

PLAN PARTICULIER D'URBANISME DU

# BOULEVARD DU CURÉ-LABELLE

UNE PROMENADE  
RASSEMBLEUSE ET ANIMÉE



## **ÉQUIPE DE PROJET – L'ATELIER URBAIN**

### **Direction de projet**

Stéphanie Rocher, urbaniste, directrice de projet

### **Rédaction et conception**

Louis-Michel Fournier, urbaniste, stratège

Élisabeth Valois, agente de projet

Simon Camirand-Contant, agent de projet

Francis Laforest, architecte paysagiste



## **ÉQUIPE DE PROJET – VILLE DE BLAINVILLE**

### **Coordination – Service de l'urbanisme, de la mobilité et de la transition écologique**

Annie Lévesque, urbaniste, directrice

Véronic Villeneuve, urbaniste, chef de division –  
Planification et réglementation

Alexandre Lavallée, conseiller en urbanisme

Brigitte Cantin, conseillère en urbanisme

Jean-Bernard Adam, urbaniste, conseiller en urbanisme

### **Comité technique**

Sacha Fournier, chef de division – Études, conception et supervision –  
Service du génie

Patrick Lépine, directeur – Service du génie

Daniel Bellemare, directeur adjoint – Secteurs programmation,  
plateaux, vie associative et communautaire

Claude Deschuymmer, directeur – Service de la sécurité incendie

# TABLE DES MATIÈRES

|  |           |
|--|-----------|
| TABLE DES MATIÈRES   | 3         |
| LEXIQUE DES SIGLES ET ACRONYMES  | 4         |
| MOT DE LA MAIRESSE   | 5         |
| <b>1 MISE EN CONTEXTE</b>  | <b>6</b>  |
| 1.1 CONTEXTE DE PLANIFICATION  | 7         |
| 1.2 PROCESSUS CONSULTATIF  | 8         |
| 1.3 TERRITOIRE DE PLANIFICATION  | 13        |
| 1.4 HISTORIQUE DU SECTEUR  | 16        |
| <b>2 VISION D'AMÉNAGEMENT 2040</b>   | <b>19</b> |
| 2.1 ÉNONCÉ DE VISION   | 20        |
| <b>3 DIAGNOSTIC, ORIENTATIONS ET OBJECTIFS</b>   | <b>22</b> |
| 3.1 UN BOULEVARD TOURNÉ VERS L'AUTOMOBILE  | 24        |
| 3.2 UN BOULEVARD DOTÉ DE VASTES ESPACES SOUS-UTILISÉS                                    | 34        |
| 3.3 UN BOULEVARD À LA FONCTION COMMERCIALE DOMINANTE MAIS AUX ÉTABLISSEMENTS ÉCLECTIQUES | 38        |
| 3.4 UN BOULEVARD QUI ACCUEILLE UNE FONCTION RÉSIDENTIELLE DE PLUS EN PLUS IMPORTANTE     | 45        |
| 3.5 UN BOULEVARD À LA FORME URBAINE HÉTÉROCLITE ET AU CADRE BÂTI VIEILLISSANT            | 52        |
| 3.6 UN BOULEVARD QUI A DES CARENCES EN ESPACES VERTS ET EN VÉGÉTATION DE QUALITÉ         | 59        |
| 3.7 UN BOULEVARD EN RECHERCHE D'IDENTITÉ   | 66        |
| <b>4 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE</b>   | <b>22</b> |
| 4.1 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE  | 72        |
| 4.2 VOLUMÉTRIE SCHÉMATIQUE   | 74        |
| 4.3 INTERVENTIONS D'AMÉNAGEMENT PAR TRONÇON  | 75        |
| 4.4 CATALOGUE DE DESIGN URBAIN   | 85        |
| 4.5 STRATÉGIES RÉGLEMENTAIRES  | 93        |
| <b>5 PLAN D'ACTION</b>   | <b>22</b> |
| PLAN D'ACTION  | 105       |

# LEXIQUE DES SIGLES ET ACRONYMES

|      |  |
|------|--|
| LAU  | Loi sur l'aménagement et l'urbanisme                 |
| MRC  | Municipalité régionale de comté                      |
| MTMD | Ministère des Transports et de la Mobilité durable   |
| PIIA | Plan d'implantation et d'intégration architecturale  |
| PMAD | Plan métropolitain d'aménagement et de développement |
| PPU  | Plan particulier d'urbanisme                         |
| RMR  | Région métropolitaine de recensement                 |
| SCHL | Société canadienne d'hypothèques et de logement      |
| TOD  | Transit Oriented Development                         |

## MOT DE LA MAIRESSE



Chères citoyennes, chers citoyens,

C'est avec enthousiasme et engagement que je vous présente le Plan particulier d'urbanisme (PPU) du boulevard du Curé-Labelle. Ce Plan représente bien plus qu'une simple planification urbaine : c'est une occasion pour nous de définir la vision qui guidera notre croissance et notre évolution. Il s'agit d'une étape essentielle de la planification de notre ville, car cette initiative façonnera notre cadre de vie pour les prochaines décennies.

Le processus inclusif de consultation de la population que nous avons réalisé était important afin d'identifier les besoins, les aspirations et les préoccupations de chacun. Cette démarche participative assurera une vision d'aménagement à long terme du boulevard du Curé-Labelle qui reflétera véritablement les valeurs et les rêves de notre communauté.

Nous avons pris en compte la transition écologique, la mobilité et l'esthétique en vue de créer un boulevard du Curé-Labelle qui évolue harmonieusement avec notre identité dynamique.

Le plan d'action qui découle de ce processus devient notre feuille de route vers l'avenir. Il établit des jalons clairs, et ce, en définissant les étapes nécessaires pour concrétiser notre vision partagée. C'est un engagement envers vous, nos concitoyens, pour une croissance réfléchie, un développement responsable et un environnement urbain florissant.

Ensemble, nous bâtissons un avenir où notre boulevard du Curé-Labelle deviendra le reflet vibrant de notre identité collective. Merci de votre engagement et de votre passion à l'égard de notre belle ville.

Liza Poulin, mairesse



# 1

## MISE EN CONTEXTE

## 1.1 CONTEXTE DE PLANIFICATION



Figure 1 – Boulevard du Curé-Labelle  
Source : Ville de Blainville

Axe de transport majeur, le boulevard du Curé-Labelle constitue l'un des plus anciens tracés sur le territoire de Blainville. Cette route notoire traverse la ville du nord au sud, et constitue le principal axe de déplacement, en plus d'être un secteur commercial d'importance. Bien qu'il présente une grande proportion de commerces, le boulevard du Curé-Labelle accueille également de nombreuses résidences ainsi que quelques bâtiments institutionnels. Le boulevard constitue donc un secteur de choix pour l'implantation de nouveaux projets de construction et de développement, l'exposant depuis les dernières années à des pressions immobilières qui méritent une attention particulière. Cependant, le boulevard du Curé-Labelle fait face aujourd'hui à de nombreux défis : un corridor réservé à l'automobile hostile aux déplacements actifs, la présence de terrains vacants ou ayant un fort potentiel de redéveloppement, un cadre bâti vieillissant, un manque d'harmonie sur le plan architectural, une carence d'espace vert et de végétation, etc.

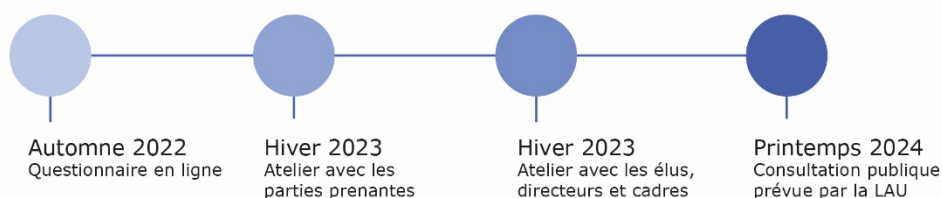
C'est donc dans ce contexte qu'émerge la nécessité de mettre en place un plan particulier d'urbanisme (PPU), qui permettra à la Ville de se doter d'une vision pour le réaménagement du boulevard du Curé-Labelle et de ses abords. Le PPU vise à mettre en lumière les enjeux entourant la planification de ce secteur stratégique et à apporter des solutions en matière d'aménagement et d'urbanisme adaptées aux différents tronçons qui composent le boulevard. Il a pour objectif de consolider le développement sur cet axe, tout en favorisant la compatibilité et la synergie des usages ainsi qu'une harmonie architecturale. Le PPU proposera également des balises pour repenser l'aménagement de la rue en vue de s'inscrire dans la transition écologique, en mettant particulièrement l'accent sur la promotion de modes de déplacement durables.

Enfin, le PPU permettra de mettre en valeur les attraits de Blainville et de positionner le boulevard comme un milieu durable, dynamique et représentatif de l'identité blainvilloise. Cet outil permettra donc à la Ville d'agir pour répondre aux besoins de sa population, notamment en matière de logements, de commerces, d'équipements publics et de transport. Il s'agit d'une occasion d'améliorer considérablement les milieux de vie de façon durable.

Le Plan particulier d'urbanisme (PPU) est une composante du Plan d'urbanisme qui permet d'apporter une plus grande précision à la planification de certains secteurs. Ici, le boulevard du Curé-Labelle compris dans les limites de Blainville est visé.

## 1.2 PROCESSUS CONSULTATIF

UNE DÉMARCHE DE CONSULTATION A PRIS PLACE EN AMONT DE LA RÉALISATION DU PLAN PARTICULIER D'URBANISME. L'OBJECTIF ÉTAIT D'IMPLIQUER LES CITOYENS ET LES ACTEURS DU MILIEU DANS LE PROCESSUS DE RÉFLEXION AFIN D'INCLURE LEURS IDÉES ET PRÉOCCUPATIONS LORS DE L'ÉLABORATION DE LA VISION D'AMÉNAGEMENT.



### QUESTIONNAIRE EN LIGNE

Dans le cadre de cette démarche participative, la Ville a mis en ligne une page Internet consacrée au projet. Toute la documentation relative au PPU du boulevard du Curé-Labelle y était présentée. La population était invitée à la consulter et à y partager des idées ou des préoccupations au sujet du projet de réaménagement du secteur.

Durant le processus d'élaboration du PPU, un questionnaire a d'abord été conçu et soumis. Ce questionnaire a permis d'affiner le diagnostic et de cerner les préoccupations d'un plus grand échantillon de la population.



Des 2 575 répondants, 64 % ont affirmé résider depuis plus de 10 ans à Blainville. Cela démontre l'intérêt de la communauté à l'égard des enjeux du PPU, celui notamment des résidents qui connaissent bien le secteur, et enrichit les réflexions.



Les grands constats qui sont ressortis de l'analyse des résultats du questionnaire sont les suivants :

---



#### Éléments distinctifs

- Son caractère familial (23 %)
- Sa situation géographique stratégique (21 %)
- Sa tranquillité (18 %)



#### Objectifs prioritaires

- De prévoir davantage de végétation (85 %)
- De veiller à la sécurité et à la rapidité des déplacements à pied, à vélo et en autobus (74 %)
- De prévoir davantage d'espaces publics (70 %)



#### Ambiance souhaitée

- Universelle (28 %)
- Sécuritaire (20 %)
- Conviviale (19 %)



#### Priorités dans l'optique d'un réaménagement du boulevard

- Augmenter le verdissement le long du boulevard (77 %)
- Améliorer les déplacements piétons (73 %)



#### Commerces, services, magasins ou restaurants souhaités

- Les restaurants d'ambiance avec terrasse (42 %)
- Les commerces indépendants ou spécialisés : artisanat, cadeaux, librairies (22 %)
- Les commerces courants : épiceries et pharmacies (15 %)



#### Types d'habitation qui devraient se développer

- Les logements à l'intérieur de bâtiments mixtes (rez-de-chaussée commercial et résidentiel aux étages) (20 %)
  - Les logements abordables (17 %)
  - Les habitations pour aînés (15 %)
-

Selon les répondants, la Ville devrait s'inspirer des images suivantes pour le réaménagement du boulevard du Curé-Labelle :



Figure 2 – Boulevard verti, Australie  
Source : © Daniiehc via iStock

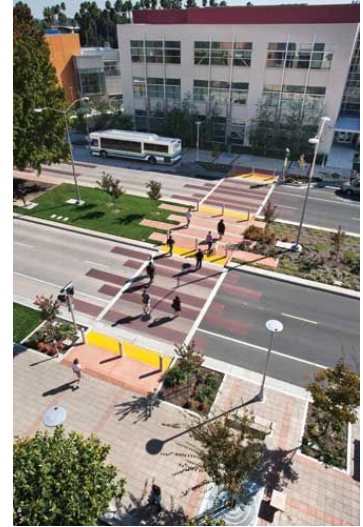


Figure 3 – Traverse piétonne sécurisée, Californie / Source : MIG



Figure 4 – Ambiance sur terrasse, Montréal  
Source : Commission canadienne du tourisme



Figure 5 – Piste cyclable sécurisée, New York  
Source : Stantec



Figure 6 – Atelier avec les parties prenantes  
Source : Ville de Blainville



Figure 7 – Atelier avec les élus, directeurs et cadres  
Source : L'Atelier Urbain

## ATELIER AVEC LES PARTIES PRENANTES

À l'hiver 2023, une vingtaine d'acteurs institutionnels, immobiliers et communautaires œuvrant sur le territoire et intéressés par la réflexion sur le boulevard du Curé-Labelle se sont déplacés à la bibliothèque municipale Paul-Mercier, à Blainville, pour participer à un exercice de réflexion et de discussion.

Divisés en sous-groupes, les participants ont été invités à prendre part à deux activités de collaboration, la première portant sur la mobilité et la seconde sur l'aménagement du boulevard. Plus précisément, les sujets de la fluidité de la circulation, de la sécurité aux intersections, du cadre bâti, des usages, du design urbain, du verdissement et de la notion de centre-ville ont été discutés. À la lumière de cet atelier, une volonté ferme de traiter le boulevard du Curé-Labelle par tronçon s'est dégagée et a constitué la méthodologie retenue pour le présent PPU.

## ATELIER AVEC LES ÉLUS, LES DIRECTEURS ET LES CADRES

Un deuxième atelier a également été tenu à la bibliothèque municipale de Blainville au cours duquel les élus municipaux, les directeurs des différents services ainsi que des cadres se sont rassemblés pour prendre connaissance des résultats du premier atelier et poursuivre la réflexion sur l'avenir du boulevard.

Toujours divisés en sous-groupe, les participants ont été invités à se prononcer sur les mêmes thématiques abordées dans le cadre du premier atelier.

Lors de ces deux ateliers, les idées suivantes se sont distinguées :



## MOBILITÉ

- Aménager une piste cyclable protégée sur toute la longueur du boulevard
- Améliorer la sécurité des usagers actifs, notamment en élargissant les trottoirs et en prévoyant une séparation avec les voitures
- Réfléchir à la possibilité d'implanter une infrastructure de transport structurante, telle qu'un tramway ou un SRB
- Pour prévenir le transfert des usagers de l'autoroute vers le boulevard ou diminuer la circulation de transit, mettre en place des mesures d'atténuation de la circulation, telles que la réduction de la vitesse permise (40 km/h)
- Prévoir une voie réservée au transport collectif, aux véhicules électriques et au covoiturage



## CADRE BÂTI

- Permettre la construction de bâtiments de moyenne densité, soit ayant un maximum de quatre, six ou huit étages
- Prévoir des reculs pour les bâtiments ayant plus de quatre étages
- Encourager des caractéristiques architecturales homogènes des bâtiments sans qu'elles soient identiques
- Assurer une diversité architecturale
- Conférer au tronçon nord une vocation résidentielle, avec l'intégration de quelques commerces de proximité
- Assurer une intégration architecturale des nouveaux bâtiments dans le milieu existant
- Permettre les toits et les murs végétalisés



## USAGE

- Déployer une mixité de fonctions pour animer le centre-ville
- Assurer une mixité sociale au moyen d'une offre résidentielle diversifiée
- Assurer une offre commerciale de proximité et d'ambiance
- Permettre les bâtiments mixtes offrant des commerces au rez-de-chaussée et des logements aux étages



## AMÉNAGEMENT

- Dans le tronçon du centre-ville, mettre en place des mesures de verdissements, enfouir les fils électriques, prévoir un design urbain de qualité et créer une ambiance distinctive
- Ajouter du mobilier urbain le long du boulevard, dont des supports à vélos
- Développer une signature visuelle distinctive qui marquera les entrées
- Bonifier ou revoir l'éclairage le long du boulevard, en cohérence avec une échelle piétonne
- Intégrer de l'art public dans les aménagements
- Aménager un terre-plein végétalisé au centre du boulevard
- Réaménager l'espace public devant l'église Notre-Dame-de-l'Assomption
- Développer un noyau urbain à l'intersection du chemin du Plan-Bouchard
- Prévoir une programmation et de l'animation (p. ex. marchés publics, décorations de Noël)

## 1.3 TERRITOIRE DE PLANIFICATION

### CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

Le territoire de Blainville, une ville située sur la Rive-Nord de Montréal, dans la région administrative des Laurentides, se caractérise notamment par sa localisation stratégique. L'une des municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), Blainville est notamment desservie par l'autoroute 15 et le train de banlieue, qui lui confèrent une bonne accessibilité. Elle partage ses frontières avec plusieurs villes : Sainte-Thérèse au sud et Mirabel au nord.

Le secteur du PPU englobe notamment le boulevard du Curé-Labelle, une voie de transit nationale québécoise de juridiction provinciale, à savoir la route 117. Cette voie suit une direction nord-sud sur la rive nord de la rivière des Mille Îles. Le boulevard du Curé-Labelle a une vocation locale, mais il possède aussi une force d'attraction régionale : il joue un double rôle en tant que route fréquentée pour les déplacements quotidiens des résidents, tout en étant un axe de transit pour les trajets interurbains de la région pour les achats réfléchis, le divertissement, et bien plus.

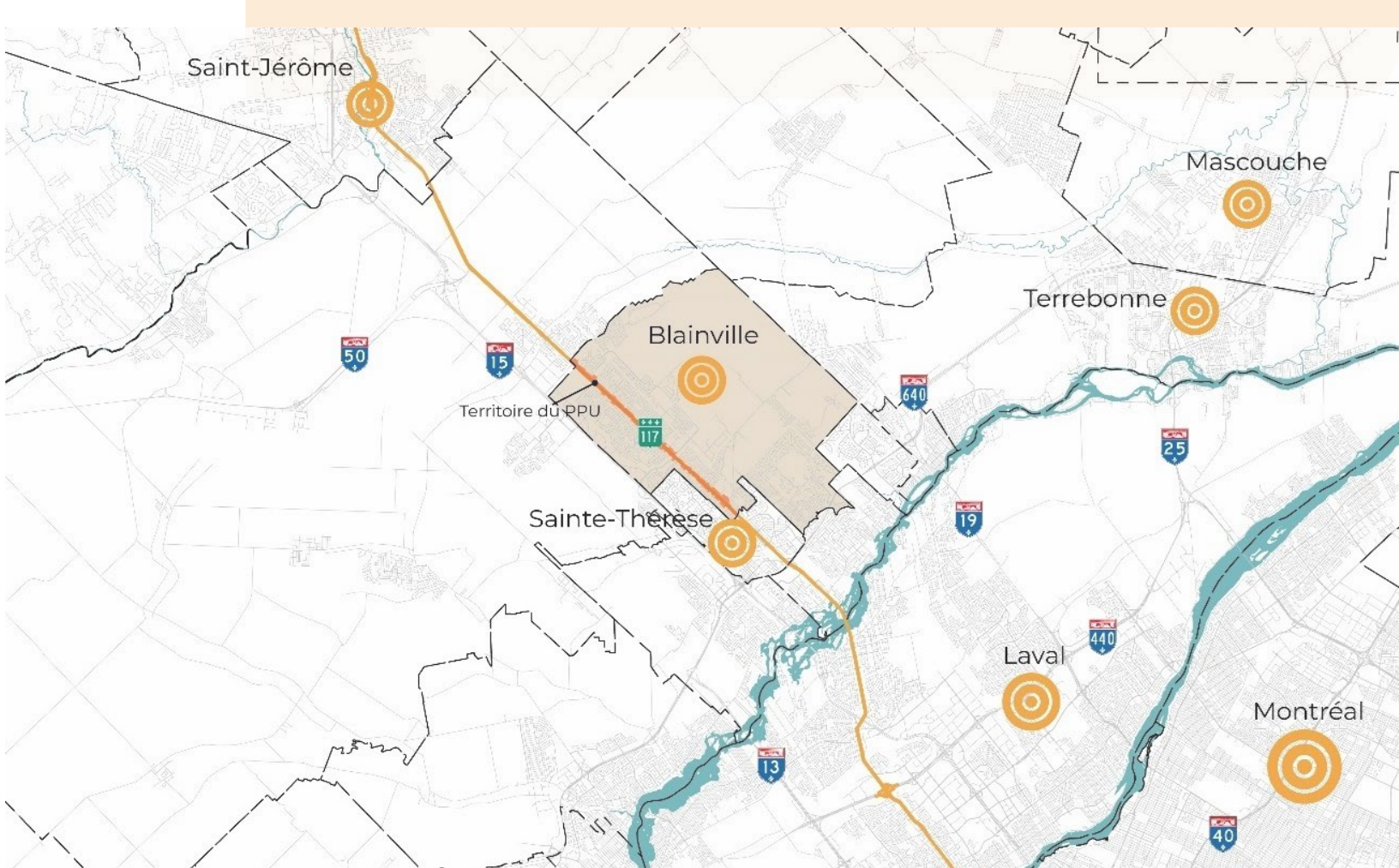


Figure 8 – Territoire de planification

## SECTEUR D'INTERVENTION

Le secteur à l'étude est situé en plein cœur du territoire blainvillois et couvre essentiellement le boulevard du Curé-Labelle et ses abords. S'étalant sur 7,8 km et recouvrant une superficie de 1 448 400 m<sup>2</sup>, le boulevard du Curé-Labelle est un axe structurant du territoire; il participe de manière importante à la vie et à la mobilité des résidents.

Dans le cadre de ce PPU, le secteur d'intérêt est délimité de la façon suivante :

- au nord, par la limite municipale avec Mirabel, à proximité du boulevard Céloron;
- à l'est et à l'ouest, par les lots bordant le boulevard du Curé-Labelle;
- au sud, par la limite municipale avec Sainte-Thérèse, à proximité de la voie ferrée.

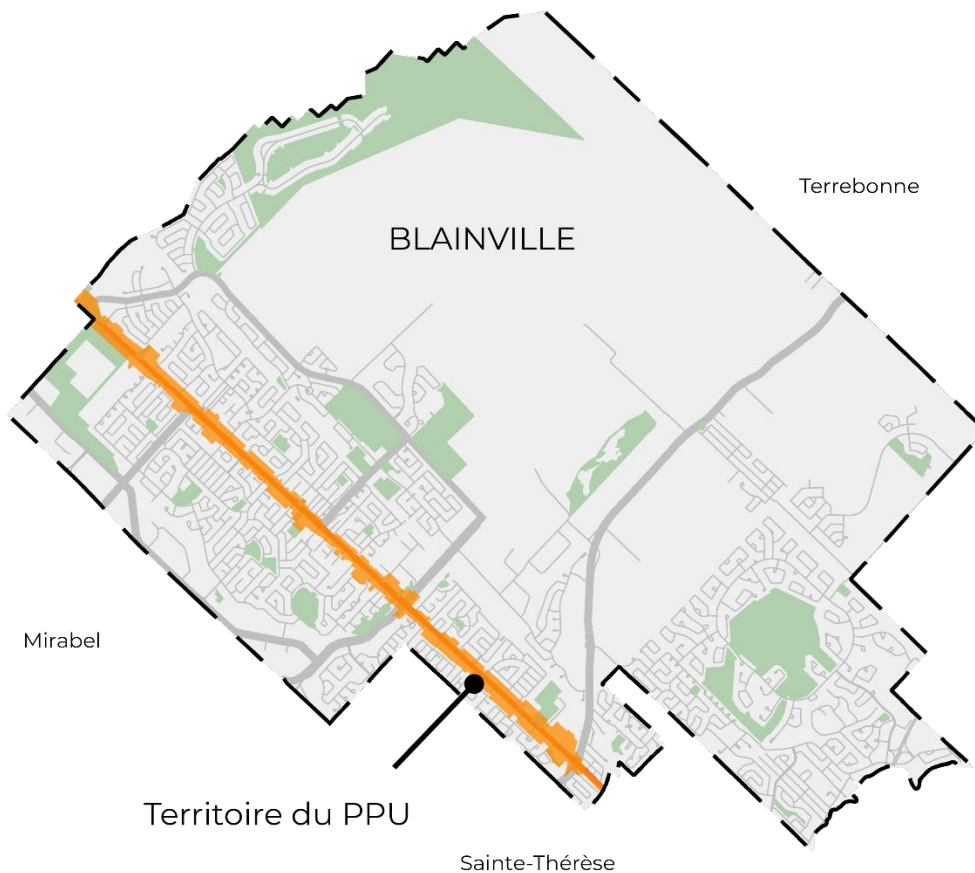
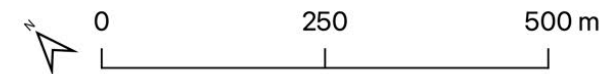


Figure 9 – Contexte municipal

# CARTE 1 - SECTEUR D'INTERVENTION



- Parc/place publique
- Limite du PPU
- Hydrographie
- Chemin de fer



## 1.4 HISTORIQUE DU SECTEUR

### LA SEIGNEURIE DES MILLE-ÎLES

En 1683, dans une volonté de développer une colonie, le gouverneur Louis de Buade de Frontenac octroie la seigneurie des Mille-Îles au capitaine Michel-Sidrac Dugué de Boisbriand. Cette seigneurie, qui borde la rivière du même nom, accueille ce qui est aujourd'hui les villes de Saint-Eustache, Boisbriand, Rosemère, Sainte-Thérèse, Bois-des-Filion, Lorraine et Blainville. Son développement ne sera toutefois entamé qu'à partir de 1743, alors que le territoire est cédé à Louis-Jean-Baptiste Céloron de Blainville. Blainville sera d'ailleurs nommée en son honneur, des décennies plus tard.

### LA CONSTRUCTION DE LA GRANDE LIGNE

En 1806 débute la construction de la montée de la Grande-Ligne, qui traverse le territoire du nord au sud. Au départ, cet axe est le fruit de la délimitation des domaines des filles Céloron, propriétaires du territoire. Il constituera le chemin le plus important dans la seigneurie alors qu'il permettra un transit du « Pays fin » (Saint-Janvier) jusqu'à l'église de Sainte-Thérèse. Le développement s'organisera alors de part et d'autre de cet axe, qui était autrefois bordé par des champs et des forêts. Accueillant alors des véhicules tirés par des chevaux, la montée de la Grande-Ligne est aujourd'hui connue comme étant l'actuel boulevard du Curé-Labelle.

### LA TRANSFORMATION DU BOULEVARD DU CURÉ-LABELLE

Au début des années 1900, des travaux ont cours sur la montée de la Grande-Ligne. La chaussée de cet axe devient inadaptée en raison de l'utilisation croissante de l'automobile. Elle sera alors macadamisée, puis asphaltée. Vers 1910, la section comprise dans les Laurentides de la route 117, reliant Montréal et Mont-Laurier, l'amène à devenir une route touristique prisée. Quelques motels encore en place demeurent les témoins de cette époque. Autrefois constitué de trois voies, le boulevard sera élargi quelques décennies plus tard, passant à quatre voies en plus de l'ajout de plusieurs voies de virage.



Figure 10 – Montée de la Grande-Ligne  
Source : Comité d'histoire de Blainville



## **LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET INSTITUTIONNEL**

Durant la Seconde Guerre mondiale, une usine de munitions connue sous le nom de Plan Bouchard sera construite sur le territoire qui deviendra Blainville. En parallèle, des constructions s'installent sur le boulevard du Curé-Labelle, notamment un zoo et un musée ouverts par le maire de l'époque, John Tapp. C'est aussi grâce à ce personnage que l'église Notre-Dame-de-l'Assomption et l'école du même nom ont été construites sur le boulevard du Curé-Labelle, à la hauteur de l'actuel chemin du Plan-Bouchard. À cette époque, le boulevard est en proie à une congestion importante, ce qui poussera le gouvernement provincial à lancer la construction de l'autoroute 15 afin d'y rediriger une partie de l'achalandage. Le Plan Bouchard fermera finalement ses portes en 1945 pour laisser place au Camp Bouchard en 1946, un dépôt de munitions de la Royal Canadian Ordnance Corps.

## **LE DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL ET COMMERCIAL**

En 1968, Blainville devient officiellement une ville. À cette époque, notamment en raison de sa localisation stratégique entre le pôle de Saint-Janvier et celui de Sainte-Thérèse, le boulevard du Curé-Labelle exerce une grande influence sur le développement, qui s'organise de part et d'autre de celui-ci. Ainsi, quelques commerces se sont installés sur cette route. Dans une volonté d'attirer des familles et d'encourager la croissance de la ville, des rues et des quartiers entiers seront construits aux abords du boulevard, l'amenant ainsi à devenir le principal axe commercial de Blainville.

## **LE REDÉVELOPPEMENT DU BOULEVARD**

L'essor de la ville de Blainville amène le boulevard à subir de nouvelles transformations, notamment grâce à l'apparition de commerces de proximité, dont des pharmacies et des épiceries. Seront aussi développés des commerces de services, tels que des banques, des cliniques, des garderies et même des bâtiments mixtes, assurant ainsi une offre commerciale diversifiée. En 2009, la construction du poste de police actuel a pris fin; il est situé directement sur le boulevard, à l'intersection de la 37<sup>e</sup> Avenue. En parallèle, l'entrée en vigueur du nouveau PMAD de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), qui prône notamment la densification des milieux de vie, a eu pour effet d'accélérer le redéveloppement aux abords du boulevard du Curé-Labelle au cours des dernières années, en plus d'augmenter le nombre de bâtiments multifamiliaux dans le secteur. Il mènera entre autres à la construction du Quartier de la Gare, un quartier qui s'inscrit dans la nouvelle aire TOD de la ville, établie autour des installations ferroviaires. C'est d'ailleurs l'intérêt croissant à l'égard du redéveloppement des terrains sur le boulevard du Curé-Labelle qui stimule les réflexions entourant le présent PPU.

## LIGNE DU TEMPS

1693

La Seigneurie des Mille-Îles est concédée au capitaine Michel-Sidrac Dugué de Boisbriand.

1791

Alors que la Seigneurie est maintenant gérée par les filles de Céloron et leurs époux respectifs, le territoire est divisé en deux parties.

1900

L'automobile vit un essor, amenant la chaussée du boulevard à être remplacée afin de répondre à ce nouveau type de transport.

1941

L'usine de munitions Plan Bouchard est construite.

1948

Construction de l'école Saint-Edmond.

1962

Construction de l'école primaire Plateau Saint-Louis.

1997

Implantation du train de banlieue.

2009

Construction de l'actuel poste de police.

2012

Mise en chantier du Quartier de la Gare, situé dans une aire TOD.

2018

Démolition Matériaux King et démolition du garage Jutras.

1743

Le développement du territoire s'amorce alors qu'il est cédé à Louis Jean Baptiste Céloron de Blainville.

1804

La construction du chemin de la Grande-Ligne débute à la hauteur de Sainte-Thérèse et Rosemère. Ce chemin sera allongé au début du XIXe siècle pour rejoindre l'actuelle ville de Mirabel, et deviendra le boulevard du Curé-Labelle des décennies plus tard.

1946

Ouverture du Camp Bouchard.

1956

Construction de l'école Notre-Dame-de-l'Assomption et de l'église du même nom.

1968

Blainville devient officiellement une ville.

2011

Planification d'une aire TOD, à proximité de la gare (PPU du Quartier de la Gare).

2023

Construction de la maison des aînés et alternative.



# 2

## VISION D'AMÉNAGEMENT 2040

## 2.1 ÉNONCÉ DE VISION

### LE BOULEVARD DU CURÉ-LABELLE : UNE PROMENADE RASSEMBLEUSE ET ANIMÉE

En 2040, le boulevard du Curé-Labelle est passé d'un corridor de transit automobile à un milieu qui offre un environnement urbain chaleureux, accueillant et représentatif de la ville.

#### CURÉ-LABELLE – DESTINATION

Le boulevard du Curé-Labelle accueille désormais en son cœur un centre-ville structurant, doté d'espaces publics d'une qualité remarquable. Les bâtiments à l'architecture exemplaire sont conçus de manière à créer un environnement attrayant. Cette nouvelle centralité rayonne au-delà des frontières de la ville, constituant une destination commerciale prisée.



#### CURÉ-LABELLE – PROSPÈRE ET DURABLE

Le boulevard du Curé-Labelle a su miser sur ses terrains à potentiel de redéveloppement pour soutenir sa croissance. Les projets de densification sont devenus une vitrine du développement durable. La population résidante croît harmonieusement et l'artère offre différents types de logement en vue de répondre aux besoins des futurs ménages.



### CURÉ-LABELLE – **CORRIDOR STRUCTURANT**

Le boulevard du Curé-Labelle a su améliorer l'accessibilité pour tous les modes de déplacement et effectuer un virage marqué vers une mobilité durable, en encourageant l'utilisation du transport collectif ainsi qu'en améliorant les conditions des piétons et des cyclistes par l'aménagement d'itinéraires sécuritaires et confortables.



### CURÉ-LABELLE – **VERT ET EMBLÉMATIQUE**

Le boulevard du Curé-Labelle jouit d'une image de marque à la hauteur de son importance. Il se différencie des grandes artères des villes voisines grâce à l'expression de l'architecture de ses bâtiments et de son aménagement urbain. La minéralisation qui prédominait dans un environnement urbain rébarbatif a fait place à un milieu de vie vert qui contribue à valoriser l'espace urbain et à améliorer la qualité de vie des résidents.



An aerial view of a modern urban street. A white tram is traveling on a dedicated track. The street is lined with trees and utility poles. Buildings are visible in the background under a cloudy sky.

# 3

## ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

### 3. DIAGNOSTIC, ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET MOYENS D'ACTION

La section suivante présente un diagnostic par thématique, suivi de propositions d'orientations, d'objectifs et de moyens d'action en réponse à chaque élément problématique identifié. Sept thématiques ont été abordées, et divers enjeux émergent pour chacune d'entre elles. Les thématiques sont les suivantes :

#### CONSTATS

#### ORIENTATIONS

1. Un boulevard orienté vers l'automobile



Un boulevard en faveur d'une mobilité active, collective et durable

2. Un boulevard doté de vastes espaces sous-utilisés



Un boulevard aux abords denses, consolidés et à échelle humaine qui dynamisent l'environnement

3. Un boulevard à la fonction commerciale dominante mais aux établissements éclectiques



Un boulevard qui confirme sa vocation de rue commerciale principale de proximité au bénéfice des citoyens

4. Un boulevard qui accueille une fonction résidentielle de plus en plus importante



Un boulevard qui privilégie une cohabitation résidentielle adaptée aux besoins des futurs ménages

5. Un boulevard à la forme urbaine hétéroclite et au cadre bâti vieillissant



Un boulevard qui accueille des projets exemplaires en matière d'architecture tout en contribuant à minimiser l'empreinte écologique

6. Un boulevard qui a des carences en espaces verts et en végétation de qualité



Un boulevard où foisonne une végétation diversifiée et riche qui contribue au bien-être collectif

7. Un boulevard en recherche d'identité



Un boulevard qui reflète les valeurs, l'ambition et le territoire des Blainvillois, dans toute leur singularité

## 3.1 UN BOULEVARD TOURNÉ VERS L'AUTOMOBILE

**LE BOULEVARD DU CURÉ-LABELLE EST AUJOURD'HUI TOURNÉ VERS L'AUTOMOBILE ET A ATTEINT SON SEUIL DE SATURATION, ALORS QUE LE SECTEUR PRÉSENTE ENCORE UN POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT CONSIDÉRABLE. SANS VIRAGE IMPORTANT VERS D'AUTRES MODES DE DÉPLACEMENT ET DANS LA FAÇON D'OCCUPER LE TERRITOIRE, LE DÉVELOPPEMENT FUTUR DU SECTEUR SERA COMPROMIS.**

### **UN AXE DE TRANSIT ET DE DESTINATION À L'ÉCHELLE DE LA VILLE**

Le boulevard du Curé-Labelle traverse le territoire de Blainville et joue un rôle clé en tant qu'axe de transit principal de la ville. La route 117, qui relie la région de Montréal à celle de l'Abitibi-Témiscamingue, assure également une connectivité avec les villes voisines, ce qui entraîne un flux de trafic interrégional conséquent.

Cet axe constitue aussi une voie de destination sur laquelle se dressent la plupart des commerces de la ville. Ainsi, un achalandage important se déploie sur cette artère, tant pour les déplacements locaux que pour les déplacements régionaux à une plus grande échelle. À noter que la route 117 étant de compétence provinciale, toute intervention à ses abords doit être approuvée par le ministère des Transports et de la Mobilité durable.

### **UN CORRIDOR ORIENTÉ VERS L'AUTOMOBILE**

L'une des caractéristiques premières du boulevard du Curé-Labelle repose sur son utilisation réservée presque exclusivement aux automobiles. En raison de sa fonction principale de transit et de son gabarit, ce boulevard génère un débit de circulation considérable. Chaque jour, entre le boulevard de la Seigneurie et le chemin du Plan-Bouchard, le boulevard du Curé-Labelle accueille en moyenne près de 31 000 déplacements motorisés; près de 35 000 véhicules y circulent en période estivale (MTMD, 2021). Le nombre d'automobiles y circulant demeure constant depuis les dernières années (MTMD, 1998-2021). Toutefois, une intensification est à prévoir étant donné la pression immobilière que connaît actuellement la ville, ainsi que l'augmentation démographique anticipée. Déjà, entre 2013 et 2021 dans les Laurentides, plus de 62 800 nouveaux véhicules ont circulé sur les routes, vu l'augmentation constante de la population que connaît la région; une tendance à laquelle Blainville n'échappe pas (BDSO, 2023).





Figure 11 – Boulevard du Curé-Labelle  
Source : Ville de Blainville

Ayant été conçu pour favoriser les déplacements automobiles, ce boulevard est difficilement accessible et risqué pour les transports actifs : il comporte quatre larges voies de circulation ainsi qu'une voie centrale pour les virages à gauche, des trottoirs étroits, aucune voie cyclable, de nombreuses entrées charretières, des intersections conflictuelles, des stationnements en marge avant, des bâtiments éloignés de la route, etc.

### UN AXE CONGESTIONNÉ

Le boulevard du Curé-Labelle est soumis à des enjeux de congestion qui s'accroissent un peu plus chaque année. Étant parallèle à l'autoroute 15, le boulevard est souvent victime de débordements provenant de cet axe majeur, surtout en période de pointe d'après-midi. Ce phénomène de congestion est particulièrement présent à la hauteur du boulevard de la Seigneurie, un axe routier qui permet de rejoindre l'embranchement de l'autoroute 15. Par conséquent, cette congestion routière présente des défis importants quant à la fluidité des déplacements, qui peuvent notamment être atténués par un transfert vers des modes de transport alternatifs à la voiture. Dans une moindre mesure, on dénote une congestion routière à l'intersection du chemin de la Côte-Saint-Louis.

Le développement de projets résidentiels plus denses au cours des dernières années et de celles à venir aura pour effet d'accroître le problème, nécessitant une réflexion globale sur la mobilité non seulement dans le secteur, mais aussi à l'échelle de la ville et de la région.

### DES ESPACES DE STATIONNEMENT EN EXCÈS OFFRANT DE NOMBREUSES POSSIBILITÉS

Certains commerces, distribués de part et d'autre du boulevard du Curé-Labelle, possèdent en marge avant de vastes espaces de stationnement. Souvent sous-utilisés et désuets, ceux-ci recèlent un grand potentiel de redéveloppement et pourraient servir notamment au déploiement de nouvelles unités d'habitations. On trouve :



**490 000 m<sup>2</sup>**

de surface  
de stationnement dans  
le secteur du PPU

**35,2 %**

de la superficie  
du secteur du PPU



## UN TRANSPORT COLLECTIF DÉFICIENT ET UN AXE HOSTILE ET DANGEREUX POUR LES DÉPLACEMENTS ACTIFS

Le boulevard du Curé-Labelle accueille trois tracés d'autobus, soit les lignes 9, 71 et 72. La ligne 9 relie la gare de train de Saint-Jérôme à la station de métro Montmorency, à Laval, et est l'axe le plus important du secteur Laurentides. Elle propose des horaires de passage toutes les 15 à 30 minutes, selon les périodes de la journée. Cependant, ces tracés sont souvent affectés par la congestion routière, ce qui entraîne des retards et réduit ainsi l'efficacité et l'attrait des transports en commun.

En conséquence, la part modale du transport collectif à Blainville est très faible, s'élevant à seulement 4,9 % selon une enquête réalisée par Origine-Destination (OD) de 2018. Cette situation est en partie attribuable au fait que les lignes d'autobus de la ville sont principalement concentrées le long du boulevard du Curé-Labelle, rendant l'utilisation des transports en commun plus difficile pour les résidents qui n'habitent pas à distance de marche du boulevard. En parallèle, la majorité des arrêts d'autobus aménagés sur le boulevard du Curé-Labelle possèdent du mobilier urbain dont des abris de bus, des bancs et des poubelles. On trouve généralement un arrêt de ce type à des intervalles approximatifs de 400 m.

Étant un axe conçu d'abord pour les déplacements motorisés, le boulevard du Curé-Labelle est inadapté pour permettre les déplacements actifs et les faciliter. Seulement 7 % des déplacements se font à pied ou à vélo (Enquête OD, 2018). La discontinuité des trottoirs, le manque de traverses piétonnes, les nombreuses entrées charretières, l'absence de voies cyclables ainsi que le manque de végétation et de mobilier urbain représentent autant d'éléments qui affectent la convivialité de l'artère, mettant aussi en danger les usagers du transport actif. De nombreuses collisions ont été recensées au cours des dernières années aux intersections du boulevard du Curé-Labelle, notamment à la hauteur du chemin de la Côte-Saint-Louis, du boulevard de la Seigneurie et de la 92<sup>e</sup> Avenue (Service de police de la Ville de Blainville, 2019-2022).

De plus, les quartiers résidentiels aux abords du boulevard n'ont pas des accès équivalents à l'artère commerciale. En effet, un détour peut être nécessaire pour atteindre la voie principale, ce qui représente une contrainte à la mobilité active. En parallèle, on constate un manque flagrant d'intersections piétonnes permettant de traverser le boulevard d'est en ouest. À titre d'exemple, entre le boulevard Céloron et la 104<sup>e</sup> Avenue, aucune traverse piétonne n'est aménagée sur près de 1,35 km. De même, entre le boulevard Céloron et la 111<sup>e</sup> Avenue, un seul côté de la voie est doté d'un trottoir.

Figure 12 – Boulevard du Curé-Labelle  
Source : Ville de Blainville



Figure 13 – Enquête OD, 2018  
(déplacements sur 24 heures)



Figure 14 – Corridor scolaire  
Source : Ville de Blainville

Selon la National Association of City Transportation Officials, pour qu’une rue soit sécuritaire et conviviale, on devrait y trouver des passages pour piétons à tous les 80 à 100 m, et au maximum aux 200 m. Si le piéton doit marcher plus de trois minutes pour atteindre un passage piétonnier, il tendra à traverser au milieu de la rue entre deux intersections, ce qui constitue une situation dangereuse étant donné le transit important qui s’y déploie.

Également, n’étant pas desservis par une voie cyclable, les cyclistes sont contraints d’utiliser la piste du parc linéaire Le P’tit Train du Nord, une voie cyclable récréative qui longe le chemin de fer, à l’est du boulevard du Curé-Labelle, ou encore, de circuler sur la voie d’accotement du boulevard. En parallèle, plusieurs pistes cyclables sur les rues transversales desservent les quartiers adjacents au boulevard. Cependant, elles s’avèrent souvent une option plus longue en raison du manque de liens directs menant au boulevard.

Finalement, il est difficile et peu sécuritaire pour un piéton, un cycliste ou un utilisateur des transports en commun d’accéder à certains équipements et services publics. Ces derniers sont des générateurs de déplacements importants et desservent une clientèle vulnérable, notamment les écoles, les garderies ou encore la nouvelle maison des aînés et alternative. De plus, on constate une augmentation notable du nombre de garderies le long du boulevard, ce qui démontre le besoin de mettre en place des aménagements sécuritaires et favorables aux modes de transport actifs.

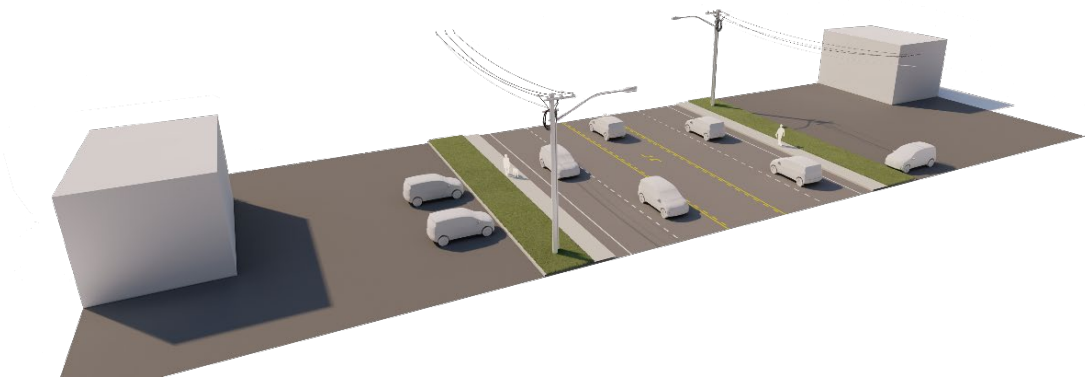
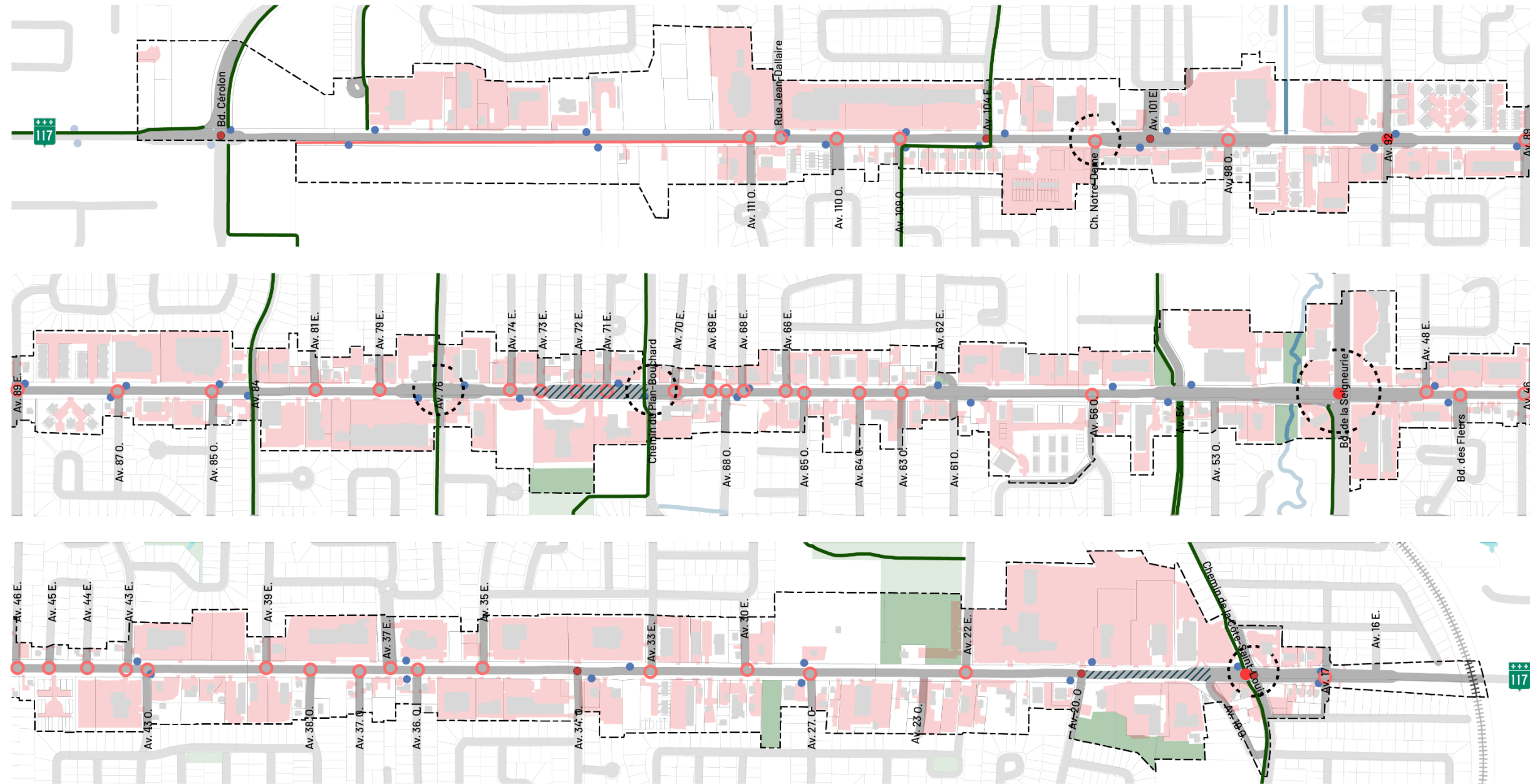


Figure 15 – Configuration actuelle du boulevard du Curé-Labelle  
Source : L’Atelier Urbain

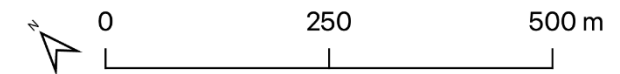
## CARTE 2 - MOBILITÉ



- |  |  |                                   |  |
|--|--|-----------------------------------|--|
| Piste cyclable                               |  | Espace de stationnement extérieur |  |
| Absence de trottoir                          |  | Parc/place publique               |  |
| Intersection névralgique*                    |  | Corridor scolaire                 |  |
| Absence de traverse piétonne                 |  | Limite du PPU                     |  |
| Arrêt d'autobus                              |  | Hydrographie                      |  |
| Intersection dangereuse* (+ de 3 collisions) |  | Chemin de fer                     |  |

\*La qualification de ces intersections demeure conceptuelle, elle sera validée lors de l'élaboration d'un plan de mobilité active

**CETTE CARTE CONCEPTUELLE EST PRÉSENTÉE À TITRE INDICATIF SEULEMENT**





## ORIENTATION 1

# UN BOULEVARD EN FAVEUR D'UNE MOBILITÉ ACTIVE, COLLECTIVE ET DURABLE

### OBJECTIFS ET MOYENS D'ACTION

La vision de la transformation du boulevard du Curé-Labelle a pour objet de donner un signal fort quant à la réduction de l'utilisation individuelle de l'automobile afin de créer un milieu de vie convivial qui favorise la rencontre, la découverte et la socialisation. Ainsi, la diminution de la place de l'automobile sur le boulevard devra être compensée par l'amélioration de l'efficacité des transports en commun, par l'aménagement de liens piétons et cyclables sécuritaires qui favoriseront les transports actifs et par le développement de solutions de transport alternatives.

Il importe donc d'optimiser les déplacements pour réduire la congestion tout en modifiant les habitudes de transport en faveur des modes actifs et collectifs. Pour y parvenir, il importe d'envisager les solutions dans une perspective plus large que la réponse aux besoins immédiats. Il faut plutôt réfléchir aux aménagements de l'emprise en fonction de la mobilité souhaitée à long terme. La collaboration du MTMD et d'Exo est donc essentielle pour veiller à l'atteinte des objectifs du PPU en matière de mobilité.



### OBJECTIF 1.1

Assurer un meilleur partage de la route entre les divers modes de transport

#### ACTIONS

- 1 Réaliser un plan de mobilité active et durable à l'échelle de la ville
- 2 Réaliser une étude de faisabilité d'avant-projet (civil et architecture de paysage)
- 3 Augmenter l'espace consacré aux modes de transport collectifs, actifs et alternatifs, notamment en supprimant la voie centrale de virage à gauche
- 4 Améliorer l'harmonisation des feux de circulation et les programmer selon les heures de pointe sur l'ensemble du boulevard



Figure 16 – Rue complète, Ville de Québec  
Source : [portailconstructo.com](http://portailconstructo.com)

- 5 Limiter le nombre d'entrées charretières à même le boulevard et les prioriser sur les rues transversales, lorsque possible
- 6 Évaluer les mesures permettant de limiter la vitesse dans le secteur centre-ville et dans les corridors scolaires
- 7 Favoriser des solutions de rechange à l'auto solo, comme le vélopartage, l'autopartage et le covoiturage



### OBJECTIF 1.2

Assurer un réseau de transport collectif performant

#### ACTIONS

- 1 Se coordonner avec Exo pour améliorer l'offre de transport collectif
- 2 Aménager des mesures préférentielles aux intersections pour les autobus (feux chandelles, repositionnement des arrêts, etc.)
- 3 Améliorer la desserte des Taxibus



Figure 17 – Voie réservée  
Source : Yves Provencher, Métro



### OBJECTIF 1.3

Réaménager le boulevard en faveur des piétons et des cyclistes

#### ACTIONS

- 1 Évaluer la possibilité d'intégrer de nouveaux feux de circulation aux intersections actuellement non gérées lorsque jugé nécessaire
- 2 Aménager des bandes cyclables unidirectionnelles sur toute la longueur du boulevard, de manière à permettre à la fois les déplacements de transit et la desserte locale



Figure 18 – Aménagement pour déplacement actif, Lyon  
Source : Gautier Conquet

- 3** Inscrire le nouveau lien cyclable au Réseau vélo métropolitain et établir une connexion entre ce lien et le réseau cyclable municipal ainsi que celui des villes limitrophes
- 4** Aménager des trottoirs élargis et ininterrompus
- 5** Aménager des intersections et des traverses piétonnes sécurisées, notamment pour franchir le boulevard (p. ex. saillies de trottoir, traverses piétonnes texturées, balises centrales)
- 6** Aménager de nouveaux passages pour piétons entre les intersections existantes (traverses à mi-parcours) lorsque les activités présentes le justifient
- 7** Aménager des liens conviviaux entre le trottoir et les bâtiments éloignés de la rue
- 8** Respecter les principes d'accessibilité universelle dans les aménagements pour rendre tous les déplacements inclusifs et sécuritaires
- 9** Prévoir des haltes piétonnes à intervalles réguliers le long du boulevard, notamment à proximité des générateurs de déplacements (écoles, places publiques, intersections majeures, arrêts d'autobus, etc.), comprenant du mobilier urbain adapté
- 10** Intégrer des mesures d'atténuation aux abords des écoles
- 11** Prévoir l'intégration de supports pour vélos le long du boulevard
- 12** Améliorer la configuration de l'intersection des boulevards du Curé-Labelle et de la Seigneurie afin de la rendre plus sécuritaire pour les piétons et les cyclistes, notamment en supprimant la bretelle de virage



Figure 19 – Halte piétonne, Victoriaville  
Source : victoriaville.ca



Figure 20 – Aménagement accessible universellement, Toronto  
Source : toronto.ca



## OBJECTIF 1.4

Réduire et verdir de façon notable les aires de stationnement de surface

### ACTIONS

- 1 Favoriser l'établissement de servitudes ou d'ententes entre commerçants pour le partage d'aires de stationnement et leur utilisation
- 2 Adopter un cadre réglementaire qui favorise les stationnements intérieurs et non visibles de la voie publique
- 3 Modifier la réglementation pour réduire le nombre minimal de cases de stationnement exigé par logement et pour un usage commercial
- 4 Aménager des stationnements de surface écoresponsables, notamment en plantant des arbres à grand déploiement, en aménageant des espaces verts, en intégrant des pratiques de gestion optimale de l'eau pluviale, en favorisant l'usage de matériaux de revêtement pâles et/ou perméables et en prévoyant un plan de gestion des neiges usées
- 5 Favoriser des espaces réservés aux services d'autopartage dans les projets d'habitation
- 6 Exiger des bornes de recharge pour véhicules électriques dans les aires de stationnement de projets d'habitation
- 7 Évaluer la possibilité d'adopter une nouvelle taxe sur les grandes surfaces de stationnement entièrement minéralisées à vocation non résidentielle



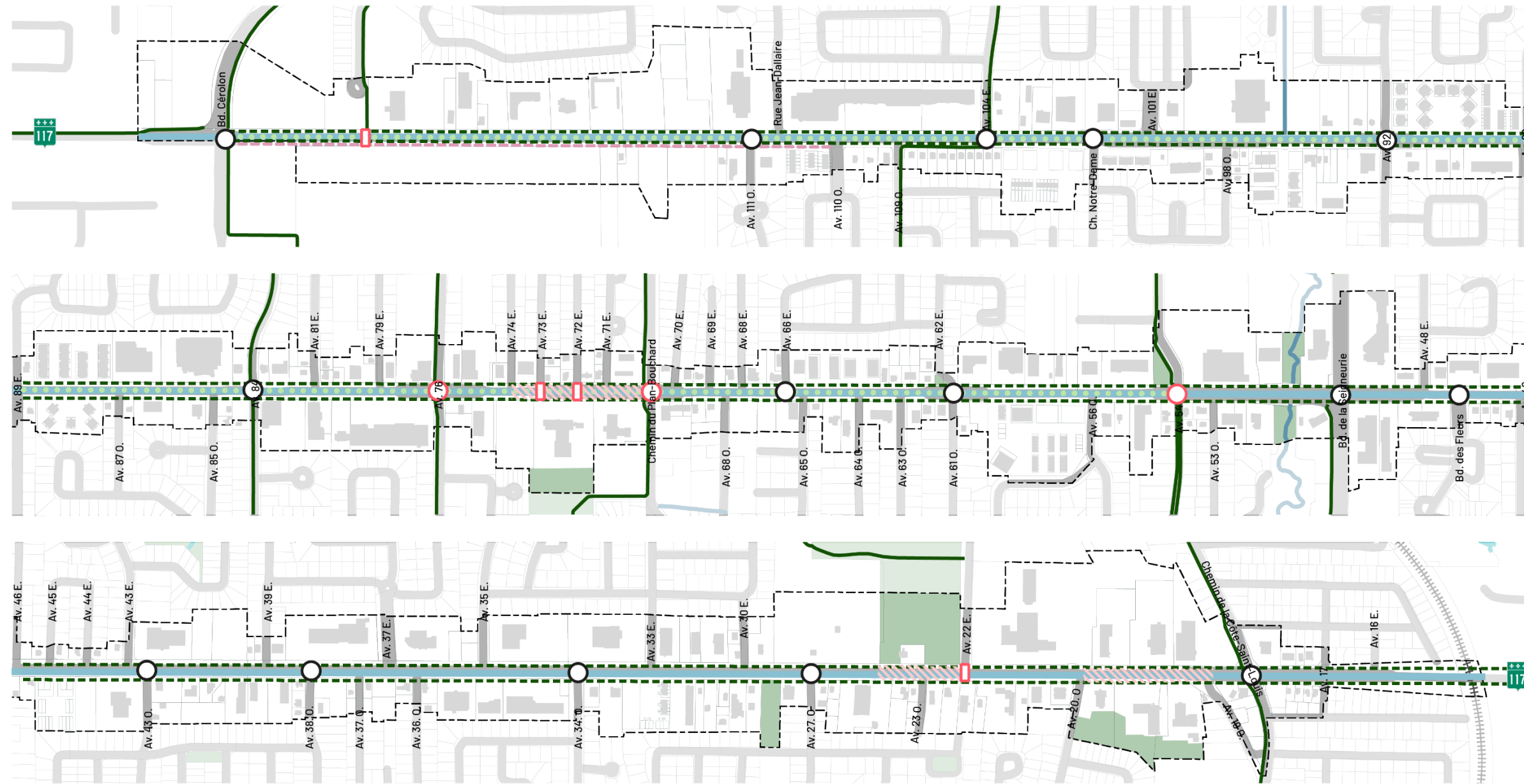
Figure 21 – Garage intérieur  
Source : Centris



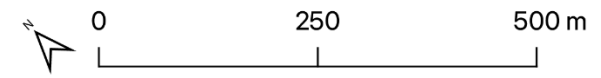
Figure 22 – Stationnement écoresponsable  
Source : Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec



### CARTE 3 - CONCEPT DE MOBILITÉ



|                                 |  |   |  |                     |  |
|---------------------------------|--|---|--|---------------------|--|
| Transport collectif structurant |  | Intersection sécurisée                        |  | Parc/place publique |  |
| Lien cyclable existant          |  | Intersection pavée                            |  | Limite du PPU       |  |
| Lien cyclable projeté           |  | Traverse mi-parcours                          |  | Hydrographie        |  |
| Nouveau trottoir                |  | Terre-plein central                           |  | Chemin de fer       |  |
|                                 |  | Mesure d'atténuation en zone scolaire et parc |  |                     |  |



CETTE CARTE CONCEPTUELLE EST PRÉSENTÉE À TITRE INDICATIF SEULEMENT

## 3.2 UN BOULEVARD DOTÉ DE VASTES ESPACES SOUS-UTILISÉS

### L'ANALYSE DE L'UTILISATION DU SOL DANS LE SECTEUR MONTRE UN IMPORTANT POTENTIEL EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT, DE REDÉVELOPPEMENT ET D'INTENSIFICATION DU SOL.

Le potentiel de densification est intimement lié au potentiel immobilier du secteur. C'est donc à l'aide d'indicateurs que les espaces potentiels pour la densification urbaine ont été identifiés.

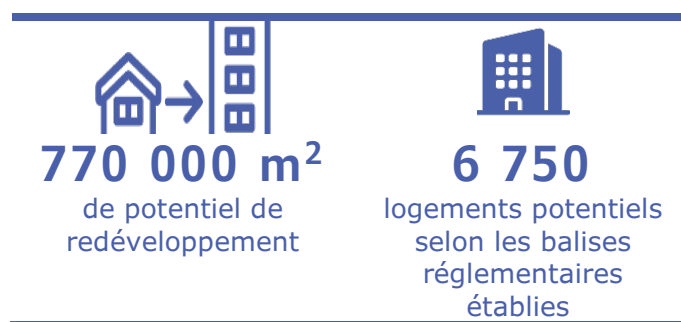
Dans un premier temps, les terrains vacants ont été identifiés comme ayant un potentiel de développement.

Ensuite, les terrains ayant un potentiel de redéveloppement ont été identifiés, en se basant sur l'analyse des valeurs foncières. Cette stratégie consiste à identifier les terrains pour lesquels la valeur du bâtiment construit est moindre, égale ou légèrement inférieure à la valeur du terrain. Ces terrains accueillent généralement un cadre bâti parfois vieillissant ou présentant une faible occupation du sol.

Finalement, le secteur se compose également de nombreux terrains offrant un potentiel d'intensification. Pour les identifier, les balises suivantes ont été établies :

- Les terrains ayant une prédominance d'aires de stationnement. Ces terrains pourraient accueillir de nouveaux bâtiments à même l'aire de stationnement.
- Un bâtiment ayant une faible occupation du sol. Par exemple, un bâtiment d'un étage pourrait être remplacé par un bâtiment plus compact, d'une plus grande hauteur et qui encadre le boulevard.
- Un bâtiment accueillant des usages déstructurants, qui ne correspondent plus à la vision établie pour le boulevard.

Les terrains offrant un potentiel identifié sur la carte suivante permettent d'évaluer approximativement les superficies disponibles pour le redéveloppement dans le secteur. Dans le cas où ces terrains sont développés, le secteur à l'étude présente :



En misant sur la densification, la Ville répond également en partie à l'enjeu des changements climatiques et de crise du logement, car les milieux de vie denses et mixtes permettent aux citoyens de faire des choix vers un mode de vie plus sobre en carbone. D'ailleurs, la Ville a adopté son Plan de transition écologique et certaines orientations vont en ce sens.

Finalement, malgré le fait qu'une densité plus importante à Blainville demande une plus grande planification sur le plan des infrastructures, par exemple l'agrandissement de l'usine d'épuration, un développement plus compact du territoire contribue de façon générale à diminuer la pression sur les finances municipales. En effet, un secteur plus compact engendrerait une augmentation des revenus pour la Ville grâce à des propriétés d'une plus grande valeur et à des investissements réduits dans les infrastructures, en facilitant notamment le raccordement aux réseaux et la proximité des services existants (*The Cost of Sprawl*, Smart Prosperity Institute, 2023).

## **DE NOUVEAUX BESOINS À COMBLER**

Les projections de l'Institut de la statistique du Québec prédisent que Blainville pourrait accueillir près de 9 000 nouveaux ménages d'ici 2040, ce qui amène de nouveaux besoins en logements.

Alors que le territoire ne dispose plus d'une multitude de terrains vacants, le boulevard du Curé-Labelle s'avère un endroit propice pour recevoir une plus grande densité et contribuer ainsi à absorber la croissance à venir. En développant de façon plus dense le boulevard du Curé-Labelle, la Ville assure aux résidents le maintien de la forme bâtie de moins grande densité sur la majorité de son territoire. Une augmentation de la densité permettra de favoriser l'implantation de nouveaux commerces dans le secteur et, par le fait même, à diversifier l'offre commerciale.

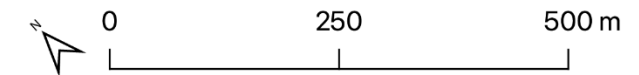
Selon la densité prévue et la superficie disponible, le secteur pourrait accueillir approximativement 6 750 logements. Ce calcul est présenté ici à titre indicatif et il se base sur un logement moyen de 100 m<sup>2</sup> dans un projet mixte de quatre étages (rez-de-chaussée commercial).

Figure 8 – Espace sous-utilisé  
Source : Ville de Blainville

# CARTE 4 - TERRAINS À POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT OU REDÉVELOPPEMENT



- |  |  |                     |  |
|--|--|---------------------|--|
| Terrain à potentiel de redéveloppement |  | Parc/place publique |  |
| Terrain vacant                         |  | Limite du PPU       |  |
| Projet approuvé                        |  | Hydrographie        |  |
|  |  | Chemin de fer       |  |



CETTE CARTE CONCEPTUELLE EST PRÉSENTÉE À TITRE INDICATIF SEULEMENT



## ORIENTATION 2

# UN BOULEVARD AUX ABORDS DENSES, CONSOLIDÉS ET À ÉCHELLE HUMAINE QUI DYNAMISENT L'ENVIRONNEMENT

### OBJECTIFS ET MOYENS D'ACTION

Les terrains identifiés comme ayant un potentiel de redéveloppement offrent des opportunités considérables pour l'introduction de nouvelles fonctions commerciales, résidentielles, de bureaux et d'espaces verts. Dans ce contexte, il est essentiel d'assurer le maillage des différents projets immobiliers autour d'une vision commune de développement.

Le redéveloppement de nombreux terrains appartenant à de multiples propriétaires soulève la nécessité d'établir un dialogue avec ceux-ci et d'assurer que les différents projets répondent à une vision d'ensemble. Une attention particulière devra être portée à l'intégration des hauteurs et des densités par rapport au milieu d'insertion, en favorisant la modulation volumétrique des nouveaux bâtiments de plus grands gabarits.



### OBJECTIF 2.1

Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants ou sous-utilisés

#### ACTION

- 1 Adopter un cadre réglementaire qui favorise des projets de densification mixte (usage, hauteur, compacité) sur les sites à potentiel de redéveloppement et d'intensification et prévoir des normes et des critères de forme urbaine qui assurent une intégration harmonieuse des hauteurs et des densités



Figure 23 – Projet dense et à échelle humaine, Californie  
Source : Courtesy Fore

### 3.3 UN BOULEVARD À LA FONCTION COMMERCIALE DOMINANTE MAIS AUX ÉTABLISSEMENTS ÉCLECTIQUES

PRINCIPAL AXE COMMERCIAL DE LA VILLE, LE BOULEVARD DU CURÉ-LABELLE OFFRE UNE DIVERSITÉ DE COMMERCES QUI DESSERVENT À LA FOIS LES QUARTIERS ENVIRONNANTS ET L'ENSEMBLE DE LA POPULATION BLAINVILLOISE. LA FONCTION COMMERCIALE DU BOULEVARD MANQUE TOUTEFOIS DE COMPLÉMENTARITÉ, CRÉANT UNE DISPERSION D'ÉTABLISSEMENTS SANS LIEN ENTRE EUX ET NUISANT À L'ÉTABLISSEMENT D'UN CENTRE-VILLE STRUCTURANT. LES BÂTIMENTS ÉLOIGNÉS ET LA PROGRAMMATION DISPARATE ENTRAVENT ÉGALEMENT L'EXPÉRIENCE PIÉTONNE.

Principal axe commercial de la ville, le boulevard du Curé-Labelle permet de desservir les quartiers environnants aussi bien que l'ensemble de la population blainvilloise avec une offre intéressante tant au niveau du nombre de commerces que de la diversité des formats commerciaux. Avec ses 375 commerces, le boulevard du Curé-Labelle est sans aucun doute la colonne vertébrale commerciale qui contribue à l'essor de la ville.



Plus de  
**375**  
commerces

Toutefois, la fonction commerciale du boulevard du Curé-Labelle se compose d'une série d'établissements éclectiques sans lien les uns avec les autres, rendant difficile la lecture de l'environnement commercial. S'entremêlent ainsi les commerces de proximité, de quartier et de destination. L'absence de complémentarité commerciale isole chaque établissement et engendre la multiplication de destinations non connectées entre elles. L'absence de cohérence commerciale, ajoutée à l'entrecroisement de manière irrégulière de la fonction résidentielle, brise constamment le rythme d'affaires et exacerbe les problèmes liés à la congestion.

Ces caractéristiques de la fonction commerciale ont également pour effet de nuire à l'établissement d'un centre-ville structurant et vivant. En effet, à l'heure actuelle, on ne trouve aucun pôle qui agit comme centre-ville. Par sa fonction commerciale et son achalandage important, le boulevard du Curé-Labelle représente un lieu de choix pour le développement d'un centre-ville invitant, qui participerait au dynamisme de l'artère.

L'implantation des bâtiments éloignés les uns des autres oblige les utilisateurs à se déplacer en voiture et augmente le nombre d'entrées charretières, ce qui rend l'ambiance sur la rue moins intéressante pour les consommateurs. On y trouve aussi quelques bâtiments qui regroupent plusieurs commerces, à la façon de petits centres commerciaux. La programmation commerciale y est toutefois disparate, ces lieux hébergeant une myriade d'usages non complémentaires.



Figure 25 – Église Notre-Dame-de-l'Assomption  
Source : Ville de Blainville

De plus, une quinzaine de commerces liés au secteur de l'automobile sont présents dans le tronçon sud du PPU. Cette concentration de commerces concourt à une esthétique qui pâtit du manque d'harmonie, de vocation et d'identité. Les aires de stationnement le long des trottoirs, où les véhicules en exposition sont disposés, s'associent à une profusion d'enseignes et de constructions en retrait. À terme, il est souhaité que ce type de commerce se redéploie autrement.

Or, l'abondance de terrains à potentiel de redéveloppement décrite précédemment est souvent perçue comme un avantage concurrentiel. En effet, ces étendues signalent une disponibilité presque immédiate à être convertie en une gamme d'usages qui favoriseront les investissements et généreront des emplois au bénéfice de la communauté. Toutefois, il est nécessaire d'encadrer de façon plus stricte les activités de développement. En effet, les espaces commerciaux disponibles sont situés sur des terrains aux tailles et aux formats variés et essaimés partout sur le territoire. Il est donc utile d'orienter le développement et de hiérarchiser les futurs espaces commerciaux afin de créer une suite logique d'usages à combler pour chaque tronçon commercial, ou encore d'opter pour le domaine résidentiel et l'intégration d'institutions.

### LA PRÉSENCE DE QUELQUES BÂTIMENTS INSTITUTIONNELS

Le boulevard se distingue également par sa fonction institutionnelle. On y trouve notamment le poste de police de la ville, l'église Notre-Dame-de-l'Assomption, la paroisse Saint-Joseph, la maison des aînés et alternative ainsi que plusieurs garderies distribuées sur l'ensemble de l'axe. Les établissements scolaires sont aussi présents. En effet, on en compte trois, soit l'école Plateau Saint-Louis et ses deux plateaux, Saint-Louis et Saint-Edmond, ainsi que l'école Notre-Dame-de-l'Assomption, donnant directement sur l'artère. Ces trois écoles permettent de desservir les quartiers qui longent le boulevard.

À l'exception du poste de police, des garderies et de la maison des aînés et alternative, les institutions qui bordent le boulevard constituent des héritages historiques de la ville. En effet, la plupart d'entre elles ont été construites il y a plusieurs décennies, dans une phase antérieure de développement du territoire.

En parallèle, la plupart des institutions du boulevard sont implantées sur de vastes lots, dont la marge avant, à l'image des commerces, est occupée par des espaces de stationnement. Elles présentent

donc peu de végétation, à quelques exceptions près, dont l'école Notre-Dame-de-l'Assomption, qui affiche en façade un terre-plein verdi sur lequel se dressent des arbres matures.

De plus, le boulevard du Curé-Labelle assure une connectivité vers le principal pôle institutionnel de la ville, soit le pôle citoyen situé à la hauteur du chemin du Plan-Bouchard. Ce pôle comprend, d'un côté, l'hôtel de ville, l'aréna, la bibliothèque, le Parc équestre, la Maison des associations, la Zone, le Centre autisme Laurentides, la Maison Martin-Matte, une école, une garderie et un parc municipal, et de l'autre, la Maison de Naissance et le Manoir Blainville près de l'école et de l'église Notre-Dame-de-l'Assomption.



# CARTE 5 - USAGES



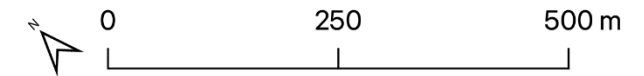
## Commerces et services

- Espace de bureaux
- Commerce
- Relié à l'automobile

## Autres usages

- Résidentiel
- Institutionnel
- Mixte
- Vacant

- Parc/place publique
- Limite du PPU
- Hydrographie
- Chemin de fer



CETTE CARTE CONCEPTUELLE EST PRÉSENTÉE À TITRE INDICATIF SEULEMENT



### ORIENTATION 3

## UN BOULEVARD QUI CONFIRME SA VOCATION DE RUE COMMERCIALE PRINCIPALE DE PROXIMITÉ AU BÉNÉFICE DES CITOYENS

### OBJECTIFS ET MOYENS D'ACTION

Le questionnaire en ligne et les ateliers tendent à démontrer le souhait des répondants de bénéficier de commerces d'ambiance le long du boulevard, ce qui permettrait de créer des lieux de rassemblement et de socialisation.

Le PPU servira de levier pour optimiser l'offre commerciale et sa desserte de façon à faire du boulevard une destination prisée, autant pour la population locale que pour les clientèles en transit. Il pourra également structurer et organiser l'activité commerciale de manière à créer une concentration commerciale.



### OBJECTIF 3.1

Favoriser le développement d'un centre-ville vivant et invitant au cœur du boulevard, par l'implantation d'une concentration de commerces d'ambiance et de proximité

#### ACTIONS

- 1 Adopter une réglementation adaptée au tronçon « centre-ville » afin de favoriser l'établissement de commerces d'ambiance
- 2 Mettre à jour la réglementation pour assurer une continuité commerciale au rez-de-chaussée de bâtiments résidentiels (mixité verticale)
- 3 Favoriser les usages de bureaux et de bâtiments institutionnels dans le centre-ville afin de créer de nouveaux lieux d'emploi
- 4 En partenariat avec la CCITB, promouvoir les commerces dans une perspective de soutien du démarrage commercial
- 5 Adopter une réglementation qui favorise l'aménagement de terrasses



Figure 26 – Projet mixte, Montréal  
Source : Forme Studio



Figure 27 – Commerces d'ambiance  
Source : Sasaki



### OBJECTIF 3.2

Privilégier une concentration et une complémentarité des usages commerciaux qui varient selon la vision souhaitée par tronçon

#### ACTIONS

- 1 Consolider la vitalité économique des tronçons commerciaux à l'extérieur du centre-ville en assurant l'adoption de normes souples concernant les usages, mais strictes concernant la forme urbaine
- 2 Concentrer les commerces à rayonnement régional, les commerces artériels et les commerces liés à l'automobile dans le tronçon sud du boulevard
- 3 Inciter une concentration de commerces le long du boulevard afin de desservir la population en commerces de proximité



Figure 28 – Commerces de proximité  
Source : L'Atelier Urbain



### OBJECTIF 3.3

Favoriser la densification des commerces liés à l'automobile en cohérence avec le concept visuel du secteur

#### ACTIONS

- 1 Adopter une réglementation qui favorise la densité verticale d'un bâtiment accueillant un concessionnaire automobile
- 2 Adopter une réglementation qui permet de concentrer les concessionnaires automobiles dans le tronçon sud du boulevard et les contingerer afin d'éviter de nouveaux établissements de ce type
- 3 Favoriser les stationnements intérieurs



Figure 29 – Concessionnaire dense, Mont-Royal  
Source : David Boyer photographe



## OBJECTIF 3.4

Mettre en place des conditions favorables au maintien et à la mise en valeur des bâtiments institutionnels le long du boulevard

### ACTIONS

- 1 Encadrer les interventions sur les bâtiments institutionnels
- 2 Proposer des aménagements dans les lieux publics qui mettent en valeur les bâtiments institutionnels
- 3 Encourager l'exemplarité dans l'architecture, le design urbain et l'aménagement paysager des bâtiments institutionnels



Figure 30 – Place publique devant un bâtiment institutionnel, Perth / Source : Bilya Marlee

## 3.4 UN BOULEVARD QUI ACCUEILLE UNE FONCTION RÉSIDENTIELLE DE PLUS EN PLUS IMPORTANTE

**BIEN QU'IL PRÉSENTE UNE PROPORTION IMPORTANTE DE COMMERCES, LE BOULEVARD DU CURÉ-LABELLE ACCUEILLE ÉGALEMENT DE NOMBREUSES RÉSIDENCES. LA PLANIFICATION DU DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL DEVRA PRENDRE EN COMPTE LES CHANGEMENTS SOCIODÉMOGRAPHIQUES ANTICIPÉS.**

### UNE HAUSSE DU NOMBRE DE MÉNAGES

Le nombre de ménages croît de manière constante depuis 2006. Selon l'Institut de la statistique du Québec, le nombre de ménages devrait croître de 40 % entre 2021 et 2041, ce qui exercera une pression considérable sur la ville en matière de logement. Pour répondre à cette demande accrue, plus de 9 000 nouveaux logements devraient être construits d'ici 2041; le boulevard du Curé-Labelle, avec son potentiel de densification, est un endroit tout indiqué pour accueillir bon nombre de ceux-ci.

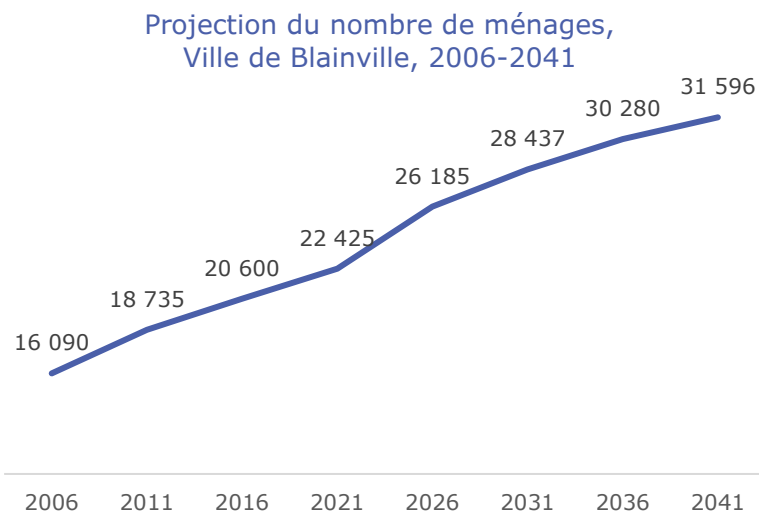


Figure 31 – Source : Statistique Canada et Institut de la statistique du Québec

### UNE POPULATION VIEILLISSANTE

En 2021, la population de Blainville s'établissait à 59 819 habitants. 44 % de la population blainvilloise était âgée de 35 à 64 ans. Également, la population âgée de 65 ans et plus était légèrement sous-représentée, dans une proportion de 14,7 %, alors qu'à l'échelle de la province, cette proportion est de 20,6 %. Toutefois, selon les projections de l'Institut de la statistique du Québec, cette tranche de population est appelée à augmenter de façon notable pour atteindre environ 27 % de la population en 2041. Les prochaines constructions résidentielles devront donc tenir compte de ce changement démographique qui s'amorce dans le profil de population, afin de répondre aux besoins propres à cette clientèle.

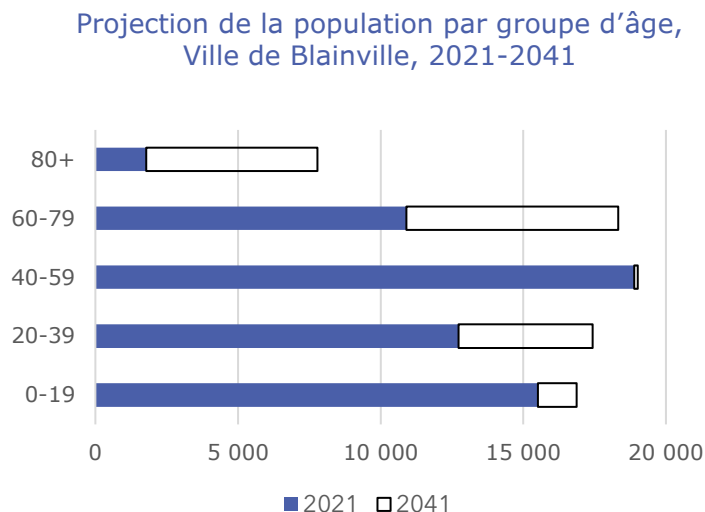


Figure 32 – Source : Statistique Canada et Institut de la statistique du Québec

## DES FAMILLES QUI LAISSENT PLACE À DES MÉNAGES DE PLUS PETITE TAILLE

Si le nombre de ménages est en croissance, le nombre de ménages formés d'un couple avec enfants connaît toutefois un certain recul. En effet, bien que cette catégorie de ménage soit la plus représentée, dans une proportion de 45 % en 2021, elle s'élevait à 53 % en 2016. La population sans enfant tend donc à croître sur le territoire. Malgré cette tendance, les données de la ville sont légèrement supérieures à celles de la région métropolitaine de Montréal, dont la proportion de ménages formés d'un couple avec enfants est de 35 % pour 2021. Ces données, malgré leur évolution, appuient le caractère familial de Blainville.

En parallèle, cette augmentation du nombre de ménages formés d'un couple sans enfant a pour effet de réduire la taille moyenne des ménages recensés à Blainville. De fait, la taille des ménages est en constante diminution depuis 2006, pour finalement s'établir à 2,6 personnes par ménage en 2021. Malgré ce phénomène, la taille des ménages à Blainville est légèrement plus élevée que celle observée à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal, dont la moyenne s'établissait à 2,3 en 2021. Ces données témoignent des transformations qui s'organisent à l'échelle de la ville sur le plan démographique. Ainsi, même si la présence considérable de familles caractérise toujours la population, on observe un certain essor des ménages de plus petite taille. Par conséquent, les besoins en matière de logement évoluent et impliquent aujourd'hui de tenir compte davantage des ménages de plus petite taille.

Évolution du nombre de personnes par ménage, Ville de Blainville, 2001-2021

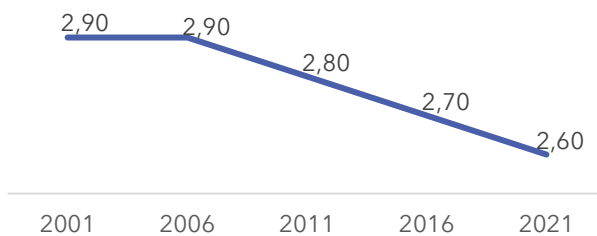


Figure 33 – Source : Statistique Canada

Types de ménage, Ville de Blainville, 2016

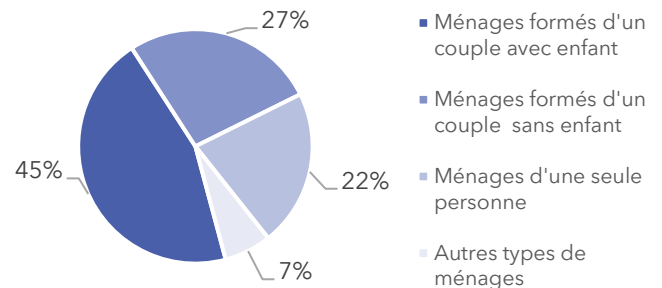


Figure 34 – Source : Statistique Canada

## DES LOGEMENTS ADAPTÉS AUX BESOINS D'UNE CERTAINE TRANCHE DE LA POPULATION

Les maisons individuelles représentent le type de logement le plus fréquent sur le territoire blainvillois. On en compte 14 075, ce qui représente 68,3 % des logements totaux. Les quartiers de la ville sont donc presque exclusivement composés de propriétés individuelles, offrant ainsi des milieux de vie peu diversifiés et de faible densité. On retrouve toutefois des appartements dans des immeubles de moins de cinq étages, dont certains sont disposés aléatoirement le long du boulevard du Curé-Labelle. Cependant, ce type de logement est moins largement représenté à l'échelle de la ville en comparaison avec la RMR de Montréal, qui affiche une proportion d'immeubles de moins de cinq étages de 41,2 % contre seulement 16,8 % dans la ville. De plus, sur le territoire blainvillois, ce sont 77,7 % des ménages qui sont propriétaires de leur logement. Cette proportion est fortement surreprésentée à l'échelle de la ville, en comparaison avec la RMR de Montréal, qui affiche un taux de propriété de 54 %.

Types de logement, Ville de Blainville, 2016

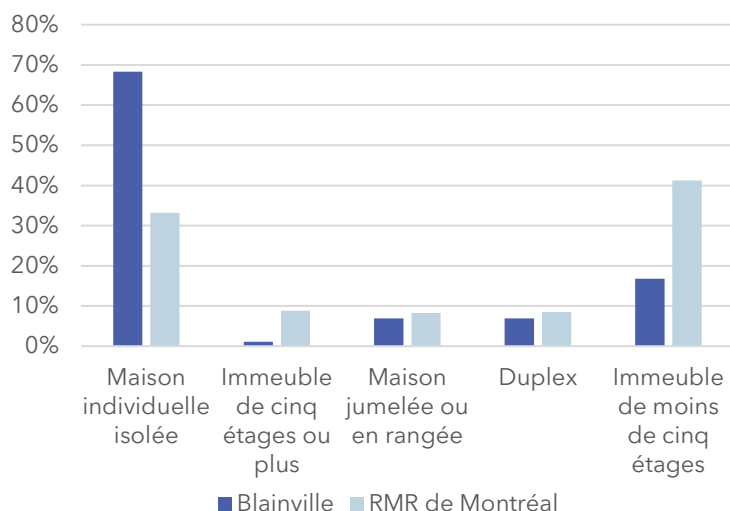


Figure 35 – Source : Statistique Canada

Mode d'occupation des logements, Ville de Blainville, 2021

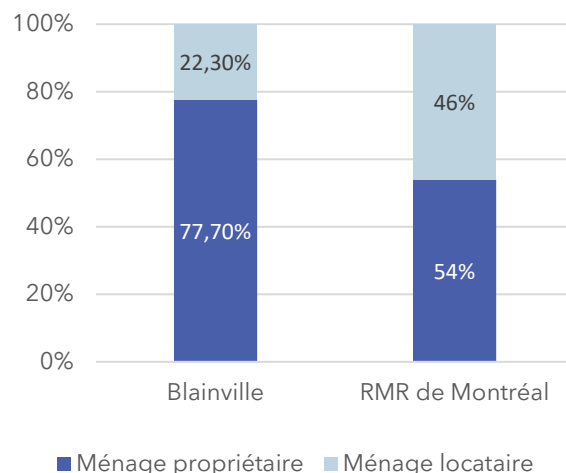


Figure 36 – Source : Statistique Canada

## UN ENJEU D'ACCESSIBILITÉ À LA PROPRIÉTÉ

Le revenu moyen et le revenu médian des ménages blainvillois, établis respectivement à 103 500 \$ et 105 000 \$, sont largement supérieurs à ce qui est observé dans la RMR de Montréal, qui présente un revenu moyen par ménage de 98 400 \$ et un revenu médian de 72 000 \$. Ainsi, les données sur le revenu démontrent qu'une partie considérable de la population possède un revenu au-delà de 100 000 \$. En parallèle, le prix médian pour une maison unifamiliale a atteint plus de 600 000 \$ en 2021, soit un prix supérieur de plus de 100 000 \$. au prix observé dans des villes avoisinantes.

### Revenu moyen et médian, par ménage, 2020

| REVENU MOYEN PAR MÉNAGE |                  | REVENU MÉDIAN PAR MÉNAGE |                  |
|-------------------------|------------------|--------------------------|------------------|
| <b>103 500 \$</b>       | <b>98 400 \$</b> | <b>105 000 \$</b>        | <b>72 000 \$</b> |
| Blainville              | RMR de Montréal  | Blainville               | RMR de Montréal  |

Source : Statistique Canada

### Prix médian par catégorie de propriété, Ville de Blainville, 2021

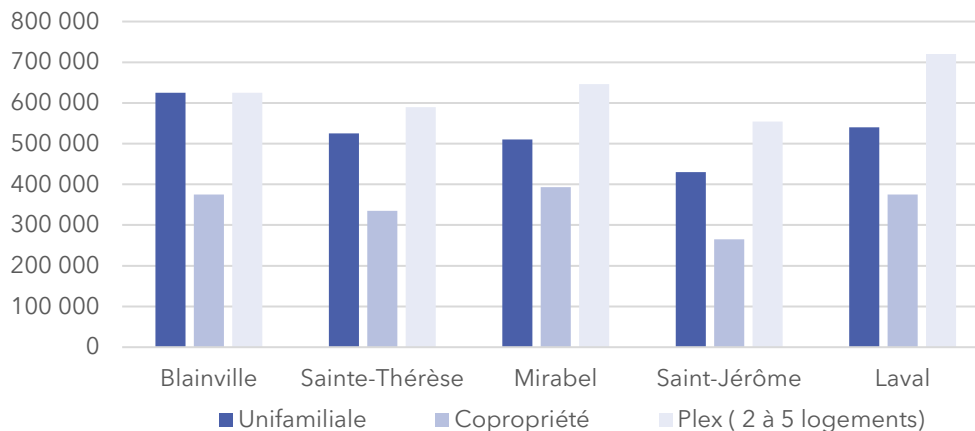


Figure 37 – Source : Centris



## UN MARCHÉ EN ADAPTATION

Depuis les dernières années, les mises en chantier suivent déjà les tendances présentées, puisqu'elles sont majoritairement consacrées à la construction de logements du type appartement. D'ailleurs, selon les données de la CMM, 2015 représente l'année où il y a eu le plus de mises en chantier de ce type de logement, donnée qui s'explique par la construction d'une résidence pour personnes âgées dans le Quartier de la Gare.

En parallèle, les mises en chantier des maisons individuelles ont largement diminué depuis 2010, ne totalisant que 58 constructions en 2020. Ainsi, les typologies résidentielles du territoire blainvillois tendent à changer, ce qui peut expliquer en partie l'évolution des caractéristiques socioéconomiques de la population.

Depuis 2011, on observe également une hausse du nombre de locataires sur le territoire, alors que la proportion de locataires est passée de 16 % à 22,3 % entre 2011 et 2021.

### Mises en chantier selon la typologie résidentielle, Ville de Blainville, 2010-2020

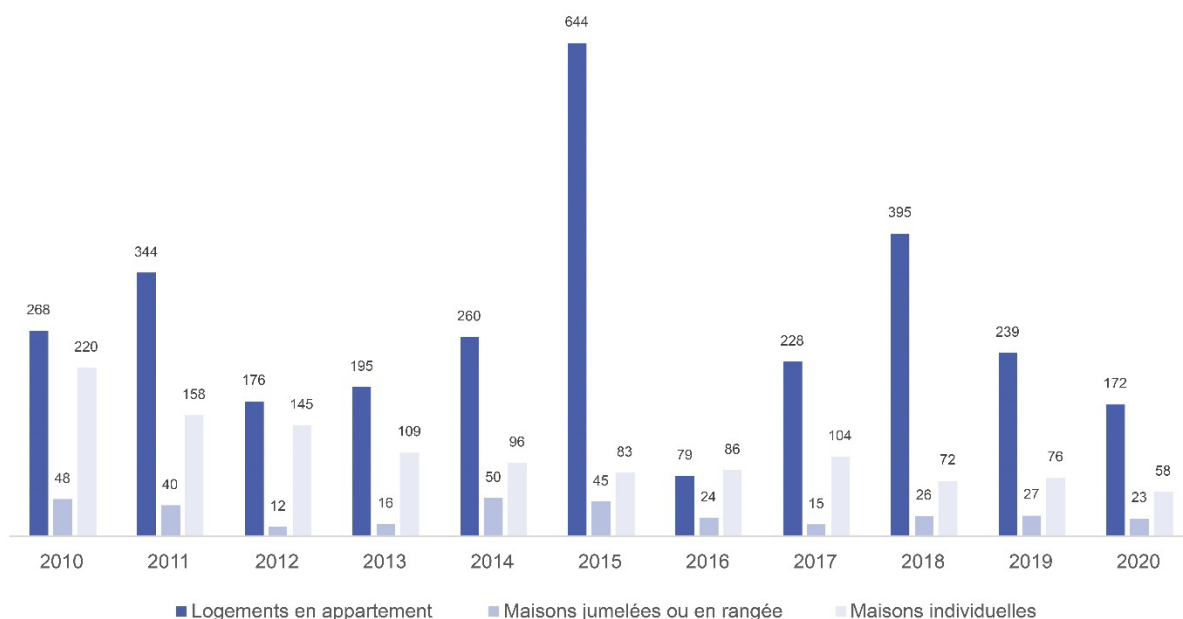


Figure 38 – Source : CMM, 2021



Figure 39 – Habitations Rive Gauche, 100 logements abordables  
Source : Ville de Blainville

### **UN MANQUE DE LOGEMENTS ABORDABLES ET COMMUNAUTAIRES**

Selon des données de la CMM datant de 2020, Blainville possède très peu de logements abordables et communautaires. En effet, cette catégorie de logement représente seulement 1,4 % des logements sur le territoire. De plus, selon la Société canadienne d’hypothèques et de logement (SCHL), la ville affiche un taux d’inoccupation des logements de 0,5 % en 2021, alors que le seuil d’équilibre est de 3 %. Ce faible taux indique un manque important de logements sur le territoire.

Également, le taux d’effort des ménages locataires est établi à 27,5 %, ce qui est très semblable à ce qui est observé dans la RMR de Montréal, qui affiche un taux d’effort de 27,9 % pour ces mêmes ménages. En comparaison, le taux d’effort des ménages propriétaires est quant à lui beaucoup plus bas que celui des ménages locataires. Étant fixé à 9,2 %, il est aussi sensiblement plus bas que dans la RMR de Montréal, où le taux d’effort de ces mêmes ménages est de 12,7 %. Ces différentes données laissent donc voir qu’un écart important subsiste entre la réalité des ménages propriétaires et locataires, et démontrent que le parc immobilier de Blainville soulève des enjeux d’abordabilité importants qui méritent une attention particulière.

Notons toutefois que la récente mise en chantier du projet de 100 logements abordables Habitations Rive Gauche, dans le secteur d’intervention, permettra un ajout considérable de logements abordables, ce qui influencera les données susmentionnées.



## ORIENTATION 4

# UN BOULEVARD QUI PRIVILÉGIE UNE COHABITATION RÉSIDENTIELLE ADAPTÉE AUX BESOINS DES FUTURS MÉNAGES

### OBJECTIFS ET MOYENS D'ACTION

La superficie importante des terrains à potentiel de redéveloppement le long du boulevard du Curé-Labelle représente une occasion à saisir pour répondre à la demande en habitation qui évolue. Ce milieu d'accueil pourrait devenir un véritable milieu de vie accessible à tous les types de ménage et pour des personnes de tous les âges.



#### OBJECTIF 4.1

Renforcer la fonction résidentielle le long du boulevard afin de répondre à la demande de logements qui va s'intensifier en raison de l'accroissement prévisible de la population

#### ACTION

- 1 Mettre en place une réglementation qui assure une densification résidentielle sur les sites à potentiel de développement ou de redéveloppement



#### OBJECTIF 4.2

Répondre aux besoins futurs permettant une offre de logements diversifiés

#### ACTIONS

- 1 Évaluer les mesures qui favorisent l'inclusion de logements sociaux, communautaires et abordables dans les projets résidentiels
- 2 Soutenir des projets d'hébergement pour les personnes âgées, notamment en faisant du démarchage



Figure 40 – Maison des aînés et alternative, Châteauguay  
Source : [portailconstructo.com](http://portailconstructo.com)

## 3.5 UN BOULEVARD À LA FORME URBAINE HÉTÉROCLITE ET AU CADRE BÂTI VIEILLISSANT

**LES PROJETS IMMOBILIERS MAJEURS QU'ATTIRE LE BOULEVARD DU CURÉ-LABELLE ONT UN IMPACT DIRECT SUR LE PAYSAGE ET LA QUALITÉ DE VIE DU MILIEU. AU COURS DES DERNIÈRES ANNÉES, DES BÂTIMENTS D'ENTRE TROIS ET CINQ ÉTAGES ONT ÉTÉ CONSTRUITS LE LONG DU BOULEVARD, MARQUANT UN CHANGEMENT IMPORTANT DE DENSITÉ ET D'ARCHITECTURE DANS LE PAYSAGE URBAIN.**

La taille des terrains situés dans le secteur du boulevard du Curé-Labelle est diversifiée, les terrains de grande superficie se trouvant surtout aux extrémités du boulevard, alors que les lots de plus petite taille sont en général distribués dans le centre de l'axe. Les terrains de plus grande dimension sont, pour la plupart, réservés à la fonction commerciale, tandis que les lots plus restreints sont voués à la fonction résidentielle. Dans le cas de la fonction commerciale, de vastes espaces de stationnement occupent souvent la marge avant, amenant ainsi le front bâti des bâtiments à s'implanter en recul par rapport à ces espaces.

Le cadre bâti qui compose le boulevard du Curé-Labelle est plutôt hétéroclite, notamment sur le plan de la volumétrie, affichant des hauteurs, des formes et des implantations variées. Les bâtiments érigés de part et d'autre de l'axe sont généralement de faible densité; ils sont isolés et comptent un ou deux étages. Toutefois, certains projets résidentiels, implantés de manière ponctuelle, atteignent quatre étages. Bien que certaines zones autorisent la construction de bâtiments de huit étages, aucun bâtiment d'une telle ampleur n'est érigé directement sur le boulevard.

Le secteur du PPU se distingue par une plus grande proportion de bâtiments anciens par rapport au reste de la ville. Le centre du secteur à l'étude est particulièrement marqué par la présence de nombreux bâtiments datant des premières périodes de développement de Blainville. Au fil des décennies, le paysage bâti du secteur a évolué, se traduisant par une diversité architecturale et la présence de bâtiments d'âges différents. Par exemple, les maisons individuelles isolées datent d'une même époque et sont généralement plus anciennes, tandis que les immeubles à condominiums sont beaucoup plus récents.

## Années de construction des bâtiments

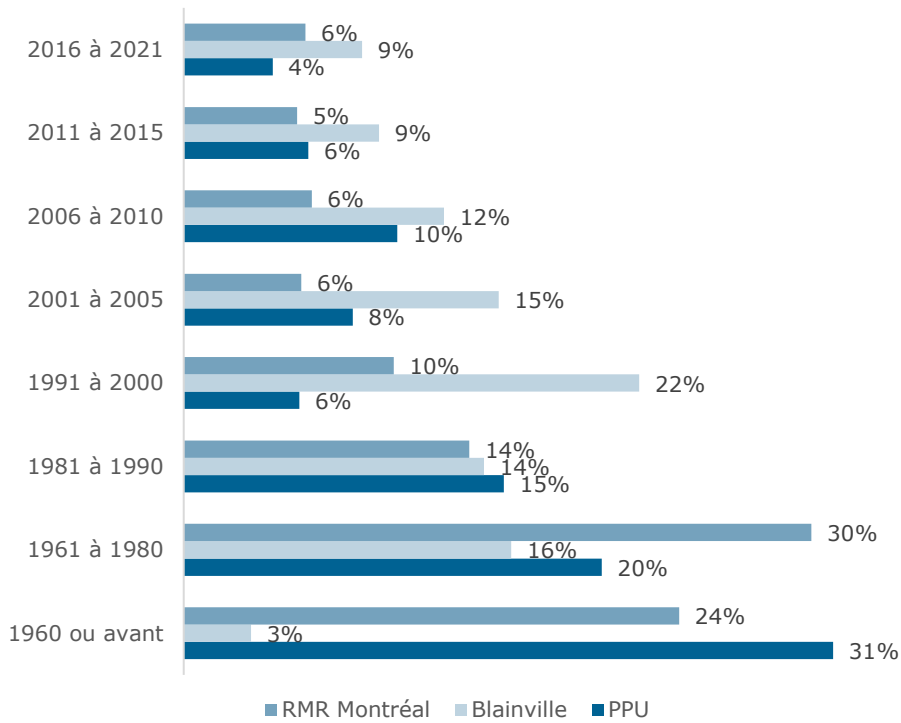


Figure 41 – Source : Registre foncier de la Ville de Blainville, 2021

## Périodes de construction des logements

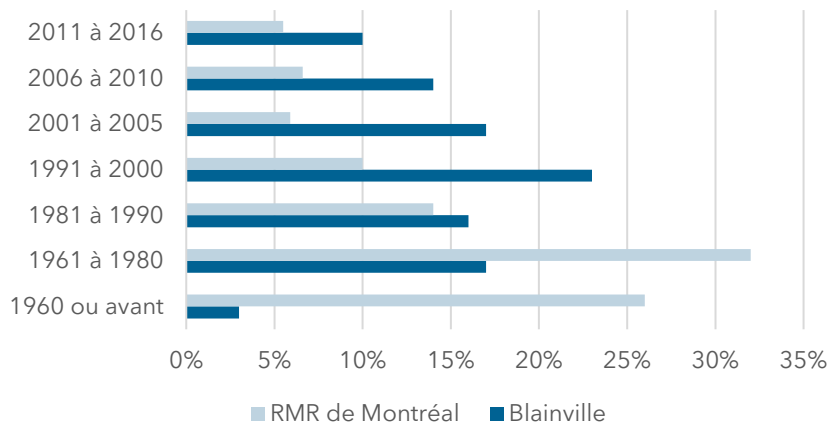


Figure 42 – Source : Statistique Canada

## STYLE ARCHITECTURAL RÉSIDENTIEL

Les immeubles résidentiels se trouvant sur le boulevard du Curé-Labelle affichent une multitude de styles architecturaux. On y trouve des maisons unifamiliales isolées, des projets intégrés, des immeubles en copropriété, des immeubles à logements multiples et des maisons en rangée.

Les maisons unifamiliales isolées ont en général un ou deux étages; elles sont de petit gabarit et ont été construites, pour la plupart, entre 1940 et 1965. Bien qu'elles présentent des caractéristiques variées, elles sont généralement sobres en ornements et possèdent une toiture à quatre versants. Ce style tend toutefois à s'effacer progressivement de l'artère pour laisser place à des constructions plus denses, notamment des immeubles d'habitation.

Les nouvelles constructions résidentielles se distinguent des constructions plus anciennes, notamment par l'implantation, la hauteur, le style et la densité. En effet, ces immeubles comptent en général plus de deux étages et sont caractérisés par leur face latérale, qui donne sur le boulevard du Curé-Labelle. Bien que ces constructions soient moins denses que celles de l'aire TOD de la Gare, elles contrastent avec les quartiers avoisinants de plus faible densité. Elles possèdent généralement une toiture plate et un amalgame de maçonnerie et de matériaux divers en guise de revêtement extérieur.



Figure 43 – Bâtiments résidentiels sur le boulevard  
Source : Google Street View

## STYLE ARCHITECTURAL COMMERCIAL

La fonction commerciale comprend divers styles architecturaux sur l'artère, dont des maisons unifamiliales converties en commerces, des complexes commerciaux linéaires, des rez-de-chaussée, de projets mixtes et des commerces de grande surface. Plusieurs d'entre eux possèdent un important espace de stationnement en marge avant ou, dans quelques cas, en marge latérale et arrière.

Au cours des dernières années, de nouvelles constructions commerciales se sont établies de part et d'autre de l'artère. D'apparence plus moderne, ces immeubles reprennent certaines caractéristiques des bâtiments commerciaux existants, dont la volumétrie et les vastes espaces de stationnement. D'autres commerces se sont également implantés au rez-de-chaussée d'immeubles résidentiels, une typologie jusqu'à présent très peu exploitée sur le territoire blainvillois.



Figure 44 – Bâtiments commerciaux sur le boulevard  
Source : Google Street View



## ORIENTATION 5

# UN BOULEVARD QUI ACCUEILLE DES PROJETS EXEMPLAIRES EN MATIÈRE D'ARCHITECTURE TOUT EN CONTRIBUANT À MINIMISER L'EMPREINTE ÉCOLOGIQUE

### OBJECTIFS ET MOYENS D'ACTION

Les projets de redéveloppement devront prendre en considération la forme urbaine, le caractère paysager et la vision d'aménagement pour les différents tronçons bordant le boulevard du Curé-Labelle. Des balises d'aménagement qui intègrent des principes d'encadrement et d'animation du domaine public, de qualité architecturale, d'encouragement à la mobilité active, de verdissement et de retombées pour la collectivité permettront de créer des milieux de vie complets et de qualité. Ces balises ont été élaborées en fonction des différents types de milieu dans lesquels le projet s'insère, en accord avec la vision définie pour chaque secteur, en vue de renforcer le caractère identitaire à ces endroits. Il est également souhaité que les nouvelles constructions soient en phase avec les principes du Plan de transition écologique.



### OBJECTIF 5.1

Assurer une qualité architecturale exemplaire et une signature distinctive des bâtiments du centre-ville et identitaire pour chaque tronçon

#### ACTIONS

- 1 Adopter une réglementation qui encadre le redéveloppement des terrains du centre-ville pour en faire une vitrine pour le centre-ville par son architecture exemplaire et ses aménagements paysagers de qualité
- 2 Développer ou accentuer le caractère urbain en encourageant des modes d'implantation, des formes architecturales, des hauteurs et des aménagements qui favorisent les piétons et les cyclistes
- 3 Adopter un cadre réglementaire qui assure la création d'une vitrine dynamique au rez-de-chaussée en vue de participer à l'animation du boulevard



Figure 45 – Bâtiment à l'architecture contemporaine, Suède  
Source : HSB



- 4 Adopter un cadre réglementaire qui assure la création de projets axés sur l'animation de la rue
- 5 Adopter un cadre réglementaire qui vise à créer une signature identitaire pour chaque tronçon



## OBJECTIF 5.2

Développer un cadre bâti qui rehausse la qualité et l'expérience de l'espace public tout au long du boulevard et qui diminue l'impact des gabarits plus imposants

### ACTIONS

- 1 Adopter des critères d'évaluation architecturale qui encouragent une architecture urbaine, contemporaine et de qualité
- 2 Adopter un cadre réglementaire qui assure la modulation des volumétries et une plus grande transparence lorsque le bâtiment est de plus grand gabarit, afin d'éviter les fronts bâtis continus trop imposants
- 3 Ajuster les normes de projet intégré afin de créer un ensemble bâti distinctif
- 4 Concevoir des bâtiments à échelle humaine qui encadrent les rues et les espaces publics
- 5 Adopter une réglementation qui assure une bonne cohabitation, une compatibilité et une qualité dans les interfaces entre les milieux résidentiels et commerciaux, et intégrer une zone tampon entre les usages lorsque nécessaire

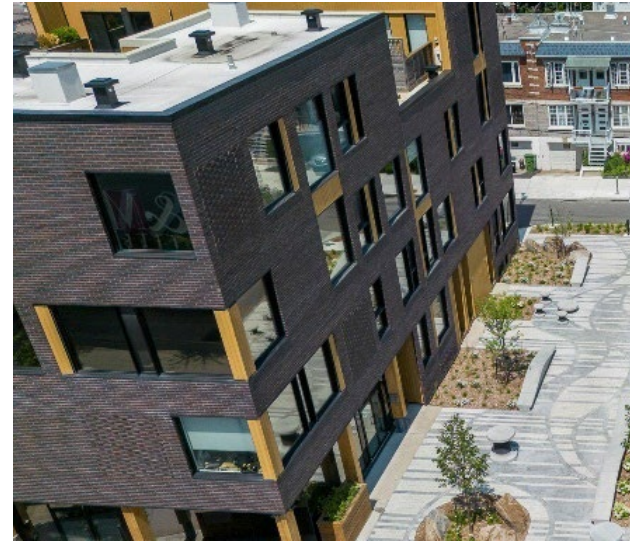


Figure 46 – Placette publique, Montréal  
Source : montreal.ca



## OBJECTIF 5.3

Adopter des pratiques de construction durable

### ACTIONS

- 1** Mettre en place des critères d'évaluation qui permettent la construction de bâtiments plus durables
- 2** Évaluer la possibilité d'élaborer un programme de revitalisation des immeubles qui offre des incitatifs pour les projets comportant une certification environnementale
- 3** Adopter un cadre réglementaire qui intègre des critères de construction durable et environnementale pour les bâtiments de plus gros gabarit et pour les stationnements écoresponsables



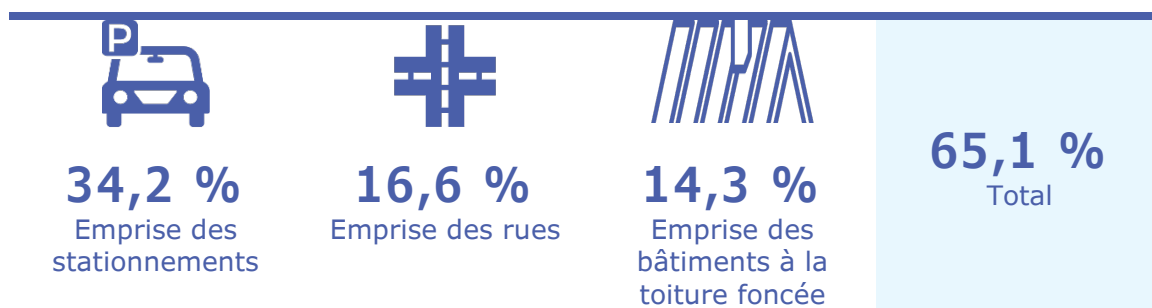
Figure 47 – Maison du développement durable  
Source : [aappq.qc.ca](http://aappq.qc.ca)

## 3.6 UN BOULEVARD QUI A DES CARENCES EN ESPACES VERTS ET EN VÉGÉTATION DE QUALITÉ

**ALORS QUE LA VILLE DE BLAINVILLE SE DÉMARQUE PAR SES ESPACES VERTS, LE BOULEVARD PRÉSENTE UNE IMAGE TOUT AUTRE AVEC PLUS DE 65 % DU SECTEUR DU PPU VOUÉ À DES ESPACES MINÉRAUX.**

Le boulevard du Curé-Labelle est fortement caractérisé par la faible part de végétation qu'on y trouve. En effet, étant conçu pour répondre essentiellement au transport automobile, il est en grande partie bordé de vastes espaces de stationnement qui ne présentent pas de mesures de verdissement efficaces. Ainsi, l'artère constitue un milieu majoritairement minéralisé.

### SUPERFICIE D'ESPACE MINÉRAL



Également, le boulevard comporte très peu de végétation de qualité, alors que la majorité de celle-ci se trouve dans de grands bacs aménagés par la Ville afin de combler ce déficit. Parmi cette végétation, on dénombre très peu d'arbres plantés en bordure du boulevard, notamment en raison de la présence de fils électriques le long de l'artère et de fils souterrains, qui limitent la plantation d'arbres à grand déploiement. C'est en général la fonction résidentielle qui se démarque pour le nombre d'arbres en marge avant, alors que la fonction commerciale possède des emprises essentiellement minéralisées. Par conséquent, si l'indice de canopée de Blainville, établi à 40,6 %, est légèrement plus élevé que celui de la CMM fixé à 35,1 %, le boulevard du Curé-Labelle ne contribue que très peu à cet indice. La forte minéralisation du boulevard génère des îlots de chaleur qui affectent de façon importante cette voie sur toute sa longueur, malgré la faible incidence de ce phénomène dans le reste de la ville. D'ailleurs, la Ville a adopté son Plan de lutte contre les îlots de chaleur, qui découle du Plan de transition écologique.

Bien que le boulevard soit très peu verdi, il compte certaines portions plus végétalisées. C'est le cas du nord-ouest du boulevard où se trouve un milieu humide d'une superficie approximative de 62 hectares, qui s'inscrit dans un milieu humide d'intérêt métropolitain. Toutefois, ce milieu a subi une détérioration notable au cours des dernières années, accentuant ainsi la carence en espaces verts de qualité sur l'axe. De plus, il n'est actuellement pas accessible à la population. En parallèle, le ruisseau Lockheed longe le boulevard de la Seigneurie, traversant ainsi le boulevard du Curé-Labelle.

Par ailleurs, on retrouve çà et là quelques espaces publics verdis qui donnent sur le boulevard. Parmi les espaces publics, notons l'espace à l'intersection de la 54<sup>e</sup> Avenue, qui marque l'entrée du Quartier de la Gare, ou encore la place publique à l'intersection du chemin du Plan-Bouchard, qui comprend quelques plantations. Ces espaces publics sont peu nombreux et certains d'entre eux possèdent des éléments de mobilier urbain, dont des abris pour autobus.

Enfin, bien que la ville compte plus de 40 parcs sur son territoire, un seul est situé le long du boulevard du Curé-Labelle. Il s'agit du parc Blainville, un parc d'envergure qui offre divers équipements récréatifs.

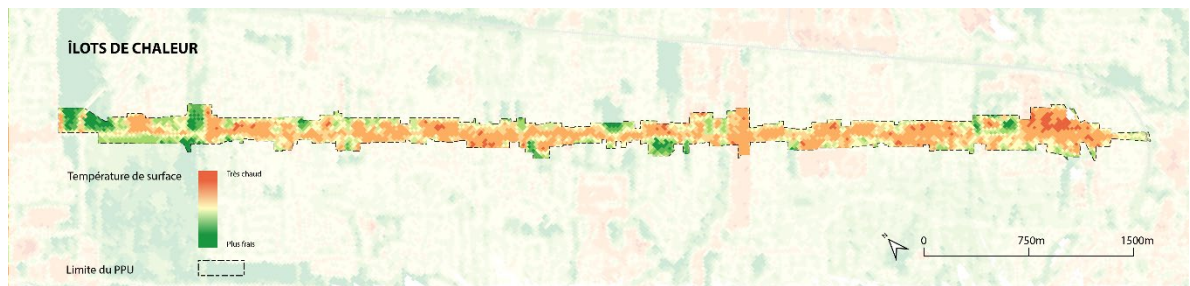
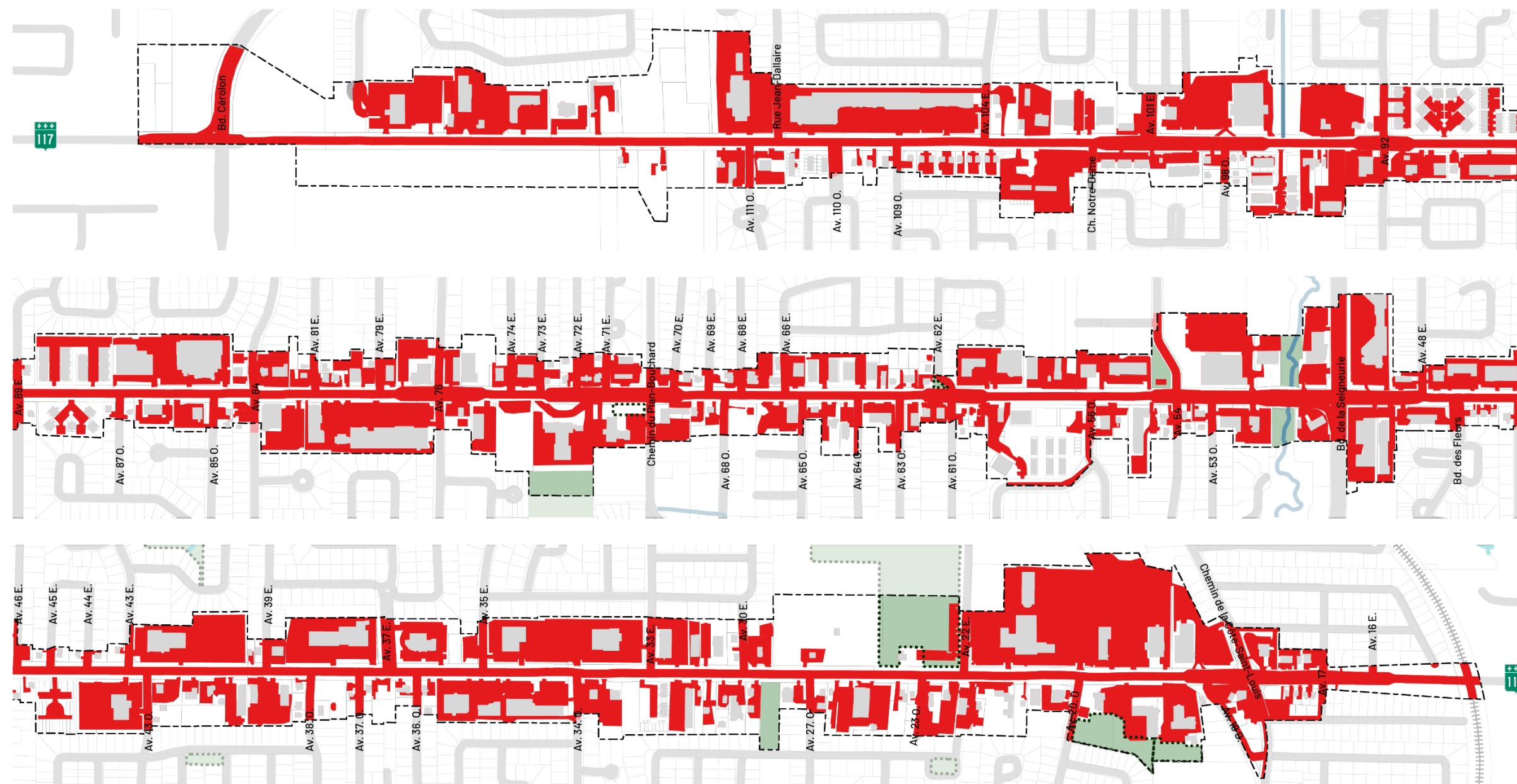
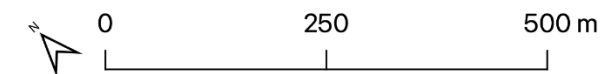


Figure 48 – Îlot de chaleur le long du boulevard du Curé-Labelle

# CARTE 6 - SURFACES MINÉRALISÉES

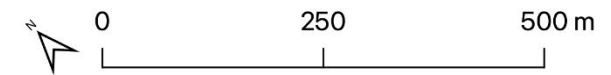
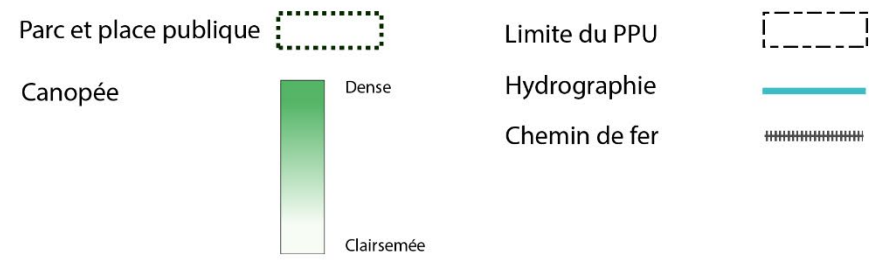
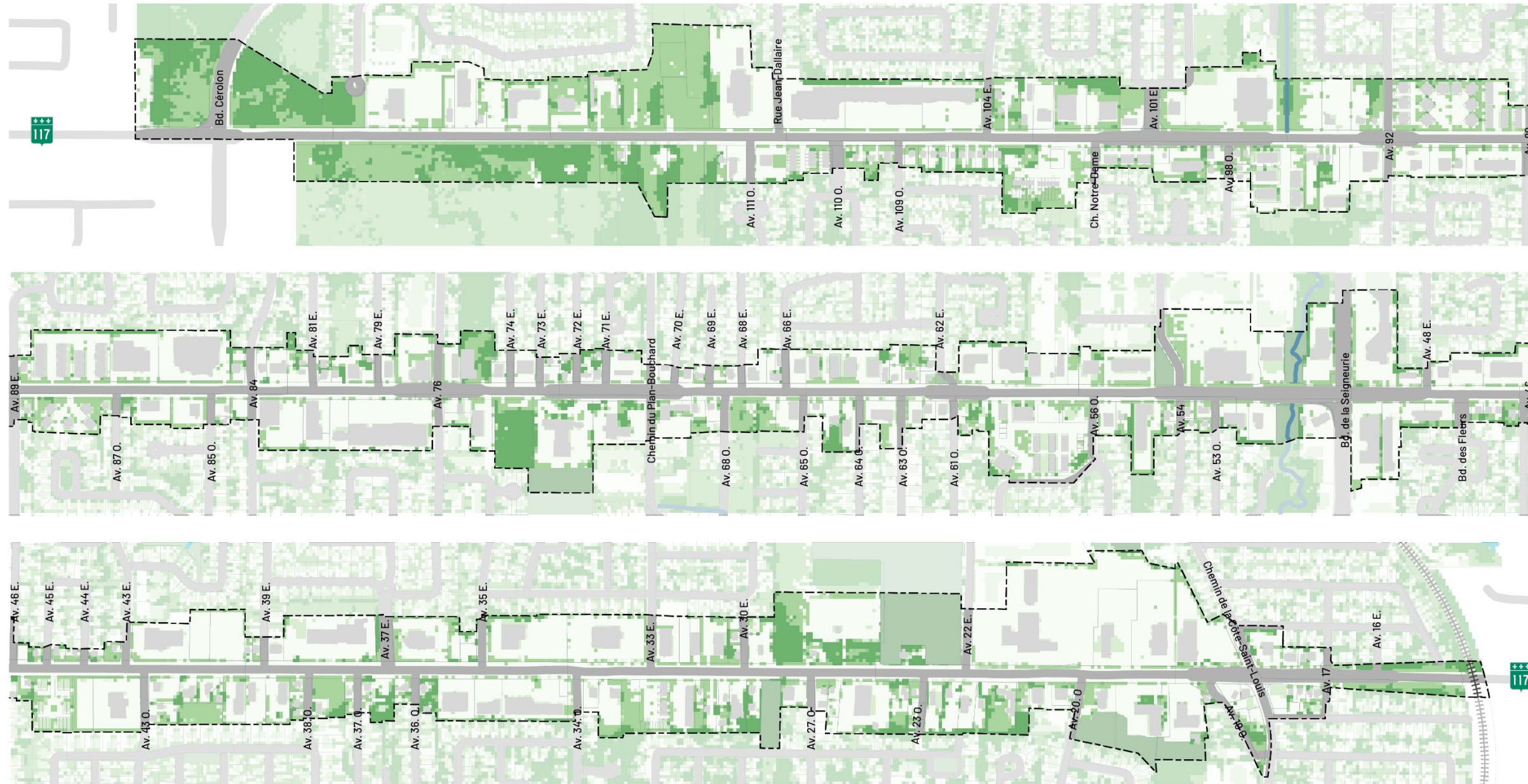


- Surface minéralisée
- Parc/place publique
- Limite du PPU
- Hydrographie
- Chemin de fer



CETTE CARTE CONCEPTUELLE EST PRÉSENTÉE À TITRE INDICATIF SEULEMENT

# CARTE 7 - CANOPÉE





## ORIENTATION 6

# UN BOULEVARD OÙ FOISONNE UNE VÉGÉTATION DIVERSIFIÉE ET RICHE QUI CONTRIBUE AU BIEN-ÊTRE COLLECTIF

### OBJECTIFS ET MOYENS D'ACTION

Vu les préoccupations environnementales grandissantes, il est aujourd'hui essentiel de se doter d'une stratégie de verdissement et de réduction des îlots de chaleur. Ainsi, il est souhaité que la minéralisation qui domine le paysage fasse place à des milieux de vie verts et sains. Les interventions sur le domaine tant public que privé devront accorder une large place à la végétalisation et à la rétention des eaux de pluie. Les nouveaux projets immobiliers permettront de réintégrer la nature au boulevard, notamment par des aménagements dans les cours avant qui intégreront des arbres et des aménagements paysagers de qualité. La généreuse emprise du boulevard, qui n'est pas utilisée à son plein potentiel, permettra de participer au verdissement du secteur en donnant à la végétation une place importante. L'omniprésence de la nature ailleurs dans la ville doit être mise en valeur et se refléter dans l'aménagement du boulevard. Finalement, il est essentiel de préserver et de protéger les rares espaces verts déjà présents.



### OBJECTIF 6.1

Accroître considérablement la superficie d'espaces verts et la canopée sur le domaine public

#### ACTIONS

- 1 Réaliser un programme de plantation sur le domaine public afin d'intégrer des arbres compatibles avec le réseau électrique aérien et des arbres sur le terre-plein central dont l'essence et le calibre sont adaptés à la largeur du terre-plein
- 2 Intégrer des mesures de gestion optimale des eaux de pluie dans le terre-plein central et lors de l'aménagement d'espaces publics



Figure 49 – Terre-plein central verdi, Australie  
Source : Jane Irwin



## OBJECTIF 6.2

Réduire les îlots de chaleur notamment par une plantation et un verdissement accru sur le domaine privé

### ACTIONS

- 1** Mettre en place un programme d'incitatifs au retrait d'asphalte, au verdissement et à l'embellissement des cours avant
- 2** Mettre en place une réglementation qui assure l'implantation et l'intégration d'aménagements paysagers de qualité en cours avant pour compléter l'encadrement de la rue
- 3** Réviser les superficies végétales minimales exigées sur les terrains, y compris les toits verts
- 4** Concevoir des espaces verdoyants et attrayants au sol lorsqu'une plus grande densité est autorisée
- 5** Encourager les toitures vertes et exiger des toitures blanches ou à albédo élevé
- 6** Assurer la conservation des arbres matures dans les projets de redéveloppement
- 7** Intégrer les mesures du Plan de lutte contre les îlots de chaleur



Figure 50 – Verdissement d'un projet résidentiel, Amsterdam  
Source : *amsterdamwoot.nl*



Figure 51 – Toit végétalisé, Montréal  
Source : *Jean-Guy Lambert, Métro*





## OBJECTIF 6.3

Conserver et mettre en valeur les milieux naturels

### ACTIONS

- 1 Conserver les milieux naturels à haute valeur écologique dans le tronçon nord du boulevard du Curé-Labelle
- 2 Mettre à profit les divers mécanismes en place pour assurer la protection des milieux naturels



Figure 52 – Ruisseau de feu, Terrebonne  
Source : *Projet Paysage*

## 3.7 UN BOULEVARD EN RECHERCHE D'IDENTITÉ

**LE BOULEVARD DU CURÉ-LABELLE EST ACTUELLEMENT PEU ACCUEILLANT POUR LES USAGERS AUTRES QUE LES AUTOMOBILISTES. LE MANQUE DE PLACES PUBLIQUES, D'ÉLÉMENTS IDENTITAIRES FORTS ET D'ESPACES VERTS SONT AUTANT DE FACTEURS QUI FONT DU SECTEUR VISÉ PAR LE PPU UN SECTEUR PEU INVITANT.**

Blainville est reconnue pour ses valeurs familiales et sa concentration d'espaces de détente et de loisir. Orienté vers la mobilité et l'économie, le boulevard du Curé-Labelle ne constitue toutefois ni un axe porteur de l'identité de la ville, ni un axe porteur d'une identité propre. En effet, malgré le fait qu'il traverse des zones variées, cette artère affiche des caractéristiques similaires d'une ville à l'autre. Marqué par de grandes enseignes commerciales, de vastes espaces de stationnement en marge avant, d'une carence en végétation et d'une abondance de panneaux de signalisation, le boulevard possède un caractère commun aux villes avoisinantes. Ce manque d'identité propre à Blainville a pour effet de ne pas marquer l'entrée de son territoire. L'ensemble des caractéristiques du boulevard compose ainsi un paysage urbain de faible qualité esthétique, ce qui nuit à son attractivité.

À l'exception des abris d'autobus, qui sont souvent munis de bancs et de poubelles, l'artère offre très peu de mobilier urbain. Le manque a pour effet de diminuer la convivialité de l'axe, ce qui constitue un frein considérable aux déplacements actifs et à l'appropriation du boulevard par la population.

De plus, le boulevard est bordé de lampadaires à l'échelle de l'automobile qui dégradent le paysage urbain. Ce type de lampadaire est conçu pour l'automobile et n'est pas adapté à l'échelle piétonne. On trouve également, de part et d'autre du boulevard, les lignes de distribution électrique juchées sur des poteaux de bois. Ces équipements, bien qu'ils soient nécessaires, détériorent le paysage de l'artère et obstruent la plantation d'arbres à grand déploiement. Ces caractéristiques font donc de cet axe routier un lieu hostile aux déplacements actifs.

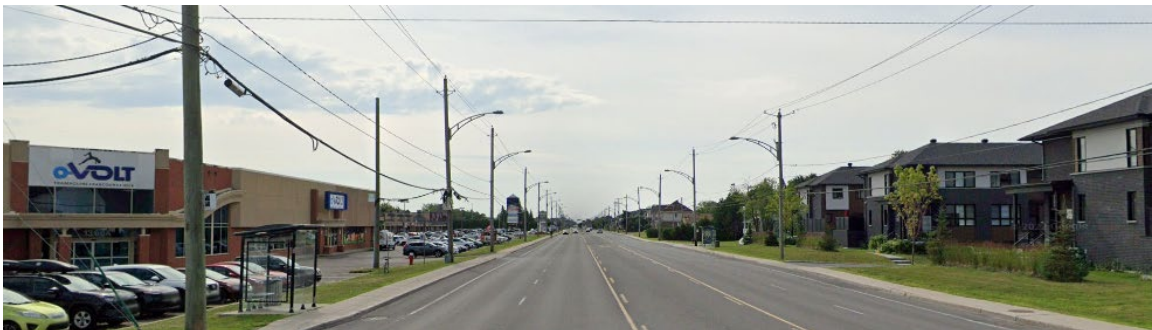


Figure 53 – Présence de fils électriques  
Source : Google Street View

Il est toutefois important de mentionner qu'au cours des dernières années, la Ville a redoublé d'ardeur pour améliorer la qualité de l'affichage et diminuer son impact négatif sur le boulevard. Ainsi, un programme d'aide financière a été mis en place afin d'accorder des subventions applicables au remplacement d'enseignes détachées, en plus d'un programme de rénovation commerciale.

## UN BOULEVARD SANS ESPACES DE RASSEMBLEMENT

Il existe très peu d'espaces de rassemblement le long du boulevard, que ce soit des placettes, des places publiques ou des parcs. Deux placettes se trouvent à proximité de l'intersection de la 54<sup>e</sup> Avenue, mais elles ne sont pas tournées vers le boulevard. Il en est de même pour le parc Blainville, situé à l'angle de la 22<sup>e</sup> Avenue. Aucune entrée ni signalisation n'est prévue à partir du boulevard, rendant le parc peu invitant pour les passants. Une place publique est aussi aménagée au pied de l'église Notre-Dame-de-l'Assomption. Toutefois, à l'image des autres espaces publics le long de l'axe, elle mériterait des aménagements plus conviviaux pour offrir son plein potentiel.



Figure 54 – Placette publique au coin de la 54<sup>e</sup> Avenue  
Source : Ville de Blainville

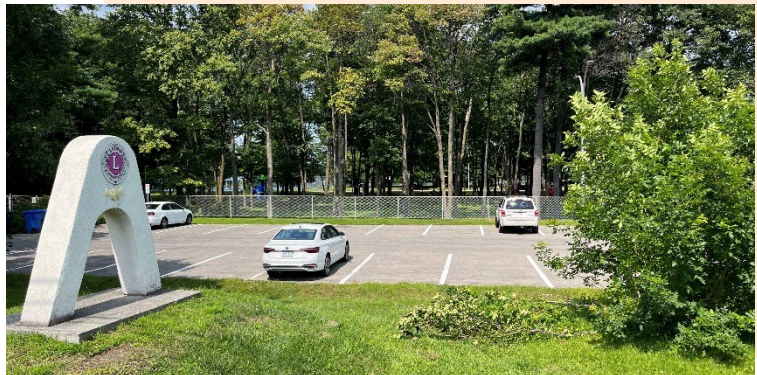


Figure 55 – Parc Blainville  
Source : Ville de Blainville



## ORIENTATION 7

# UN BOULEVARD QUI REFLÈTE LES VALEURS, L'AMBITION ET LE TERRITOIRE DES BLAINVILLOIS, DANS TOUTE LEUR SINGULARITÉ

### OBJECTIFS ET MOYENS D'ACTION

L'aménagement du domaine public joue un rôle primordial dans le soutien des commerçants du secteur. De plus, la qualité et la singularité des aménagements deviennent la vitrine de la ville et des pratiques locales. Ainsi, il est souhaité de diminuer l'effet de corridor autoroutier et de créer un véritable milieu de vie au centre du boulevard du Curé-Labelle en offrant des expériences positives autant aux Blainvillois qu'aux gens de l'extérieur, et ce, par des aménagements distinctifs de qualité et de nouvelles placettes publiques qui ponctueront le parcours. Intégrées dans un tissu plus dense, ces placettes souvent polyvalentes sont conçues pour satisfaire les besoins des résidents actuels et futurs en leur offrant des espaces extérieurs variés.



#### OBJECTIF 7.1

Signaler le centre-ville et le pôle citoyen par des gestes d'aménagement visant une expérience urbaine distinctive

#### ACTIONS

- 1 Réaménager l'intersection boulevard du Curé-Labelle/chemin du Plan-Bouchard pour marquer le centre-ville et le pôle citoyen de manière notable (signalisation vers les points d'intérêt, éléments identitaires, aménagement paysager, oriflammes, etc.)
- 2 Développer une image de marque identitaire et l'intégrer au mobilier public, aux lampadaires et à l'affichage public
- 3 Mettre en place un programme artistique (murales, œuvres d'art, etc.)
- 4 Remplacer les poteaux de bois par des poteaux de béton centrifugé



Figure 56 – Lumière d'ambiance, Québec  
Source : [ville.quebec.qc.ca](http://ville.quebec.qc.ca)



## OBJECTIF 7.2

Favoriser les interactions sociales en créant de nouveaux lieux de rassemblement verdis afin de rendre l'artère plus conviviale et chaleureuse

### ACTIONS

- 1 Aménager une place publique au centre-ville à l'intersection du pôle citoyen et y accueillir une programmation animée
- 2 Développer un réseau de placettes quatre-saisons à des endroits stratégiques
- 3 Lorsque la taille de l'îlot le permet, aménager des espaces extérieurs semi-publics qui renforcent la vie de quartier
- 4 Modifier la réglementation relative à la contribution aux fins de parcs, terrains de jeux et espaces naturels afin d'assujettir les permis de construction lors d'un redéveloppement ou d'une intensification



Figure 57 – Place publique  
Source : pps.org



### OBJECTIF 7.3

Embellir les emprises du boulevard avec des aménagements urbains de qualité

#### ACTIONS

- 1** Prévoir un design urbain propre au PPU du boulevard du Curé-Labelle qui propose une image de marque intégrant les particularités propres à Blainville et qui agit comme un fil conducteur entre les différents composants du boulevard
- 2** Marquer les entrées de ville par des aménagements distinctifs et identitaires
- 3** Développer un plan lumière qui permet de créer une ambiance unique, notamment lors de fêtes, et d'implanter un éclairage public distinctif et chaleureux dans le secteur
- 4** Prévoir des murales sur les bacs de plantation existants et sur le viaduc d'entrée de ville



Figure 58 – Mobilier urbain identitaire  
Source : [artformurban.co.uk](http://artformurban.co.uk)



4

**CONCEPT  
D'ORGANISATION  
SPATIALE**

## 4.1 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

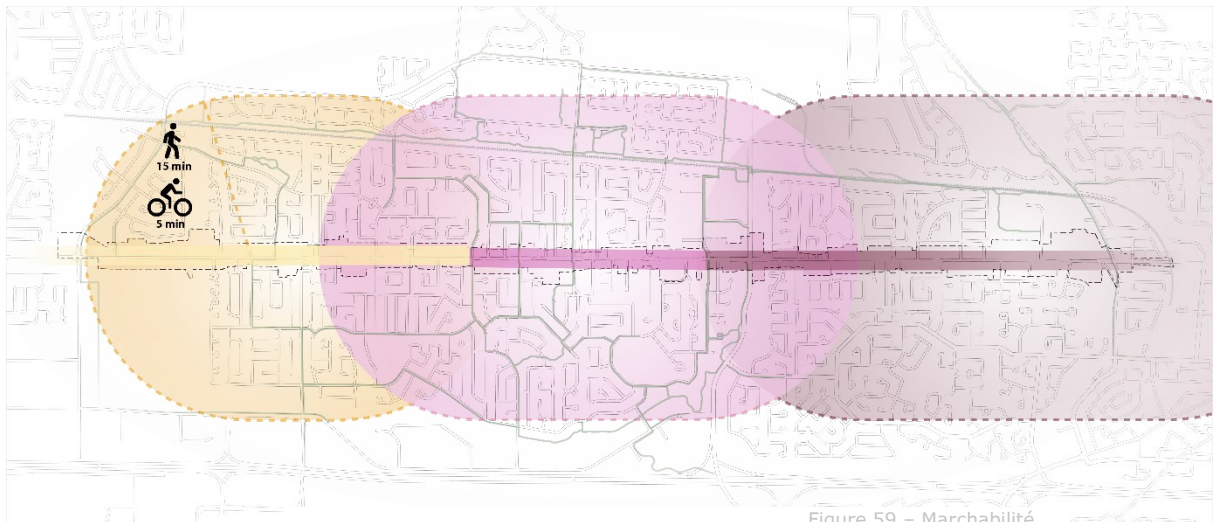
### 4.1.1 UN BOULEVARD COMPLET

Le boulevard du Curé-Labelle est rythmé par trois tronçons distincts, en fonction de leur contexte et de la vision établie. Une ligne directrice commune au niveau des interventions sur le domaine privé et public, toujours de grande qualité, confèrera toutefois une unicité au boulevard. L'imbrication des principes directeurs contribuera à faire du boulevard du Curé-Labelle une promenade d'exception qui répond aux besoins divers de la population de Blainville et des visiteurs.

Les principes directeurs généraux sont les suivants :



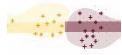
Le boulevard du Curé-Labelle assure un accès rapide et pratique aux commerces et services de proximité pour les résidents. La majorité des quartiers résidentiels de la ville se trouvent à moins de 15 minutes à pied des commerces et services du boulevard, tandis qu'il ne faut que cinq minutes à vélo pour s'y rendre. Cette accessibilité exceptionnelle est un véritable atout pour les Blainvillois, car elle leur permet de profiter pleinement des commodités offertes, sans avoir à dépendre systématiquement de leurs automobiles, et de favoriser ainsi une vie de quartier dynamique et conviviale.



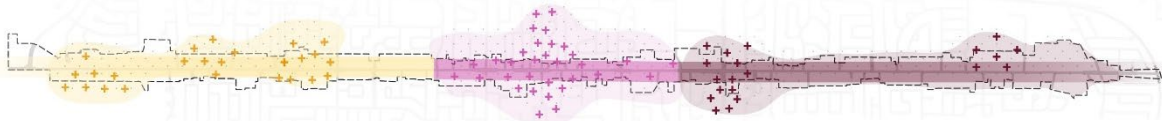




Le boulevard accueille désormais un centre-ville dynamique et structurant, déployé autour du chemin Plan-Bouchard, qui relie la rue commerciale au pôle citoyen.



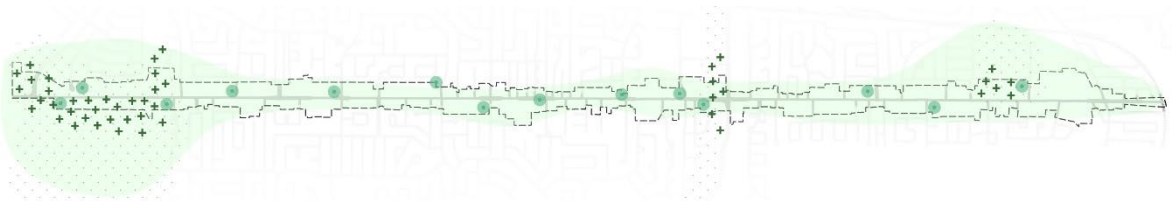
L'offre commerciale est consolidée tout au long du boulevard et les types de commerce sont regroupés à des endroits stratégiques, selon leurs complémentarités et la vision établie par tronçon.



Le verdissement prend une grande place tout au long de l'artère, autant sur le domaine public que privé.



Des places publiques ou des placettes, vouées parfois aux rassemblements et parfois à la détente, viennent souder le tissu urbain en plus d'assurer l'animation du domaine public.



La sécurité des déplacements actifs est assurée par la création de nouveaux liens cyclables et par l'aménagement d'intersections sécurisées afin de traverser facilement d'un côté à l'autre.



Les entrées de ville et de centre-ville sont marquées par des aménagements distinctifs.

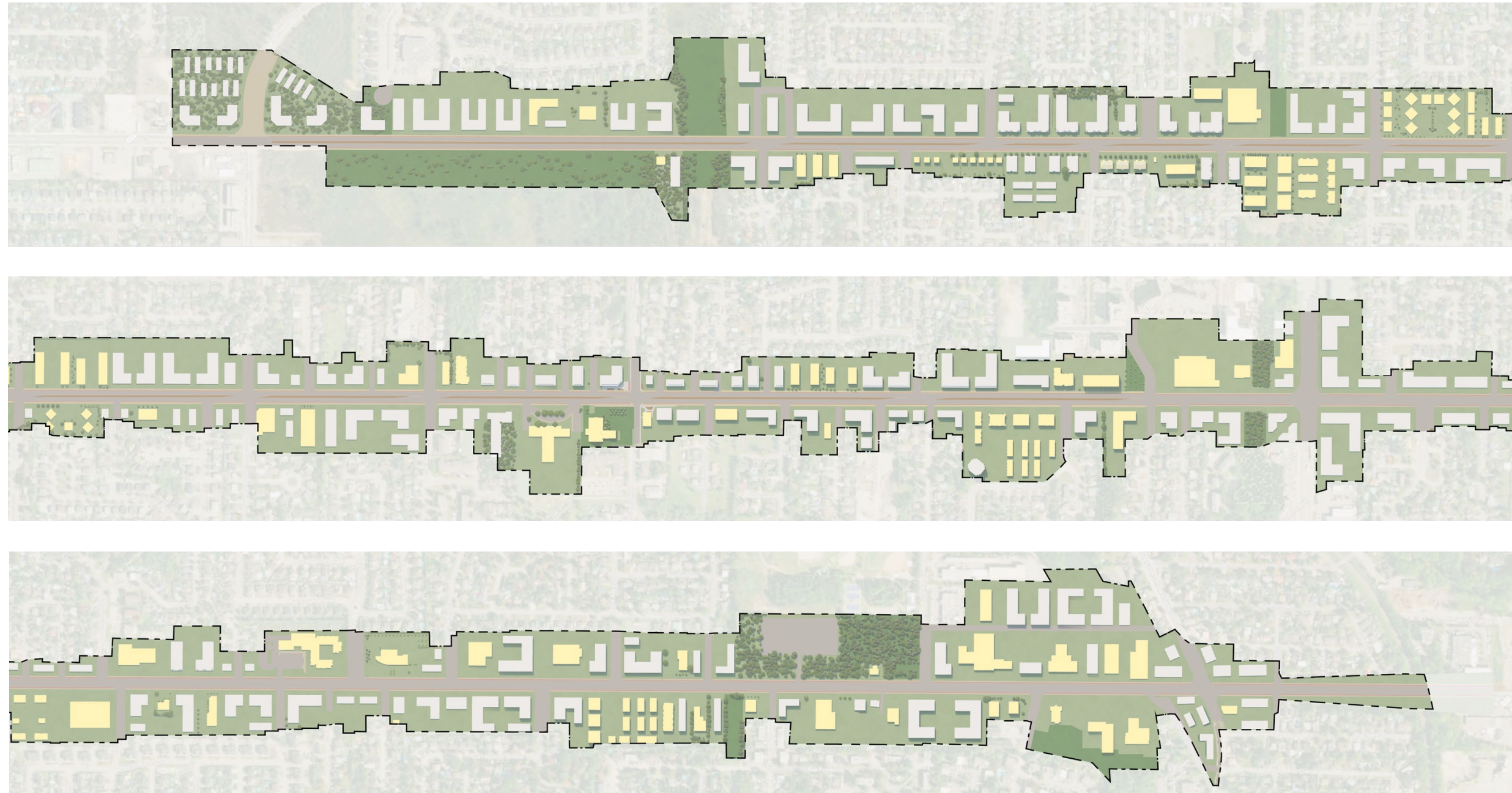


Figure 60 – Plan concept d'organisation spatiale

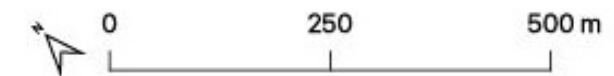
## 4.2 VOLUMÉTRIE SCHÉMATIQUE

Ce plan d'aménagement illustre, à titre indicatif, les possibilités offertes par le présent outil de planification, dans une vision à terme, en 2040.

**CARTE 8 - VOLUMÉTRIE SCHÉMATIQUE**



Bâtiment existant   
Bâtiment potentiel   
Limite du PPU 



## 4.3 INTERVENTIONS D'AMÉNAGEMENT PAR TRONÇON

### 4.4.1 TRONÇONS D'INTERVENTION

Cette section présente la planification détaillée des trois tronçons qui longent le boulevard du Curé-Labelle. L'ambiance souhaitée, le réaménagement du boulevard, les aménagements publics et le potentiel immobilier ont ainsi été identifiés pour chacun des tronçons dans les pages suivantes.

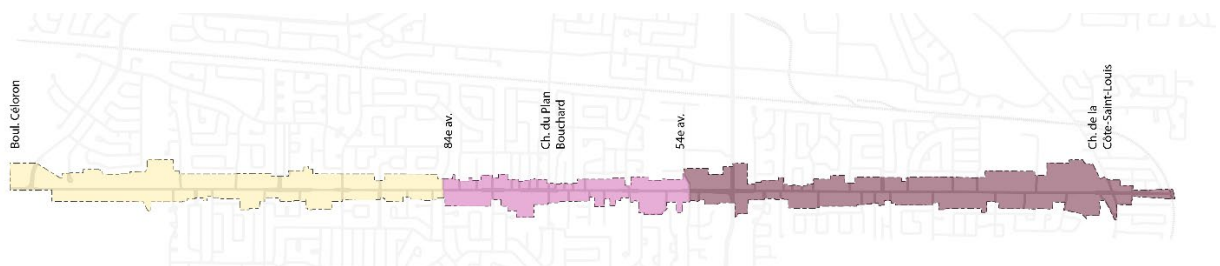


Figure 61 – Tronçons d'intervention

- Tronçon nord – Milieu de vie compact (du boulevard Céloron à la 84<sup>e</sup> Avenue)
- Tronçon centre-ville (de la 84<sup>e</sup> Avenue à la 54<sup>e</sup> Avenue)
- Tronçon sud – Destination mixte (de la 54<sup>e</sup> Avenue à la voie ferrée)



Figure 62 – Tronçon nord – Milieu de vie compact – Perspective conceptuelle des propositions 2040

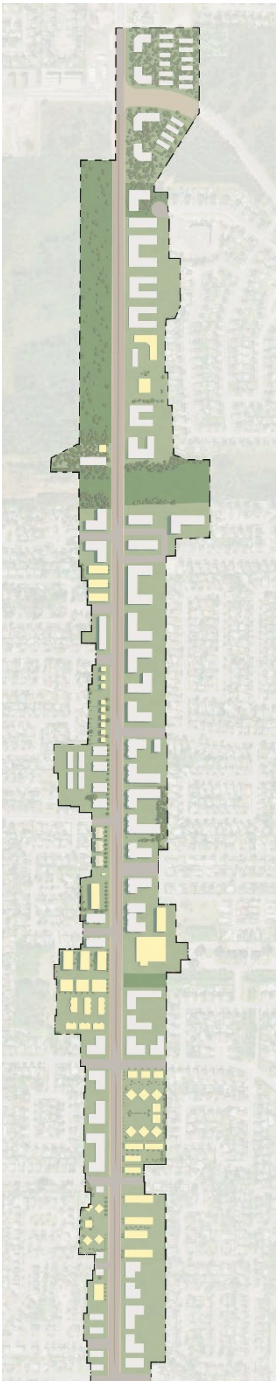
## TRONÇON NORD – MILIEU DE VIE COMPACT

### INTENTION GÉNÉRALE

L'intention générale qui guide l'aménagement du tronçon situé entre le boulevard Céloron et la 84<sup>e</sup> Avenue est de créer un véritable milieu de vie où la fonction résidentielle prend une place plus importante. Il est ainsi souhaité d'intensifier le tronçon vers un quartier plus habité et plus compact avec une offre de logements diversifiée et adaptée pour des ménages ayant des revenus variés. Le choix des typologies permet la mise en commun d'espaces extérieurs qui renforcent la vie de quartier. L'échelle humaine des bâtiments du tronçon assure un encadrement uniforme du boulevard alors que la conception architecturale des bâtiments est centrée sur la fonction résidentielle.

Des pôles de commerces et de services de proximité y sont requis afin que les résidents puissent s'y rendre à pied ou à vélo, créant un lieu plus dynamique et plus favorable aux déplacements actifs. De plus, les connexions de part et d'autre du boulevard du Curé-Labelle sont à améliorer par la sécurisation de nouvelles intersections, afin de rendre le milieu plus convivial et d'offrir des accès plus sécuritaires aux transports collectifs et aux commerces qui s'y trouvent. La végétation et l'aménagement de plusieurs placettes feront de ce tronçon un lieu plus intéressant et accueillant, apaisant ainsi ce tronçon tout entier.





## POTENTIEL IMMOBILIER

Le potentiel immobilier illustré est un exemple de la manière dont pourrait se redévelopper le tronçon, en lien avec les objectifs établis dans ce PPU et les terrains à potentiel de redéveloppement ciblés. En chiffres, et selon les balises réglementaires établies, le redéveloppement compterait environ :

|   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|
|  |  |  |  |   |
| <b>268 000 m<sup>2</sup></b>  | <b>2 400</b>  | <b>240 000 m<sup>2</sup></b>  | <b>6 000 m<sup>2</sup></b>  | <b>26 000 m<sup>2</sup></b>                 |
| de terrains redéveloppés potentiels   | nouveaux logements potentiels   | de superficie résidentielle potentielle   | de superficie commerciale potentielle   | potentiellement exigibles aux fins de parcs |



Figure 63 – Tronçon nord – Milieu de vie compact – Coupe des propositions conceptuelles

## INTERVENTIONS PROPRES AU TRONÇON

- Densification des terrains à potentiel de développement et redéveloppement
- Aménagement de deux voies de circulation automobile dans chaque sens et, à terme, possibilité de mesures préférentielles pour bus
- Réduction de la largeur des voies de circulation automobile
- Intégration d'un terre-plein central verdi intégrant des mesures de gestion optimale des eaux de pluie et des arbres à grand déploiement
- Intégration d'une bande végétale comprenant les poteaux électriques existants et du mobilier entre le trottoir et la bande cyclable
- Élargissement des trottoirs
- Aménagement d'une bande cyclable
- Plantation des abords en intégrant des arbres compatibles avec le réseau électrique aérien
- Aménagement de placettes quatre-saisons intégrant du mobilier urbain adapté et identitaire pour ponctuer le parcours à des endroits stratégiques
- Intégration d'éléments identitaires marquant l'entrée de Blainville à l'intersection du boulevard Céloron



Figure 64 – Tronçon Centre-ville – Perspective conceptuelle des propositions 2040

## TRONÇON CENTRE-VILLE

### INTENTION GÉNÉRALE

L'intention générale qui guide l'aménagement du centre-ville de Blainville, compris entre la 84<sup>e</sup> Avenue et la 54<sup>e</sup> Avenue, est de créer un milieu mixte, dynamique et animé pour accueillir les Blainvillois et les visiteurs. La densité du tronçon est plus importante, de même que les proportions de commerces d'ambiance, de bureaux et de services offerts aux résidents.

La conception de bâtiments rapprochés les uns des autres et implantés près du boulevard encourage l'animation des rez-de-chaussée commerciaux. Les exigences en matière de conception architecturale visent à concevoir un milieu emblématique où les bâtiments sont diversifiés et où le design urbain est distinctif, durable et verdoyant. On trouve, au cœur de ce tronçon, une importante place publique. Cet espace englobe le pôle citoyen et est connecté au réseau de placettes déployé tout au long du boulevard. La convivialité des lieux favorise l'émergence d'une véritable vie de quartier et l'animation du domaine public, où l'art public et le mobilier rendent l'endroit unique.





## POTENTIEL IMMOBILIER

Le potentiel immobilier illustré est un exemple de la manière dont pourrait se redévelopper le tronçon, en lien avec les objectifs établis dans ce PPU et les terrains à potentiel de redéveloppement ciblés. En chiffres, et selon les balises réglementaires établies, le redéveloppement compterait environ :





|   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|
|  |  |  |  |   |
| <b>173 000 m<sup>2</sup></b>  | <b>1 400</b>  | <b>140 000 m<sup>2</sup></b>  | <b>17 000 m<sup>2</sup></b>   | <b>16 000 m<sup>2</sup></b>                 |
| de terrains redéveloppés potentiels   | nouveaux logements potentiels   | de superficie résidentielle potentielle   | de superficie commerciale potentielle   | potentiellement exigibles aux fins de parcs |





Figure 65 – Tronçon centre-ville – Coupe des propositions conceptuelles

## INTERVENTIONS PROPRES AU TRONÇON

- Intégration du pôle citoyen
- Densification des terrains à potentiel de développement et redéveloppement
- Aménagement de deux voies de circulation automobile dans chaque sens et, à terme, possibilité de mesures préférentielles pour bus
- Réduction de la largeur des voies de circulation automobile
- Élargissement des trottoirs
- Aménagement d'une bande cyclable
- Évaluation de la réduction de la vitesse automobile
- Intégration de mesures de gestion optimale des eaux de pluie dans le terre-plein central et dans les fosses de plantation entre la bande cyclable et la rue, et intégration d'arbres à grand déploiement
- Réaménagement de certaines intersections par des saillies et des traverses piétonnes texturées
- Aménagement de placettes quatre-saisons intégrant du mobilier urbain adapté pour ponctuer le parcours à des endroits stratégiques
- Mobilier, lampadaire, éclairage et affichage public identitaires
- Parcours d'art public

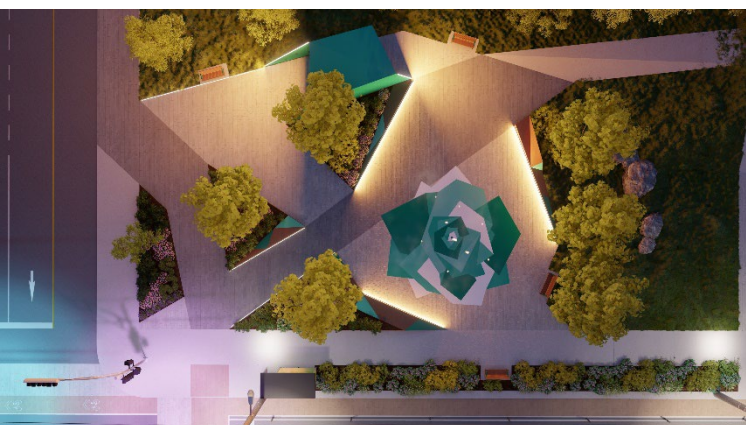


Figure 66 – Place publique, centre-ville / Source : L'Atelier Urbain



Figure 67 – Tronçon sud – Destination mixte – Perspective conceptuelle des propositions 2040

## TRONÇON SUD – DESTINATION MIXTE

### INTENTION GÉNÉRALE

Le tronçon compris entre la 54<sup>e</sup> Avenue et la voie ferrée est à dominance commerciale avec quelques pochettes de projets résidentiels. L'intention générale qui guide l'aménagement de ce tronçon est d'intensifier l'utilisation des grands terrains accueillant actuellement de vastes stationnements.


Les aménagements prévus dans ce tronçon sont de moins grande envergure, mais ils permettent de sécuriser et de rendre plus conviviaux les déplacements à pied et à vélo. De plus, Exo envisage la mise en place de mesures transitoires à court terme, laissant la possibilité d'une évolution progressive du concept d'aménagement du boulevard tout en maintenant les mêmes principes à travers le temps.





## POTENTIEL IMMOBILIER

Le potentiel immobilier illustré est un exemple de la manière dont pourrait se redévelopper le tronçon à l'étape finale, en lien avec les objectifs établis dans ce PPU et les terrains à potentiel de redéveloppement ciblés. En chiffres, et selon les balises réglementaires établies, le redéveloppement compterait environ :

|   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|
|  |  |  |  |   |
| <b>335 000 m<sup>2</sup></b>  | <b>2 900</b>  | <b>290 000 m<sup>2</sup></b>  | <b>11 000 m<sup>2</sup></b>   | <b>34 000 m<sup>2</sup></b>                 |
| de terrains redéveloppés potentiels   | nouveaux logements potentiels   | de superficie résidentielle potentielle   | de superficie commerciale potentielle   | potentiellement exigibles aux fins de parcs |

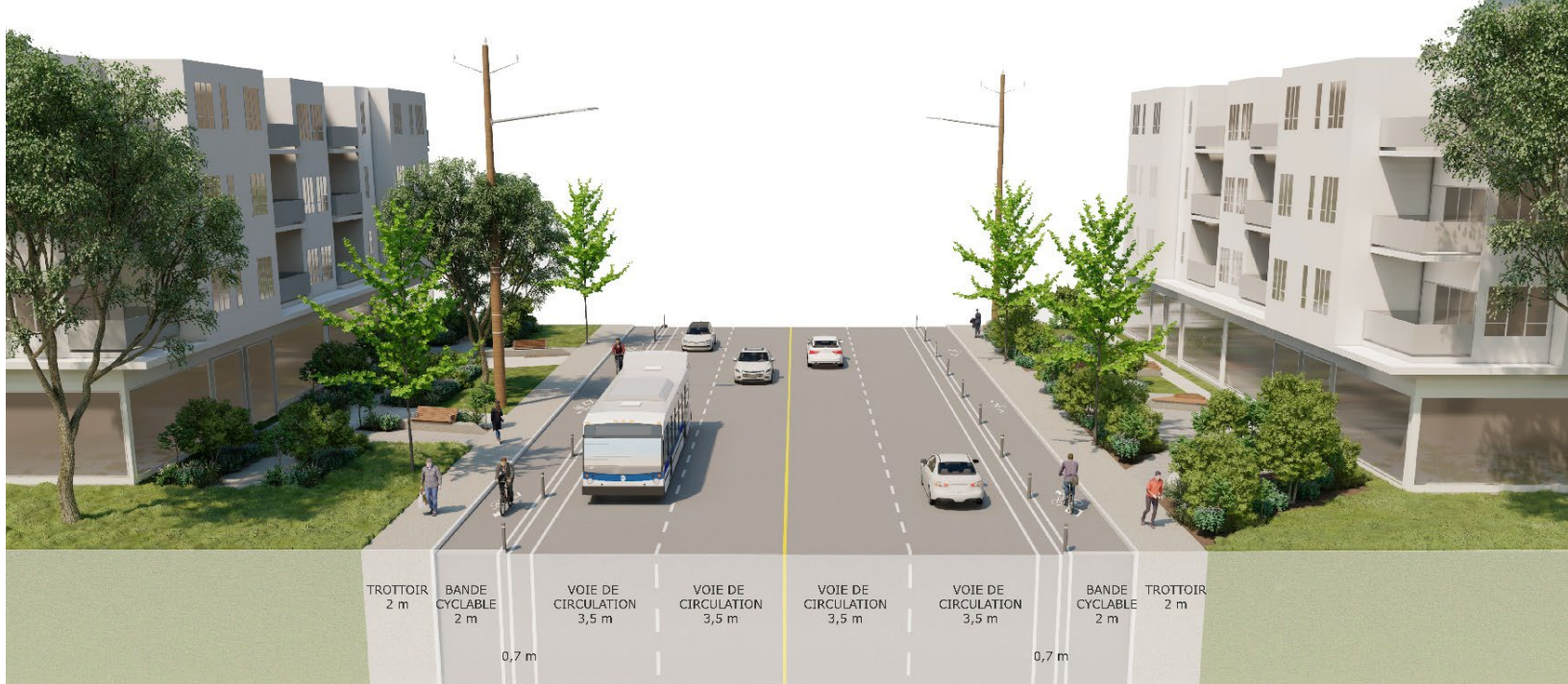


Figure 68 – Tronçon sud – Destination mixte – Coupe des propositions conceptuelles 2040

### INTERVENTIONS PROPRES AU TRONÇON

Le tronçon Destination mixte comprend des interventions de moins grande envergure. Principalement, le boulevard permettra d'assurer une connectivité cyclable avec la ville de Sainte-Thérèse et le reste du boulevard du Curé-Labelle, permettant aux Blainvillois d'accéder facilement aux commerces du centre-ville ou à leur résidence.

- Densification des terrains à potentiel de développement et redéveloppement
- Aménagement de deux voies de circulation automobile dans chaque sens et, à terme, possibilité de mesures préférentielles pour bus
- Réduction de la largeur des voies de circulation automobile
- Élargissement des trottoirs
- Aménagement d'une bande cyclable
- Plantation des abords en intégrant des arbres compatibles avec le réseau électrique aérien
- Aménagement de placettes quatre-saisons intégrant du mobilier urbain adapté pour ponctuer le parcours à des endroits stratégiques
- Réaménagement de l'intersection des boulevards du Curé-Labelle et de la Seigneurie afin de sécuriser les déplacements actifs
- Accroissement de l'accessibilité du parc Blainville à partir du boulevard
- Intégration de mesures d'apaisement de la circulation aux abords des écoles
- Peinture des bacs de plantation existants

## 4.4 CATALOGUE DE DESIGN URBAIN

Le catalogue de design urbain offre des propositions non exhaustives des aménagements possibles afin de démontrer le potentiel de design du domaine public et la ligne directrice souhaitée.

Outre l'embellissement du boulevard du Curé-Labelle, l'objectif ultime de ce catalogue est la réappropriation des espaces publics par la population, un fort sentiment de fierté et d'appartenance au secteur ainsi que l'attraction des usagers.

### LE CENTRE-VILLE : UN ESPACE DYNAMIQUE ET COLORÉ

#### DES ESPACES PUBLICS AUX PROGRAMMATIONS DIVERSES



Figure 69 – Place publique centrale  
Source : Groupe GSA



Figure 70 – Halte piétonne  
Source : Tourisme Granby région

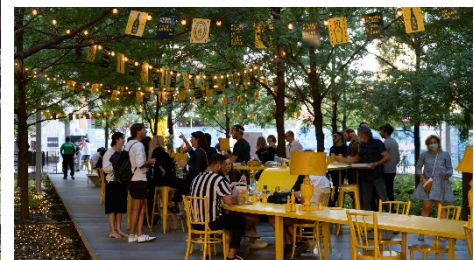


Figure 71 – Mobilier coloré  
Source : ADHOC architecture

## DE L'ART URBAIN AU CŒUR DU BOULEVARD



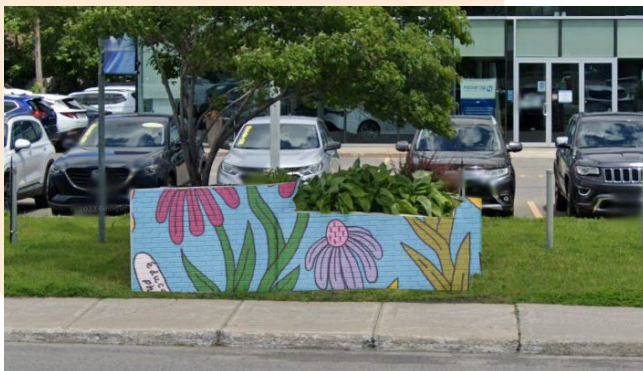
Figure 72 – Œuvre d'art, New York  
Source : Hou de Sousa

Figure 73 – Art public lumineux intégré au terre-plein central, Dublin  
Source : bigcartel.com

Figure 74 – Murale sur viaduc, Laval  
Source : Mu / Photo : Olivier Bousquet

Figure 75 – Bacs de plantation peints  
Source : Ville de Blainville

Figure 76 – Murales aux vertus dépolluantes, Laval  
Source : L'actualité



## UN MOBILIER URBAIN EXPRESSIF ET VIVANT

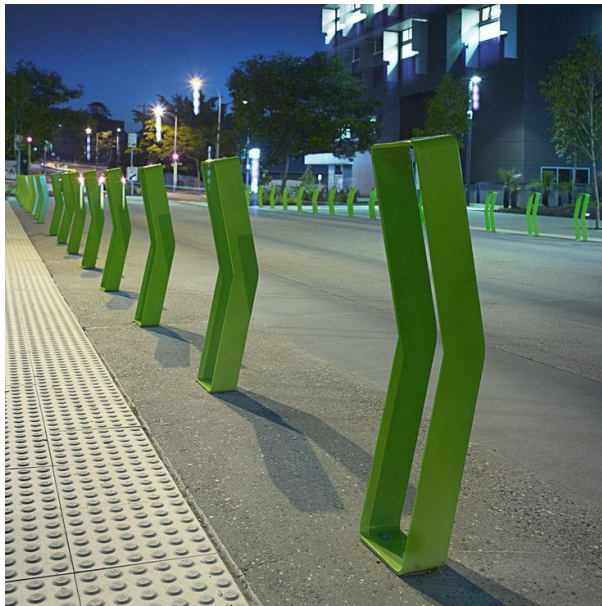


Figure 77 – Mobilier coloré  
Source : mmcité

Figure 78 – Stationnement à vélos  
Source : Issuu



Figure 79 – Mobilier pour halte piétonne et placette, Melbourne  
Source : landscapeaustralia.com

Figure 80 – Mobilier de rassemblement  
Source : vestre.com

## UNE MATÉRIALITÉ ÉLÉGANTE



Figure 81 – Marquage au sol coloré  
Source : Collectif Escargot



Figure 82 – Pavage texturé dans les allées de stationnement / Source : Bruk-Bet

## UN ÉCLAIRAGE DISTINCTIF ET À ÉCHELLE HUMAINE



Figure 83 – Lampadaire à échelle humaine au centre-ville, Montréal  
Source : montreal.ca



Figure 84 – Projection ponctuelle  
Source : ariumdesign.com



Figure 85 – Luminaire signature sur poteau d'Hydro-Québec en béton centrifugé



## UNE SIGNALÉTIQUE IDENTITAIRE



Figure 86 – Signalétique du centre-ville, Cran-Gevrier  
Source : *empreinte-sign.com*

Figure 87 – Signalétique vers les points d'intérêt, Los Angeles  
Source : *graphic-exchange.com*

Figure 88 – Oriflammes  
Source : *Annabelle Métayer*

## ASSORTIMENT D'ARBRES ET DE PLANTES VIVACES QUI RÉSISTENT AUX SELS DE DÉGLAÇAGE

Figure 89 – *Gymnocladus dioica*  
Source : [hydroquebec.com](http://hydroquebec.com)



Figure 90 – *Celtis occidentalis*  
Source : [rockwoodforest.com](http://rockwoodforest.com)



Figure 91 – *Panicum virgatum*  
Source : [sowwildnatives.com](http://sowwildnatives.com)



Figure 92 – *Gleditsia triacanthos* var. *inermis*  
Source : [plants.jimwhitingnursery.com](http://plants.jimwhitingnursery.com)



Figure 93 – Biorétention : *Iris versicolor*  
Source : [aiglonindigo.com](http://aiglonindigo.com)



Figure 94 – Abords : érable rouge  
Source : [wikipedia.org](http://wikipedia.org)



Figure 95 – *Rudbeckia*  
Source : [pepiniererustique.ca](http://pepiniererustique.ca)



Figure 97 – Aux abords : *Prunus padus* / Source : [wikipedia.org](http://wikipedia.org)

Figure 96 – Biorétention : *Ster puniceus* / Source : [aiglonindigo.com](http://aiglonindigo.com)

## DES ESPACES PUBLICS PONCTUANT LE PARCOURS



Figure 98 – Cour intérieur de projet intégré  
Source : [squireandpartners.com](http://squireandpartners.com)



Figure 99 – Placette publique sur terrain privé, New York  
Source : [scapestudio.com](http://scapestudio.com)



Figure 100 – Placette  
Source : [rios.com](http://rios.com)



5

**PROGRAMME DE  
MISE EN ŒUVRE**

## 5.1 STRATÉGIES RÉGLEMENTAIRES

Conformément à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, la réglementation d'urbanisme applicable au secteur d'intervention devra être révisée de manière à assurer sa conformité avec la vision et les orientations d'aménagement du présent PPU. Cette sous-section détaille les intentions derrière la réglementation qui devra s'appliquer au secteur.

### 5.1.1 PRINCIPE DE DÉCOUPAGE PAR TYPE DE MILIEU

L'approche par type de milieu comporte un découpage du secteur d'étude selon le concept d'entités d'aménagement, et non selon des zones liées à l'usage.

Le secteur d'intervention a été divisé en six types de milieu, selon les paramètres suivants :

- le potentiel de redéveloppement de chacun des terrains;
- le contexte d'insertion;
- la vision d'aménagement développée et l'ambiance souhaitée pour chaque tronçon.

Les six types de milieu ont donc des intentions d'aménagement distinctes ainsi que des normes et des critères d'aménagement qui assureront l'intégration d'usages en respect avec la forme urbaine.

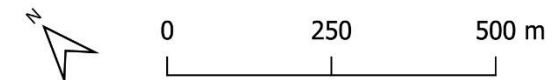
La carte ci-après illustre le découpage des affectations applicables au secteur à l'étude.

# CARTE 9 - TYPES DE MILIEUX



- Milieu de vie compact
- Proximité
- Centre-ville
- Destination mixte
- Public, institutionnel et communautaire
- Secteur particulier

- Espace vert et de récréation
- Limite du PPU
- Hydrographie
- Chemin de fer



## APPLICATION DES USAGES COMPATIBLES, DES DENSITÉS ET DU TYPE DE STRUCTURE PAR TYPE DE MILIEU

|  | Milieu de vie compact (Nord)  | Proximité (Nord)   | Centre-ville   | Destination mixte (Sud)   |
|--|---|--|--|---|
| <b>Intentions</b>  | Favoriser la création d'un tronçon à vocation majoritairement résidentiel | Créer des pôles de quartier qui assurent une desserte commerciale de proximité | Créer un centre-ville dynamique et mixte tout en assurant un contrôle de la qualité architecturale qui intègre le pôle citoyen | Favoriser une concentration de commerces à desserte régionale et de proximité |
| <b>Usages compatibles</b>  |   |  |  |   |
| Habitation unifamiliale  |   |  |  |   |
| Habitation bifamiliale ou trifamiliale   |   |  |  |   |
| Habitation de quatre logements et plus   | •   | •  | •  | •   |
| Habitation collective  | •   | •  | •  | •   |
| Commerce d'ambiance  | ○   | •  | •  | •   |
| Commerce de proximité  | ○   | •  | •  | •   |
| Bureau et administration   | ○   | •  | •  | •   |
| Commerce à rayonnement régional  | ○   | ○  | ○  | •   |
| Commerce artériel et en lien avec l'automobile   |   |  |  | ○   |
| Communautaire et service public  | •   | •  | •  | •   |
| Parc, espace vert et lieu de conservation  | •   | •  | •  | •   |
| <b>Occupation du sol</b>   |   |  |  |   |
| Nombre d'étages  | 3 ou 4  | 3 ou 4*  | 3 ou 4*<br>Secteur particulier : 5   | De 2 à 4<br>Secteur particulier : 5   |
| Densité minimale brute   | 75 log/ha nette   | 75 log/ha nette  | 75 log/ha nette  | 75 log/ha nette   |
| COS minimal  | 10%   | 10%  | 10%  | 10%   |
| <b>RDC commerciaux</b>   |   |  |  |   |
| Proportion minimale de superficie de plancher du RDC occupée par un usage commercial (%) |   | 20**   | 45**<br>Bâtiments du secteur particulier : 15  | 15  |
| Proportion minimale de la façade occupée par un usage commercial (%)                     |   | 50**   | 70**   |   |

## Légende

- Compatible.
- La réglementation d'urbanisme reconnaîtra certains usages existants, en contingentant l'usage en place.
- \* Un étage de plus est permis sous certaines conditions et un étage de plus est permis de plein droit dans le secteur particulier.
- \*\* Le pourcentage demandé pourrait être plus élevé pour pouvoir atteindre le gain de densité souhaité.

|  | Public, institutionnel et communautaire              | Espace vert et récréatif  |
|--|--|---|
| <b>Intentions</b>  | Maintenir le caractère institutionnel de ces milieux | Conserver et mettre en valeur les espaces verts et les parcs du PPU |
| <b>Usages compatibles</b><br>Habitation unifamiliale<br>Habitation bi familiale ou trifamiliale<br>Habitation de quatre logements et plus<br>Habitation collective<br>Commerce d'ambiance<br>Commerce à rayonnement régional<br>Commerce de proximité<br>Communautaire | •  | •   |
| <b>Occupation du sol</b><br>Nombre d'étages maximal<br>Densité minimale brute<br>COS minimal   |  |   |
| <b>RDC commerciaux</b><br>Proportion minimale de superficie de plancher du RDC occupée par un usage commercial (%)<br>Proportion minimale de la façade occupée par un usage commercial (%)   |  |   |



### **5.1.2 UNE STRATÉGIE DE GAIN DE DENSITÉ APPLICABLE**

Le présent règlement de PPU propose une stratégie de gain de densité avec l'ajout d'un étage selon les tronçons pour les projets respectant des exigences supplémentaires en matière de développement durable. Ces exigences sont :

- d'intégrer davantage de verdissement;
- d'intégrer davantage de superficies commerciales aux rez-de-chaussée;
- de prévoir une proportion de cases de stationnement intérieure plus importante.

### **5.1.3 UNE PLANIFICATION COHÉRENTE DES ACTIVITÉS COMMERCIALES**

Les activités commerciales du boulevard du Curé-Labelle constituent une activité économique importante autant pour la Ville de Blainville que pour la région. Il est toutefois nécessaire de revoir la concentration et la complémentarité des usages commerciaux selon la vision de chacun des tronçons.

#### [Des rez-de-chaussée commerciaux](#)

Dans certains tronçons du boulevard du Curé-Labelle, un pourcentage minimal de superficie de plancher du rez-de-chaussée devra être occupé par un usage commercial, afin de ne pas perdre la vocation commerciale de cet axe au détriment de la vocation résidentielle. De plus, la réglementation d'urbanisme devra assurer une certaine continuité commerciale au rez-de-chaussée, en exigeant qu'un pourcentage d'usage commercial occupe la façade qui donne sur la rue au rez-de-chaussée des bâtiments. Les pourcentages diffèrent selon les tronçons; par exemple, ils sont beaucoup plus élevés au centre-ville, puisqu'une concentration de commerces au rez-de-chaussée qui favorise une animation sur rue est souhaitée. Des pôles composés de commerces de proximité ponctueront également le boulevard et donneront à la population la possibilité de faire ses achats quotidiens à pied ou à vélo, en plus de dynamiser le boulevard.

### **5.1.4 UNE RÉGLEMENTATION QUI RECONNAÎT LES USAGES EXISTANTS ET QUI ENCADRE LA FORME**

La stratégie mise sur une réglementation qui vise à reconnaître les usages existants afin de limiter les cas de droits acquis sur ces usages. Ainsi, dans une zone où un usage serait désormais prohibé pour correspondre à la vision du PPU, un contingentement des usages serait imposé sur le nombre d'établissements autorisés pour cet usage.

Également, les projets de densification seront assujettis à de nouvelles normes et critères de forme urbaine plus dense qui assurent une certaine qualité et qui minimisent l'impact des projets de redéveloppement sur les secteurs adjacents. Par exemple :

- Des usages qui permettent une mixité des fonctions.
- La hauteur autorisée sera celle qui correspond à la vision d'aménagement du secteur.

- Les marges de recul minimales et maximales seront celles qui assurent l'encadrement du boulevard et des implantations conformes à la vision d'aménagement du secteur.
- L'emplacement autorisé pour les aires de stationnement sera limité aux cours latérales et arrière et des cases de stationnement en souterrain seront exigées.
- Les exigences concernant le traitement des rez-de-chaussée et la relation entre les aménagements privés et le domaine public permettront de réaliser la vision d'aménagement du secteur.
- Les exigences en matière d'espace végétal et de plantation d'arbres seront strictes de façon à assurer que les projets de redéveloppement participent à l'atteinte des objectifs de verdissage du secteur et à la réduction des îlots de chaleur.

### **5.1.5 UNE FORME URBAINE ENCADRÉE PAR DES OUTILS DE BASE**

Au cours des dernières années, le boulevard du Curé-Labelle a vu son cadre bâti se transformer par l'intégration de nouveaux projets immobiliers assez denses. Selon la vision établie, le secteur d'intervention continuera d'accueillir une certaine densité tout au long du boulevard. Un projet de densification, bien qu'il représente un levier pour la création d'un milieu de vie complet et de qualité, comporte de nombreux enjeux en raison de son plus grand gabarit.

Ainsi, la stratégie développée vise un cadre normatif précis afin de bien définir les balises réglementaires de base. De façon complémentaire, le recours à des outils discrétionnaires tels que le PIIA permettra de bien contrôler les projets de redéveloppement. En fonction du concept d'organisation spatiale, des affectations et des hauteurs prévues au présent PPU, des balises d'aménagement ont été conçues afin que le cadre bâti le long du boulevard se développe de façon à répondre à la vision développée et suive une ligne directrice pour assurer une cohérence entre les différents outils.

Certains des objectifs énoncés dans le PPU sont détaillés dans les pages suivantes et illustrent des balises architecturales qui permettraient de correspondre à la vision établie.

## OBJECTIF

**DÉVELOPPER UN CADRE BÂTI QUI REHAUSSE LA QUALITÉ ET L'EXPÉRIENCE DE L'ESPACE PUBLIC TOUT AU LONG DU BOULEVARD ET QUI DIMINUE L'IMPACT DES GABARITS PLUS IMPOSANTS**



Figure 101 – Objectif 1

### **Balises réglementaires**

- Critères discrétionnaires pour le développement d'une signature architecturale distincte par type de milieu
- Alternance des matériaux afin de créer un rythme dans les façades
- Architecture de facture contemporaine
- Ouverture minimale de la façade aux étages pour rehausser la qualité architecturale
- Retrait minimal avant des étages au-dessus du quatrième étage afin d'éviter qu'un bâtiment ne soit trop massif et de maintenir une échelle humaine
- Transition harmonieuse entre les diverses typologies (p. ex. plan angulaire arrière, zone tampon végétalisée, critères discrétionnaires)
- Zone tampon entre le secteur du PPU et les quartiers existants
- Balcons et loggias intimes et de bonnes dimensions pour assurer la qualité de vie des résidents
- Affichage commercial intégré au bâtiment et à l'environnement : superficie maximale, hauteur, nombre maximal
- Entreposage extérieur interdit afin d'améliorer l'esthétique du paysage
- Critères discrétionnaires additionnels pour les projets intégrés

Objectif

**ASSURER UNE QUALITÉ ARCHITECTURALE EXEMPLAIRE ET UNE SIGNATURE DISTINCTIVE DES BÂTIMENTS DU CENTRE-VILLE ET IDENTITAIRE POUR CHAQUE TRONÇON**



Figure 102 – Objectif 2

### **Balises réglementaires**

- Marges avant et avant secondaire maximales faibles permettant d'encadrer la rue
- Hauteur minimale et maximale d'un bâtiment pour permettre de créer un milieu de vie à échelle humaine
- Hauteur minimale d'un rez-de-chaussée pour que les rez-de-chaussée commerciaux aient une hauteur intéressante
- Hauteur maximale du plancher pour un meilleur accès aux commerces
- Pourcentage minimal d'ouverture d'une façade au rez-de-chaussée pour créer des vitrines animées
- Aire de stationnement aménagée en cour arrière, en cour latérale ou à l'intérieur des bâtiments
- Qualité de l'affichage, notamment en encadrant les enseignes apposées aux fenêtres d'un rez-de-chaussée
- Qualité des aménagements d'une terrasse commerciale
- Critères discrectionnaires pour concevoir des bâtiments qui contribuent au rayonnement de la ville

Objectif

## RÉAMÉNER LE BOULEVARD EN FAVEUR DES PIÉTONS ET DES CYCLISTES

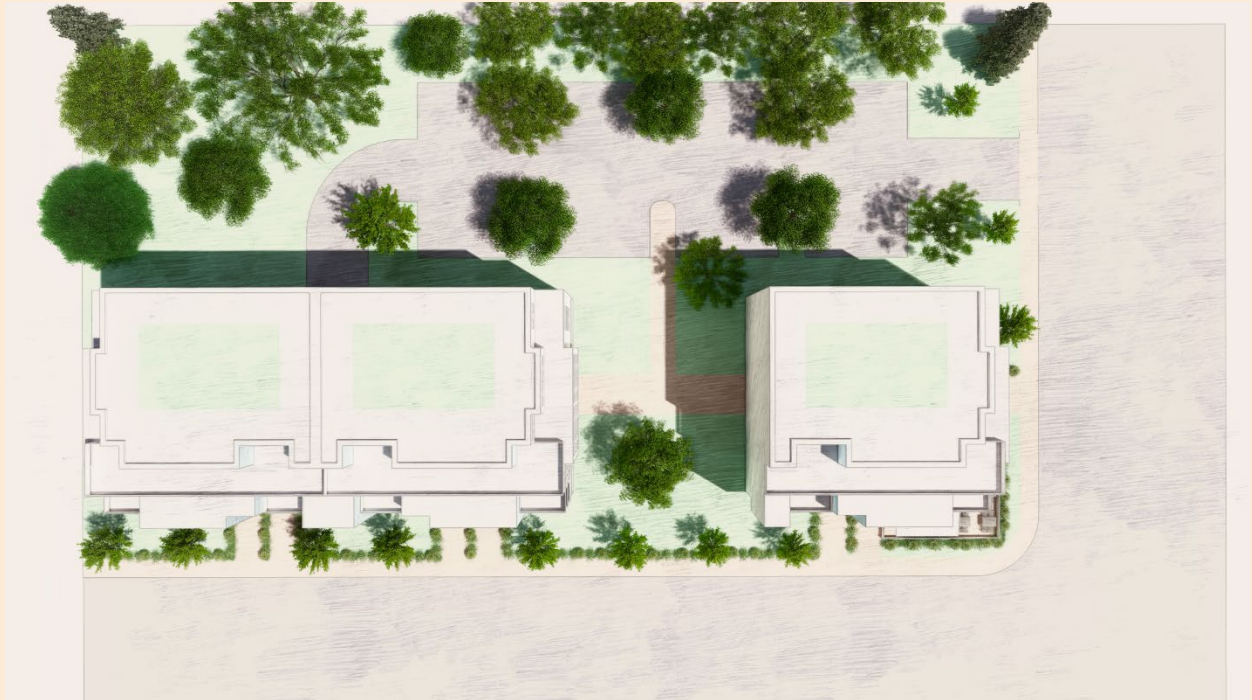


Figure 103 – Objectif 3

### Balises réglementaires

- Entrées charretières limitées pour diminuer les risques de conflits entre les autos et les piétons
- Largeur maximale des entrées charretières et des accès le long du boulevard afin de diminuer les risques de conflits entre les autos et les piétons
- Mutualisation des aires de stationnement et de leurs accès afin de diminuer la superficie d'espace de stationnement
- Implantation de cases de stationnement réservées aux voitures disponibles en autopartage
- Diminution des ratios minimums de stationnement par logement et par superficie commerciale
- Cases de stationnement avec bornes de recharge électriques pour voitures
- Intégration de stationnements pour vélos
- Aménagement piétonnier reliant la rue aux entrées principales des bâtiments, aux aires de stationnement extérieures et aux espaces publics adjacents afin de rendre le secteur accessible universellement

Objectif

## RÉDUIRE LES ÎLOTS DE CHALEUR NOTAMMENT PAR UNE PLANTATION ET UN VERDISSEMENT ACCRU SUR LE DOMAINE PRIVÉ

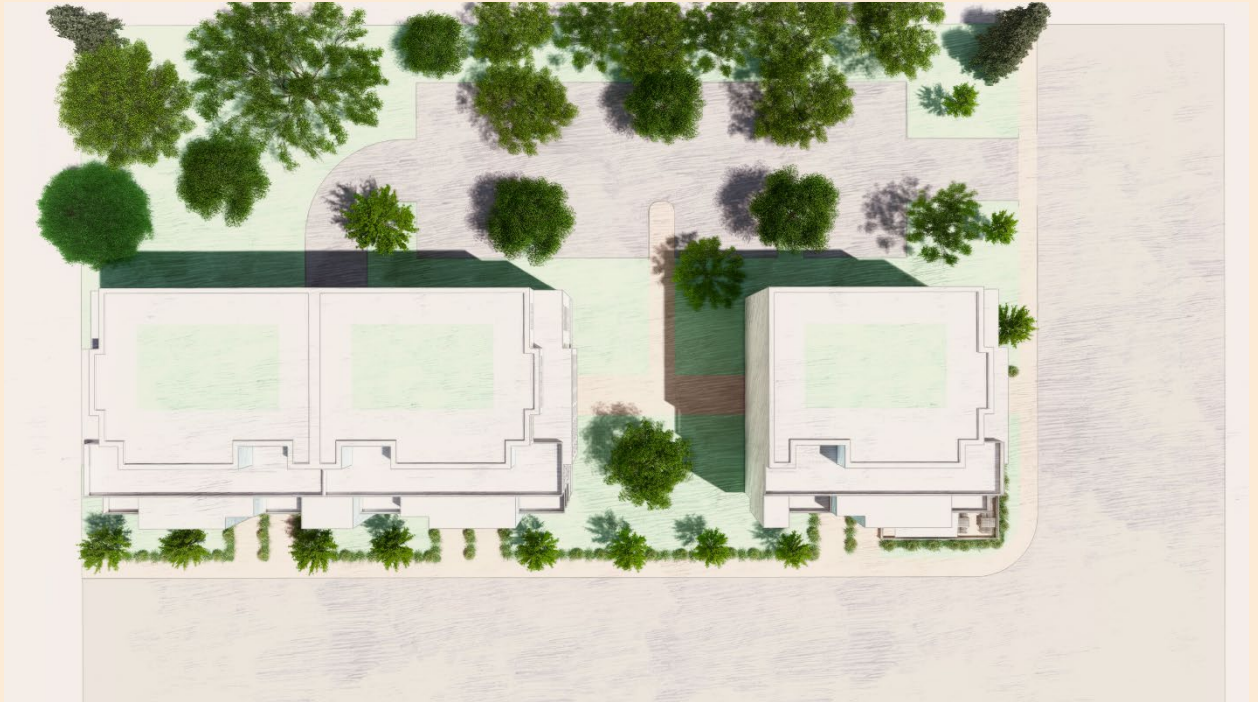


Figure 104 – Objectif 4

### Balises réglementaires

- Proportion minimale de surface végétale, incluant les toits verts et les places publiques et semi-publiques
- Cases de stationnement intérieures exigées
- Verdissement et gestion des eaux de pluie dans les aires de stationnement de grande superficie
- Préservation des arbres matures
- Proportion minimale de surface végétale en cour avant ou avant secondaire d'aménagements paysagers, assurant ainsi la présence des strates de végétation herbacée, arbustive et arborée (surfaces gazonnées limitées)
- Qualité des aménagements en cour avant
- Végétaux avec peu d'arrosage pour l'ensemble du boulevard et coloré pour le centre-ville

Outre les balises architecturales, certains changements réglementaires pourront également permettre de générer des retombées positives sur la collectivité, par exemple :

- Adoption de pratiques de construction durable demandées (gestion de l'eau responsable, matériaux recyclés, matériaux locaux, etc.)
- Mixité d'usages exigée afin de générer un milieu de vie mixte et dynamique
- Pourcentage d'aire d'agrément par logement
- Contribution à des fins de parc par l'aménagement d'une place ou d'une placette publique destinée aux résidents du secteur dans certains terrains ciblés

## 5.2 PROGRAMMES

### 5.2.1 PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLES

Le présent règlement de Plan particulier d'urbanisme s'applique au boulevard du Curé-Labelle, soit un secteur central de Blainville. Il agit à titre de programme d'acquisition d'immeubles pour le secteur désigné. Dans le cadre de ce programme, la Ville peut acquérir tout immeuble situé à cet endroit pour l'aliéner ou le louer aux fins décrites dans le présent document. Elle peut aussi détenir et administrer ces immeubles, et exécuter tous les travaux d'aménagement, de restauration, de démolition ou de déblaiement requis auprès de ceux-ci. La Ville de Blainville pourra réaliser ce programme à la suite de l'entrée en vigueur du PPU et des règlements d'urbanisme conformes à ce programme.



## 5.3 PLAN D'ACTION

CV : Tronçon centre-ville

MDVC : Tronçon nord – Milieu de vie compact

DM : Tronçon sud – Destination mixte

RGL : Réglementation municipale

x : Pour tous les tronçons

### ORIENTATION 1 UN BOULEVARD EN FAVEUR D'UNE MOBILITÉ ACTIVE, COLLECTIVE ET DURABLE

#### OBJECTIF 1.1

#### Assurer un meilleur partage de la route entre les divers modes de transport

| Actions   | Partenaires                  | Plans / études | Préparatoire (0-3) | PHASES   |          |          |
|---|------------------------------|----------------|--------------------|----------|----------|----------|
|   |                              |                |                    | 2 (0-10) | 3 (0-15) | 4 (0-20) |
| 1.1.1 Réaliser un plan de mobilité active et durable à l'échelle de la ville  | MTMD<br>Interservices        | x              | x                  |          |          |          |
| 1.1.2 Réaliser une étude de faisabilité d'avant-projet (civil et architecture de paysage)   | MTMD<br>Interservices        | x              | x                  |          |          |          |
| 1.1.3 Augmenter l'espace consacré aux modes de transport collectifs, actifs et alternatifs, notamment en supprimant la voie centrale de virage à gauche | MTMD<br>Interservices        |                |                    | CV       | MDVC     | DM       |
| 1.1.4 Améliorer l'harmonisation des feux de circulation et les programmer selon les heures de pointe sur l'ensemble du boulevard                        | MTMD<br>Exo<br>Interservices |                | x                  | x        |          |          |
| 1.1.5 Limiter le nombre d'entrées charretières à même le boulevard et les prioriser sur les rues transversales, lorsque possible                        | MTMD<br>Interservices        |                | RGL                |          |          |          |
| 1.1.6 Évaluer les mesures permettant de limiter la vitesse dans le secteur centre-ville et dans les corridors scolaires                                 | MTMD<br>Interservices        |                | x                  |          |          |          |
| 1.1.7 Favoriser des solutions de rechange à l'auto solo, comme le vélopartage, l'autopartage et le covoiturage  | À définir<br>Interservices   | x              | RGL                |          |          |          |

**OBJECTIF 1.2****Assurer un réseau de transport collectif performant**

| Actions  | Partenaires       | Plans / études | Préparatoire (0-3) | 2 (0-10) | 3 (0-15) | 4 (0-20) |
|--|-------------------|----------------|--------------------|----------|----------|----------|
| 1.2.1 Se coordonner avec Exo pour améliorer l'offre de transport collectif   | Exo Interservices |                |                    | x        |          |          |
| 1.2.2 Aménager des mesures préférentielles aux intersections pour les autobus (feux chandelles, repositionnement des arrêts, etc.) | Exo Interservices |                |                    | x        |          |          |
| 1.2.3 Améliorer la desserte des Taxibus  | Exo               |                |                    | x        |          |          |

**OBJECTIF 1.3****Réaménager le boulevard en faveur des piétons et des cyclistes**

| Actions  | Partenaires            | Plans / études | Préparatoire (0-3) | 2 (0-10) | 3 (0-15) | 4 (0-20) |
|--|------------------------|----------------|--------------------|----------|----------|----------|
| 1.3.1 Évaluer la possibilité d'intégrer de nouveaux feux de circulation aux intersections actuellement non gérées lorsque jugé nécessaire  | MTMD Interservices     |                |                    | CV       | MDVC     | DM       |
| 1.3.2 Aménager des bandes cyclables unidirectionnelles sur toute la longueur du boulevard, de manière à permettre à la fois les déplacements de transit et la desserte locale                | MTMD Interservices     |                |                    | CV       | MDVC     | DM       |
| 1.3.3 Inscrire le nouveau lien cyclable au Réseau vélo métropolitain et établir une connexion entre ce lien et le réseau cyclable municipal, ainsi que celui des villes limitrophes          | MTMD CMM Interservices |                |                    | CV       | MDVC     | DM       |
| 1.3.4 Aménager des trottoirs élargis et ininterrompus  | MTMD Interservices     |                |                    | CV       | MDVC     | DM       |
| 1.3.5 Aménager des intersections et des traverses piétonnes sécurisées, notamment pour franchir le boulevard (p. ex. saillies de trottoir, traverses piétonnes texturées, balises centrales) | MTMD Interservices     |                |                    | CV       | MDVC     | DM       |
| 1.3.6 Aménager de nouveaux passages pour piétons entre les intersections existantes (traverses à mi-parcours) lorsque les activités présentes le justifient                                  | MTMD Interservices     |                |                    | CV       | MDVC     | DM       |
| 1.3.7 Aménager des liens conviviaux entre le trottoir et les bâtiments éloignés de la rue  |                        |                | RGL                |          |          |          |
| 1.3.8 Respecter les principes d'accessibilité universelle dans   |                        |                | RGL                |          |          |          |

|        |   |                       |   |     |                  |                    |                  |
|--------|---|-----------------------|---|-----|------------------|--------------------|------------------|
|        | les aménagements pour rendre tous les déplacements inclusifs et sécuritaires  |                       |   |     |                  |                    |                  |
| 1.3.9  | Prévoir des haltes piétonnes à intervalles réguliers le long du boulevard, notamment à proximité des générateurs de déplacements (écoles, places publiques, intersections majeures, arrêts d'autobus, etc.), comprenant du mobilier urbain adapté | MTMD<br>Interservices |   |     | CV<br>En continu | MDVC<br>En continu | DM<br>En continu |
| 1.3.10 | Intégrer des mesures d'atténuation aux abords des écoles  | MTMD<br>Interservices |   |     | CV               |                    | DM               |
| 1.3.11 | Prévoir l'intégration de supports pour vélos le long du boulevard   | MTMD<br>Interservices |   | RGL | x                |                    |                  |
| 1.3.12 | Améliorer la configuration de l'intersection des boulevards du Curé-Labelle et de la Seigneurie afin de la rendre plus sécuritaire pour les piétons et les cyclistes, notamment en supprimant la bretelle de virage                               | MTMD<br>Interservices | x |     | DM               |                    |                  |

#### OBJECTIF 1.4

#### Réduire et verdir de façon notable les aires de stationnement de surface

| Actions  | Partenaires            | Plans / études | Préparatoire (0-3) | 2 (0-10)   | 3 (0-15)   | 4 (0-20)   |
|--|------------------------|----------------|--------------------|------------|------------|------------|
| 1.4.1 Favoriser l'établissement de servitudes ou d'ententes entre commerçants pour le partage d'aires de stationnement et leur utilisation   | CCITB<br>Interservices |                | En continu         | En continu | En continu | En continu |
| 1.4.2 Adopter un cadre réglementaire qui favorise les stationnements intérieurs et non visibles de la voie publique  |                        |                | RGL                |            |            |            |
| 1.4.3 Modifier la réglementation pour réduire le nombre minimum de cases de stationnement exigé par logement et pour un usage commercial   |                        |                | RGL                |            |            |            |
| 1.4.4 Aménager des stationnements de surface écoresponsables, notamment en plantant des arbres à grand déploiement, en aménageant des espaces verts, en intégrant des pratiques de gestion optimale de l'eau pluviale, en favorisant l'usage de matériaux de revêtement pâles et/ou perméables et en prévoyant un plan de gestion des neiges usées |                        |                | RGL                |            |            |            |
| 1.4.5 Favoriser des espaces réservés aux services d'autopartage dans les projets d'habitation  |                        |                | En continu         | En continu | En continu | En continu |

|       |  |               |   |     |  |  |  |
|-------|--|---------------|---|-----|--|--|--|
| 1.4.6 | Exiger des bornes de recharge pour véhicules électriques dans les aires de stationnement de projets d'habitation                                   |               |   | RGL |  |  |  |
| 1.4.7 | Évaluer la possibilité d'adopter une nouvelle taxe sur les grandes surfaces de stationnement entièrement minéralisées à vocation non résidentielle | Interservices | x | x   |  |  |  |

**ORIENTATION 2**  
**UN BOULEVARD AUX ABORDS DENSES, CONSOLIDÉS ET À ÉCHELLE HUMAINE**  
**QUI DYNAMISENT L'ENVIRONNEMENT**

**OBJECTIF 2.1**

**Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants ou sous-utilisés**

| Action  | Partenaires | Plans / études | Préparatoire (0-3) | 2 (0-10) | 3 (0-15) | 4 (0-20) |
|---|-------------|----------------|--------------------|----------|----------|----------|
| 2.1.1 Adopter un cadre réglementaire qui favorise des projets de densification mixte (usage, hauteur, compacité) sur les sites à potentiel de redéveloppement et d'intensification et prévoir des normes et des critères de forme urbaine qui assurent une intégration harmonieuse des hauteurs et des densités |             |                | RGL                |          |          |          |

**ORIENTATION 3**  
**UN BOULEVARD QUI CONFIRME SA VOCATION DE RUE COMMERCIALE**  
**PRINCIPALE DE PROXIMITÉ AU BÉNÉFICE DES CITOYENS**

**OBJECTIF 3.1**

**Favoriser le développement d'un centre-ville vivant et invitant au cœur du boulevard, par l'implantation d'une concentration de commerces d'ambiance et de proximité**

| Actions   | Partenaires                   | Plans / études | Préparatoire (0-3) | 2 (0-10) | 3 (0-15) | 4 (0-20) |
|---|-------------------------------|----------------|--------------------|----------|----------|----------|
| 3.1.1 Adopter une réglementation qui est adaptée au tronçon « centre-ville » afin de favoriser l'établissement de commerces d'ambiance        |                               |                | RGL                |          |          |          |
| 3.1.2 Mettre à jour la réglementation pour assurer une continuité commerciale au rez-de-chaussée de bâtiments résidentiels (mixité verticale) |                               |                | RGL                |          |          |          |
| 3.1.3 Favoriser les usages de bureaux et de bâtiments institutionnels dans le centre-ville afin de créer de nouveaux lieux d'emploi           |                               |                | RGL                |          |          |          |
| 3.1.4 En partenariat avec la CCITB, promouvoir les commerces dans une perspective de soutien du démarrage commercial                          | CCITB<br>MRC<br>Interservices | x              | x                  |          |          |          |

|       |  |  |  |     |  |  |  |
|-------|--|--|--|-----|--|--|--|
| 3.1.5 | Adopter une réglementation qui favorise l'aménagement de terrasses |  |  | RLG |  |  |  |
|-------|--|--|--|-----|--|--|--|

**OBJECTIF 3.2**  
**Privilégier une concentration et une complémentarité des usages commerciaux qui varient selon la vision souhaitée par tronçon**

| Actions | Partenaires | Plans / études | Préparatoire (0-3) | 2 (0-10) | 3 (0-15) | 4 (0-20) |
|---------|-------------|----------------|--------------------|----------|----------|----------|
| 3.2.1   |             |                | RGL                |          |          |          |
| 3.2.2   |             |                | RGL                |          |          |          |
| 3.2.3   |             |                | RGL                |          |          |          |

**OBJECTIF 3.3**  
**Favoriser la densification des commerces liés à l'automobile en cohérence avec le concept visuel du secteur**

| Actions | Partenaires | Plans / études | Préparatoire (0-3) | 2 (0-10) | 3 (0-15) | 4 (0-20) |
|---------|-------------|----------------|--------------------|----------|----------|----------|
| 3.3.1   |             |                | RGL                |          |          |          |
| 3.3.2   |             |                | RGL                |          |          |          |
| 3.3.3   |             |                | RGL                |          |          |          |

**OBJECTIF 3.4**  
**Mettre en place des conditions favorables au maintien et à la mise en valeur des bâtiments institutionnels le long du boulevard**

| Actions | Partenaires                    | Plans / études | Préparatoire (0-3) | 2 (0-10)   | 3 (0-15)   | 4 (0-20)   |
|---------|--------------------------------|----------------|--------------------|------------|------------|------------|
| 3.4.1   | CSSMI<br>MSSS<br>Interservices |                | En continu         | En continu | En continu | En continu |
| 3.4.2   | Interservices                  |                | X                  | x          |            |            |

|       |  |                                |  |            |            |            |            |
|-------|--|--------------------------------|--|------------|------------|------------|------------|
| 3.4.3 | Encourager l'exemplarité dans l'architecture, le design urbain et l'aménagement paysager des bâtiments institutionnels | CSSMI<br>MSSS<br>Interservices |  | En continu | En continu | En continu | En continu |
|-------|--|--------------------------------|--|------------|------------|------------|------------|

**ORIENTATION 4**  
**UN BOULEVARD QUI PRIVILÉGIE UNE COHABITATION RÉSIDEN-  
TIELLE ADAPTÉE AUX BESOINS DE FUTURS MÉNAGES**

**OBJECTIF 4.1**

**Renforcer la fonction résidentielle le long du boulevard afin de répondre à la demande de logements qui va s'intensifier en raison de l'accroissement prévisible de la population**

| Action   | Partenaires | Plans / études | Préparatoire (0-3) | 2 (5-10) | 3 (10-15) | 4 (15-20) |
|--|-------------|----------------|--------------------|----------|-----------|-----------|
| 4.1.1 Mettre en place une réglementation qui assure une densification résidentielle sur les sites à potentiel de développement ou de redéveloppement |             |                | RGL                |          |           |           |

**OBJECTIF 4.2**

**Répondre aux besoins futurs en permettant une offre de logements diversifiés**

| Actions   | Partenaires           | Plans / Études | Préparatoire (0-3) | 2 (0-10) | 3 (0-15) | 4 (0-20) |
|---|-----------------------|----------------|--------------------|----------|----------|----------|
| 4.2.1 Évaluer les mesures qui favorisent l'inclusion de logements sociaux, communautaires et abordables dans les projets résidentiels | Interservices         | x              | x                  |          |          |          |
| 4.2.2 Soutenir des projets d'hébergement pour les personnes âgées, notamment en faisant du démarchage                                 | Interservices<br>CSSS |                | x                  | x        |          |          |

**ORIENTATION 5**  
**UN BOULEVARD QUI ACCUEILLE DES PROJETS EXEMPLAIRES EN MATIÈRE D'ARCHITECTURE  
TOUT EN CONTRIBUANT À MINIMISER L'EMPREINTE ÉCOLOGIQUE**

**OBJECTIF 5.1**

**Assurer une qualité architecturale exemplaire et une signature distinctive des bâtiments du centre-ville et identitaire pour chaque tronçon**

| Actions  | Partenaires | Plans / études | Préparatoire (0-3) | 2 (0-10) | 3 (0-15) | 4 (0-20) |
|--|-------------|----------------|--------------------|----------|----------|----------|
| 5.1.1 Adopter une réglementation qui encadre le redéveloppement des terrains du centre-ville pour en faire une vitrine pour le centre-ville par son architecture exemplaire et ses aménagements paysagers de qualité |             |                | RGL                |          |          |          |
| 5.1.2 Développer ou accentuer le caractère urbain en encourageant des modes d'implantation, des formes architecturales, des hauteurs et des aménagements qui favorisent les piétons et les cyclistes                 |             |                | RGL                |          |          |          |

|       |  |  |  |     |  |  |  |
|-------|--|--|--|-----|--|--|--|
| 5.1.3 | Adopter un cadre réglementaire qui assure la création d'une vitrine dynamique au rez-de-chaussée en vue de participer à l'animation du boulevard |  |  | RGL |  |  |  |
| 5.1.4 | Adopter un cadre réglementaire qui assure la création de projets axés sur l'animation de la rue  |  |  | RGL |  |  |  |
| 5.1.5 | Adopter un cadre réglementaire qui vise à créer une signature identitaire pour chaque tronçon  |  |  | RGL |  |  |  |

### OBJECTIF 5.2

#### Développer un cadre bâti qui rehausse la qualité et l'expérience de l'espace public tout au long du boulevard et qui diminue l'impact des gabarits plus imposants

| Actions | Partenaires   | Plans / études | Préparatoire (0-3) | 2 (0-10) | 3 (0-15) | 4 (0-20) |
|---------|---|----------------|--------------------|----------|----------|----------|
| 5.2.1   | Adopter des critères d'évaluation architecturale qui encouragent une architecture urbaine, contemporaine et de qualité  |                | RGL                |          |          |          |
| 5.2.2   | Adopter un cadre réglementaire qui assure la modulation des volumétries et une plus grande transparence lorsque le bâtiment est de plus grand gabarit, afin d'éviter les fronts bâtis continus trop imposants                     |                | RGL                |          |          |          |
| 5.2.3   | Ajuster les normes de projet intégré afin de créer un ensemble bâti distinctif  |                | RGL                |          |          |          |
| 5.3.4   | Concevoir des bâtiments à échelle humaine qui encadrent les rues et les espaces publics   |                | RGL                |          |          |          |
| 5.3.5   | Adopter une réglementation qui assure une bonne cohabitation, une compatibilité et une qualité dans les interfaces entre les milieux résidentiels et commerciaux, et intégrer une zone tampon entre les usages lorsque nécessaire |                | RGL                |          |          |          |

### OBJECTIF 5.3

#### Adopter des pratiques de construction durable

| Actions | Partenaires  | Plans / études | Préparatoire (0-3) | 2 (0-10) | 3 (0-15) | 4 (0-20) |
|---------|--|----------------|--------------------|----------|----------|----------|
| 5.3.1   | Mettre en place des critères d'évaluation qui permettent la construction de bâtiments plus durables  |                | RGL                |          |          |          |
| 5.3.2   | Évaluer la possibilité d'élaborer un programme de revitalisation des immeubles qui offre des incitatifs pour les projets comportant une certification environnementale | Interservices  | x                  | x        |          |          |
| 5.3.3   | Adopter un cadre réglementaire qui intègre des critères de   |                | RGL                |          |          |          |

|  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|
| durabilité et de réduction de l'empreinte carbone des constructions pour les bâtiments de plus gros gabarit et pour les stationnements écoresponsables |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|

**ORIENTATION 6**  
**UN BOULEVARD OÙ FOISONNE UNE VÉGÉTATION DIVERSIFIÉE ET RICHE QUI CONTRIBUE AU BIEN-ÊTRE COLLECTIF**

**OBJECTIF 6.1**  
**Accroître considérablement la superficie d'espaces verts et la canopée sur le domaine public**

| Actions  | Partenaires                     | Plans / études | Préparatoire (0-3) | 2 (0-10) | 3 (0-15) | 4 (0-20) |
|--|---------------------------------|----------------|--------------------|----------|----------|----------|
| 6.1.1 Réaliser un programme de plantation sur le domaine public afin d'intégrer des arbres compatibles avec le réseau électrique aérien et des arbres sur le terre-plein central dont l'essence et le calibre sont adaptés à la largeur du terre-plein | Interservices Hydro-Québec MTMD | x              | x                  |          |          |          |
| 6.1.2 Intégrer des mesures de gestion optimale des eaux de pluie dans le terre-plein central et lors de l'aménagement d'espaces publics  | Interservices MTMD              | x              |                    | CV       | MDVC     | DM       |

**OBJECTIF 6.2**  
**Réduire les îlots de chaleur notamment par une plantation et un verdissement accru sur le domaine privé**

| Actions  | Partenaires   | Plans / études | Préparatoire (0-3) | 2 (0-10) | 3 (0-15) | 4 (0-20) |
|--|---------------|----------------|--------------------|----------|----------|----------|
| 6.2.1 Mettre en place un programme d'incitatifs au retrait d'asphalte, au verdissement et à l'embellissement des cours avant   | Interservices | x              | x                  |          |          |          |
| 6.2.2 Mettre en place une réglementation qui assure l'implantation et l'intégration d'aménagements paysagers de qualité en cour avant pour compléter l'encadrement de la rue |               |                | RGL                |          |          |          |
| 6.2.3 Réviser les superficies végétales minimales exigées sur les terrains, y compris les toits verts  |               |                | RGL                |          |          |          |
| 6.2.4 Concevoir des espaces verdoyants et invitant au sol lorsqu'une plus grande densité est autorisée   |               |                | RGL                |          |          |          |
| 6.2.5 Encourager les toitures vertes et exiger des toitures blanches ou à albédo élevé   |               |                | RGL                |          |          |          |
| 6.2.6 Assurer la conservation des arbres matures dans les projets de redéveloppement   |               |                | RGL                |          |          |          |
| 6.2.7 Intégrer les mesures du Plan de lutte contre les îlots de chaleur  | Interservices | x              | RGL                | x        |          |          |



**OBJECTIF 6.3**  
**Conserver et mettre en valeur les milieux naturels**

| Actions  | Partenaires                                       | Plans / études | Préparatoire (0-3) | 2 (0-10) | 3 (0-15) | 4 (0-20) |
|--|---|----------------|--------------------|----------|----------|----------|
| 6.3.1 Conserver les milieux naturels à haute valeur écologique dans le tronçon nord du boulevard du Curé-Labelle | Interservices<br>MELCCFP<br>CMM<br>MRC<br>COBAMIL |                |                    | x        |          |          |
| 6.3.2 Mettre à profit les divers mécanismes en place pour assurer la protection des milieux naturels             | Interservices<br>MELCCFP<br>CMM<br>MRC<br>COBAMIL |                |                    | x        |          |          |

**ORIENTATION 7**  
**UNE VOIE QUI REFLÈTE LES VALEURS, L'AMBITION ET LE TERRITOIRE DES BLAINVILLOIS, DANS TOUTE SA SINGULARITÉ**

**OBJECTIF 7.1**  
**Signaler le centre-ville et le pôle citoyen par des gestes d'aménagement visant une expérience urbaine distinctive**

| Actions  | Partenaires                           | Plans / études | Préparatoire (0-3) | 2 (0-10) | 3 (0-15) | 4 (0-20) |
|--|---------------------------------------|----------------|--------------------|----------|----------|----------|
| 7.1.1 Réaménager l'intersection boulevard du Curé-Labelle/chemin du Plan-Bouchard pour marquer le centre-ville et le pôle citoyen de manière importante (signalisation vers les points d'intérêt, éléments identitaires, aménagement paysager, oriflammes, etc.) | Interservices<br>Hydro-Québec<br>MTMD | x              |                    | CV       |          |          |
| 7.1.2 Développer une image de marque identitaire et l'intégrer au mobilier public, aux lampadaires et à l'affichage public   | Interservices                         | x              | x                  | CV       |          |          |
| 7.1.3 Mettre en place un programme artistique (murales, œuvres d'art, etc.)  | Interservices                         |                |                    | CV       |          |          |
| 7.1.4 Remplacer les poteaux de bois par des poteaux de béton centrifugé  | Interservices<br>Hydro-Québec<br>MTMD | X              |                    | CV       |          |          |

**OBJECTIF 7.2**  
**Favoriser les interactions sociales en créant de nouveaux lieux de rassemblement verdis afin de rendre l'artère plus conviviale et chaleureuse**

| Actions   | Partenaires           | Plans / études | Préparatoire (0-3) | 2 (0-10) | 3 (0-15) | 4 (0-20) |
|---|-----------------------|----------------|--------------------|----------|----------|----------|
| 7.2.1 Aménager une place publique au centre-ville à l'intersection du pôle citoyen et y accueillir une programmation animée | Interservices<br>MTMD | CV             | CV                 | CV       |          |          |
| 7.2.2 Développer un réseau de placettes quatre-saisons à des endroits stratégiques  | Interservices<br>MTMD | x              | x                  | CV       | MDVC     | DM       |

|       |   |                    |   |     |    |   |   |
|-------|---|--------------------|---|-----|----|---|---|
| 7.2.3 | Lorsque la taille de l'îlot le permet, aménager des espaces extérieurs semi-publics qui renforcent la vie de quartier   | Interservices MTMD | x |     | CV | x | x |
| 7.2.4 | Modifier la réglementation relative à la contribution aux fins de parcs, terrains de jeux et espaces naturels afin d'assujettir les permis de construction lors d'un redéveloppement ou d'une intensification |                    |   | RGL |    |   |   |

### OBJECTIF 7.3

#### Embeller les emprises du boulevard avec des aménagements urbains de qualité

| Actions | Partenaires                | Plans / études | Préparatoire (0-3) | 2 (5-10) | 3 (10-15) | 4 (15-20) |
|---------|----------------------------|----------------|--------------------|----------|-----------|-----------|
| 7.3.1   | Interservices              | x              | x                  | x        |           |           |
| 7.3.2   | Interservices              | x              | x                  |          |           |           |
| 7.3.3   | Interservices Hydro-Québec |                |                    | CV       |           |           |
| 7.3.4   | Interservices CP           | x              | x                  |          |           |           |

---

NOMBRE TOTAL D'ORIENTATIONS 7

NOMBRE TOTAL D'OBJECTIFS 20

NOMBRE TOTAL D' ACTIONS 83

---



**Blainville**  
*inspirante*