

PROVINCE DE QUÉBEC

VILLE DE SAINTE-CATHERINE

PROJET RÈGLEMENT NUMÉRO 2013-08

PROJET DE RÈGLEMENT MODIFIANT LE
RÈGLEMENT CONCERNANT LES PLANS
D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE 2013-00 TEL
QU'AMENDÉ DE FAÇON À Y INTRODUIRE
DES DISPOSITIONS PARTICULIÈRES
APPLICABLES À LA ZONE M-554

PROPOSÉ PAR :

APPUYÉ PAR :

ET RÉSOLU :

Avis de motion :

Adoption :

Entrée en vigueur :

QU'IL SOIT STATUÉ ET ORDONNÉ PAR LE PRÉSENT RÈGLEMENT DU CONSEIL DE LA VILLE DE SAINTE-CATHERINE, ET IL EST, PAR LE PRÉSENT RÈGLEMENT, STATUÉ ET ORDONNÉ, COMME SUIIT :

CONSIDÉRANT qu'en vertu de l'article 145.9 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, la Ville de Sainte-Catherine peut adopter un règlement qui lui permet d'exiger dans une zone, lors d'une demande de modification des règlements d'urbanisme, la production d'un plan d'aménagement de l'ensemble de cette zone;

CONSIDÉRANT que la Ville de Sainte-Catherine possède un règlement concernant les plans d'aménagement d'ensemble numéro 2013-00, adopté le 14 avril 2009, tel qu'amendé;

CONSIDÉRANT le projet de règlement 2009-Z-77 modifiant le règlement de zonage pour la zone concernée;

CONSIDÉRANT que la Ville de Sainte-Catherine souhaite ajouter des objectifs et critères spécifiques à la zone M-554 au règlement concernant les plans d'aménagement d'ensemble.

LE CONSEIL MUNICIPAL DÉCRÈTE CE QUI SUIIT :

ARTICLE 1 MODIFICATION DU RÈGLEMENT NUMÉRO 2013-00 INTITULÉ « RÈGLEMENT CONCERNANT LES PLANS D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE »

Le présent règlement modifie le règlement numéro 2013-00, intitulé « *Règlement concernant les plans d'aménagement d'ensemble* » tel qu'amendé.

ARTICLE 2 AJOUT DE L'ARTICLE 38

L'article 38 est ajouté à la suite de l'article 37 pour se lire comme suit :

« 38. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES À LA ZONE M-554

Les dispositions suivantes s'appliquent à la zone M-554 :

Les objectifs et critères déterminés pour la zone M-554 visent à orienter le développement du secteur par des projets mixtes favorisant la planification d'un milieu de vie dynamique doté d'une saine combinaison d'usages résidentiels et commerciaux. Le développement du secteur structurera davantage le milieu d'insertion, par la création d'une interface dynamique arrimée aux emprises excédentaires du ministère des Transports du Québec, destinées à être redéveloppées, lorsque la configuration actuelle de la Route 132 sera transformée en boulevard urbain, et les secteurs commerciaux et résidentiels limitrophes.

| OBJECTIFS | CRITÈRES D'ÉVALUATION |
|--|---|
| Lotissement | |
| <p>1° Favoriser un découpage des lots en tirant profit des potentiels qu'apporteront le futur boulevard urbain et des espaces publics environnants.</p> | <p>a) Prendre en considération dans la conception de nouveaux lots que les emprises excédentaires de la Route 132 seront redéveloppées et que la route 132 deviendra, à terme, un boulevard urbain;</p> <p>b) Privilégier des lots adaptés à la topographie et aux caractéristiques du site;</p> <p>c) Contribuer au développement d'un paysage urbain lequel est d'intérêt métropolitain;</p> <p>d) Favoriser la conception d'espaces communs et d'un réseau actif animant le site;</p> <p>e) Prévoir les superficies nécessaires aux manœuvres des véhicules d'urgence, et autres fournisseurs de service (collectes, déneigement) dans la conception des lots.</p> |
| Organisation spatiale | |
| <p>2° Développer un secteur mixte d'importance marqué par une synergie entre les différents usages et un arrimage harmonieux avec les secteurs environnants, notamment le boulevard urbain de la Route 132 et les quartiers résidentiels limitrophes.</p> <p>3° Arrimer le secteur aux quartiers limitrophes et aux équipements de transports collectifs le bordant par la perméabilité du site et une trame viaire complémentaire aux réseaux municipaux existants;</p> | <p>a) Mettre en œuvre des projets de construction optimisant l'utilisation du sol et améliorant la qualité de vie selon la capacité de développement du secteur;</p> <p>b) Définir le domaine public par l'implantation des bâtiments et la création d'un front bâti harmonieux et rythmé;</p> <p>c) Privilégier une implantation des bâtiments permettant la création de milieux de vie diversifiés et accueillants, s'inscrivant dans une portée locale et régionale;</p> <p>d) Créer une interface conviviale entre le milieu bâti et les usages à proximité par le positionnement judicieux des bâtiments;</p> <p>e) Favoriser le dégagement entre les bâtiments et les voies publiques afin de mettre en valeur l'architecture des façades des bâtiments, l'aménagement d'espaces extérieurs significatifs à l'échelle humaine pour les piétons et cyclistes;</p> <p>f) Privilégier l'implantation des bâtiments misant à la fois sur le caractère privé de chaque unité de logement et une organisation spatiale ouverte sur le domaine public;</p> <p>g) Minimiser les impacts des stationnements de surface par l'aménagement de stationnements souterrains facilement accessibles et disponibles pour l'ensemble des résidents et occupants;</p> <p>h) Préconiser une planification permettant la conservation et la mise en valeur des arbres matures présents sur le site et l'intégration des boisés existants au concept d'organisation spatiale;</p> <p>i) Créer une trame urbaine perméable, par le déploiement de liens actifs répartis stratégiquement au sein du quartier, favorisant les déplacements, les échanges et l'accessibilité avec les activités et secteurs limitrophes;</p> <p>j) Susciter la connexion des nouveaux ensembles urbains, en front sur la Route 132, avec les quartiers existants par la création de lien de mobilité active.</p> |
| Architecture | |
| <p>4° Développer une signature architecturale propre au secteur et à un boulevard urbain intégrant l'identité</p> | <p>a) Concevoir des bâtiments ayant une volumétrie adaptée à la morphologie du terrain et les éléments naturels, laquelle permet de créer des points de repère, sur le futur boulevard urbain, en respect du milieu d'insertion;</p> |

| OBJECTIFS | CRITÈRES D'ÉVALUATION |
|---|---|
| <p>locale et régionale du secteur.</p> | <ul style="list-style-type: none"> b) Prévoir l'intégration du cadre bâti au milieu existant en privilégiant des volumes assimilables à un corridor de transport structurant et une augmentation progressive des hauteurs vers le sud de celui-ci; c) Préconiser une gradation des hauteurs dans l'architecture des bâtiments dans le but de préserver l'échelle humaine par un retrait des étages supérieurs par rapport au rez-de-chaussée; d) Privilégier des constructions respectant les principes d'accessibilité universelle; e) Faire en sorte que la signature architecturale s'inscrive dans une perspective de développement vert et durable, aux lignes pures, équilibrées et audacieuses; f) Prévoir l'intégration dans le secteur d'un bâtiment dont la signature architecturale constitue un bâtiment phare dans le paysage régional; g) Favoriser un concept architectural et un design urbain incitant les déplacements actifs et l'appropriation de l'espace public par les résidents et visiteurs. |
| Aménagements viaires durables et écologiques | |
| <p>5° Concevoir une trame viaire fonctionnelle ayant une empreinte minimale au sol pour les véhicules motorisés, afin de privilégier une prédominance des liens actifs.</p> | <ul style="list-style-type: none"> a) Limiter le nombre d'accès véhiculaires à l'intérieur du projet; b) Prévoir des liens actifs efficaces et sécuritaires sur le site s'arrimant aux quartiers adjacents; c) Préconiser les espaces de stationnement intérieurs afin de limiter les surfaces minéralisées et l'impact des îlots de chaleur; d) Favoriser le regroupement des aires de stationnement extérieures afin qu'elles soient dissimulées de la voie publique; e) Dissimuler les accès véhiculaires au stationnement souterrain en intégrant ceux-ci au concept architectural des bâtiments; f) Préconiser des liens piétonniers directs et conviviaux desservant chaque aire de stationnement. |
| Aménagement physique et paysager du milieu | |
| <p>6° Favoriser des aménagements physiques et paysagers de qualité, mettant en valeur l'architecture des bâtiments et les liens actifs, afin de créer une ambiance au lieu.</p> | <ul style="list-style-type: none"> a) Planifier une organisation spatiale misant sur la conservation et la mise en valeur des arbres matures présents, maximisant l'intégration du projet et minimisant les impacts négatifs, aux quartiers limitrophes; b) Structurer l'interface bâtie en relation entre le boulevard urbain et la végétation par des aménagements paysagers choisis judicieusement afin de permettre un milieu invitant; c) Favoriser la présence d'espaces naturels par l'aménagement de liens actifs structurants et commodes; d) Renforcer l'identité du site par un mobilier urbain recherché et un type d'éclairage contemporain; e) Favoriser des aménagements physiques et paysagers permettant l'accessibilité universelle; f) Préconiser des aires extérieures communes végétalisées, ceinturées par les bâtiments et arrimées au milieu d'insertion; g) Promouvoir des aménagements paysagers efficaces, à faible impact environnemental; |

| OBJECTIFS | CRITÈRES D'ÉVALUATION |
|--|---|
| | h) Planifier des toits-terrasses aménagés et accessibles pour l'ensemble des immeubles; i) Délimiter les espaces communs privés par des aménagements contribuant à marquer la transition entre l'espace privé et la cour partagée, sans pour autant utiliser un mur ou une palissade; j) Prioriser des aménagements publics appropriables et adaptables au climat nordique et ses quatre saisons. |
| Desserte en infrastructure | |
| 7° Minimiser l'impact des infrastructures urbaines à l'intérieur du développement urbain et dans son milieu d'insertion. | a) Préconiser les réseaux de distribution et de câblodistribution souterrains; b) Localiser les équipements d'utilités publiques afin de les intégrer aux espaces verts et aux aménagements; c) Privilégier des pratiques et techniques en matière de développement durable pour la gestion des eaux de surface, par exemple au moyen de noues végétalisées ou autres moyens d'infiltration. d) Considérer une approche de gestion des eaux pluviales intégrées aux aménagements paysagers; e) Tirer profit des dénivellations entre les rues et les terrains adjacents; f) Miser sur le développement d'une trame viaire active complémentaire aux réseaux existants, dans une perspective de mobilité durable; g) Prévoir pour chaque unité d'habitation l'accès à un espace extérieur. |

ARTICLE 3 REMPLACEMENT DE L'ARTICLE 38 « ENTRÉE EN VIGUEUR »

L'article 38 devient l'article 39.

ARTICLE 4 Le présent règlement entre en vigueur conformément à la Loi.

MME JOCELYNE BATES
Mairesse

MME DANIELLE CHEVRETTE
Greffière par intérim