



RÉSUMÉ DU PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ DURABLE

2023 - 2035

Projet de règlement numéro 842

Décembre 2023

VILLE DE
Prévost

MISE EN CONTEXTE

LA DÉMARCHE

Une démarche de planification intégrée

La Ville de Prévost a entrepris une démarche de planification intégrée d'urbanisme et de mobilité durable et active. Cette double démarche vise à doter la Ville d'une vision novatrice et de moyens d'action issus des meilleures pratiques visant à pallier des problématiques actuelles et projetées en matière d'aménagement et de mobilité.

Étant donné la croissance importante de sa population, laquelle devrait se poursuivre dans les prochaines années alors que de nombreux projets de développement sont à l'étude, la Ville fait aujourd'hui face à plusieurs défis quant à la mobilité sur son territoire et ce, tous modes de déplacements confondus. Il n'est ni possible ni souhaitable d'augmenter continuellement l'offre dédiée au transport automobile, tant d'un point de vue fonctionnel qu'environnemental. La planification de la mobilité active est donc primordiale.

Au point de vue de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, les enjeux contemporains liés à l'habitation, à la préservation des milieux naturels et à la lutte et l'adaptation aux changements climatiques rendent la mise à jour des orientations d'aménagement, datant de 2008, nécessaire tout comme l'arrimage des outils réglementaires en lien avec l'évolution des principes urbanistiques.

Considérant la réalisation simultanée du plan de mobilité active et durable et du plan d'urbanisme durable, la Ville de Prévost a pris le parti d'intégrer et d'arrimer ses orientations en matière de mobilité avec celles en aménagement du territoire. Le présent Plan d'urbanisme et de mobilité durable (PUMD) constitue donc un document conjoint issu des meilleures pratiques de planification.

Afin d'assurer l'adhésion de la population et des partenaires du milieu à ces plans, un processus de consultation a été mis en place dès le début du projet. La démarche «Osons un territoire inspirant» a permis de rallier les citoyens, les partenaires économiques et les gens du milieu à travers différentes plateformes de communication et à différentes étapes du projet. Cette approche exemplaire a permis de cibler les priorités de la communauté et de définir des stratégies adaptées aux réalités locales.



PRÉVOST 2035

L'ÉNONCÉ DE VISION

PRÉVOST 2035...

En 2035, Prévost est passée du charbon au piéton. La nature dicte le développement. La Ville est connectée et se vit à pied et à vélo dans un environnement naturel intégré. Elle a réussi sa transition écologique et inspire d'autres villes à suivre son chemin.

Prévost a démontré qu'on pouvait construire différemment pour faire partie de la nature au lieu de l'aménager (préserver), qu'on pouvait régénérer un écosystème au lieu de l'amputer (connecter), qu'on pouvait habiter autrement, en dehors des grands centres, tout en diminuant son empreinte carbone (révolutionner).

Elle y est parvenue en ayant eu l'audace de changer la manière de développer le territoire. Son leadership a généré des projets exemplaires sur son territoire, des modèles québécois de développement durable en milieux naturels, une démonstration de la capacité des milieux périphériques à adopter un mode de vie résolument écologique.



PRÉVOST 2035

LES ORIENTATIONS

ORIENTATION 1 - RÉGÉNÉRER DES CONNEXIONS DURABLES ET DES CORRIDORS DE BIODIVERSITÉ EN METTANT À PROFIT LES INVESTISSEMENTS EN MOBILITÉ



Un modèle de sécurité et de convivialité des déplacements actifs...

En 2035, le réseau de mobilité active ainsi que les services de transport alternatifs offrent à tous les Prévostois qui le désirent le choix de se déplacer de manière sécuritaire et conviviale, peu importe le mode de transport. De grandes connexions est-ouest complètent l'axe du parc linéaire Le P'tit Train du Nord et desservent les différentes parties du territoire de manière efficace. Dans les quartiers, les rues locales sont des espaces de vie qui se prêtent au jeu et qui invitent à bouger. Les sentiers et les aménagements cyclables permettent à toute personne, peu importe son âge, de se déplacer à pied, à vélo, en ski de fond ou en tout autre mode actif de manière efficace. Les modes actifs constituent le moyen privilégié pour l'accès aux pôles de commerces et de services et pour se déplacer entre les quartiers, et ce, en toute saison.

ORIENTATION 2 - PRÉSERVER LA NATURE COMME RICHESSE ACTUELLE DE PRÉVOST ET COMME UN LEGS COLLECTIF AUX PROCHAINES GÉNÉRATIONS



Des milieux de vie exemplaires intégrés aux milieux naturels...

En 2035, les espaces naturels ont dicté le développement du territoire. Ils créent un grand réseau écologique connecté et accessible à la population. Les corridors écologiques structurent la trame et offrent des possibilités de connexions entre les quartiers. La superficie d'espaces naturels protégés et accessibles y est une des plus élevées par habitant dans la région, ce qui constitue un legs considérable pour les générations futures.

ORIENTATION 3 - RÉVOLUTIONNER L'HABITAT EN NATURE POUR LE BIEN-ÊTRE DES CITOYENS ET DE LA PLANÈTE



Un leader dans la lutte et l'adaptation aux changements climatiques...

En 2035, la croissance résidentielle de Prévost s'est structurée à l'intérieur du secteur central de la ville et autour des pôles de quartiers existants. L'offre en habitation s'est diversifiée et permet de répondre à la croissance et aux besoins diversifiés des ménages tout en limitant l'étalement urbain. Le cœur de la ville constitue un milieu de vie compact, écologique et complet offrant une diversité de logements, de commerces et de services. La présence du projet de requalification du golf est un atout important. L'économie s'est diversifiée en misant sur des entreprises durables qui offrent des possibilités d'emplois sur le territoire. Les stratégies bioclimatiques réduisent la consommation d'énergie autant en été qu'en hiver. Des sols perméables et l'aménagement des rues permettent une gestion durable des eaux de pluie. La plantation massive d'arbres donne accès à des zones fraîches, augmente la biodiversité et améliore la connectivité des milieux naturels à travers le territoire.

LA MISE EN OEUVRE DES STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT ET DE MOBILITÉ DURABLE

Le Plan d'urbanisme et de mobilité durable déploie des moyens de mise en oeuvre pour réaliser les objectifs qui accompagnent les stratégies et réaliser la vision énoncée. Ces actions prennent la forme d'études, de plans et politiques, de réglementation ainsi que de programmes et de projets d'immobilisations.

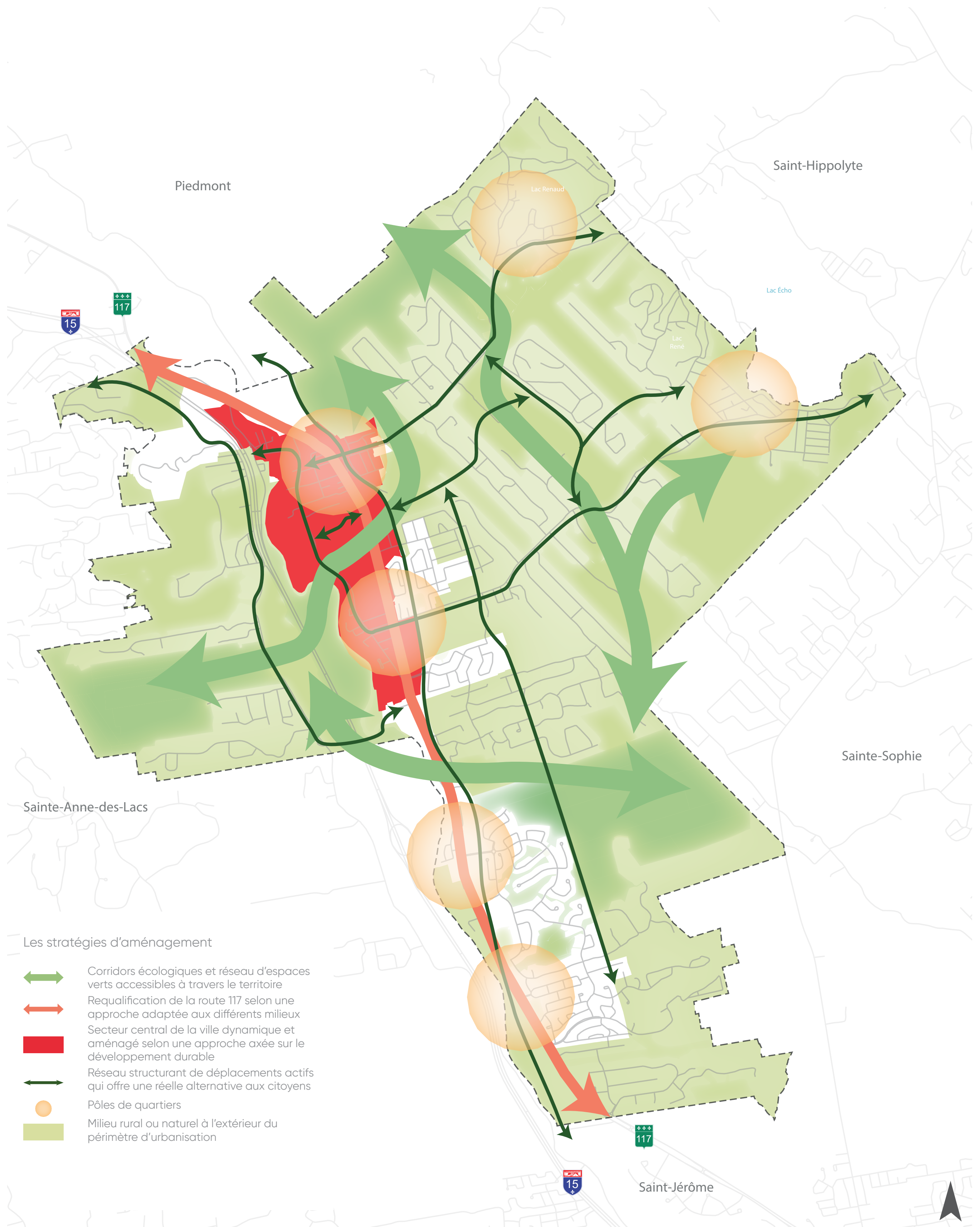
Les 8 stratégies d'aménagement de mobilité durable

Afin d'atteindre les objectifs visés par les trois grandes orientations, 8 stratégies d'aménagement durable ont été développées. Elles sont présentées sous forme de fiche à partir des pages suivantes.

1. Planifier des corridors écologiques et un réseau d'espaces verts accessibles à travers le territoire
2. Requalifier la route 117 selon une approche adaptée aux différents milieux
3. Planifier le secteur central de la ville selon une approche innovante et axée sur le développement durable
4. Déployer un réseau de déplacements actifs qui offre une réelle alternative aux citoyens
5. Consolider la vie des quartiers par la planification des aménagements et services du quotidien
6. Orienter la croissance résidentielle sur le territoire et guider les nouveaux développements selon une approche d'écoquartier
7. Investir dans les aménagements régénératifs et biophiliques pour engendrer des retombées concrètes assurant la transition écologique
8. Par son leadership municipal, mettre en oeuvre l'exemplarité et suivre les avancées

PRÉVOST 2035

LES STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT ET DE MOBILITÉ DURABLE





A. Planifier des corridors écologiques et un réseau d'espaces verts accessibles à travers le territoire

Cible

30 % de milieux naturels protégés de manière pérenne sur le territoire

- Accroître la part des milieux naturels d'intérêt ayant un statut de protection et de conservation et minimiser l'impact de la croissance urbaine sur le maintien des connexions écologiques;
- Préserver des corridors écologiques continus sur le territoire autant en milieu urbain que rural;
- Accroître la part des milieux naturels accessibles aux résidents par des sentiers ou autres aménagements.



B. Requalifier la route 117 selon une approche adaptée aux différents milieux

Cible

5 km d'infrastructures actives ajoutées le long de la 117

- Minimiser les impacts de la circulation routière sur la route 117 par un aménagement adapté au milieu;
- Assurer un meilleur partage de l'espace de circulation le long de la route 117;
- Accroître la convivialité des déplacements actifs dans le secteur central de la Ville et dans les pôles de services;
- Accroître la sécurité des traverses de part et d'autre de la route 117;
- Assurer le verdissement, la qualité des aménagements et la diversité architecturale le long de la route 117 pour en faire une vitrine pour Prévost;
- Accroître la compacité et la mixité des usages le long de la route 117, en particulier à l'intérieur des pôles de quartier, tout en minimisant les impacts sonores sur les milieux de vie;
- Prioriser l'augmentation de la densité à proximité des arrêts de transport collectif.



C. Planifier le secteur central de la ville selon une approche innovante et axée développement durable

Cible

Plus de 700 logements construits à l'intérieur du secteur central

- Créer un cœur de ville dynamique et rassembleur ayant à la fois un rôle de desserte locale et d'attraction pour les visiteurs;
- Développer le quartier Cœur des courants afin de répondre à la demande en nouvelles institutions, notamment celles d'enseignement;
- Développer une partie de l'ancien golf et les terrains vacants selon les principes d'écoconception;
- Consolider et mettre en valeur les deux noyaux patrimoniaux du Vieux-Shawbridge et du Vieux-Lesage;
- Densifier, et diversifier l'offre en logement dans le secteur par l'intégration de différentes typologies d'habitation et par des projets de densification douce;
- Profiter de la présence de la rivière du Nord pour bonifier les points d'accès visuels et physiques à l'eau.



D. Déployer un réseau de déplacements actifs qui offre une réelle alternative aux citoyens

Cible

Plus de 45 km d'infrastructures piétonnes et cyclables ajoutées au réseau

- Améliorer les conditions de mobilité entre les secteurs excentrés du Lac Renaud, du Lac René et du Lac Écho et le secteur central de la Ville ;
- Améliorer les conditions de mobilité entre l'ouest du territoire et le secteur central de la Ville ;
- Requalifier les collectrices (rue de la Station et Chemin du Lac-Écho) et atténuer la circulation automobile ;
- Miser sur des milieux naturels accessibles par des sentiers ou autres aménagements pour accroître les connexions ;
- Accroître la perméabilité des déplacements et les connexions entre les quartiers ;
- Améliorer l'accessibilité des sentiers du parc linéaire Le P'tit Train du Nord et Le Cheminot et leur connexion avec les milieux urbains.



E. Consolider la vie de quartier par la planification des aménagements et services du quotidien

Cible

40 % de l'ensemble des nouveaux logements construits à moins de 500 m d'une destination alimentaire de proximité

- Améliorer la qualité de l'intégration des pôles aux secteurs résidentiels adjacents;
- Miser sur une multipolarité sur le territoire de manière à multiplier les quartiers ayant accès à des services de proximité;
- Intégrer les aménagements favorisant les déplacements actifs aux voies collectrices donnant accès aux pôles de services;
- Compléter et bonifier les infrastructures piétonnes et cyclables en tronçon et à destination.



F. Orienter la croissance résidentielle sur le territoire et guider les nouveaux développements selon les principes d'écoconception

Cible

Atteindre une couverture de canopée moyenne de 40% sur les terrains privés pour tout terrain occupé par une nouvelle construction

- Limiter l'étalement urbain à l'extérieur du périmètre d'urbanisation;
- Diversifier l'offre de logements disponibles dans les différents quartiers résidentiels;
- Limiter l'impact environnemental des terrains privés à l'intérieur des quartiers résidentiels;
- Réduire la minéralisation des quartiers résidentiels en augmentant notamment la canopée;
- Diversifier l'offre de logements dans les nouveaux développements.



G. Investir dans les aménagements régénératifs et biophiliques pour engendrer des retombées concrètes assurant la transition écologique

Cible

Proportion du Plan triennal d'immobilisation dédiée aux aménagements régénératifs et biophiliques

- Guider par l'exemple et limiter la consommation énergétique des bâtiments municipaux existants ;
- Réduire les îlots de chaleur urbains (ICU), en particulier dans le cœur de la Ville, en diminuant notamment les aires de stationnement minéralisées de commerces et institutions existants et à venir ;
- Réduire la contribution du domaine public aux ICU, en particulier sur les voies collectrices et les artères ;
- Réduire les surfaces gazonnées sur le territoire de la ville ;
- Améliorer le traitement qualitatif des eaux de ruissellement à l'aide des infrastructures vertes, en particulier dans le cœur de la Ville.



H. Par son leadership municipal, mettre en œuvre l'exemplarité et suivre les avancées

Cible

Publication d'un suivi annuel du PUMD et de la progression de chacune des cibles

- Assurer l'adhésion des partenaires et des citoyens envers la vision d'aménagement et de mobilité durable ;
- Promouvoir la mobilité durable ;
- Promouvoir l'aménagement durable du territoire ;
- Suivre la mise en œuvre des actions et s'ajuster en conséquence.

GESTION DU TERRITOIRE

LES TYPES DE MILIEUX

Un découpage selon l'approche du transect

Conformément aux nouvelles tendances et aux meilleures pratiques en urbanisme, la Ville de Prévost entend réviser sa réglementation afin de l'arrimer aux nouvelles orientations d'aménagement et aux réalités du territoire en adoptant l'approche du découpage basé sur la forme urbaine.

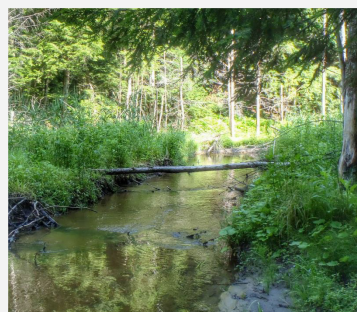
En ce sens, la stratégie vise à appliquer des normes en fonction d'un type de milieu selon le type d'environnement urbain basé sur leur typomorphologie dans une logique d'intensité urbaine dite de «transect». Plutôt que de séparer le territoire en zones selon des usages prescrits, l'approche par «transect» vise un découpage selon le caractère et l'ambiance distincte d'un secteur existant. Le découpage des aires d'affectations prévues au présent plan d'urbanisme découle donc d'une analyse des caractéristiques architecturales et paysagères du territoire.

Des normes et des critères d'aménagement s'appliquent ensuite afin que les différentes fonctions respectent une forme urbaine spécifique. Ces critères concernent autant les interventions sur le domaine privé que leur interaction avec le domaine public, particulièrement les voies de circulation dans une optique de planification aménagement/mobilité.

Le transect de Prévost

Le gradient présenté ci-après montre les grandes catégories de types de milieux sur le territoire. Chacune des catégories comprend plusieurs types de milieux qui présentent des spécificités propres en matière de forme et d'intensité urbaine. On retrouve les huit catégories suivantes sur le territoire :

- T1 - Naturel
- T2 - Rural
- T3 - Suburbain
- T4 - Urbain
- T5 - Centralité
- ZP - Publique
- ZC - Commerciale
- ZI - Industrielle



T1
Naturel



T2
Rural



T3
Suburbain



T4
Urbain



T5
Centralité



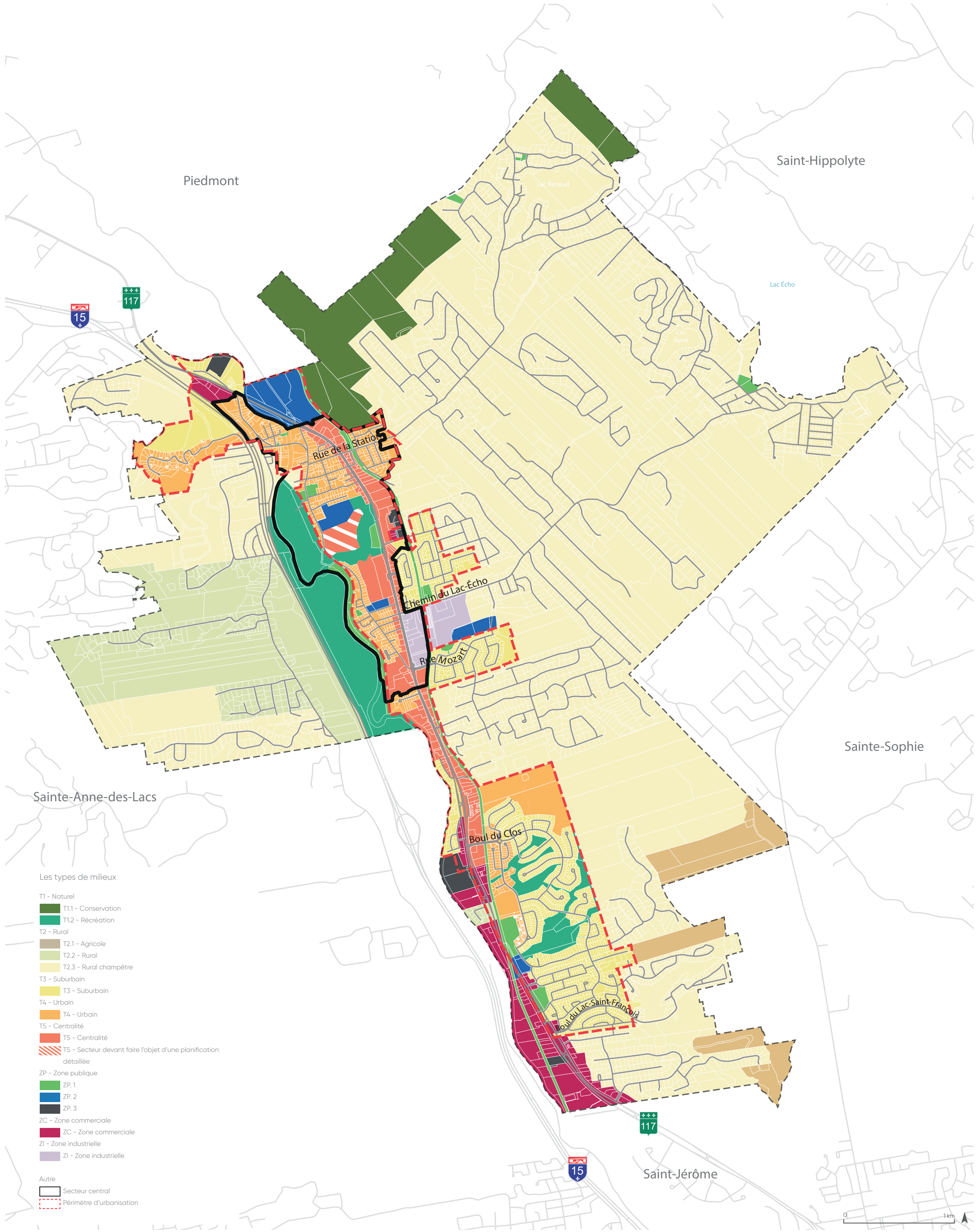
ZP
Publique



ZC
Commerciale



ZI
Industrielle



Les types de milieux

- T1 - Naturel
 - T1.1 - Conservation
 - T1.2 - Récréation
- T2 - Rural
 - T2.1 - Agricole
 - T2.2 - Rural
 - T2.3 - Rural champêtre
- T3 - Suburbain
 - T3 - Suburbain
- T4 - Urbain
 - T4 - Urbain
- T5 - Centralité
 - T5 - Centralité
 - T5 - Secteur devant faire l'objet d'une planification détaillée
- ZP - Zone publique
 - ZP.1
 - ZP.2
 - ZP.3
- ZC - Zone commerciale
 - ZC - Zone commerciale
- ZI - Zone industrielle
 - ZI - Zone industrielle
- Autre
 - Secteur central
 - Périmètre d'urbanisation



VILLE DE
Prévost