



Pour une entrée de ville
attrayante et dynamique

Programme particulier d'urbanisme
Municipalité de la Paroisse de l'Épiphanie

MAI 2014



MOT DU MAIRE



Chers épiphaniens et épiphaniennes,

C'est avec beaucoup d'enthousiasme que je vous invite à prendre connaissance du Programme particulier d'urbanisme (PPU) d'un de nos secteurs les plus prometteurs de la prochaine décennie : le secteur de notre entrée de ville.

Ce document de planification a été élaboré pour que la croissance urbaine des abords de la route 341 reflète la vision d'avenir de la Paroisse de L'Épiphanie. Il permettra de structurer le développement afin de créer un véritable pôle d'activité avec un boulevard urbain esthétique, un parc d'entreprises dynamique et un pôle commercial attrayant.

Dès maintenant et au cours de prochaines années, nous mettrons nos énergies à la mise en œuvre de ce programme et solliciterons la participation de différents partenaires afin de contribuer à la réalisation de ce beau projet pour L'Épiphanie.

Denis Lévesque
Maire de la Paroisse de L'Épiphanie

TABLE DES MATIÈRES

MOT DU MAIRE	2
TABLE DES MATIÈRES	3
INTRODUCTION ET CONTEXTE	5
CONCERTATION EN AMONT	6
PÉRIMÈTRE DU PPU	7
DIAGNOSTIC	8
LOTS ET SUPERFICIES	8
ARMATURE COMMERCIALE	12
CADRE BÂTI ET DESIGN URBAIN	13
<i>Proportion, échelle et ouverture</i>	13
<i>La sécurité et le confort</i>	14
<i>Harmonisation architecturale</i>	14
<i>Affichage</i>	15
<i>Aménagement paysager</i>	15
<i>Mobilier urbain</i>	16
<i>Identité</i>	16
<i>Ambiance</i>	17
GÉOGRAPHIE	18
INFRASTRUCTURE	19
<i>Aqueduc et égout</i>	20
<i>Eaux pluviales</i>	21
<i>Électricité</i>	21
<i>Télécommunication</i>	21
<i>Gaz naturel</i>	21
POPULATION	22
TRANSPORT ET MOBILITÉ	25
<i>Circulation</i>	25
<i>Fluidité</i>	26
<i>Camionnage</i>	27
<i>Mobilité active</i>	27
<i>Transport collectif</i>	28
VISION D'AMÉNAGEMENT	29
VISION ET ORIENTATION	29
<i>Axe 1 : Boulevard urbain esthétique et convivial</i>	29
<i>Axe 2 : Parc d'entreprises attractif et dynamique</i>	30
<i>Axe 3 : Armature commerciale cohérente et ancrée dans la localité</i>	31
CONCEPT D'AMÉNAGEMENT	32
PLAN CONCEPT D'AMÉNAGEMENT	35
PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT	36
MISE EN ŒUVRE	37
L'AFFECTATION DÉTAILLÉE DU SOL.....	37
<i>Bureau (BUR)</i>	38
<i>Commerce (COM)</i>	38

<i>Industrie légère (IND)</i>	38
LES RÈGLES DE ZONAGE ET DE LOTISSEMENT PROPOSÉES.....	39
<i>Modification de la division du territoire en zones</i>	39
<i>Usages permis et prohibés dans les zones I1-01 et I2-01</i>	41
<i>Modification des usages permis et prohibés dans les zones C2-01 et C2-05</i>	41
<i>Modification des normes applicables aux bâtiments et construction des zones C2-01 et C2-05</i>	41
<i>Normes applicables aux bâtiments et constructions des zones I1-01 et I2-01</i>	41
<i>Normes de dimensions applicables aux lots des zones I1-01 et I2-01</i>	41
<i>Modification des normes de dimensions applicables aux lots des zones C2-01 et C2-05</i>	41
<i>Modification de la classification des usages commerciaux</i>	42
<i>Contingentement des usages de restauration dans la zone C2-01</i>	42
<i>Contingentement de l'usage de restauration dans la zone C2-05</i>	42
<i>Contingentement des usages de bar dans la zone C2-01</i>	42
<i>Contingentement des usages station-service dans la zone C2-01</i>	43
<i>Affichage</i>	43
<i>Plantation et l'abattage d'arbres</i>	43
<i>Projets commerciaux intégrés</i>	43
PIIA POUR UNE IDENTITÉ VISUELLE : VERS UNE CHARTE DE DESIGN URBAIN.....	46
<i>Des bâtiments en relation avec la rue</i>	47
<i>Une architecture de qualité</i>	48
<i>Des stationnements peu perceptibles de la rue</i>	50
<i>Des aménagements paysagers d'intérêt</i>	51
<i>Un espace public pour tous</i>	52
<i>Un affichage cohérent</i>	53
<i>Un mobilier urbain distinctif</i>	54
<i>Un éclairage sécuritaire et d'ambiance</i>	55
PLAN D'ACTION.....	56
BIBLIOGRAPHIE.....	59
ANNEXE A GRILLE DES USAGES ET NORME.....	60
ANNEXE B – INVENTAIRE DE PROPRIÉTÉ INCLUSE DANS LE SECTEUR PPU.....	66

INTRODUCTION ET CONTEXTE

Localisé le long la route 341, le secteur du présent PPU est situé au sud-ouest du territoire de la Paroisse de l'Épiphanie, dans le périmètre d'urbanisation. Ce secteur marque l'entrée de la Paroisse, de même que celle de la Ville de l'Épiphanie. Le secteur est bordé par une zone agricole protégée au sud géographique, une carrière à l'ouest, la rivière l'Achigan au Nord et une zone résidentielle à l'est. De plus, la Ville de l'Épiphanie est limitrophe du côté nord.

L'entrée de la municipalité doit être revitalisée comme une véritable porte d'entrée qui contribue à définir l'identité de la Paroisse. Ce lieu de passage agira à titre de signal pour les automobilistes, leur indiquant un changement d'environnement.

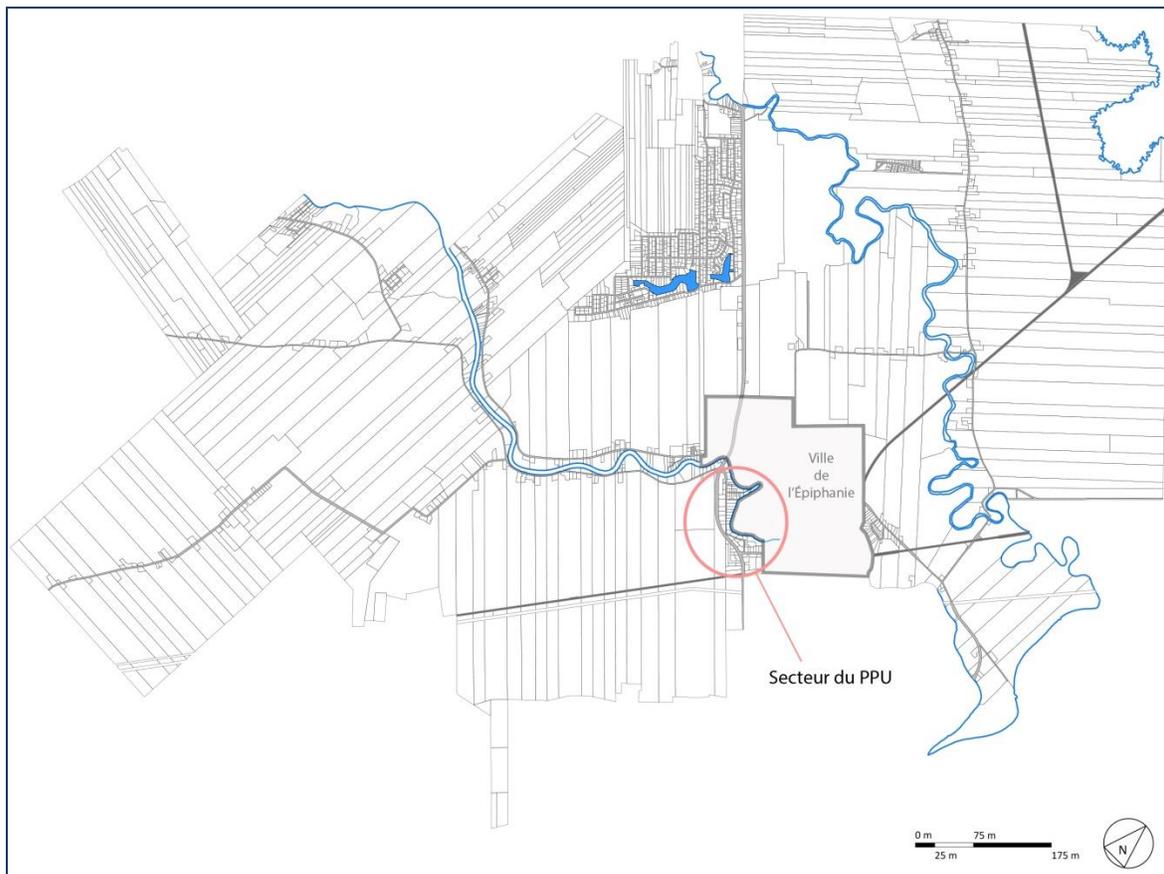


Figure 1 - Carte de localisation du programme particulier d'urbanisme. Source : L'Atelier Urbain

Le plan d'urbanisme, adopté en octobre 2013, propose des orientations d'aménagement pour le secteur de l'entrée de ville. Ces orientations reposent sur un travail de concertation politique, en collaboration avec la population et les acteurs locaux. Ainsi, le plan d'urbanisme reconnaît la fenêtre de visibilité qu'offre la route 341 pour un certain type d'entreprises et de commerces et la nécessité de planifier plus en détail ce secteur. Il indique également le besoin d'optimiser le développement, d'harmoniser et de compléter l'offre commerciale de la Paroisse et de la Ville de l'Épiphanie, et de développer une signature visuelle identitaire.

CONCERTATION EN AMONT

Dans le cadre de ce mandat, une démarche de participation publique adaptée au PPU a été mise en place pour avoir une planification concertée. Une rencontre avec plusieurs instances régionales a permis de définir une vision et une vocation communes au secteur. Par la suite, les orientations et les plans concepts préliminaires ont été présentés aux propriétaires du secteur à l'étude, lors de rencontres individuelles. Des modifications ont été apportées suite aux attentes, commentaires et préoccupations entendus sur le projet. Ensuite une séance de consultation publique a été tenue pour que l'ensemble des citoyens puisse formuler leurs commentaires. La démarche a donc permis de susciter l'adhésion de partie prenante, autant d'acteurs qui pourront contribuer au succès du programme dans sa mise en œuvre.

PÉRIMÈTRE DU PPU

Les limites du secteur de programmation figurent sur la carte suivante. Le secteur correspond aux terrains adjacents à la route 341, et se situe dans l'affectation urbaine au sud-ouest de la Ville de l'Épiphanie.

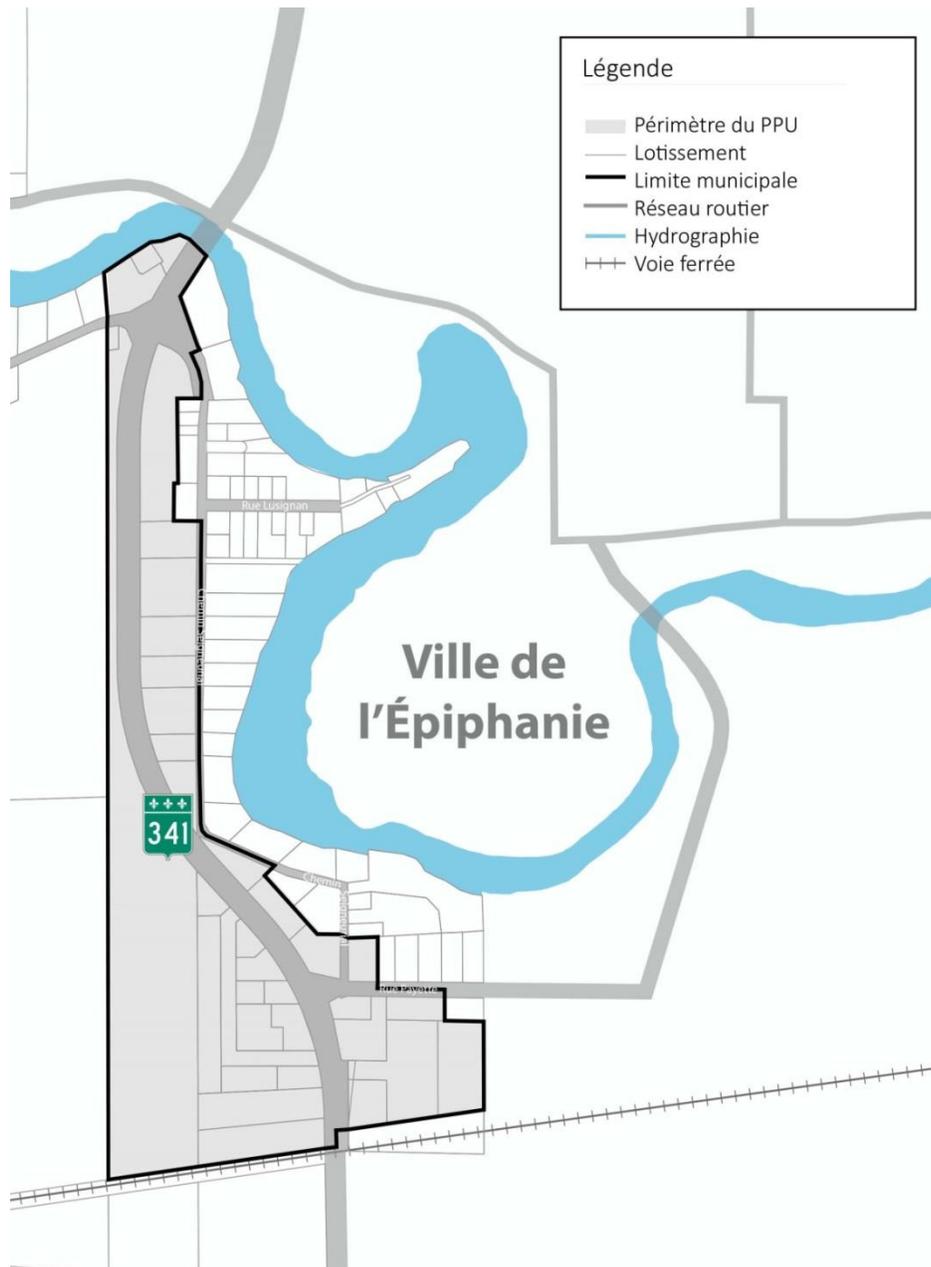


Figure 2 - Périmètre du PPU. Source : L'Atelier Urbain

DIAGNOSTIC

LOTS ET SUPERFICIES

Le secteur du PPU compte 36 lots constructibles et deux (2) lots à vocation de rue, pour un total de 38 lots. Une grande proportion de ces 36 lots sont vacants, c'est-à-dire qu'ils sont non construits ou cultivés, mais voués à être construits à court ou moyen terme, puisqu'ils sont tous situés dans le périmètre d'urbanisation. Comme l'exposent les tableaux ci-dessous, les lots vacants représentent pratiquement 58,8 % de la superficie des terrains de l'ensemble du secteur du PPU, soit une opportunité de développement de 111 060,7 m² de terrain (11,1 ha). L'inventaire complet des lots figure à l'annexe B.

	Superficie (m ²)	Nb de lot
Rue	45 139,5	2
Terrain	189 026,6	36
Terrain et rue	234 166,1	38

	Superficie (m ²)	Nb de lot	Proportion de la superficie de terrain totale (%)
Terrains vacants	111 060,7	14	58,8
Terrains construits	77 965,9	22	41,2
Terrain total	189 026,6	36	100

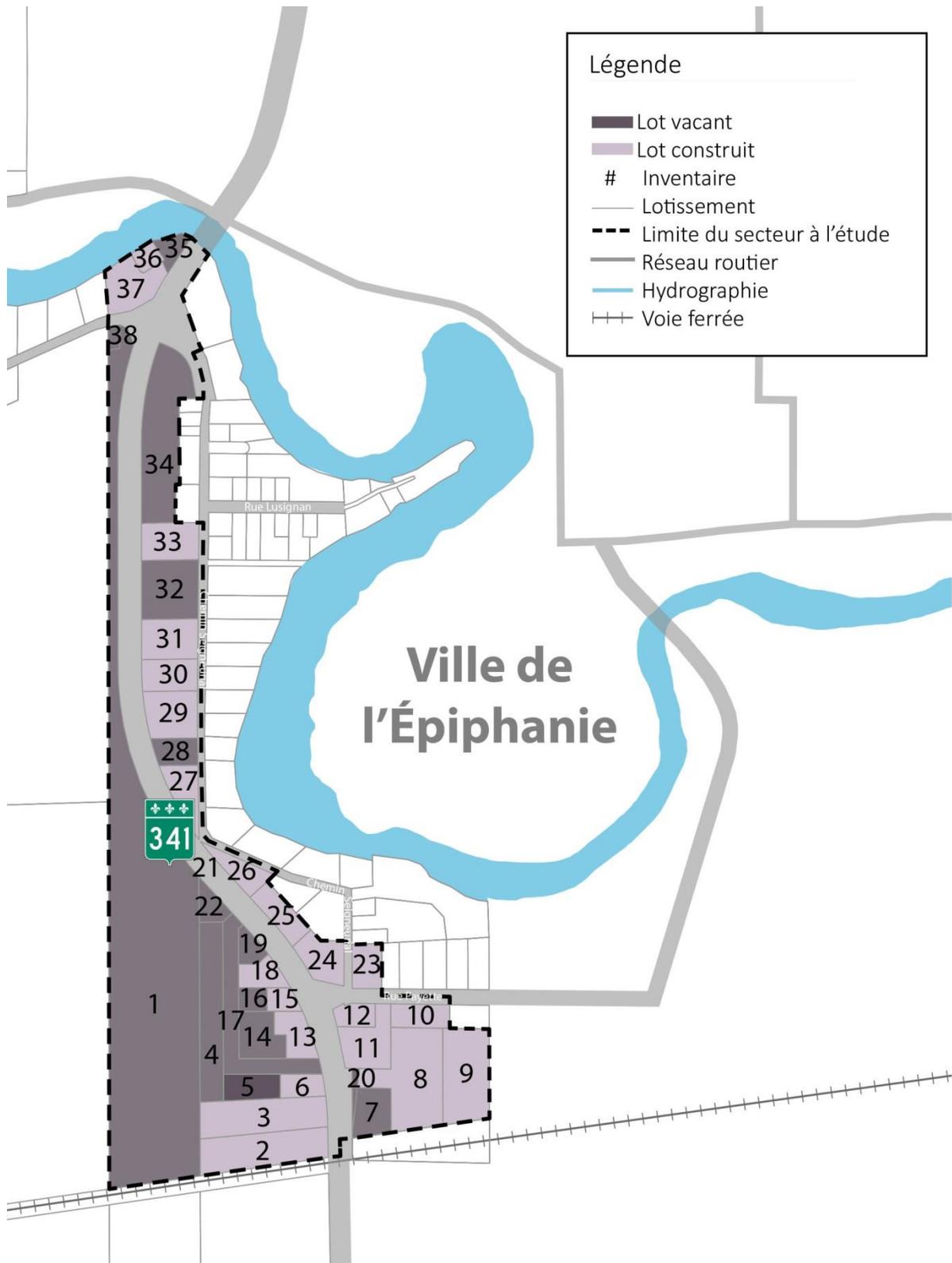


Figure 3 - Carte des terrains vacants. Source : L'Atelier Urbain

En plus des lots vacants, plusieurs lots occupés sont à considérer dans le potentiel de construction, car ils sont à reconvertir. En effet, près de 93 % de la superficie commerciale actuelle est à dynamiser ou à redévelopper.

La superficie agricole de 65 126,5 m² représente également un potentiel d'urbanisation considérable. Ce terrain à lui seul peut accueillir jusqu'à 86 maisons sur des lots de 600 m² ou 20 commerces individuels sur des lots de 2 500 m² ou encore 11 entreprises industrielles sur des lots de 4 500 m². L'usage résidentiel n'est toutefois pas à prioriser, vu la proximité de la carrière. L'usage commercial non plus, puisque plusieurs superficies commerciales mieux localisées sont à consolider aux abords de la route 341. De par sa localisation avantageuse près de la route 341 et des grands centres, le site demeure donc intéressant pour l'industrie légère. On entend par industriel léger un établissement affecté à la fabrication, à la transformation, à l'assemblage, au conditionnement ou à l'entreposage de biens de consommation ou d'équipements et dont l'activité n'engendre que de faibles retombées sur le milieu en termes de bruit, ou de fumée, ou de poussière, ou d'odeur, ou de gaz, ou de chaleur, ou de lumière, ou de vibration.

	Superficie (m ²)	Nb de lot	Proportion de la superficie totale commerciale (%)
Terrains commerciaux dynamiques	5308,3	2	7,1
Terrains commerciaux à dynamiser	25 880,1	5	34,8
Terrains commerciaux à développer	43 209,3	11	58,1
Terrains commerciaux totaux	74 397,7	18	100

	Superficie (m ²)	Nb de lot	Proportion de la superficie totale (%)
Terrain agricole	65 126,5	1	27,8

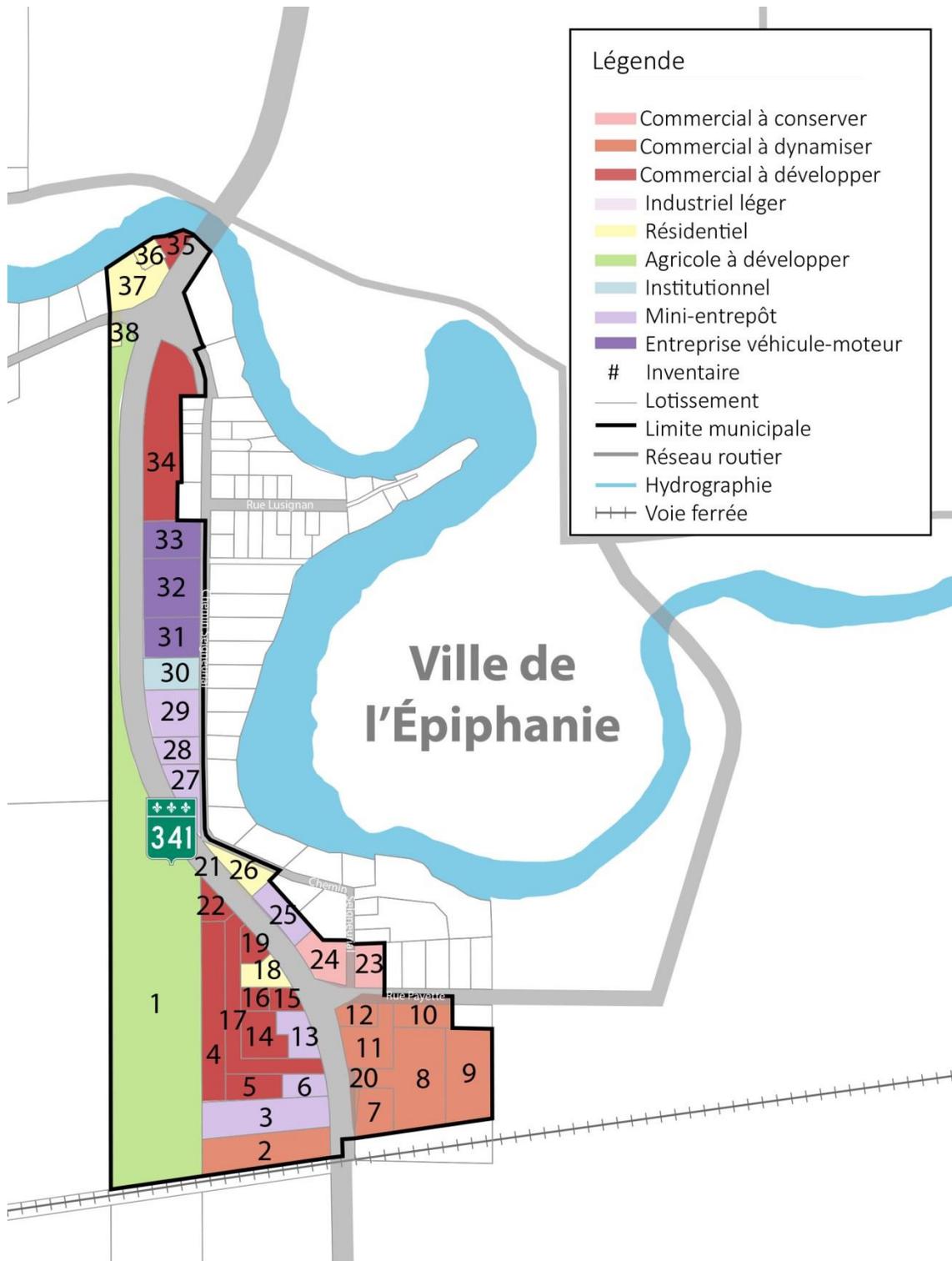


Figure 4 - Carte des usages actuels. Source : L'Atelier Urbain

ARMATURE COMMERCIALE

Une étude menée sur le potentiel commercial de la MRC L'Assomption en avril 2008 a mis en lumière que le pôle commercial de la route 341 est encore à la première étape de son cycle de vie, c'est-à-dire au stade de gestation. Le moment est donc opportun pour planifier le développement du site. En effet, l'étude indique que malgré la faible ampleur de l'offre commerciale, elle est bien organisée spatialement et facile d'accès. On souligne que l'offre est de base et qu'il s'agit d'une desserte de proximité consistant à remplir les besoins utilitaires de première nécessité. Toujours selon l'étude, il serait difficile d'accueillir d'autres offres commerciales dues à la proximité de la Ville de l'Épiphanie et de la Ville de L'Assomption. On suggère de miser sur l'offre commerciale saisonnière pour bonifier le lieu. Le plan d'action de l'étude propose :

« L'ajout d'activités saisonnières alimentaires ou autres à la Place 341 conférerait une aire festive au lieu. Les producteurs locaux présentent leurs produits, les artistes leurs créations, les artisans leurs meubles et autres articles de plein air pour les propriétaires de chalets. Cet événement s'étendra à la clientèle locale et aux villégiateurs estivaux (Saint-Jacques, Sainte-Julienne, Rawdon, Chertsey). »

Les enjeux de ce pôle commercial en compétition avec d'autres secteurs commerciaux à proximité résident dans sa capacité à attirer l'investissement en son sein et à se développer de manière cohérente et complémentaire. En ce sens, la MRC exprime bien l'objectif à respecter dans le Schéma d'aménagement : « Favoriser la complémentarité, la mixité, et l'équilibre de l'offre commerciale au sein de la MRC de façon à créer un ensemble de pôles commerciaux cohérents et attrayants au sein de notre région d'influence ». Il sera donc possible de miser sur les forces du site, soit son accessibilité, sa disponibilité de grands terrains et son positionnement favorable pour y attirer des commerces routiers et des commerces de plus grandes envergures que l'échelle de la proximité. De plus, une attention particulière sera portée sur la disposition des usages sur le site, afin d'optimiser le potentiel de l'entrée de ville. Par exemple, les terrains ayant une grande visibilité de la route 341 ne devront pas être occupés par des usages à nuisances visuelles, ou encore être occupés par une prolifération de commerces de même nature qui se nuisent les uns les autres.

CADRE BÂTI ET DESIGN URBAIN

Proportion, échelle et ouverture

La géométrie de la route 341, route régionale appartenant au MTQ, dessine deux courbes : la première à l'amorce de l'entrée de la *Place 341* et la deuxième, à l'intersection du chemin Seigneurial. On retrouve déjà plus d'une quinzaine d'entrée charretière sur le tronçon situé entre le Rang de l'Achigan sud et la voie ferrée.

Le corridor routier est composé de deux voies de circulation et d'une voie d'accotement dans chaque sens. La largeur de la rue n'est pas proportionnelle à la hauteur des bâtiments. En effet, un boulevard urbain favorise un ratio de 1/2 à 1/3 (la hauteur des bâtiments / la largeur de l'espace ouvert de la rue et des marges) alors que la route 341 se trouve d'avantage avec des ratios allant de 1/6 à 1/10, soit une rue trop large par rapport aux bâtiments de faible hauteur. De plus, puisque les stationnements se trouvent en marge avant, la façade des bâtiments n'encadre pas la rue. L'enjeu ici est donc de repositionner les stationnements à l'arrière des lots, permettant alors de diminuer les vides.



Figure 5 – Cadre bâti. Source : Google Street View

Ces vides sont accentués par les nombreux terrains vacants perceptibles tout au long du parcours de l'entrée de ville. La continuité de la trame bâtie se voit donc rompue par des terrains peu entretenus, où des herbes et arbustes ont poussé depuis les dernières décennies. Ces vides nous laissent apercevoir la carrière, élément qui devra être camouflé.



Figure 6 – Cadre bâti. Source : Google Street View

La sécurité et le confort

Étant une route de transit, la 341 met l'accent sur la simplicité de l'aménagement, afin de ne pas perturber le conducteur et ainsi, accroître la fluidité de la circulation (route large, sans trottoir ni obstacle, lampadaire autoroutier, etc.). L'entrée de ville devra chercher à devenir plus sécuritaire et confortable pour les usagers de chacun des modes de transport, de l'automobiliste au piéton. Par exemple, on remarque qu'une grande partie du parcours n'a pas de lampadaire, rendant la circulation automobile dangereuse le soir venu.

Harmonisation architecturale

Le secteur d'entrée de ville est caractérisé par des espaces commerciaux qui font l'objet de peu de considérations urbanistiques ou esthétiques. Zone floue entre le noyau villageois de la Ville de L'Épiphanie et la campagne, le tronçon est centré sur une logique économique. On retrouve donc un cadre bâti hétérogène, composé de bâtiment peu dense allant d'un à deux étages, très éloigné l'un de l'autre. Leur vocation est axée sur l'automobile, l'entreposage et les magasins grandes surfaces (service de réparation automobile, vente de véhicule à moteur, vente de pièce automobile, etc.). Ces bâtiments sont caractérisés par des constructions d'un étage avec porte de garage en façade avant et de grands stationnements en marge avant. Un centre d'achat, la Place 341, comprenant six commerces, se situe aux abords de la voie ferrée. Également d'un étage, le bâtiment se trouve à une soixantaine de mètres de la route. Par endroits s'insèrent quelques maisons résidentielles de type unifamilial. Finalement, les matériaux de revêtements utilisés sont de façon générale de piètre qualité. Le grand enjeu ici est donc de réunir les divers éléments architecturaux existant afin de faire cohabiter harmonieusement les bâtiments bordant la rue.



Figure 7 – Architecture. Source : Google Street View

Affichage

Terne et sans grand souci esthétique, l'ensemble des façades et affichages offre un décor urbain peu inspiré. L'étude sur le potentiel commercial de la MRC de 2008 indique que l'affichage commercial pourrait être mieux organisé. Hors de l'échelle humaine, les grandes enseignes annonçant les commerces constituent une pollution visuelle due, entre autres, à leur surdimension, à leur faible qualité esthétique et à leur hétérogénéité. Cet enjeu est une vraie préoccupation en matière de mise en valeur du paysage.

De plus, la signalisation marquant l'arrivée dans la Paroisse de L'Épiphanie demeure très peu visible. Le matériel de communication est minimal et n'affiche aucune information municipale ou culturelle.



Figure 8 - Affichage. Source : Google Street View

Aménagement paysager

La végétation joue un rôle particulier dans l'appréciation d'une rue et améliore directement la qualité du milieu. Pourtant, aucun aménagement paysager ne se trouve sur ce parcours. À l'est, des terre-pleins et des fossés gazonnés séparent le domaine public du domaine privé, où aucun arbre ou

autres végétaux intéressants n'y sont plantés. Les abords routiers et les terrains vacants sont composés de mauvaises herbes, qui préfèrent les sols pauvres et abandonnés. La qualité paysagère des abords de la route deviendra un aspect central de notre aménagement, intégrant ainsi l'infrastructure routière dans son environnement.

Mobilier urbain

Par ces lampadaires au caractère autoroutier, l'éclairage de la rue semble avoir été conçu uniquement en fonction des besoins de l'automobiliste. En plus de donner à la rue un effet de banalisation, ces hauts lampadaires projettent une lumière diffuse qui ne met en rien en valeur les éléments qui gagneraient à être éclairés, tels les façades au rez-de-chaussée et le mobilier urbain à venir.

Les fils électriques gagneraient aussi à être dissimulés, ou encore déplacés en arrière lot, telle que sur la deuxième partie du tronçon à l'étude. En effet, les nombreux pylônes et fils surplombant la route 341 gâchent le panorama et ont un impact négatif sur le paysage.

Puisque l'entrée de ville a été conçue uniquement pour les automobilistes, aucun mobilier urbain pour l'usage des piétons ou cyclistes n'a été réfléchi. On ne retrouve alors aucun mobilier de repos (banc, table, etc.), aucune poubelle, ni aucun support à vélo.



Figure 9 Mobilier urbain. – Source : Google Street View

Identité

Une entrée de ville a un fort potentiel du point de vue identitaire, puisqu'elle est la première et dernière image qu'un visiteur a d'un endroit. L'entrée de la Paroisse est caractérisée par un paysage déstructuré et de faible intérêt, accentués par une route de forme linéaire et par un manque de relation entre l'infrastructure routière et l'espace environnant. L'appauvrissement des bâtiments

commerciaux sur les abords de l'entrée, axés davantage sur des activités avec certaines nuisances plutôt que sur la notion identitaire et symbolique du lieu, nuit à l'image même de la Paroisse.

L'entrée de ville doit donc être aménagée de façon représentative, reflétant alors la Paroisse et ses éléments particuliers (éléments architecturaux, paysagers ou artistiques, des matériaux, des couleurs, des formes, etc.).

Ambiance

L'ambiance ressentie dans l'entrée de ville de L'Épiphanie n'est pas conviviale. En effet, pour toutes les caractéristiques et faiblesses du secteur identifiées précédemment, le parcours de l'entrée est sans attraits. L'aménagement de trottoirs, un mobilier urbain approprié, un éclairage d'ambiance sur tout le parcours, une abondance de végétaux, des abords de rue mieux encadrés par les bâtiments et le camouflage d'espaces de stationnement sont tous des éléments qui permettront d'atteindre une ambiance positive.

GÉOGRAPHIE

Le secteur du PPU possède une géographie favorable à la construction. En effet, il est exempt de la présence de contraintes naturelles ou de terrains contaminés répertoriés. Telles qu'illustrées sur la carte, les zones de mouvement de terrain ou inondable sont toutes à l'extérieur des limites du PPU. La topographie est plane et les sols argileux reposent sur un roc situé à environ 5 m de profondeur. L'argile apporte toutefois une condition à tenir en compte : ce sol au caractère imperméable limite l'infiltration de l'eau. Le secteur n'a pas de site naturel d'intérêt, n'y a de cours d'eau avec bande riveraine, à l'exception de la rivière l'Achigan au nord du périmètre. Il faut tout de même noter la présence de la zone extractive à l'ouest de la route 341. Elle est occupée par une carrière engendrant certaines nuisances, incompatibles avec la fonction résidentielle. Notons aussi la présence de la voie ferrée au sud du secteur qui amène certaines nuisances à l'habitation. Le secteur est donc libre de contraintes physiques à la construction et est propice à l'édification d'usages autre que résidentiels.

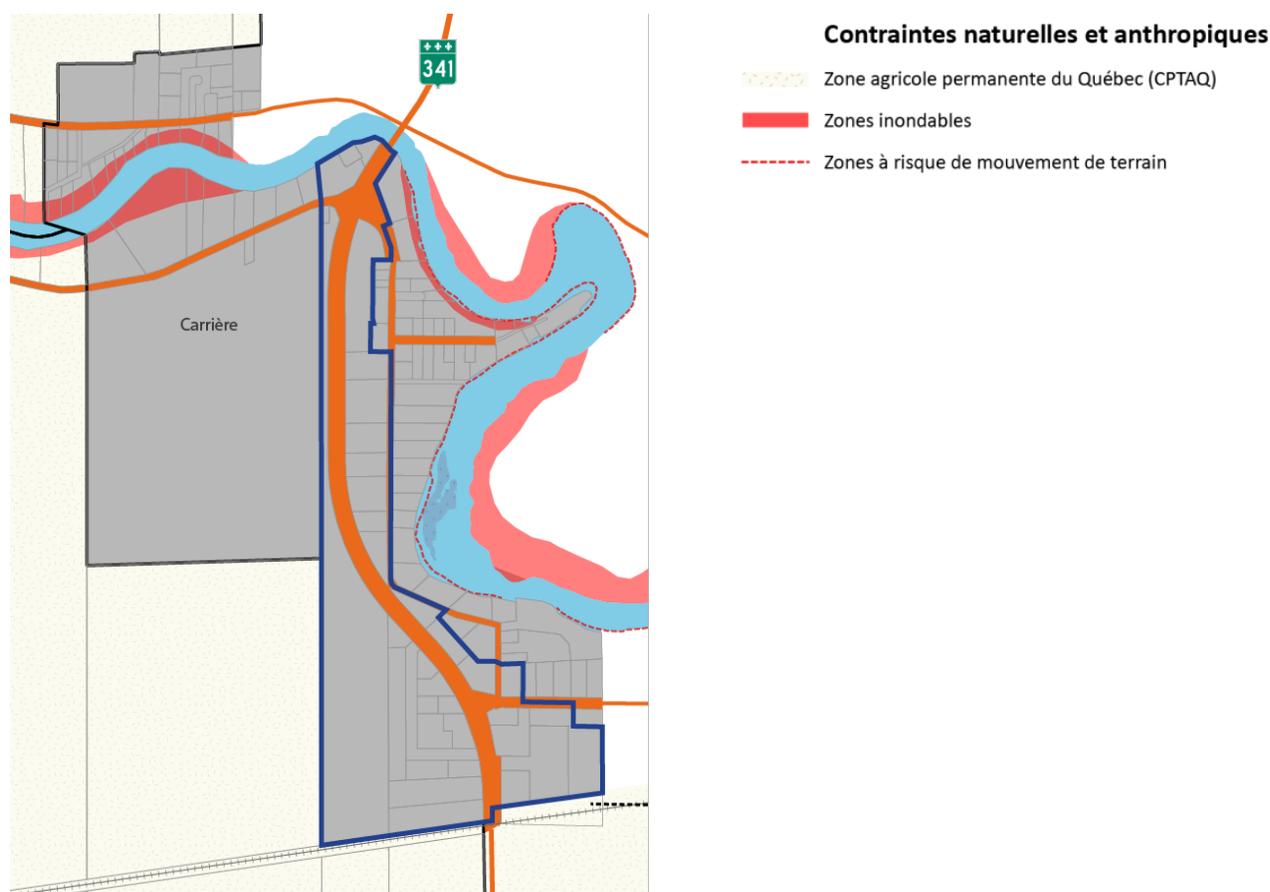


Figure 10 – Carte des contraintes naturelles et anthropiques. Source : L'Atelier Urbain

INFRASTRUCTURE

Le secteur du PPU n'est pas desservi par tous les réseaux techniques urbains. La desserte en aqueduc et en égout demeure le principal enjeu à résoudre. La carte ci-dessous indique le tracé des infrastructures en place.

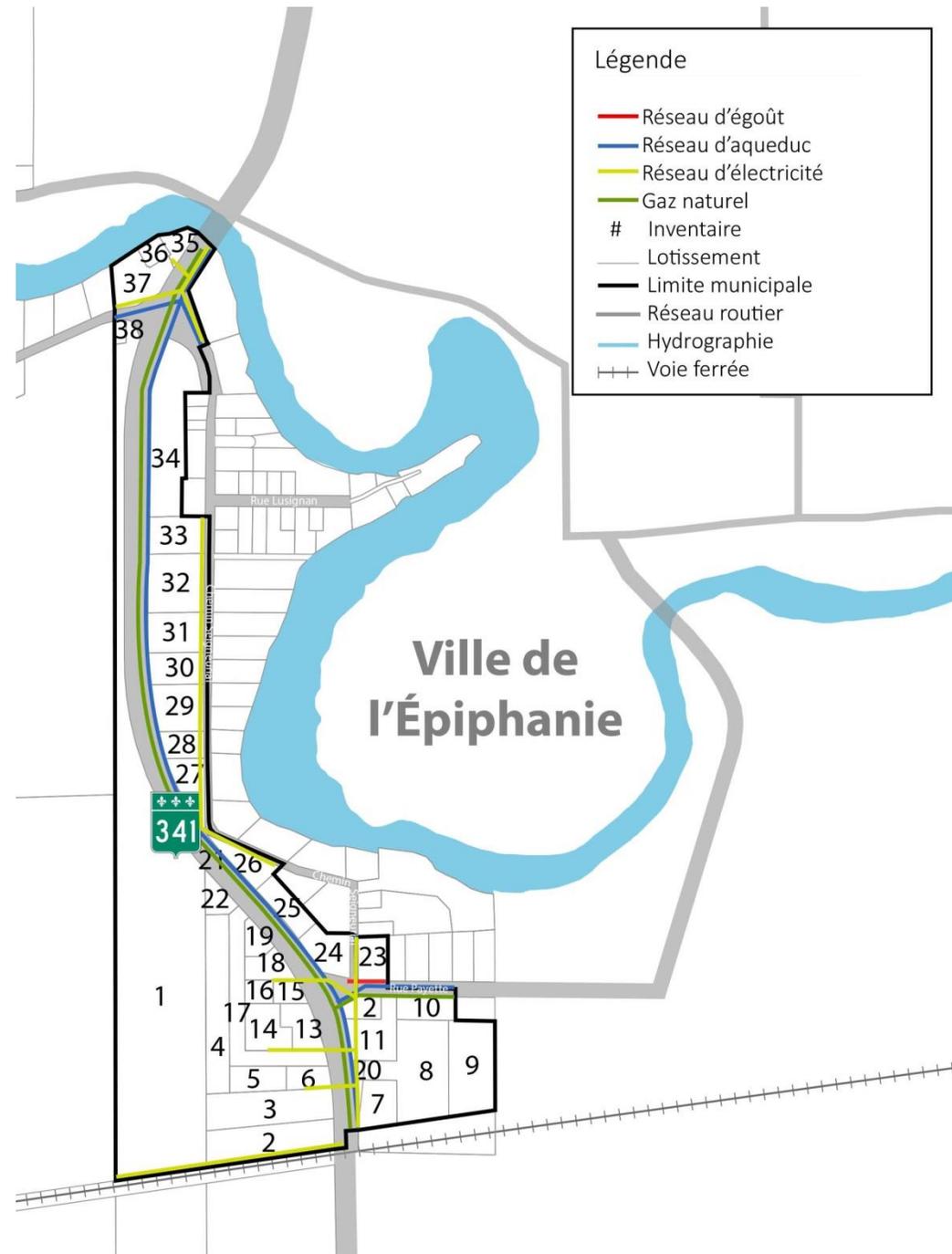


Figure 11 - Carte des réseaux d'infrastructures. Source : L'Atelier Urbain

Aqueduc et égout

Le secteur est desservi en eaux par l'aqueduc municipal. Le réseau est en place sur l'ensemble des rues existantes, l'eau potable ne représente pas un enjeu d'infrastructure, mais plutôt un enjeu sur le plan du volume d'eau disponible. L'aqueduc situé sous la route 341 est prêt à accueillir de nouvelles connexions pour de nouveaux bâtiments ou de nouvelles rues. Par contre, comme l'eau potable est fournie par la Ville de l'Épiphanie, il faut s'assurer auprès d'elle que le volume d'eau est suffisant pour approvisionner le développement du secteur. La Ville indique toutefois que l'usine de filtration est à pleine capacité compte tenu des projets en cours et à venir. Actuellement l'entente prévoit un volume dédié à la Paroisse de 13 000 000 gallons par année, ce qui représente un peu plus que la consommation actuelle. L'entente prévoit 65 000 gallons supplémentaires pour chaque nouveau logement desservi. Aucun volume supplémentaire n'est prévu pour un développement industriel ou commercial, ce qui laisse très peu de marge de manœuvre. Même si un effort peut être entamé pour diminuer la consommation d'eau par résident, le nombre de surfaces développables demeure très grand, et la limite de volume sera sans aucun doute une contrainte à considérer. Aussi, il faut s'assurer d'avoir une pression suffisante dans le réseau pour alimenter les gicleurs. L'agrandissement possible de l'usine de filtration d'eau appartenant à la Ville de l'Épiphanie sera donc à analyser.

Concernant le réseau d'égout, le site n'est que desservi sur un tronçon de la rue Payette. La gestion de l'eau usée représentera donc un enjeu d'infrastructure. À l'exception des terrains bordant cette ligne d'égout, de nouvelles infrastructures devront être construites avant le développement de d'autres terrains. Le scénario d'un système de traitement individuel n'est pas envisageable, car il n'est pas permis au Schéma d'aménagement de la MRC qui indique l'obligation de l'implantation des deux services (aqueduc et égout) dans les périmètres d'urbanisation. Les terrains devront être desservis par des systèmes de traitement des eaux usées publics. D'une part, le prolongement du réseau en place peut être envisagé. Par contre, en termes de capacité, l'actuelle entente avec la Ville pour l'épuration de l'eau prévoit un maximum de 50 mètres cubes d'eau par jour réservés à d'autres projets, ce qui est très peu considérant qu'une maison génère environ 1 mètre cube d'eau. Il faudra donc vérifier avec la Ville de l'Épiphanie si la centrale d'épuration peut supporter un nouvel apport et si l'entente peut alors être modifiée. D'autre part, comme deuxième solution, la construction d'un nouveau réseau municipal indépendant avec son propre système de traitement pourra être étudiée.

Les terrains déjà desservis par l'égout et l'aqueduc, c'est-à-dire les lots sur la rue Payette, pourront déjà se construire ou se redévelopper en respect des volumes dédiés. Par contre, concernant les limites des volumes d'eaux potables et d'eaux usées, il s'agira soit d'ententes avec la Ville de l'Épiphanie pour le prolongement des réseaux, soit de la construction de nouveaux réseaux publics indépendants. Dans tous les cas, la municipalité est résolue à solutionner cet enjeu d'alimentation en eau potable et de traitement des eaux usées en partenariat avec la Ville et les promoteurs privés afin de permettre le développement des derniers terrains de son périmètre d'urbanisation.

Eaux pluviales

Les eaux de ruissellement sont actuellement évacuées par un système de fossé et s'écoulent vers la rivière Achigan. Une urbanisation des terrains vacants occasionnera une augmentation des volumes d'eau de ruissellement, et en vertu des règlements provinciaux, une rétention de l'eau à la source devra être aménagée. En plus de la rétention qui se fait normalement dans des bassins naturalisés, il faudra procéder à la création de nouveaux fossés ou à la construction d'égouts pluviaux. Comme un système de fossé est déjà en présence et que la rivière est à proximité, les conditions sont réunies pour procéder à une gestion durable des eaux de pluie avec des interventions qui gèrent l'eau de manière quantitative et qualitative, en plus de contribuer au paysage urbain. Des coûts supplémentaires pour l'aménagement des terrains sont donc à prévoir pour la gestion durable de l'eau, mais c'est intervention sont bénéfique pour l'environnement et moins coûteux en termes d'infrastructures que des interventions conventionnelles d'évacuation de l'eau.

Électricité

Le réseau électrique suit le tracé de la route 341 jusqu'à la rue Payette, et par la suite, s'implante le long du chemin Seigneurial. Le prolongement du réseau pourra s'effectuer pour desservir les nouveaux lots à construire.

Télécommunication

La fibre optique étant déjà en place dans le secteur, l'Internet haute vitesse est accessible.

Gaz naturel

Le réseau de gaz naturel de Gaz Métro est en place dans l'axe de la route 341.

POPULATION

Le secteur du PPU de la Paroisse de L'Épiphanie desservira non seulement la municipalité, mais également certains secteurs des villes adjacentes. Il faut donc analyser la croissance de la population dans le rayon d'influence pour évaluer les besoins actuels et futurs.

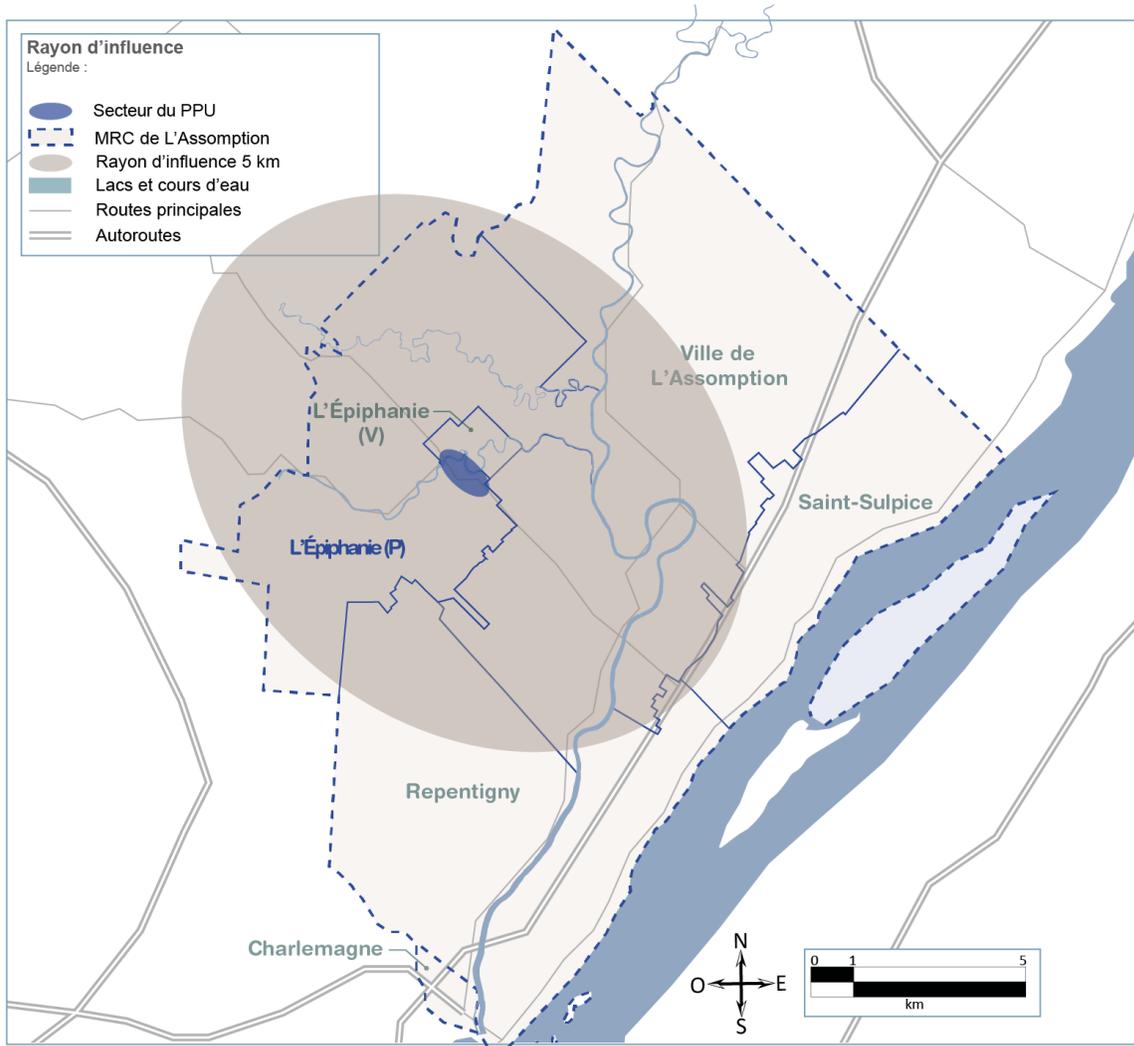


Figure 12 - Rayon d'influence. Source : L'Atelier Urbain

Dans un rayon d'influence de 5 km du secteur, on compte quelque 31 000 résidents. En effet, la population de la Paroisse et de la Ville de L'Épiphanie compte 8 869 résidents (Statistique Canada, 2011), et à cela s'ajoutent les secteurs de recensement à proximité, totalisant 21 819 personnes (l'ouest de L'Assomption, le nord de Repentigny). De plus, on estime à 350 le nombre de résidents se trouvant dans le rayon de Saint-Roch-de-l'Achigan.

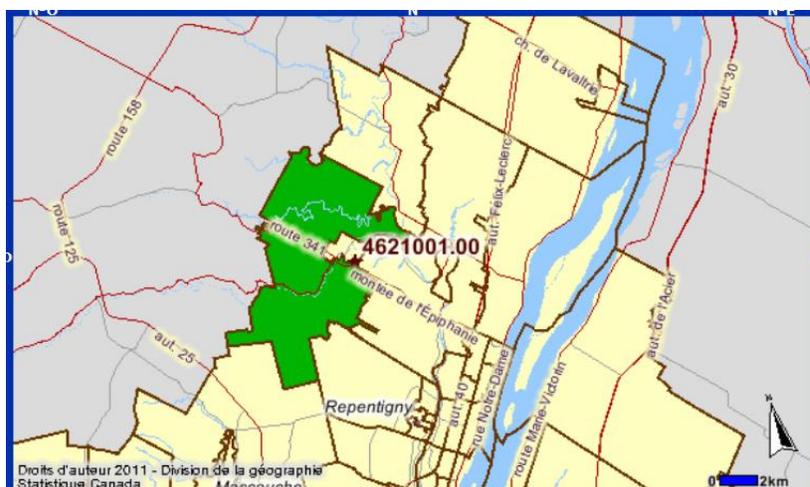


Figure 13 – Secteur de recensement. Source : Statistique Canada

Selon les prévisions de l’institut de la Statistique du Québec, la Paroisse de l’Épiphanie devrait renouer avec la croissance de sa population après 2014, en accueillant environ 350 nouveaux résidents d’ici 2024. Au plan d’urbanisme, le scénario *réaliste* en prévoit un peu plus, avec une augmentation de 224 ménages, soit environ 400 résidents. Dès 2019, la croissance de la population de la Paroisse de L’Épiphanie et des autres municipalités adjacentes est à considérer, puisqu’elle représente une augmentation substantielle. En effet, la croissance prévue entre 2009 et 2019 est de 17 565 citoyens.

Territoire	Population en 2009	Population en 2014	Population en 2019	Population en 2024	Croissance prévue (2011 à 2024)
L’Épiphanie (P)	3 180	3 320	3 475	3 640	460
L’Épiphanie (V)	5 060	5 755	6 385	7 010	1 950
L’Assomption	18 825	21 465	23 870	26 115	7 290
Repentigny	80 490	85 975	90 610	95 010	14 520
Saint-Roch-de-L’Achigan	4 730	5 155	5 510	5 805	1 075
Total	112 285	121 670	129 850	137 580	25 295
Croissance prévue		9 385	8 180	7 730	25 295

Source : Institut de la statistique du Québec

Les principaux secteurs en développement de cette croissance attendu dans la région sont majoritairement situés dans un rayon d'influence à proximité du secteur du PPU. Les quelques développements suivants en témoignent :

- Développement du Carré Rancourt de la Paroisse de L'Épiphanie, 1 km
- Développement du dernier secteur domiciliaire de la Ville de L'Épiphanie, 1 km
- Développement potentiel du secteur TOD à L'Assomption, 3 km
- Développement du dernier secteur domiciliaire de Repentigny, 5 km
- Développement du secteur Saint-Gérard à L'Assomption, 6 km
- Développement dans le périmètre d'urbanisation de Saint-Roch-de-L'Achigan, 7 km

Rappelons que les entreprises et commerces recherchés sur ce tronçon sont majoritairement des industries légères et des commerces en lien avec les déplacements, complétant ainsi l'offre commerciale de la Ville de L'Épiphanie à proximité. Ainsi, sur les 25 295 nouveaux citoyens prévus un grand nombre seront à proximité du pôle et seront donc amenés à opérer certaines de leurs activités en lien avec les usages privilégiés dans le secteur du PPU. D'une part, cette population représente une main-d'œuvre potentielle pour travailler dans les entreprises actuelles et à venir. D'autre part, le transit sera accentué sur la route 341, ce qui génèrera une augmentation de l'achalandage sur le tronçon. Ainsi, les nouveaux résidents attendus dans un rayon d'influence, les emplois créés dans le secteur et le transit augmenté sur la 341 seront tous contributeurs d'un renouveau commercial qui se constituera des commerces voulant profiter de ces nouvelles clientèles.

TRANSPORT ET MOBILITÉ

Circulation

La route 341 est la véritable colonne vertébrale des déplacements dans la Paroisse, reliant l'ensemble des pôles identifiés au plan d'urbanisme : le pôle d'activité, le pôle du Domaine des Deux-Lacs et le pôle récréotouristique. La route dessert également la Ville de L'Épiphanie et donne accès à la Municipalité de Saint-Roch-de-L'Achigan. L'infrastructure routière de l'entrée de ville de la Paroisse de L'Épiphanie est sous la gestion du Ministère des Transports du Québec (MTQ). Le Débit Journalier Moyen Annuel sur la route 341 est de 10 100 automobiles à l'entrée de la Paroisse et de 2 040 voitures à sa sortie nord, ce qui en fait un corridor de déplacement primaire très achalandé (MTQ, 2011). De ces chiffres, on compte respectivement 8 % et 7 % de déplacements de marchandises par camions. Ainsi, tel que mentionné dans l'étude sur le potentiel commercial de la MRC de 2008, l'accessibilité automobile est très bonne. Les commerces qui auront vitrine sur la route 341 bénéficieront donc d'un important achalandage automobile, atout prometteur pour la viabilité des commerces. Les entreprises industrielles sont, quant à elles, desservies par un axe de transport majeur les connectant à l'autoroute 40 en quelques minutes.



Figure 14 - Débit Journalier Moyen Annuel, MTQ 2011, Source : Schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC L'Assomption, 2012

La problématique de circulation est exacerbée par la circulation de nombreux camions sur la route 341 en direction principalement de la carrière sur le chemin Achigan Sud. La cohabitation des modes de circulation douce avec ces véhicules lourds n'est pas à favoriser. Le parcours dédié aux transports actifs sera séparé du réseau de camionnage.

Puisque la route appartient au MTQ, les aménagements proposés sur la route 341 se feront dans le respect de leurs normes, et de concert avec les ingénieurs et aménagistes du Ministère.

Fluidité

On retrouve deux intersections et une quinzaine d'entrées charretières le long de la route 341, dans les limites du PPU. Comme le débit est important, l'ajout d'entrée charretière représente des risques accrus d'entrave à la fluidité de la circulation et une augmentation d'accidents. Les interventions proposées limiteront l'ajout d'entrée charretière sur la route 341, et privilégieront les entrées communes ou les entrées par les rues transversales.

De plus, les intersections existantes font face à des enjeux particuliers, l'une de trafic et l'autre de camionnage. D'abord, à la jonction de la route 341 et de la rue Payette, la circulation est de plus en plus importante en raison du nouveau développement résidentiel de la Ville de l'Épiphanie. Pour ne pas entraver la circulation, une voie de virage à droite permet de maintenir la fluidité sur la route 341. Par contre, le virage à gauche pose problème en ralentissant le trafic, surtout sur la partie sud du tronçon, où l'on retrouve des places d'affaires de part et d'autre de la route. Pour résoudre ce problème, une travée centrale pour le virage à gauche pourrait être envisagée.



Figure 15 – Intersection de la route 341 et de la rue Payette / Voie de virage à droite
Source : Google street view

Les développements industriels et commerciaux qui prendront place de part et d'autre de la route 341 exigeront donc des interventions pour maintenir une fluidité acceptable, d'autant plus que ce site est considéré accidentogène par le MTQ. Deux scénarios seront présentés au MTQ à l'intersection de la route 341 et de la rue Payette: un feu de circulation ou un carrefour giratoire.

Camionnage

Tel qu'exposé précédemment, de nombreux camions et véhicules lourds empruntent la route 341 pour se rendre à carrière sur le chemin Achigan Sud. D'ailleurs, cette jonction pose problème puisque les camions arrivant du sud doivent tourner à gauche pour emprunter le chemin Achigan Sud, causant un ralentissement de la circulation.

La question du camionnage devra être analysée avec les acteurs impliqués, pour trouver des solutions envisageables permettant de réduire les nuisances, le trafic ou les accidents. Un nouveau tracé pourra être envisagé pour desservir plus efficacement la carrière à long terme.



Figure 10 – Intersection de la route 341 et du rang de l'Achigan Sud
Source : Google Street View

Mobilité active

Le réseau de mobilité active est en plein déploiement à L'Épiphanie depuis les 5 dernières années. En effet, la Paroisse s'est dotée d'un Plan de mobilité active en 2011 et chaque route refaite intègre maintenant une bande cyclable. D'ailleurs, une piste cyclable en site propre longe la route 341, du Domaine des Deux-Lacs jusqu'à la Ville de L'Épiphanie. Par contre, la piste cyclable ne se prolonge pas vers le sud, et ne pénètre pas dans les limites du PPU.

Le site à l'étude ne comprend aucun aménagement pour piéton, que ce soit en termes de traverses piétonnes, de trottoirs ou de mobiliers urbains. Il sera donc nécessaire de procéder à la complétion des réseaux cyclables et piétons dans le secteur du PPU, d'autant plus que c'est l'entrée de ville et que la 341 est l'accès le plus direct vers les pôles d'emplois et de services de Repentigny.

Transport collectif

Aucun transport en commun ne circule dans le secteur du PPU. Seule la ligne 6 du RTCR offre trois départs le matin et quatre retours le soir entre L'Assomption et le Domaine des Deux-Lacs, mais ne dessert pas le secteur du PPU. Aucun autobus ne donne accès à Repentigny ou à la nouvelle *gare Repentigny*, appartenant à l'AMT. Il existe un service de taxis bus dans la MRC, mais le territoire du PPU n'est pas desservi. Le développement d'une ligne d'autobus sur la route 341 se raccordant au réseau existant et l'implantation d'un arrêt d'autobus sur le territoire du PPU sont à considérer. En effet, le nombre de nouvelles entreprises et de nouveaux commerces prévus amènera un flot important de travailleurs et usagers dans le secteur, stimulant la demande en transport collectif.

VISION D'AMÉNAGEMENT

VISION ET ORIENTATION

Le secteur d'entrée de ville est identifié au Plan d'urbanisme comme le *pôle d'activité* de la municipalité. L'énoncé de vision nous projette dans le futur et indique que :

« En 2025, l'entrée de ville est devenue un véritable pôle d'activité en faisant de l'axe de la 341 un boulevard urbain cohérent et esthétique. En effet, la qualité de l'aménagement et du design du secteur sont soignés et ils définissent l'image de la Paroisse. Le secteur a accueilli de nombreuses entreprises, des commerces de vente, de services et des petites entreprises, vitrine des producteurs locaux et régionaux. »

Dans le cadre du présent PPU, comme l'exercice vise à planifier un programme de développement du secteur, il convient de décliner cette vision de pôle d'activité en axe de développement :

- Axe 1 : Boulevard urbain esthétique et convivial
- Axe 2 : Parc d'entreprise attractif et dynamique
- Axe 3 : Armature commerciale cohérente et encrée dans la localité

Axe 1 : Boulevard urbain esthétique et convivial

En 2025, la route 341 devient un véritable boulevard urbain. Le carrefour giratoire et les aménagements choisis sont distinctifs et identitaires. Les bâtiments encadrent la rue par une architecture travaillée et soignée. Les arbres, les aménagements paysagers, l'éclairage et le mobilier urbain donnent une ambiance conviviale. Il est agréable de se déplacer tant en auto, qu'à pied ou à vélo pour y consommer ou y travailler.

1. Orientation

1.1. Favoriser l'implantation d'un carrefour giratoire à l'entrée de la ville, sur la route 341 à l'intersection de la rue Payette, par des représentations au MTQ ;

1.2. Aménager l'entrée de ville par un design identitaire, afin de créer un véritable secteur attractif ;

- 1.3. Aménager de manière intégrée les infrastructures de transport et l'urbanisation de manière à favoriser la mobilité active et à planifier l'accueil d'une éventuelle ligne d'autobus.
- 1.4. Sécuriser les déplacements par un réseau de camionnage bien défini, par une poursuite des réseaux cyclables et les liens piétons de la municipalité dans le secteur;
- 1.5. Adopter une charte d'aménagement pour les espaces publics et privés avec des choix de mobiliers, de revêtements, d'aménagements et d'affichages;
- 1.6. Réglementer de manière souple pour que l'architecture et l'aménagement paysager soient travaillés et soignés (par un PIIA);
- 1.7. Encourager la plantation d'arbres pour les constructions existantes et interdire la coupe d'arbres matures.

Axe 2 : Parc d'entreprises attractif et dynamique

En 2025, le parc d'entreprises regroupe plusieurs dizaines de petites entreprises dynamiques offrant des emplois locaux de qualité. Son succès réside dans la structure d'accueil facilitante, la promotion efficace et les mesures de soutien à la croissance. Les entreprises bénéficient d'une multitude d'avantages en plus d'être dans un quartier qui a été conçu pour créer un environnement de travail efficient et agréable. La gestion du développement, assurée par une société de développement, maintient le dynamisme du début et le climat propice au développement des affaires.

2. Orientation

- 2.1. Aménager le site du parc d'entreprises en y implantant le réseau viaire, les réseaux d'égout, d'aqueduc et de télécommunication, une place d'échange et de services, ainsi qu'une structure d'accueil clé en main;
- 2.2. Adopter une politique d'accueil avec avantage financier pour encourager l'implantation d'entreprises;
- 2.3. Solliciter une société de développement pour prendre en charge la gestion du parc d'entreprises;
- 2.4. Promouvoir le parc d'entreprises avec l'aide du CLD;

- 2.5. Encadrer le développement pour favoriser un lotissement optimal, la qualité du cadre bâti et l'esthétisme de l'aménagement des terrains par un PIIA.

Axe 3 : Armature commerciale cohérente et ancrée dans la localité

En 2025, des commerces d'envergure ont su se développer en profitant du transit de la route 341. La structure commerciale génère un environnement de consommation et de récréation rehaussée par la contribution active des commerçants. On y retrouve un caractère attrayant, notamment grâce à des produits de producteurs et artisans locaux et régionaux, qui attirent une clientèle plus large et provenant de plus loin. Les citoyens de l'Épiphanie et des environs, et les travailleurs du secteur, ont maintenant ce pôle attractif comme destination incontournable de leurs parcours commerciaux.

3. Orientation

- 3.1. Assurer une diversité et une cohérence des commerces par un contingentement des usages (station-service et restauration);
- 3.2. Favoriser une implantation des bâtiments et l'aménagement des terrains qui suivent le plan concept d'aménagement du présent PPU par un PIIA pour créer une ambiance animée et conviviale;
- 3.3. Encourager un encadrement de la route 341 et le respect d'un style architectural par un PIIA;
- 3.4. Générer un environnement de consommation multidestinations, où une fois stationné, l'accès aux différents commerces par la marche est favorisé;
- 3.5. Avoir une identité visuelle commerciale et une image de marque rayonnante pour l'ensemble du tronçon du boulevard de la route 341.

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Le concept d'aménagement vise à structurer le secteur, en regard aux problématiques énoncées dans la première partie du présent document. Les interventions proposées s'inscrivent en lien avec les trois axes de développement exposés au chapitre précédent et viennent s'inscrire dans le Plan d'urbanisme de la Municipalité.

Ainsi, le plan concept met de l'avant trois pôles d'activités mobilisateurs :

1. Un parc d'entreprises est prévu sur une grande partie du territoire, notamment sur le lot d'usage agricole et en bordure de la route 341, au nord de la rue Payette. Ce pôle vise à concentrer des industries légères.
2. Un pôle commercial situé à l'entrée de la Paroisse, de part et d'autre de la route 341, entre le chemin de fer et la rue Payette. Ce pôle vise le développement d'un projet commercial intégré avec commerces à vocation locale, tel qu'une station d'essence, de la restauration rapide, un centre de rénovation, etc. Un supermarché est également prévu à l'ouest de la route.
3. Un pôle institutionnel et de bureaux complètera le secteur à l'étude, au nord de la zone. Cette zone assurera une transition entre le parc d'entreprise et le noyau villageois de la Ville de L'Épiphanie. Ainsi, des commerces de proximité, un restaurant donnant sur la rivière et un incubateur d'entreprises sont proposés et serviront de zone tampon entre les deux secteurs.

Une nouvelle rue locale sera développée pour desservir les bâtiments industriels implantés en arrière lot. Le tracé privilégié suit en partie le cadastre actuel. Cette rue agira également à titre de voie d'accès pour le camionnage, où un lien direct à la carrière est proposé pour réduire les enjeux de circulation lourde précédemment énoncé. On propose aussi une voie centrale pour virage à gauche sur cette rue.

La situation de l'intersection problématique au coin de la route 341 et de Seigneuriale sera améliorée, puisqu'il n'y aura une diminution des camions qui tournent à gauche à cet endroit. En plus, une voie centrale pour virage à gauche à cette intersection est prévue.

Concernant l'intersection de la route 341 et Payette, un carrefour giratoire y est proposé. Puisque deux nouvelles entrées charretière se créeront sur la route 341, une donnant accès au supermarché et l'autre, au projet commercial intégré, un carrefour giratoire plutôt qu'un feu de circulation

devient particulièrement intéressant pour conserver et améliorer la fluidité de la circulation. En plus ce type d'intervention apaise la circulation et profite aux commerces qui ont une meilleure visibilité et accessibilité avec cette configuration. Pour marquer l'entrée de façon identitaire, une œuvre d'art publique pourrait être intégrée au centre du carrefour giratoire. Tel que mentionné précédemment, l'ensemble des interventions sur la route 341 doivent toutefois être analysées avec le MTQ puisque la route est sous sa juridiction.

Afin de créer un véritable boulevard urbain, une place sera accordée aux piétons et aux cyclistes. Comme mentionné dans le Plan de mobilité active de la Paroisse de L'Épiphanie, un parcours multifonctionnel, soit une piste piétonnière et cyclable, sera implantée sur les terrains situés entre la carrière et la route 341. Cette piste permettra de relier la Paroisse à la Route Verte, qui connectera les pôles de L'Épiphanie à ceux de L'Assomption, de Saint-Sulpice et de Repentigny : « En reliant les principaux pôles de destination du secteur, on offre la possibilité aux résidents d'utiliser le vélo plutôt que la voiture pour leurs déplacements quotidiens. À cette échelle, le volume de déplacements transférés de la voiture au vélo n'est pas négligeable et bénéficierait à l'ensemble des villes concernées comme à la fluidité du trafic. » (Plan de mobilité active, 2011 : 30).

Le chemin Seigneurial, une rue locale peu achalandée et parallèle à la route 341, sera converti en rue partagée (concept zone 30). Ce type d'aménagement de la voirie limite la vitesse automobile à 30 km/h, favorisant ainsi une mixité dans les modes de déplacements (automobilistes, piétons et cyclistes) et une cohabitation pacifique entre eux. La chaussée demeurera à double sens, autant pour les automobilistes que pour les cyclistes et une signalisation appropriée annoncera la zone 30 à l'entrée et à la sortie de la rue. Le développement du transport actif se fera à l'aide d'un PIIA.



Figure 16 – Rue partagée.
Source : mdb94.org

Deux emplacements ont également été privilégiés pour l'aménagement de placettes : une au centre du parc d'entreprises, servant de lieu de rencontre aux travailleurs du secteur, l'autre à l'intersection de la route 341 et de la rue Payette, à l'extrémité de la rue partagée. Cette dernière sera encadrée par des restaurants, dont les terrasses créeront un environnement invitant pour les piétons. Ces deux placettes sont reliées par la piste multifonctionnelle.

L'accueil d'une éventuelle ligne d'autobus est également à analyser. Un raccordement au réseau de transport collectif existant est privilégié sur la route 341, route régionale traversant le site. Un arrêt

d'autobus est prévu sur la placette située à l'intersection de la rue Payette. Cette localisation est idéale, puisque l'arrêt d'autobus est adjacent au réseau multifonctionnel et à une traverse piétonne, favorisant ainsi la création d'un environnement convivial et sécuritaire pour les piétons.

PLAN CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Le plan ci-dessous présente le concept d'aménagement pour le réaménagement de l'entrée de ville.

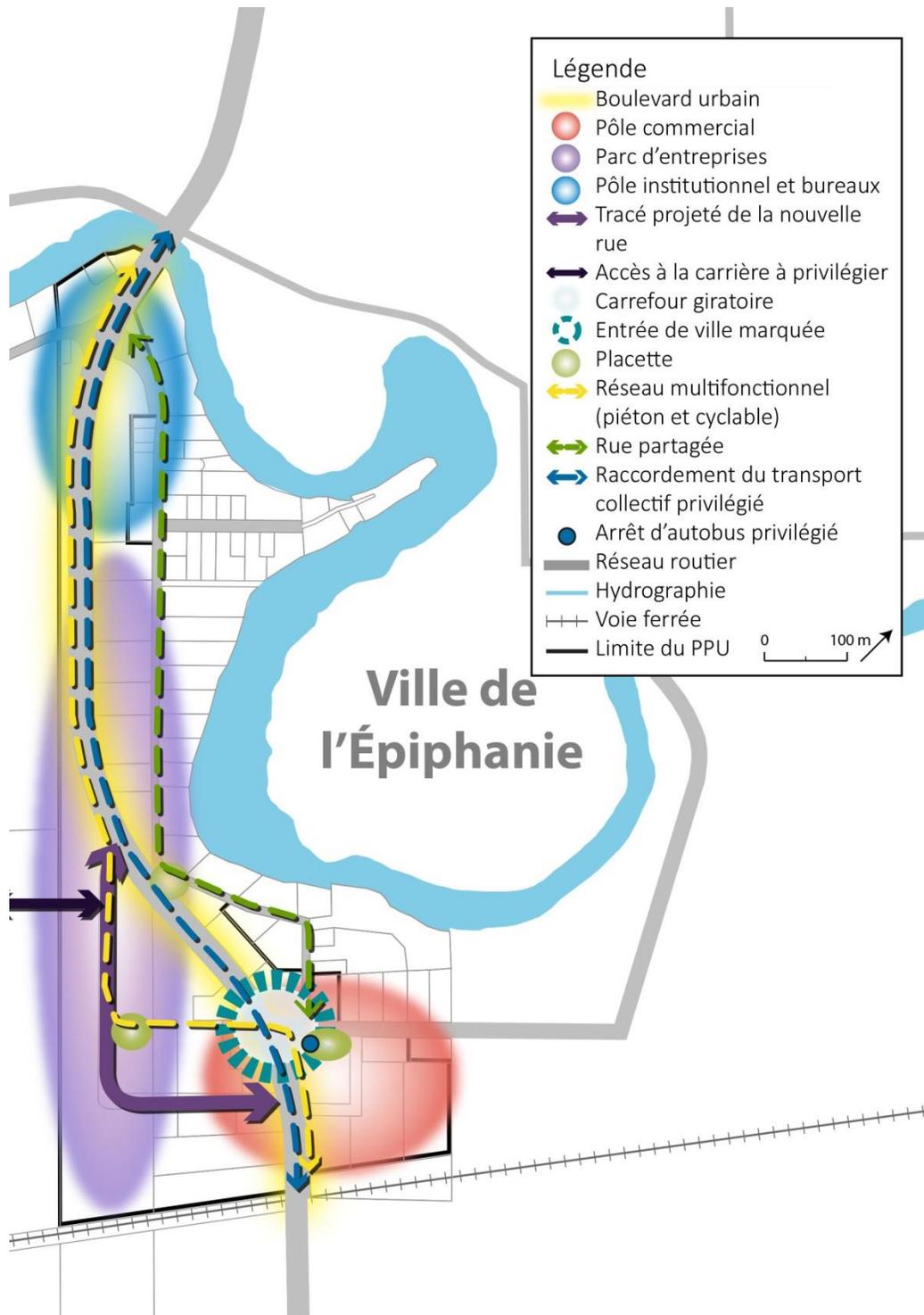


Figure 17 – Plan concept. Source : L'Atelier Urbain

PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT

La carte ci-dessous présente le plan directeur d'aménagement.

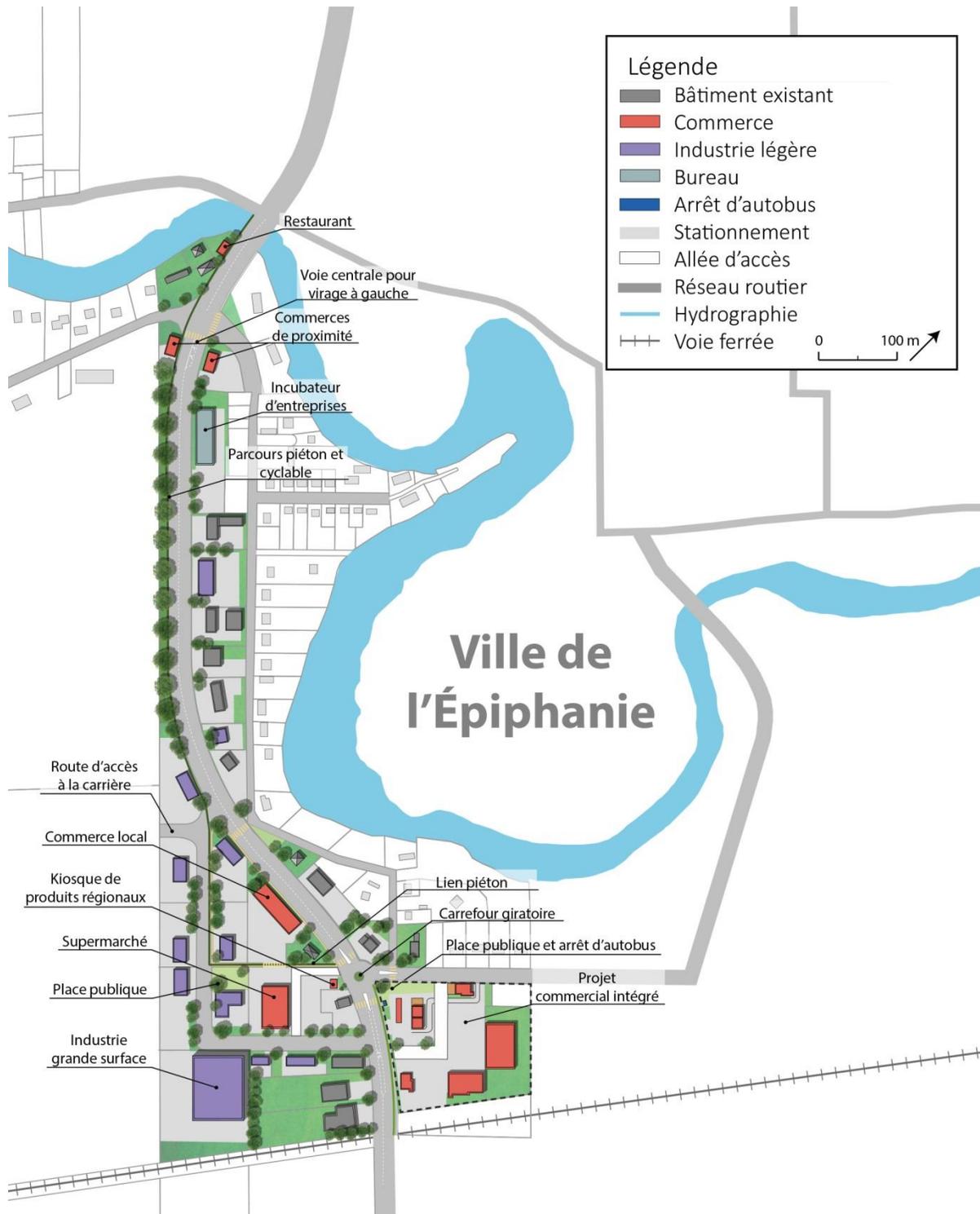


Figure 18 – Plan directeur d'aménagement. Source : L'Atelier Urbain

MISE EN ŒUVRE

Suite à l'établissement des orientations, du concept et du plan guide d'aménagement, il convient de définir les affectations du sol pour le secteur PPU qui serviront à réaliser la concordance du plan de zonage. Le plan des affectations du sol ci-après en indique les délimitations.

L'AFFECTATION DÉTAILLÉE DU SOL

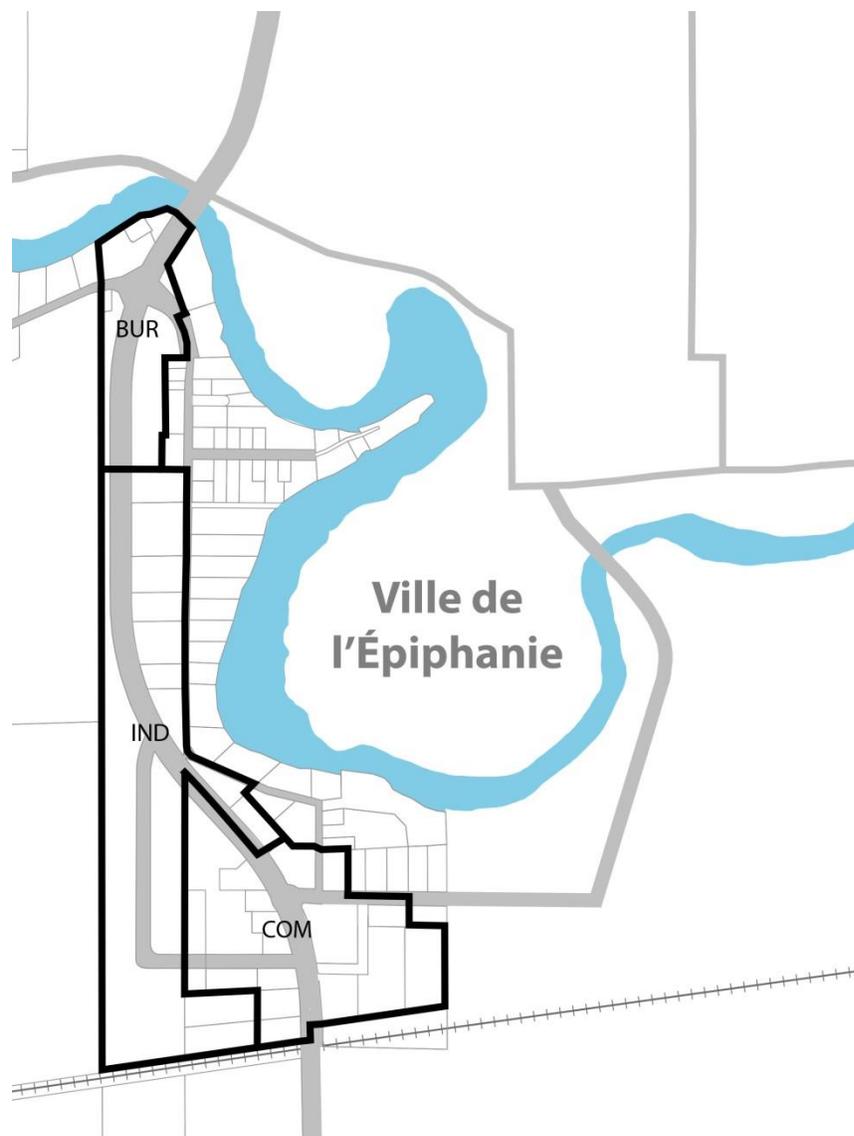


Figure 19 – Carte des affectations du sol. Source : L'Atelier Urbain

Selon le Plan d'urbanisme de la Paroisse, la zone se situe dans l'aire d'affectation urbaine, qui correspond à la limite de son périmètre d'urbanisation. Cette affectation regroupe les fonctions que l'on retrouve habituellement en milieu urbain, de même que de l'industrie légère. Le périmètre du PPU sera découpé par les affectations Bureau, Commerce, Industrie légère 1 et Industrie légère 2, définit comme ce qui suit :

Bureau (BUR)

L'affectation Bureau se compose d'un secteur mixte, on y favorise l'implantation d'un centre de services aux entreprises locale et un incubateur d'entreprise en plus de l'implantation de services institutionnels et de bureaux.

Commerce (COM)

Cette affectation comprend un secteur de services et commerces locaux pouvant accueillir de grandes superficies et des commerces liés à l'automobile.

Industrie légère (IND)

Cette affectation se compose des terrains du parc d'entreprises. Cette affectation inclut des commerces liés à l'automobile existant et de l'industrie légère, soit des établissements dont l'activité n'engendre que de faibles retombées sur le milieu en terme de bruit, de fumée, de poussière, d'odeur, de gaz, de chaleur, de lumière ou de vibration.

LES RÈGLES DE ZONAGE ET DE LOTISSEMENT PROPOSÉES

Modification de la division du territoire en zones

En vertu du pouvoir conféré par l'article 113 al. 2(1) de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, il est proposé de modifier la division du territoire de la municipalité selon les plans ci-après. Par conséquent, il est proposé d'abroger les grilles des usages et normes des zones C2-02, C2-03 et C2-04; et de créer les grilles des usages et normes pour les nouvelles zones I1-01 et I2-01.

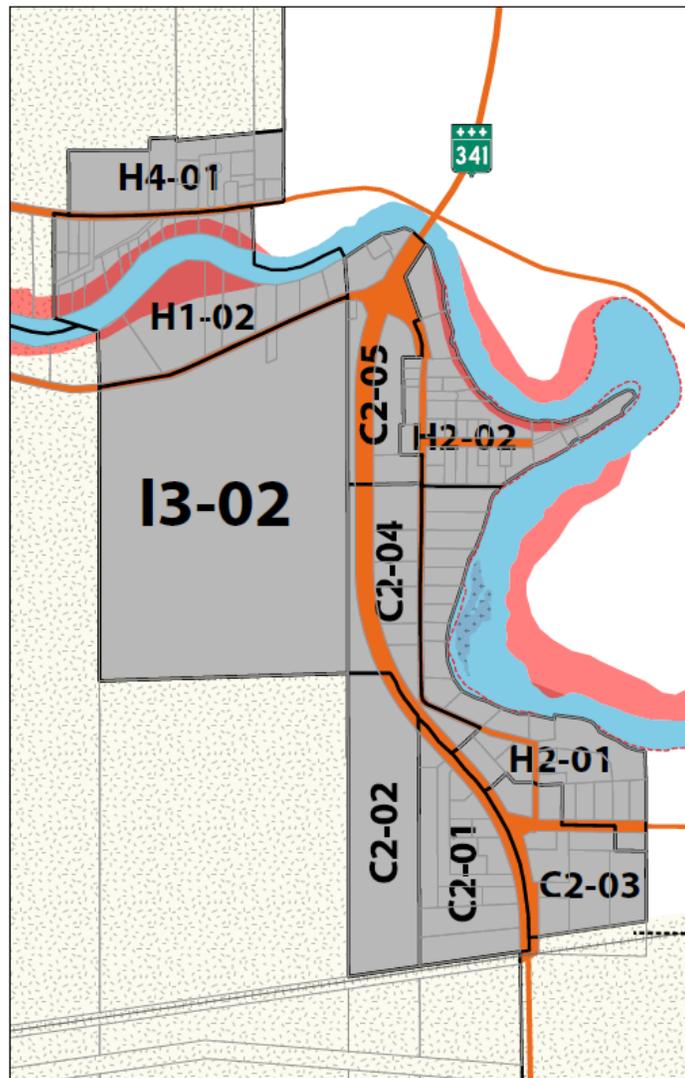


Figure 20 – Division du territoire en zone avant les modifications proposées. Source : L'Atelier Urbain

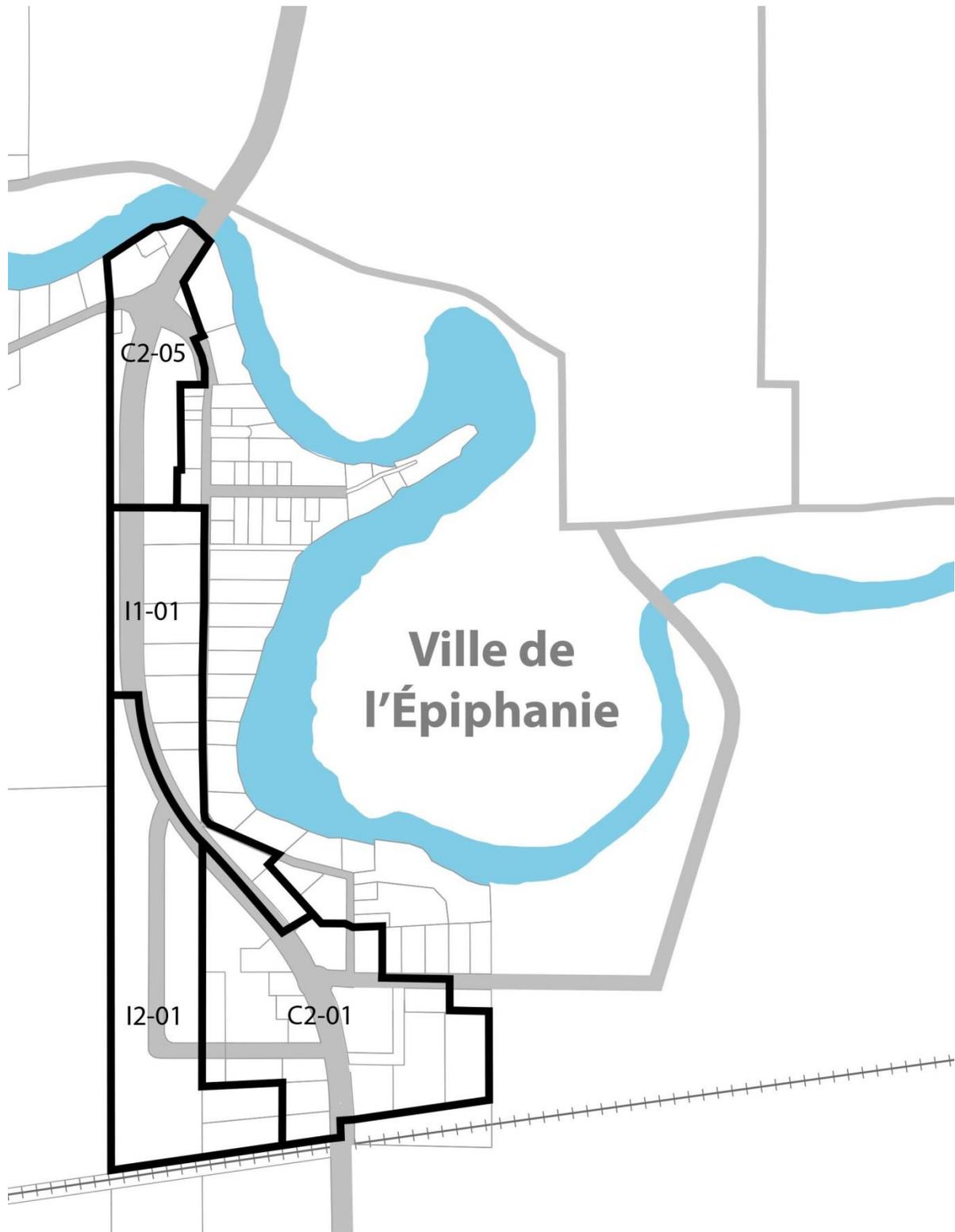


Figure 21 - Division du territoire en zone après les modifications proposées. Source : L'Atelier Urbain

Usages permis et prohibés dans les zones I1-01 et I2-01

En vertu du pouvoir conféré par l'article 113 al. 2(3) de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, il est proposé de spécifier les usages autorisés et prohibés dans les zones I1-01 et I2-01, le tout selon les nouvelles grilles des usages et des normes proposées à l'annexe A du présent document.

Modification des usages permis et prohibés dans les zones C2-01 et C2-05

En vertu du pouvoir conféré par l'article 113 al. 2(3) de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, il est proposée de modifier les usages autorisés et prohibés dans les zones C2-01 et C2-05, le tout selon les nouvelles grilles des usages et des normes proposées à l'annexe A du présent document.

Modification des normes applicables aux bâtiments et construction des zones C2-01 et C2-05

En vertu du pouvoir conféré par l'article 113 al. 2(5) de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, il est proposée de modifier les normes applicables aux bâtiments et constructions des zones C2-01 et C2-05, le tout selon la nouvelle grille des usages et des normes proposées à l'annexe A du présent document.

Normes applicables aux bâtiments et constructions des zones I1-01 et I2-01

En vertu du pouvoir conféré par l'article 113 al. 2(5) de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, il est proposé de spécifier les normes applicables aux bâtiments et constructions des zones I1-01 et I2-01, le tout selon la nouvelle grille des usages et des normes proposées à l'annexe A du présent document.

Normes de dimensions applicables aux lots des zones I1-01 et I2-01

En vertu du pouvoir conféré par l'article 115 al. 2(1) de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, il est proposé de spécifier les normes de dimensions applicables aux lots des zones I1-01 et I2-01, le tout selon la nouvelle grille des usages et des normes proposées à l'annexe A du présent document.

Modification des normes de dimensions applicables aux lots des zones C2-01 et C2-05

En vertu du pouvoir conféré par l'article 115 al. 2(1) de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, il est proposée de modifier les normes de dimensions applicables aux lots des zones C2-01 et C2-05, le tout selon la nouvelle grille des usages et des normes proposées à l'annexe A du présent document.

Modification de la classification des usages commerciaux

En vertu du pouvoir conféré par l'article 113 al. 2(1) de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, il est proposé de modifier la description des usages C204, C205 et C206. Les nouvelles descriptions d'usages seront comme ci-après reproduites.

C204	Établissement de restauration comptoir sans service aux tables et sans entreposage extérieur <i>Accessoirement, les commandes pour apporter, les services de livraison et les terrasses extérieures sont autorisés.</i>
C205	Établissement de restauration avec service aux tables et sans entreposage extérieur <i>Accessoirement, les commandes pour apporter, les services de livraison et les terrasses extérieures sont autorisés.</i>
C206	Établissement de restauration avec service à l'auto et sans entreposage extérieur <i>Accessoirement, les commandes pour apporter, les services de livraison et les terrasses extérieures sont autorisés.</i>

Contingentement des usages de restauration dans la zone C2-01

En vertu du pouvoir conféré par l'article 113 al. 2(4.1) de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, il est proposée de limiter le nombre d'établissements des usages C204, C205 et C206 tel que défini au règlement de zonage à un total de cinq en tout dans la zone C2-01.

Contingentement de l'usage de restauration dans la zone C2-05

En vertu du pouvoir conféré par l'article 113 al. 2(4.1) de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, il est proposé de limiter le nombre d'établissements d'usage C205 tel que défini au règlement de zonage à un dans la zone C2-05.

Contingentement des usages de bar dans la zone C2-01

En vertu du pouvoir conféré par l'article 113 al. 2(4.1) de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, il est proposé de limiter le nombre d'établissements d'usage C207 tel que défini au règlement de zonage à un total de un en tout dans la zone C2-01.

Contingentement des usages station-service dans la zone C2-01

En vertu du pouvoir conféré par l'article 113 al. 2(4.1) de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, il est proposée de limiter le nombre d'établissements d'usage C301, C302, C303 et C304 tel que défini au règlement de zonage à un total de deux en tout dans la zone C2-01.

Affichage

En vertu du pouvoir conféré par l'article 113 al. 2(14) de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, dans les zones C2-01, C2-05, I1-01 et I2-01, il est proposé de limité le nombre d'enseignes sur poteau, socle ou structure à une seule par terrain. De plus, une telle enseigne devra prévoir l'affichage de l'ensemble des occupants du terrain.

Plantation et l'abattage d'arbres

En vertu du pouvoir conféré par l'article 113 al. 2(12.1) de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, il est proposé d'interdire l'abattage d'arbre, à des fins autres que la coupe sanitaire, dans les zones C2-01, C2-05, I1-01 et I2-01.

Projets commerciaux intégrés

En vertu des pouvoirs conférés par l'article 113 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, il est proposé d'encadrer, à l'intérieur des zones qui permettent l'usage commercial, les projets commerciaux intégrés, c'est-à-dire qui comportent plus d'un usage, bâtiment ou construction principale sur un lot. Les dispositions concernant les projets commerciaux intégrés établiront :

- Une distance minimale de 5 m entre tout bâtiment principal et toute allée de circulation;
- Une distance minimale de 5 m entre tout bâtiment principal à une ligne latérale ou arrière;
- Une distance minimale de 6 m entre tous les bâtiments;
- Un maximum d'un bâtiment accessoire par bâtiment principal;
- Une distance minimale de 2,5 m entre tout bâtiment accessoire et toute allée de circulation;
- Une distance minimale de 3 m entre tout bâtiment accessoire à une ligne latérale ou arrière;
- L'obligation d'aménager une allée de circulation à au moins deux des façades de chacun des bâtiments;
- Une largeur minimale de 9 m aux allées d'accès;
- Une limite à une entrée charretière pour chacune des rues bordant le projet;

- Le nombre minimal de cases de stationnement hors rues à 1 par 25 m² de superficie locative;
- Une distance minimale de 1,5 m entre un terrain de stationnement et bâtiment;
- L'aménagement des stationnements afin qu'il n'y ait jamais plus de 25 cases de stationnement consécutives sur une même rangée; que les têtes d'îlots de l'espace de stationnement soient gazonnées dans une proportion de 60 % et comprennent la plantation d'au moins deux arbres feuillus par tête d'îlot; que des massifs d'arbustes soient implantés dans les îlots de stationnement et aux entrées des stationnements;
- Une limite d'une enseigne sur poteau, socle ou structure par voie publique;
- Une obligation d'enfouir les réseaux de distribution;
- Une obligation d'aménager les espaces réservés aux différentes collectes;
- L'aménagement d'une bande de verdure minimale de 2 m le long des limites du terrain;
- La plantation d'au moins un arbre pour chaque 10 m de bande verdure;
- La plantation d'arbustes pour chaque espace de verdure de plus de 20 m² aménagé dans une aire de stationnement;
- L'aménagement d'un trottoir d'une largeur minimale de 1,5 m sur l'ensemble des façades des bâtiments;
- L'obligation d'aménager, pour tout projet de plus de 5000 m², des espaces propices à l'aménagement de kiosque saisonnier;
- L'obligation de respecter un minimum de 6 critères environnementaux parmi les suivants :
 - Ensoleillement : La façade avant ou le mur arrière d'au moins soixante pourcent (60%) des bâtiments principaux doit être orientée dans un angle de plus ou moins vingt degrés (20°) en direction du sud;
 - Espace naturalisé : Un minimum de trente pourcent (30%) de la superficie du terrain doit être naturalisé par un aménagement paysager végétalisé et/ou aquatique ou laissé à l'état naturel dans le cas de superficie déjà boisée;
 - Arbre : Tout arbre non conservé par un projet intégré doit être déplacé ou compensé par un autre arbre planté ailleurs sur le terrain. De plus, lorsque moins de

la moitié de la superficie d'un terrain est en couvert forestier, un minimum d'un (1) arbre par trois (2) unités d'habitation doit être planté sur le terrain;

- Chaussée perméable : Les aires de stationnement extérieures et/ou les allées de circulation sont recouvertes à un minimum de vingt-cinq pourcent (25%) d'un revêtement perméable;
- Aire de stationnement : Les sections de dix (10) cases sont séparées les unes des autres par des terres pleines végétalisées et plantés d'arbre, d'au moins un et cinq dixième de mètres (1,5 m) de largeur;
- Gestion écologique des eaux de pluie : Des fossés végétalisés, des noues végétalisées et/ou des bassins de rétention sont aménagés de manière à récupérer et à traiter écologiquement l'ensemble des eaux de ruissellement de toute surface imperméable présente sur le terrain, y compris les toitures;
- Système sanitaire : L'ensemble des bâtiments ont des toilettes à faible débit et sont reliées à un réseau d'égouts ou à un système de traitement tertiaire au sens du Règlement sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées (c. Q-2, r. 22);
- Transport alternatif : Un réseau de sentiers permet le passage des piétons et/ou des cyclistes entre les différents bâtiments et dans les stationnements;
- Impact environnemental : Une étude d'impact environnementale, élaborée et signée par un professionnel de l'environnement énumère les impacts du projet et les mesures prises pour les minimiser;
- Milieu humide : Aucune construction et aucun ouvrage ne sont effectués dans le littoral et dans la bande de protection riveraine de tout lac, cours d'eau ou milieu humide.
- Professionnel LEED : Le plan d'ensemble du projet commercial intégré et les plans des constructions satisfont les critères LEED et sont signés par des professionnels LEED accrédités.

PIIA POUR UNE IDENTITÉ VISUELLE : VERS UNE CHARTE DE DESIGN URBAIN

Pour atteindre l'esthétisme, la convivialité et l'attractivité d'un boulevard urbain des lignes directrices de design urbain doivent donner une identité visuelle à l'ensemble de l'entrée de ville. L'adoption de ce guide prendra la forme d'une *charte d'aménagement pour les espaces publics et privés*, et du PIIA qui assurera son application. La charte prescrira le choix de mobilier, du revêtement, de l'aménagement et de l'affichage, l'architecture et les aménagements paysagers, alors que le PIIA indiquera les objectifs et critères d'approbation des projets relativement à cette charte.

Les caractéristiques d'aménagements privilégiées visent l'aménagement d'un boulevard urbain structurant, qui signifiera à l'automobiliste qu'il arrive à la Paroisse de L'Épiphanie. Le boulevard urbain tiendra compte de l'importance de la circulation de transit automobile sur la route régionale traversant le territoire. Ainsi, la fluidité de la circulation ne sera pas touchée par les aménagements proposés.

Un boulevard urbain se définit comme une artère bordée de bâtiments et communicant avec le tissu urbain avoisinant. Entre autres, un boulevard urbain permet de se déplacer à pied dans l'espace public. L'environnement du boulevard est mis en valeur par les plantations, les mobiliers urbains, l'éclairage, etc. L'identité visuelle de l'entrée de la Paroisse de l'Épiphanie passera donc par les principes d'aménagement d'un boulevard urbain.

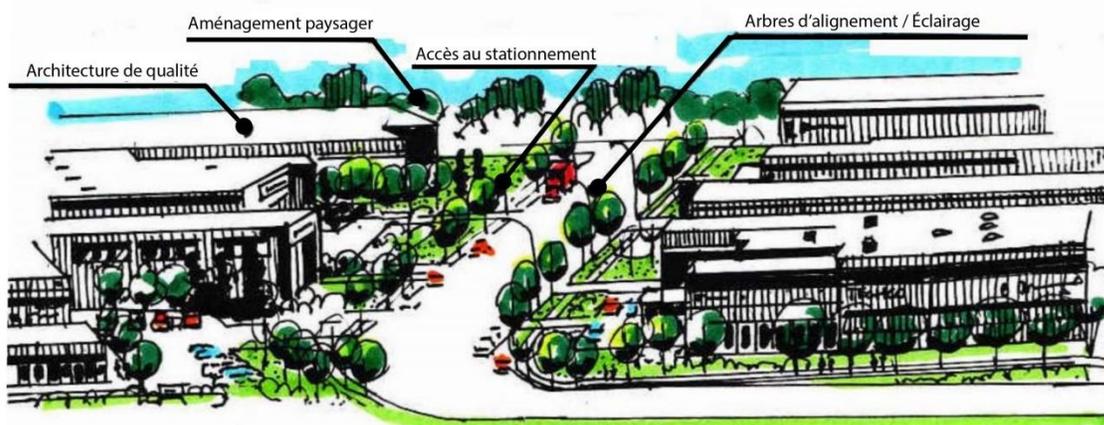


Figure 22 – Quelques principes d'un boulevard urbain. Source : rockyview.ca

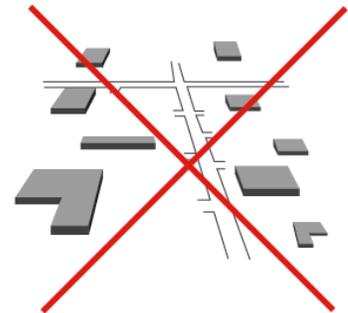
Des bâtiments en relation avec la rue

Les bâtiments actuels apparaissent isolés au milieu de leur stationnement, sans rapport avec les alignements de la rue, à la géométrie des îlots et aux bâtiments voisins. N'ayant aucune relation avec la route 341 si ce n'est que la signalétique, les bâtiments sont repliés sur eux-mêmes, opaque et ne dévoilant que peu leur activité commerciale. Pour que la route 341 se transforme en boulevard urbain, les bâtiments implantés devront être en harmonie avec leur environnement. Pour y parvenir, certains principes doivent être appliqués :

- Encadrer la rue par des marges avant réduites, aligner les bâtiments sur la rue existante et localiser les stationnements à l'arrière ou sur le côté des bâtiments. Cela aura pour effet de dynamiser la rue ;

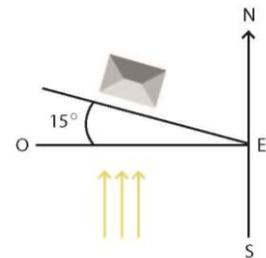


Relation avec la rue désirée



Relation avec la rue à éviter

- Dans la mesure du possible, orienter les bâtiments selon un axe est-ouest, afin d'optimiser l'apport de l'énergie solaire et des vents dominants ;
- Marquer l'entrée principale des bâtiments et y faciliter l'accès autant pour les piétons que les automobilistes ;
- S'assurer que la largeur de la façade soit proportionnelle à la largeur du terrain ;
- Implanter les bâtiments en coin le plus près possible de l'intersection ;
- Développer des liens piétons sur tout le site.



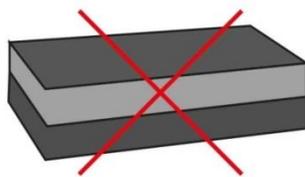
Une architecture de qualité

L'entrée de ville se compose en grande partie de bâtiments commerciaux, qui ont fait l'objet de peu de considérations urbanistiques ou esthétiques. En effet, le cadre bâti est hétérogène, peu dense avec des matériaux de revêtements de piètre qualité. Pour contrer ces problématiques, une architecture commerciale particulière sera définie, de façon à faire cohabiter de façon harmonieuse les bâtiments bordant la rue. Certains principes doivent être respectés :

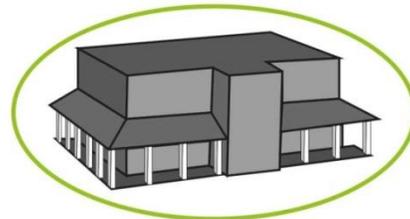
- Conserver entre tous les bâtiments une superficie et une hauteur similaire, tout en ayant une architecture distincte par bâtiment, rendant la rue plus dynamique ;
- S'assurer d'un certain degré de complexité dans la forme du bâtiment, afin de diminuer l'effet de masse d'un bâtiment de grande superficie. Cela permet également une meilleure cohabitation avec les bâtiments de plus petite taille à proximité et ajoute du relief à la forme du bâtiment ;



- Articuler la façade par des auvents, des passages couverts, de l'éclairage, de la signalisation appropriée, etc. ;
- Éviter les masses simples en, par exemple, réduisant la superficie du deuxième étage, en extrudant certaines parties du bâtiment, en évitant les toits plats, etc. ;



Extruder un rectangle en plusieurs étages



Plusieurs extrusions et un passage couvert

- Intégrer aux bâtiments différents matériaux, textures ou couleurs ;
- Réclamer un certain pourcentage de fenêtre sur la façade, pour un effet de transparence et d'animation ;
- Avoir des matériaux de qualités (brique, pierre, vitre, etc.) sur la façade et les côtés de l'édifice adjacent à une rue publique ;

- Pour les commerces à vocation automobile, intégrer les portes de garage sur le côté des bâtiments et non en façade.



Un bâtiment fenêtré et coloré.
Source: rockyview.ca



Un garage automobile à l'architecture intéressante.
Source: a-c-c-blog.blogspot.com



Station-service, matériaux diversifiés. Source: nltarchitectes.com



Un bâtiment fenêtré de forme intéressante.
Source: rockyview.ca



Un bâtiment fenêtré de forme intéressante.
Source: saq.com

Des stationnements peu perceptibles de la rue

Les stationnements prennent actuellement une place importante sur la route 341, étant de grandes superficies et situés en marge avant. Afin de minimiser l'impact visuel du stationnement sur le paysage de la rue, il est nécessaire de :

- Situer les aires de stationnement sur le côté ou à l'arrière des bâtiments, tout en laissant quelques places pour le stationnement temporaire à l'avant. Si cela n'est pas possible, implanter un écran végétal (talus ou aménagement paysager) entre la rue et le stationnement ;
- Éviter les stationnements de trop grande superficie en les divisant à l'aide d'aménagements paysagers. Les relier à l'aide de connexion piétonne sécuritaire ;
- Orienter les allées de stationnements de façon perpendiculaire à l'entrée du bâtiment ;
- Favoriser le partage de stationnement entre les bâtiments.

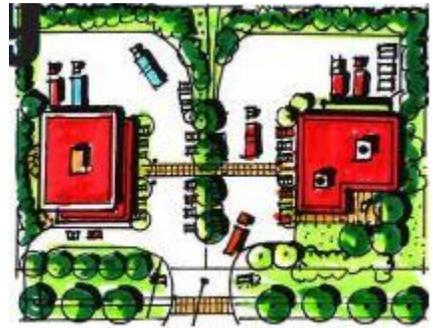


Figure 23 – Stationnement partagé.
Source : rockyview.ca



Figure 24 – Connexion piétonne.
Source : www.metrolinx.com



Figure 25 – Stationnement séparé par aménagement paysager.
Source : www.metrolinx.com

Des aménagements paysagers d'intérêt

On retrouve peu de verdissement en bordure de la route 341, alors que pour unifier et améliorer l'aspect visuel de la route, certaines stratégies paysagères doivent être mises en place :

- Inclure une variété d'arbres, d'arbustes, de plantes vivaces, de plantes couvre-sol, etc. en relation avec les bâtiments, la signalisation et les infrastructures existantes ;
- Planter des arbres d'alignement sur les terrains bordant la route 341, de même qu'à certains endroits stratégiques, afin de marquer le caractère important de l'entrée ;
- Planter des arbres entre le trottoir et la rue, de façon à protéger le piéton des automobilistes ;
- Intégrer des aménagements paysagers de plus grandes envergures et de façon saisonnière dans certains espaces stratégiques (ex. carrefour giratoire, entrées et intersections principales) ;
- Cacher les poteaux électriques existants à l'aide d'arbres et d'aménagements paysagers, en attendant que ceux-ci soient déplacés en arrière lot ;
- Verdir les stationnements de grandes superficies et les camoufler à l'aide de talus végétalisés ou d'aménagement paysager.



Figure 26 – Arbres d'alignement. Source : rockyview.ca



Figure 27 – Stationnement camouflé.
Source : metrolinx.com

Un espace public pour tous

La route 341, composé de deux voies, est très large. Ainsi, il est possible de réduire la largeur de la rue par l'aménagement d'un trottoir du côté est de la route. De plus, un carrefour giratoire est prévu. Une telle infrastructure est l'occasion de marquer l'entrée de la municipalité. Des œuvres d'art public symbolisant l'identité à la Paroisse pourront être implantées dans le rond-point, de même que des aménagements paysagers originaux. Des parcours sécurisés, autant pour les piétons que pour les cyclistes, devront également être mis en place.



Figure 28 – Art public dans un carrefour giratoire.
Source : www.boucherville.ca



Figure 29 - Carrefour giratoire sécurisé pour les déplacements actifs. Source : www.tvagatineau.ca

L'aménagement de placette publique à des endroits stratégiques sur le site permettra aux travailleurs du secteur de se rassembler et de se détendre.

Un affichage cohérent

Le contrôle de l'affichage des bâtiments commerciaux joue un grand rôle dans l'équilibre de la composition d'un secteur commercial. En effet, une signalisation incontrôlée et mal conçue engendre une pollution visuelle et des messages incohérents. De fait, certains principes devront être respectés pour que les enseignes soient soigneusement intégrées au site :

- La hauteur, la largeur, les matériaux utilisés et le style seront le plus uniforme possible, tout en conservant les caractéristiques propres à chaque commerce ;
- L'enseigne devra être un élément intégral de la façade d'un bâtiment, tant par son échelle, son design, sa couleur que ses matériaux ;
- Les affiches posées sur de grands poteaux autonomes seront à éviter. L'affichage de plusieurs commerces sur un poteau est à privilégier. Le poteau devra être camouflé à l'aide d'aménagements paysagers ;
- Une enseigne sur un bâtiment doit être appliquée à plat sur le mur avant d'un bâtiment et ne doit jamais dépasser en hauteur et en largeur la hauteur et la largeur du mur sur lequel elle est installée ;
- Une enseigne doit être bien éclairée, en priorisant le rétroéclairage et en évitant les affiches néon.

Un mobilier urbain distinctif

On ne retrouve sur la route 341 aucun mobilier de repos (banc, table, etc.), aucune poubelle, ni aucun support-vélo. Pour aménager un boulevard urbain, il est nécessaire de porter une attention particulière à ce point, de façon à rendre la rue harmonieuse et homogène. Pour y parvenir, il est nécessaire de :

- Confectionner le mobilier urbain (feux de circulation, les bancs, les luminaires, les poubelles, les jardinières, les bornes, etc.) selon un même langage. Les matériaux pourront être différents, mais la couleur, la texture et la forme seront sélectionnées de manière à se ressembler ;



Figure 30- Mobilier urbain de même langage. Source : .faar.fr

- S'imprégner de l'histoire du site et de la municipalité pour choisir un mobilier urbain identitaire ;
- Placer des bancs et des poubelles à proximité des bâtiments principaux à forts achalandages, le long des trottoirs et sur les places publiques aménagées;
- Protéger les bancs du soleil l'été et des vents l'hiver à l'aide d'arbres.

Un éclairage sécuritaire et d'ambiance

Il est important de considérer l'éclairage comme une partie intégrante de la conception du site et qu'il y en ait sur la totalité de la route principale, de la voie ferrée au rang de l'Achigan Sud. L'éclairage, en plus d'assurer la sécurité aux passants, est un outil efficace pour la création d'une cohésion environnementale et pour créer une ambiance conviviale. Pour y parvenir :

- La route, les trottoirs, les entrées, les stationnements et les traverses piétonnes seront éclairés adéquatement ;
- Les lampadaires seront homogènes, tant quant à la distance qui les séparent, que de leur taille, leur style, la source de lumière et le niveau d'éclairage. Leur implantation doit être coordonnée et organisée, en harmonie avec les aménagements paysagers, les trottoirs et la signalisation routière ;
- Le faisceau lumineux doit éclairer vers le bas pour éviter l'effet d'éblouissement, de même que la pollution lumineuse ;
- L'éclairage sera adapté aux différents usages. Par exemple, un lampadaire éclairant la route où éclairant le trottoir ne sera pas le même. Ce luminaire peut s'intégrer au fût autoroutier ou encore en être un distinct.
- Les bâtiments avec une architecture intéressante ou ayant un positionnement stratégique peuvent être illuminés, de façon à les mettre en valeur.



Figure 31 - Traversée piétonne éclairée

PLAN D'ACTION

Actions	Date prévue
<p><input type="checkbox"/> Aménager le site du parc d'entreprises en y implantant le réseau viaire, les réseaux d'égout, d'aqueduc et de télécommunication, une place d'échange et de services, ainsi qu'une structure d'accueil clé en main;</p> <ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Faire une analyse de faisabilité visant la mise en place des réseaux d'égout et d'aqueduc;	Moyen terme
<p><input type="checkbox"/> Adopter une politique d'accueil avec avantage financier pour encourager l'implantation d'entreprise;</p> <ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Favoriser le développement d'un incubateur d'entreprises ;	Moyen terme
<p><input type="checkbox"/> Solliciter une société de développement pour prendre en charge la gestion du parc d'entreprises;</p>	Moyen terme
<p><input type="checkbox"/> Promouvoir le parc d'entreprise avec l'aide du CLD;</p>	Moyen terme
<p><input type="checkbox"/> Encadrer le développement industriel pour favoriser un lotissement optimal, la qualité du cadre bâti et l'esthétisme de l'aménagement des terrains par un PIIA;</p>	Court terme
<p><input type="checkbox"/> Assurer une cohérence des commerces par un contingentement des usages station-service et restauration;</p>	Court terme
<p><input type="checkbox"/> Favoriser le respect du plan concept du présent PPU par un PIIA;</p>	Court terme
<p><input type="checkbox"/> Assurer les principes d'aménagement d'un boulevard urbain le long de la route 341 par un PIIA</p>	Court terme
<p><input type="checkbox"/> Générer un environnement de consommation multi-destination où une fois stationner l'accès aux différents commerces par la marche est favorisé;</p>	Moyen terme

- Favoriser le partage des stationnements par plusieurs commerces ;
- Implanter des allées piétonnes à l'intérieur des stationnements de grandes superficies ;
- Aménager des traverses piétonnes à l'intersection de la rue Payette et de la route 341 ;
- Favoriser l'aménagement de trottoir en façade des bâtiments.

Favoriser l'implantation d'un carrefour giratoire à l'entrée de la ville, sur la route 341, à l'intersection de la rue Payette, par des représentations au MTQ;

- Implanter une œuvre d'art public identitaire au centre du carrefour giratoire

Aménager l'entrée de ville par un design distinctif pour créer une véritable porte d'entrée;

Aménager de manière intégrée les infrastructures de transport et l'urbanisation de manière à favoriser la mobilité active et à planifier l'accueil d'une éventuelle ligne d'autobus.

- Implanter du mobilier urbain de repos pour les piétons (banc, table, etc.), des poubelles, des supports-vélo, etc.
- Intégrer un éclairage adéquat sur la totalité de la route 341 ;
- Aménager une placette au centre du parc d'entreprises ;
- Aménager une place publique à l'intersection de la rue Payette et de la route 341, à proximité des restaurants rapides.

Sécuriser les déplacements par un réseau de camionnage bien défini par une poursuite des réseaux cyclables et les liens piétons de la municipalité dans le secteur;

- Développer une nouvelle rue avec un accès direct à la carrière

Moyen terme

Moyen terme

Long terme

Court terme

spécifiquement pour le camionnage ;

- Aménager une travée centrale pour virage à gauche sur la route 341 au sud du carrefour giratoire ;
- Limiter le nombre d'entrée charretière en respect des normes du MTQ ;
- Développer un parcours multifonctionnel (piéton et cycliste) sur la bande de terrain entre la carrière et la route 341 ;
- Créer un axe piéton reliant le parc d'entreprises à la place publique ;
- Ajouter des stationnements à vélo dans la place publique ;
- Convertir le chemin Seigneurial en rue partagée (concept zone 30).

Adopter une charte d'aménagement pour les espaces publics et privés avec des choix de mobilier, de revêtement, l'aménagement et l'affichage;

Court terme

Encadrer l'implantation, l'architecture et l'aménagement paysager des commerces par un PIIA;

Court terme

Encourager la plantation d'arbres pour les constructions existantes et interdire la coupe d'arbres matures.

Court terme

BIBLIOGRAPHIE

- Étude sur le potentiel commercial, MRC L'Assomption, 2008
- Institut de la statistique du Québec; Population totale, municipalités de 500 habitants et plus (xls), site consulté le 18 février 2014 :
<http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/perspectives/population/index.html>
- Schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC L'Assomption, entrée en vigueur décembre 2012
- Statistique Canada, les secteurs de recensement, site consulté le 18 février 2013 :
http://geodepot.statcan.gc.ca/GeoSearch2011-GeoRecherche2011/GeoSearch2011GeoRecherche2011.jsp?minX=7609283.64911693&minY=1270745.7510713&maxX=7651804.65752029&maxY=1296628.10401248&LastImage=http://geodepot.statcan.gc.ca/Diss/Output/GeoSearch2011_f6geoimpaz248045728214865.gif&lang=F&boundaryType=ct&switchTab=0

ANNEXE A GRILLE DES USAGES ET NORME

AJOUT ET MODIFICATION DE GRILLES DES USAGES ET NORMES

Le règlement de zonage est modifié à son annexe B intitulé « Grille des usages et des spécifications », de façon à :

- Abroger les grilles C2-02, C2-03 et C2-04 ;
- Créer les grilles I1-01 et I2-01 telles que présentes dans ce présent article et intitulée « Grilles des usages et normes » ;
- Modifier les grilles C2-01 et C2-05 telles que présentes dans ce présent article et intitulée « Grilles des usages et normes ».

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME
POUR UNE ENTRÉE DE VILLE ATTRAYANTE ET DYNAMIQUE

Classes d'usage permises	H : Habitation					
	H1 : Habitation unifamiliale					
	H2 : Habitation bifamiliale					
	H3 : Habitation trifamiliale (3)					
	H4 : Habitation multifamiliale (4 et +)					
	C : Commerce					
	C1 : Commerce et service de proximité					
	C2 : Commerce et service local					
	C3 : Commerce et service liés à l'automobile		• (1)			
	R : Récréation					
	R1 : Activité récréative intensive					
	R2 : Activité récréative extensive					
	P : Public					
	P1 : Service institutionnel					
	P2 : Service public			•		
	I : Industriel					
	I1 : Industrie légère sans entreposage	•				
	I2 : Industrie légère avec entreposage					
	I3 : Industrie extractive					
	I4 : Site de confinement environnemental					
	A : Agricole					
A1 : Agriculture et activité agricole						
A2 : Aménagement forestier						
A3 : Usage para-agricole						
Usages additionnels permis	Ateliers d'artistes et d'artisans					
	Fermettes					
	Gîtes touristiques					
	Logements additionnels et chambres d'appoints					
	Services professionnels ou commercial pratiqués à domicile					
Normes spécifiques	Structure du bâtiment principal					
	Isolée	•	•	•		
	Jumelée					
	Contiguë					
	Dimension du bâtiment principal					
	Façade avant minimale (m)	7,3	7,3	7,3		
	Emprise au sol minimale (m ²)	45	45	45		
	Nombre d'étage minimal	1	1	1		
	Nombre d'étage maximal	3	3	3		
	Hauteur minimale (m)	6	6	6		
	Hauteur maximale (m)	15	15	15		
	Densité d'occupation					
	Coefficient d'emprise au sol (CES) minimal	25	25	25		
	Coefficient d'emprise au sol (CES) maximal	60	60	60		
	Coefficient d'occupation du sol (COS) minimal	35	35	35		
	Coefficient d'occupation du sol (COS) maximal	150	150	150		
	Marges					
Avant minimale (m)	7,6	7,6	7,6			
Arrière minimale (m)	7,6	7,6	7,6			
Latérale minimale (m)	6	3	6			
Total latérale minimale (m)	14	7	14			
Lotissement (terrain) (3)						
Largeur avant minimale (m)						
Profondeur moyenne minimale (m)						
Superficie minimale (m ²)						

Zone
11-01

Usages spécifiquement permis
(1) C305

Usages spécifiquement exclus

Notes

Amendements	
Numéro	Date

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME
POUR UNE ENTRÉE DE VILLE ATTRAYANTE ET DYNAMIQUE

Classes d'usage permises	H : Habitation					
	H1 : Habitation unifamiliale					
	H2 : Habitation bifamiliale					
	H3 : Habitation trifamiliale (3)					
	H4 : Habitation multifamiliale (4 et +)					
	C : Commerce					
	C1 : Commerce et service de proximité					
	C2 : Commerce et service local					
	C3 : Commerce et service liés à l'automobile					
	R : Récréation					
	R1 : Activité récréative intensive					
	R2 : Activité récréative extensive					
	P : Public					
	P1 : Service institutionnel					
	P2 : Service public		•			
	I : Industriel					
I1 : Industrie légère sans entreposage	•					
I2 : Industrie légère avec entreposage	•					
I3 : Industrie extractive						
I4 : Site de confinement environnemental						
A : Agricole						
A1 : Agriculture et activité agricole			•			
A2 : Aménagement forestier						
A3 : Usage para-agricole						
Usages additionnels permis	Ateliers d'artistes et d'artisans					
	Fermettes					
	Gîtes touristiques					
	Logements additionnels et chambres d'appoints					
	Services professionnels ou commercial pratiqués à domicile					
Normes spécifiques	Structure du bâtiment principal					
	Isolée	•	•	•		
	Jumelée					
	Contiguë					
	Dimension du bâtiment principal					
	Façade avant minimale (m)	7,3	7,3	7,3		
	Emprise au sol minimale (m ²)	45	45	45		
	Nombre d'étage minimal	1	1	1		
	Nombre d'étage maximal	3	3	3		
	Hauteur minimale (m)	6	6	6		
	Hauteur maximale (m)	15	15	15		
	Densité d'occupation					
	Coefficient d'emprise au sol (CES) minimal	25	25	25		
	Coefficient d'emprise au sol (CES) maximal	60	60	60		
	Coefficient d'occupation du sol (COS) minimal	35	35	35		
	Coefficient d'occupation du sol (COS) maximal	150	150	150		
Marges						
Avant minimale (m)	7,6	7,6	7,6			
Arrière minimale (m)	7,6	7,6	7,6			
Latérale minimale (m)	6	3	6			
Total latérale minimale (m)	14	7	14			
Lotissement (terrain) (3)						
Largeur avant minimale (m)						
Profondeur moyenne minimale (m)						
Superficie minimale (m ²)						

Zone
I2-01

Usages spécifiquement permis

Usages spécifiquement exclus

Notes

Amendements	
Numéro	Date

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME
POUR UNE ENTRÉE DE VILLE ATTRAYANTE ET DYNAMIQUE

Classes d'usage permises	H : Habitation					
	H1 : Habitation unifamiliale					
	H2 : Habitation bifamiliale					
	H3 : Habitation trifamiliale (3)					
	H4 : Habitation multifamiliale (4 et +)					
	C : Commerce					
	C1 : Commerce et service de proximité	•				
	C2 : Commerce et service local		•(2)(3)			
	C3 : Commerce et service liés à l'automobile			•(1)(4)		
	R : Récréation					
	R1 : Activité récréative intensive					
	R2 : Activité récréative extensive					
	P : Public					
	P1 : Service institutionnel					
	P2 : Service public				•	
	I : Industriel					
I1 : Industrie légère sans entreposage						
I2 : Industrie légère avec entreposage						
I3 : Industrie extractive						
I4 : Site de confinement environnemental						
A : Agricole						
A1 : Agriculture et activité agricole						
A2 : Aménagement forestier						
A3 : Usage para-agricole						
Usages additionnels permis	Ateliers d'artistes et d'artisans					
	Fermettes					
	Gîtes touristiques					
	Logements additionnels et chambres d'appoints					
	Services professionnels ou commercial pratiqués à domicile					
Normes spécifiques	Structure du bâtiment principal					
	Isolée	•	•	•	•	
	Jumelée					
	Contiguë					
	Dimension du bâtiment principal					
	Façade avant minimale (m)	7,3	7,3	7,3	7,3	
	Emprise au sol minimale (m ²)	60	60	60	60	
	Nombre d'étage minimal	1	1	1	1	
	Nombre d'étage maximal	3	3	3	3	
	Hauteur minimale (m)	6	6	6	6	
	Hauteur maximale (m)	15	15	15	15	
	Densité d'occupation					
	Coefficient d'emprise au sol (CES) minimal	25	25	25	25	
	Coefficient d'emprise au sol (CES) maximal	60	60	60	60	
	Coefficient d'occupation du sol (COS) minimal	30	30	30	30	
	Coefficient d'occupation du sol (COS) maximal	100	100	100	100	
Marges						
Avant minimale (m)	5	5	5	5		
Arrière minimale (m)	5	5	5	5		
Latérale minimale (m)	4	4	4	4		
Total latérale minimale (m)	8	8	8	8		
Lotissement (terrain) (3)						
Largeur avant minimale (m)						
Profondeur moyenne minimale (m)						
Superficie minimale (m ²)						

Zone
C2-01

Usages spécifiquement permis

Usages spécifiquement exclus
(1) C305 (3) C208

Notes
(2) Maximum de cinq en tout établissement d'usage C204 C205 et C206 dans la zone. Maximum de un en tout établissement d'usages C207 dans la zone.
(4) Maximum de deux en tout établissement d'usage C301, C302, C303 et C304 dans la zone.

Amendements	
Numéro	Date

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME
POUR UNE ENTRÉE DE VILLE ATTRAYANTE ET DYNAMIQUE

Classes d'usage permises	H : Habitation					
	H1 : Habitation unifamiliale			•	•	•
	H2 : Habitation bifamiliale			•	•	•
	H3 : Habitation trifamiliale (3)					
	H4 : Habitation multifamiliale (4 et +)					
	C : Commerce					
	C1 : Commerce et service de proximité	•				
	C2 : Commerce et service local		•(1) (2)			
	C3 : Commerce et service liés à l'automobile					
	R : Récréation					
	R1 : Activité récréative intensive					
	R2 : Activité récréative extensive					
	P : Public					
	P1 : Service institutionnel					
P2 : Service public						
I : Industriel						
I1 : Industrie légère sans entreposage						
I2 : Industrie légère avec entreposage						
I3 : Industrie extractive						
I4 : Site de confinement environnemental						
A : Agricole						
A1 : Agriculture et activité agricole						
A2 : Aménagement forestier						
A3 : Usage para-agricole						
Usages additionnels permis	Ateliers d'artistes et d'artisans					
	Fermettes					
	Gîtes touristiques					
	Logements additionnels et chambres d'appoints			•		
	Services professionnels ou commercial pratiqués à domicile			•		
Normes spécifiques	Structure du bâtiment principal					
	Isolée			•		
	Jumelée				•	
	Contiguë					•
	Dimension du bâtiment principal					
	Façade avant minimale (m)	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3
	Emprise au sol minimale (m ²)	60	60	60	60	60
	Nombre d'étage minimal	1	1	1	1	1
	Nombre d'étage maximal	3	3	3	3	3
	Hauteur minimale (m)	6	6	6	6	6
	Hauteur maximale (m)	15	15	15	15	15
	Densité d'occupation					
	Coefficient d'emprise au sol (CES) minimal	25	25	25	25	25
	Coefficient d'emprise au sol (CES) maximal	60	60	60	60	60
	Coefficient d'occupation du sol (COS) minimal	35	35	35	35	35
	Coefficient d'occupation du sol (COS) maximal	150	150	150	150	150
	Marges					
	Avant minimale (m)	5	5	5	5	5
Arrière minimale (m)	5	5	5	5	5	
Latérale minimale (m)	4	4	2	0	0	
Total latérale minimale (m)	8	8	5	3	0	
Lotissement (terrain) (3)						
Largeur avant minimale (m)	20	20	20	20	20	
Profondeur moyenne minimale (m)	30	30	30	30	30	
Superficie minimale (m ²)	600	600	600	600	600	

Zone C2-05 (Voir verso)
--

Usages spécifiquement permis

Usages spécifiquement exclus
(1) C204, C206, C207, C208, C212, C215

Notes
(2) Maximum de un établissement d'usage C205.

Amendements	
Numéro	Date

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME
POUR UNE ENTRÉE DE VILLE ATTRAYANTE ET DYNAMIQUE

Classes d'usage permises	H : Habitation					
	H1 : Habitation unifamiliale					
	H2 : Habitation bifamiliale					
	H3 : Habitation trifamiliale (3)	•	•	•		
	H4 : Habitation multifamiliale (4 et +)	•	•	•		
	C : Commerce					
	C1 : Commerce et service de proximité					
	C2 : Commerce et service local					
	C3 : Commerce et service liés à l'automobile					
	R : Récréatif					
	R1 : Activité récréative intensive					
	R2 : Activité récréative extensive					
	P : Public					
	P1 : Service institutionnel				•	
	P2 : Service public				•	
	I : Industriel					
	I1 : Industrie légère sans entreposage					
	I2 : Industrie légère avec entreposage					
	I3 : Industrie extractive					
I4 : Site de confinement environnemental						
A : Agricole						
A1 : Agriculture et activité agricole						
A2 : Aménagement forestier						
A3 : Usage para-agricole						
Usages additionnels permis	Ateliers d'artistes et d'artisans					
	Fermettes					
	Gîtes touristiques					
	Logements additionnels et chambres d'appoints	•				
	Services professionnels ou commercial pratiqués à domicile	•				
Normes spécifiques	Structure du bâtiment principal					
	Isolée	•				
	Jumelée		•			
	Contiguë			•		
	Dimension du bâtiment principal					
	Façade avant minimale (m)	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3
	Emprise au sol minimale (m ²)	60	60	60	60	60
	Nombre d'étage minimal	1	1	1	1	1
	Nombre d'étage maximal	3	3	3	3	3
	Hauteur minimale (m)	6	6	6	6	6
	Hauteur maximale (m)	15	15	15	15	15
	Densité d'occupation					
	Coefficient d'emprise au sol (CES) minimal	25	25	25	25	25
	Coefficient d'emprise au sol (CES) maximal	60	60	60	60	60
	Coefficient d'occupation du sol (COS) minimal	35	35	35	35	35
	Coefficient d'occupation du sol (COS) maximal	150	150	150	150	150
	Marges					
	Avant minimale (m)	5	5	5	5	5
	Arrière minimale (m)	5	5	5	5	5
Latérale minimale (m)	3	0	0	4	4	
Total latérale minimale (m)	7	4	0	8	8	
Lotissement (terrain) (3)						
Largeur avant minimale (m)	20	20	20	20	20	
Profondeur moyenne minimale (m)	30	30	30	30	30	
Superficie minimale (m ²)	600	600	600	600	600	

Zone
C2-05 (Suite)

Usages spécifiquement permis

Usages spécifiquement exclus

Notes

Amendements	
Numéro	Date

ANNEXE B – INVENTAIRE DE PROPRIÉTÉ INCLUSE DANS LE SECTEUR PPU

#	Adresse	Matricule	Propriétaire	Usage	Superficie	Valeur terrain	Valeur bâtiment
1	460 RANG RIVIERE COTE NORD	0677-25-2792-000-0000	POITRAS NATHALIE	Agriculture	65 126,5	409 000	44 800
2	459 @ 459 - B ROUTE 341	0677-27-7550-000-0000	ALBA ANA	Vente au détail	7164.2	102 600	299 600
3	463 ROUTE 341	0677-27-4381-000-0000	CENTRE DU CAMION C.M.G. INC	Garage et équipement pour camion	7166.4	102 700	558 700
4	ROUTE 341 ARRIERE	0677-18-0230-000-0000	3226867 CANADA INC	Non aménagé et non exploité	7050.4	104 900	0
5	ROUTE 341 ARRIERE	0677-18-0230-000-0000	3226867 CANADA INC	Non aménagé et non exploité	2413.1	104 300	0
6	465 ROUTE 341	0677-28-5144-000-0000	GESTION JESSIE INC	Vente en gros d'automobiles, pièces	1692.4	60 400	265 300
7	ROUTE 341	0677-38-4184-000-0000	ROCH GERVAIS	Non aménagé et non	3058.1	115 200	0

#	Adresse	Matricule	Propriétaire	Usage	Superficie	Valeur terrain	Valeur bâtiment
				exploité			
8	460 ROUTE 341	0677-39-5255-000-0000	9142-1149 QUEBEC INC	Terrain de jeux et piste athlétique	10 001.4	153 500	507 300
9	ROUTE 341 (ARRIERE)	0678-30-9403-000-0000	ROCH GERVAIS	Entreposage	7220.7	70 200	74 700
10	177 RUE PAYETTE	0678-30-4361-000-0000	DUMOULIN MARC	Résidentielle	1553	37 500	169 600
11	462 ROUTE 341	0677-29-7044-000-0000	ROCH GERVAIS	Vente au détail, magasin à rayon	4063.8	118 500	9200
12	199 @ 201 RUE PAYETTE	0677-29-3959-000-0000	ZHOU MING	Vente au détail de produit d'épicerie	1536.1	78 300	191 300
13	469 ROUTE 341	0677-18-9886-000-0000	LES PETROLES EXPERT INC	Station-service	2456.1	105 000	154 100
14	ROUTE 341 ARRIERE	0677-18-7050-000-0000	3226867 CANADA INC	Non aménagé et non exploité	3253.5	88 900	0
15	473 ROUTE 341	0677-19-5302-000-0000	3 226 867 CANADA	Entreposage et service	1167	55 700	145 000

#	Adresse	Matricule	Propriétaire	Usage	Superficie	Valeur terrain	Valeur bâtiment
			INC	d'entreposage			
16	ROUTE 341	0677-18-2979-000-0000	3226867 CANADA INC	Non aménagé et non exploité	1114.8	38 300	0
17	ROUTE 341	0677-18-5017-000-0000	3226867 CANADA INC	Rue et avenue pour l'accès local	6237.7	60 600	0
18	475 ROUTE 341	0677-19-1306-000-0000	AMIREAULT ALAIN	Résidentielle	1919.3	80 000	192 300
19	ROUTE 341	0677-09-8218-000-0000	3226867 CANADA INC	Non aménagé et non exploité	1263.8	64 500	0
20	ROUTE 341	0677-28-9788-000-0000	CORP MUN PAR DE L'EPIPHANIE	Rue et avenue pour l'accès local	292.9	100	0
21	ROUTE 341	0577-89-2095-000-0000	CORP MUN PAR DE L'EPIPHANIE	Rue et avenue pour l'accès local	44 846.6	100	0
22	ROUTE 341	0677-09-0921-000-0000	3226867 CANADA INC	Non aménagé et non exploité	1430.1	72 900	0
23	200 RUE PAYETTE	0678-20-0214-000-0000	9033 5662 QUEBEC	Établissement où l'on sert	2213.7	96 400	291 500

#	Adresse	Matricule	Propriétaire	Usage	Superficie	Valeur terrain	Valeur bâtiment
			INC	à boire (alcoolisées)			
24	476 ROUTE 341	0677-19-5484-000-0000	GELINAS RICHARD	Restauration avec service complet ou restreint	3094.6	115 800	146 400
25	500 ROUTE 341	0677-09-7581-000-0000	9000 2353 QUEBEC INC	Service de réparation d'automobiles	2581.8	107 100	262 400
26	510 ROUTE 341	0677-09-0691-000-0000	LATENDRESSE LILIANE	Résidentielle	2149.2	64 900	143 500
27	514 ROUTE 341	0578-80-6609-000-0000	AUGER MICHEL	Vente au détail de véhicules à moteur	2694.7	81 800	393 400
28	ROUTE 341	0578-80-3537-000-0000	9216-8525 QUEBEC INC	Non aménagé et non exploité	1950.5	71 700	0
29	518 ROUTE 341	0578-70-9767-000-0000	9216-8525 QUEBEC INC	Vente au détail de pièces	4043.5	127 800	737 700
30	520 ROUTE 341	0578-71-5700-000-0000	VILLE DE REPENTIGNY	Fonction préventive et activités connexes	2959.4	88 400	702 700

#	Adresse	Matricule	Propriétaire	Usage	Superficie	Valeur terrain	Valeur bâtiment
31	522 - A @ 522 - B ROUTE 341	0578-71-2534-000-0000	GESTION MADELEINE SOURDIF	Immeuble commercial	3762.6	111 400	336 900
32	ROUTE 341	0578-61-7977-000-0000	SOURDIF MADELEINE	Non aménagé et non exploité	5587.8	134 000	0
33	526 ROUTE 341	0578-62-3521-000-0000	GESTION IMMOBILIERE CY INC	Service de construction et d'estimation de bâtiments	3565.1	103 100	405 600
34	RANG ACHIGAN SUD	0578-53-3305-000-0000	POITRAS NATHALIE	Non aménagé et non exploité	10 918.6	155 300	0
35	ROUTE 341	0578-34-6891-000-0000	VILLE DE L'ÉPIPHANIE	Non aménagé et non exploité	1196.1	10 100	0
36	800 RANG ACHIGAN SUD	0578-34-5560-000-0000	ST-GERMAIN GUILLAUME	Résidentielle	988.4	18 800	87 000
37	810 RANG ACHIGAN SUD	0578-34-6421-000-0000	POITRAS LOUIS	Résidentielle	3972.5	43 000	115 200

#	Adresse	Matricule	Propriétaire	Usage	Superficie	Valeur terrain	Valeur bâtiment
38	821 RANG ACHIGAN SUD	0578-33-9756-000-0000	POITRAS LOUIS	Résidentielle	459.7	15 200	43 500
