



AIRE TOD DE L'ASSOMPTION

VILLE DE L'ASSOMPTION

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME

PROJET 1302003



Table des matières

1. MISE EN CONTEXTE	4	4. CONCEPT D'AMÉNAGEMENT	27
1.1 CONTEXTE DE PLANIFICATION	4	4.1 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DES DIFFÉRENTES COMPOSANTES	27
1.2 CONTEXTE URBAIN	6	4.2 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE	30
1.3 SECTEUR DE PLANIFICATION	10	4.3 PLAN D'AMÉNAGEMENT	32
2. LECTURE DU MILIEU	15	4.4 VUES D'ENSEMBLE	40
3. VISION	19	5. MISE EN ŒUVRE	44
3.1 ÉNONCÉ DE VISION	19	5.1 PLAN D'ACTION	44
3.2 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT	21		

1. Mise en contexte

1.1 CONTEXTE DE PLANIFICATION

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) de l'aire TOD de L'Assomption vise à planifier la densification du secteur en prévision de la venue prochaine d'une gare de train de banlieue. En effet, ce secteur de la Ville de L'Assomption est identifié comme une aire TOD au **Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)** de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et au Schéma d'aménagement révisé de la MRC de L'Assomption.

Le lien entre le territoire et la planification des transports constitue un des points majeurs du PMAD. Les aires de « *Transit-oriented development* » (TOD) correspondent à des points de desserte du réseau de transport en commun métropolitain. La CMM oriente 40 % de la croissance des ménages à ces points d'accès structurants et la planification de cet espace doit souscrire à la règle de conformité assurant la cohérence entre les instruments de planification.

Le redéveloppement de l'aire TOD s'inscrit également dans la stratégie de relance économique de la MRC de L'Assomption suite à la fermeture de l'usine Electrolux. Dans ce contexte, la Ville de L'Assomption s'interroge sur l'avenir de ces terrains et les opportunités de requalification qui pourraient se présenter. En ce sens, le **Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR)** de la MRC définit plusieurs orientations en lien avec la planification du territoire. Concernant le niveau de vie (grande orientation C4), il entend « Optimiser et dynamiser les pôles industriels afin d'accroître leur attractivité et leur compétitivité à l'échelle régionale et métropolitaine, et ce, tant pour les pôles industriels existants que pour les

nouveaux secteurs industriels à planifier». Pour ce faire, il vise notamment à :

- *Offrir un aménagement du territoire qui soutient le développement industriel ;*
- *Favoriser l'implantation et le regroupement d'activités connexes et compatibles à l'intérieur des pôles industriels ;*
- *Soutenir les projets liés au développement bioalimentaire et à la biologie végétale et horticole.*

Dans ce contexte, la Ville de L'Assomption a récemment rendu public son intention de créer, au sein du secteur visé par le présent PPU, un pôle d'innovation et de recherche en agriculture et industrialisation, la Zone Agtech, dans le but d'assurer le développement et le rayonnement de la Ville à l'échelle provinciale. La création de ce bassin économique avant-gardiste permettra de mobiliser et rassembler des investisseurs, entrepreneurs et intervenants économiques du milieu au sein d'un même écosystème afin de favoriser l'émergence de solutions novatrices en matière d'agriculture urbaine, serriculture, mais aussi sur les transferts d'énergie ou l'aquaponie. Il s'agit d'une opportunité sans pareil de créer un véritable milieu de vie complet, offrant une mixité d'activités et intégrant des équipements collectifs qui permettront d'assurer, à proximité des résidences, l'accessibilité aux activités du quotidien : lieux d'emploi, commerces de proximité, services et espaces publics de qualité.

QU'EST-CE QU'UN TOD ?

Le TOD (*Transit-oriented development*) 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 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.



Par ailleurs, le **plan d'urbanisme** de la Ville de l'Assomption vise une gestion optimale du développement urbain et la vitalité économique du territoire. En ce sens, la planification du secteur de l'aire TOD de L'Assomption s'inscrit dans la lignée des grandes orientations suivantes :

- *Planifier une intensification de l'occupation du sol aux endroits stratégiques;*
- *Favoriser le développement d'une agriculture durable;*
- *Renforcer la base économique afin de créer de nouveaux emplois et d'accueillir de nouvelles entreprises;*
- *Optimiser et dynamiser les secteurs industriels existants.*

Ainsi, le redéveloppement du secteur TOD de L'Assomption s'inscrit dans la lignée des orientations tant locales que métropolitaines visant à générer une activité économique viable du territoire et à assurer un aménagement qui réponde aux principes du développement durable. En effet, ce secteur offre aujourd'hui l'opportunité de créer un milieu de vie et de travail complet, s'appuyant sur la requalification d'anciens terrains industriels, sur la présence de terrains vacants, ainsi que sur la consolidation du milieu existant.

1.2 CONTEXTE URBAIN

Cette section permet de faire ressortir l'intégration et l'articulation du secteur TOD avec les grandes composantes urbaines du territoire de l'Assomption : le centre-ville, les pôles commerciaux, le parc industriel de l'Assomption, les pôles institutionnels, d'éducation, culturels et de sports et loisirs, ainsi que l'environnement naturel, agricole et paysager.

Le secteur de planification détaillée du TOD est localisé immédiatement à l'ouest du centre-ville de L'Assomption et occupe une superficie d'environ 130 hectares, déployée dans un rayon approximatif de 1 kilomètre du pôle de transport multimodal. À l'ouest, une voie ferrée marque la limite séparant le territoire agricole du secteur de la gare.

UN ENVIRONNEMENT PAYSAGER MARQUÉ PAR LA RIVIÈRE L'ASSOMPTION ET LE TERRITOIRE AGRICOLE

Le centre-ville de L'Assomption s'est développé dans la presqu'île formée par le méandre de la rivière L'Assomption. Si à l'origine de la fondation de la ville, l'implantation au cœur du méandre constituait un atout économique, assurant l'accès à un sentier de portage, aujourd'hui la rivière est un attrait paysager et récréatif intéressant et à mettre en valeur. Cependant, elle constitue également une contrainte à l'occupation du sol en bordure des rives, en raison du risque d'inondations et des zones potentiellement exposées aux glissements de terrain.

Le territoire agricole est également une composante importante de l'environnement paysager de la ville de L'Assomption. En effet, sur les 100 km² du territoire, 89 % sont situés en zone agricole, formant ainsi une ceinture verte autour de la zone urbanisée. Cette portion du territoire est fortement occupée par l'agriculture, mais comprend aussi beaucoup de superficies boisées.

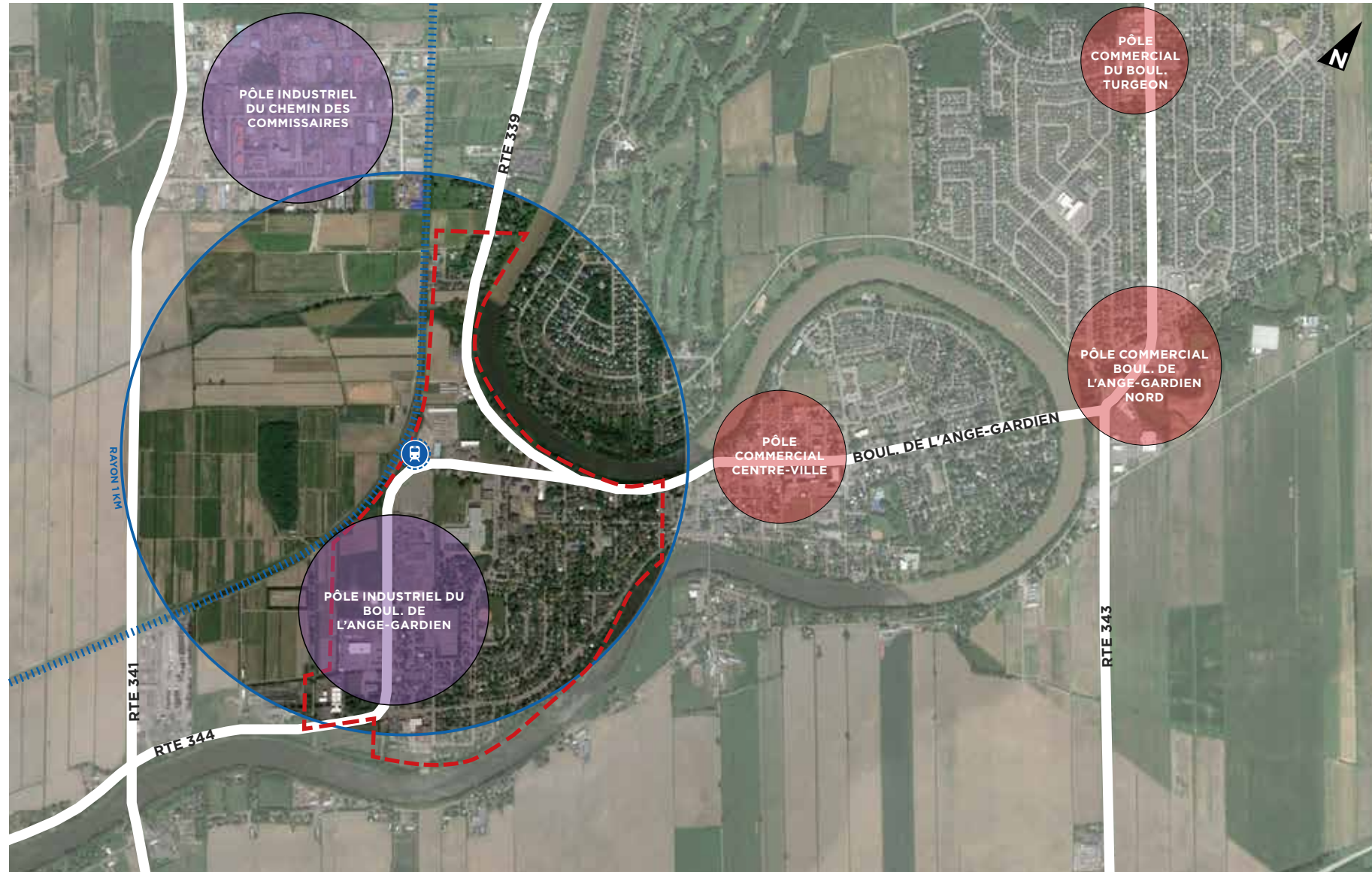
UN CENTRE-VILLE DYNAMIQUE

Le centre-ville comprend un pôle de services autour du noyau historique et patrimonial de la ville de L'Assomption, réunissant notamment le centre communautaire, les bureaux de la MRC de L'Assomption, le CÉGEP régional de Lanaudière, le Collège de L'Assomption et le vieux palais de justice. L'offre culturelle, sportive et de loisirs est assurée par le théâtre Hector-Charland, l'arène du collège de L'Assomption ainsi que les différents parcs de quartier.

L'offre commerciale du centre-ville est essentiellement constituée de commerces de proximité répartis le long de la rue d'ambiance du boulevard de l'Ange-Gardien (entre la rue Édouard-Roy et la rue du Portage) ainsi que de manière plus sporadique, dans certaines rues transversales et parallèles (rues Dorval, Sainte-Anne, Saint-Jacques, Saint-Pierre, Notre-Dame, Saint-Ignace).






La continuité du front bâti commercial, l'harmonie visuelle des façades et la qualité architecturale des édifices le long du boulevard de l'Ange-Gardien (principalement, entre le CÉGEP et le parc Jacques-Cartier) contribuent à l'attrait du lieu comme centre-ville.

PRINCIPALES COMPOSANTES DU TERRITOIRE DE L'ASSOMPTION



LOCALISATION AU SEIN DU TERRITOIRE DE L'ASSOMPTION



-  PÔLE DE TRANSPORT MULTIMODAL PROJETÉ
-  AIRE D'INFLUENCE DU PÔLE DE TRANSPORT MULTIMODAL (1 KM)
-  PÉRIMÈTRE DU PPU
-  PÔLE COMMERCIAL
-  PÔLE INDUSTRIEL

PÔLES COMMERCIAUX

En plus du **pôle commercial du centre-ville** décrit précédemment, la ville de L'Assomption compte deux autres pôles commerciaux sur son territoire :

- Le **pôle commercial du boulevard de L'Ange-Gardien Nord** (route 344), au nord du méandre de L'Assomption, comprend de multiples établissements appartenant aux produits courants (supermarché, dépanneur et pharmacie), des magasins de produits semi-courants (centre de rénovation, pépinière et jardinage, salons de beauté et de coiffure, etc.), et de produits réfléchis (magasins de meubles, bijoutiers, fleuristes, magasins de cadeaux, etc.) ainsi que plusieurs restaurants appartenant à des grandes bannières.
- Le **pôle commercial du boulevard Turgeon** est un centre commercial de proximité jouant un rôle de dépannage pour la fonction résidentielle.

PÔLES INDUSTRIELS

L'Assomption compte sur son territoire deux pôles industriels :

- Le **parc industriel du chemin des Commissaires** occupe une superficie de 634 000 mètres carrés. Il accueille de nombreuses petites et moyennes entreprises. La majorité des entreprises industrielles sont spécialisées dans les domaines de la transformation du bois et de la métallurgie. Le parc industriel compte également de nombreuses entreprises dans des domaines non industriels, dont principalement l'entreposage commercial, les services de réparation et de construction. Par ailleurs, en 2019, 15 lots sont identifiés comme vacants (espace de terrain non aménagé et non exploité).
- Le **pôle industriel du boulevard de l'Ange-Gardien**, situé au cœur du secteur de planification détaillée, comprend des entreprises d'envergure, telles que Stageline. On y retrouve également l'ancienne usine Electrolux qui a fermé ses portes en 2014 et laissé un vaste terrain vacant aux portes de la ville.

RÉSEAU ROUTIER

Le secteur de planification détaillée est desservi par quatre niveaux d'axes routiers :

- Le réseau autoroutier supérieur (autoroute 40);
- Le réseau artériel (routes 341, 343 et 344);
- Les routes collectrices (route 339 et chemin des Commissaires);
- Les voies locales.

Au sein même du secteur TOD et malgré la présence de nombreux pôles générateurs de déplacements, les principaux axes routiers ne présentent pas d'enjeux de congestion aux heures de pointe. Les problématiques de congestion chroniques aux heures de pointe sont concentrées à l'entrée de ville, sur la Montée de L'Épiphanie (route 341) et le rang du Bas-de-L'Assomption Nord (route 344) au niveau du pont de Bailleul.

TRANSPORTS COLLECTIFS

Le transport collectif dans le secteur est assuré par le Réseau de transport métropolitain (EXO), relevant de l’Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). Les lignes d’autobus au niveau local et régional, desservent essentiellement le CÉGEP de L’Assomption sur des itinéraires empruntant le boulevard de l’Ange-Gardien (route 344). Certaines lignes dites «Express» (100, 400) ont des correspondances avec le réseau de trains de banlieue (gare de Repentigny) et de métro de la STM (stations Honoré-Beaugrand et Radisson).

Par ailleurs, le secteur de planification détaillée a été désigné comme aire TOD dans le cadre du Plan métropolitain d’aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal en prévision de la venue d’un pôle de transport multimodal structurant articulé autour d’une gare de train de banlieue.

DÉPLACEMENTS ACTIFS

Les aménagements pour les déplacements actifs, correspondant aux déplacements à pied et à vélo, sont peu présents dans le secteur d’étude. Le réseau routier ne compte pas de trottoirs en bordure de chaussée, excepté en milieu urbain où on retrouve en général un trottoir sur au moins un des côtés (boulevard de l’Ange-Gardien, à l’est du boulevard Hector-Papin). Au niveau des feux de circulation, seuls deux comptent des feux pour piétons, soit aux intersections du chemin des Commissaires et du rang de la Presqu’île.

Les aménagements cyclables desservant le secteur sont constitués de bandes unidirectionnelles sur un tronçon du rang du Bas-de-L’Assomption Nord (route 344) jusqu’au boulevard Hector-Papin, ainsi que d’une piste bidirectionnelle sur la rue Saint-Pierre. Il s’agit d’un segment de la Route Verte qui traverse le secteur via le rang du Bas-de-L’Assomption Nord (route 344), la rue Saint-Étienne, le boulevard Hector-Papin, la rue Saint-Pierre puis rejoint le boulevard de l’Ange-Gardien (route 344) via le parc Laurier et le boulevard Meilleur.

1.3 SECTEUR DE PLANIFICATION

Le secteur de planification détaillée est actuellement composé de deux sous-secteurs, en raison des usages que l'on y retrouve et de la densité bâtie : un premier sous-secteur à vocation mixte et de moyenne densité, entre la voie ferrée et le boulevard Hector-Papin, et un second sous-secteur à dominante résidentielle de basse densité, dans la continuité du noyau villageois.

SOUS-SECTEUR À VOCATION MIXTE

Le premier sous-secteur, à caractère mixte, comprend des activités industrielles, commerciales et institutionnelles réparties le long du boulevard de l'Ange-Gardien. Les anciens terrains industriels occupent également une importante superficie. L'école secondaire Paul-Arseneau occupe la portion nord du sous-secteur.

Une seconde concentration d'activités industrielles est implantée au sud du sous-secteur et regroupe plusieurs entreprises, de plus petite dimension, qui œuvrent dans le domaine du plastique, des services et équipements électriques, etc. Ces entreprises sont situées directement à l'entrée du secteur de planification détaillée, à l'intersection du boulevard de l'Ange-Gardien et de la rue Saint-Étienne. À l'ouest du boulevard de l'Ange-Gardien, près de l'intersection avec la rue Saint-Étienne, on retrouve un pôle de bureaux en lien avec l'agriculture qui comprend notamment les bureaux de la Direction régionale de Montréal-Laval-Lanaudière du MAPAQ.

USAGES ET CADRE BÂTI

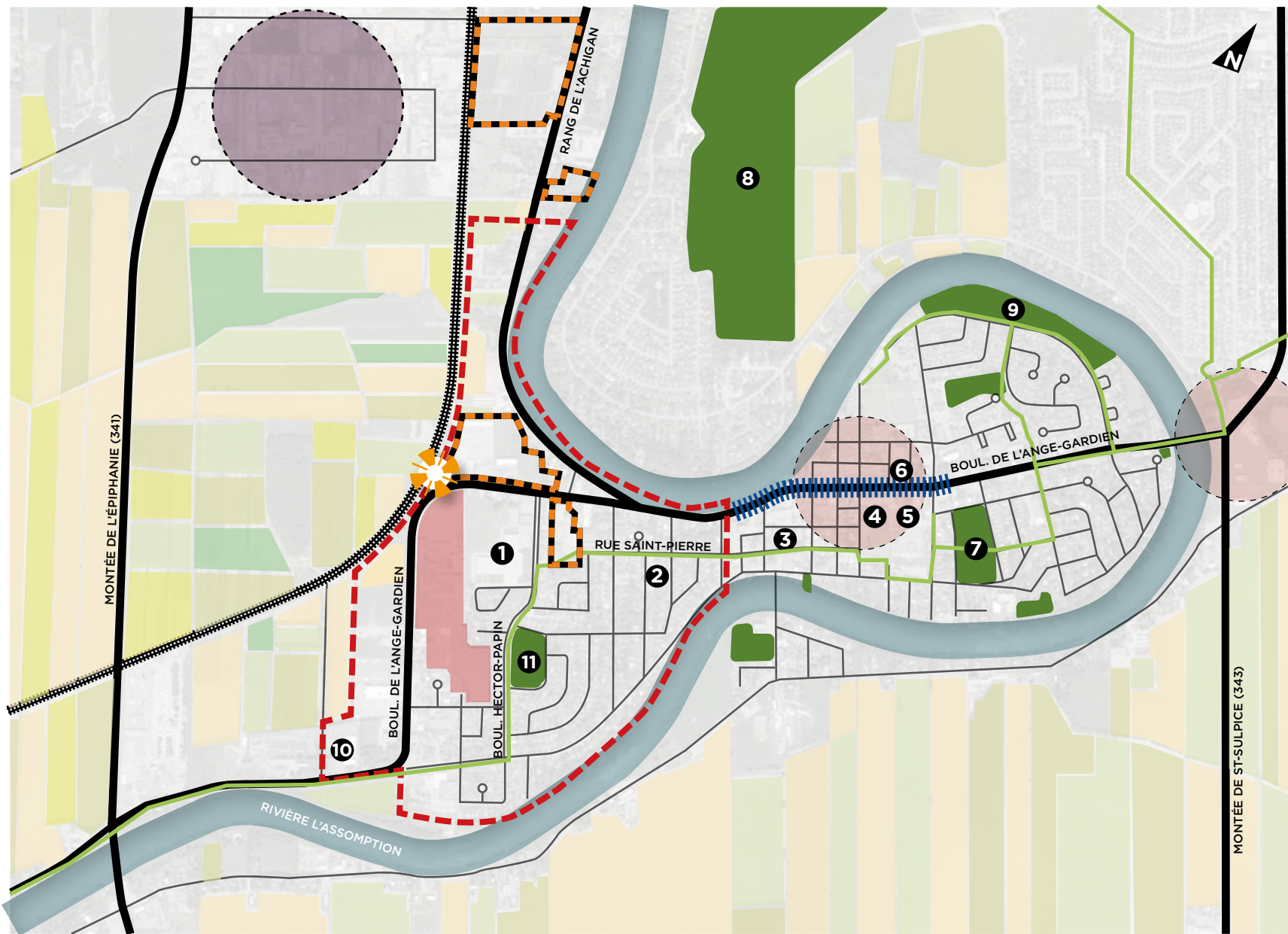












SOUS-SECTEUR À VOCATION RÉSIDENIELLE

Le boulevard de l'Ange-Gardien compte également quelques insertions commerciales (bars et restaurants, dépanneur, fleuriste, commerce lié à l'automobile). Au nord, entre le boulevard de l'Ange-Gardien et le Rang L'Achigan, on retrouve des commerces et services aux entreprises agricoles. Cette portion, située plus au nord, est enclavée entre la voie ferrée, le boulevard et la rivière L'Assomption. Les développements résidentiels présents dans ce sous-secteur comblent des espaces résiduels entre les autres activités présentes. Par ailleurs, ce sous-secteur compte également plusieurs sites en redéveloppement pour lesquels des projets résidentiels sont présentement à l'étude ou en cours de développement.

Le second sous-secteur, essentiellement résidentiel, se situe de 500 à 1000 mètres à l'est de la voie ferrée, est majoritairement composé de constructions résidentielles de faible densité construites autour des années 1970. Il comporte principalement des résidences unifamiliales isolées. Les constructions occupent l'ensemble du secteur jusqu'aux berges de la rivière L'Assomption. La présence de constructions de moyenne densité (habitations de type walk-up de trois étages) s'observe sporadiquement sur le boulevard de l'Ange-Gardien, plus particulièrement près de l'intersection de la rue Saint-Étienne ainsi qu'à proximité du boulevard Hector-Papin. Une concentration de ces mêmes types d'habitation se trouve sur le boulevard Hector-Papin, à proximité du parc Juneau.

CONTEXTE URBAIN



-  SECTEUR DE PLANIFICATION (PPU)
-  SECTEUR DE REDÉVELOPPEMENT PROJÉTÉ
-  PÔLE COMMERCIAL
-  PÔLE INDUSTRIEL
-  PARC EXISTANT
-  ANCIENS TERRAINS INDUSTRIELS
-  ZONE AGRICOLE
-  RUE D'AMBIANCE
-  RÉSEAU CYCLABLE
-  PÔLE DE TRANSPORT MULTIMODAL PROJÉTÉ

- 1** ÉCOLE SECONDAIRE PAUL-ARSENEAU
- 2** ÉCOLE MGR-CHARLEBOIS
- 3** BIBLIOTHÈQUE CHRISTIAN-ROY
- 4** COLLÈGE DE L'ASSOMPTION
- 5** CÉGEP DE LANAUDIÈRE
- 6** THÉÂTRE HECTOR-CHARLAND
- 7** PARC LAURIER
- 8** CLUB DE GOLF LE PORTAGE
- 9** PARC LÉO-JACQUES
- 10** COMPLEXE MUNICIPAL (BUREAU DU CITOYEN)
- 11** PARC JUNEAU



2. Lecture du milieu

UN SECTEUR À CONSOLIDER SELON UNE MIXITÉ DE FONCTIONS

Le redéveloppement du secteur TOD de L'Assomption s'inscrit dans la lignée des orientations tant métropolitaines que régionales et locales visant à consolider et densifier le secteur en générant une activité économique viable du territoire. La consolidation du secteur doit ainsi passer par une mixité des usages permettant de créer un TOD multifonctionnel à vocation économique favorisant des usages créateurs d'emplois.

En effet, ce secteur offre aujourd'hui l'opportunité de créer un milieu de vie et de travail complet, s'appuyant notamment sur la requalification des anciens terrains industriels et sur la présence de terrains vacants, sous-utilisés ou désuets. Cette consolidation doit également être appuyée sur l'intégration d'une offre de commerces de proximité et d'une diversité de typologies résidentielles permettant de répondre aux différents besoins de la population.

UN MILIEU PROPICE À LA CRÉATION D'UN PÔLE D'EMPLOI INNOVANT ET ATTRACTIF

Le contexte régional du TOD de L'Assomption est marqué par une diversification de la structure industrielle et des perspectives de croissance qui devraient continuer de progresser. Plusieurs projets industriels innovants sont actuellement à l'étude dans le secteur, dont le pôle d'innovation et de recherche de la Zone Agtech, un grand projet de nouvelles technologies en agriculture.

Le redéveloppement du TOD de L'Assomption devrait ainsi s'inscrire dans la poursuite de ces efforts et miser sur le virage des technologies vertes et la création d'un pôle agro-industriel. L'attractivité et la vitalité économique du secteur TOD pourra ainsi être assurée par la définition d'une signature urbaine de qualité qui permette d'attirer des emplois à plus forte valeur ajoutée.





VERS UNE SYNERGIE ÉCONOMIQUE ET URBAINE

Le secteur de planification détaillée bénéficie de la proximité du centre-ville, qui regroupe un pôle institutionnel important et représente le cœur commercial de L'Assomption. Le développement du secteur TOD doit donc s'inscrire en complémentarité des fonctions déjà existantes non seulement au centre-ville, mais aussi dans le parc industriel et les autres pôles commerciaux du territoire.

De plus, le secteur est marqué par la présence d'un milieu résidentiel bien constitué et offrant une quiétude du cadre de vie. Ainsi, l'insertion d'usages créateurs d'emplois doit demeurer compatible avec la fonction résidentielle, en assurant notamment des zones de transition et en limitant les usages générateurs de nuisances.

En somme, la consolidation du secteur de l'aire TOD doit miser sur l'atteinte d'une synergie économique et urbaine en s'appuyant sur l'intégration harmonieuse des secteurs résidentiels existants et en offrant des activités complémentaires à celles du centre-ville et du milieu de vie dans lequel il s'insère.

UN DOMAINE PUBLIC À VALORISER

La synergie urbaine décrite précédemment passe également par une trame viaire perméable et des aménagements de qualité du domaine public. En effet, le boulevard de l'Ange-Gardien gagnerait à être réaménagé afin d'affirmer son rôle d'axe structurant pour le secteur TOD. Les aménagements proposés devraient permettre, d'une part, de s'inscrire en continuité avec la rue d'ambiance du noyau villageois et, d'autre part, d'affirmer sa vocation d'axe principal du pôle économique dans la portion de l'entrée de ville.

Le secteur de planification détaillée bénéficie déjà d'une certaine offre d'équipements sportifs et de loisirs dans le parc Juneau, mais sa consolidation en un véritable milieu de vie passe également par la création de lieux d'interactions ou de rassemblement et l'intégration de placettes ou d'espaces publics de proximité. Les aménagements du domaine public devraient notamment permettre la mise en valeur du pôle de transport multimodal structurant, par un geste urbain affirmant sa vocation de porte d'entrée du secteur TOD.



UN RÉSEAU ACTIF À BONIFIER

Les aménagements pour les déplacements actifs sont actuellement peu présents et peu conviviaux dans le secteur du TOD. En effet, le réseau routier dans la portion ouest du secteur se définit davantage par sa fonction de transit et constitue actuellement un milieu peu propice à tout mode de transport alternatif aux modes motorisés. Le secteur de planification nécessite la mise en place d'un réseau actif structurant qui facilitera le cheminement des résidents à travers le site et favorisera la connexion vers le pôle de transport multimodal structurant, le centre-ville ou les principaux points d'intérêts du milieu de vie.

Le redéveloppement du TOD de L'Assomption devra donc miser sur la bonification, la continuité et l'interconnexion des liens actifs, en améliorant la configuration des rues existantes et de certaines intersections problématiques, en multipliant les liaisons piétonnes et en prolongeant le réseau cyclable.



3. Vision

3.1 ÉNONCÉ DE VISION

UN MILIEU DE VIE COMPLET ET ATTRACTIF AUTOUR D'UN PÔLE D'INNOVATION EN TECHNOLOGIES AGRICOLES

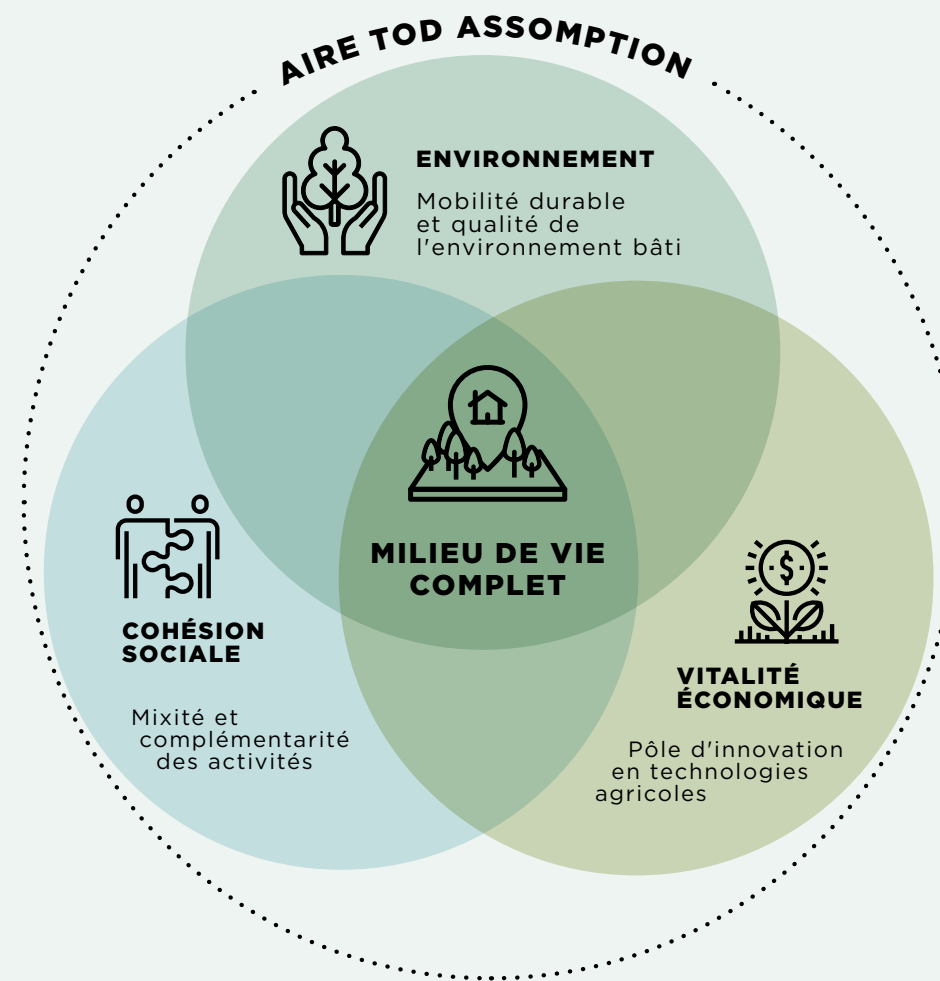
La vision d'aménagement vise à tirer profit du contexte urbain enviable du secteur, qui présente un grand potentiel de développement en raison de sa proximité immédiate au futur pôle intermodal de transport et au centre-ville. Pour y parvenir, la Ville de L'Assomption prend le virage des technologies vertes et se positionne en faveur de la création d'un véritable quartier TOD multifonctionnel à vocation économique, qui mise sur l'intégration d'un projet innovant et fédérateur : la « Zone Agtech ».

La Zone Agtech est un lieu d'innovation, de maillage stratégique, de savoir et d'accélération d'affaires, qui regroupe l'ensemble de l'écosystème des nouvelles technologies en agriculture (transfert énergétique, aquaponie, serriculture, agriculture verticale, etc). Ce pôle générateur d'affaires et de développement permet de requalifier les terrains industriels laissés vacants et s'articule harmonieusement avec son environnement urbain, en assurant la vitalité du centre-ville de même que la consolidation et le maintien d'un cadre de vie résidentiel attrayant. Afin d'affirmer le caractère innovant de la Zone

Agtech, le développement urbain y est également résolument axé sur l'intégration de principes de développement durable tels que la lutte aux îlots de chaleur, la construction de bâtiments à haute performance énergétique et la gestion durable des eaux de ruissellement.

De plus, la planification détaillée de l'aire TOD de L'Assomption mise sur l'intensification des activités à proximité du pôle de transport multimodal par la création d'un pôle mixte de forte densité qui permettra de consolider le tissu urbain. La revitalisation du secteur passe également par la mise en place d'un réseau actif structurant qui permet de relier les différents pôles d'intérêt, avec comme point de convergence le pôle intermodal de transport.

Ultimement, la vision d'aménagement permettra de créer un milieu de vie complet et attractif, misant sur la mixité et la complémentarité des activités, la qualité de l'environnement bâti, la mise en valeur des espaces publics et la mobilité durable. Il sera ainsi possible d'assurer, à proximité des résidences, l'accessibilité aux activités du quotidien : lieux d'emploi, commerces, services et espaces publics de qualité.



3.2 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

La présente section résume les orientations et objectifs sous-jacents qui permettront de concrétiser l'énoncé de vision et de faire de ce secteur un milieu de vie attractif et consolidé.

ORIENTATION 1

ASSURER LA CONSOLIDATION DU TISSU URBAIN ET L'INTENSIFICATION DES ACTIVITÉS AUX ABORDS DU PÔLE INTERMODAL DE TRANSPORT



ORIENTATION 1 ASSURER LA CONSOLIDATION DU TISSU URBAIN ET L'INTENSIFICATION DES ACTIVITÉS AUX ABORDS DU PÔLE INTERMODAL DE TRANSPORT

- OBJECTIF 1.1** Encourager la création d'un pôle mixte commercial et résidentiel de forte densité à proximité du pôle de transport multimodal afin de soutenir l'intensification des activités
- OBJECTIF 1.2** Assurer la consolidation du pôle d'emploi sur les anciens terrains industriels et aux abords du boulevard de l'Ange-Gardien
- OBJECTIF 1.3** Affirmer le rôle du boulevard de l'Ange-Gardien comme axe central et structurant du quartier TOD
- OBJECTIF 1.4** Assurer la mise en valeur du nouveau pôle de transport multimodal par des aménagements de qualité intégrant une architecture distinctive et un espace public central
- OBJECTIF 1.5** Favoriser un cadre bâti compact, en front de rue, et des aménagements de qualité en relation avec l'espace public

ORIENTATION 2

FAVORISER LA CRÉATION D'UN PÔLE D'EMPLOI INNOVANT ET ATTRACTIF AXÉ SUR LES TECHNOLOGIES AGRICOLES



ORIENTATION 2 FAVORISER LA CRÉATION D'UN PÔLE D'EMPLOI INNOVANT ET ATTRACTIF AXÉ SUR LES TECHNOLOGIES AGRICOLES

OBJECTIF 2.1 Soutenir la création d'un pôle d'innovation et de recherche regroupant une complémentarité d'entreprises issues du milieu des technologies agricoles d'avenir

OBJECTIF 2.2 Encourager la création d'opportunités d'emplois stratégiquement positionnées aux abords du boulevard de l'Ange-Gardien, de manière à maximiser leur visibilité

OBJECTIF 2.3 Favoriser la multiplication des initiatives d'agriculture urbaine sous un éventail de formes (toits verts, serres, jardins communautaires, murs végétaux, plantations sur rue, partenariats, etc.)



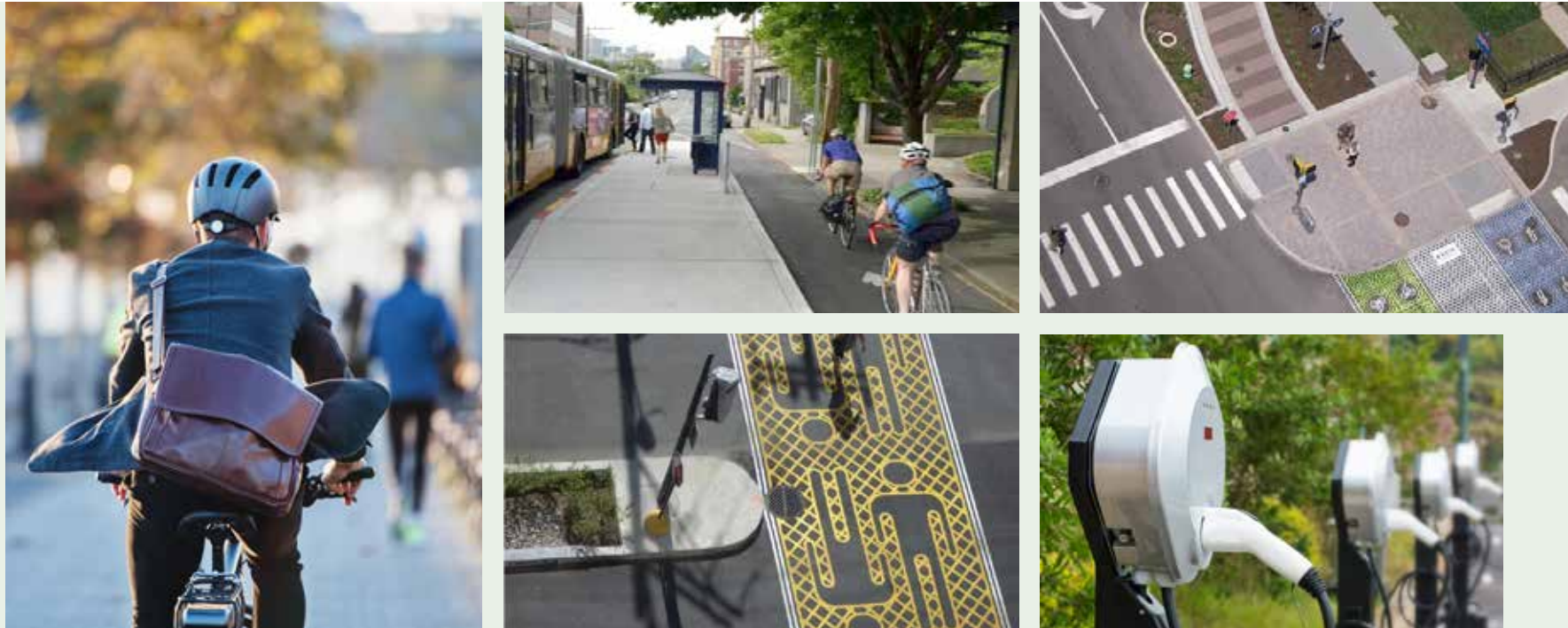
ORIENTATION 3 FAVORISER UN AMÉNAGEMENT DURABLE ET INTÉGRÉ DU DÉVELOPPEMENT URBAIN

- OBJECTIF 3.1** Assurer la création d'une signature urbaine distinctive par des aménagements du domaine public qui traduisent une vision de développement durable (végétaux, mobilier, signalétique, etc)

- OBJECTIF 3.2** Encourager une gestion écologique des sites par des pratiques innovantes et durables (verdissage, gestion intégrée des eaux de ruissellement, partage des équipements et infrastructures)

- OBJECTIF 3.3** Encourager l'utilisation d'énergies renouvelables dans la conception des aménagements

- OBJECTIF 3.4** Favoriser une gestion optimale du stationnement hors rue qui vise à en limiter le nombre et qui priorise le transport collectif et actif



ORIENTATION 4 FAVORISER PRIORITAIREMENT LA MOBILITÉ DURABLE

- OBJECTIF 4.1** Optimiser la desserte en transports collectifs par l'implantation d'un pôle de transport multimodal

- OBJECTIF 4.2** Favoriser des aménagements conviviaux et sécuritaires du domaine public, qui accordent plus de place aux piétons et aux cyclistes et permettent de rééquilibrer le partage du réseau viaire avec les automobilistes

- OBJECTIF 4.3** Assurer la mise en place d'un réseau actif (piétonnier et cyclable) facilitant un accès sécuritaire et efficace au pôle de transport multimodal

- OBJECTIF 4.4** Promouvoir une offre alternative de transports durables, notamment l'autopartage, le covoiturage et l'emploi de véhicules électriques

ENCOURAGER UNE DENSIFICATION ADAPTÉE AU MILIEU, VISANT L'ATTEINTE D'UNE SYNERGIE ÉCONOMIQUE ET URBAINE

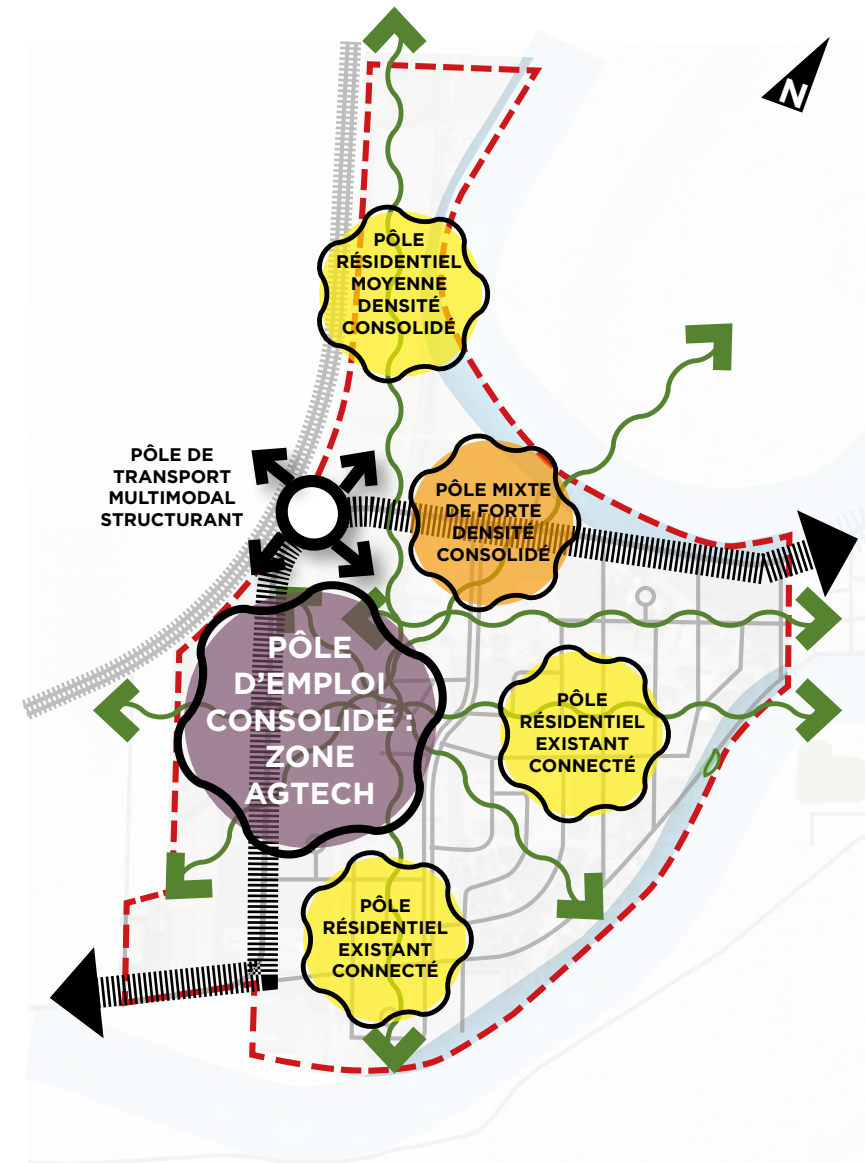


ORIENTATION 5 ENCOURAGER UNE DENSIFICATION ADAPTÉE AU MILIEU, VISANT L'ATTEINTE D'UNE SYNERGIE ÉCONOMIQUE ET URBAINE	
OBJECTIF 5.1	Privilégier l'intégration d'une offre commerciale de proximité qui répond aux besoins des citoyens et qui s'inscrit en complémentarité avec les activités du centre-ville
OBJECTIF 5.2	Encourager une offre diversifiée de logements (typologie et tenure) permettant de répondre aux différents besoins des ménages
OBJECTIF 5.3	Assurer une intégration et une cohabitation harmonieuse du pôle d'emploi avec la fonction résidentielle
OBJECTIF 5.4	Favoriser des aménagements riches en lieux d'échanges et de socialisation qui renforcent le sentiment de communauté
OBJECTIF 5.5	Assurer une continuité et des connexions harmonieuses avec la trame urbaine existante, plus particulièrement vers le centre-ville

4. Concept d'aménagement

4.1 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DES DIFFÉRENTES COMPOSANTES

Le concept d'aménagement traduit dans l'espace les orientations et objectifs énoncés au précédent chapitre. Il illustre les grandes intentions d'aménagement mises de l'avant dans ce Programme particulier d'urbanisme.



LE BOULEVARD D'ACCUEIL

Le boulevard de l'Ange-Gardien, entre le pôle de transport multimodal et l'entrée de ville (intersection avec la rue Saint-Étienne) est conçu comme un parcours d'accueil du pôle d'emploi consolidé. La géométrie de la rue est ainsi repensée de manière à intégrer des mesures de sécurisation pour les déplacements actifs, à intégrer des dispositifs de réduction de la vitesse de circulation, à garantir des zones de plantation de part et d'autre, ainsi qu'à assurer une continuité de l'encadrement bâti le long de la rue.

LA RUE D'AMBIANCE PROLONGÉE

Le traitement du boulevard de l'Ange-Gardien, à l'ouest de la rue Beaupré, et jusqu'au pôle de transport multimodal, vise à assurer une continuité harmonieuse avec la rue principale d'ambiance du centre-ville. Un encadrement mixte, commercial et résidentiel, contribue ainsi au dynamisme de l'axe et affirme sa fonction de liaison entre le pôle d'emploi et le centre-ville. Un choix judicieux d'usages, en complémentarité avec ceux offerts au centre-ville, assurera une offre de proximité à destination des résidents des secteurs adjacents et des employés du pôle d'emploi.



LE PÔLE DE TRANSPORT MULTIMODAL

Le pôle de transport multimodal se matérialisera par l'implantation d'une gare de train de banlieue et par un stationnement incitatif de 300 à 600 places. Une vaste place publique sera aménagée sur l'espace situé au niveau du coude formé par le boulevard de l'Ange-Gardien. Cet espace public central crée un pôle d'animation et de sociabilité dans le secteur. La gare ou le terminus d'autobus prendra la forme d'un bâtiment signature, constituant un point de repère entre le centre-ville et le pôle d'emplois.

LA CONSOLIDATION DU SECTEUR RÉSIDENTIEL NORD

Dans la partie nord de l'aire TOD, de nombreux projets résidentiels de moyenne à forte densité sont déjà prévus ou à l'étude. Ils bénéficient de la proximité de la station de transport intermodal et de l'environnement paysager attrayant de la rivière L'Assomption.

Pour accompagner ces développements, un réaménagement du rang de L'Achigan vise à lui redonner une vocation plus urbaine, en réduisant la vitesse de circulation et en assurant des déplacements actifs conviviaux et sécuritaires. Le boulevard Hector-Papin sera également prolongé vers le nord jusqu'au rang de l'Achigan. De plus, une piste cyclable permettra de relier ce secteur au centre-ville et une passerelle autoportante assurera la connexion piétonne et cyclable entre les rives sud et nord de la rivière.



LE PARC LINÉAIRE

Les déplacements actifs étant au cœur d'un aménagement de type TOD, il est donc primordial d'intervenir sur la configuration des axes de circulation, par des intentions d'aménagement qui favorisent la création de liens sécuritaires, fonctionnels et efficaces pour les piétons et les cyclistes.

Traversant le secteur TOD du nord au sud, un parc linéaire est conçu dans l'axe de la rue Saint-Ours. Véritable épine dorsale verte, il fera le lien entre les principales entités structurantes du secteur : la continuation de la rue d'ambiance et le pôle mixte commercial et résidentiel, le pôle de transport multimodal, le pôle d'emploi et le pôle d'éducation. Il jouera un triple rôle de lien actif central, de zone tampon entre le pôle d'emploi et les milieux résidentiels et d'axe récréatif et de loisirs.

LE RÉSEAU ACTIF

Des parcours actifs s'articuleront également sur le parc linéaire, de manière à desservir l'ensemble du secteur TOD et à relier les principaux pôles générateurs de déplacement : le pôle de transport intermodal, le pôle d'emplois, le pôle d'éducation (CÉGEP, Collège de L'Assomption et école Paul-Arseneau) ainsi que le complexe municipal, les principaux commerces et restaurants. Le réseau de liens actifs comprend des cheminements piétons en site propre, l'aménagement ou l'élargissement de trottoirs sur les axes routiers structurants, la création ou la bonification des axes cyclables. Les liens actifs se localisent sur le boulevard de L'Ange-Gardien, sur la rue Faribeault, sur la rue Dupras et sur la rue Tardif, en incluant un projet de passerelle sur la rivière L'Assomption.



LE RÉAMÉNAGEMENT DE L'ENTRÉE DE VILLE ET DES INTERSECTIONS PROBLÉMATIQUES

Le concept d'aménagement identifie certaines intersections du secteur TOD comme étant problématiques. Que ce soit pour des raisons de sécurité, de fonctionnalité ou pour des raisons esthétiques, ces dernières feront l'objet d'interventions visant à corriger la situation. En particulier, l'intersection entre le boulevard de l'Ange-Gardien et la rue Saint-Etienne sera réaménagée avec un carrefour giratoire qui permet de réduire la vitesse de circulation à l'entrée de ville, de limiter le risque d'accidents routiers et de fluidifier la circulation. De plus, ce carrefour constituera la porte d'entrée de la zone d'innovation Agtech et de l'aire TOD.

4.2 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC

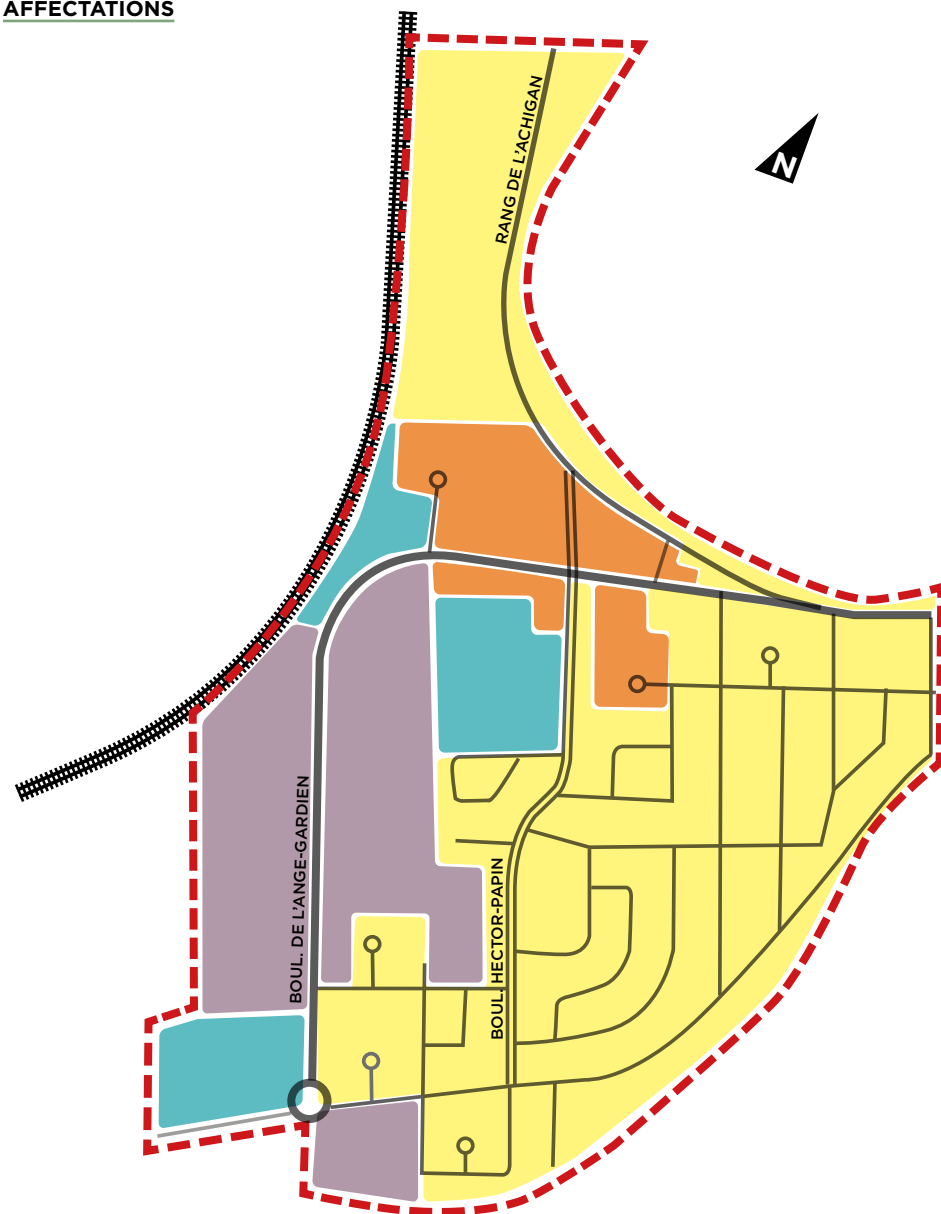
-  **BOULEVARD D'ACCUEIL**
(lien réaménagé avec encadrement industriel)
-  **PROLONGEMENT DE LA RUE D'AMBIANCE**
(lien réaménagé avec encadrement mixte)
-  **SECTEUR DE TRANSITION**
-  **LIEN LOCAL STRUCTURAL CONSOLIDÉ**
-  **COLLECTRICE CONSOLIDÉE**
-  **NOUVELLE RUE PROJETÉE**
-  **CORRIDOR VERT ET LIEN ACTIF PROJETÉ ASSURANT UNE CONNECTIVITÉ DES AMÉNAGEMENTS**
-  **LIEN CYCLABLE EXISTANT**
-  **LIEN CYCLABLE PROPOSÉ**
-  **PÔLE DE TRANSPORT MULTIMODAL PROJETÉ**
-  **INTERSECTION SÉCURISÉE ET AMÉNAGÉE**
-  **CENTRE SPORTIF PROPOSÉ**
-  **CRÉATION D'UNE ENTRÉE DE VILLE**
-  **PASSERELLE AUTOPORTANTE**
-  **STATIONNEMENT INCITATIF**
-  **A-PARC LINÉAIRE STRUCTURANT FAISANT OFFICE DE ZONE TAMPON**
- B-CRÉATION D'UN PARC LINÉAIRE PAR L'ABOLITION DE L'INTERSECTION DU BOUL. DE L'ANGE-GARDIEN ET DU RANG DE L'ACHIGAN**
- C-ESPACE VERT D'ENTRÉE DE VILLE**

Réaménagement du boulevard de L'Ange-Gardien en véritable parcours d'accueil vers le centre-ville d'ambiance en proposant une séquence, un rythme dans les propositions d'aménagement qui interviennent en complémentarité avec le contexte existant de L'Assomption



Aménagement stratégique des rues locales permettant la connexion entre les caractéristiques du milieu, existantes et proposées, assurant des parcours fluides, sécuritaires et agréables (secteur d'ambiance, écoles, parcs, bord de l'eau, pôles d'emplois, etc.)

AFFECTATIONS



Les affectations du territoire expriment la vocation dominante souhaitée pour les différents secteurs du territoire.

Elles indiquent également la densité d'occupation permise ainsi que les usages pouvant être autorisés en vertu du règlement de zonage.

La notion de fonction dominante et complémentaire indique les fonctions devant prévaloir dans une affectation lorsque transposées au règlement de zonage.

FONCTION DOMINANTE	FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES
 AGRO-INDUSTRIELLE	INSTITUTIONNELLE BUREAU COMMERCES ET SERVICES PARCS ET ESPACES VERTS
 INSTITUTIONNELLE	BUREAU COMMERCES ET SERVICES PARCS ET ESPACES VERTS
 RÉSIDENTIELLE FORTE DENSITÉ Min. 40 log. / ha	INSTITUTIONNELLE BUREAU COMMERCES ET SERVICES PARCS ET ESPACES VERTS
 RÉSIDENTIELLE FAIBLE-MOYENNE DENSITÉ	INSTITUTIONNELLE BUREAU COMMERCES ET SERVICES PARCS ET ESPACES VERTS AGRICOLE
 DENSITÉ MOYENNE MINIMALE : 40 LOG./HA	

4.3 PLAN D'AMÉNAGEMENT

PLAN D'AMÉNAGEMENT



ENTRÉE DE VILLE

CRÉATION D'UN ESPACE VERT
MARQUANT L'ENTRÉE DE VILLE

TRAVERSE PIÉTONNE ET
CYCLABLE

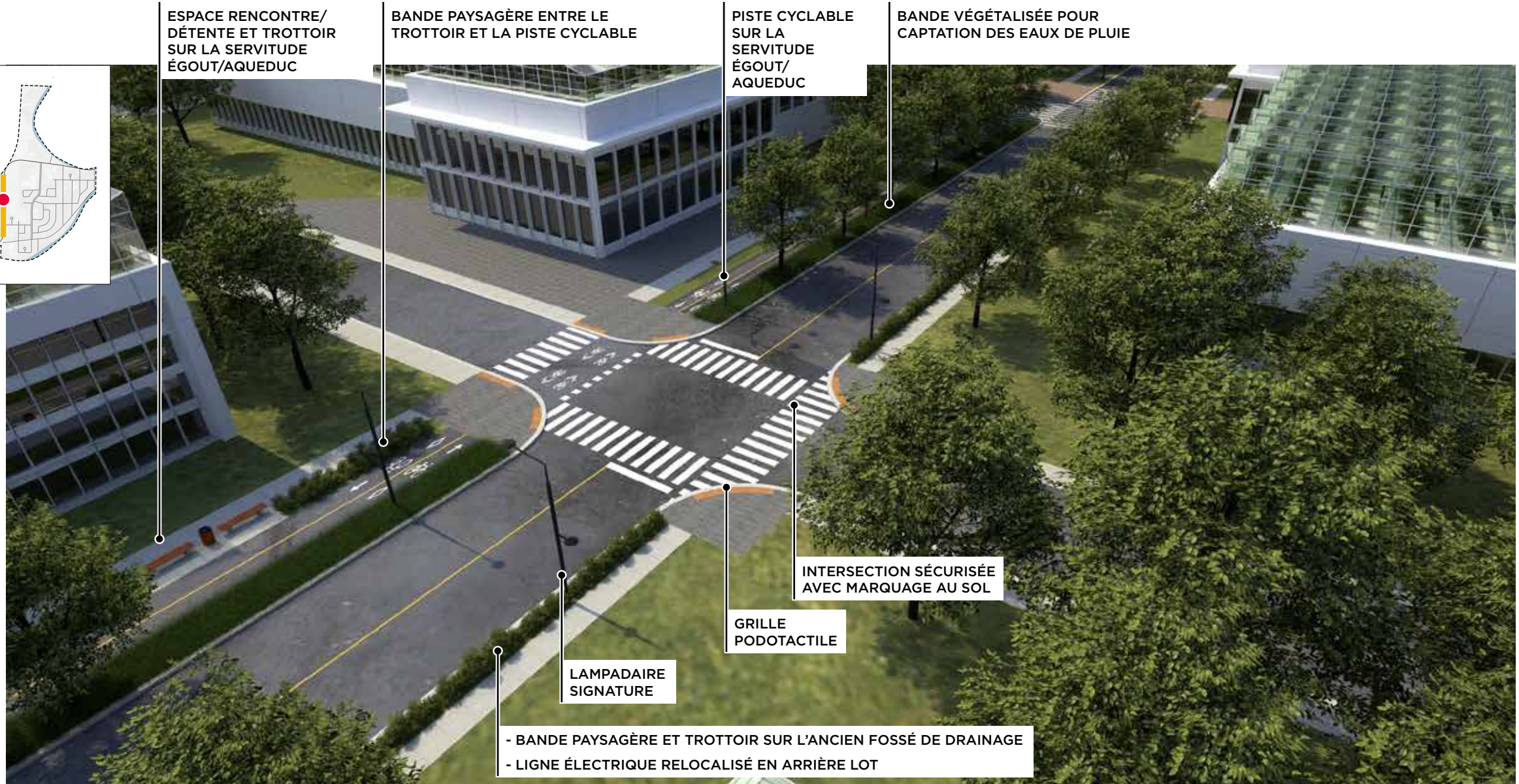
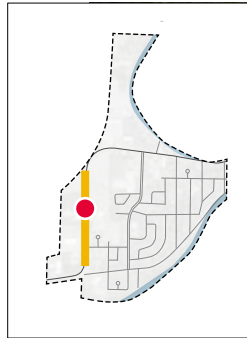
OPPORTUNITÉ D'INTÉGRER UNE
OEUVRE D'ART

INTÉGRATION DE LA PISTE CYCLABLE
AU CARREFOUR GIRATOIRE



RÉAMÉNAGEMENT
DE L'INTERSECTION
EN CARREFOUR
GIRATOIRE ET
CRÉATION D'UNE
VÉRITABLE ENTRÉE
DE VILLE AUX
COULEURS DU
NOUVEAU PÔLE
D'EMPLOIS

BOUL. DE L'ANGE-GARDIEN SECTEUR INDUSTRIEL



ESPACE RENCONTRE/
DÉTENTE ET TROTTOIR
SUR LA SERVITUDE
ÉGOUT/AQUEDUC

BANDE PAYSAGÈRE ENTRE LE
TROTTOIR ET LA PISTE CYCLABLE

PISTE CYCLABLE
SUR LA
SERVITUDE
ÉGOUT/
AQUEDUC

BANDE VÉGÉTALISÉE POUR
CAPTATION DES EAUX DE PLUIE

INTERSECTION SÉCURISÉE
AVEC MARQUAGE AU SOL

GRILLE
PODOTACTILE

LAMPADAIRE
SIGNATURE

- BANDE PAYSAGÈRE ET TROTTOIR SUR L'ANCIEN FOSSÉ DE DRAINAGE
- LIGNE ÉLECTRIQUE RELOCALISÉ EN ARRIÈRE LOT

BOUL. DE L'ANGE-GARDIEN SECTEUR DE TRANSITION

**TROTTOIR SE FONDANT AVEC LES AMÉNAGEMENTS
DE LA FUTURE PLACE DE LA GARE**

**PISTE CYCLABLE ET TROTTOIR PIÉTON PROPOSÉS
SUR LA SERVITUDE ÉGOUT/AQUEDUC**

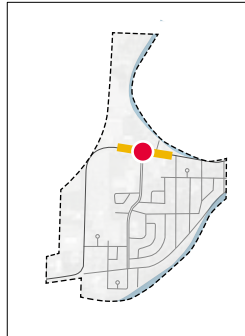


LAMPADAIRE SIGNATURE

BANDE PAYSAGÈRE

**AMÉNAGEMENT DANS LA
CHAUSSÉE EN CONTINUITÉ AVEC
LA ZONE TAMPON PROPOSÉE**

BOUL. DE L'ANGE-GARDIEN SECTEUR MIXTE



TROTTOIR PROPOSÉ SUR LA SERVITUDE D'ÉGOUT

PISTE CYCLABLE MENANT À LA FUTURE PASSERELLE

SAILLIE DE TROTTOIR AVEC PLANTATION

PROLONGEMENT DU BOUL. HECTOR-PAPIN

INTERSECTION SURÉLEVÉE

BANDE VÉGÉTALISÉE SOUS LA LIGNE ÉLECTRIQUE EXISTANTE CONSERVÉE



ESPACE RENCONTRE/DÉTENTE

LAMPADAIRE SIGNATURE

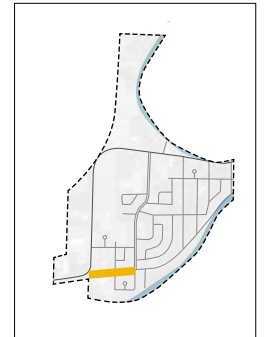
GRILLE PODOTACTILE

RACCORDEMENT DE LA PISTE CYCLABLE DU BOUL. HECTOR-PAPIN AVEC CELLE PROPOSÉE SUR DE L'ANGE-GARDIEN

RUE SAINT-ÉTIENNE / DU BOUL. DE L'ANGE-GARDIEN AU BOUL. HECTOR-PAPIN



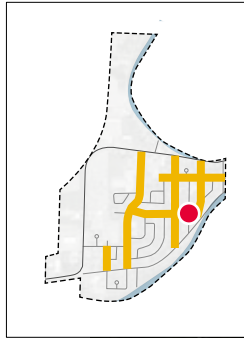
- PISTE CYCLABLE À MI-NIVEAU SÉPARÉE DES VOIES DE CIRCULATION AUTOMOBILE PAR UNE BANDE PAYSAGÈRE
- AJOUT DE NOUVEAUX LAMPADAIRES DANS LA BANDE PAYSAGÈRE ÉCLAIRANT LA RUE, LA PISTE CYCLABLE ET LES TROTTOIRS
- SAILLIES PAYSAGÈRE AUX ENDROITS OPPORTUNS
- PLANTATIONS ARBUSTIVES SOUS LA LIGNE ÉLECTRIQUE



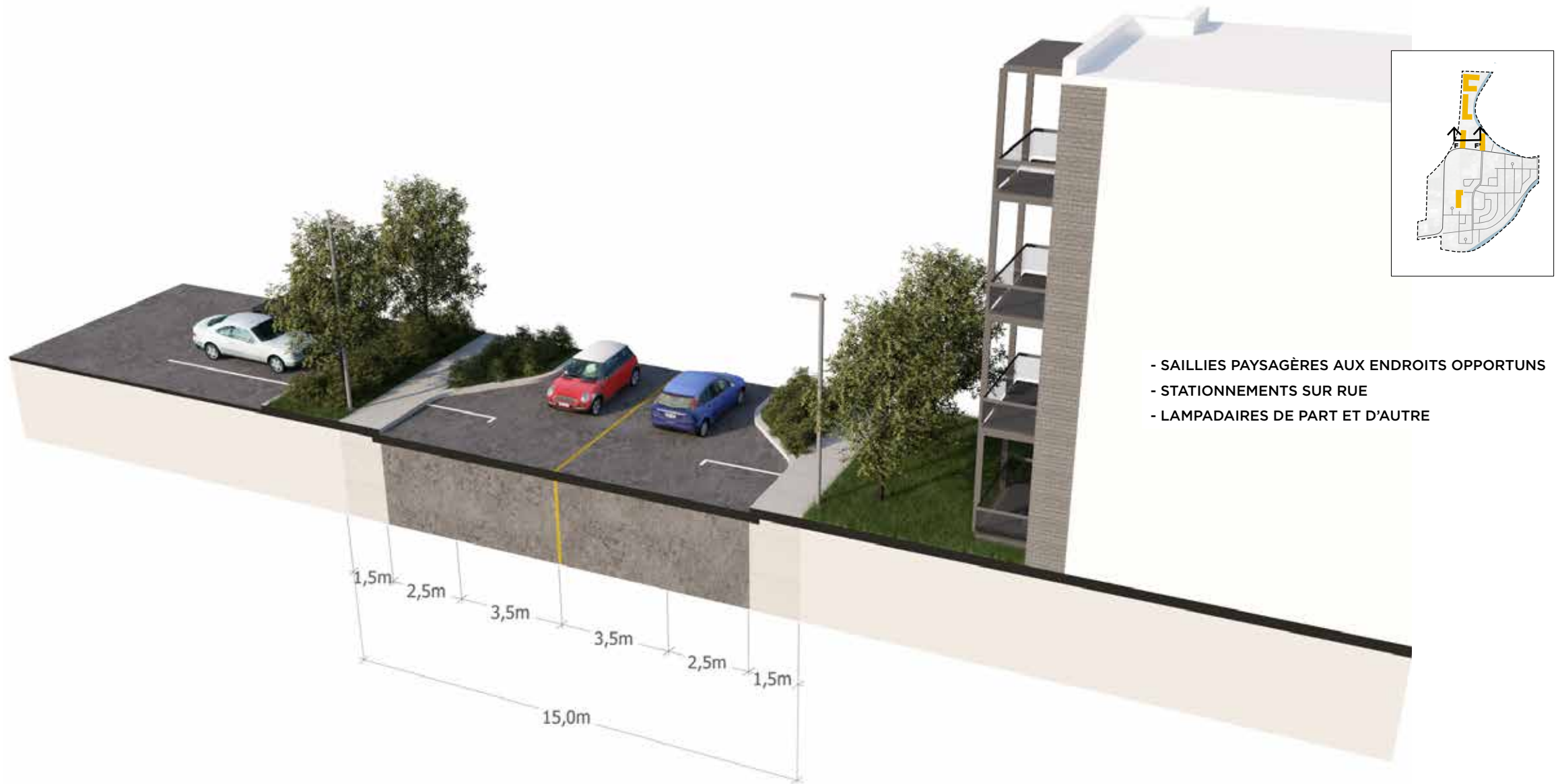
INTERSECTION TYPE DES RUES LOCALES STRUCTURANTES

INTERSECTION SÉCURISÉE
AVEC MARQUAGE AU SOL

SAILLIE VÉGÉTALISÉE AMÉNAGÉE
AUX QUATRES COINS DES INTERSECTIONS



NOUVELLES RUES LOCALES



4.4 VUES D'ENSEMBLE









5. Mise en œuvre

5.1 PLAN D'ACTION

Afin d'assurer la mise en œuvre des orientations et objectifs précédemment décrits, divers types d'interventions (études, travaux ou mesures) ont été ciblées. Ces interventions sont applicables pour l'ensemble du secteur d'intervention du PPU et, pour certaines, incluent également son arrimage avec les secteurs avoisinants. Les interventions sont détaillées comme suit :















- Les études correspondent à des politiques et études techniques auxquelles la ville peut avoir recours.
- Les travaux correspondent à des modifications / réparations publiques ciblées sur le territoire.
- Les mesures réglementaires correspondent à des modifications ou ajouts qui devront être apportés à la réglementation existante.
- Les autres mesures correspondent aux initiatives d'animation, de démarchage ou de partenariats et aux programmes incitatifs que la ville pourra mettre en place afin d'accompagner le redéveloppement du secteur.

	Étude		Court terme (0-5 ans)
	Travaux		Moyen terme (5-10 ans)
	Mesure réglementaire		Long terme (10-20 ans)
	Autre mesure		En continu















ORIENTATION 1 : ASSURER LA CONSOLIDATION DU TISSU URBAIN ET L'INTENSIFICATION DES ACTIVITÉS AUX ABORDS DU PÔLE INTER-MODAL DE TRANSPORT

INTERVENTIONS	TYPE	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Réaliser un plan de développement détaillé des terrains privés (pôle d'emplois et secteurs résidentiels)		Ville et promoteurs immobiliers	
Adopter un programme d'acquisition d'immeubles de manière à favoriser le redéveloppement des terrains sous-utilisés ou désuets		Ville	
Revoir les dispositions réglementaires applicables en fonction des nouveaux paramètres d'aménagement afin de proposer une densité et une mixité qui s'harmonisent avec le cadre bâti à proximité		Ville	
Réaliser les études préparatoires nécessaires au redéveloppement du secteur (infrastructures à prévoir, circulation, études environnementales, relevé d'arpentage, enfouissement ou déplacement du réseau électrique, etc)		Ville et promoteurs immobiliers	
Procéder au réaménagement de l'entrée de ville de type carrefour giratoire à l'intersection du rang du Bas-de-l'Assomption nord, de la rue Saint-Étienne et du boulevard de l'Ange-Gardien		Ville	
Procéder au réaménagement du boulevard de l'Ange-Gardien phase 1 - Secteur pôle d'emploi (entre le pôle de transport multimodal et la rue Saint-Étienne), comme un parcours d'accueil de la Zone Agtech		Ville	
Procéder au réaménagement du boulevard de l'Ange-Gardien phase 2 - Secteur de transition et secteur mixte, comme le prolongement de la rue d'ambiance du noyau villageois		Ville	
Procéder au prolongement du boulevard Hector-Papin vers le nord		Ville	
Procéder à l'aménagement du pôle multimodal et de sa place publique, comme lieu principal d'interactions, d'échanges et de rassemblement		Ville, ARTM	

ORIENTATION 2 : FAVORISER LA CRÉATION D'UN PÔLE D'EMPLOI INNOVANT ET ATTRACTIF AXÉ SUR LES TECHNOLOGIES AGRICOLES

INTERVENTIONS	TYPE	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Établir des partenariats avec des acteurs-clés de l'innovation en agriculture au Québec et poursuivre la planification du modèle d'affaires pour la Zone Agtech		Ville, MRC, CIENOV, partenaires du milieu	
Promouvoir les potentiels du pôle d'emploi de la Zone Agtech et le nouveau modèle proposé auprès des acteurs du milieu		Ville, MRC, partenaires du milieu	
Accorder une aide financière pour encourager l'implantation sur le site d'entreprises œuvrant dans le milieu des technologies de l'agriculture		Ville, MRC, partenaires du milieu	
Mettre en place une programmation propice à créer un environnement d'affaires novateur en lien avec les technologies de l'agriculture (événements de maillage, activités de cocréation, d'innovation et de formation, etc)		Ville, MRC, partenaires du milieu	
Revoir les dispositions réglementaires applicables afin de privilégier des industries qui intègrent des activités de recherche et développement et de prohiber les activités industrielles polluantes		Ville	
Revoir les dispositions réglementaires applicables afin d'autoriser des usages complémentaires en support à la fonction industrielle et répondant aux besoins des employés (ex : restaurants, centres de santé, banques, garderies, centre sportif, etc.)		Ville	
Développer une identité visuelle distinctive reflétant le caractère innovant de la Zone Agtech		Ville, MRC, partenaires du milieu	




















ORIENTATION 3 : FAVORISER UN AMÉNAGEMENT DURABLE ET INTÉGRÉ DU DÉVELOPPEMENT URBAIN

INTERVENTIONS	TYPE	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Développer une signature distinctive pour les aménagements du domaine public et marquer les seuils du pôle d'emploi par des aménagements qui annoncent le caractère innovant de la Zone Agtech		Ville	
Ajouter des normes et des dispositions réglementaires visant à créer une image de marque par un traitement architectural et des aménagements extérieurs de qualité (ex.: implantation optimisant l'ensoleillement naturel, intégration de serres sur les toits, de murs végétaux ou de panneaux solaires)		Ville	
Encourager l'obtention d'une certification environnementale pour les projets immobiliers qui se développent au sein du secteur du PPU		Ville	
Revoir les dispositions réglementaires applicables afin de favoriser une occupation du sol cohérente et responsable tout en garantissant la préservation d'espaces verts		Ville	
Revoir les dispositions réglementaires applicables afin de favoriser l'emploi de matériaux perméables pour les surfaces dures et de privilégier les solutions de drainage in situ (bassins de rétention, noues, etc.)		Ville	
Revoir les dispositions réglementaires applicables afin de réduire le nombre minimum de cases de stationnement dans les nouveaux projets et de bonifier les exigences de verdissement dans les stationnements		Ville	
Structurer le lotissement et revoir les dispositions réglementaires applicables afin de favoriser la versatilité et l'optimisation de l'espace (mise en commun des entrées charretières, allées d'accès, aires de stationnement, quais de livraison et autres équipements)		Ville et propriétaires fonciers	

ORIENTATION 4 : FAVORISER PRIORITAIREMENT LA MOBILITÉ DURABLE

INTERVENTIONS	TYPE	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Poursuivre les démarches auprès de l'ARTM afin de définir la nature précise du pôle multimodal de transport projeté	—	Ville et ARTM	● ● ●
Poursuivre les négociations avec l'ARTM afin d'implanter un système transitoire de navette électrique vers la gare de Repentigny	—	Ville et ARTM	● ● ●
Procéder à l'aménagement du stationnement incitatif transitoire du pôle multimodal et à celui d'une nouvelle rue dans le prolongement du parc linéaire structurant pour en assurer l'accès	🔍 ⚙️	Ville, ARTM	● ● ●
Poursuivre les négociations avec le CN et procéder à l'aménagement du stationnement incitatif définitif pour le pôle multimodal	— 🔍 ⚙️	Ville, ARTM et CN	● ● ●
Encourager l'implantation de supports à vélos sur le site, plus particulièrement à proximité du pôle multimodal de transport et des pôles d'attraction	—	Ville, promoteurs immobiliers et propriétaires fonciers	→
Procéder à l'aménagement du parc linéaire structurant et des liens actifs assurant la connectivité avec les rues de Salaberry et Faribault	🔍 ⚙️	Ville	● ● ●
Consolider le réseau cyclable, notamment en implantant une piste cyclable sur sur le boul. de l'Ange-Gardien et en prolongeant la piste cyclable du boul. Hector-Papin vers l'ouest	🔍 ⚙️	Ville	● ● ●
Assurer une connexion piétonne et cyclable (passerelle) entre les rives sud et nord de la rivière	🔍 ⚙️	Ville	● ● ●
Procéder au réaménagement des intersections problématiques et des liens locaux structurants, en privilégiant des aménagements sécuritaires, conviviaux et favorables aux déplacements actifs	🔍 ⚙️	Ville	● ● ●
Procéder au réaménagement de la rue Saint-Etienne en privilégiant des aménagements sécuritaires, conviviaux et favorables aux déplacements actifs	🔍 ⚙️	Ville	● ● ●
Sensibiliser les promoteurs à l'intégration de liens d'accès public sur site privé et négocier les ententes nécessaires	—	Ville et promoteurs immobiliers	→
Encourager l'intégration sur le site de bornes de recharge pour les véhicules électriques et d'espaces dédiés pour les véhicules en libre-service	🔍	Ville, Circuit électrique, Communauto	→

ORIENTATION 5 : ENCOURAGER UNE DENSIFICATION ADAPTÉE AU MILIEU, VISANT L'ATTEINTE D'UNE SYNERGIE ÉCONOMIQUE ET URBAINE

INTERVENTIONS	TYPE	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Procéder à l'aménagement d'un centre sportif qui viendra compléter la programmation sportive et récréative du secteur, notamment en lien avec la présence d'un pôle d'éducation à proximité		Ville, Gouvernement provincial	
Inciter les promoteurs immobiliers à développer de nouveaux produits résidentiels pour diverses gammes de clientèles		Ville et promoteurs immobiliers	
Revoir les dispositions réglementaires applicables afin de moduler la densité bâtie pour assurer une intégration harmonieuse avec le tissu urbain existant, plus particulièrement celui du centre-ville		Ville	
Revoir les dispositions réglementaires applicables afin de limiter les usages générateurs de nuisances et de préserver l'échelle humaine du pôle d'emploi		Ville	
Revoir les dispositions réglementaires applicables afin de minimiser les impacts des constructions en hauteur sur l'éclairage naturel et sur l'ensoleillement des propriétés voisines ainsi que sur l'ensoleillement des rues, des parcs et lieux publics		Ville	
Procéder à l'aménagement du parc linéaire structurant faisant office de bande tampon entre le pôle d'emploi et le quartier existant		Ville	
Procéder à l'aménagement du parc linéaire dans l'emprise récupérée suite à l'abolition de l'intersection du boulevard de l'Ange-Gardien et du rang de l'Achigan		Ville	
Procéder à l'aménagement d'une place publique centrale à proximité du pôle intermodal à titre de lieu principal d'interactions, d'échanges et de rassemblement		Ville	
Connecter efficacement le secteur avec la trame de rue existante en prolongeant la rue Saint-Ours pour aller rejoindre la rue Fabriault		Ville	
Connecter efficacement le secteur avec la trame de rue existante en aménageant de nouvelles rues se raccordant au rang de l'Achigan dans la portion nord du secteur de planification détaillée		Ville	