

PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ DURABLE

2023 - 2035

Règlement numéro 842

Février 2024

VILLE DE
Prévost

Règlement numéro 842
Février 2024

ÉQUIPE DE PROJET
Ville de Prévost
Marilou P. Thomas, urb. Directrice, Service de l'urbanisme et du développement économique
Ariane Lambert, urb. Conseillère à l'urbanisme et au développement

L'Atelier Urbain
Louis-Michel Fournier, urbaniste
Marc-André Bourgault, urbaniste
Pierre-Olivier Robitaille

TABLE DES MATIÈRES

1. MISE EN CONTEXTE 3
1.1 La démarche 4
1.2 Portrait général du territoire 5
1.3 Historique de développement 6
2. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC 7
2.1 Projections climatiques 8
2.2 Milieu de vie 10
2.3 Milieu économique 11
2.4 Milieu naturel et agricole 12
2.5 Patrimoine et paysage 13
2.6 Mobilité active 14
2.7 Transport routier 16
2.8 Contraintes 17
2.9 Croissance urbaine 18
3. PRÉVOST 2035 19
3.1 L'énoncé de vision 20
3.2 Les orientations 21
3.2a Lire les fiches des stratégies 22
3.3 Les stratégies d'aménagement et de mobilité durable 23
4. GESTION DU TERRITOIRE 48
4.1 Les stratégies de gestion de la croissance urbaine 49
4.2 Les types de milieux 50

1

MISE EN CONTEXTE

1.1 La démarche
1.2 Portrait général du territoire
1.3 Historique de développement

MISE EN CONTEXTE

1.1 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.

Le présent Plan d'urbanisme et de mobilité durable abroge et remplace le Règlement 600 sur le Plan d'urbanisme.



MISE EN CONTEXTE

1.2 PORTRAIT GÉNÉRAL DU TERRITOIRE

Une localisation stratégique

La Ville de Prévost est localisée dans la région administrative des Laurentides et dans la municipalité régionale de comté (MRC) de La Rivière-du-Nord. Cette dernière se distingue des autres MRC de la grande région des Laurentides par sa localisation à la fois en lien avec la région métropolitaine de Montréal et avec les grands secteurs de villégiature des Laurentides. La région concentre de grands équipements structurants, une offre commerciale variée, des pôles récréatifs d'envergure, une richesse naturelle et un secteur agricole dynamique.

La Ville de Prévost est traversée par l'autoroute 15, la route 117 et la rivière du Nord. Elle est délimitée au nord par la Ville de Piedmont, à l'est par la Municipalité de Saint-Hippolyte et la Municipalité de Sainte-Sophie, au sud et à l'ouest par la Ville de Saint-Jérôme ainsi qu'à l'ouest par la Municipalité de Sainte-Anne-des-Lacs.

Le territoire de Prévost s'étend sur 34,34 km^2 et se caractérise essentiellement par la fonction résidentielle et les espaces naturels qui s'étendent sur l'ensemble du territoire. Pour leur part, les fonctions urbaines (commerces et services) sont concentrées principalement en bordure de la route 117.

Le territoire de la Ville de Prévost est localisé juste au nord de Saint-Jérôme et à 50 km de Montréal, respectivement les 14e et 1re villes les plus populeuses du Québec. En plus de sa relative proximité avec ces centres urbains, la Ville se trouve à 60 km de Mont-Tremblant, une destination touristique d'importance et est voisine de municipalités dotées d'équipements touristiques majeurs.

Grâce à cette situation géographique avantageuse, la Ville de Prévost est perçue comme la « porte d'entrée » de la région des Laurentides.

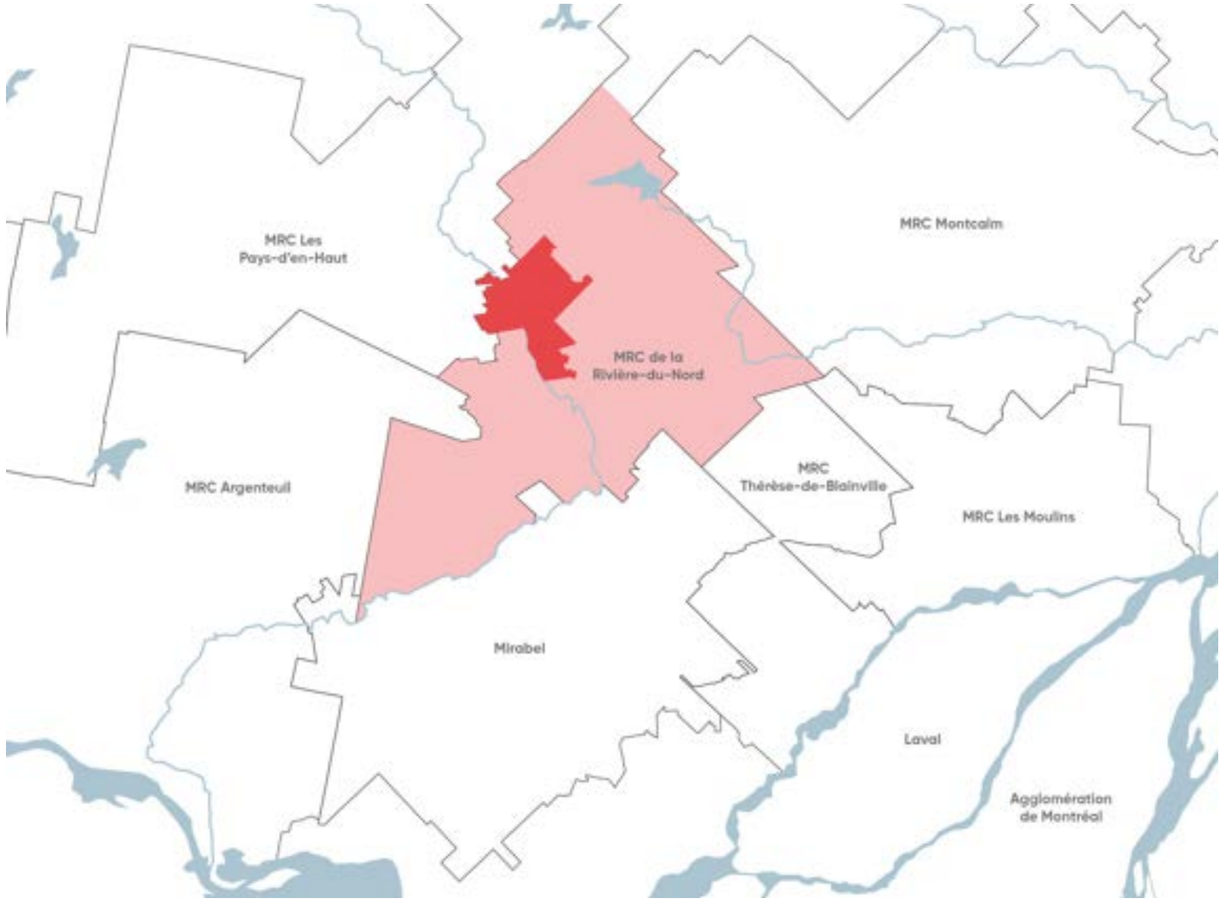


Figure 1 : Localisation régionale

MISE EN CONTEXTE

1.3 HISTORIQUE DE DÉVELOPPEMENT*

Deux noyaux fondateurs propulsés par le train et la villégiature

Shawbridge a été créé avec l'arrivée de William Shaw et Martha Maria Matthews, qui se sont établis dans la région en 1842. En 1843, un recensement établit la colonie à 52 colons. Le pont Shaw, dont le nom provient de William Shaw, a été le premier pont de la région immédiate à relier les deux rives de la Rivière du Nord, ce qui constitua un important atout pour le développement du village.

L'arrivée du train par les deux chemins de fer (Canadien Pacifique (CP) et Canadien National (CN)) marque une époque importante dans le développement du territoire. En effet, les chemins de fer qui passaient par le secteur de Lesage et par Shawbridge servaient d'abord au ravitaillement des premiers colons, mais aussi au transport de bois vers Montréal. Le ski devenant une activité de plus en plus prisée et populaire pour les adeptes de ce sport d'hiver, l'infrastructure ferroviaire connait peu à peu une nouvelle vocation et participe au développement de l'industrie touristique dans la région. Prévost, avec ses plages, ses pistes de ski et l'implantation d'un premier remonte-pente, voit son attrait s'accroitre.

La nouvelle Route 11

Au début des années 1940, la présence accrue des automobilistes visitant les Laurentides force les autorités provinciales à améliorer la route 11, aussi appelée route Nationale. À l'époque, la route 11 passe par les trois villages de Lesage, Shawbridge et Prévost sur un parcours parfois trop étroit et sinueux. Un pont moderne fut alors construit à partir de 1942 et une nouvelle route 11 plus moderne apparut en 1947, longeant les villages dans ce qui est l'emprise actuelle de la route 117. Ce nouveau tracé modifie la structure urbaine de la Ville de Prévost en délocalisant la colonne du développement de la ville en parallèle de la rue Principale.

L'autoroute 15 et la villégiaturbanisation

L'arrivée de l'autoroute 15 en 1964, à l'époque du déploiement des autoroutes à travers la province, chamboule à nouveau le développement de la Ville. Son tracé traversant les anciennes pentes de ski qui avaient jadis fait le bonheur des premiers skieurs alpins des années 30 et 50 est venu modifier la place qu'occupaient jadis le Vieux-Prévost et Shawbridge sur l'échiquier touristique. L'accès facilité aux autres centres de villégiature plus au nord a affaibli le rôle de centre de villégiature de la Ville.

À partir des années 1960, Prévost connait une première vague d'urbanisation de type suburbain. Si près du quart des habitations sur le territoire ont été construites entre les années 1960 et 1980, c'est à partir des années 1980 que la Ville a connu sa plus forte croissance en lien avec sa localisation accessible depuis la région de Montréal et à la porte des milieux de villégiature des Laurentides. On compte plus de 60 % des logements sur le territoire construits après 1980 et les projections de population montrent une croissance soutenue pour les décennies à venir.

En 2023, la Ville de Prévost fêtait le 50e anniversaire de la fusion des villages de Lesage, Shawbridge et Prévost ayant eu lieu en janvier 1973. Celle-ci faisait suite aux demandes des trois villages de soutiens financiers de la part du gouvernement provincial suite au déclin de l'activité touristique depuis l'arrivée de l'autoroute. Le nom «Prévost» est adopté officiellement en 1978 pour la municipalité fusionnée.



Ancienne gare de Shawbridge @Musée virtuel de Prévost

1898 : Gare de Shawbridge

1930 : Route 11 (Rue Principale)



Rue Principale @Musée virtuel de Prévost

1947 : Ouverture de la nouvelle route 11



Nouveau pont de la route 11 @Musée virtuel de Prévost



Poste de péage du Vieux-Prévost @Musée virtuel de Prévost

1964 : Ouverture de l'autoroute 15

*Texte tiré du Musée virtuel de Prévost et du site web de la Ville de Prévost avec adaptation

2

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

2.1 Projections climatiques
2.2 Milieu de vie
2.3 Milieu économique
2.4 Milieu naturel et agricole et minéralisation
2.5 Patrimoine et paysage
2.6 Mobilité active
2.7 Transport routier
2.8 Contraintes
2.9 Croissance urbaine

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

2.1 PROJECTIONS CLIMATIQUES

Des transformations notables du climat

L'impact des activités humaines sur les changements climatiques n'est plus à démontrer. Déjà, les phénomènes climatiques extrêmes augmentent en fréquence et les moyennes de précipitation et de température saisonnières sont en hausse. Si la tendance actuelle se maintient, il est prévu qu'entre les horizons 1981-2010 et 2041-2070, la température annuelle moyenne sur le territoire de Prévost augmente de 3,2 °C, passant de 4,8 °C à 8,0 °C. Selon un scénario d'émission élevé, le jour le plus chaud passera de 32,9 °C en 2020 à 39,7 °C en 2099[1]. Cette hausse se traduit en hiver par une augmentation des épisodes de gel-dégel (de 20,9 jours par année à 26,8 jours, soit une augmentation annuelle d'environ 5,9 jours), ainsi que par l'apparition dans la région d'épisodes de chaleur extrêmes en été (1,4 jour par année durant la deuxième période). En hiver, les précipitations de pluie sont appelées à doubler (de 55 mm à 108 mm)[2]. En bref, tous les indicateurs annoncent une accélération dans les prochaines années des bouleversements déjà entamés.

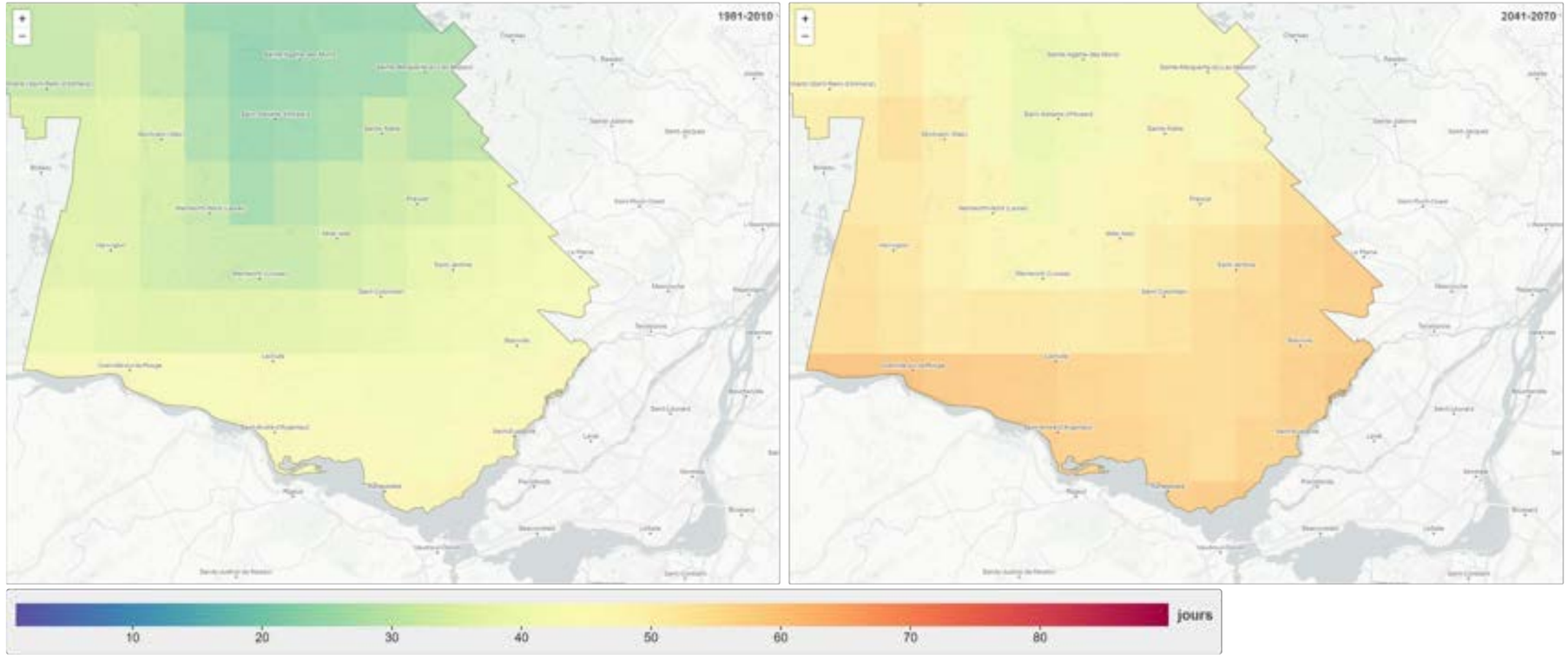
L'autre crise : la disparition de la biodiversité

Si la crise climatique est bien documentée et vulgarisée, la crise de la biodiversité, tout aussi importante, est fortement influencée par la manière dont les territoires s'urbanisent. La perte de la biodiversité provoque en effet des impacts

[1] Données climatiques (2021). Valeurs annuelles pour Prévost (en ligne) https://donneesc-limatiques.ca/explorer/emplacement/?loc=EQSNQ&location-select-temperature=tx_max&location-select-precipitation=r1mm&location-select-autres=frost_days

[2] Ouranos (2021). Portraits climatiques (en ligne) https://portclim.ouranos.ca/#/fr

Nombre d'événements de gel/dégel en hiver, 1981-2010 et 2041-2070



directs sur le bien-être humain. Ceux-ci peuvent se matérialiser sous la forme de maladies émergentes, de la diminution de la qualité de l'eau, de l'effondrement d'espèces terrestres et/ou aquatiques ainsi que de l'accélération des changements climatiques[3].

[3] Évaluation des écosystèmes pour le millénaire (2005) Quelles sont les principales conclusions de l'EM ? (En ligne). https://www.millenniumassessment.org/fr/About.html#:~:text=Au%20cours%20des%20cinquante%20derni%C3%A8res,et%20d'%C3%A9nergie%2C%20ce%20qui

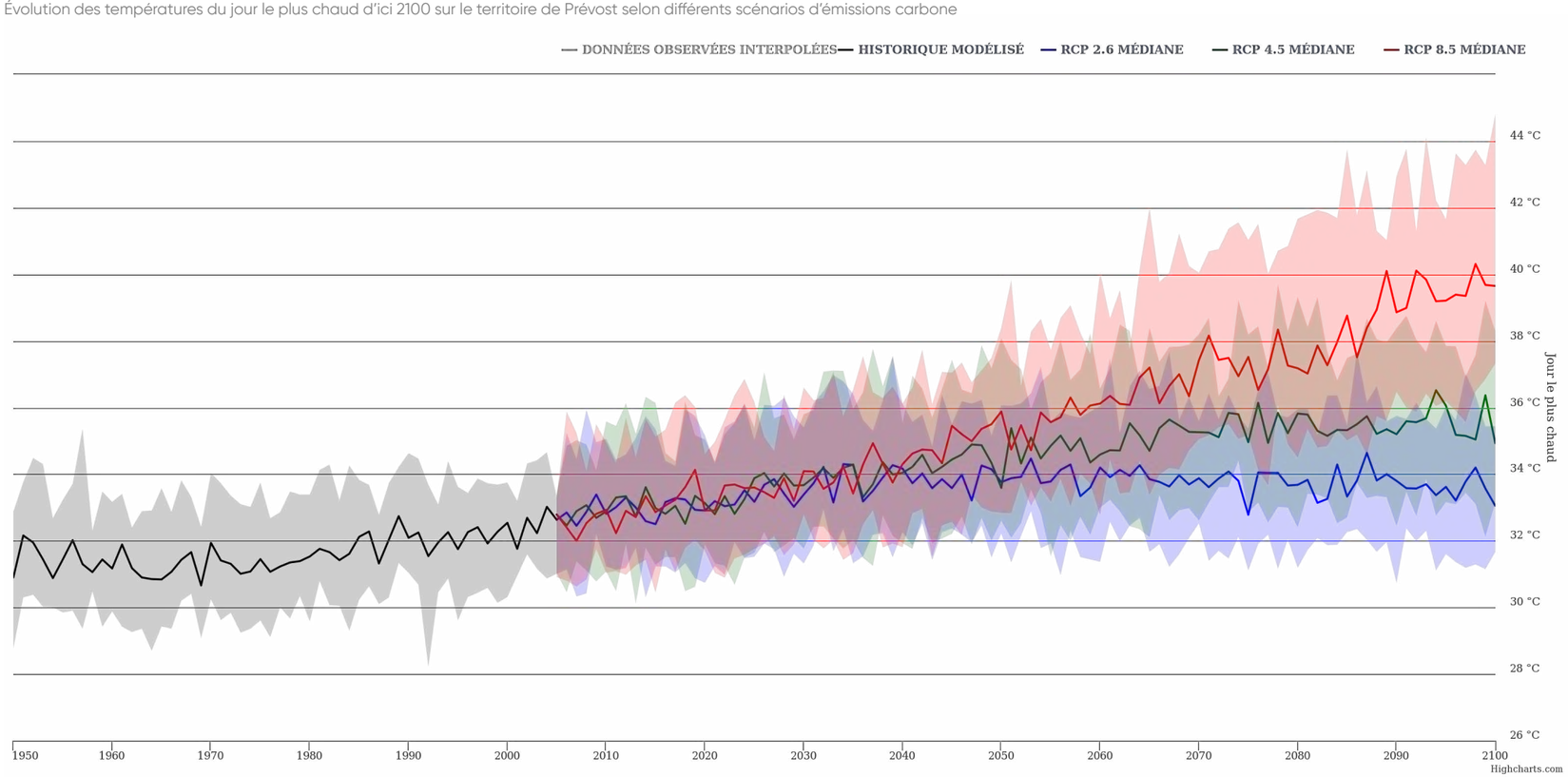
Diminuer l'impact des activités humaines et adapter le territoire

Vagues de chaleur, multiplication des épisodes de gel-dégel, hausse des précipitations ; les territoires urbanisés ne sont pas adaptés pour subir ces bouleversements. Les sols et les toitures perméables ne permettent pas, à l'heure actuelle, d'accueillir une hausse de la fréquence et de l'intensité des précipitations, alors que les infrastructures traditionnelles sont confrontées à des enjeux de surverses causés par l'intensité des épisodes de pluie extrême. Les milieux adaptés à la circulation et l'accessibilité automobile sont souvent dépourvus d'une canopée conséquente, produisent des ilots de chaleur urbains qui accentuent les effets des vagues de chaleur et participent directement à la dégradation de la biodiversité sur plusieurs kilomètres de distance.

Malgré la présence toujours importante des milieux naturels sur le territoire de la ville, il importe de diminuer rapidement les impacts des activités humaines sur le climat et la biodiversité, tout en augmentant la résilience du territoire. Ainsi, la ville et ses citoyens se retrouvent au cœur de ce défi. En effet, en raison de leur influence sur l'aménagement du territoire, ils sont appelés à jouer un rôle de premier plan au cours des prochaines années.

En ce sens, les décisions prises à l'intérieur des différents documents de planification permettront d'accélérer la production de résultats positifs. Le présent PUMD vise donc à jeter les bases d'une évolution du territoire qui répondra, au cours des prochaines années, aux objectifs du développement durable.

Évolution des températures du jour le plus chaud d'ici 2100 sur le territoire de Prévost selon différents scénarios d'émissions carbone



SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

2.2 MILIEU DE VIE

Un milieu de vie prisé de moins en moins accessible

En 2019, la Ville de Prévost arrivait huitième dans le palmarès des 103 villes québécoises où il fait bon vivre[1]. La situation avantageuse de la Ville à mi-chemin entre les milieux de villégiature des Laurentides et la région métropolitaine de Montréal en fait un milieu de vie prisé et contribue à une forte pression immobilière. Selon Centris, les maisons unifamiliales affichaient un délai de vente moyen de 37 jours en 2022 et 2023. Le prix médian était de 502 000 $ et le prix moyen était de 398 347 $, ce qui représente une augmentation de plus de 45 % entre l'année 2021 et l'année 2023[2].

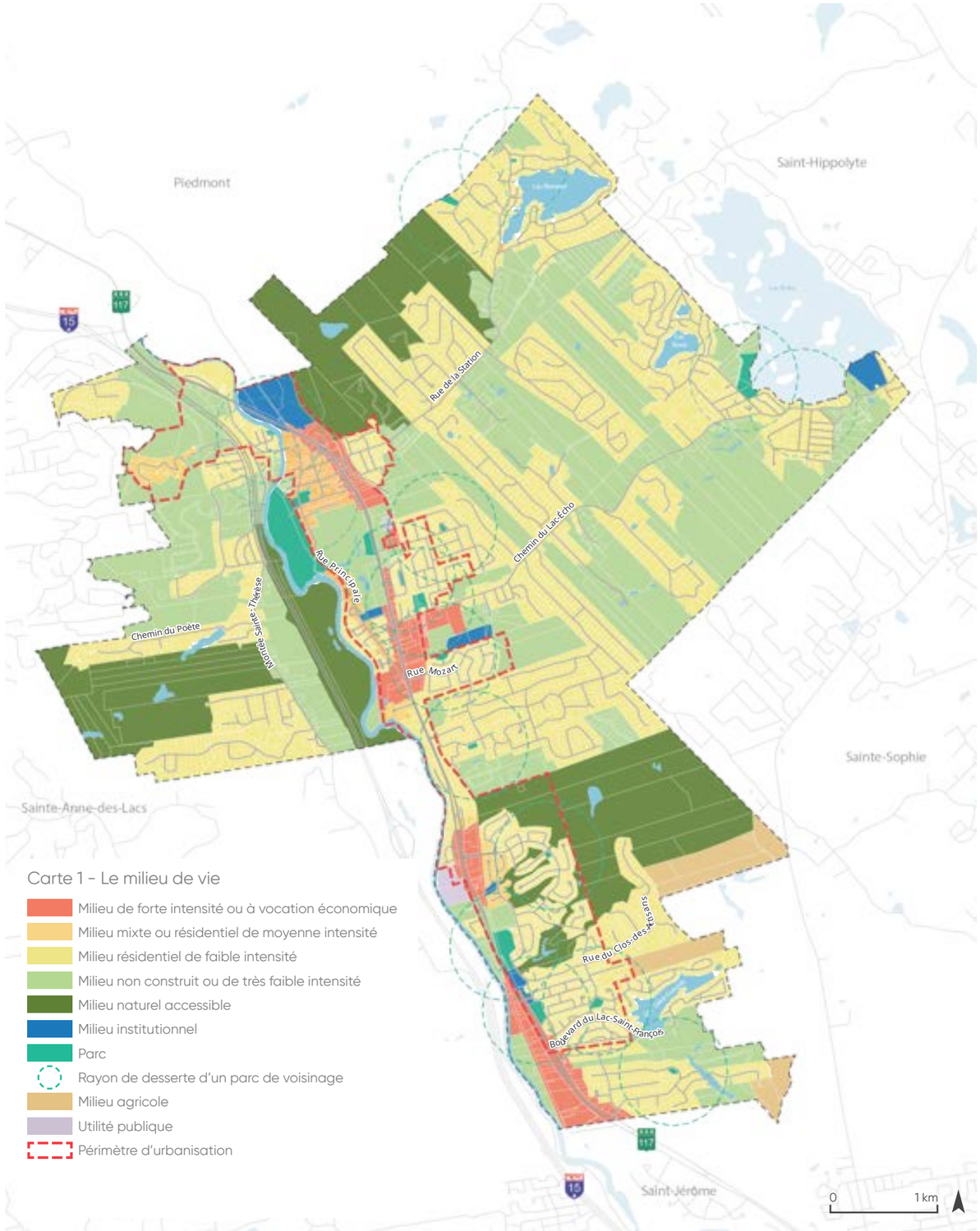
Si entre 2001 et 2016, la Ville de Prévost a connu une croissance significative de sa population avec l'arrivée de plus de 2000 nouveaux ménages, soit une croissance de près de 60 % (3 135 - 5 180), les projections de population de l'Institut de la Statistique du Québec montrent une poursuite de cette croissance alors que près de 900 nouveaux ménages sont attendus d'ici 2035. Cette croissance sera particulièrement marquée pour la population de 60 ans et plus[3], ce qui engendre des besoins spécifiques en matière de typologies de logement, de mode de tenure et d'accessibilité. À l'heure actuelle, la maison unifamiliale isolée demeure le type de logements prédominant sur le territoire. Avec l'augmentation des coûts d'habitation, ce type de logement est de moins en moins accessible à une partie de la population et est souvent peu adapté pour une population vieillissante. En outre, le taux d'inoccupation des logements locatifs montre un manque criant de ce type d'habitation sur le territoire et dans la région en général. Prévost ne possède d'ailleurs que très peu de logements sociaux ou communautaires. En 2021, on comptait 605 ménages consacrant plus de 30 % de leurs revenus aux frais de logement. Des stratégies en matière de logements abordables doivent être planifiées.

Des équipements communautaires centraux, mais dont l'accessibilité est déficiente

L'équipement communautaire, que ce soit l'école, l'équipement sportif ou l'équipement culturel doit être au cœur des communautés et facilement accessible pour tous. Si les secteurs bordant la route 117 sont bien desservis, l'accessibilité demeure déficiente pour les résidents plus excentrés. De plus, le réseau de transport collectif et actif n'assure pas une accessibilité optimale et universelle vers ces équipements, particulièrement pour les utilisateurs qui doivent traverser l'autoroute 15 ou la route 117. Dans un esprit de densification et de consolidation du périmètre urbain, une localisation centrale des équipements est nécessaire. Une stratégie d'accessibilité en mode actif doit être définie pour assurer que l'ensemble de la population puisse avoir accès aux infrastructures. Cela est particulièrement le cas avec le projet de développement du Cœur des courants, qui bonifiera le niveau de desserte en équipement à un endroit stratégique, mais qui doit être réfléchi en lien avec les futurs réseaux de mobilité active.

Une desserte inégale en parc de voisinage et en grands espaces verts accessibles

Les parcs de voisinage ponctuent la plupart des quartiers résidentiels les plus urbanisés et offrent une bonne couverture dans des rayons de 500 m. On retrouve aussi sur le territoire de grands espaces naturels accessibles par des sentiers. Il y a toutefois une grande partie du territoire où l'accessibilité à un parc de voisinage ou à un grand espace naturel est déficiente, car il est très éloigné ou non aménagé pour un déplacement actif, sécuritaire et convivial.



Carte 1 - Le milieu de vie

- Milieu de forte intensité ou à vocation économique
- Milieu mixte ou résidentiel de moyenne intensité
- Milieu résidentiel de faible intensité
- Milieu non construit ou de très faible intensité
- Milieu naturel accessible
- Milieu institutionnel
- Parc
- Rayon de desserte d'un parc de voisinage
- Milieu agricole
- Utilité publique
- Périmètre d'urbanisation

1 Proulx, Marie-Hélène (2019. Le palmarès des villes où il fait bon vivre au Québec. https://lactualite.com/societe/le-palmares-des-villes-2019/

2 Centris (2023). Statistiques immobilières. https://www.centris.ca/fr/outils/statistiques-immobilieres/laurentides/prevost

3 Institut de la statistique du Québec (2021). Projections de population - Le Québec. https://statistique.quebec.ca/fr/document/projections-de-population-le-quebec

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

2.3 MILIEU ÉCONOMIQUE

Une dépendance envers les pôles d'emploi périphériques

Selon le recensement de 2021, on compte seulement 860 résidents faisant partie de la population active dont le lieu de travail se retrouve sur le territoire de Prévost, représentant moins de 18 % de la population active. En effet, le peu d'emploi disponible sur le territoire rend les résidents dépendants des pôles d'emploi de Saint-Jérôme, de la communauté métropolitaine de Montréal ou des centres urbains des Laurentides. Pour rendre la ville plus résiliente et favoriser une diminution du bilan carbone des résidents, il est nécessaire de diversifier les fonctions sur le territoire et d'attirer des emplois permettant davantage aux Prévostois d'y vivre et d'y travailler.

Une structure économique multipolaire

L'activité commerciale de Prévost se concentre le long de la route 117, selon une structure multipolaire comprenant quatre concentrations. À l'exception du pôle de l'entrée de ville sud, qui regroupe des commerces artériels, ces pôles commerciaux ont une vocation principalement locale avec des commerces et services courants tels que des épiceries, des dépanneurs, des boulangeries, etc. On y retrouve également des commerces spécialisés tels que des services aux entreprises, un magasin d'équipement de plein air et un centre d'impression, sans s'y limiter. S'il y a une certaine diversité de commerces et services sur le territoire, leur concentration le long de la route 117 rend leur rayon de desserte limité pour de nombreux résidents qui doivent s'y rendre en automobile. Il est nécessaire de mieux desservir le territoire en commerces et services de proximité. La multipolarité actuelle de la ville est un avantage, toutefois, il est nécessaire d'assurer une connectivité et une accessibilité optimale à ces pôles de services pour l'ensemble du territoire.

Un potentiel industriel à planifier

Le secteur industriel de la Ville se situe à proximité de la route 117 et du chemin du Lac-Écho. On retrouve actuellement un parc industriel de petite taille sur le territoire. Considérant les tendances de développement industriel, qui vise à diversifier et dynamiser les milieux d'emplois afin d'attirer les entreprises à valeur ajoutée, il est nécessaire de planifier des pôles multifonctionnels pouvant accueillir des fonctions industrielles légères à même des milieux de vie mixtes. L'axe économique de la route 117 offre un potentiel d'accueil et de développement de l'emploi. En outre, la MRC identifie le secteur bordant le chemin du Lac-Écho comme un secteur industriel à consolider autour de l'actuelle entreprise de produits de bois et des autres fonctions industrielles. La taille du parc industriel représente toutefois un obstacle à cette consolidation.

Un potentiel agricole limité

L'activité agricole est très limitée sur le territoire. La zone agricole décrétée en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA) couvre une superficie approximative de 79 hectares, ce qui représente 2,3 % de la superficie totale de la Ville. À l'extérieur de la zone agricole décrétée, on note la présence d'une porcherie ainsi que certains élevages domestiques de type « fermette ». Les tendances liées à la notion de ville nourricière placent l'accès à une alimentation saine et de proximité ainsi que l'agriculture urbaine au cœur des préoccupations des collectivités. Il est essentiel d'intégrer l'agriculture à la vie urbaine par le déploiement d'activités ou d'aménagements bien localisés.



Carte 2 - Le milieu économique

- Activité commerciale ou de services
- Activité industrielle
- Activité agricole
- Pôle économique

A Vieux Shawbridge
B Chemin du Lac-Écho
C Du Clos-Prévostois
D Entrée de ville Sud

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

2.4 MILIEU NATUREL ET AGRICOLE ET MINÉRALISATION

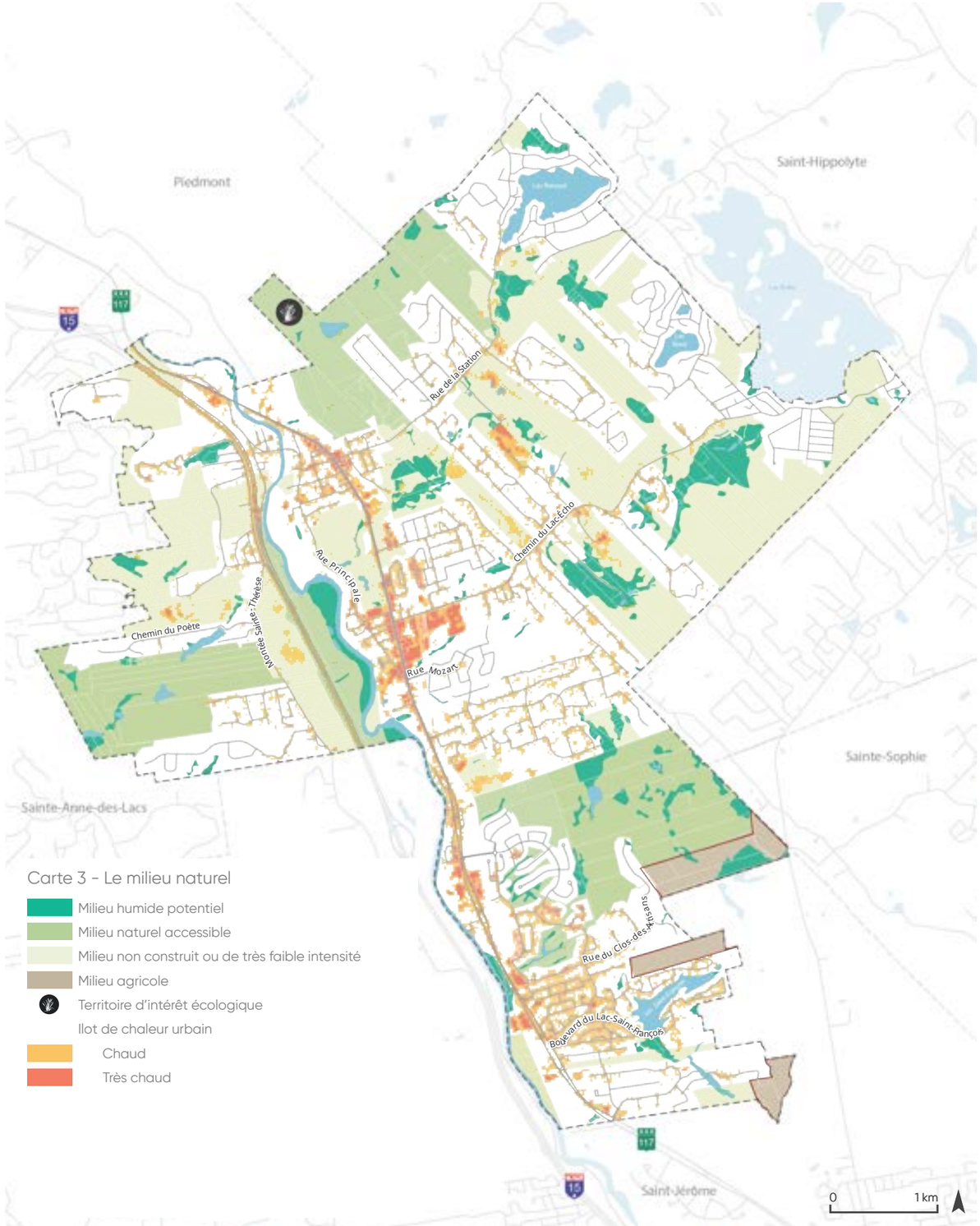
Un écosystème riche en milieux naturels

La Ville de Prévost constitue un véritable écosystème riche en milieux naturels comportant une faune et une flore diversifiée. On y retrouve plusieurs milieux humides répartis sur l'ensemble du territoire qui contribuent au maintien de la biodiversité et à la qualité de l'eau. Plusieurs secteurs qui n'ont pas de statut de protection comprennent des boisés à haute valeur écologique. Une stratégie doit être réfléchie de manière à éviter l'étalement urbain sur ces milieux et à limiter la perte de connexion écologique autant à l'intérieur qu'à l'extérieur du périmètre urbain.

Le territoire agricole, pour sa part, est constitué en grande partie de boisés à préserver. Une manière de promouvoir les activités agricoles respectueuses du couvert forestier doit être planifiée. Plusieurs exemples d'activités agricoles adaptées aux milieux forestiers et favorisant la biodiversité, regroupées sous la grande famille de l'agroforesterie[1], deviennent de plus en plus populaires. Les cultures en boisé, par exemple celles du ginseng en érablière, de plantes médicinales, de l'ail des bois, de champignons, d'if des bois et d'autres plantes comestibles sont notamment possibles. Le sylvopastoralisme, soit la pratique du pâturage en sous-bois ou, à l'inverse, de la plantation d'arbres dans les pâturages, est un autre type d'agroforesterie et est particulièrement adapté aux paysages pastoraux tels qu'on en retrouve entre la rue de la Station et à l'est de la route 117.

Un phénomène d'ilot de chaleur principalement localisé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation

À l'intérieur du périmètre urbain, les quartiers existants ont perdu du couvert forestier par rapport aux grands secteurs périurbains, notamment en lien avec l'imperméabilisation des sols due à la présence d'infrastructures de transport ou de bâtiments. En outre, le corridor de la route 117 avec des bâtiments de grandes surfaces et une prédominance d'aires de stationnement participe au phénomène d'ilot de chaleur en raison de la minéralisation du sol. Des stratégies favorisant la conservation du couvert forestier et le verdissement des infrastructures de transport doivent être planifiées. En outre, il est nécessaire d'assurer l'augmentation de la canopée dans les développements récents et sur les terrains commerciaux le long de la route 117 par des programmes de plantation d'arbres et une réglementation adaptée.



1 Nature Québec (2023). L'agroforesterie, une solution gagnante de la ferme à la planète ! https://naturequebec.org/agroforesterie-solution-gagnante/

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

2.5 PATRIMOINE ET PAYSAGE

Un potentiel paysager à mettre en valeur

Prévost se distingue par ses paysages vallonnés et son caractère verdoyant, à la porte d'entrée de la région des Laurentides. L'autoroute 15 ainsi que la route 117 y sont des corridors paysagers d'intérêt qui offrent des points de vue sur les paysages identitaires de la Ville. Le développement récent des abords de la route 117, sans y modifier la configuration et l'aménagement de la route, génère des contrastes au niveau paysager alors que l'aménagement routier ne correspond pas à la fonction urbaine qu'on y retrouve. Une vision paysagère et de design doit être planifiée le long de cet axe de manière à assurer un verdissement accru et à contribuer à la création d'une vitrine identitaire pour Prévost.

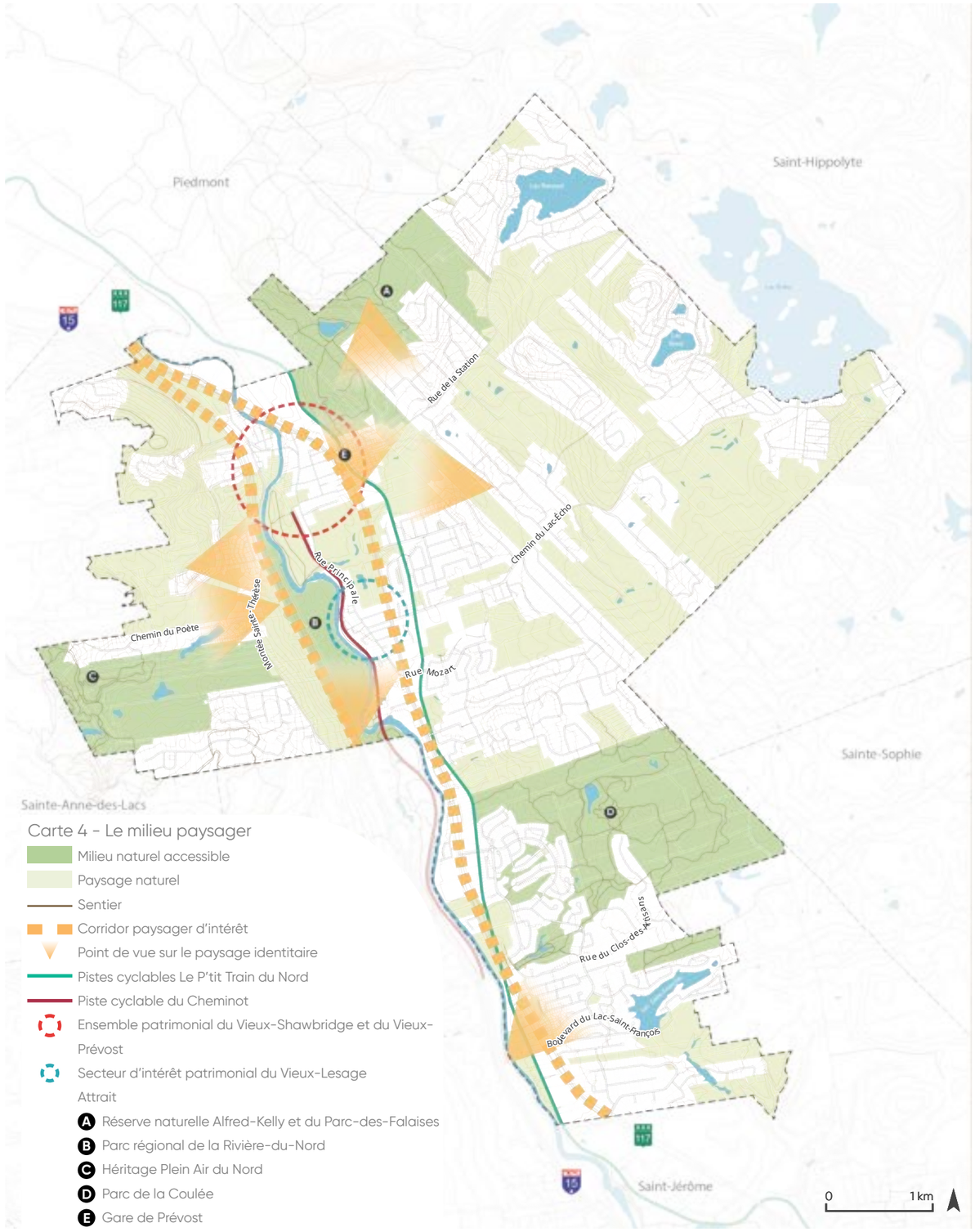
Des attraits naturels à mettre en valeur

Prévost recense des milieux naturels accessibles à la population, par des sentiers, qui constituent des atouts importants à la qualité du milieu de vie et qui attirent des excursionnistes de l'extérieur. Par exemple, Héritage Plein air du Nord possède deux terrains à Prévost dans la Forêt Héritage lesquels ont aussi un statut de conservation à perpétuité. Outre ces dernier et le parc régional de la Rivière-du-Nord, la réserve naturelle Alfred-Kelly et la réserve naturelle du Parc-des-Falaises, les grands boisés n'ont pas de statut de protection officiel et dépendent du travail d'organismes de protection et de mise en valeur. Par exemple, Considérant leur importance pour la Ville et pour la conservation de corridors écologiques sur le territoire, il est nécessaire de travailler avec le milieu de manière à assurer la pérennité et la croissance de la superficie des grands espaces naturels accessibles et protégés.

Un important héritage historique

Le noyau villageois du Vieux-Shawbridge se démarque par une concentration importante de bâtiments anciens typiques de l'architecture traditionnelle des Laurentides. L'ensemble bâti témoigne de l'importance du premier pont et de la gare du Canadien Pacifique (CP) pour le développement de la Ville, et l'architecture évoque la présence anglophone historique dans ce secteur de Prévost. Le Vieux-Lesage, plus au sud, témoigne quant à lui de l'histoire francophone de l'ancien village grâce à la concentration d'immeubles historiques qui s'y trouvent.

Afin d'assurer la préservation de cet héritage, une mise en valeur est nécessaire, notamment par une meilleure connaissance du patrimoine bâti, par des parcours d'interprétation, via le Musée virtuel, mais aussi par des outils assurant la protection et l'entretien des bâtiments de manière à éviter la perte du caractère bâti et du cachet historique du secteur.



Carte 4 - Le milieu paysager

- Milieu naturel accessible
- Paysage naturel
- Sentier
- Corridor paysager d'intérêt
- Point de vue sur le paysage identitaire
- Pistes cyclables Le P'tit Train du Nord
- Piste cyclable du Cheminot
- Ensemble patrimonial du Vieux-Shawbridge et du Vieux-Prévost
- Secteur d'intérêt patrimonial du Vieux-Lesage

Attrait

- A Réserve naturelle Alfred-Kelly et du Parc-des-Falaises
- B Parc régional de la Rivière-du-Nord
- C Héritage Plein Air du Nord
- D Parc de la Coulée
- E Gare de Prévost

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

2.6 MOBILITÉ ACTIVE

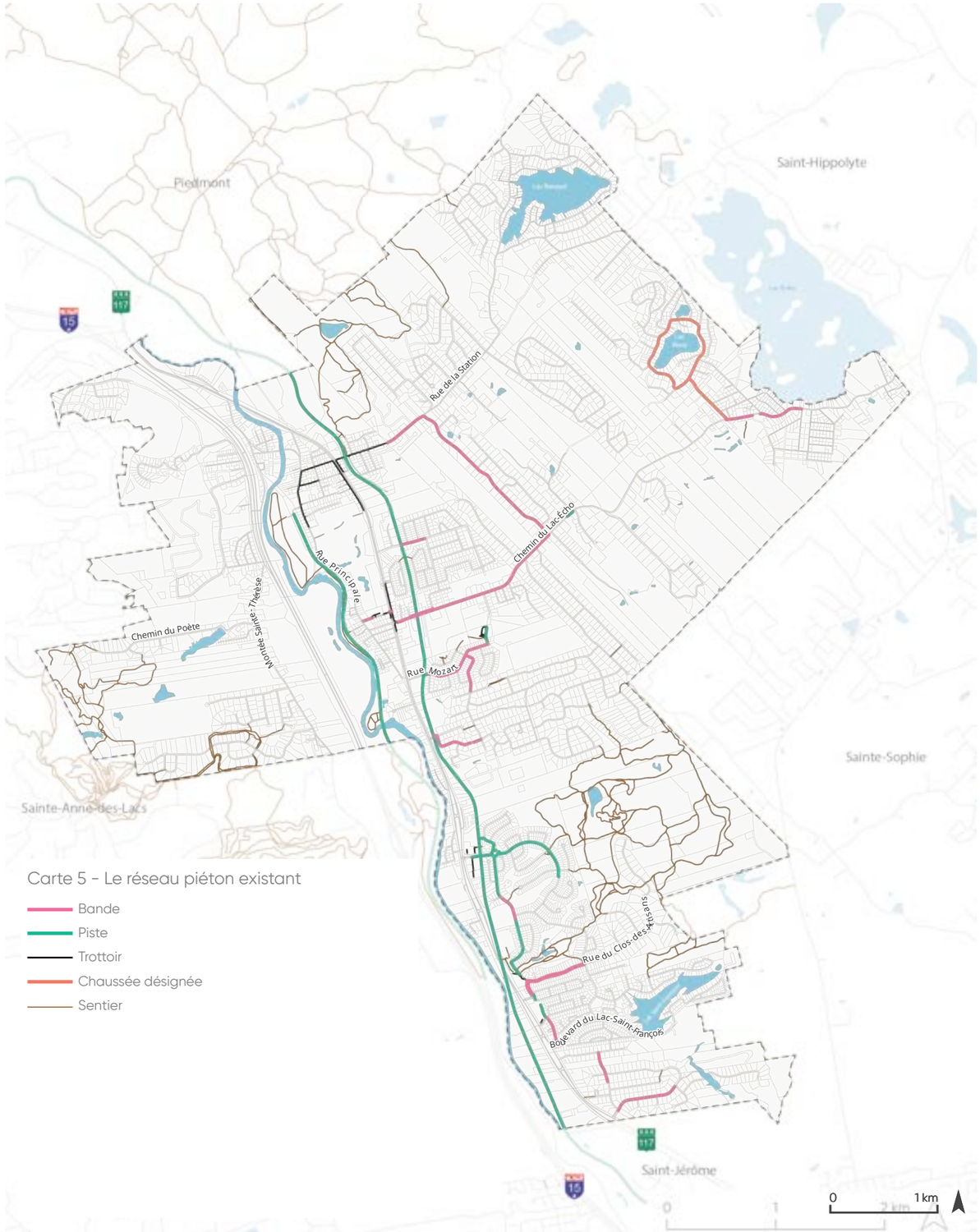
Peu d'alternatives conviviales

Les aménagements cyclables doivent être conçus pour l'ensemble des usagers, des plus craintifs aux plus endurcis. De plus, les réseaux doivent être adaptés aux types de déplacement que les usagers comptent faire. Pour certains, l'utilisation du vélo a un but plus récréatif alors que pour d'autres ce mode de déplacement est strictement utilitaire.

Le parc linéaire le P'tit Train du Nord constitue le tronc du réseau cyclable prévostois. Il répond aux critères de sécurité de la plupart des usagers. Sauf exception, il constitue cependant l'unique lien permettant de relier un lien actif à un autre. Hors de ce corridor, le réseau cyclopédestre de Prévost est discontinu et très peu maillé, ce qui limite son efficacité, en plus d'être plutôt limité en envergure. On ne trouve par exemple aucun lien actif vers l'est ou l'ouest de la ville.

La présence de bandes piétonnes pallie en partie le manque d'aménagements cyclables en engendrant un usage illégal par les cyclistes, mais celui-ci n'est pas convivial, notamment pour les piétons. Par ailleurs, l'absence d'accès direct depuis les destinations, par exemple par l'arrière de certains commerces situés sur la Route 117, promeut la circulation à sens inverse ou sur les aménagements piétons, dont les trottoirs, là où ils sont présents.

La forme des différents liens actifs représente également un enjeu. L'aménagement de bandes bidirectionnelles ou multifonctionnelles, notamment celles disposant d'une seule voie, de même que de pistes bidirectionnelles ou multifonctionnelles dans l'emprise routière n'est pas convivial. Ces aménagements sont contraires aux bonnes pratiques d'aménagement.



Carte 5 - Le réseau piéton existant

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

2.6 MOBILITÉ ACTIVE

Une disparité entre la sécurité perçue et la sécurité réelle

La sécurité perçue peut différer grandement de la sécurité réelle. Bien qu'elle ne protège pas physiquement les usagers, la présence de délinéateurs ou de marquage au sol peut par exemple augmenter la sécurité perçue, bien que de tels dispositifs n'offrent pas de protection réelle. On peut aussi offrir des aménagements réellement sécuritaires, mais qui ne seront pourtant pas perçus comme sécuritaires. Le réseau actif doit répondre adéquatement à ces deux critères.

Le Parc linéaire Le P'tit Train du Nord et le sentier Le Cheminot sont situés en site propre sur d'anciennes emprises ferroviaires, lesquelles ont donc peu d'intersections avec le réseau routier. À ces deux exceptions, le réseau cyclable prévostois est cependant presque exclusivement positionné en chaussée et n'est séparé des voies de circulation que par du marquage au sol ou des délinéateurs, ce qui offre peu de sécurité réelle aux usagers, notamment en conditions hivernales. L'absence d'infrastructures cyclopédestres sur la route 117 représente un enjeu de sécurité important pour les cyclistes s'y déplaçant. La circulation automobile y est soutenue et les vitesses affichées sont élevées pour un milieu urbain. La présence de nombreux tournebrides et de seulement 7 passages pour personnes sur la route 117 à l'intérieur des limites de la Ville, dont un en dénivelé, est un frein à l'usage des modes actifs et un enjeu de sécurité.

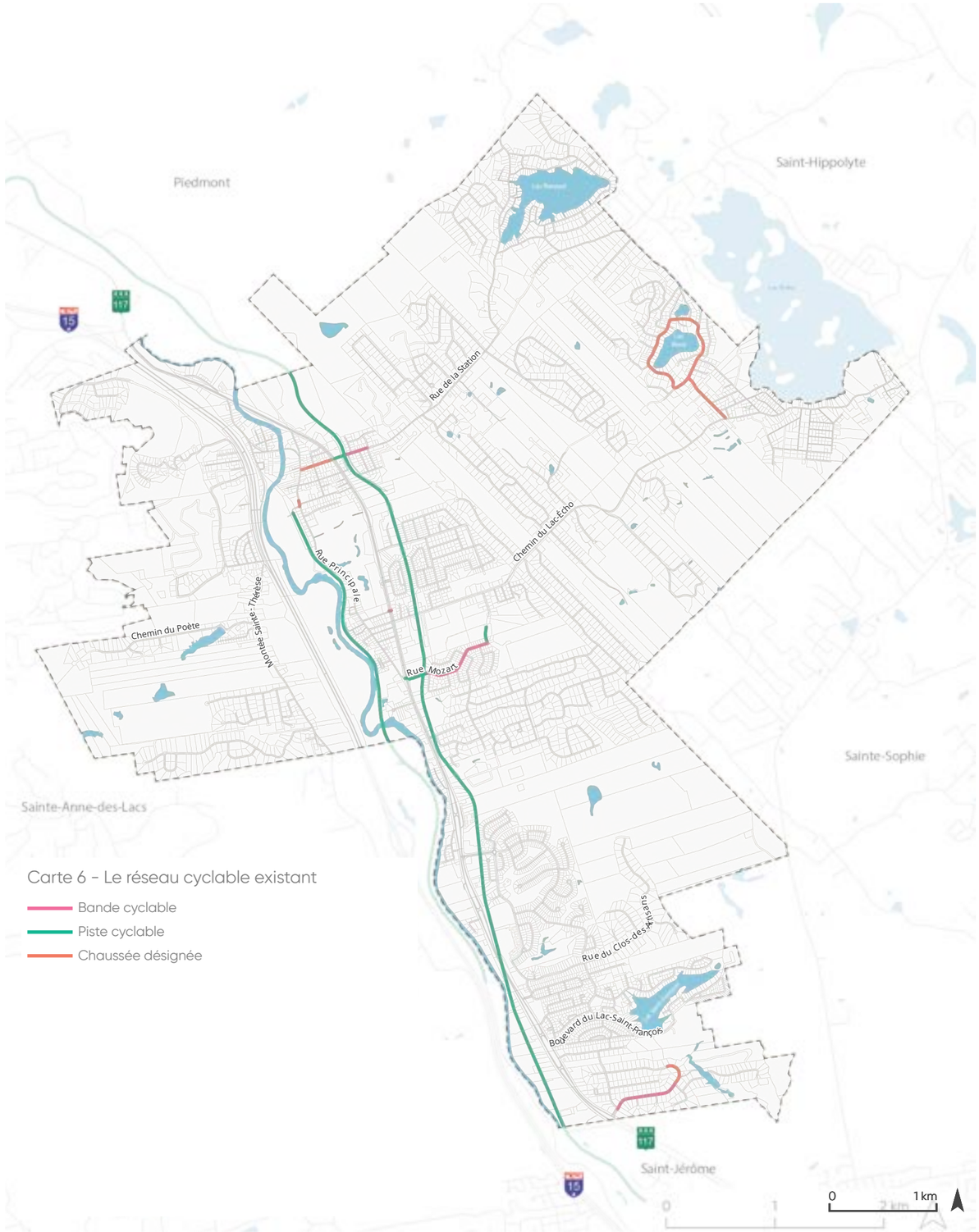
La visibilité aux passages pour personnes le long du parc linéaire Le P'tit Train du Nord est généralement mauvaise. Bien que plusieurs passages soient contrôlés sur les approches véhiculaires, ceux-ci le sont également sur les approches actives. La signalisation est confuse et inadaptée et plusieurs aménagements méritent d'être revus.

Un réseau principalement récréatif à compléter

Les usagers actifs peuvent être distingués selon la motivation de leur déplacement : récréatif ou utilitaire. Ces deux catégories d'usagers ont des besoins différents. Pour les premiers, le paysage et le confort sont primordiaux. Pour les seconds, ces éléments sont secondaires à la recherche d'un tracé efficace leur donnant accès à une destination. Il est à noter que les cyclosportifs sont des usagers récréatifs ayant des besoins entièrement différents, soit notamment l'atteinte d'une vitesse élevée incompatible avec les autres usagers actifs.

Une portion significative du réseau actif prévostois se situe en site propre sous la forme de sentiers piétons ou polyvalents. Ces liens récréatifs, bien qu'adéquats à cette fin, ne répondent pas aux besoins utilitaires : leur revêtement n'y est pas adapté et leur forme engendre des détours parfois importants.

En raison de leur lenteur relative, les usagers actifs utilitaires sont particulièrement affectés par les détours. Ceux-ci sont notamment perçus négativement lorsqu'ils les pénalisent de façon disproportionnée par rapport aux autres usagers, par exemple lorsqu'un carrefour en « T » ou en croix ne dispose pas de passages pour personnes sur toutes les approches. Ces usagers ont particulièrement tendance à suivre leur ligne de désir, qu'un aménagement soit présent ou non, ce qui peut représenter un danger aux carrefours ou dans les grandes surfaces de stationnement et endommager les milieux naturels, le cas échéant.



Carte 6 - Le réseau cyclable existant

- Bande cyclable
- Piste cyclable
- Chaussée désignée

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

2.7 TRANSPORT ROUTIER

Une route nationale à adapter aux besoins contemporains de mobilité

Les routes nationales en milieu rural sont dédiées au transit à vitesse élevée. Cela dit, en milieu urbain, leur forme varie significativement, notamment par les besoins d'accès. D'abord, la vitesse affichée y est moins élevée. Ensuite, les conducteurs y cohabitent avec beaucoup plus d'usagers actifs. À Prévost, la route 117 a conservé une forme typiquement rurale, malgré l'urbanisation et la construction d'une autoroute parallèle.

La route 117 dispose d'une emprise atteignant jusqu'à 90 m, soit autant que l'autoroute 15. Malgré cela, elle ne dispose que d'aménagements véhiculaires : typiquement 2 voies par direction, mais jusqu'à 7 voies au total à certains endroits. Elle possède des caractéristiques quasi autoroutières avec des tournebrides en tronçon dont le diamètre mesure 35 m.

Bien que plusieurs commerces se trouvent en bordure de cette route nationale, leur accès y est difficile, même en automobile. L'imposant terre-plein central et l'absence de carrefours traversants contraignent l'usage de ces tournebrides massifs. Pour les modes alternatifs, les détours ainsi générés se mesurent parfois en kilomètres. Sur le territoire de Prévost, on ne trouve en effet que 7 points de passage pour les piétons sur la route 117, lesquels peuvent être séparés d'une distance atteignant jusqu'à 2,8 km.

En raison du manque de connexions entre la route nationale et l'autoroute à proximité, les automobilistes sont contraints de transiter sur la route 117. Cette situation augmente les débits sur cette route et nuit donc aux autres modes de mobilité.

Un réseau local faisant l'objet d'une demande de transit

Le réseau local sert presque exclusivement à une vocation d'accès aux propriétés riveraines alors que le réseau supérieur (autoroutes, artères, etc.) n'offre parfois aucun accès à ces propriétés, sa vocation étant de favoriser le transit depuis et vers d'autres lieux. Le réseau collecteur répond à un équilibre entre ces deux besoins, soit l'accès et le transit.

Le réseau routier prévostois, à l'exception de l'autoroute 15 et de la route 117 est presque exclusivement local. Six collectrices y font exception, mais celles-ci disposent toutes d'un gabarit s'apparentant à celui de rues locales. Au contraire, certains boulevards constituant l'entrée de ville de certains ensembles résidentiels sont catégorisés comme des rues locales malgré leur forme de collectrice.

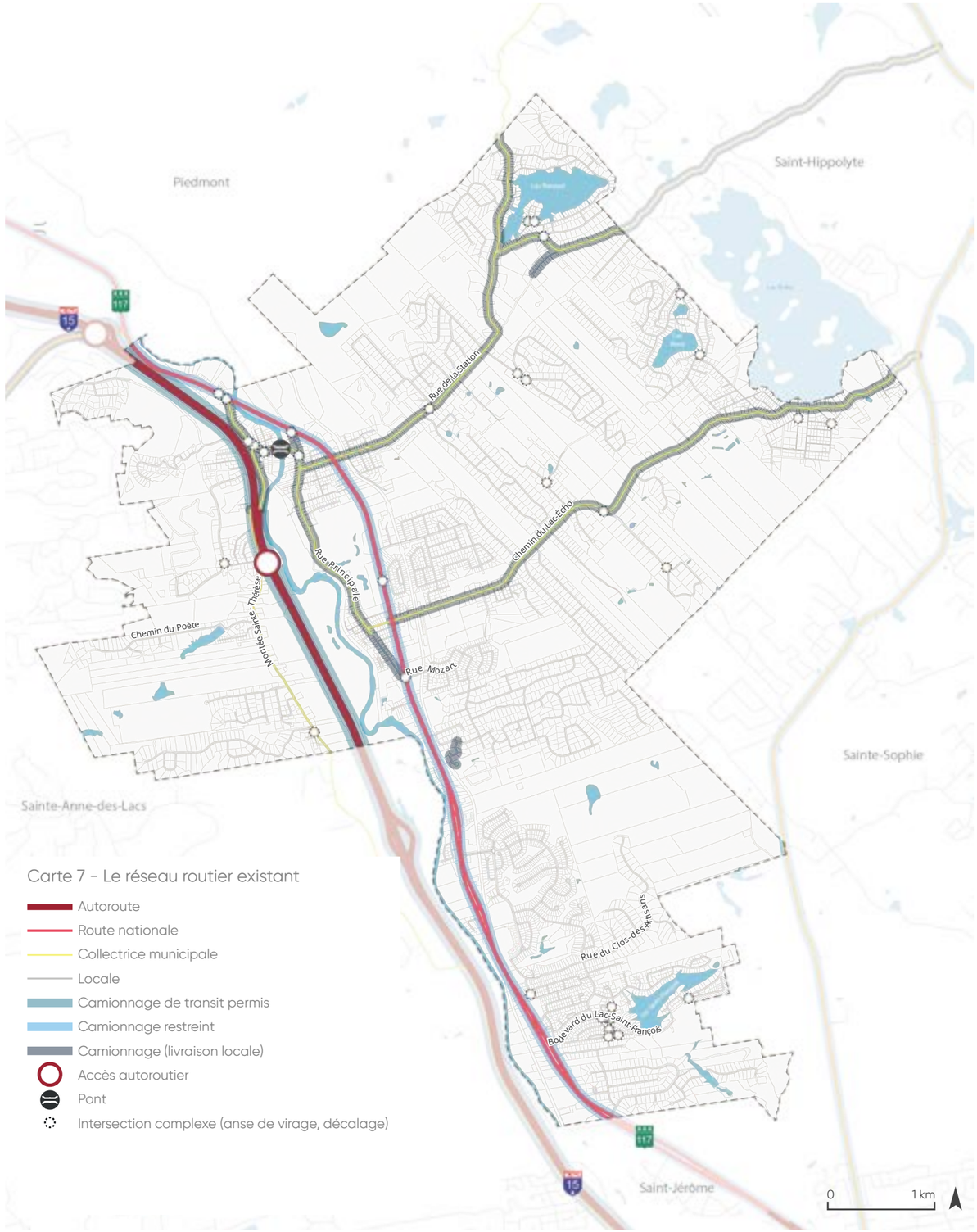
Ces ensembles résidentiels isolés les uns des autres causent d'ailleurs d'importants détours pour les conducteurs, soit du transit. Dans plusieurs situations, ils doivent en effet emprunter la route nationale pour circuler dans l'axe nord-sud. Cette situation accentue la pression sur le réseau local ainsi que la route 117. De rares rues locales comme les rues Joseph et Marchand permettent le transit dans l'axe nord-sud, mais celles-ci ne sont pas adaptées à cette fin. On trouve d'ailleurs une école primaire sur la rue Marchand et une chicane à une voie sur la rue Joseph.

Le maillage insuffisant nuit à l'offre de transport collectif sur tous les axes sauf la route 117. Il est à noter que l'absence d'accès de liens entre l'autoroute 15 et cette route nationale empêche également les autobus interurbains de s'arrêter sur le territoire, à l'exception de l'Inter des Laurentides qui circule exclusivement sur la route 117.

Une abondance de stationnement

L'offre de stationnement entre en concurrence directe avec tous les autres usages. Dans l'emprise routière, la présence de voies de stationnement dans un espace limité empêche souvent l'implantation d'aménagements cyclables ou piétons, de mesures de verdissement, ou même d'autres voies de circulation, si nécessaire.

Sauf exception (ex.: durant la période hivernale), le stationnement sur rue est autorisé en tout temps sur le réseau local prévostois. Il est réaliste de s'attendre à ce que cette offre dépasse largement la demande, notamment dans les quartiers résidentiels à faible densité. Dans les quartiers centraux, l'offre de stationnement hors rue est également abondante. Ce stationnement est typiquement positionné en façade, ce qui nuit aux déplacements actifs. L'absence d'encadrement pour la rotation des véhicules stationnés favorise le stationnement de longue durée.



Carte 7 - Le réseau routier existant

- Autoroute
- Route nationale
- Collectrice municipale
- Locale
- Camionnage de transit permis
- Camionnage restreint
- Camionnage (livraison locale)
- Accès autoroutier
- Pont
- Intersection complexe (anse de virage, décalage)

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

2.8 CONTRAINTES

Plaine inondable

Traversés du nord au sud par la rivière du Nord, quelques terrains sont situés à l'intérieur d'une zone à risque d'inondation. Ces derniers sont identifiés au schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC de La Rivière-du-Nord en s'appuyant sur les données provenant de la cartographie officielle de la Convention Canada-Québec ainsi que la connaissance du milieu des intervenants municipaux. À Prévost, les zones d'inondation ont été déterminées dans le cadre du Programme de détermination des cotes de crues de récurrence de 20 ans et de 100 ans (PDCC) du centre d'expertise hydrique. Ces deux zones se trouvent sur la rive est de la Rivière-du-Nord et touchent en partie ou en totalité les terrains riverains se trouvant entre la rivière et la route 117 et situés entre les rues Giroux au sud et des Frangins au nord, de même que les cours arrière de la rue Beaulne plus au nord. .

Zones à risque de glissements de terrain

Le territoire de Prévost comprend deux zones à risque de glissements de terrain telles qu'identifiées au SAD de la MRC de La Rivière-du-Nord (art. 3.5.1.3). Ces zones se situent le long de la rivière du Nord et ont déjà fait l'objet de décrochement.

Des zones humides à préserver

Les zones humides sont définies au SAD de la MRC de La Rivière-du-Nord comme étant « un site saturé d'eau ou inondé durant une période suffisamment longue pour marquer les éléments du sol et de la végétation. » et « peuvent être associés au littoral d'un cours d'eau ou d'un lac » (art. 3.5.1.4). Plusieurs de ces milieux humides sont présents à l'intérieur du territoire de la ville. Il importe que les développements à venir n'empiètent pas inutilement à l'intérieur de ces lieux fragiles.

Terrains contaminés

Trois terrains contaminés sont identifiés au SAD et sont indiqués dans le présent document au tableau intitulé « Liste des terrains contaminés ». Selon le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, les sites apparaissant sur cette liste doivent faire l'objet d'un rapport professionnel de la part d'un membre d'un ordre professionnel établissant que le projet est conforme aux exigences de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés quant aux usages projetés et, s'il y a lieu, aux travaux de décontamination ou de réhabilitation. (art. 3.5.2.1)

Liste des terrains contaminés

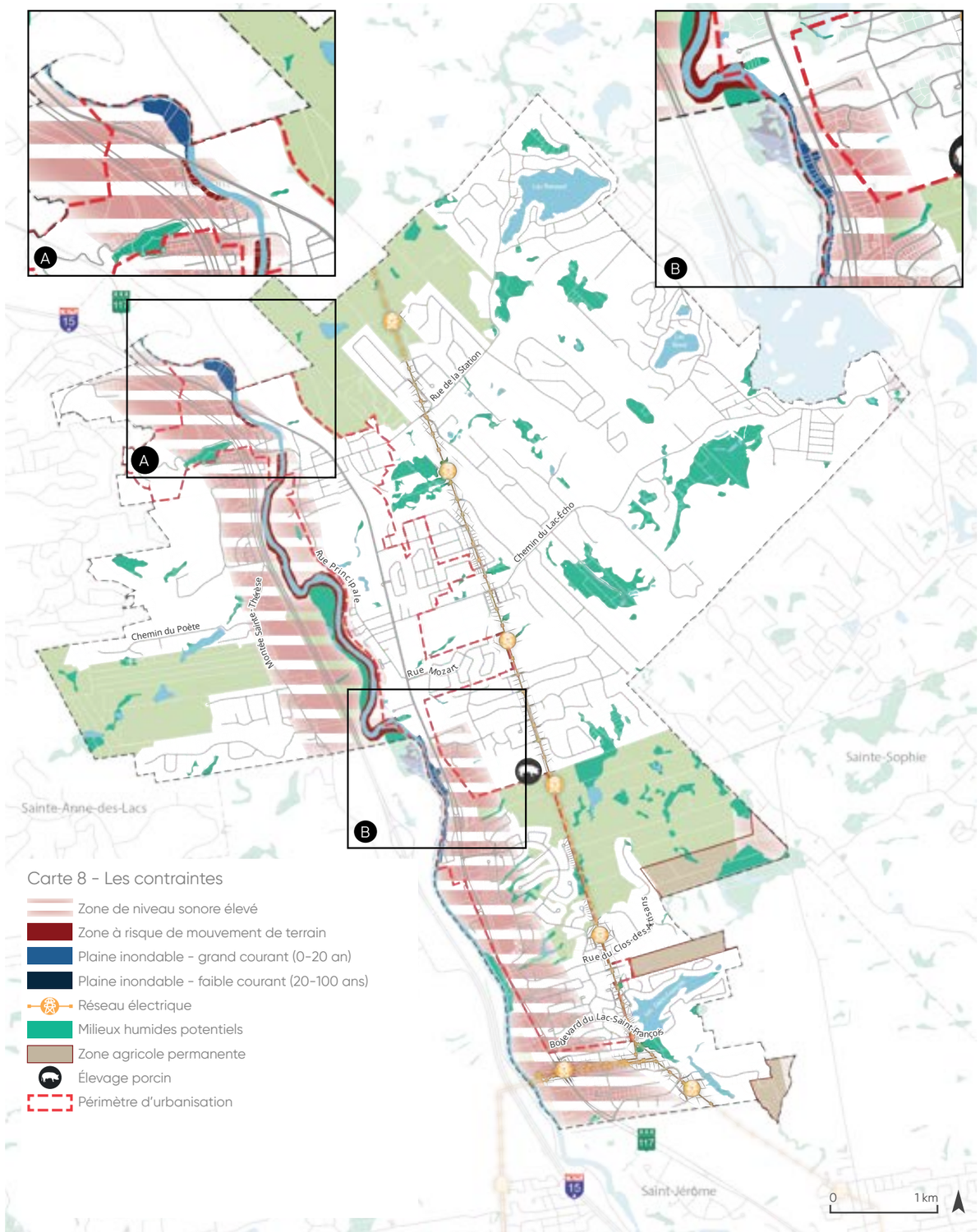
Site	Ville	Localisation
Hydro-Québec (poste Paquin)	Prévost	2476, boul. Curé-Labelle
Hydro-Québec (poste Shawbridge)	Prévost	rue Louis-Morin, (lot 1 919 032)
Pétrole Pagé inc.	Prévost	2899, boul. Curé-Labelle

Zone de niveau sonore élevée

Les activités générant du bruit résultant en une détérioration de l'environnement sonore – et donc une contrainte à l'occupation du sol – sont reliées au transport sur le réseau routier supérieur (autoroute 15 et route 117). Le ministère des Transports et de la Mobilité durable considère que le bruit constitue une contrainte lorsque le niveau sonore ressenti par les riverains atteint le seuil de 55 décibels. La MRC de La Rivière-du-Nord s'est appuyée sur les données concernant les débits véhiculaires fournies par le ministère des Transports et de la Mobilité durable afin d'identifier les zones de niveau sonore élevé, lesquelles devront faire l'objet de dispositions afin d'en réduire les impacts. L'ensemble du tracé de l'autoroute 15 est concerné, alors que la route 117 est aussi ciblée entre la limite sud de la Ville et la rue des Frangins. Le passage de la route 333 à l'est du territoire de la Ville génère également une zone de niveau sonore élevée touchant quelques terrains dans les secteurs du lac Écho au nord et en milieu rural et agricole plus au sud. La zone de niveau sonore élevé à respecter est établie à partir du centre de l'axe de transport qui génère cette nuisance. Afin de planifier des mesures de mitigation pour atténuer le bruit auquel les différents secteurs adjacents à ces corridors routiers sont exposés, les activités suivantes doivent être identifiées : les résidences, les institutions et les équipements récréatifs. L'objectif est d'atténuer le bruit, tel qu'il est défini dans la Politique sur le bruit routier du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Les entreprises industrielles à risque

Il existe sur le territoire de la Ville de Prévost des activités dont la présence ou l'exercice fait en sorte que l'occupation du sol à proximité est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique. Ces dernières ont été identifiées à travers le Schéma régional de couverture de risques. Ainsi, avant l'émission d'un permis ou d'un certificat l'avis du Service des incendies de la Ville de Prévost sera requis afin de réduire les risques au maximum en fonction de l'intervention envisagée.



Carte 8 - Les contraintes

- Zone de niveau sonore élevé
- Zone à risque de mouvement de terrain
- Plaine inondable - grand courant (0-20 an)
- Plaine inondable - faible courant (20-100 ans)
- Réseau électrique
- Milieux humides potentiels
- Zone agricole permanente
- Élevage porcin
- Périmètre d'urbanisation

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

2.9 CROISSANCE URBAINE

Un potentiel de croissance

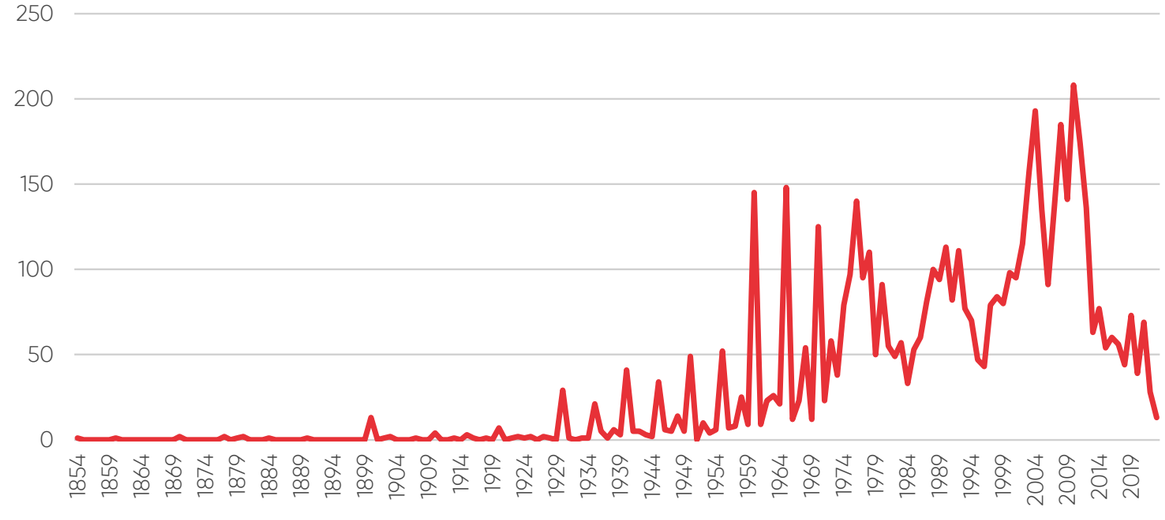
De nombreux sites localisés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, identifiés à la carte ci-contre, font l'objet d'un important potentiel de développement. La Ville de Prévost a estimé qu'en réservant environ 10 % de son territoire à développer dans le périmètre d'urbanisation à des fins de conservation (cours d'eau et milieux humides) et environ 20 % en rues et espaces verts (parcs), près de 2 000 nouveaux logements y sont potentiellement constructibles.

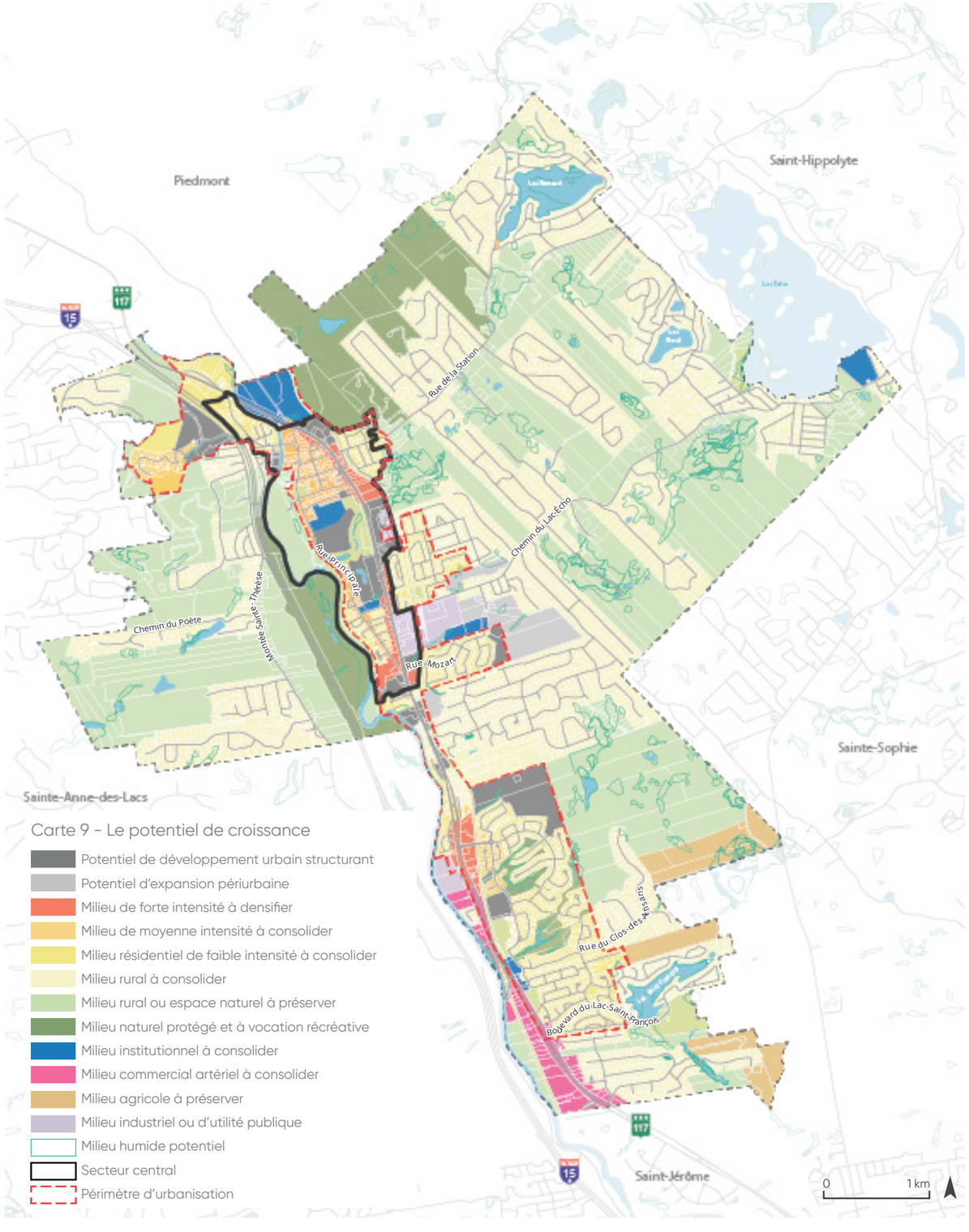
En misant sur un scénario de densification du périmètre urbain, notamment du secteur central, la Ville de Prévost prévoit être capable de dépasser largement la projection de la demande en matière de logements pour 2035 (900 ménages) de l'ISQ. Elle serait en effet en mesure de venir accueillir plus du double des ménages prévus par cette projection.

Ce scénario de croissance représente une augmentation moyenne de ±150 unités d'évaluation par année jusqu'en 2035, soit autour des sommets atteints entre les années 2000 et 2010.

Dans un objectif de lutte à l'étalement urbain, de même que d'arrimage avec la desserte en aqueducs et en égouts, il est essentiel d'aborder la priorisation du développement sur le territoire et la densification du milieu urbain.

Nombre de nouvelles unités d'évaluation résidentielles selon l'année de construction, 1854-2023





3

PRÉVOST 2035
VISION D'AMÉNAGEMENT ET DE MOBILITÉ

3.1 L'énoncé de vision
3.2 Les orientations
3.3 Les stratégies d'aménagement et de mobilité durable

PRÉVOST 2035

3.1 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

3.2 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 fraiches, augmente la biodiversité et améliore la connectivité des milieux naturels à travers le territoire.

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 œuvre l'exemplarité et suivre les avancées



Lire les fiches des stratégies d'aménagement durable

Les vignettes représentant les trois grandes orientations seront allumées ou éteintes selon que la stratégie y soit associée ou non.

Le Plan d'urbanisme et de mobilité durable (PUMD) présente le plan d'action en deux temps. D'abord, les fiches de stratégies exposent la problématique reliée à cette stratégie, de même que les objectifs d'aménagement, avant de décrire, **sous la forme d'une ligne du temps**, les actions à entreprendre. Ensuite, les différentes actions sont détaillées sous la forme de cartes où les responsables, les partenaires ainsi que l'échéancier de réalisation sont identifiés.

Mise en œuvre

X1.1 Si une **concordance au SAD** est nécessaire, la ligne du temps commencera à cette étape. Autrement, la première action se trouvera dans les études ou la caractérisation.

Assises

X2.1 **Des études** doivent souvent être produites avant de réaliser les exercices de planification. Le cas échéant, elles seront présentées ici.

Études et caractérisation

X3.1 Les différents **plans et politiques** (plans directeurs, PPU, politiques sectorielles, etc.) nécessaires à la mise en place d'actions ciblées se trouveront dans cette catégorie.

Plans et politiques

X4.1 Cette section présentera les **nouveaux règlements** devant être produits de même que l'**amendement** de règlements existants.

Réglementation

X5.1 Finalement, la dernière étape de la ligne du temps présente les **actions spécifiques** à mettre en place afin d'atteindre les objectifs de la stratégie.

Programmes et projet d'immobilisations

X1.1 Plan d'urbanisme et de mobilité durable

Concordance
- xxx

X2.1 Réalisation d'une étude de caractérisation

Action
- xxx

Responsable
- xxx

Partenaire
- xxx

Les cadrans représentent l'échéancier de réalisation de l'action. Un cadran vide représente une action à mettre en oeuvre rapidement, alors qu'un cadran rouge représente une action à mettre en oeuvre sur le long terme



X3.1 Politique sectorielle

Action
- xxx

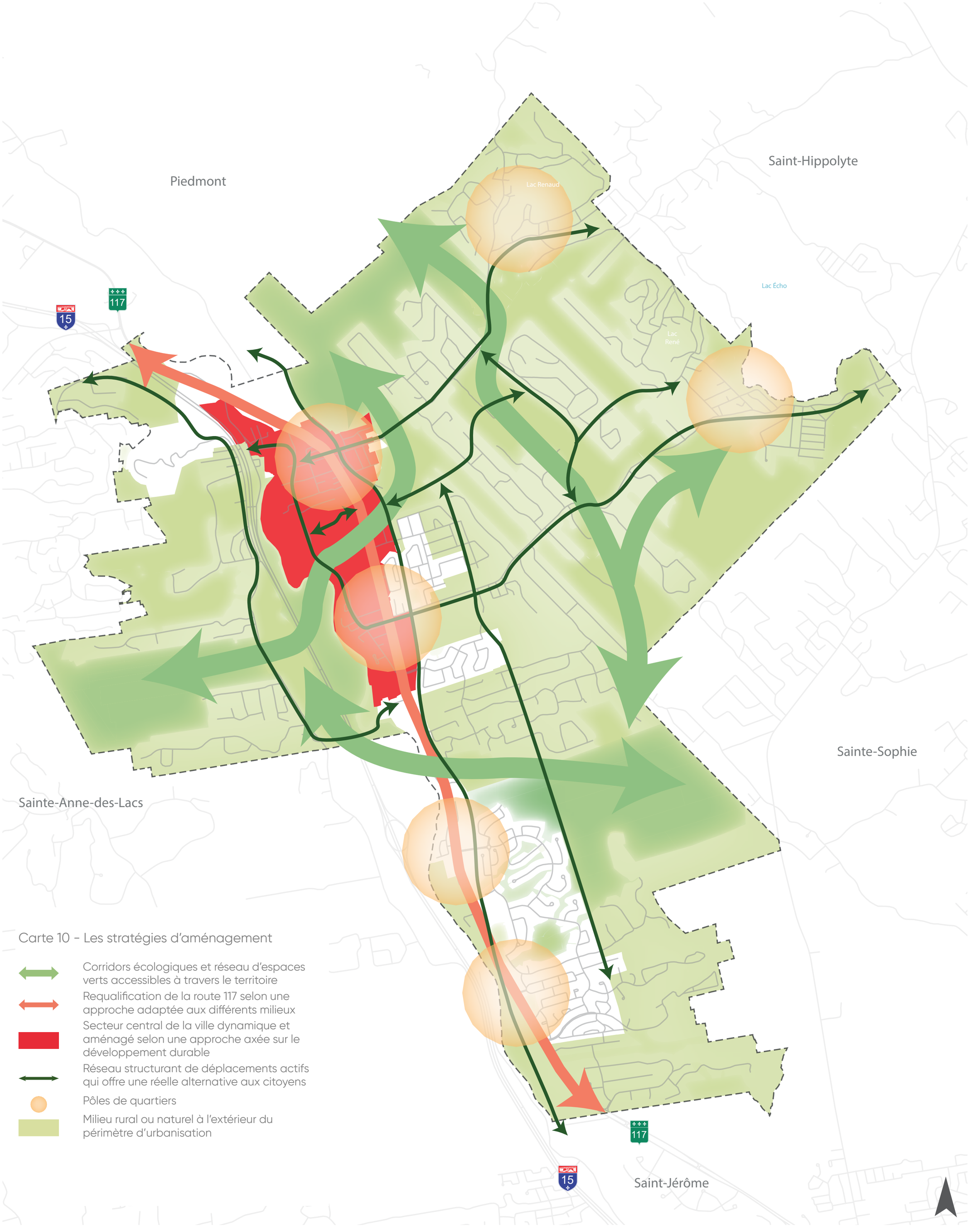
Responsable
- xxx

Partenaire
- xxx



PRÉVOST 2035

3.3 LES STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT ET DE MOBILITÉ DURABLE



Carte 10 - Les stratégies d'aménagement

- Corridors écologiques et réseau d'espaces verts accessibles à travers le territoire
- Requalification de la route 117 selon une approche adaptée aux différents milieux
- Secteur central de la ville dynamique et aménagé selon une approche axée sur le développement durable
- Réseau structurant de déplacements actifs qui offre une réelle alternative aux citoyens
- Pôles de quartiers
- Milieu rural ou naturel à l'extérieur du périmètre d'urbanisation

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

Problématique

Avec la présence de la rivière du Nord, de nombreux lacs et une vingtaine de parcs et espaces verts, les résidents de la Ville de Prévost vivent en étroite cohabitation avec la nature. Ces caractéristiques offrent des paysages d'intérêt et méritent à la fois d'être préservées et valorisées.

La présence des quatre grands milieux naturels accessibles du territoire, soit les sentiers Héritage Plein Air du Nord le Parc régional de la Rivière-du-Nord, le parc de la Coulée ainsi que la réserve naturelle du Parc-des-Falaises et la réserve naturelle Alfred-Kelly constitue un atout considérable pour la Ville et ses résidents en plus d'offrir une richesse collective en matière de biodiversité. Dans l'ensemble, ce sont un peu moins de 740 ha de parcs et espaces verts qui se trouvent sur le territoire de la ville, soit un ratio de 54 ha/1 000 habitants. En outre, le territoire rural regorge de boisés d'intérêt et de milieux humides à préserver.

À l'intérieur du périmètre urbain, le développement ou le redéveloppement doit permettre de consolider des corridors de biodiversité continus et favoriser l'accessibilité des espaces verts pour les résidents.

La planification de corridors écologiques, en combinaison avec la création d'un réseau d'espaces verts, a des répercussions positives à la fois pour l'environnement et pour la communauté. D'abord, la préservation, de pair avec la valorisation des espaces verts et naturels, permet de conserver leurs bénéfices intrinsèques. Ces derniers assurent des corridors écologiques pour la faune et la flore, en plus d'assurer la protection d'espèces floristiques menacées ou vulnérables. Leur accessibilité permet aussi de participer au bien-être psychologique de la population, tout en offrant des espaces de rencontre et de socialisation. Elle permet également de développer la sensibilisation des citoyens à la protection de l'environnement.

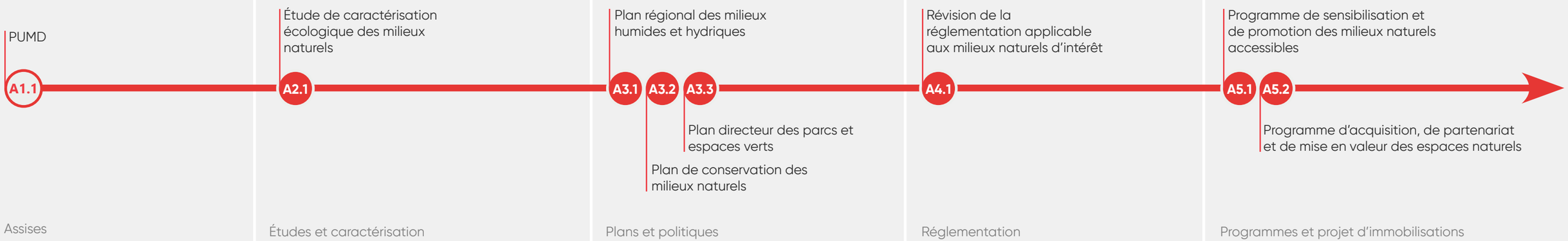
Objectifs d'aménagement

- Accroitre 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;
- Accroitre la part des milieux naturels accessibles aux résidents par des sentiers ou autres aménagements.

Cible 30 % de milieux naturels protégés et mis en valeur sur le territoire



Mise en œuvre



A1.1 Plan d'urbanisme et de mobilité durable

Concordance

- Identifier les espaces verts inclus dans le secteur central et réviser les contributions pour fins de parc
- Réviser les normes et critères d'abattage d'arbres et de verdissement des terrains

A2.1 Étude de caractérisation écologique des milieux naturels

Actions

- Caractérisation de la valeur écologique des milieux naturels
- Cartographie des milieux naturels d'intérêt
- Identification des corridors écologiques potentiels

Responsables

- Service de l'environnement

Partenaire

- MRC de La Rivière-du-Nord
- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Organismes de conservation du territoire

A3.1 Plan régional des milieux humides et hydriques

Actions

- Stratégie de mise en œuvre pour assurer la conservation des milieux humides et hydriques
- Plan d'action et mesures de suivi

Responsable

- MRC de La Rivière-du-Nord

Partenaires

- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Service de l'environnement
- Organisme de bassins versants (OBV)

A3.2 Plan de conservation des milieux naturels

Actions

- Planification des corridors écologiques
- Priorisation des milieux naturels à conserver en fonction de leur valeur écologique

Responsables

- Service de l'environnement

Partenaires

- MRC de La Rivière-du-Nord
- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Organismes de conservation du territoire

A3.3 Plan directeur des parcs et espaces verts

Actions

- Diagnostic des parcs et espaces verts existants
- Étude des besoins
- Planification des sentiers et équipements
- Plan d'action et mesures de suivi

Responsables

- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Service des loisirs, culture et vie communautaire
- Service de l'environnement

Partenaires

- Héritage Plein Air du Nord, Club du Parc De La Coulée, Les Amis de la réserve Alfred-Kelly
- Parc régional de la Rivière-du-Nord
- Comité régional pour la protection des Falaises (CRPF)

A4.1 Révision de la réglementation applicable aux milieux naturels d'intérêt

Actions

- Révision des dispositions relatives à la protection des boisés d'intérêt
- Révision des dispositions relatives aux milieux humides et hydriques
- Révision de la réglementation applicable aux projets de lotissement et aux nouveaux développements situés dans les corridors écologiques

Responsable

- Service de l'urbanisme et du développement économique

Partenaire

- Service de l'environnement

A5.1 Programme de sensibilisation et de promotion des milieux naturels accessibles

Action

- Outils de communication et de sensibilisation

Responsables

- Service des communications
- Service des loisirs, culture et vie communautaire

Partenaires

- Organismes responsables des sentiers

A5.2 Programme d'acquisition, de partenariat et de mise en valeur des espaces naturels

Actions

- Partenariats, cessions et servitudes écologiques
- Acquisition de milieux naturels au gré des opportunités
- Projets d'aménagement et d'entretien des sentiers

Responsables

- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Service de l'environnement

Partenaires

- Héritage Plein Air du Nord, Club du Parc De La Coulée, Les Amis de la réserve Alfred-Kelly
- Comité régional pour la protection des Falaises (CRPF)
- Propriétaires des terrains

EXEMPLES D'AMÉNAGEMENT


Parcs Ontario (s.d.)

< Passages fauniques >


Vinci Autoroutes (s.d.)


Ville de Montréal (2019)

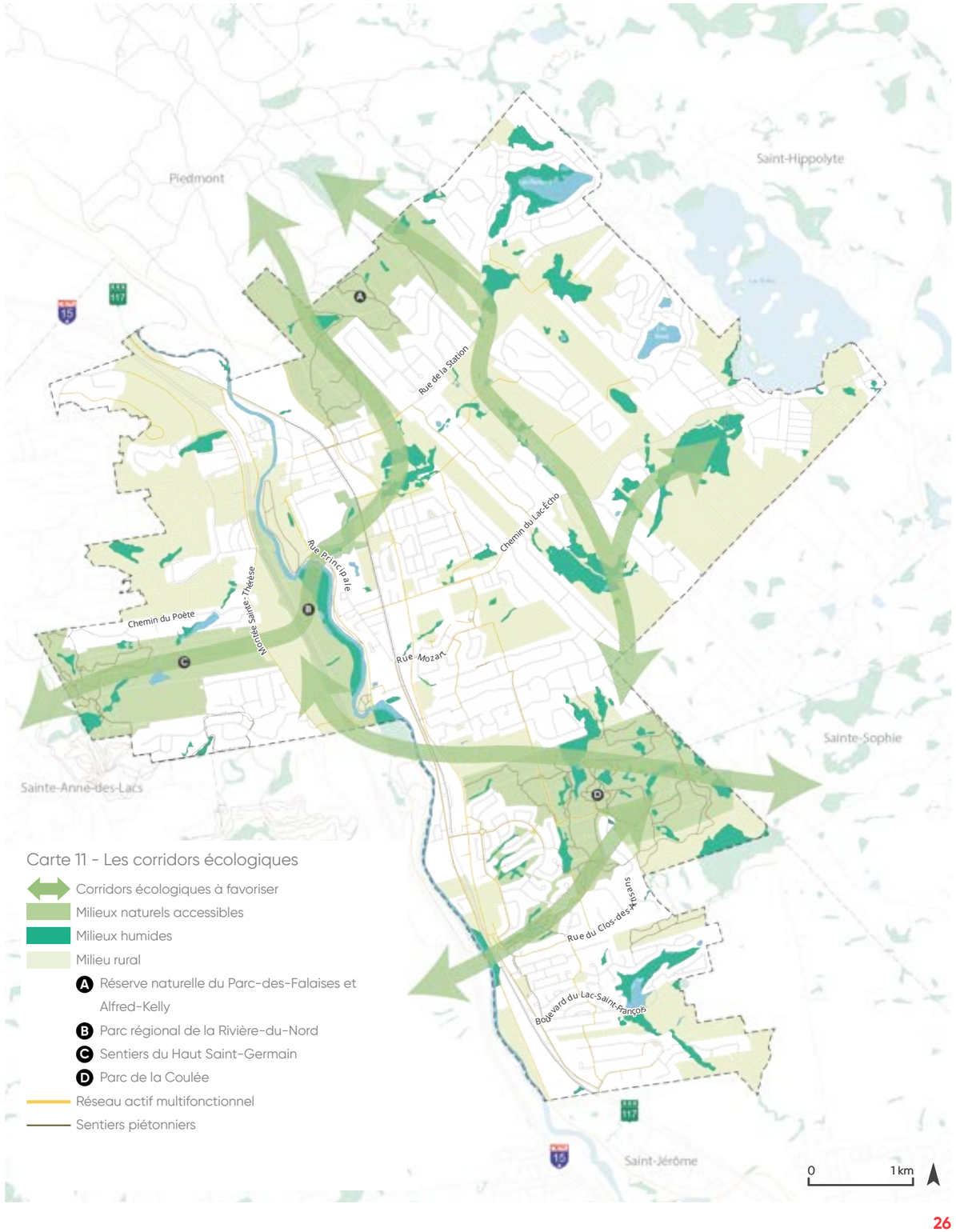
< Corridors écologiques accessibles >


Vivre en Ville (s.d.)

< Écoquartier intégrant un corridor écologique >


Tourisme Cantons-de-l'Est (s.d.)


Ville de Bessancourt (2015)



Carte 11 - Les corridors écologiques

- Corridors écologiques à favoriser
- Milieux naturels accessibles
- Milieux humides
- Milieu rural
- A Réserve naturelle du Parc-des-Falaises et Alfred-Kelly
- B Parc régional de la Rivière-du-Nord
- C Sentiers du Haut Saint-Germain
- D Parc de la Coulée
- Réseau actif multifonctionnel
- Sentiers piétonniers

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

Problématique

La route 117 constitue le principal lien nord-sud de la ville et elle traverse différents milieux tout au long de son parcours. Elle regroupe les pôles de services à la population. De plus, elle représente à deux reprises l'unique lien nord-sud entre différents tissus résidentiels, ce qui en fait un passage obligé à la fois pour les usagers motorisés et actifs. Or, la configuration de la route est à toute chose près identique dans les secteurs plus fortement urbanisés et dans les segments isolés. Les six voies de circulation, séparées par un terre-plein bétonné ou gazonné et bordé de part et d'autre par des aires de stationnement en façade avant, participent à son importante minéralisation et à la création d'îlots de chaleur.

De plus, malgré la présence de trottoirs sur certains segments (±11 km sur ±56 km totaux de segments), les usagers actifs côtoient étroitement les automobilistes et les camionneurs. En plus des enjeux de sécurité évidents que cette situation pose, cela contribue à créer une ambiance hostile en raison du bruit, de la poussière ainsi que des forts vents et participe à décourager de manière générale le recours aux modes de déplacement actif sur le territoire de la ville.

Par sa nature et sa position géographique, la route 117 est essentielle au fonctionnement des pôles et par ricochet de leur sécurité et de leur convivialité. En ce sens, la Ville souhaite, en collaboration avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable qui est responsable de l'aménagement des routes nationales telles que la route 117, adapter la configuration de cette voie de manière à ce qu'elle contribue pleinement à la qualité du cadre de vie des différents milieux qu'elle traverse. Tout en tenant compte de son rôle dans la circulation à l'échelle régionale, sa configuration dans les milieux urbanisés devra permettre les déplacements actifs sécuritaires et agréables pour tous les usagers et soutenir la consolidation des pôles de quartiers adaptés à la vie de proximité.

Objectifs d'aménagement

- 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;
- Accroitre la convivialité des déplacements actifs dans le secteur central de la Ville et dans les pôles de services;
- Accroitre 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;
- Accroitre 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.

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



Mise en œuvre



B1.1 Plan d'urbanisme et de mobilité durable

Concordance

- Réviser l'affectation du sol le long de la route 117 et adopter un cadre réglementaire qui encadre le développement des terrains propices à une intensification de l'utilisation du sol;
- Réviser les hauteurs et densités autorisées dans les secteurs propices à une intensification de l'utilisation du sol;
- Réviser les normes et critères de verdissement des terrains bordant la route 117;
- Prévoir des normes ou critères de forme urbaine qui assurent la qualité des projets et qui minimisent l'impact des projets de redéveloppement sur les secteurs adjacents (implantation, architecture et relation avec l'espace public).

B2.1 Étude de circulation de la route 117

Actions

- Collecte de données de comptage
- Identification des intersections conflictuelles
- Identification des besoins et opportunités de traverses
- Caractérisation du potentiel de réaménagement

Responsables

- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Service de l'ingénierie

Partenaire

- Ministère des Transports et de la Mobilité durable

B2.2 Étude sur le potentiel de développement économique de la Ville et du corridor économique de la route 117

Actions

- Étude sur le potentiel industriel
- Étude sur les fuites commerciales
- Identification des créneaux d'avenir

Responsables

- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Développement économique

Partenaire

- MRC de La Rivière-du-Nord

B3.1 Plan directeur d'aménagement de la route 117 et de ses abords

Actions

- Concept d'aménagement de la rue par tronçon
- Concept de mobilier urbain
- Identification de la densité visée
- Vision d'aménagement des terrains bordant la route 117

Responsables

- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Service de l'ingénierie

Partenaire

- Ministère des Transports et de la Mobilité durable

B4.1 Règlement et guide d'aménagement de type « basé sur la forme » (*form-based code*) pour les abords de la route 117

Actions

- Normes et critères sur la forme urbaine permettant la mise en œuvre du plan directeur de la route 117
- Guide d'aménagement illustré

Responsable

- Service de l'urbanisme et du développement économique

Partenaire

- Service des communications

B5.1 Programme d'aménagement et de sécurisation des traverses de la route 117

Action

- Projets d'aménagement et de sécurisation

Responsables

- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Service de l'ingénierie

Partenaire

- Ministère des Transports et de la Mobilité durable

B5.2 Projet de conversion de la route 117 en boulevard urbain entre les deux carrefours avec la rue Principale

Actions

- Revoir le partage de l'emprise entre les différents modes
- Réduire la vitesse affichée à 50 km/h en zone urbaine
- Développer une signature distinctive d'entrée de ville

Responsables

- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Service de l'ingénierie

Partenaire

- Ministère des Transports et de la Mobilité durable

B5.3 Projet de bonification de l'accès à la route 117

Actions

- Aménagement d'une rue collectrice entre la rue Principale et la route 117 dans le secteur de l'ancien golf

Responsables

- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Service de l'ingénierie

Partenaire

- Ministère des Transports et de la Mobilité durable

EXEMPLES D'AMÉNAGEMENT





< ^ Boulevard urbain et partage de l'espace entre les usagers

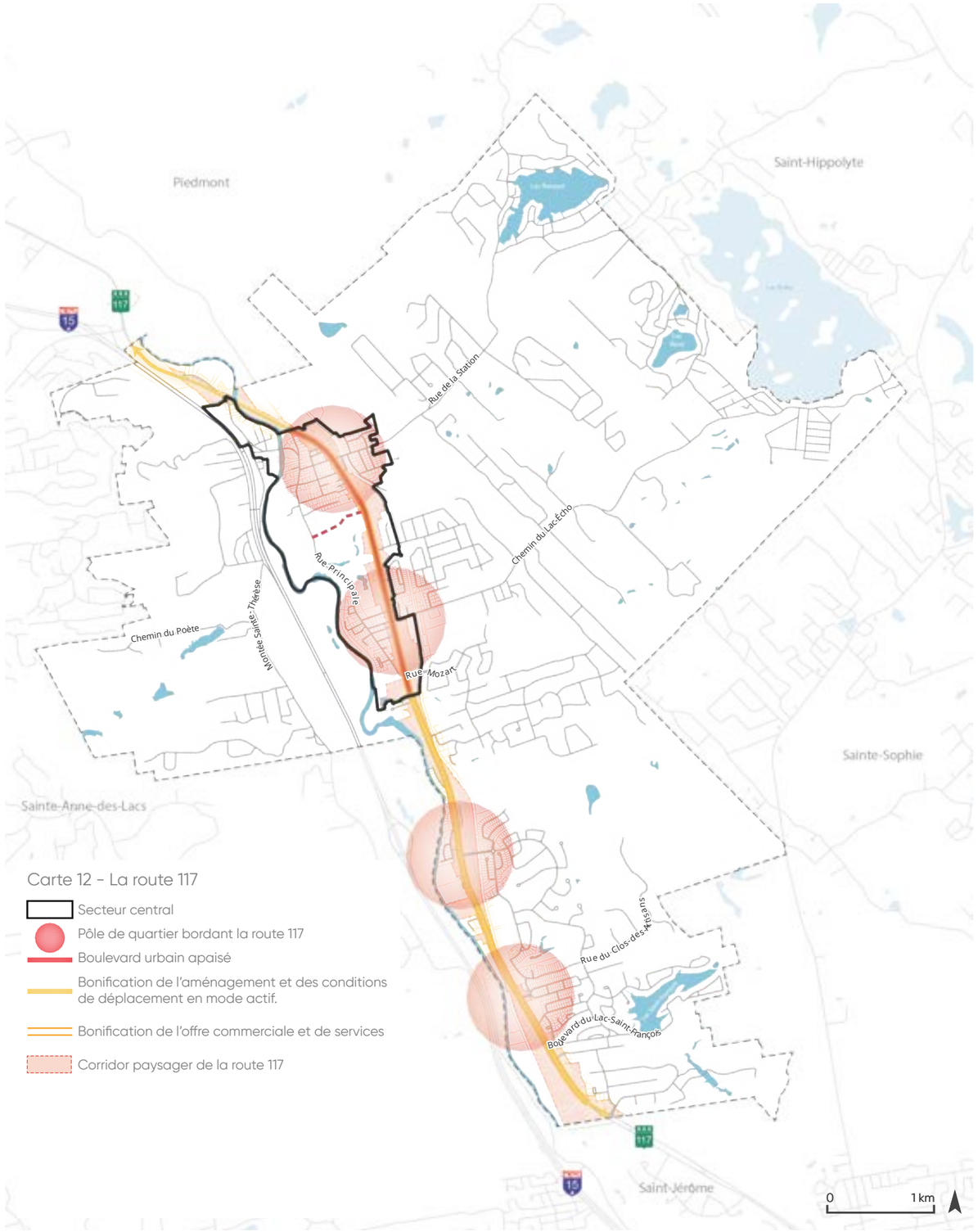
V Mixité d'usage vertical



V Infrastructures piétonnes et cyclables de qualité >







Carte 12 - La route 117

- Secteur central
- Pôle de quartier bordant la route 117
- Boulevard urbain apaisé
- Bonification de l'aménagement et des conditions de déplacement en mode actif.
- Bonification de l'offre commerciale et de services
- Corridor paysager de la route 117

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

Problématique

On ne retrouve pas, à l'heure actuelle, de centre-ville fédérateur sur le territoire de la Ville de Prévost. En effet, la structure urbaine est définie par la présence de quatre pôles de services situés le long de la route 117. On distingue toutefois un secteur dont la situation est centrale et qui recèle un important potentiel de développement et de consolidation des anciens noyaux villageois du Vieux-Shawbridge et du Vieux-Lesage. De plus, ce secteur compte un projet institutionnel majeur en cours de planification.

Le secteur central compte plusieurs bâtiments d'intérêt patrimonial ou historique, un cadre bâti vieillissant présentant un potentiel de densification douce ainsi que près de 45 hectares de terrains vacants structurants, tels que celui de l'ancien golf, qu'il advient de planifier. Il possède en somme l'espace nécessaire pour intégrer certains équipements publics afin de répondre à la demande accrue qui accompagnera l'augmentation de la population dans ces secteurs, tout en reposant sur une superficie appréciable de parc et espaces verts (±40 ha, soit une quantité nettement suffisante pour accueillir la population projetée dans le secteur).

La planification durable du secteur central de la Ville permettra de créer une véritable centralité sur le territoire de Prévost. La densification et la requalification des terrains actuellement vacants ou sous-utilisés permettront de répondre à la demande en nouveaux logements tout en minimisant l'étalement de la Ville sur les territoires naturels périphériques. La diversification des typologies de logements permettra de répondre à l'enjeu du coût de l'habitation et de l'adaptation de l'offre pour la population vieillissante ou éprouvant des besoins en logements abordables. L'intégration de nouvelles institutions d'enseignement et d'institutions publiques permettront de répondre à la hausse de la demande. En outre, planifier un centre-ville englobant les anciens noyaux villageois du Vieux-Shawbridge, du Vieux-Prévost et du Vieux-Lesage permettra de consolider un milieu de vie déjà mixte pour en faire un lieu rassembleur, orienté sur les déplacements actifs et sur les aménagements écologiques.

Objectifs d'aménagement

- 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.

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



Mise en œuvre



C1.1 Plan d'urbanisme et de mobilité durable

Concordance

- Réviser l'affectation du sol et adopter un cadre réglementaire favorisant la mixité d'usage et la compacité du cadre bâti au sein du secteur central :
- Réviser les hauteurs et densités autorisées dans les zones commerciales ou sur les terrains propices à la densification;
- Limiter les surfaces de stationnement extérieur en favorisant le partage des allées d'accès et des espaces de stationnement;
- Adopter un cadre réglementaire normatif et discrétionnaire qui assure une densification douce des quartiers résidentiels dans le secteur central en respect du cadre bâti existant, notamment dans les secteurs d'intérêt patrimoniaux du Vieux-Shawbridge et du Vieux-Lesage;
- Adopter un cadre réglementaire permettant de préserver et de mettre en valeur les caractéristiques architecturales des secteurs d'intérêt patrimoniaux du Vieux-Shawbridge et du Vieux-Lesage.

C2.1 Inventaire patrimonial

Actions

- Identification des bâtiments, des constructions et des sites d'intérêt patrimonial
- Caractérisation de la valeur des bâtiments et constructions d'intérêt patrimonial

Responsable

- Service de l'urbanisme et du développement économique

Partenaires

- MRC de La Rivière-du-Nord
- Société d'histoire de la Rivière-du-Nord

C3.1 Plan particulier d'urbanisme pour le secteur central

Actions

- Planification détaillée du site de l'ancien golf
- Planification détaillée du Cœur des courants
- Révision des usages et densités applicables
- Programme de mise en œuvre (revitalisation et aide financière)

Responsables

- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Développement économique

Partenaires

- Société québécoise des infrastructures
- Ministère des Transports et de la Mobilité durable

C4.1 Règlement et un guide d'aménagement de type « form-based code » pour le secteur central

Actions

- Normes et critères sur la forme urbaine permettant la mise en œuvre du PPU du secteur central
- Guide d'aménagement illustré

Responsable

- Service de l'urbanisme et du développement économique

Partenaire

- Service des communications

C4.2 Règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble applicable au secteur de l'ancien golf

Action

- Normes et critères d'écoconception encadrant le redéveloppement du secteur selon les meilleures pratiques en urbanisme et en développement durable

Responsable

- Service de l'urbanisme et du développement économique

Partenaire

- Service de l'environnement

C4.3 Règlements applicables aux biens patrimoniaux

Actions

- Règlement sur les PIIA
- Règlement de démolition
- Règlement sur l'occupation et l'entretien des bâtiments

Responsable

- Service de l'urbanisme et du développement économique

Partenaire

- MRC de La Rivière-du-Nord

C5.1 Programme de mise en place de mesures de mitigation de la circulation de transit

Action

- Projets d'aménagement et de sécurisation

Responsable

- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Service de l'ingénierie

Partenaires

- Ministère des Transports et de la Mobilité durable

C5.3 Programme de mise en valeur et de promotion du secteur central

Actions

- Outils de promotion et de communication
- Programme de promotion et d'animation du centre-ville

Responsables

- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Service des communications

Partenaire

- Développement économique

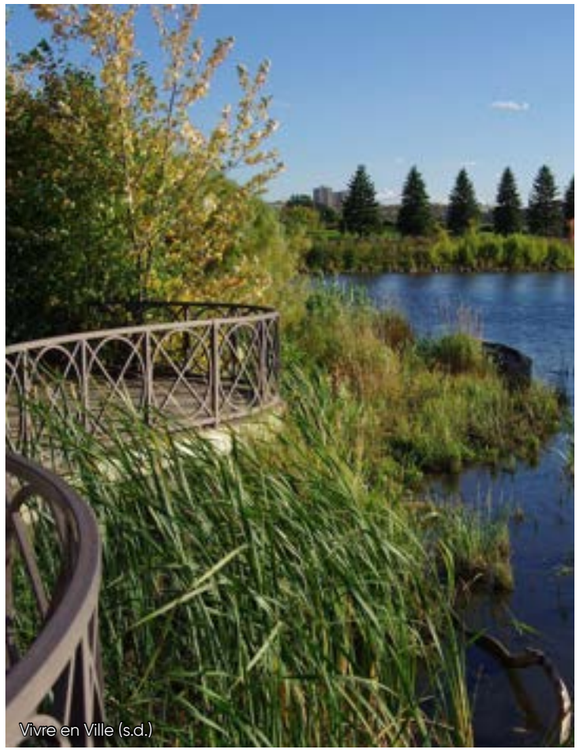
EXEMPLES D'AMÉNAGEMENT


Ville de Québec (s.d.)

Développement de type écoquartier


Ville de Boulder, Colorado (s.d.)

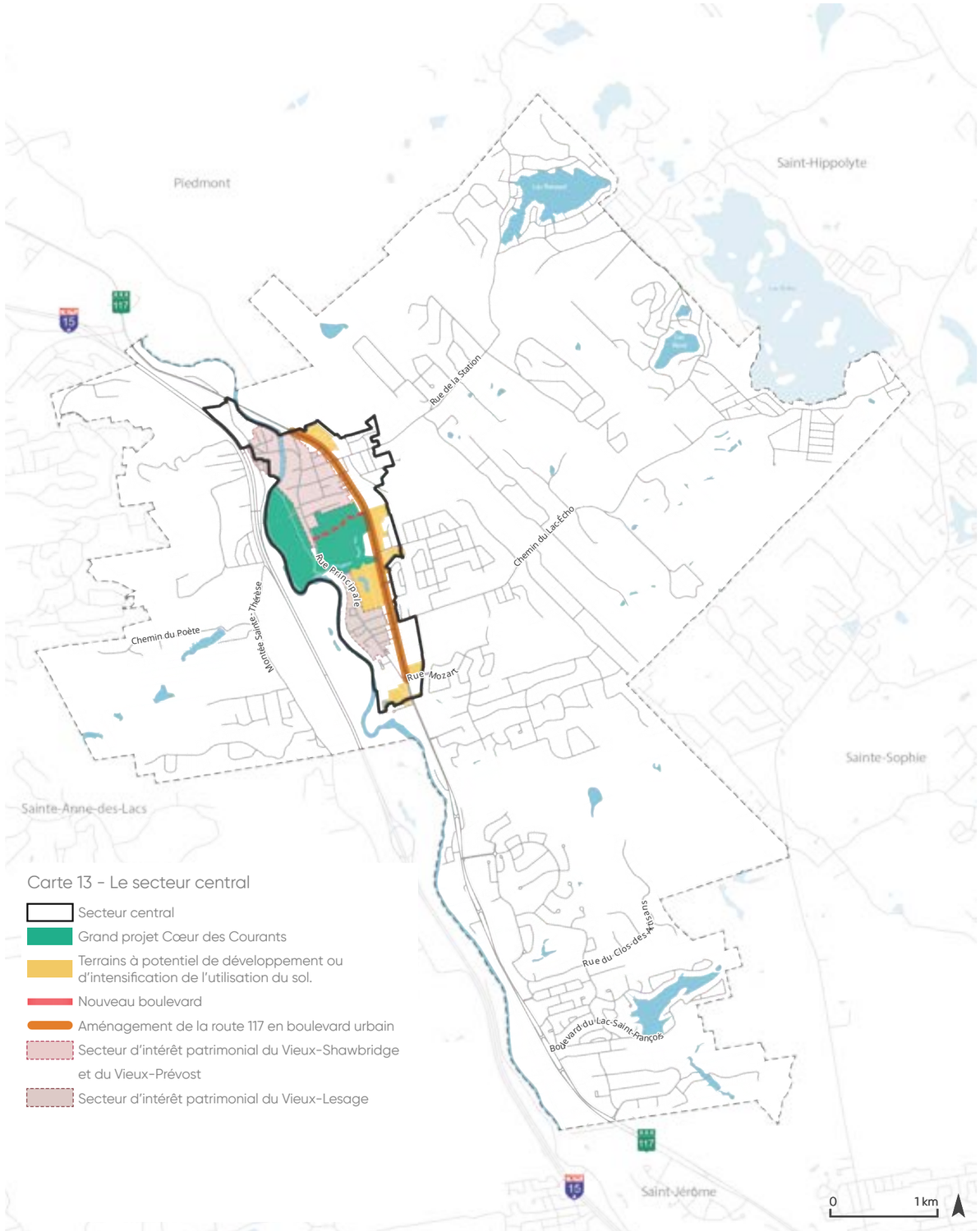
Cœur de ville convivial et piéton


Vivre en Ville (s.d.)


TSW (s.d.)

Espaces publics de qualité et mettant en valeur le paysage


L'Atelier Urbain/Ville de Lavaltrie (2021)



Carte 13 - Le secteur central

- Secteur central
- Grand projet Cœur des Courants
- Terrains à potentiel de développement ou d'intensification de l'utilisation du sol.
- Nouveau boulevard
- Aménagement de la route 117 en boulevard urbain
- Secteur d'intérêt patrimonial du Vieux-Shawbridge et du Vieux-Prévost
- Secteur d'intérêt patrimonial du Vieux-Lesage

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

Problématique

Actuellement, le territoire de la Ville est desservi dans un axe nord-sud avec la présence des sentiers du parc linéaire Le P'tit Train du Nord et Le Cheminot. Leur intégration au cœur de la vie urbaine de la ville pourrait toutefois être améliorée et ainsi profiter à l'ensemble des résidents de Prévost. En outre, les ensembles résidentiels en antennes limitent les connexions au cœur de la ville et imposent des déplacements sur les voies collectrices est-ouest. Pour les usagers actifs, cette situation pose des problèmes de sécurité et limite l'agréabilité des déplacements.

Les secteurs excentrés du Lac Renaud, du Lac René et du Lac Écho souffrent d'un manque de connexion pour la mobilité active. La configuration et l'aménagement de la rue de la Station et du Chemin du Lac-Écho, lié à leur rôle d'ancien tracé fondateur, présentent des enjeux de sécurité et de convivialité des déplacements. Il s'agit pourtant des uniques liens est-ouest qui permettent aux résidents d'accéder aux pôles de services qui seraient pourtant accessibles en moins de 10 minutes de vélo.

En outre, l'autoroute 15 constituant une importante barrière sur le territoire, la partie à l'ouest du territoire fait face à d'importantes problématiques de connectivité.

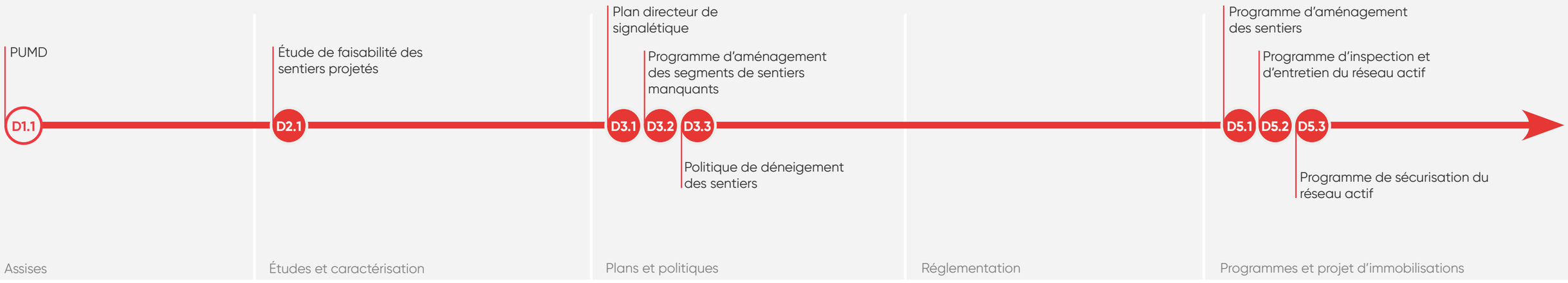
Afin d'assurer un accès équitable aux pôles de services à l'ensemble de la population et dans un objectif d'assurer un report modal vers les modes actifs pour certains déplacements, les territoires excentrés doivent avoir accès à des infrastructures de transport actif efficaces. De plus, le confort et le plaisir sont au cœur des besoins des personnes qui privilégient la mobilité active. La Ville gagnerait donc à bonifier à la fois son réseau cyclable existant, mais aussi à en assurer la complémentarité au réseau régional à l'aide, notamment de nouveaux points d'accès. Outre l'amélioration de l'accessibilité des pistes multifonctionnelles, accroitre les connexions entre les quartiers permet d'améliorer la perméabilité de la trame de rues et, par le fait même, leur efficacité pour se déplacer dans la Ville.

Objectifs d'aménagement

- 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 accroitre les connexions ;
- Accroitre 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.



Mise en œuvre



D1.1 Plan d'urbanisme et de mobilité durable

Concordance

- Adopter des critères applicables aux projets de lotissement de manière à favoriser la perméabilité des déplacements actifs.
- Adopter un cadre réglementaire normatif et discrétionnaire relatif à l'aménagement des terrains propice à la mobilité active
- Adopter des normes relatives aux stationnements à vélo et aux bornes de recharges de véhicules électriques
- Adopter des critères relatifs à l'autopartage et à la mutualisation des espaces de stationnement

D2.1 Étude de faisabilité des sentiers projetés

Actions

- Caractérisation des sols et de la topographie
- Identification des partenariats et acquisitions nécessaires
- Évaluation des coûts

Responsables

- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Service de l'ingénierie

Partenaires

- Service de l'environnement
- Organismes responsables des sentiers
- Propriétaires des terrains

D3.1 Plan directeur de signalétique

Actions

- Outils de communication
- Concept de mise en valeur

Responsable

- Service des communications

Partenaires

- MRC de La Rivière-du-Nord
- Parc régional de la Rivière-du-Nord
- Parc Linéaire le P'tit Train du Nord
- Organismes responsables des sentiers

D3.2 Programme d'aménagement des segments de sentiers manquants

Actions

- Emprise
- Aménagement
- Surfaçage
- Mobilier urbain
- Éclairage

Responsables

- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Service de l'ingénierie

Partenaires

- Service de l'environnement
- Organismes responsables des sentiers
- Propriétaires des terrains

D3.3 Politique de déneigement des sentiers

Actions

- Détermination de la fonctionnalité des sentiers 4 saisons
- Priorisation de déneigement ou de damage

Responsables

- Service de l'ingénierie
- Service des travaux publics

Partenaires

- MRC de La Rivière-du-Nord
- Parc régional de la Rivière-du-Nord
- Parc linéaire le P'tit Train du Nord

D5.1 Programme d'aménagement des sentiers

Actions

- Exercice de priorisation
- Projets d'aménagement

Responsables

- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Service de l'ingénierie

Partenaires

- Service de l'environnement
- Organismes responsables des sentiers
- Parc régional de la Rivière-du-Nord
- Parc linéaire le P'tit Train du Nord

D5.2 Programme d'inspection et d'entretien du réseau actif

Actions

- Exercice de priorisation
- Programme d'inspection et d'entretien en continu

Responsable

- Service des travaux publics

Partenaires

- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Service de l'ingénierie
- Organismes responsables des sentiers
- Parc régional de la Rivière-du-Nord
- Parc linéaire le P'tit Train du Nord

D5.3 Programme de sécurisation du réseau actif

Actions

- Priorisation
- Projets de sécurisation

Responsables

- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Service de l'ingénierie

Partenaires

- Service de l'environnement
- Organismes responsables des sentiers
- Parc régional de la Rivière-du-Nord
- Parc linéaire le P'tit Train du Nord

RÉSEAU PIÉTON – EXEMPLES D'AMÉNAGEMENT


NACTO (s.d.)

Mesures d'atténuation ^

Sentiers boisés v


Unzicker, Ethan (2019)


Thistle Community Housing (s.d.)

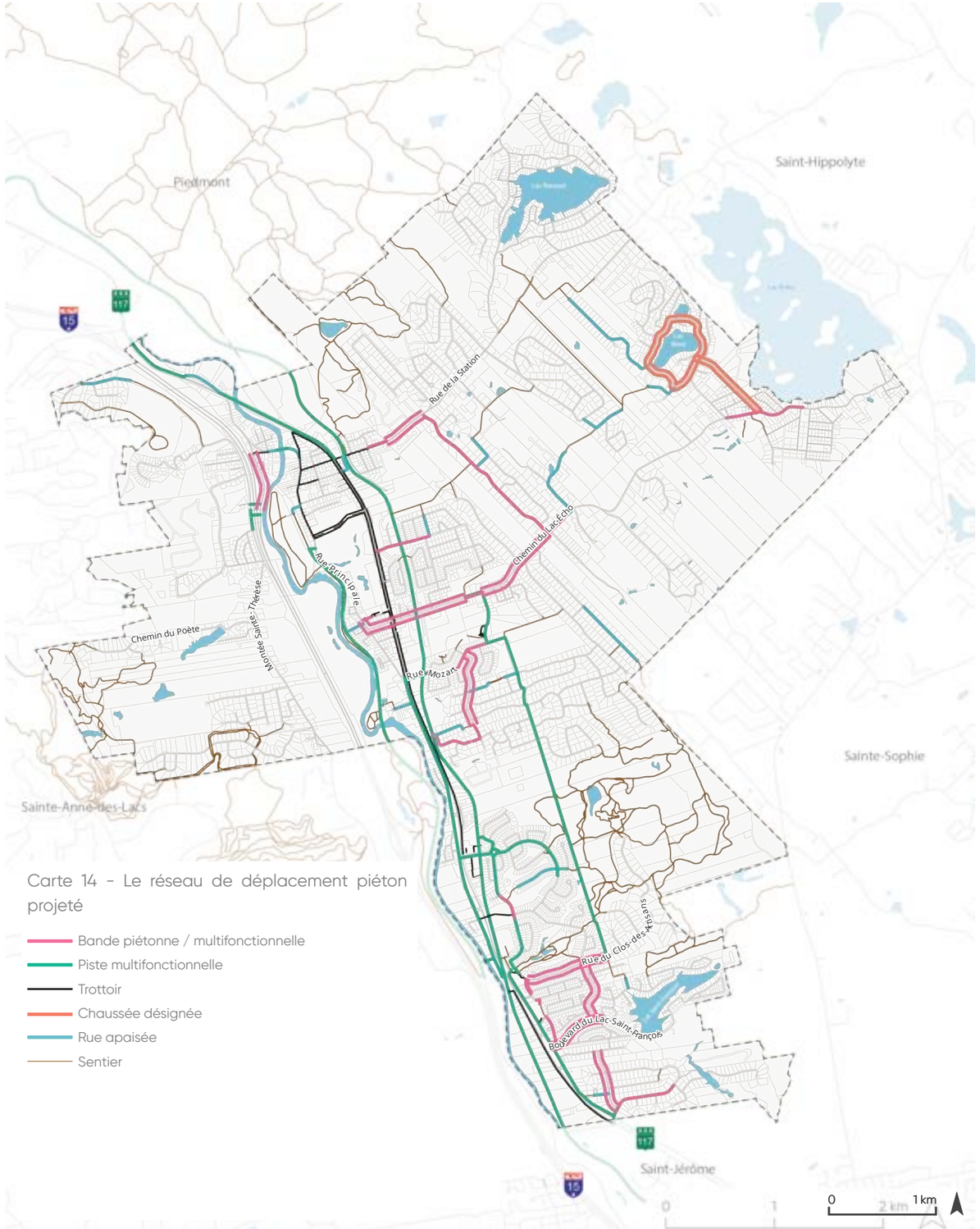
^ Rue partagée



Traverse sécuritaire ^

v Aménagements confortables


AAUCP/Chavannes et Associés (2010)



Carte 14 - Le réseau de déplacement piéton projeté

- Bande piétonne / multifonctionnelle
- Piste multifonctionnelle
- Trottoir
- Chaussée désignée
- Rue apaisée
- Sentier

RÉSEAU CYCLABLE – EXEMPLES D'AMÉNAGEMENT



Bandes cyclables



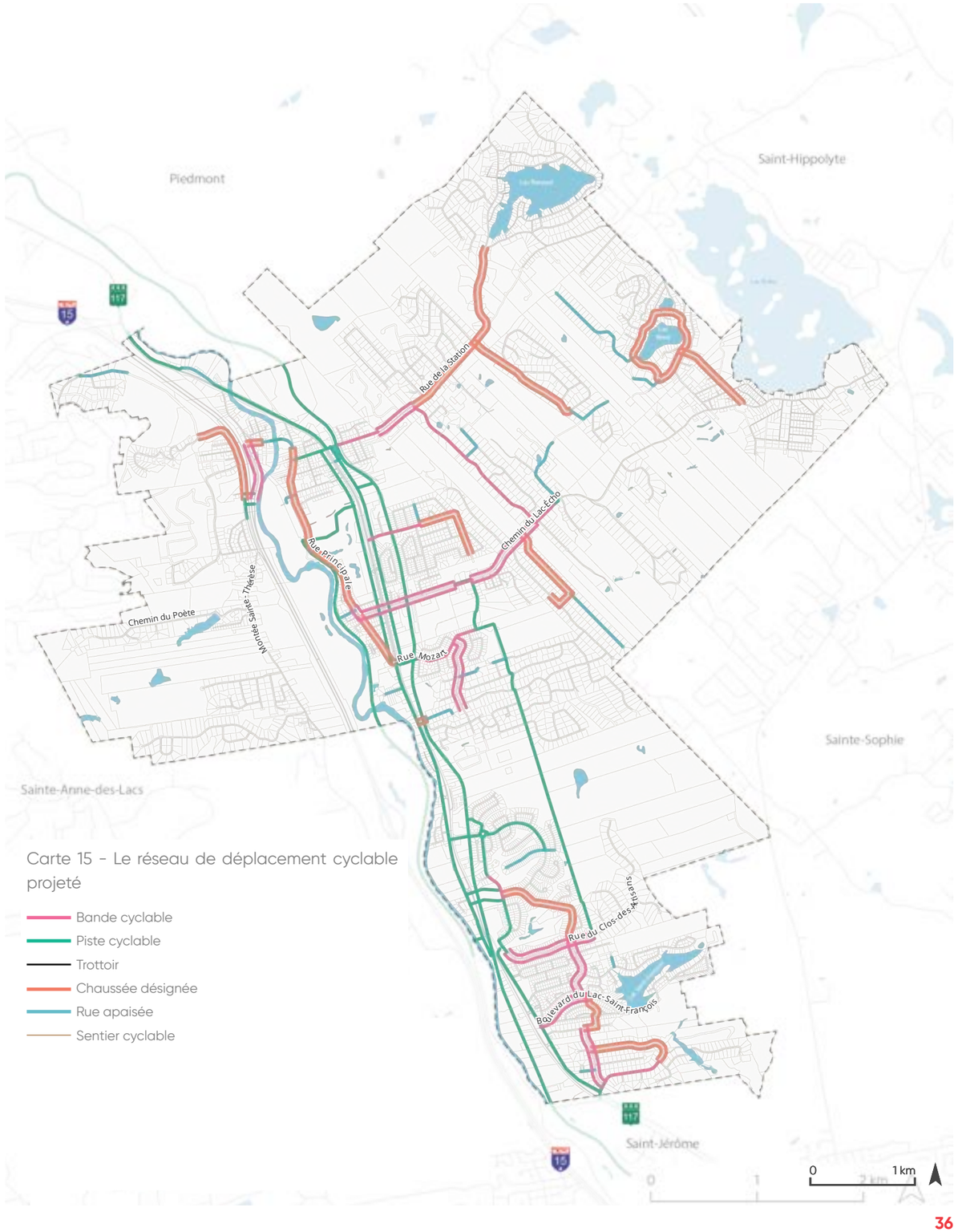
Signalisation des sentiers





Sentiers multifonctionnels





Carte 15 - Le réseau de déplacement cyclable projeté

- Bande cyclable
- Piste cyclable
- Trottoir
- Chaussée désignée
- Rue apaisée
- Sentier cyclable

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

Problématique

La majorité des générateurs de déplacement se concentrent le long de la route 117 selon une structure multipolaire. Toutefois, leur faible intégration aux tissus urbains environnants nuit à leur accessibilité et mine de manière générale leur potentiel.

D'une part, les centralités sont elles-mêmes répulsives pour les piétons et les cyclistes, en raison notamment de la forte minéralisation de la route 117 et de ses abords ainsi que des ilots de chaleur que celle-ci entraîne, de même que des nuisances liées au transport motorisé. Le manque d'infrastructures garantissant la sécurité des usagers actifs sur l'ensemble de l'axe de la route 117 participe aussi à cet effet.

L'accès aux pôles est aussi limité par la structure urbaine des différents ensembles résidentiels. Ces derniers, en raison de leur trame curviligne composée de culs-de-sac et de croissants, reposent sur un nombre limité de voies collectrices pour accéder aux pôles de service. La distance pour s'y rendre se voit donc agrandie. Les voies collectrices posent généralement des enjeux de sécurité pour piétons et cyclistes en raison de l'étroite cohabitation avec les véhicules motorisés et la fragmentation des infrastructures.

En misant sur un territoire multipolaire, le nombre de résidents ayant accès à un pôle de services sur le territoire est accru. Dans ces pôles de quartier, la présence d'une mixité d'usages, d'équipements publics et d'une diversité de logements permet les interrelations entre les citoyens. Les aménagements favorisant la mobilité active vers les pôles de services ont une portée environnementale, économique et sociale. En effet, encourager les déplacements actifs pour des motifs récréatifs et utilitaires permet de réduire le recours à l'auto solo pour un nombre important de déplacements, et donc les GES émis sur le territoire de la ville. Plus encore, il s'agit aussi de favoriser l'indépendance des populations non motorisées, telles que les enfants et adolescents ainsi que certaines personnes âgées ou à mobilité réduite.

Objectifs d'aménagement

- 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.

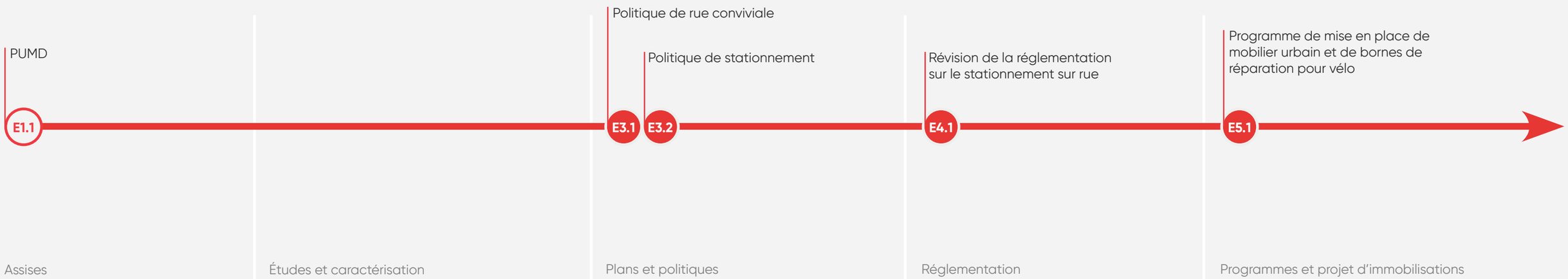
Cible

40 % de l'ensemble des nouveaux logements construits à moins de 500 m d'une destination de proximité[1]



1 Une destination de proximité peut être une destination identifiée à la liste suivante: Une école primaire ou secondaire; une garderie ou un CPE; une bibliothèque; un parc comprenant des installations récréatives ou sportives, un commerce alimentaire de proximité.

Mise en œuvre



E1.1 Plan d'urbanisme et de mobilité durable

Concordance

- Réviser l'affectation du sol et adopter un cadre réglementaire favorisant la mixité d'usage et la compacité du cadre bâti au sein des pôles de quartiers;
- Identifier des tronçons commerciaux où le rez-de-chaussée commercial est obligatoire pour favoriser la présence commerciale;
- Réviser les hauteurs et densités autorisées dans les pôles de quartiers;
- Réviser les typologies résidentielles autorisées au sein des pôles de quartier;

E3.1 Politique de rue conviviale

Actions

- Raffinement de la hiérarchie routière
- Révision du partage de l'emprise entre les différents modes
- Développement de mesures d'apaisement de la circulation

Responsables

- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Service de l'ingénierie

Partenaire

- Service de l'environnement

E3.2 Politique de stationnement

Actions

- Caractérisation de la valeur écologique des différents milieux
- Cartographie des milieux naturels d'intérêt
- Identification des corridors écologiques potentiels
- Identification des contraintes de développement

Responsables

- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Service de l'ingénierie

Partenaire

- MRC de La Rivière-du-Nord

E4.1 Révision de la réglementation sur le stationnement sur rue

Actions

- Planification détaillée du site de l'ancien golf
- Planification détaillée du Cœur des courants
- Révision des usages et densités applicables
- Programme de mise en œuvre (revitalisation et aide financière)

Responsables

- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Développement économique

Partenaires

- MRC de La Rivière-du-Nord
- Société québécoise des infrastructures
- Ministère des Transports et de la Mobilité durable

E5.1 Programme de mise en place de mobilier urbain et de bornes de réparation pour vélo

Actions

- Développement d'une stratégie d'installation de mobiliers aux endroits optimaux sur le domaine public
- Développement d'incitatifs et de balises réglementaires afin d'encourager l'installation d'équipements adaptés aux vélos et sécurisés sur les terrains projets d'habitation et des destinations

Responsables

- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Service de l'ingénierie

Partenaire

- Service de l'environnement

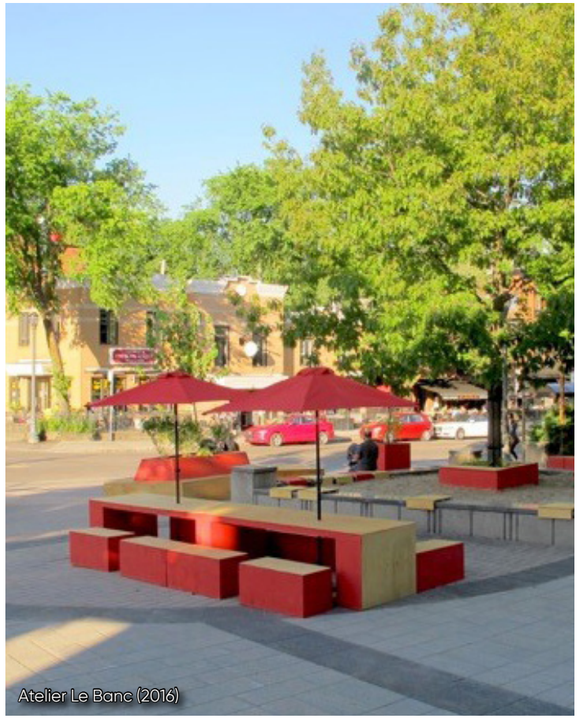
EXEMPLES D'AMÉNAGEMENT



^ Rues résidentielles apaisées >



Stationnement à vélo sécuritaire près des services v

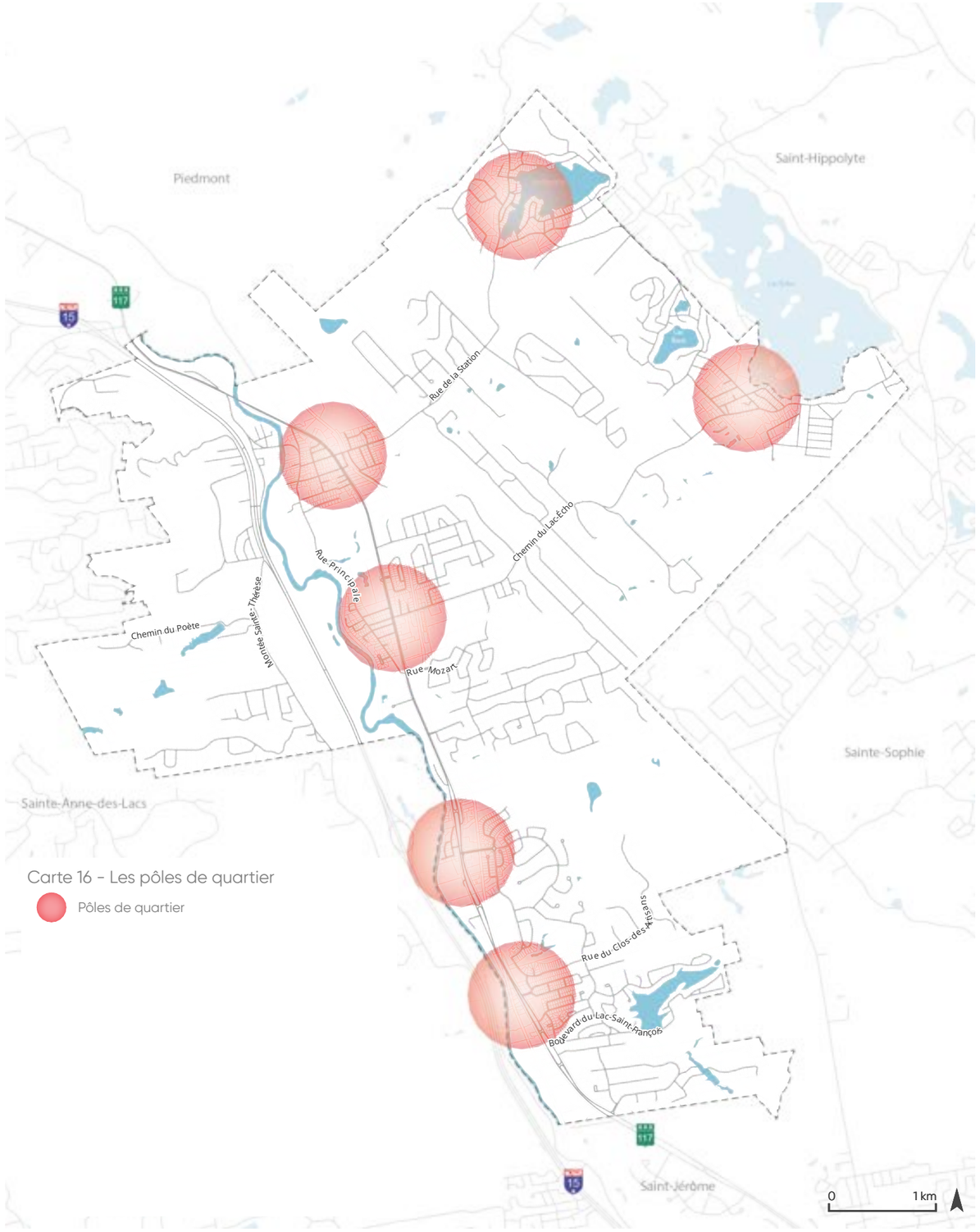


^ Placettes et cœurs de quartier mixtes >









Carte 16 - Les pôles de quartier

Pôles de quartier

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

Le recours aux principes qui caractérisent les écoquartiers pour encadrer le développement résidentiel peut à la fois accroitre la qualité de vie des résidents et augmenter les bénéfices écologiques. Ces milieux offrent généralement un milieu de vie complet où différentes fonctions et modes de tenure se côtoient. Ils assurent aussi une qualité de vie à leurs résidents, participent à maintenir la santé et le bien être des écosystèmes et limitent l'empreinte carbone des constructions qui s'y installent. Le recours à ces principes permet à la fois d'accueillir la demande résidentielle à venir tout en assurant la pérennité des écosystèmes présents sur le territoire et en limitant les dommages environnementaux potentiels.

Une stratégie de croissance particulière aux secteurs à intensité moyenne et élevée

Les milieux de forte intensité à densifier ainsi que les milieux de moyenne intensité à consolider joueront un rôle prépondérant dans l'accueil de la croissance démographique et l'évolution de leur forme urbaine devra être encadrée rigoureusement afin d'assurer la réalisation de la vision du présent plan d'urbanisme. Autant les PPCMOI que le zonage incitatif permettront d'évaluer les projets de plus haute hauteur et s'assurer de leur contribution à la qualité des milieux de vie et au bien collectif.

Problématique

La Ville de Prévost présente un fort potentiel de développement et prévoit une augmentation de plus de 900 ménages d'ici 2035[1]. Sa proximité avec les espaces naturels ainsi que sa connexion au réseau routier supérieur sont effectivement deux éléments attirants pour les ménages. Toutefois, les formes de développement qui caractérisent plusieurs quartiers de la ville posent de nombreux enjeux environnementaux

C'est le cas du réseau viaire des tissus résidentiels, orienté selon une logique automobile. Par exemple, plusieurs secteurs se sont développés sous forme de grappes, limitant ainsi la perméabilité des déplacements actifs. La séparation des fonctions s'inscrit également dans cette logique. Les développements plus récents ont par ailleurs adopté une largeur de chaussée excessive pour les besoins, ce qui augmente l'imperméabilité du sol ainsi que les ilots de chaleur. De plus, l'aménagement des terrains privés limite généralement leurs bénéfices écologiques potentiels. Ces derniers sont fortement gazonnés, limitant ainsi la connectivité écologique du territoire.

1 Institut de la statistique du Québec (2021). Projections de population - Le Québec. https://statistique.quebec.ca/fr/document/projections-de-population-le-quebec

Objectifs d'aménagement

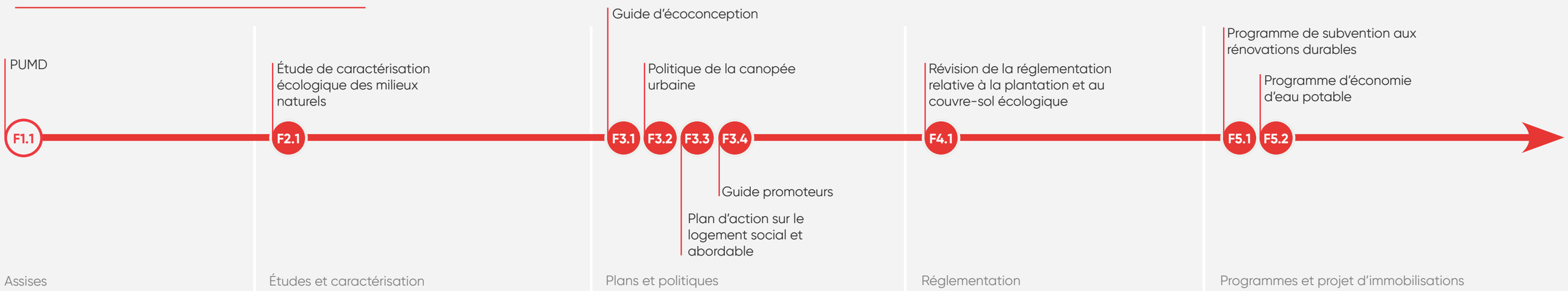
- Limiter l'étalement urbain à l'extérieur du périmètre d'urbanisation;
- Diversifier l'offre de logements disponibles dans les différents quartiers résidentiels;
- Limiter l'impact environnemental des terrains privés à l'intérieur des quartiers résidentiels;
- Réduire la minéralisation des quartiers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

Cible Atteindre une couverture de canopée projetée moyenne de 40% pour tout terrain occupé par une nouvelle construction d'une classe d'usage applicable[1]



1 Les classes d'usage qui seront analysées pour l'atteinte de cette cible sont les suivantes: H4 Multifamilial, H5 Mixte, C1 Commerces de premières nécessités, C2 commerces locaux, C3 commerce artériel, P1 Institutionnel.

Mise en œuvre



F1.1 Plan d'urbanisme et de mobilité durable

Concordance

- Adopter un cadre réglementaire limitant l'étalement urbain à l'extérieur du périmètre d'urbanisation et qui assure la protection du territoire agricole;
- Adopter un cadre réglementaire favorisant l'écoconception des projets de développement structurant;
- Adopter un cadre réglementaire qui favorise l'intégration de logements additionnels au sein des habitations unifamiliales;
- Autoriser sous conditions la construction d'unités d'habitation accessoires détachées sur le terrain des habitations unifamiliales tout en minimisant l'impact sur le milieu d'insertion;
- Réviser les normes de construction durables;
- Réviser les normes d'aménagement des terrains et de gestion des aires de stationnement des nouveaux projets résidentiels;
- Réviser les normes relatives à la préservation des arbres matures lors des projets de développement ou de redéveloppement;
- Adopter des dispositions réduisant les ilots de chaleur et visant la mise en place d'aménagements plus perméables;
- Contrôler la construction à l'intérieur des terrains en forte pente;
- Adopter des ratio maximums de cases de stationnement ainsi qu'un régime de zonage incitatif;
- Réviser les normes relatives au ratio minimum de cases de stationnement et adopter des dispositions relatives à un fonds de compensation pour unités de stationnement;
- Contrôler la localisation des commerces et/ou activités dédiées à l'automobiles (ex.: postes d'esssence, services aux volant, etc.);
- Adopter un règlement sur le zonage incitatif afin de permettre les projets de densification aux retombées collectives (ex.: logements abordables, performance environnementale, équipements d'intérêts publics);
- Adopter un cadre réglementaire normatif et discrétionnaire favorisant la gestion optimale des eaux de pluie sur les terrains privés;
- Assouplir les normes relatives à l'agriculture urbaine;
- Assouplir les normes relatives aux équipements de production d'énergie renouvelables
- Adopter un cadre réglementaire normatif et discrétionnaire relatif à la protection du ciel étoilé
- Adopter des normes relatives à la gestion durable des chantiers de construction

F2.1 Étude de caractérisation écologique des milieux naturels

Actions

- Identification des terrains privés urbanisés pouvant contribuer à la consolidation de corridors écologique
- Identification des revêtements de sols végétaux permettant la création d'habitats pour la faune et la flore indigène

Responsables

- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Service de l'environnement

F3.1 Guide d'écoconception

Actions

- Identification des meilleures pratiques en matière de développement durable pour les développements immobiliers
- Définition des objectifs, les stratégies et les lignes directrices à respecter dans les futurs développements
- Élaboration des outils réglementaires permettant d'atteindre les objectifs identifiés au Guide

Responsable

- Service de l'urbanisme et du développement économique

Partenaires

- Service de l'environnement
- Service des loisirs
- Service de l'ingénierie
- Service des travaux publics

F3.2 Politique de la canopée urbaine

Actions

- Identification des meilleures stratégies de plantation avec les acteurs concernés (citoyens, institutions, commerces, etc.)
- Détermination des objectifs mesurables et quantifiables de protection et d'augmentation de la canopée à l'intérieur d'un échéancier

Responsables

- Service de l'environnement
- Service de l'urbanisme et du développement économique

F3.3 Plan d'action sur le logement social et abordable

Actions

- Identification des besoins en logements sociaux et abordables sur le territoire de la ville
- Identification des partenaires pour la mise en œuvre de projets de logements sociaux et abordables

Responsable

- Service de l'urbanisme et du développement économique

F3.4 Guide promoteurs

Actions

- Élaboration d'un guide procédurale pour accompagner les promoteurs dans le développement des projets immobilier en respect des balises réglementaires municipales

Responsable

- Service de l'urbanisme et du développement économique

Partenaire

- Service de l'ingénierie

F4.1 Révision de la réglementation relative à la plantation et au couvre-sol écologique

Action

- Exigences relatives à l'utilisation de végétaux favorisant la biodiversité en milieu urbain

Responsables

- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Service de l'environnement

Partenaire

- Service de l'ingénierie

F5.1 Programme de subvention aux rénovations durables

Action

- Soutien aux particuliers pour la rénovation durable de leur bâtiment à l'aide d'une subvention proportionnelle à la qualité environnementale de leur aménagement

Responsable

- Service de l'urbanisme et du développement économique

F5.2 Programme d'économie d'eau potable

Actions

- Déploiement d'un programme de sensibilisation de la population à la réduction de la consommation d'eau potable
- Déploiement d'une patrouille assurant le respect des restrictions relatives à l'arrosage

Responsable

- Service de l'environnement

EXEMPLES D'AMÉNAGEMENT


San Jose Inside (2019)

^ Unité d'habitation accessoire v


Leclercq Associés (2014)

^ Aménagement des espaces communs


Darius Kuzmickas/KuDa Photography (2021)


Google Street View

^ Gestion des stationnements v


Google Street View

^ Conservation des arbres matures




Google Street View

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

Problématique

Les villes sont des acteurs clés dans la lutte et l'adaptation aux changements climatiques et bénéficient à cet égard d'un appui grandissant des citoyens. Les études montrent les bienfaits des infrastructures vertes autant au point de vue économique que sur la santé des citoyens.

Alors que Prévost est appelé à poursuivre son développement dans les prochaines années, elle reconnait la nécessité, dans une perspective de développement durable, de réduire l'empreinte écologique des différentes activités présentes sur son territoire. Cela concerne à la fois l'impact écologique des bâtiments (émissions de GES, réflectance solaire, pollution atmosphérique), des terrains (surfaces imperméables, présence et qualité de la végétation), de la gestion des matières résiduelles et des impacts des activités sur la mobilité.

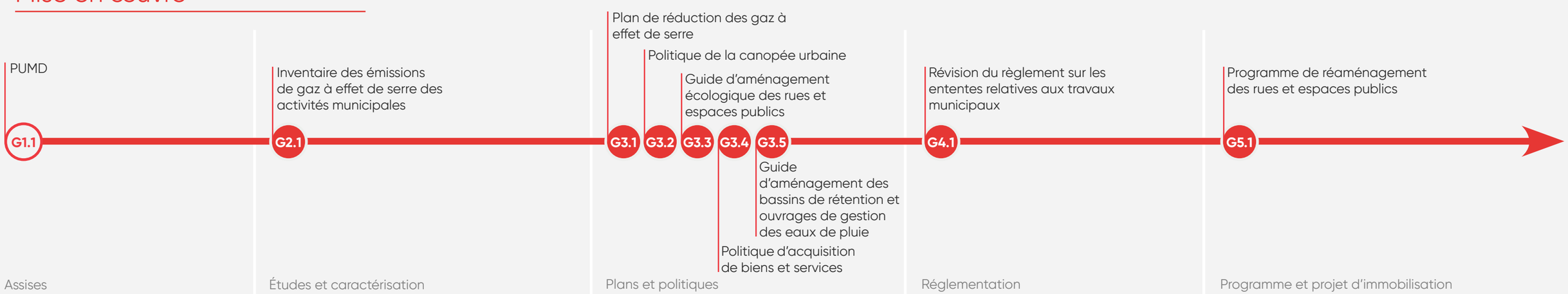
Objectifs d'aménagement

- Guider par l'exemple et limiter la consommation énergétique des bâtiments municipaux existants ;
- Réduire les ilots 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.

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



Mise en œuvre



G2.1 Inventaire des émissions de gaz à effet de serre des activités municipales

Action
- Identification, caractérisation et diffusion des données sur les émissions de gaz à effet de serre des activités municipales

Responsable
- Service de l'environnement

Partenaires
- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Service des travaux publics
- Service de l'ingénierie

G3.1 Plan de réduction des gaz à effet de serre

Actions
- Identification des manières permettant de réduire les surfaces de stationnement
- Identification des meilleures pratiques pour le chauffage et la climatisation des bâtiments

Responsable
- Service de l'environnement

Partenaires
- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Service de l'ingénierie

G3.2 Politique de la canopée urbaine

Actions
- Identification les secteurs caractérisés par un faible indice de canopée
- Développement d'objectifs mesurables et quantifiables de protection et d'augmentation de la canopée à l'intérieur d'un échéancier

Responsable
- Service de l'environnement

G3.3 Guide d'aménagement écologique des rues et espaces publics

Actions
- Développement des gabarits de rue répondant aux besoins de mobilité spécifiques aux différents types de milieux
- Développement des gabarits de rues dont les aménagements soutiennent un choix modal actif ou collectif

Responsable
- Service de l'urbanisme et du développement économique

Partenaires
- Service de l'environnement
- Service des travaux publics
- Service des loisirs

G3.4 Politique d'acquisition de biens et services

Action
- Inclusion de critères écologiques dans les appels d'offres municipaux

Responsable
- Direction générale

G3.5 Guide d'aménagement des bassins de rétention et ouvrages de gestion des eaux de pluie

Actions
- Planification de la gestion des eaux pluviales en fonction de la topographie existante
- Prescription des aménagements qui améliorent la qualité des paysages
- Identification des végétaux les mieux adaptés aux types de travaux
- Multifonctionnalité des bassins de rétention

Responsable
- Service de l'ingénierie

Partenaires
- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Service de l'environnement
- Service des travaux publics

G4.1 Révision du règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux

Action
- Inclusion de balises écologiques dans les ententes avec les fournisseurs de services

Responsable
- Service des travaux publics

Partenaires
- Fournisseurs de services

G5.1 Programme de réaménagement des rues et espaces publics

Actions
- Priorisation des segments de rues nécessitant un réaménagement
- Coordination du réaménagement écologique des rues avec les travaux d'entretien
- Respect des critères du Guide d'aménagement écologique des rues et espaces publics

Responsable
- Service des travaux publics

Partenaires
- Service de l'ingénierie
- Service de l'environnement
- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Service des loisirs

EXEMPLES D'AMÉNAGEMENT



^ Aménagement extérieur écologique



^ Gestion de l'eau sur le domaine public



^ Gestion de l'eau dans des espaces multifonctionnels



^ Verdissement des stationnements

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

Problématique

Selon ONU Habitat, ce sont les villes qui sont les mieux placées pour faire face au défi climatique des prochaines années. Si un changement de paradigme concernant la manière de développer le territoire et de l'habiter est nécessaire, des actions ayant un réel impact sur le territoire nécessitent un fort leadership municipal.

Devant l'étalement urbain croissant et la forte dépendance à l'automobile, les villes ont une responsabilité d'offrir à leurs citoyens des environnements sains et inclusifs et d'orienter leur legs aux générations futures. Cela demande des actions concrètes en faveur de la densification, de la planification des commodités quotidiennes et de la mise en place d'infrastructures de mobilité. En 2022, la Ville de Prévost a le potentiel de s'inscrire auprès des leaders en matière de lutte et d'adaptation aux changements climatiques. Des choix s'imposent quant aux moyens d'assurer la croissance économique et démographique de la ville, tout en promouvant les modes de déplacement actifs, en préservant les derniers milieux naturels de son territoire et en assurant des retombées positives pour la communauté.

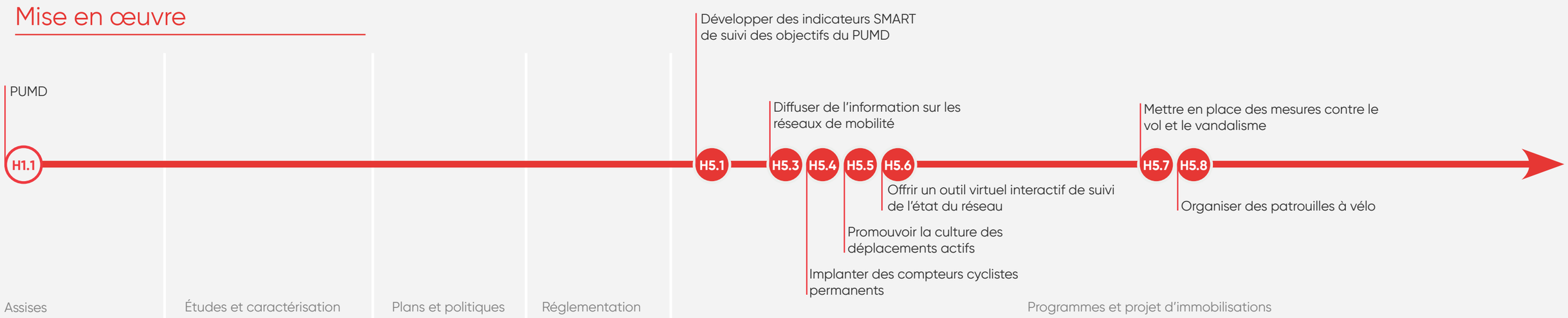
Objectifs d'aménagement

- 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.

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


Schnobrich (2018)

Mise en œuvre



H5.1 Indicateurs de suivi des objectifs du PUMD

Actions

- Adopter des indicateurs de suivi (ex.: SMART) et monitorer l'avancement aux étapes charnières

Responsable

- Service de l'urbanisme et du développement économique

H5.3 Diffusion de l'information sur les réseaux de mobilité

Actions

- Promotion de l'existence des différents réseaux de mobilité
- Déploiement d'une stratégie de signalétique pour les différents réseaux de mobilité
- Inauguration de l'ouverture des segments et boucles du réseau de mobilité

Responsable

- Service des communications

H5.4 Implantation de compteurs cyclistes permanents

Actions

- Implantation des compteurs cyclistes permanents le long des différents réseaux de la ville
- Communication et promotion des données de fréquentation des réseaux

Responsables

- Service des travaux publics
- Service des communications
- Le P'tit train du Nord

H5.5 Promotion de la culture des déplacements actifs

Actions

- Prévoir une programmation de journées d'activités sportives ouvertes à tous les citoyens de Prévost (ex. : Hop la Ville, Victoriaville)

Responsables

- Service des loisirs

Partenaires

- Associations et clubs sportifs

H5.6 Développement d'un outil virtuel interactif de suivi de l'état du réseau

Action

- Développement d'une plateforme communiquant en temps réel l'état des différents réseaux (réseau cyclable, sentiers, pistes de ski de fond, etc.)

Responsable

- Service des travaux publics

H5.7 Mise en place de mesure contre le vol et le vandalisme

Action

- Développement d'un éclairage adéquat le long des infrastructures de mobilité et à proximité des générateurs d'achalandage

Responsables

- Service de l'urbanisme et du développement économique
- Service de la sécurité communautaire

H5.8 Organisation de patrouilles à vélo

Action

- Déploiement de patrouilles à vélo afin d'assurer le respect des mesures et règlements en lien avec la protection de l'environnement

Responsables

- Service de la sécurité communautaire
- Service de l'environnement

4

GESTION DU TERRITOIRE

4.1 La gestion de la croissance et les secteurs particuliers

4.2 Les types de milieux

4.3 Encadrement de la densification et de la mixité des usages

GESTION DU TERRITOIRE

4.1 LA STRATÉGIE DE GESTION DE LA CROISSANCE URBAINE

La croissance démographique, ainsi que l'augmentation de l'activité économique génèrent des besoins en espace pour le développement. Les villes, par le biais de leurs compétences en matière d'urbanisme, sont tenues d'agir de manière responsable quant aux impacts sociaux, fiscaux et environnementaux du développement, car elles sont les premières impactées par ses effets à long terme. De plus, de manière à respecter les orientations du Schéma d'aménagement et de développement de la MRC de La Rivière-du-Nord, la Ville de Prévost entend limiter l'étalement des activités urbaines à l'extérieur de son périmètre urbain et assurer la densification de son territoire par diverses méthodes de densification douce et de redéveloppement des terrains sous-utilisés.

En comptabilisant les secteurs à potentiel de développement du Coeur des Courants en plus des autres terrains à potentiel de développement ou de redéveloppement à l'intérieur du périmètre urbain, Prévost compte une superficie suffisante de terrains permettant de répondre à la demande en nouveaux logements d'ici 2035.

Vers un secteur central densifié et mixte

Le plan d'urbanisme identifie le secteur central de la Ville. Ce secteur qui comprend la concentration des équipements, services et commerces du territoire recèle un important potentiel de développement et de consolidation des anciens noyaux villageois du Vieux-Shawbridge et du Vieux-Lesage. Le plan d'urbanisme privilégie la réalisation d'une planification détaillée de ce secteur ainsi que l'adoption d'une réglementation offrant des potentiels de densification et de création de milieux de vie mixtes.

Vers l'écoconception des milieux de vie

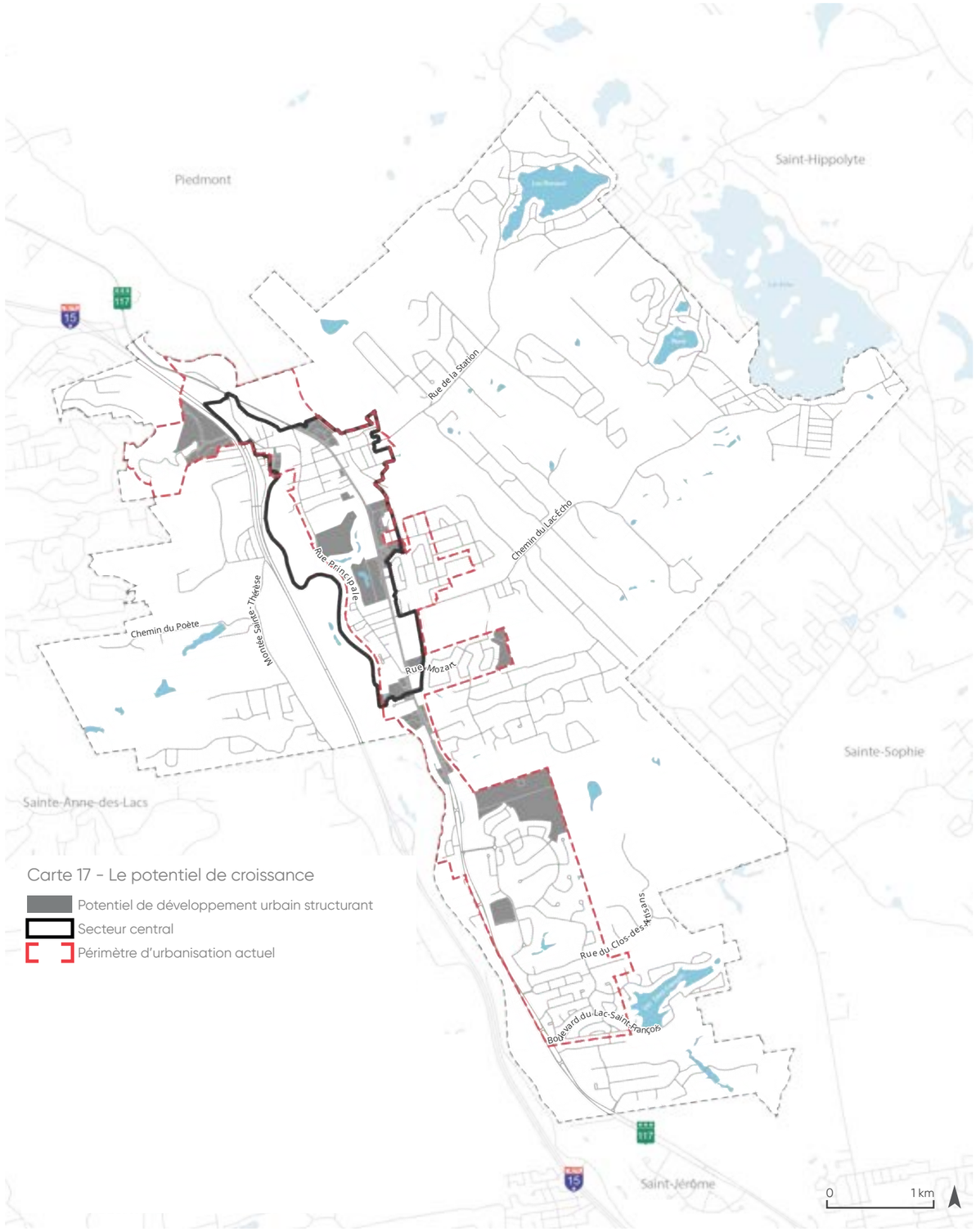
Le plan d'urbanisme entend encadrer tous les nouveaux projets de développement par une réglementation favorisant l'approche des écoquartiers. La réglementation d'urbanisme devra donc prévoir un mécanisme discrétionnaire pour tous les nouveaux projets de lotissement incluant une nouvelle voie de circulation ou le prolongement d'une voie existante ou toute opération cadastrale pour un terrain de 0,5 ha et plus ayant pour effet de créer un ou des terrains constructibles. La réglementation d'urbanisme devra aussi prévoir un mécanisme discrétionnaire pour tous les nouveaux projets intégrés sur le territoire. Les critères applicables devront notamment favoriser la protection des milieux naturels et des boisés et la création de milieux de vie favorables à la mobilité durable. La production de logements abordables et la mixité des usages feront également partie des critères.

Vers une offre soutenue et diversifiée d'équipements collectifs

Le plan d'urbanisme vise à accompagner la croissance démographique d'une bonification de l'offre en matière d'équipements collectifs. En plus des équipements sportifs, culturels et communautaires accessibles à la population, le plan d'urbanisme favorise la mise à niveau et le regroupement au sein du secteur central des installations municipales afin de participer à la création d'un véritable cœur civique.

Vers une mise à niveau des infrastructures municipales

Les changements climatiques ainsi que l'urbanisation demandent de réviser les méthodes de gestion des eaux de pluies municipales, de la même manière que l'augmentation de la population augmente la pression sur la demande en eau potable et sur les égoûts sanitaires. Ainsi, la Ville s'est engagée en 2021 à réaliser la mise à jour de ses infrastructures dans un horizon de 7 ans (2028) auprès du MELCCFP.



Carte 17 - Le potentiel de croissance

Potentiel de développement urbain structurant
Secteur central
Périmètre d'urbanisation actuel

GESTION DU TERRITOIRE

4.2 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.

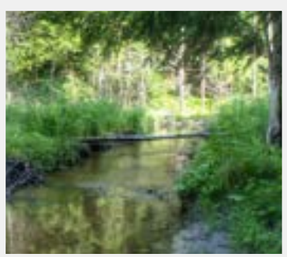
En ce sens, la stratégie vise à appliquer des normes en fonction d'un type de milieu selon le type d'environnement urbain basé sur leur typomorphologie dans une logique d'intensité urbaine dite de « transect ». Plutôt que de séparer le territoire en zones selon des usages prescrits, l'approche par « 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

Carte 18 - 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

	T1.1 Naturel Conservation	T1.2 Naturel Récréation	T2.1 Rural Agricole	T2.2 Rural
Intentions réglementaires	Dans la catégorie T.1 Naturel, le type de milieu T1.1 est caractérisé par la présence de milieux naturels d'intérêt. Il correspond principalement au territoire occupé par la réserve naturelle Alfred-Kelly . Dans ce type de milieu, le PUMD vise à protéger le couvert forestier existant, la valeur écologique du site ainsi que l'accès à la population pour des fins récréatives. Il vise en résumé à mettre à contribution cet espace naturel au bénéfice de la santé des écosystèmes et de la population ainsi que de leur bien-être.	Dans la catégorie T.1 Naturel, le type de milieu T1.2 est caractérisé par sa proximité à des cadres paysagers naturels d'intérêt et son accessibilité. Il correspond principalement au parc régionale de la Rivière-du-Nord. Dans ce type de milieu, le PUMD vise à favoriser le maintien de la santé des écosystèmes, de même que la mise en valeur de ces espaces à travers des aménagements dédiées à des activités récréatives davantage formalisées que dans le T1.1. La présence de ces activités serviront à maintenir, voir améliorer la qualité de l'accès aux espaces naturels pour les prévostois.	Dans la catégorie T.2 Rural, le type de milieu T2.1 est caractérisé par des terres agroforestières. Ce type de milieux constitue en majeure partie la zone agricole désignée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (c. P-41.1). Il correspond à l'affectation «Agricole» du SAD. Dans ce type de milieu, le PUMD vise à assurer la protection de la fonction agricole et à maintenir des conditions propices à leur viabilisation, tout en assurant le contrôle des nuisances sur les milieux urbanisés.	Dans la catégorie T.2 Rural, le type de milieu T2.2 est caractérisé par la présence de milieux dominés par la forêt ainsi que des lotissements résidentiels de très faible densités. Il correspond à l'affectation «rurale» du SAD et se situe à l'ouest de l'autoroute 15, entre la rue de la Falaise au nord et la limite du territoire de la municipalité au sud. Dans ce type de milieu, le PUMD vise à contrer l'urbanisation.
Lotissement				
Superficie minimale de lot				Note 1
Ouverture de nouvelle rue				
Projet intégré				● (PIIA)
Forme urbaine				
Nombre d'étages maximal	2	2	2	2
Structure de bâtiment - Isolé	●	●	●	●
Structure de bâtiment - Jumelé				
Structure de bâtiment - En rangée				
Densité résidentielle				
Minimale	–	–	–	–
Maximale	–	–	–	Note 1
Fonctions autorisées				
Habitation unifamiliale			○ (Note 7)	● (Note 1)
Habitation bifamiliale et trifamiliale				
Habitation multifamiliale				
Commerce non structurant		○ (Note 6)	○ (Note 8)	○ (Note 12)
Commerce structurant				
Commerce artériel				
Service et équipement structurant				
Service et équipement non structurant	○ (Note 2)			○ (Note 12)
Industrie sans incidence environnementale			○ (Note 8)	
Industrie avec incidence environnementale				
Agriculture			●	○ (Note 13)
Activités forestières	○ (Note 3)		○ (Note 9)	○ (Note 9)
Activités d'extraction	○ (Note 4)			○ (Note 14)
Activités de conservation	●	○	○	○
Récréation extensive	○ (Note 5)	●	○ (Note 10)	
Récréation intensive				○ (Note 15)
Utilité publique et infrastructure	○	○	○ (Note 11)	○
Gestion des matières résiduelles				

	T2.3 Rural champêtre	T3 Suburbain	T4 Urbain	T5 Centralité
Intentions réglementaires	Dans la catégorie T.2 Rural, le type de milieu T2.3 est caractérisé par la présence de lotissements résidentiels de très faible densité inséré au sein de milieux boisés à proximité des secteurs urbanisés. Il correspond principalement à l'affectation «rurale champêtre» du SAD et se situe à la périphérie du périmètre d'urbanisation. Il représente la surface la plus importante du territoire de la Ville de Prévost. Dans ce type de milieu, le PUMD vise à protéger le caractère rural du milieu. Il vise à y limiter l'expension des activités urbaines.	Le type de milieu T3 Suburbain est caractérisé par la présence de lotissements résidentiels de faible densité récents dominés par l'habitation unifamiliale isolée et situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Il se situe à l'intérieur de l'aire d'affectation «urbaine» du SAD et correspond principalement aux quartiers résidentiels développés à l'est de la route 117. Dans ce type de milieu, le PUMD vise à limiter l'étalement, développer des stratégies de densification douce et améliorer la qualité du cadre écologique du paysage.	Le type de milieu T4 Urbain est caractérisé par la présence de lotissements résidentiels variés dans leur implantation, leur facture architecturale et leur densité. Il se situe à l'intérieur de l'affectation «urbaine» du SAD et correspond principalement aux quartiers résidentiels situés à l'ouest de la route 117 et près de la gare du Vieux Shawbridge, à l'est de la route 117. Dans ce type de milieu, le PUMD vise à y favoriser la densification douce des quartiers et y concentrer la croissance anticipée.	Le type de milieu T5 Centralité est caractérisé par la présence d'une activité commerciale variée. Il correspond principalement à l'affectation «urbaine» du SAD, mais également aux affectations et se situe tout au long de la route 117. Dans ce type de milieu, le PUMD vise à concentrer l'activité commerciale, de même qu'à encourager une certaine mixité fonctionnelle, notamment dans le secteur du Vieux-Shawbridge.
Lotissement				
Superficie minimale de lot	Note 1			
Ouverture de nouvelle rue	● (PIIA)	● (PIIA)	● (PIIA)	● (PIIA)
Projet intégré	● (PIIA)	● (PIIA)	● (PIIA)	● (PIIA)
Forme urbaine				
Nombre d'étages maximal	2	2	2 4 (sous respect d'exigences réglementaires particulières)	3 6 (sous respect d'exigences réglementaires particulières)
Structure de bâtiment - Isolé	●	●	●	●
Structure de bâtiment - Jumelé		●	●	●
Structure de bâtiment - En rangée			●	●
Densité résidentielle				
Minimale	–	14 log./ha	20 log./ha	30 log./ha
Maximale	Note 1	-	–	–
Fonctions autorisées				
Habitation unifamiliale	● (Note 1)	●	●	○
Habitation bifamiliale et trifamiliale		○	●	○
Habitation multifamiliale			○	●
Commerce non structurant	○ (Note 12)	○ (Note 18)	○ (Note 18)	○ (Note 18)
Commerce structurant			○ (Note 18)	○ (Note 18)
Commerce artériel				
Service et équipement structurant		○ (Note 16)	○ (Note 16)	○ (Note 16)
Service et équipement non structurant	○ (Note 12)		○	○
Industrie sans incidence environnementale			○ (Note 19)	○ (Note 19)
Industrie avec incidence environnementale				
Agriculture	○ (Note 17)			
Activités forestières	○ (Note 9)			
Activités d'extraction	○ (Note 14)			
Activités de conservation	○	○	○	○
Récréation extensive	○	○	○	○
Récréation intensive			○ (Note 20)	○ (Note 20)
Utilité publique et infrastructure	○	○	○	○
Gestion des matières résiduelles				

	ZP. 1 Public Espace ouvert	ZP. 2 Public Institutionnel	ZP. 3 Public Utilité	ZC Commercial
Intentions réglementaires	Dans la catégorie ZP Public, le type de milieu ZP.1 est caractérisé par la présence d'espaces publics extérieurs. Il correspond principalement à l'affectation «urbaine» et «rurale champêtre» du SAD. Dans ce type de milieu, le PUMD vise à préserver les espaces verts en milieux urbanisés.	Dans la catégorie ZP Public, le type de milieu ZP.2 est caractérisé par la présence d'équipements institutionnels. Il correspond principalement à l'affectation «urbaine» du SAD et se situe en majorité à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Dans ce type de milieu, le PUMD vise à préserver l'activité institutionnelle existante et planifier l'installation de futurs équipements publics sur le territoire.	Dans la catégorie ZP Public, le type de milieu ZP.3 est caractérisé par la présence d'équipements et d'infrastructures publiques, telles que les installations d'épuration de la Ville de Prévost. Il correspond principalement à l'affectation «commerciale artérielle» du SAD et se situe entre la route 117 et la Rivière-du-Nord, au sud du boulevard du Clos-Prévostois. Dans ce type de milieu, le PUMD vise à préserver la présence des équipements d'utilité publique.	Le type de milieu ZC Commercial est caractérisé par la présence de commerces artériels. Il correspond principalement à l'affectation «commerciale artérielle» du SAD et se situe au sud du périmètre d'urbanisation, le long de la route 117. Dans ce type de milieu, le PUMD vise à concentrer la présence de commerce artériel le long de la route 117 et éviter leur installation à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.
Lotissement				
Superficie minimale de lot				
Ouverture de nouvelle rue				
Projet intégré				
Forme urbaine				
Nombre d'étages maximal	2	4	2	3 4 (sous respect d'exigences réglementaires particulières)
Structure de bâtiment - Isolé	●	●	●	●
Structure de bâtiment - Jumelé				
Structure de bâtiment - En rangée				
Densité résidentielle				
Minimale				
Maximale				
Fonctions autorisées				
Habitation unifamiliale				
Habitation bifamiliale et trifamiliale				
Habitation multifamiliale				
Commerce non structurant				○
Commerce structurant				● (Note 18)
Commerce artériel				
Service et équipement structurant		○ (Note 16)		
Service et équipement non structurant		● (Note 16)		○
Industrie sans incidence environnementale				
Industrie avec incidence environnementale				
Agriculture				
Activités forestières				
Activités d'extraction				
Activités de conservation				○
Récréation extensive	●	○		○
Récréation intensive	○			
Utilité publique et infrastructure			●	○
Gestion des matières résiduelles			●	

ZI Industriel

Intentions réglementaires	Le type de milieu ZI Industriel est caractérisé par la présence d'industries légères et d'entreprises manufacturières. Il correspond principalement à l'affectation «services industriels» du SAD et se situe à l'est de la route 117, entre le chemin du Lac Écho, les rues Mozart et Chopin et la rue Marchand. Dans ce type de milieu, le PUMD vise à y concentrer les activités manufacturières et les services de types industriels.
Lotissement	
Superficie minimale de lot	
Ouverture de nouvelle rue	
Projet intégré	
Forme urbaine	
Nombre d'étages maximal	3
Structure de bâtiment - Isolé	●
Structure de bâtiment - Jumelé	
Structure de bâtiment - En rangée	
Densité résidentielle	
Minimale	
Maximale	
Fonctions autorisées	
Habitation unifamiliale	
Habitation bifamiliale et trifamiliale	
Habitation multifamiliale	
Commerce non structurant	
Commerce structurant	○
Commerce artériel	○
Service et équipement structurant	
Service et équipement non structurant	○ (Note 21)
Industrie sans incidence environnementale	● (Note 21)
Industrie avec incidence environnementale	
Agriculture	
Activités forestières	
Activités d'extraction	
Activités de conservation	○
Récréation extensive	○
Récréation intensive	
Utilité publique et infrastructure	
Gestion des matières résiduelles	

Dominance des affectations

La réglementation d'urbanisme devra respecter le principe de dominance des affectations. À l'intérieur de chaque aire d'affectation un pourcentage minimal de la superficie brute de terrain de l'aire doit autoriser aux règlements d'urbanisme l'une ou l'autre, ou une combinaison des fonctions dominantes permises par le schéma d'aménagement et de développement révisé. Les fonctions complémentaires permises pour chacune des aires d'affectation ne peuvent être autorisées que pour le pourcentage de la superficie brute de terrain de l'aire d'affectation.

Type de milieux	Dominance
T1.1 Naturel conservation	NA
T1.2 Naturel récréation	80%
T2.1 Rural agricole	NA
T2.2 Rural	80%
T2.3 Rural champêtre	80%
T3 Suburbain	50%
T4 Urbain	50%
T5 Centralité	50%
ZP.1 Public Espace ouvert	50%
ZP. 2 Public institutionnel	50%
ZP. 3 Public utilité	80%
ZC Commercial	80%
ZI Industriel	80%
Planification	50%

NOTES

1.
En bordure d'une nouvelle rue :
Autorisé uniquement sur des lots d'une superficie minimale de 40 000 m² et 50 mètres de largeur minimale ;
En bordure d'une rue existante sur des lots non desservis :
Autorisé uniquement sur des lots d'une superficie minimale de 4 000 m² et d'une largeur minimale de 50 mètres ;
En bordure d'une rue existante sur des lots partiellement desservis :
Autorisé uniquement sur des lots d'une superficie minimale de 2 000 m² et d'une largeur minimale de 30 mètres ;
En bordure d'une rue existante sur des lots non desservis à l'intérieur d'un corridor riverain :
Autorisé uniquement sur des lots d'une superficie minimale de 4 000 m² et d'une largeur minimale de 50 mètres ;
En bordure d'une rue existante sur des lots partiellement desservis à l'intérieur d'un corridor riverain :
Autorisé uniquement sur des lots d'une superficie minimale de 2 000 m² et d'une largeur minimale de 30 mètres ;
Dans le cadre d'un projet intégré :
Tout projet intégré d'habitations adjacent à une nouvelle rue est assujetti à une densité maximale d'occupation de 0,25 log./ha.
Le nombre d'habitations d'un projet intégré d'habitations sur un lot adjacent à une rue existante ne peut excéder le nombre d'habitations qui pourrait être autorisé pour des projets non intégrés en fonction des normes minimales de lotissement et à toutes autres dispositions applicables.
Un lot qui fait l'objet de cette mesure ne peut ensuite être subdivisé à l'exception de ne pas avoir été affecté à son plein potentiel du nombre d'habitations autorisé et d'être conforme aux normes minimales de lotissement.

2.
Seuls les centres de recherche environnementale sont autorisés.
En bordure d'une nouvelle rue :
Autorisé uniquement sur des lots d'une superficie minimale de 40 000 m² et 50 mètres de largeur minimale;
En bordure d'une rue existante sur des lots non desservis :
Autorisé uniquement sur des lots d'une superficie minimale de 2 000 m² et d'une largeur minimale de 50 mètres;
En bordure d'une rue existante sur des lots partiellement desservis :
Autorisé uniquement sur des lots d'une superficie minimale de 2 000 m² et d'une largeur minimale de 30 mètres;
En bordure d'une rue existante sur des lots non desservis à l'intérieur d'un corridor riverain :
Autorisé uniquement sur des lots d'une superficie minimale de 4 000 m² et d'une largeur minimale de 50 mètres;
En bordure d'une rue existante sur des lots partiellement desservis à l'intérieur d'un corridor riverain :
Autorisé uniquement sur des lots d'une superficie minimale de 2 000 m² et d'une largeur minimale de 30 mètres.

3.
Seulement les coupes d'assainissement et les opérations sylvicoles réalisées pour des fins d'aménagement forestier.

4.
Uniquement sur les terres de propriétés publiques

5.
Ne nécessitant pas un déboisement supérieur à 10 % de la superficie du lot.

6.
Exclusivement les commerces directement liés à la fonction dominante« Récréation extensive » (exemples : casse-croûte, location d'équipements récréatifs, etc.)

7.
La résidence doit être liée à une exploitation agricole ou respecter les prescriptions des articles 101 à 105 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* ou bénéficiant déjà d'une autorisation à des fins autres qu'agricoles.

Les usages suivants peuvent être autorisés à titre d'usages additionnels à une résidence :
- Logement supplémentaire,
- Activité d'affaires,
- Gîte touristique,
- Service de garde en milieu familial,
- Chambres ou pension et les activités artisanales,
- Services professionnels ou personnels

8.
En vertu des prescriptions des articles 101 à 105 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* ou bénéficiant déjà d'une autorisation à des fins autres qu'agricoles.

9.
Les coupes d'assainissement et les opérations sylvicoles réalisées pour des fins d'aménagement forestier sont autorisées.

10.
Uniquement les sentiers ayant fait l'objet d'une servitude, ou ayant été officialisés par résolution de la municipalité locale à la date d'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement et de développement.

11.
Excluant les tours anémométriques et les tours éoliennes. Toutefois, une tour éolienne à des fins de production d'énergie pour un établissement agricole est autorisée.

12.
Seuls les commerces de première nécessité, les cabanes à sucre à caractère commercial et les centres de santé peuvent être autorisés comme fonction de commerce non structurant.
En bordure d'une nouvelle rue :
Autorisé uniquement sur des lots d'une superficie minimale de 40 000 m² et 50 mètres de largeur minimale;
En bordure d'une rue existante sur des lots non desservis
Autorisé uniquement sur des lots d'une superficie minimale de 4 000 m² et d'une largeur minimale de 50 mètres;
En bordure d'une rue existante sur des lots partiellement desservis :
Autorisé uniquement sur des lots d'une superficie minimale de 1500 m² et d'une largeur minimale de 30 mètres;
En bordure d'une rue existante sur des lots non desservis à l'intérieur d'un corridor riverain :
Autorisé uniquement sur des lots d'une superficie minimale de 4000 m² et d'une largeur minimale de 50 mètres;
En bordure d'une rue existante sur des lots partiellement desservis à l'intérieur d'un corridor riverain :
Autorisé uniquement sur des lots d'une superficie minimale de 2000 m2 et d'une largeur minimale de 30 mètres;

13.
Incluant les exploitations d'érablières, les cabanes à sucre à caractère agricole et les établissements agricoles comprenant la garde d'animaux à des fins domestiques.

14.
Uniquement sur les terres de propriétés publiques

15.
Exclusivement les golfs et les bases de plein air.

16.
Excluant les services ou les équipements structurant de nature publique de rayonnement régional ou suprarégional.

17.
Incluant les exploitations d'érablières, les cabanes à sucre à caractère agricole et les établissements agricoles comprenant la garde d'animaux à des fins domestiques.
Les nouveaux établissements agricoles ne peuvent toutefois pas compter plus de 6 unités animales.

18.
Excluant les établissements à caractère érotique.

19.
Incluant les industries légères et les industries non polluantes.

20.
Excluant les pistes de course et les réseaux pour véhicules récréatifs motorisés

21.
Des objectifs et critères pour cet usage devront être précisés dans le cadre d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale

GESTION DU TERRITOIRE

4.3 ENCADREMENT DE LA DENSIFICATION ET DE LA MIXITÉ DES USAGES

La règlementation d'urbanisme devra identifier les zones situées à l'intérieur de types de milieux Urbain (T4) et Centralité (T5) les plus propices à une densification et en fonction de la stratégie d'encadrement de la densité et des hauteures identifiée au tableau suivant.

	T4			T5	
	Densification de niveau 1	**Densification de niveau 2**	**Densification de niveau 3**	**Densification de niveau 4**	**Densification de niveau 5**
Types de bâtiments					
Habitation unifamiliale	●	●	●		
Habitation bifamiliale	○ UC « projets de densification »	●	●		
Habitation trifamiliale	○ UC « projets de densification »	○ UC « projets de densification »	●		
Habitation multifamiliale		○ UC « projets de densification »	○ UC « projets de densification »	●	
Bâtiment commercial ou mixte			○ UC « quartiers mixtes »	●	●
Forme urbaine autorisée					
Nombre d'étages maximal	2	2	2	3	3
Largeur d'un bâtiment (max)					
Isolé	20	20	20	45	45
Jumelé	10	10	10	22,5	22,5
Taux d'implantation maximal (%)	40	40	40	60	60
Projet intégré		● PIIA « Projet intégré »	● PIIA « Projet intégré »	● PIIA « Projet intégré »	● PIIA « Projet intégré »
Zonage incitatif					
Nombre d'étages maximal	-	3	3	5	5
Largeur d'un bâtiment (max)					
Isolé	-	30	30	–	–
Jumelé		15	15		
Taux d'implantation maximal (%)	–	50	50	70	70


VILLE DE
Prévost