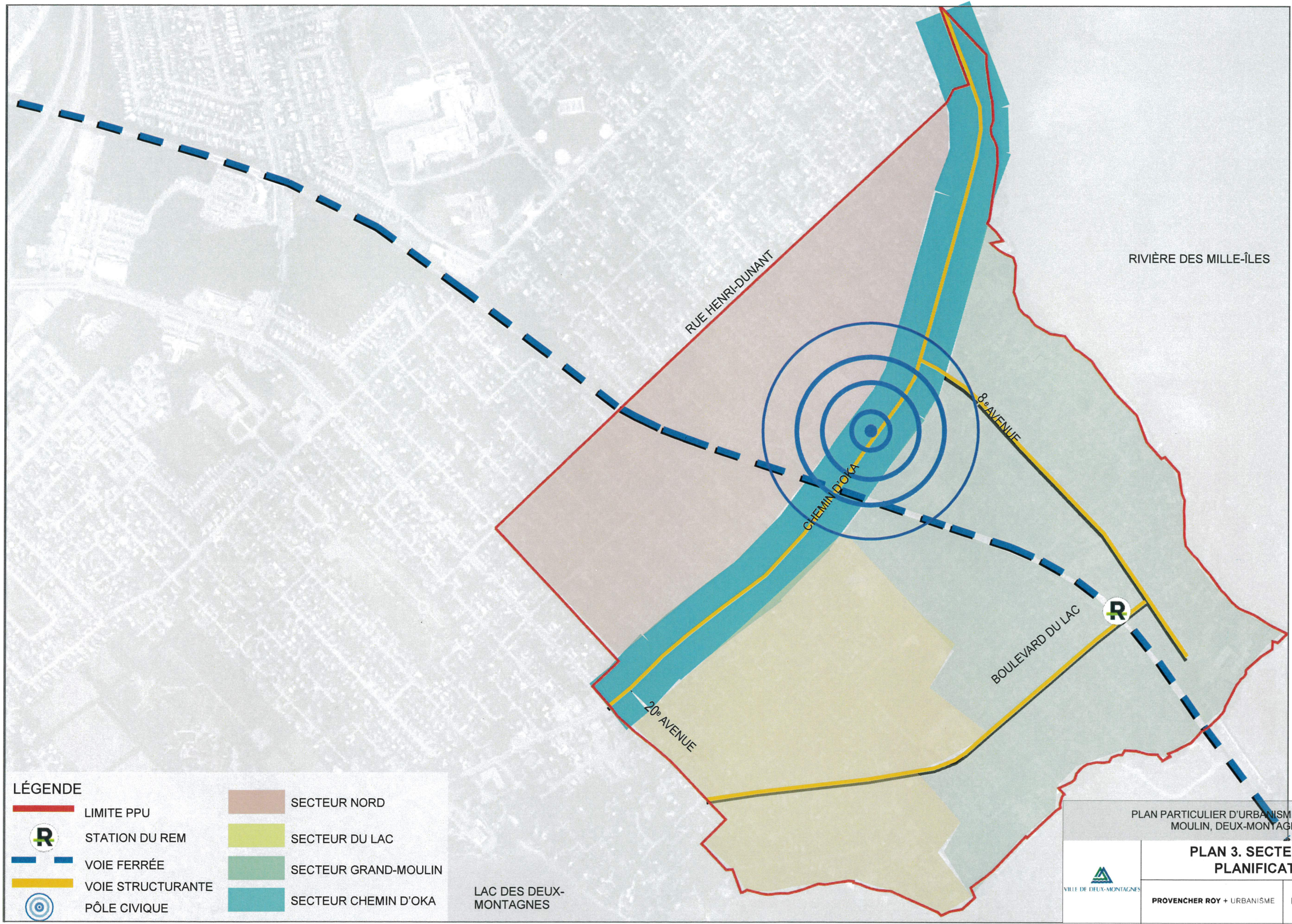
BR  
S

## 2.2 SECTEURS DE PLANIFICATION ET ANALYSE DU CADRE BÂTI

Le secteur du PPU 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 station 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 station 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 13<sup>e</sup> Avenue;
- Le secteur du Lac, délimité par le chemin d'Oka, la 13<sup>e</sup> Avenue, le Lac des Deux-Montagnes et la 20<sup>e</sup> 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.





**LÉGENDE**

- LIMITE PPU
- STATION DU REM
- VOIE FERRÉE
- VOIE STRUCTURANTE
- PÔLE CIVIQUE
- SECTEUR NORD
- SECTEUR DU LAC
- SECTEUR GRAND-MOULIN
- SECTEUR CHEMIN D'OKA

LAC DES DEUX-MONTAGNES

|  |                            |                |
|--|----------------------------|----------------|
| PLAN PARTICULIER D'URBANISME GARE GRAND-MOULIN, DEUX-MONTAGNES, QC |                            |                |
| <b>PLAN 3. SECTEURS DE PLANIFICATION</b>                           |                            |                |
| <br>VILLE DE DEUX-MONTAGNES  | PROVENCHER ROY + URBANISME | ÉCHELLE 1:8000 |
|  |                            | 27/05/2013     |

*SR*



### 2.2.1 Le secteur du Grand-Moulin

À l'heure actuelle, le terrain de la station 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 station, 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. Plusieurs propriétés du secteur ont d'ailleurs fait l'objet de transactions immobilières dans les dernières années, témoignant d'un intérêt à investir dans le développement du milieu.



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

AR  
S



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<sup>e</sup> siècle. Depuis l'annonce de l'implantation du REM, plusieurs résidences sont démolies pour être remplacées par des bâtiments de 3 logements et plus.

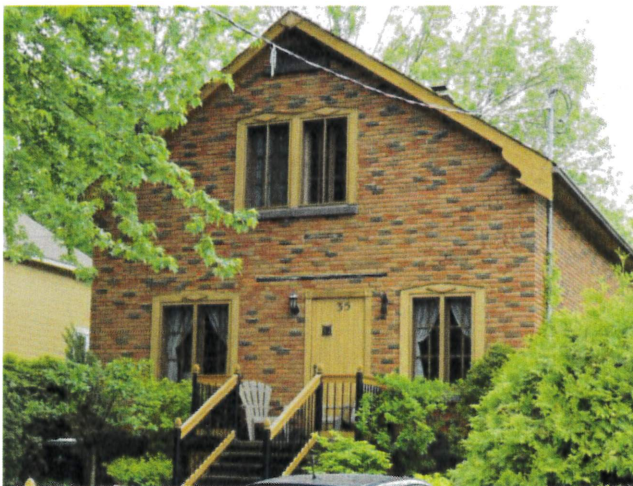


FIGURE 5. Exemples de bâtiments présentant des caractéristiques architecturales d'intérêt dans le secteur Grand-Moulin



La 8<sup>e</sup> 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. La trame serrée est venue conditionner le stationnement en façade, et entrant souvent en conflit avec la piste cyclable et le trottoir, le cas échéant.



FIGURE 6. Piste cyclable et constructions résidentielles sur la 8<sup>e</sup> 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 15<sup>e</sup> 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 civique 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 8<sup>e</sup> et la 11<sup>e</sup> Avenue s'impose comme cœur de ville. L'hôtel de Ville, situé à l'intersection du chemin d'Oka et de la 8<sup>e</sup> Avenue, marque l'entrée du pôle 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 station 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 9<sup>e</sup> 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 11<sup>e</sup> et la 12<sup>e</sup> 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 presque 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 de PPU. Celles-ci sont détaillées ci-après.

### 2.3.1 Réseaux de transport

Le secteur du PPU 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 station 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 station Grand-Moulin constitue évidemment l'épine dorsale du réseau de transport collectif autour de laquelle s'articule le présent plan particulier d'urbanisme (PPU). Offrant une connexion directe et rapide au centre-ville de Montréal grâce au train du REM, cette infrastructure urbaine justifie une requalification du cadre bâti sur son pourtour.

Un service d'autobus offert par Exo vient bonifier l'offre de transport collectif avec la ligne # 92 qui dessert le quartier de la gare via le chemin d'Oka et la 8e Avenue. Récemment, la ligne # 904 a été ajoutée afin de faire le lien entre les deux stations du REM sur le territoire. La ligne # 93, qui traverse le quartier via le chemin d'Oka, relie la station de Deux-Montagnes et la Ville de Saint-Eustache en passant par Sainte-Marthe-sur-le-Lac. Cette ligne ne fait cependant aucun arrêt à la station Grand-Moulin.

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.

### 2.3.2 Zones de contraintes

Le secteur du PPU 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. » Une digue dans le lac des Deux-Montagnes permet de minimiser les risques d'inondation et de revoir la délimitation de la zone inondable sur le territoire du PPU, mais également de l'ensemble de la municipalité lors des crues printanières.

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 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 Goyette, 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.

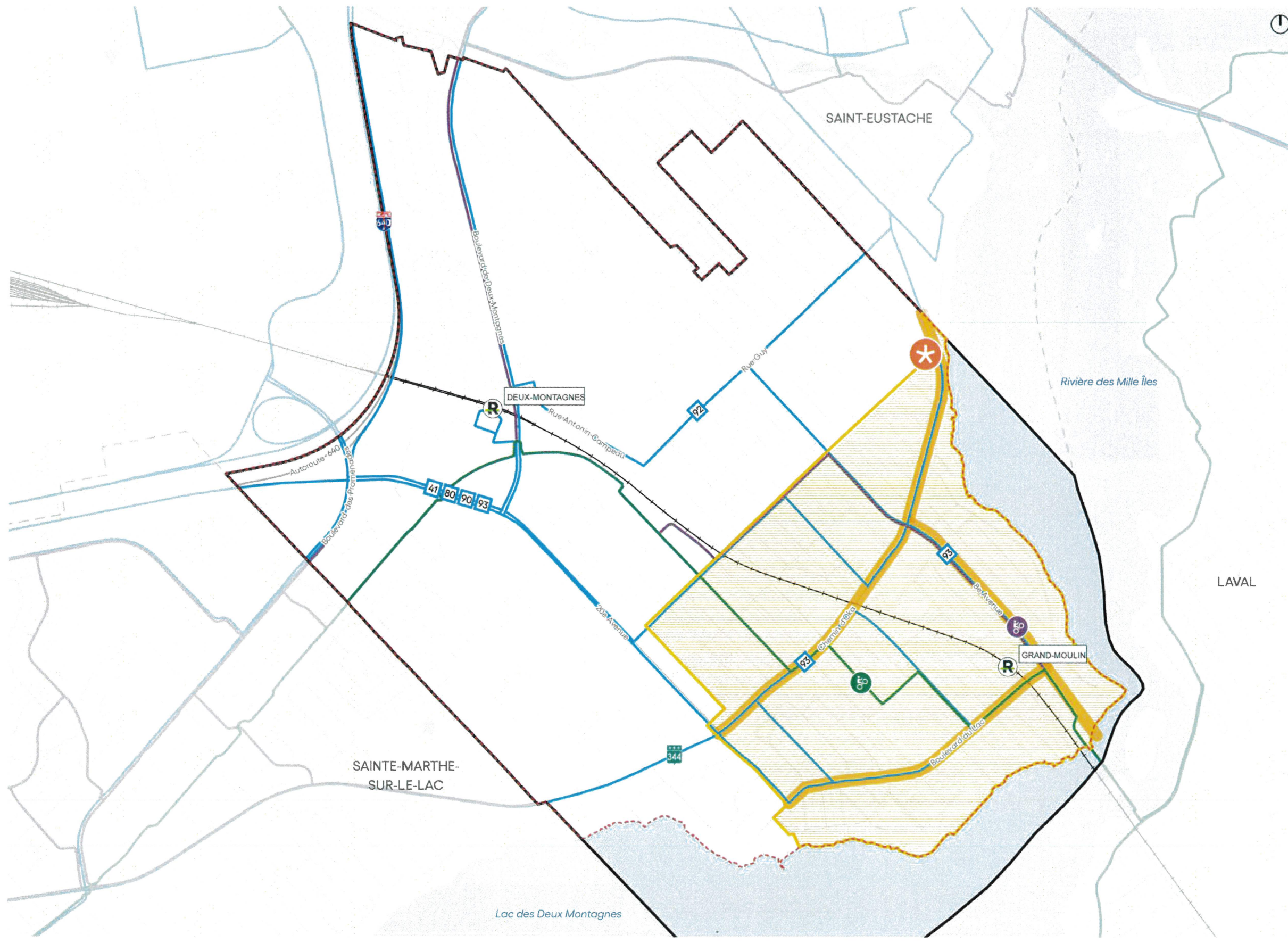
Quelques espaces verts bordant la rivière des Mille-Îles et le lac des Deux-Montagnes structurent quant à eux le paysage en permettant l'accès public aux berges et offrant des percées visuelles vers l'eau. On en compte sept en tout, en commençant à l'est par les parcs Bélair et Moir, peu aménagés et 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. Le parc du Centenaire, en cours de construction, offrira un accès supplémentaire aux berges grâce à son positionnement et son aménagement. À cet endroit, les berges seront restaurées à leur état naturel et mises en valeurs notamment par un sentier, un belvédère et des panneaux d'interprétation. 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  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Bâtiments d'intérêt architectural;</li><li>• Caractère pittoresque et distinctif du cadre bâti;</li><li>• Ambiance intimiste des rues locales;</li><li>• Opportunités de densification et d'optimisation de l'occupation du sol;</li><li>• Remembrement de lots de petites dimensions;</li><li>• Bonne desserte en équipements collectifs;</li><li>• Pôle structurant de transport collectif;</li><li>• Réseau cyclable d'envergure régionale;</li><li>• Proximité de deux plans d'eau majeurs;</li><li>• Percées visuelles et espaces verts donnant sur l'eau.</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Peu de terrains vacants constructibles;</li><li>• Dimensions réduites de certains lots;</li><li>• Faible densité d'occupation du sol;</li><li>• Rue commerciale déstructurée;</li><li>• Aucune mixité fonctionnelle autour de la gare;</li><li>• Plaines inondables;</li><li>• Privatisation des berges;</li><li>• Imperméabilité du tissu urbain dans l'axe est-ouest;</li><li>• Absence de zones piétonnières dotées d'aménagement sur rue propices à la promenade (trottoirs étroits ou inexistants, absence de mobilier urbain, etc.).</li></ul> |



- LÉGENDE**
- Limites municipales
  - Limites du périmètre urbain
  - Limite du PPU
  - Station du REM
  - Voie ferrée
  - Voie structurante
  - Voie cyclable - Route verte
  - Voie cyclable locale
  - Circuit autobus local
  - Entrée de ville

**NOTES**

Sources:  
 Réseau routier: Adresse Québec (2022); Découpage administratif:  
 MERN (2022); Cours d'eau/Voie ferrée: Canvec 50k(2019); REM:  
 REM (2021); Aire TOD: CMM (2018); Parcs et espaces verts: CMM  
 (2020), MRC2M (2019), Quais: MRC2M (2017)

1:15000  
 0 320 640 960 m





**LÉGENDE**

-  STATION DU REM
-  LIMITE PPU
-  RÉSEAU VIAIRE VOIE
-  FERRÉE
-  PARC CENTRAL
-  PLAINE INONDABLE

PLAN PARTICULIER D'URBANISME GARE GRAND-  
MOULIN, DEUX-MONTAGNES, QC

**PLAN 5. ZONES DE  
CONTRAINTES**



VILLE DE DEUX-MONTAGNES

PROVENCHER ROY + URBANISME

ÉCHELLE 1:8000






27/05/2013

*SR*





**LÉGENDE**

-  STATION DU REM
-  LIMITE PPU
-  PARC PUBLIC
-  ACCÈS PUBLIC AUX
-  BERGES DÉBARCADÈRE

LAC DES DEUX-MONTAGNES

RIVIÈRE DES MILLE-ÎLES

RUE HENRI-DUNANT

8<sup>e</sup> AVENUE

CHEMIN D'OKA

BOULEVARD DU LAC

20<sup>e</sup> AVENUE

R

PLAN PARTICULIER D'URBANISME GARE GRAND-MOULIN, DEUX-MONTAGNES, QC

**PLAN 6. PARCS ET ACCÈS AUX BERGES**



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

*SR*



# 3 DIAGNOSTIC 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 n'est implanté autour de la station Grand-Moulin. La mise en service du REM pourrait contribuer à apporter un certain dynamisme commercial au secteur. En effet, 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 a 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 à l'intérieur de l'aire TOD de la gare Grand-Moulin, la densité est d'un peu moins que 23 logements à l'hectare. 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 requalifier les environs de la gare, tout en préservant les qualités paysagères et le caractère villageois du secteur. Les axes du chemin d'Oka, du chemin Rockland et de la 8<sup>e</sup> Avenue doivent faire l'objet d'une attention particulière et permettre une augmentation de la densité. 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, sous-représentés dans le contexte immobilier actuel. À cela s'ajoute la clientèle qui privilégie l'utilisation du transport collectif pour ses déplacements vers Montréal et qui désire habiter à proximité d'une gare.

*Enjeu 2. Procéder à une densification du secteur en proposant des typologies résidentielles et commerciales diversifiées et de qualité qui s'intègre harmonieusement dans les environs*

#### 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 la présence d'un 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 station 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 station 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. 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*

AR  
9





# 4

## CADRE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

## 4. CADRE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

### 4.1 LA VISION GLOBALE D'AMÉNAGEMENT

Les objectifs du Plan particulier d'urbanisme (PPU) de la gare Grand-Moulin

- sont :
- D'encadrer la requalification du cadre bâti aux pourtours de la gare Grand-Moulin, de la 8<sup>e</sup> Avenue et d'une partie du boulevard du Lac pour permettre l'atteinte des objectifs de densification prévus au SADR (60 logements à l'hectare) et ceux annoncés au projet de PMAD révisé (100 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 du principe du Transit Oriented Development (TOD), qui repose sur la création d'un milieu de vie dense et mixte articulé autour d'un point d'accès à un système de transport collectif structurant. Dans cette optique, il est envisagé d'augmenter les gabarits des bâtiments, avec la possibilité d'atteindre jusqu'à 16 étages à des endroits stratégiques. Quant au chemin d'Oka, les hauteurs seront revues à la hausse, variant entre 5 et 8 étages, en fonction de l'environnement bâti. Dans ce nouveau contexte d'aménagement, la place accordée aux terrains individuels serait considérablement réduite. En contrepartie, on doit entre autres miser sur une qualité de verdissement et l'aménagement d'espaces communs attrayants, des stationnements intérieurs, et la revitalisation des artères commerciales traditionnelles, comme 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 six (6) grandes orientations pour que la requalification du secteur se produise en harmonie avec la vision de la Ville de Deux-Montagnes. Celles-ci devront particulièrement se traduire à l'intérieur de dispositions du règlement de zonage et du règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). Ces orientations sont présentées ci-après.:

- 4.2.1 Procéder à une requalification du tissu résidentiel notamment le long des axes routiers structurants et aux pourtours de la station;
- 4.2.2 Stimuler l'activité économique en bordure du chemin d'Oka en favorisant la mixité des usages;
- 4.2.3 Diversifier l'offre de logements pour répondre aux nouvelles réalités du marché;
- 4.2.4 Inciter les usagers d'un système de transport structurant et la population locale 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 notamment le long des axes routiers structurants et aux pourtours de la station

Les 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 se concentrera. Les hauteurs maximales seront augmentées sur une grande partie du territoire pour permettre d'atteindre éventuellement les objectifs de densification du PMAD, mais elles seront plus importantes sur les axes structurants. Parallèlement, les constructions résidentielles d'origine au sein du pôle multifonctionnel 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 Prioriser une variété de typologies des bâtiments qui va optimiser l'utilisation du sol dans un rayon de 1 kilomètre autour de la station;
- 4.2.1.2 Favoriser la requalification et le redéveloppement des 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 architectural.

#### 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 Encadrer l'intégration des aires de stationnement et lorsque possible les relocaliser en cours-arrière;
- 4.2.2.4 Assurer une intégration harmonieuse des bâtiments et des modes d'affichage au milieu existant;
- 4.2.2.5 Évaluer le potentiel de l'emprise du chemin d'Oka à des fins d'aménagement urbain par la mise en place de plantation, d'art et de mobilier urbain;
- 4.2.2.6 Envisager la création d'une place publique pour marquer le pôle civique;
- 4.2.2.7 Marquer l'entrée de ville est par un aménagement distinctif et de qualité;
- 4.2.2.8 Encourager, lorsqu'approprié, la fonction culturelle dans certains projets de redéveloppement.

#### 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 d'un système de transport structurant et la population locale à l'utilisation accrue des transports actifs et collectifs

Malgré le fait que la station Grand-Moulin dessert en grande partie les résidents de Deux-Montagnes et qu'une ligne régulière 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 toujours 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 station en collaboration avec Exo;

4.2.4.2 Prévoir des mesures de piétonisation entre la station 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 station;

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

4.2.4.6 Profiter des opérations cadastrales pour prévoir des sentiers destinés à la mobilité active et créer des nouveaux espaces verts publics.



#### 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 Augmenter le nombre d'accès et de percées visuelles vers les berges;
- 4.2.5.2 Bonifier l'aménagement de chacun des parcs riverains et les percées visuelles existantes;
- 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 Poursuivre les initiatives pour augmenter la canopée;
- 4.2.6.2 Optimiser le rendement environnemental des nouveaux bâtiments;
- 4.2.6.3 Minimiser la quantité de surfaces asphaltées par l'insertion d'îlots de verdure et de mesures de gestion durable des précipitations;
- 4.2.6.4 Mettre en œuvre des stratégies de stationnement alternatives (stationnement partagé, structures étagées ou souterraines, etc.) lorsque possible;
- 4.2.6.5 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 plan 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

Le territoire du PPU présente une grande variété de typologies d'habitation, incluant des habitations unifamiliales isolées, jumelées et contiguës, des habitations bifamiliales et trifamiliales ainsi que des habitations multifamiliales. L'actuelle diversité des typologies résidentielles, combinée à la volonté de densification du secteur, se traduit par une affectation résidentielle de densité moyenne à élevée sur une partie du territoire du PPU, ainsi qu'une affectation de densité douce pour certaines portions. Sur le chemin d'Oka, en plus de l'usage résidentiel, des activités commerciales complémentaires seront autorisées au rez-de-chaussée, entraînant une affectation mixte le long de cette artère. 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 2 et 8 étages hors-sol, et dans certains cas jusqu'à 16 étages, pour les terrains qui feront l'objet de projet de développement ou redéveloppement aux abords des axes structurants identifiés dans le présent PPU 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 stations du REM, soit Deux-Montagnes et Grand-Moulin, à des intervalles de 30 minutes via le circuit 92 d'Exo. Le circuit 93 d'Exo dessert également ce secteur sans toutefois rejoindre la station Grand-Moulin. En lien avec la mise en service du REM, Exo est venue créer le circuit 904 afin de faire le lien entre les deux stations du REM. Ce nouveau parcours emprunte particulièrement la 20e avenue, le chemin d'Oka, le chemin du Bord-du-Lac et la 8e avenue.

Le secteur est notamment desservi par la piste cyclable de la Route Verte dont le trajet a été révisé de façon à emprunter la 14e Avenue jusqu'au Parc Central et traversé ce dernier pour aboutir sur la 13e Avenue et par la suite au boulevard du Lac jusqu'à la 8e Avenue, pour finalement se diriger vers Laval.

### 5.5 CADRE RÉGLEMENTAIRE 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

Des modifications au règlement de zonage seront également nécessaires afin de traduire les orientations retenues et d'intégrer le cadre de gestion identifié dans le PPU.

Ainsi, les modifications suivantes, de façon non exhaustive, devraient être apportées aux règlements :

- Revoir les différentes normes en lien avec l'implantation des bâtiments, la hauteur des bâtiments, les marges de recul, les aménagements de terrain, les cases de stationnement, etc.
- Adapter les stratégies de développement et de densification de façon à utiliser judicieusement les lots;
- Réviser les usages autorisés en bordure, ou à proximité, du chemin d'Oka et aux pourtours de la gare Grand-Moulin afin de favoriser une vitalité commerciale.

### 5.5.2 Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)

Le règlement de PIIA doit être modifié de façon à :

- Ajouter des critères afin d'harmoniser l'aménagement de nouveaux bâtiments plus denses, parfois mixtes, au milieu;
- 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.

### 5.5.3 Règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE)











L'adoption d'un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble pourra permettre d'assurer une coordination et une cohérence dans le développement urbain de projets immobilier d'envergure et sur des sites stratégiques. Appuyé par des critères d'aménagement clairs, cet outil réglementaire à caractère discrétionnaire contribue à éviter une croissance désordonnée et facilite la planification des infrastructures nécessaires, tels que les routes et aménagements de mobilité active, l'alimentation en eau, les égouts, etc., dans une optique de gestion durable de la croissance.

Une telle approche offre à la Municipalité l'opportunité d'annoncer ses attentes et les impératifs locaux, et d'avoir la possibilité d'intervenir dans la planification d'un projet immobilier d'envergure. Dans le cadre de la démarche du présent PPU, un PAE s'avère ainsi la solution appropriée en vue de la planification et du développement des terrains aux abords de la station Grand-Moulin.



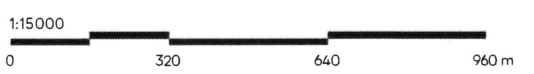


**LÉGENDE**

-  Limites municipales
-  Limites du périmètre urbain
-  Territoire du PPU
-  Station du REM
-  Voie ferrée
-  Voie structurante
-  Restructuration urbaine
-  Liaison piétonne
-  Pôle civique
-  Valorisation des accès aux berges

**NOTES**











Sources:  
 Réseau routier: Adresse Québec (2022); Découpage administratif:  
 MERN (2022); Cours d'eau/Voie ferrée: Convec 50k(2019); REM:  
 REM (2021); Aire TOD: CMM (2018); Parcs et espaces verts: CMM  
 (2020), MRC2M (2019), Quais: MRC2M (2017)







**LEGENDE**

-  Limites municipales
-  Limites périmètre urbain
-  Territoire du PPU
-  Station du REM
-  Réseau artériel
-  Parcs et espaces verts
-  Mixte
-  11111 Publique
-  Résidentielle densité douce
-  Résidentielle densité moyenne à élevée

**NOTES**

Sources:  
 Réseau routier: Adresse Québec (2022); Découpage administratif.  
 MERN (2022); Cours d'eau/Voie ferrée: Convec 50k(2019); REM;  
 REM (2021); Aire TOD: CMM (2018); Parcs et espaces verts: CMM  
 (2020), MRC2M (2019), Guais: MRC2M (2017)



# 6

## MISE EN ŒUVRE



## 6. MISE EN OEUVRE

### 6.1 PLAN D' ACTIONS

Le plan d'action synthétise l'ensemble des actions ciblées à l'intérieur du Plan particulier d'urbanisme (PPU) 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 NOTAMMENT LE LONG DES AXES ROUTIERS POURTOURS DE LA GARE |   |
| ACTIONS  | MOYENS  |
| Tirer profit des opérations développement pour acquérir des superficies de terrain.                          | <ul style="list-style-type: none"><li>• Tirer profit des opération cadastrales, dont de remembrement, et des projets de redéveloppement pour créer de nouveaux espaces publics : passages et liens actifs, parcs, places publiques, milieux boisés, etc.</li><li>• Identifier des propriétés en vue d'acquisition de gré à gré;</li></ul> |

| 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  |
| Créer un climat favorable à la relance du chemin d'Oka                                       | <ul style="list-style-type: none"><li>• Élaborer un plan directeur d'aménagement du domaine public : géométrie, stationnement, plantation, mobilier et signalétique;</li><li>• Tirer profit de projets immobiliers pour négocier l'aménagement et l'utilisation des cours bordant une rue, dont le chemin d'Oka;</li><li>• Mettre en place un programme d'investissement en infrastructures urbaines pour le secteur;</li><li>• Poursuivre les discussions avec Hydro-Québec et les autres compagnies de services publics pour la relocalisation des infrastructures aériennes;</li><li>• Réfléchir à la mise en place d'un programme d'incitatifs à la rénovation.</li></ul> |

**ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 4.2.3****DIVERSIFIER L'OFFRE DE LOGEMENTS POUR RÉPONDRE AUX NOUVELLES RÉALITÉS DU MARCHÉ**

| ACTIONS   | MOYENS   |
|---|--|
| Accompagner les initiatives privées de requalification ou de redéveloppement du cadre bâti existant | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Soutenir les projets de logements sociaux et abordables;</li> <li>• Favoriser ces initiatives privées en secteur de forte densification pour rentabiliser l'utilisation des infrastructures existantes;</li> <li>• Accroître l'offre de transport collectif et actif à des endroits stratégiques de façon à favoriser ces projets.</li> </ul> |

**ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 4.2.4****INCITER LES USAGERS D'SYSTÈME DE TRANSPORT STRUCTURANT ET LA POPULATION LOCALE À L'UTILISATION ACCRUE DES TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS**

| ACTIONS   | MOYENS   |
|---|--|
| Mettre en place les incitatifs aux alternatives à l'auto-solo | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Élaborer un plan de transport durable;</li> <li>• Considérer la mobilité active lors de la réfection de rues;</li> <li>• Identifier les moyens pour sécuriser davantage les déplacements piétons et à vélos;</li> <li>• Poursuivre les communications avec EXO pour optimiser les trajets et horaires des autobus.</li> </ul> |

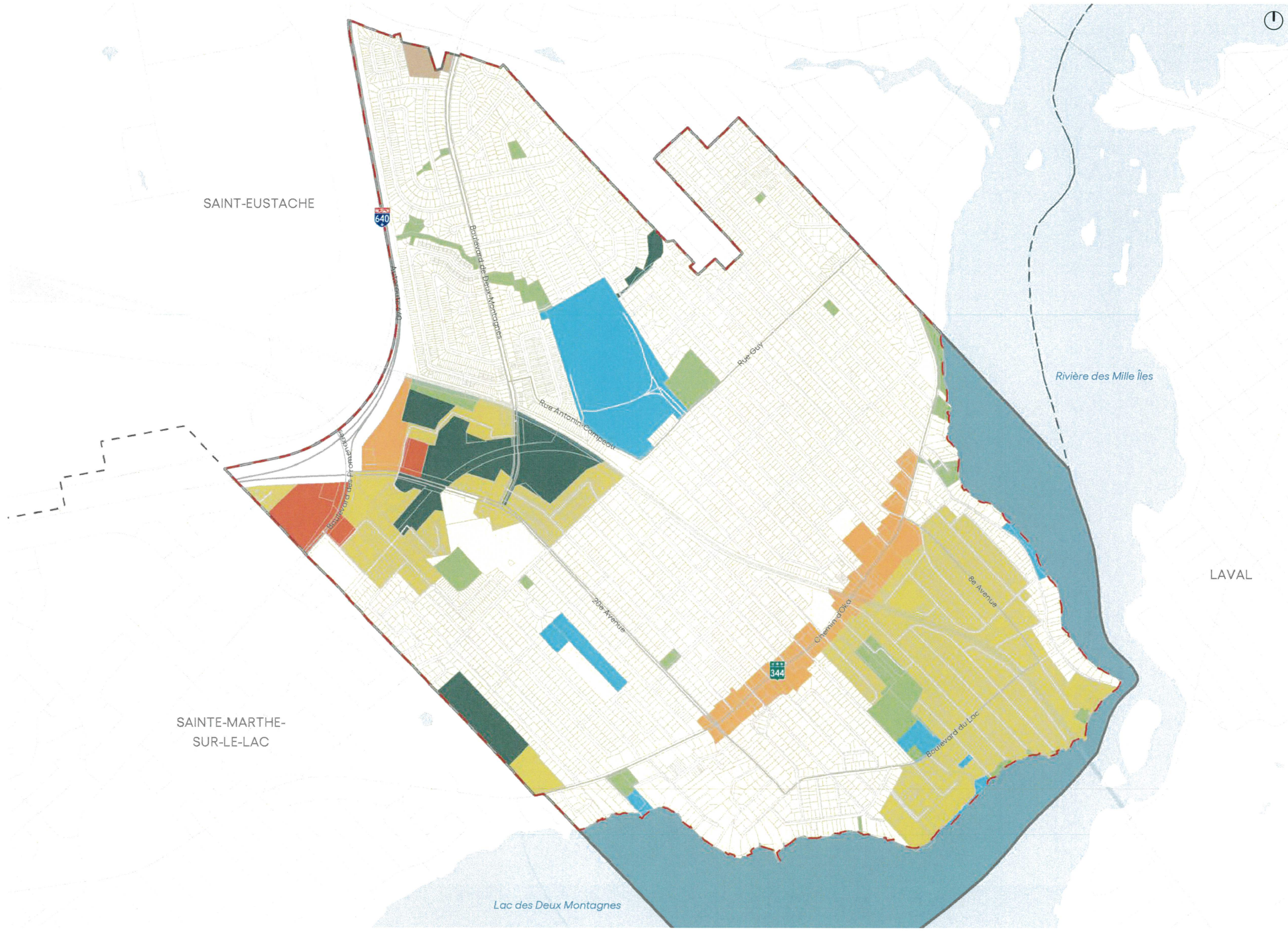
**ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 4.2.5****PRÉSERVER ET METTRE EN VALEUR LES ESPACES RIVERAINS PUBLICS**

| ACTIONS  | MOYENS   |
|--|--|
| Améliorer ou renouveler les infrastructures existantes | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Programme d'aménagement du domaine public;</li> <li>• Programme d'infrastructures urbaines;</li> <li>• Ententes intermunicipales portant sur les activités de sports et de loisirs;</li> <li>• Évaluation de chaque projet immobilier afin d'identifier les possibilités d'aménager de nouveaux parcs.</li> </ul> |

**ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 4.2.6****FAVORISER UNE GESTION ÉCOLOGIQUE SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE DU PPU**

| ACTIONS  | MOYENS   |
|--|--|
| Inciter les initiatives privées de construction écologique | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Révision du cadre réglementaire;</li> <li>• Politique de l'arbre;</li> <li>• Programme de subvention pour borne électrique à domicile;</li> <li>• Accompagnement des initiatives privées vers le respect des normes Novoclimat;</li> <li>• Élaborer une politique de bâtiment durable.</li> </ul> |





**LÉGENDE**

- Limites municipales
- Périmètre urbain

**Affectation**

- Résidentielle densité douce
- Résidentielle densité moyenne à élevée
- Mixte
- Commerciale
- Parc et espace vert
- Conservation
- Agricole
- Publique
- Aquatique

**NOTES**

Sources:  
 Réseau routier: Adresse Québec (2022); Découpage administratif:  
 MERN (2022); Cours d'eau: Canvec (2019)







**LÉGENDE**

- Limites municipales
- Périmètre urbain

**Année de construction**

- Avant 1950
- 1951 - 1975
- 1976 - 1985
- 1986 - 1995
- 1996 - 2005
- 2006 - 2018

LAVAL

SAINT-EUSTACHE

SAINTE-MARTHE-SUR-LE-LAC

Lac des Deux Montagnes

Rivière des Mille Îles

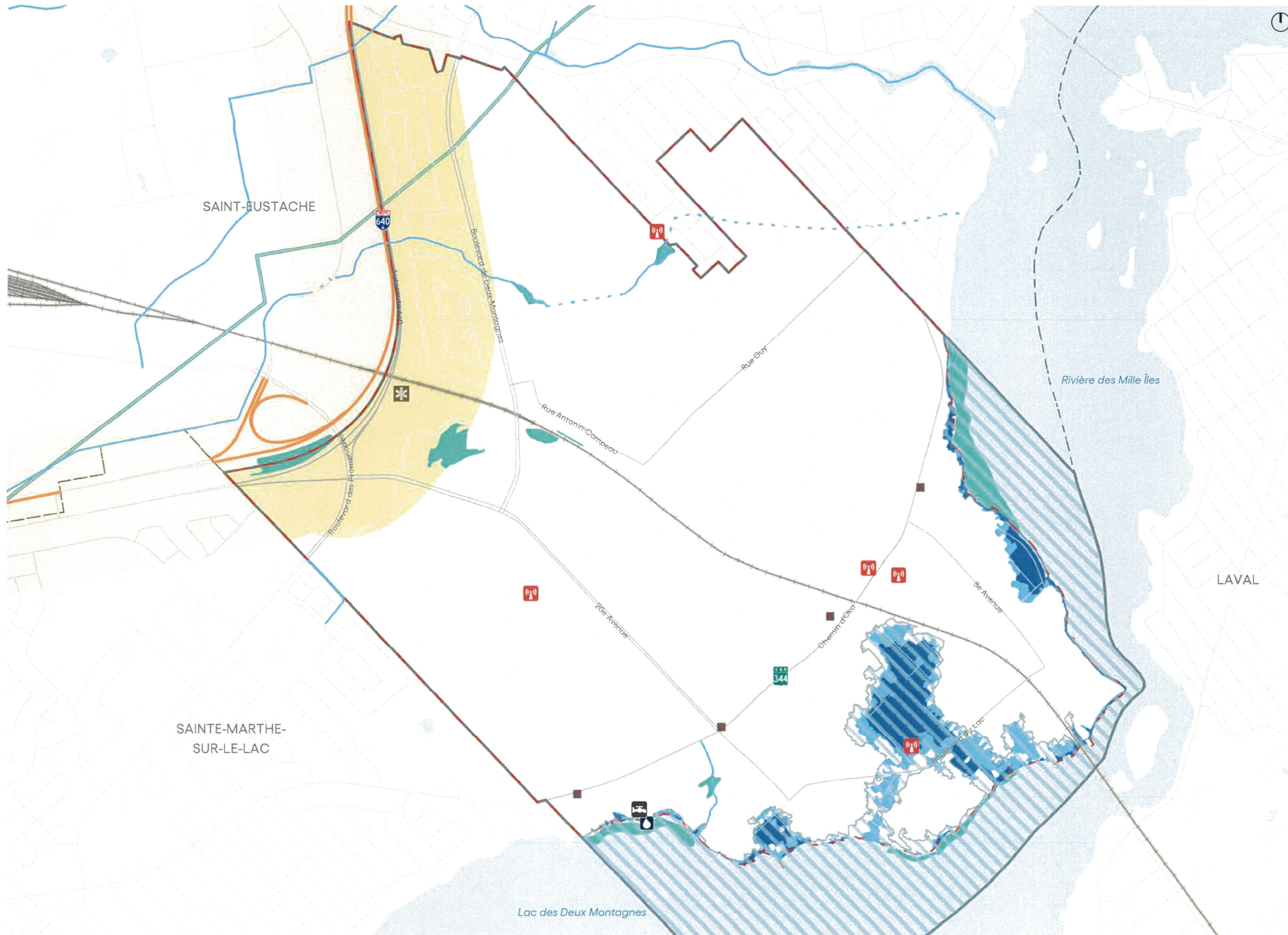
**NOTES**

Sources:  
 Réseau routier: Adresse Québec (2022); Découpage administratif: MERN (2022); Cours d'eau/Voie ferrée: Canvec 50k(2019); REM: REM (2021); Aire TOD: CMM (2018); Années de construction: CMM (2020)

1:15 000

0 320 640 960 m





**LÉGENDE**

- Limites municipales
- Périmètre urbain
- Site contaminé
- Dépôt à neige usée
- Tour de communication
- Usine de purification d'eau potable
- Prise d'eau potable
- Voie ferrée
- Autoroute 640
- Oléoduc TransNord
- Zone de contraintes sonores
- Milieu humide potentiel
- Cours d'eau
- Cours d'eau canalisé

**Zones inondables**

- Crue de récurrence de 20 ans
- Crue de récurrence de 100 ans
- Territoire inondé

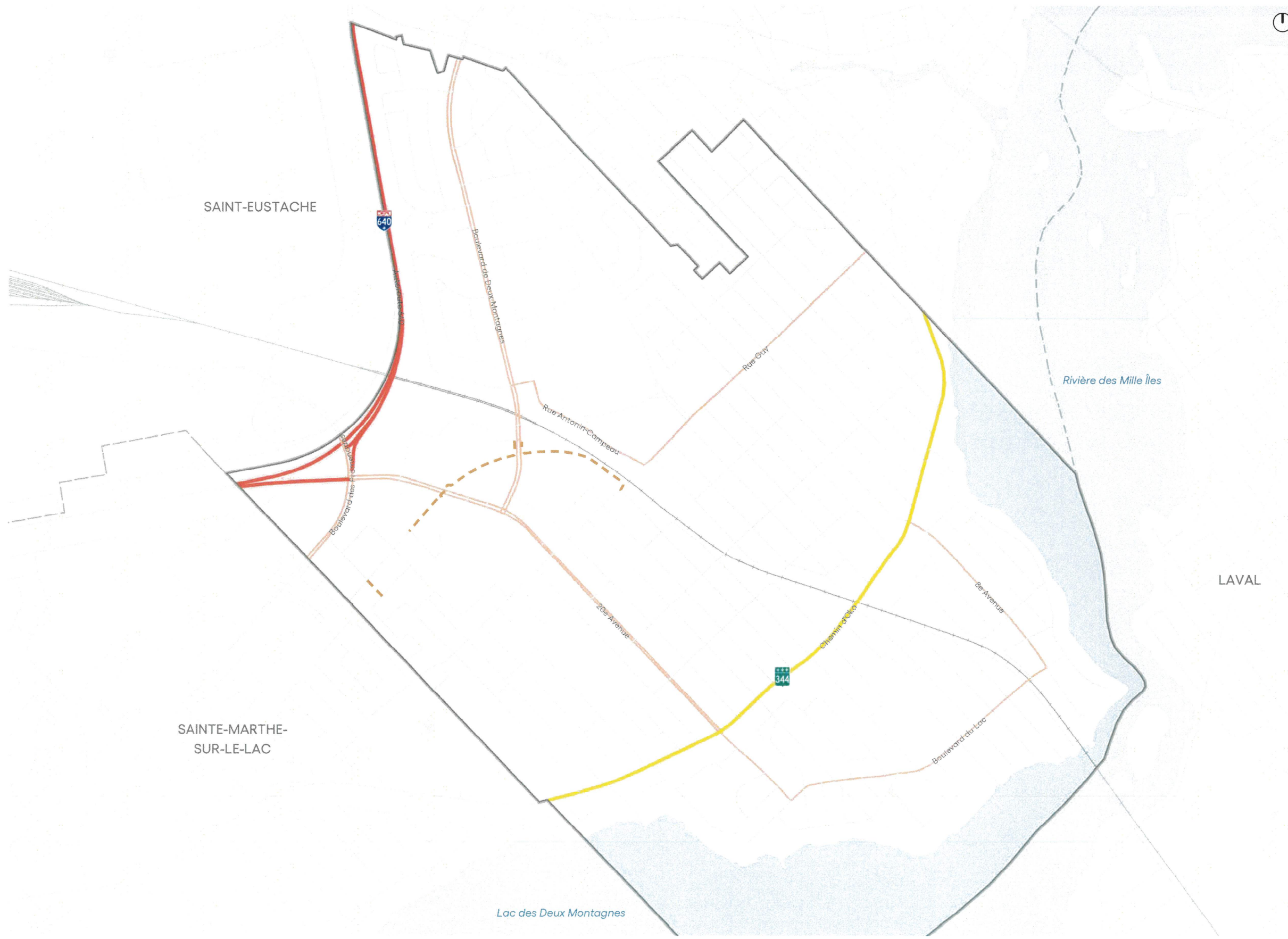
**NOTES**

Sources:  
 Réseau routier: Adresse Québec (2022); Découpage administratif: MERN (2022); Cours d'eau/Voie ferrée: Canvec 50k (2019); Sites contaminés: MDELCC (2018), Dépôt à neige/Usine de purification/Prise d'eau potable/Oléoduc TransNord: MRC2M (2018), Tours de communication: MRC2M (2019); Zones inondables: MDELCC (2020), Zones d'intervention spéciale: MDELCC (2019)

1:15 000

0 320 640 960 m





**LÉGENDE**

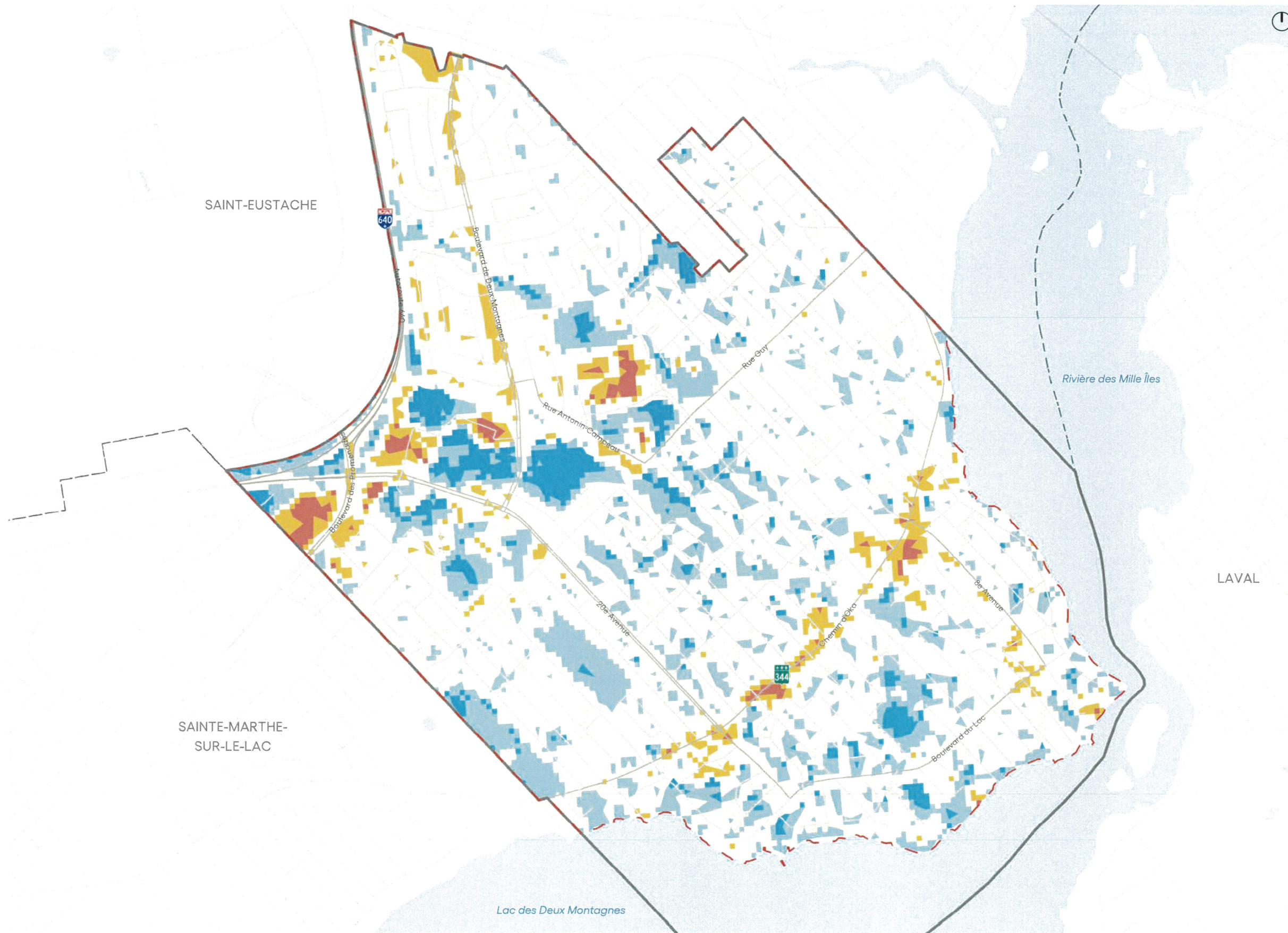
- Limites municipales
- Autoroute
- Régionale
- Artère et collectrice municipale
- Locale
- Corridor scolaire

**NOTES**

Sources:  
 Réseau routier: Adresse Québec (2022); Découpage administratif: MERN (2022); Cours d'eau/Voie ferrée: Canvec 50k(2019); Corridor scolaire: MRC2M (2020)

1:15 000





**LÉGENDE**

- Limites municipales
- Périmètre urbain

**Température de surface**

- Plus frais
- Frais
- Dans la moyenne
- Chaud
- Très chaud

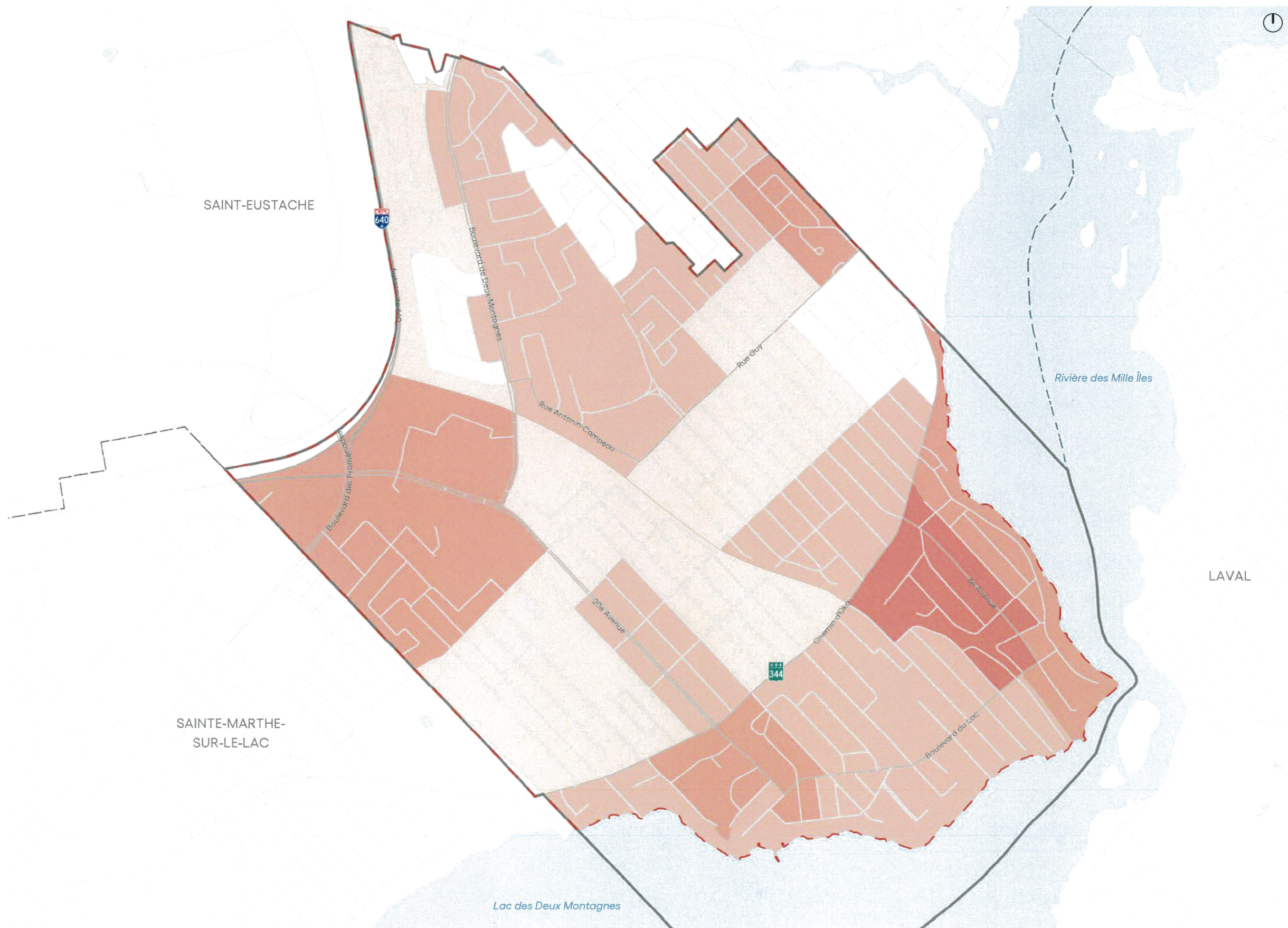
**NOTES**

Sources:  
 Réseau routier: Adresse Québec (2022); Découpage administratif: MERN (2022); Cours d'eau: Canvec (2019); Température de surface: MRC2M/INSPQ (2018)

1:15 000

0 320 640 960 m





**LÉGENDE**

- Limites municipales
- Périmètre urbain

**Proportion des logements occupés par des locataires**

- Moins de 5%
- Entre 5% et 20%
- Entre 20% et 40%
- Entre 40% et 60%
- Plus de 60%

**NOTES**

Sources:  
 Réseau routier: Adresse Québec (2022); Découpage administratif: MERN (2022); Cours d'eau: Canvec (2019); Statistiques sur les logements: Statistique Canada - Données du recensement 2021

1:15 000

0 320 640 960 m





**LÉGENDE**

- Limites municipales
- Périmètre urbain
- Route panoramique
- Ambiance paysagère
- Lanière patrimoniale
- Sites d'intérêt esthétique et écologique
- Expérience bleu du Grand Montréal
- Percée visuelle
- Site archéologique
- Immeuble patrimonial

**NOTES**



Sources:  
 Réseau routier: Adresse Québec (2022); Découpage administratif: MERN (2022); Cours d'eau: Canvec (2019); Boisés: MRC2M (2020); Milieux humides: Canards Illimités (2020); Aires protégées: MELCC (2022)














**LÉGENDE**

-  Limites municipales
-  Périmètre urbain

-  Milieu humide potentiel
-  Boisé de 1 ha et plus
-  Cours d'eau

-  Aires protégées
  -  Refuge faunique de Deux-Montagnes
  -  Réserve naturelle du Boisé-Roger-Lemoine
  -  Aire de concentration d'oiseaux aquatiques du lac des Deux Montagnes - Sainte-Marthe-sur-le-Lac

**NOTES**

Sources:  
 Réseau routier: Adresse Québec (2022); Découpage administratif: MERN (2022); Cours d'eau: Canvec (2019); Boisés: MRC2M (2020); Milieux humides: Canards Illimités (2020); Aires protégées: MELCC (2022)







**LÉGENDE**

- Limites municipales
- Périmètre urbain

- Station du REM
- Ligne du REM
- Aire TOD

- Réseau cyclable
- Voie ferrée

**Rayon de marche**

- 5 min. et moins
- 5 à 10 min.
- 10 à 15 min.

**NOTES**

Sources:  
 Réseau routier: Adresse Québec (2022); Découpage administratif: MERN (2022); Cours d'eau/Voie ferrée: Canvec 50k(2019); REM: REM (2021); Aire TOD: CMM (2018); Réseau de bus: EXO (2024); Réseau cyclable: MRC2M (2020)







- LÉGENDE**
- Limites municipales
  - Périmètre urbain
  - Station du REM
  - Ligne du REM
  - Aire TOD
  - Réseau d'autobus (Exo)
  - Réseau cyclable
  - Voie ferrée

**NOTES**

Sources:  
 Réseau routier: Adresse Québec (2022); Découpage administratif: MERN (2022); Cours d'eau/Voie ferrée: Canvec 50k(2019); REM: REM (2021); Aire TOD: CMM (2018); Réseau de bus: EXO (2024); Réseau cyclable: MRC2M (2020)





1:15 000







**LÉGENDE**

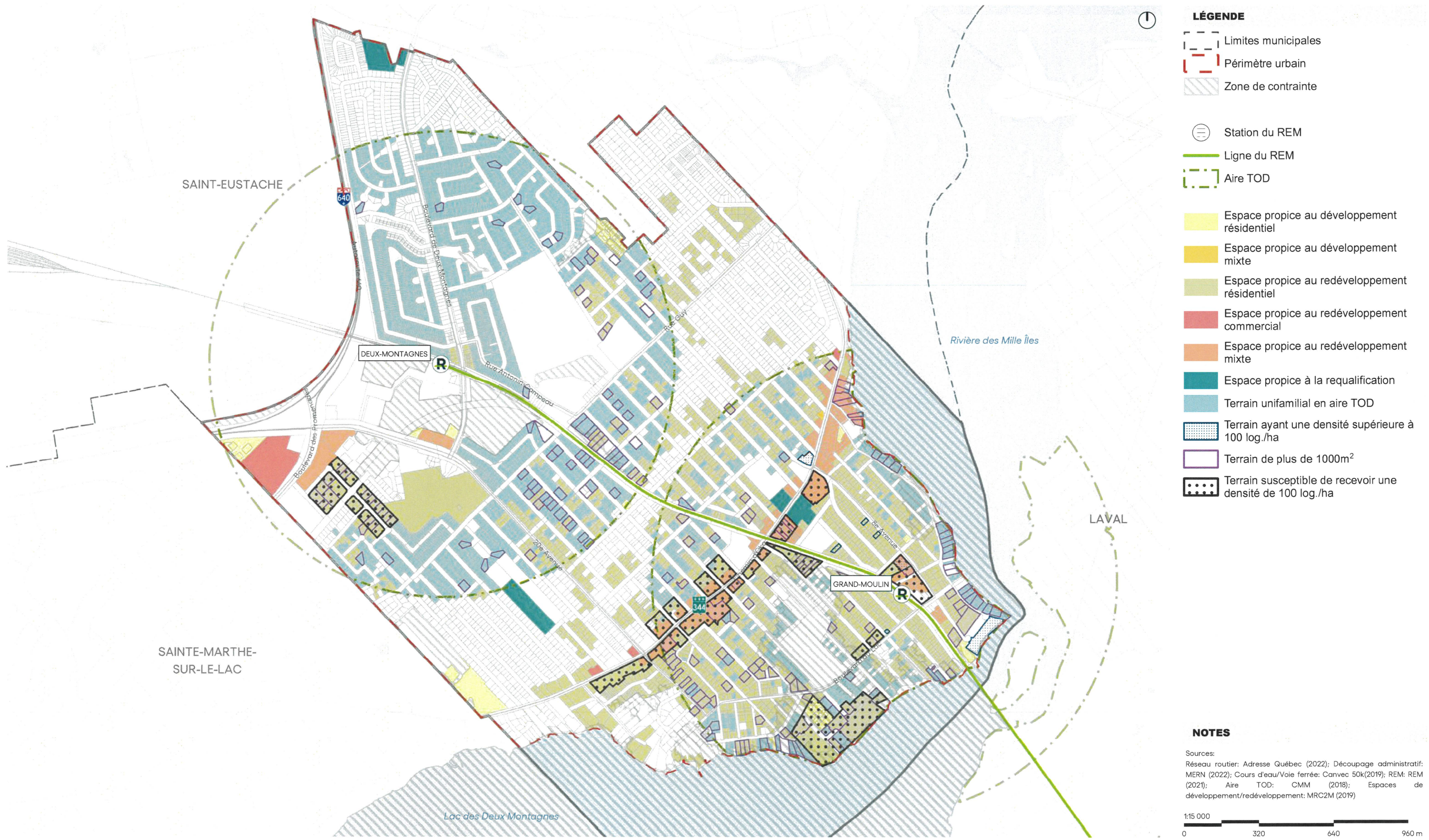
-  Limites municipales
-  Périmètre urbain
-  Quai
-  Parc ou espace vert

**NOTES**

Sources:  
 Réseau routier: Adresse Québec (2022); Découpage administratif: MERN (2022); Cours d'eau/Voie ferrée: Canvec 50k(2019); REM: REM (2021); Aire TOD: CMM (2018); Parcs et espaces verts: CMM (2020), MRC2M (2019), Quais: MRC2M (2017)







- LÉGENDE**
- Limites municipales
  - Périmètre urbain
  - Zone de contrainte
  - Station du REM
  - Ligne du REM
  - Aire TOD
  - Espace propice au développement résidentiel
  - Espace propice au développement mixte
  - Espace propice au redéveloppement résidentiel
  - Espace propice au redéveloppement commercial
  - Espace propice au redéveloppement mixte
  - Espace propice à la requalification
  - Terrain unifamilial en aire TOD
  - Terrain ayant une densité supérieure à 100 log./ha
  - Terrain de plus de 1000m<sup>2</sup>
  - Terrain susceptible de recevoir une densité de 100 log./ha

**NOTES**

Sources:  
Réseau routier: Adresse Québec (2022); Découpage administratif: MERN (2022); Cours d'eau/Voie ferrée: Canvec 50k(2019); REM: REM (2021); Aire TOD: CMM (2018); Espaces de développement/redéveloppement: MRC2M (2019)

1:15 000  
0 320 640 960 m

