



Le respect d'hier,
la planification de demain.
Règlement numéro 05-383-15

Juillet 2015

Plan d'urbanisme
Ville de Charlemagne



Ville de Charlemagne

Le plan d'urbanisme a été réalisé avec la collaboration du Conseil de Ville de Charlemagne :

*Monsieur le Maire Normand Grenier
Monsieur Serge Desjardins, conseiller
Madame Pauline Dubé, conseillère
Monsieur Sylvain Crevier, conseiller
Madame Thérèse Grenier, conseillère
Madame Claudia D'Asti, conseillère
Monsieur Joe Falci, conseiller*

et de:

*Monsieur Bernard Boudreau, directeur général et greffier
Monsieur Bruno Tardif, responsable du service d'urbanisme et inspecteur en bâtiments*

Document réalisé par :
Yves Deshaies, urbaniste, O.U.Q.

LE GROUPE  **Accord**

171, Loïsselle
Beloeil (Québec)
J3G 4T4

♦ tél : 514 967 1306
♦ Courriel : ydaccord@yahoo.fr

Préambule

Bien avant que soit dévolue aux municipalités du Québec l'obligation de planifier le développement de son territoire, et plus encore, d'adopter des instruments d'urbanisme, lentement la ville de Charlemagne s'animait. En fait, dès la fin du 19^e siècle, des hommes et des femmes avaient choisi d'y vivre, d'y déposer le chemin de leurs vies.

Au tournant de l'an 1867, autour de la construction d'un moulin à scie, près de 200 familles s'installent, un village s'éveille. Certes, ce qui à l'époque devait justifier ce choix ne représente aujourd'hui rien de plus qu'un souvenir d'autrefois. Pourtant, les racines de Charlemagne sont probablement encore au pied de ce moulin, quelque part au croisement de la rivière L'Assomption et de la rivière des Prairies.

Aujourd'hui, la ville de Charlemagne affiche fièrement un portrait à l'image des nouvelles réalités urbaines. Un environnement urbain offrant qualité de vie, paysage, rivière et accessibilité. Un environnement social harmonieux répondant aux besoins de quiétude et de convivialité pour l'ensemble de ses citoyens.

La ville de Charlemagne vous présente son nouveau plan d'urbanisme. Un plan soucieux de respecter, de préserver et de mettre en valeur son territoire, et surtout, de planifier harmonieusement la requalification de son environnement urbain.



Le respect d'hier, la planification de demain ...

Table des matières

■ Préambule _____	3	■ Partie III, Le Développement et requalification urbaine	
■ Introduction (avant-propos) _____	7	L'aménagement, la volonté de réaliser _____	34
■ Le contexte régional		■ Boulevard Céline-Dion	
Le SADR / MRC de L'Assomption _____	9	Description et contraintes _____	35
Le PMAD / CMM _____	10	Mise en valeur et objectifs _____	36
■ Partie I, Le respect d'hier		■ Rues Plourde et Picard	
Portrait / Ville de Charlemagne _____	13	Description et contraintes _____	37
Caractéristiques du milieu _____	14	Mise en valeur et objectifs _____	38
Le commerce _____	14	■ Chemin des Quarante-Arpents / section O.	
L'habitation _____	14	Description et contraintes _____	39
Le patrimoine _____	15	Mise en valeur et objectifs _____	40
Le réseau routier et		■ Chemin des Quarante-Arpents / section E.	
le chemin de fer _____	16	Description et contraintes _____	42
Le transport actif et le transport		Mise en valeur et objectifs _____	43
collectif _____	17	■ La promenade publique	
L'eau potable et le traitement		Description et contraintes _____	44
des eaux usées _____	17	Mise en valeur et objectifs _____	45
■ Partie II, La planification de demain		■ Rue Notre-Dame	
Charlemagne, demain... _____	19	Description et contraintes _____	46
Orientations d'aménagement _____	20	Mise en valeur et objectifs _____	47
Orientation 1 _____	21	■ Partie IV Le paysage et l'environnement	
Orientation 2 _____	22	La foresterie urbaine _____	49
Orientation 3 _____	23	Le patrimoine architectural _____	50
Affectations et densité _____	24	Les parcs et les espaces verts _____	52
Affectation résidentielle _____	24	La rivière L'Assomption et des Prairies _____	53
Affectation résidentielle _____	25	Les îlots de chaleur urbains _____	54
Forte et moyenne densité _____	25	Les contraintes naturelles _____	57
Affectation commerciale _____	26	Les contraintes anthropiques _____	58
Affectation mixte _____	26		
Affectation requalification _____	27		
Affectation services publics _____	28		
Le transport, un enjeu déterminant _____	29		
Le potentiel d'accueil _____	32		

Table des matières

■ **Partie V, Les principes réglementaires**

Le règlement de zonage _____	61
Le règlement de lotissement _____	61
Le règlement de construction _____	62
Le règlement relatif aux PIIA _____	62
Le règlement relatif aux usages conditionnels _____	62
Le règlement aux dérogations mineures _____	62
Le règlement relatif aux PPCMOI _____	62
Le règlement relatif aux permis et certificats _____	63
Autres éléments de conformité _____	63

■ **Partie VI, Les enjeux sociodémographiques**

Entre 2001 et 2011 _____	65
La ville, un milieu de vie _____	65
La maison d'ici _____	66
La ville de demain _____	66

■ **Les annexes**

La déclaration d'adhésion _____	68
Le plan des affectations du sol _____	69
Les bâtiments historiques d'intérêt régional _____	70
Les bâtiments patrimoniaux d'intérêt municipal _____	71

■ **Les annexes (suite)**

Le patrimoine bâti et paysager _____	72
Les milieux humides _____	73
La classification des infrastructures de transport terrestre et les débits de circulation _____	74
Le réseau de camionnage _____	75
Les zones conflictuelles en matière de circulation des personnes et des marchandises _____	76
Les équipements et les services publics _____	77
Le transport collectif _____	78
Les points focaux du transport collectif _____	79
Les éléments de contrainte anthropique _____	80
Les zones pot. exposées aux glissements de terrain _____	82
Le plan de mobilité active _____	83
Les aires TOD _____	85

■ **Références** _____ 90



**Le respect d'hier,
la planification de demain.**

**Plan d'urbanisme
Ville de Charlemagne**

Introduction

Le Conseil de Ville de Charlemagne, lors de la séance du mois de mai 2015 a adopté par résolution, un projet de plan d'urbanisme. Ce nouveau document de planification constitue un véritable guide relativement aux différents enjeux urbains. Il énonce les volontés et les orientations d'aménagement du Conseil de Ville relativement au développement et à la requalification de l'ensemble de son territoire. Il identifie, notamment, les grandes orientations d'aménagement et les affectations du territoire.

En matière d'aménagement et d'urbanisme, les préoccupations et les orientations régionales d'aménagement sont définies à l'intérieur du schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la MRC. Par ailleurs, il faut également que le schéma soit conforme au plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM. Le PMAD est entré en vigueur le 12 mars 2012.

Ce contexte, cette réalité administrative à l'égard de la planification et du développement du territoire, définit et circonscrit l'exercice de réalisation et d'adoption du plan d'urbanisme pour les municipalités regroupées à l'intérieur de la CMM. C'est dans ce contexte que la ville de Charlemagne a élaboré son nouveau plan d'urbanisme.

Par ailleurs, et conformément aux dispositions applicables de la LAU, de nouveaux règlements d'urbanisme seront adoptés, afin de concrétiser les orientations et les objectifs d'aménagement de ce plan. Ces nouveaux règlements d'urbanisme ont également pour objet de favoriser la qualité de vie des citoyens à l'intérieur de leur environnement urbain.

Remplacement de règlements antérieurs. Le présent règlement abroge et remplace le règlement 05-302-99 et ses amendements constituant le plan d'urbanisme de la Ville de Charlemagne.

Mode d'amendement. Les dispositions de ce règlement peuvent être modifiées ou abrogées, conformément aux dispositions de la *Loi sur l'Aménagement et l'Urbanisme*.

Documents annexes. Les plans illustrant les affectations du sol, les attraits, les contraintes et les autres éléments joints en annexe font partie intégrante du présent règlement.

Le contexte régional



Avant de présenter le contenu du plan d'urbanisme, il est essentiel de bien connaître le contexte de réalisation du présent document. La Ville de Charlemagne se situe à l'intérieur du territoire de la MRC de L'Assomption. Par ailleurs, il s'agit également de l'une des 82 municipalités regroupées, formant la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM).

Le contexte régional

La **Ville de Charlemagne** est située au nord-est de Montréal. Pour rejoindre la municipalité, il s'agit simplement de franchir le pont Charles-de-Gaulle en direction est. Le réseau routier existant (l'autoroute 40 et l'autoroute 640) favorise l'accessibilité, pour les citoyens de la ville, tant en direction du centre-ville de Montréal, qu'en direction des nombreuses municipalités de la Rive-Nord.

De plus, en empruntant l'autoroute 25, il est aussi possible d'accéder à la Rive-Sud de Montréal (via le tunnel Louis-H Lafontaine) en moins de 25 minutes.

La MRC de L'Assomption devenait ainsi la première MRC du Québec ayant adopté son SADR : le *Schéma d'aménagement troisième génération*.

Il s'agit d'un document déterminant à l'égard des orientations d'aménagement, de développement et de mise en valeur de l'ensemble du territoire de la MRC de L'Assomption.

Pour les personnes intéressées, nous vous recommandons de visiter le site internet de la MRC, et ainsi, il vous sera possible de consulter l'ensemble des documents relatifs au SADR.



(Source: Bing)

Le SADR / MRC de L'Assomption

La MRC de L'Assomption a été constituée en 1983. La ville de Charlemagne est l'une des six municipalités constituant la MRC.

Le 21 août 2012, la MRC a adopté la nouvelle version de son Schéma d'Aménagement et de Développement Révisé de troisième génération (SADR).

En outre, le SADR de la MRC de L'Assomption reconnaît clairement les défis multiples qu'elle doit relever, notamment à l'égard des enjeux environnementaux, des enjeux sociaux et du développement économique.

La MRC de L'Assomption endosse ainsi une philosophie de développement misant sur la qualité et l'optimisation de ses ressources. (SADR, page 13-12)

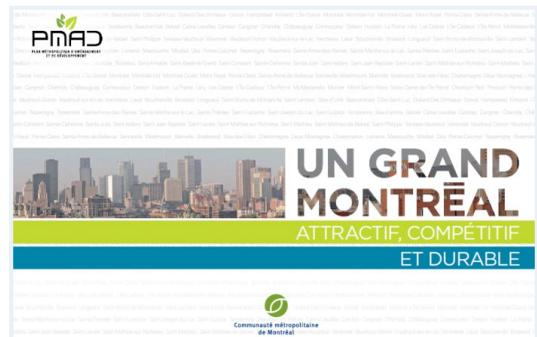
Le contexte régional

Le SADR / MRC de L'Assomption (suite)

Le SADR énonce des orientations et des objectifs d'aménagement relativement aux éléments suivants:

- ❖ La requalification et la densification du cadre bâti existant.
- ❖ La mise en valeur du paysage en rive (la rivière L'Assomption)
- ❖ La préservation du patrimoine architectural, principalement au niveau du noyau villageois.
- ❖ L'aménagement (notamment lors de la planification des différents projets de développement et de requalification urbaine) intégré des infrastructures de transport.
- ❖ De plus, le document complémentaire du SADR identifie les conditions de développement pour les terrains vacants situés à proximité de l'autoroute 40 (Contrainte anthropique, environnement sonore, voir annexe 13).

Par ailleurs, et conformément au projet du «Train de l'Est» annoncé par l'Agence Métropolitaine du Transport (AMT) en 2006, le SADR confirme l'aménagement d'une gare sur le territoire de Charlemagne.



Le PMAD / La CMM

La Communauté métropolitaine de Montréal a été constituée en janvier 2001. La CMM constitue principalement un organisme de planification, de coordination et de financement, regroupant 82 municipalités (dont la ville de Charlemagne) de la grande région de Montréal.

L'un des premiers mandats de la CMM consistait en l'élaboration d'un plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).



Le contexte régional

Le PMAD / La CMM (suite)

En outre, le PMAD doit « définir des orientations, des objectifs et des critères aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal dans la perspective d'un aménagement et d'un développement durables du territoire métropolitain. » (source: PMAD / CMM).

Au mois de décembre 2011, la CMM adoptait son projet de PMAD, et le 12 mars 2012, suite à un avis favorable du Ministre des Affaires municipales, des régions et de l'occupation du territoire, ce premier PMAD est entré en vigueur.

Ce premier PMAD identifie **trois défis** pour la grande région métropolitaine. Un premier en matière d'**Aménagement**, un second en **Transport** et finalement, un troisième défi à l'égard de l'**Environnement**.

Considérant l'ampleur du document et l'ensemble des enjeux qu'il soulève, nous vous invitons à consulter le site internet de la CMM. Vous aurez ainsi accès à l'ensemble des documents relatifs au PMAD.

Par ailleurs, il suffit de souligner que le SADR de la MRC de L'Assomption est conforme au nouveau PMAD de la CMM.



Aménagement



Transport



Environnement

ORIENTATION 1

Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables

OBJECTIFS

- Orienter 40 % de la croissance des ménages dans des aires TOD
- Optimiser le développement urbain à l'extérieur des aires TOD
- Favoriser une occupation optimale en augmentant la superficie des terres en culture
- Identifier les installations d'intérêt métropolitain actuelles et localiser les installations projetées
- Identifier les contraintes majeures qui concernent le territoire de plusieurs MRC
- Délimiter le territoire d'urbanisation selon un aménagement durable

ORIENTATION 2

Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport performants et structurants

OBJECTIFS

- Identifier un réseau de transport en commun qui permet de structurer l'urbanisation
- Hausser à 30 % la part modale des déplacements effectués en transport en commun d'ici 2021
- Optimiser et compléter le réseau routier
- Favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine

ORIENTATION 3

Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur

OBJECTIFS

- Protéger 17 % du territoire du Grand Montréal
- Protéger les rives, le littoral et les plaines inondables du Grand Montréal
- Protéger les paysages d'intérêt métropolitain
- Protéger le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain
- Mettre en valeur le milieu naturel, le milieu bâti et les paysages à des fins récréotouristiques

Partie I

Le respect d'hier



*Avant de planifier la vie de demain, nous devons être en mesure de bien comprendre les caractéristiques actuelles du milieu de vie de la Ville de Charlemagne. Il s'agit de l'objet de cette première partie du plan d'urbanisme, **le respect d'hier...***

Partie I

Le respect d'hier

Portrait / Ville de Charlemagne

Charlemagne propose une qualité de vie reconnue. Cette qualité de vie exceptionnelle s'appuie sur les caractéristiques de son environnement urbain : des quartiers résidentiels conviviaux, des parcs, des espaces verts, des pistes cyclables et des services publics (écoles primaires, piscine extérieure, loisir, art et culture) répondant adéquatement aux besoins des citoyens de la municipalité (voir annexe 10).

Si le territoire de la municipalité couvre seulement 2,3 kilomètres carrés, nous retenons surtout sa localisation avantageuse, à l'embouchure de la rivière L'Assomption et de la rivière des Prairies. La ville de Charlemagne se retrouve ainsi à la porte de l'île de Montréal, à moins d'un kilomètre du pont Charles-de-Gaulle.

Ce territoire est presque complètement construit. Depuis le début des années 2000, la ville se reconstruit sur elle-même, en faveur de divers projets de densification et de requalification urbaine.

Toutefois, même en considérant l'augmentation du nombre de logements, la population de Charlemagne demeure stable.

Halte détente, rue Notre-Dame.
Percée visuelle en direction de la
rivière L'Assomption.
Un petit garçon se construit des
souvenirs d'enfance. (Photo:
Marie-Philippe Boudreau)

Ce constat s'explique notamment en raison de la réduction de la taille des ménages (de 2.2 personnes/ménage en 2006 à 2.1 personnes/ménage en 2011). Comme pour la grande majorité des villes du Québec, nous observons un vieillissement de la population de la Ville. En 2012, la population de Charlemagne était de 5 900 habitants.

Au niveau de ses choix d'aménagement et de la diversité des services aux citoyens, la Ville doit prendre en considération la problématique du vieillissement de la population. À l'intérieur de l'horizon de planification du plan d'urbanisme, il est possible d'affirmer que les services publics existants répondront adéquatement au profil socio-économique des citoyens. Les projets de réaménagement, selon la nature et l'échelle des interventions, doivent contribuer directement à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens et à l'évolution des besoins, à l'intérieur du tissu urbain de la ville.

Le chapitre 2, Partie 1 du SADR de la MRC de L'Assomption présente les données complètes relatives à la «*Caractérisation et à l'évolution de la structure démographique*» de la ville et de la région.



Partie I

Le respect d'hier

Caractéristiques du milieu

Le commerce

À l'exception des commerces à caractère régional du boulevard Céline-Dion (au nord de la rue Émile-Despins) et des commerces reliés à la vente de véhicules de promenade à l'intersection des autoroutes 40-640, la Ville de Charlemagne propose essentiellement des commerces de produits de première nécessité.

Ils sont principalement situés sur le boulevard Céline-Dion, au sud de la rue Émile-Despins, sur la rue Notre-Dame, ainsi que sur la rue Plourde. L'offre est adéquate et elle répond aux besoins des citoyens. Elle est complémentaire aux services et aux commerces des municipalités voisines.

L'habitation

Le noyau villageois présente un cadre résidentiel varié. Nous retrouvons des bâtiments résidentiels de deux à six logements. Ailleurs, le parc résidentiel se caractérise par une forte présence de maisons unifamiliales isolées.

Considérant la réduction de la taille des ménages et la nécessité d'habiter un logement mieux adapté, ces projets résidentiels répondent certainement aux nouveaux besoins des citoyens de Charlemagne.

La Ville favorise aussi une densification des développements résidentiels aux abords des infrastructures de transport et dans les projets de requalification. En 2013, la densité moyenne observée sur le territoire de la ville est de l'ordre 24,4 logements/hectare net.



Deux périodes de construction. Entre 1950 et 1970, le noyau villageois. Entre 1980 et 1990, le secteur Presqu'île. (Photo: Marie-Philippe Boudreau)

En 2006, ce projet de la rue des Manoirs s'est mérité deux prix DOMUS. (Photo du bas: Mitola.ca)

Depuis 2005, la ville a accueilli de nombreux projets de condominiums (des immeubles de 3 à 5 étages). Ils s'inscrivent au cœur d'une volonté de requalification de secteurs délaissés ou sous-utilisés.



Partie I

Le respect d'hier

Le patrimoine

Le patrimoine bâti de Charlemagne évoque la maison patrimoniale d'antan. Ces bâtiments résidentiels avec un cachet historique sont principalement regroupés à l'intérieur du noyau villageois. Plus précisément, il s'agit du secteur délimité par la rue Notre-Dame, la rue Saint-Hilaire, la voie ferrée et la rue Saint-Antoine (voir annexes 3 et 4).

À l'intérieur du noyau villageois, quelques bâtiments proposent, encore aujourd'hui, des caractéristiques bien distinctives évoquant le patrimoine architectural d'hier (décorés de lucarnes, clin horizontal, toitures à versants, avec des galeries, tôle à la canadienne, etc.).

Aucun bâtiment sur le territoire de la municipalité n'est classé en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel*.

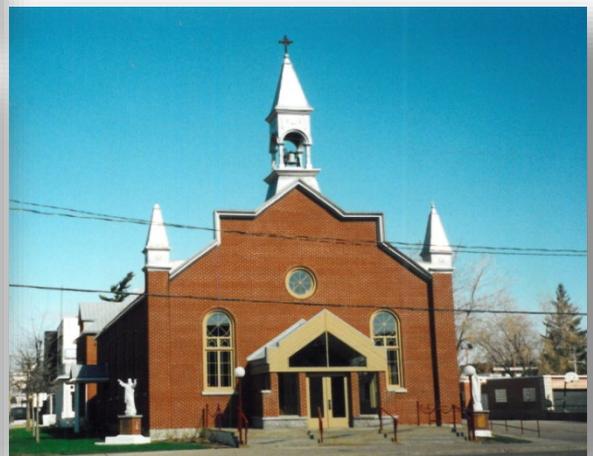
Par ailleurs, malgré certains travaux réalisés sans réelles considérations patrimoniales, ces bâtiments témoignent du passé et de l'histoire de la ville de Charlemagne.

Pour la ville de Charlemagne, il est important de préserver ce patrimoine architectural. Conséquemment, la ville adoptera un règlement relatif aux PIIA (notamment pour les projets de rénovation) et ainsi favoriser la revitalisation et la mise en valeur de ces bâtiments du noyau villageois.

Ci-contre : La rue Notre-Dame, vers 1920. En bas, à gauche: rue Principale, vers la même époque. (source: archive de la Ville de Charlemagne).



Ci-dessous : L'église Saints-Simon et Jude, érigée en 1910 (Photos: MRC de L'Assomption)



Partie I

Le respect d'hier

Le réseau routier et le chemin de fer

Deux infrastructures majeures de transport traversent le territoire de la ville. Le chemin de fer implanté dès le début du 20^e siècle et l'autoroute 40, qui fut construite à la fin des années 1960. L'autoroute 40 a provoqué une coupure permanente du territoire de la municipalité. En fait, il n'existe pas de lien routier local direct entre les deux parties situées de part et d'autre de l'autoroute 40 (voir les annexes 7 et 9).

En 2011, l'autoroute 40 absorbait un DJMA de 100 000 véhicules. Le boulevard Céline-Dion (fin de l'autoroute 640) accueille un DJMA de 26 000 automobilistes traversant le territoire de Charlemagne. À l'heure de pointe du matin, la congestion routière en direction de Montréal commence régulièrement à l'intersection de Brien à Repentigny. (DJMA: Débit journalier moyen annuel)

Charlemagne a composé, au rythme de son développement, avec cette présence autoroutière ainsi qu'avec la voie ferrée. La situation demeure problématique en ce qui concerne l'autoroute 40, et dans une moindre mesure, avec la fin de l'autoroute 640. Considérant la présence de ces contraintes anthropiques, il importe de planifier adéquatement tous les nouveaux projets de requalification urbaine à proximité de ces infrastructures, et de s'assurer de la réalisation d'un milieu de vie de qualité.

À l'égard du camionnage, considérant l'absence de parc industriel et considérant les caractéristiques du réseau routier, nous ne relevons pas d'enjeux significatifs. La Ville a adopté un règlement relatif au camionnage pour préserver la sécurité et la qualité de vie des citoyens (voir les annexes 7 et 8).



En annexe (annexes 7, 8 et 9), trois plans illustrent certains éléments de la problématique relative aux enjeux de la circulation.

Ci-haut: Échangeur 40-640, une empreinte permanente sur le territoire.

Ci-dessous: Une section de la voie ferrée, au cœur du noyau villageois. (Photos: Google)



Partie I

Le respect d'hier

Le transport actif et le transport collectif

En novembre 2011, la Ville adoptait son plan de mobilité active : «*Pour un meilleur partage de l'espace public. Le piéton au cœur de nos orientations d'aménagement*» le plan d'urbanisme, en le déposant en annexe 15, confirme l'engagement de la Ville à poursuivre la mise en œuvre des orientations d'aménagement énoncées. Elle reconnaît le rôle déterminant du transport actif pour améliorer la qualité de vie de notre environnement urbain.

Un certain niveau de transport collectif est accessible pour les citoyens de la Ville. Il est principalement orchestré dans l'objectif d'offrir un service en direction de Montréal. La nouvelle gare de Repentigny répond à cet objectif. (avec un service de rabattement). Au niveau régional, il faut souligner le terminus de Repentigny. Le RTCR y propose divers circuits, afin de répondre aux besoins régionaux (voir annexe 11).



Pour un meilleur partage de l'espace public. Le piéton au cœur de nos orientations d'aménagement

Novembre 2011

Plan de mobilité active
Ville de Charlemagne

L'eau potable et le traitement des eaux usées

Pour son alimentation en eau potable, Charlemagne profite d'une situation distinctive. L'approvisionnement en eau potable est assuré par une conduite principale reliée au réseau d'aqueduc de la Ville de Montréal. Cette conduite traverse la rivière des Prairies. Une station de surpression, aménagée aux abords de la rivière des Prairies (sur le territoire de la Ville de Montréal) permet d'assurer la qualité et la sécurité du service de distribution.

En ce qui concerne le traitement des eaux usées, une usine d'épuration implantée sur le territoire de la Ville de Repentigny (secteur Le Gardeur) permet le traitement des eaux usées de Charlemagne. Cette usine est le résultat d'une entente intermunicipale. Pour diriger ces eaux usées vers l'usine, Charlemagne dispose de nombreuses stations de pompage. La principale est située à la station du boulevard Céline-Dion.

En 1996, la Ville complétait son programme d'assainissement des eaux usées. Toutefois, certains secteurs à l'intérieur du noyau villageois sont desservis par un réseau unitaire.

Par ailleurs, la Ville de Charlemagne a adopté divers règlements spécifiquement en ce qui concerne l'utilisation de l'eau potable, des normes relatives aux déversements aux réseaux d'égouts sanitaires et l'obligation d'un compteur d'eau pour tous les immeubles sur le territoire de la Ville.

Partie II

La planification de demain



Si le territoire de la Ville de Charlemagne n'occupe qu'une superficie totale de 2,3 kilomètres carrés, le défi n'est pas moins grand. Le plan d'urbanisme, outre les aspects légaux du document, doit évoquer une réelle volonté de favoriser l'éveil d'un milieu de vie convivial et résolument en relation avec le citoyen, en s'appuyant sur l'histoire et l'héritage du lieu.

À l'annexe 1, nous avons reproduit la déclaration d'adhésion de la Ville au SADR de la MRC de L'Assomption. Léguer des souvenirs qui reprennent vie.
La planification de demain ...

Partie II

La planification de demain

Charlemagne, demain...

En réalisant, cette nouvelle version du plan d'urbanisme de la ville, il peut nous sembler complexe de parler de la ville de demain. Pourtant, elle se construit, dès maintenant, en fonction de nos volontés d'aménagement. Par ailleurs, il faut reconnaître qu'à l'égard de la qualité de notre environnement urbain et la mise en valeur de notre milieu de vie, il s'agit d'abord de choisir.

Nous avons la capacité d'orienter, de prioriser, de planifier et de réaliser: la rue, le parc et les espaces verts, le boulevard, le partage de la voie publique, le cadre bâti et la qualité de nos aménagements. Tous ces éléments contribuent directement à la définition de la qualité de vie de notre environnement urbain.

Conformément à l'article 83 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, cette deuxième partie du plan d'urbanisme présente les composantes suivantes:

- ❖ Les grandes orientations d'aménagement.
- ❖ Les grandes affectations du sol et les densités d'occupation.
- ❖ Le transport, un enjeu déterminant.

Définies par la ville, les **grandes orientations d'aménagement** reflètent la vision de mise en valeur du territoire, dans la perspective d'améliorer la qualité de vie des citoyens de Charlemagne, en favorisant la requalification urbaine et l'intégration harmonieuse des projets de développement aux caractéristiques du territoire de la municipalité.

Les **grandes affectations du sol et les densités d'occupation** constituent la traduction spatiale des orientations et des objectifs d'aménagement du plan d'urbanisme. Elles permettent d'identifier la destination présente et future des terrains et des bâtiments pour l'ensemble du territoire de la municipalité.

Plus précisément, elles attribuent une fonction dominante à chacune des différentes parties identifiées par le plan d'urbanisme.

Nous reconnaissons maintenant le rôle des infrastructures de **transport** (réseau routier et mobilité douce) relativement à notre qualité de vie. Il s'agit d'**un enjeu déterminant** dans la requalification et la définition de l'âme de nos villes.



Partie II

La planification de demain

❖ Les grandes orientations d'aménagement

La Ville de Charlemagne s'inscrit activement dans les orientations et les objectifs d'aménagement énoncés au SADR de la MRC de L'Assomption. En élaborant et en adoptant son plan d'urbanisme, la ville s'engage à l'amélioration de la qualité de vie à l'intérieur de son environnement urbain.

Le plan d'urbanisme souhaite favoriser, auprès de l'ensemble des acteurs du milieu, l'éveil d'une volonté «proactive» en faveur de la mise en valeur du territoire de la Ville de Charlemagne dans une perspective de développement durable. Les orientations d'aménagement du plan d'urbanisme reposent sur trois enjeux essentiels :

— Un territoire construit, des lieux à requalifier.



Orientation 1 / Encadrer les projets de développement, de requalification urbaine et de densification, afin qu'ils s'intègrent harmonieusement à leur environnement.

— Un noyau villageois, un paysage et un milieu naturel à redécouvrir.



Orientation 2 / Favoriser la mise en valeur du noyau villageois et contribuer activement à la préservation et la réappropriation du paysage et des milieux naturels.

— Un milieu de vie convivial, à échelle humaine et respectueux de l'environnement.



Orientation 3 / Revitaliser les espaces publics, placer le citoyen au cœur des choix d'aménagement et de réaménagement de la ville et adopter des mesures de protection de l'environnement.

Partie II

La planification de demain

Orientation 1

Encadrer les projets de développement, de requalification urbaine et de densification, afin qu'ils s'intègrent harmonieusement à leur environnement.

Le respect d'hier, la construction de la ville de demain.

Pour la ville de Charlemagne, il est possible d'affirmer que la presque totalité de son territoire est développée. Dans un tel contexte, il est essentiel de favoriser une gestion durable de la ressource «sol». La planification stratégique de la mise en valeur du territoire constitue la seule démarche possible, afin d'assurer un développement durable de notre environnement urbain.

Par son plan d'urbanisme, la Ville confirme que le développement durable doit se traduire et s'articuler autour de la mixité fonctionnelle des usages et des densités, dans le cadre de la réalisation des projets de requalification urbaine.

Les projets de requalification urbaine doivent, d'une part, constituer une réelle réponse aux besoins de la ville (logements, commerces, services, espaces verts), et d'autre part, s'intégrer harmonieusement à l'environnement urbain existant. En respectant cette volonté d'aménagement, les projets réalisés contribueront activement à la préservation et à l'amélioration la qualité de vie des citoyens.

Charlemagne souhaite maintenir un niveau de service répondant aux besoins de l'ensemble de ces citoyens. Considérant les caractéristiques de son parc résidentiel (en outre, l'importance de son parc résidentiel locatif), la Ville reconnaît que les projets de requalification et de densification représentent également l'opportunité de maintenir l'équilibre démographique actuel relativement à la composition de la population, à l'habitat, à la nature des équipements et des services publics.

Il demeure important d'être à l'écoute des citoyens et d'adapter les services aux nouveaux besoins, notamment en ce qui concerne l'offre et la nature des services publics. Dans le choix de l'implantation de projets liés aux changements démographiques, la Ville priorise les abords des corridors de transport en commun (l'axe de la rue Notre-Dame / voir annexe 11 et 12).

La **partie III du Plan d'urbanisme** précise les orientations et les objectifs d'aménagement relativement aux secteurs à développer et aux secteurs de requalification urbaine.

Partie II

La planification de demain

Orientation 2

Favoriser la mise en valeur du noyau villageois et contribuer activement à la préservation et à la réappropriation du paysage et des milieux naturels

Le patrimoine et le paysage, un héritage pour la ville de demain.

Au cœur de la ville, le citoyen ne peut se dissocier de son environnement et de l'histoire du lieu. Il aspire à vivre et à travailler dans un milieu porteur d'histoire, de patrimoine, en préservant le paysage et les espaces naturels. *Un espace urbain significatif et culturel.* Le patrimoine (les caractéristiques architecturales des bâtiments, l'implantation des bâtiments, les aménagements extérieurs et l'âme de la rue) représente une composante significative du noyau villageois de Charlemagne. Ce secteur distinctif témoigne de l'histoire de Charlemagne.

Le citoyen partage un rapport émotionnel avec son environnement. Cette expression d'appartenance représente une condition fondamentale à la volonté d'améliorer la qualité de vie dans nos villes. Ainsi, nous convenons du rôle déterminant de la qualité de l'environnement et du paysage au cœur de notre milieu de vie: la ville. Le caractère de la ville s'exprime à travers la qualité de son cadre bâti, en relation avec les caractéristiques de ces aménagements extérieurs.

La ville, dans ses choix d'aménagement, doit s'assurer de la cohérence entre le passé et l'avenir. Au même moment, afin de répondre adéquatement aux aspirations de ses citoyens, elle doit être résolument conjuguée au présent et œuvrer activement à la revitalisation de son territoire. Par cette orientation d'aménagement, la Ville de Charlemagne atteste son engagement à l'égard de la mise en valeur de son héritage patrimonial et de ses milieux naturels.

Par ailleurs, dans sa volonté de faire découvrir les attraits touristiques locaux et régionaux, la Ville de Charlemagne souhaite collaborer avec l'ensemble des partenaires régionaux et nationaux à la reconnaissance de l'histoire et de la beauté du paysage de la MRC de L'Assomption (Route verte, Route bleue, le Chemin du Roy ...)

La **partie IV du plan d'urbanisme** précise les orientations et les objectifs d'aménagement relativement à la mise en valeur du patrimoine, du paysage et de la préservation des milieux naturels.

Partie II

La planification de demain

Orientation 3

Revitaliser les espaces publics, placer le citoyen au cœur des choix d'aménagement et de réaménagement de la ville et adopter des mesures de protection de l'environnement.

L'espace public: nos souvenirs de la ville se construisent. Les espaces publics (le parc, la rue, l'espace vert, le milieu naturel) participent à l'identification de l'âme de la ville. Ils constituent des enjeux économiques, sociaux et des environnementaux. Ils contribuent à la définition de la convivialité et à l'identité de la Ville. Les citoyens de tous les horizons sont ainsi aptes à identifier un dénominateur culturel commun au cœur de Charlemagne.

« Le domaine public, c'est l'espace où se développe le sens de la communauté, l'activité sociale et la vitalité. Tous les efforts doivent être déployés dans la préservation et la consolidation de réseaux d'espaces ouverts, de parcs, et d'espaces de loisirs dans les villes. » (source: Nouvelle charte d'Athènes 1998)

L'environnement: un enjeu incontournable. Cette orientation confirme la volonté de la Ville de poursuivre l'adoption de mesures de sensibilisation des citoyens, ainsi qu'à l'égard des activités résidentielles, industrielles, commerciales et publiques, relativement à la préservation de la qualité de l'eau, de l'air et du sol. Cette volonté se traduit par l'adoption de mesures incitatives, règlementaires et par la collaboration avec la MRC de L'Assomption pour l'adoption d'un plan de gestion de la ressource « eau ». Avec les villes concernées et la MRC, la ressource eau doit être gérée selon le concept de gestion intégrée en fonction des bassins versants. Considérant la nature très urbanisée de notre territoire, il est essentiel d'adopter des mesures de contrôle à l'égard des différents rejets. De plus, la ville entend élaborer et adopter un cadre municipal de gestion de l'eau, en conformité avec les objectifs spécifiques du SARD (OS-A1.1.4).

Le citoyen: l'âme de la ville. Pour atteindre ses orientations et ses objectifs d'aménagement, la ville souhaite favoriser la participation des citoyens. Cette démarche doit s'inscrire dans la recherche de l'équilibre nécessaire entre les enjeux économiques du développement urbain et les enjeux de la protection et la mise en valeur de l'environnement.

Par ailleurs, Charlemagne n'échappe pas au vieillissement de sa population. La Ville de demain doit être en mesure de répondre adéquatement aux attentes de l'ensemble de ses citoyens et de favoriser la communication entre les différentes générations. Dans cette nécessaire réflexion, la Ville doit constamment réévaluer les services proposés et la nature des équipements existants à l'intérieur de ses espaces publics, afin de répondre aux attentes de l'ensemble de ses citoyens.

Partie II

La planification de demain

❖ *Les affectations du sol et les densités d'occupation*

Les affectations du sol et les densités d'occupation constituent une partie déterminante du plan d'urbanisme (voir plan des affectations, l'annexe 2). Elles permettent d'identifier la destination présente et future des terrains et des bâtiments de l'ensemble du territoire de la Ville de Charlemagne.

Pour chaque affectation, la présente section du plan d'urbanisme définit la densité d'occupation de la fonction dominante et elle précise également les usages compatibles autorisés.

Les affectations du sol et les densités du plan d'urbanisme doivent respecter le chapitre 15, partie 2 du schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de L'Assomption. En vertu de ce document, le territoire de la Ville de Charlemagne est identifié comme une «affectation urbaine».

Les affectations du plan d'urbanisme de Charlemagne sont les suivantes :

- Affectation résidentielle
- Affectation commerciale
- Affectation mixte
- Affectation requalification et revitalisation urbaine
- Affectation services publics et équipements communautaires

L'affectation résidentielle

L'affectation résidentielle est composée de trois catégories définies en fonction de la densité de l'occupation du sol. Il s'agit de l'*affectation résidentielle faible densité* ^(R), l'*affectation résidentielle moyenne densité* ^(RM), et l'*affectation résidentielle forte densité* ^(RF).

L'affectation résidentielle faible densité

À l'intérieur de ces secteurs, nous retrouvons avant tout des bâtiments résidentiels unifamiliaux isolés, jumelés et en rangées. Cette affectation représente approximativement 40% de l'ensemble du territoire. De plus, le cadre bâti de ces secteurs est homogène. La densité brute (nombre de logement par hectare, en considérant la superficie des rues et autres espaces publics ou privés) est considérée faible lorsque inférieur à 20.



Secteur résidentiel: Presqu'île
(Photo : Bing)

Partie II

La planification de demain

L'affectation résidentielle moyenne densité

Cette affectation abrite principalement des bâtiments résidentiels multifamiliaux de 3 à 6 logements. Elle se trouve essentiellement aux abords des rues Notre-Dame, du Sacré-Cœur (à l'ouest de la voie ferrée), St-Jacques et du noyau villageois de Charlemagne. La densité résidentielle brute se situe entre 20 à 40 logements à l'hectare. Selon la localisation et la superficie des terrains, certains projets résidentiels de hautes densités pourraient être approuvés à l'intérieur de ces secteurs. Ces projets seront évalués par divers règlements discrétionnaires.

L'affectation résidentielle forte densité

L'affectation résidentielle forte densité se compose principalement de bâtiments résidentiels multifamiliaux de 6 logements et plus. Les projets de forte densité devront être assujettis à un ou des règlements discrétionnaires, afin d'assurer une intégration harmonieuse dans leur milieu. La densité résidentielle brute est supérieure à 40 logements à l'hectare.



Île aux Trésors, projet résidentiel intégré
(Photo : Bing)

L'affectation résidentielle / Usages compatibles

Les usages compatibles désignent les usages associables à la nature des activités de l'affectation résidentielle. Plus précisément, il s'agit d'usages s'intégrant harmonieusement au milieu résidentiel. L'exercice de l'usage compatible ne cause aucune nuisance (bruit, circulation additionnelle ou autres contraintes) à la quiétude des secteurs résidentiels. Ces usages comprennent notamment les espaces à bureau pour professionnels, et ainsi que certains services personnels.

Les règlements d'urbanisme préciseront les conditions d'autorisation des usages compatibles à l'intérieur des zones résidentielles. Par ailleurs, pour l'affectation résidentielle moyenne et forte densité, certains usages du groupe commerce pourraient également être autorisés, en préservant la qualité de vie des secteurs résidentiels.

Partie II

La planification de demain

L'affectation commerciale

Le plan des grandes affectations du sol et le concept d'organisation spatiale identifie un secteur d'affectation commerciale, situé au nord-ouest de l'autoroute 40. En plus, d'offrir une grande visibilité, il est localisé à l'un des principaux points d'accès à la Ville.

Nous retrouvons également certains services locaux sur la rue Notre-Dame, à proximité du boulevard Céline-Dion, alors que le boulevard Céline-Dion propose des commerces et des services pour l'ensemble des citoyens de la région. Cependant, une mixité des usages, permettant d'accueillir de nouvelles unités d'habitation et de créer des milieux de vie complet est à privilégier pour ces secteurs.

Les projets de nature commerciale doivent respecter les caractéristiques du milieu et s'intégrer harmonieusement à l'environnement urbain existant.



Intersection boulevard Céline-Dion et de la rue Émile-Despins (Photo : Bing)

Les projets de nature commerciale doivent respecter les caractéristiques du milieu et s'intégrer harmonieusement à l'environnement urbain existant.

L'affectation commerciale / Usages compatibles

Les usages compatibles sont les usages associables à la nature des activités de l'affectation commerciale. Outre les projets d'implantation d'équipements à caractère public, cette affectation pourrait permettre la réalisation de projets résidentiels de moyenne et forte densité. Toutefois, pour la mise en œuvre de projets résidentiels, il importe de démontrer la possibilité d'aménager de véritable *milieu de vie*, en accord avec les orientations du plan d'urbanisme.

Les règlements d'urbanisme préciseront les conditions d'autorisation des usages compatibles à l'intérieur des zones commerciales.

L'affectation mixte

L'affectation mixte constitue l'une des principales affectations du noyau villageois et de la section ouest du boulevard Céline-Dion. Il s'agit de permettre des milieux de vie complet offrant l'utilisation des lieux pour des usages multiples et à différents moments.

La mixité des usages est à l'échelle du secteur, des zones et également à l'échelle du bâtiment.

Partie II

La planification de demain



Noyau villageois de Charlemagne
(Photo : Bing)

L'affectation mixte / Usages compatibles

Les règlements d'urbanisme définiront les usages compatibles à l'affectation mixte. Les usages autorisés doivent respecter les orientations et les objectifs d'aménagement du plan d'urbanisme.

De plus, les usages projetés s'intégreront harmonieusement aux caractéristiques du milieu et au cadre bâti à l'échelle humaine du noyau villageois, le cœur historique de Charlemagne. L'affectation mixte permet l'implantation des usages du groupe résidentiel, du groupe commercial, ainsi que les usages du groupe service public.

L'affectation requalification et revitalisation urbaine

Si la presque totalité du territoire est développée, deux espaces de bonne superficie demeurent vacants ou sous-utilisés. Ces sites présentent une complexité bien réelle de mise en valeur.

Le terrain situé au nord-ouest du Chemin des Quarante-Arpens est occupé en partie par une entreprise de recyclage de matériaux de construction. Toujours pour ce même secteur, mais à l'ouest de la rue Beauchamps, un milieu humide serait présent, selon les critères du MDDELCC (voir annexe 6).

Le second site annonce une toute autre problématique d'aménagement. Il est délimité par la rue Notre-Dame, par un quartier résidentiel de haute densité (rue Plourde), par la rivière des Prairies et par la voie ferrée du CN.

En vertu du projet annoncé par l'AMT en 2006, ce terrain doit accueillir un stationnement incitatif et une gare (Projet du Train de l'Est). Toutefois, le projet de gare à Charlemagne ne figurerait plus dans le cadre actuel de la réalisation du train de banlieue.

Au moment de l'adoption de son plan d'urbanisme, de nombreuses questions demeurent en ce qui concerne la mise en valeur de ces deux sites. Ces terrains pourraient être développés et requalifiés par la réalisation d'un projet à vocation résidentielle, commerciale et de préservation des milieux naturels (milieu humide et milieu riverain).

Partie II

La planification de demain

Ces deux secteurs possèdent un haut potentiel de requalification urbaine (situés en zone blanche, proximité des services, proximité des infrastructures, visibilité et accessibilité).



Site à requalifier, secteur Presqu'Île
(Photo : Google)



Site à développer et à requalifier. Adjacent à la voie ferrée, ce site pourrait encore accueillir le projet d'aménagement de l'AMT. (Photo : Bing)

En identifiant, ces deux secteurs à titre d'*affectation requalification et de revitalisation urbaine*, la Ville confirme la grande complexité de la mise en valeur et la réalisation de projets urbains à l'intérieur de ces milieux déstructurés.

Les projets de requalification et de revitalisation seront évalués, dès le départ, en considérant les orientations et les objectifs d'aménagement du plan d'urbanisme. La ville adoptera un cadre réglementaire spécifique pour ces deux secteurs, afin d'assurer un encadrement adéquat favorisant la réalisation de projets urbains de qualité, et en préservant les milieux naturels.

L'affectation services publics et équipements communautaires

L'affectation « services publics et équipements communautaires » désigne les territoires réservés aux activités, aux institutions et aux services publics.

On y retrouve les écoles, le cimetière, le pôle institutionnel situé à l'intersection de la rue Saint-Paul et de la rue du Sacré-Cœur, l'église et le presbytère, ainsi que les parcs et les espaces verts de Charlemagne.

Ces espaces jouent un rôle déterminant à l'égard de la qualité de vie et de la convivialité dans la ville.

Dans un monde à la recherche de quiétude, les espaces verts et les espaces publics constituent des lieux indispensables à la ville. Par son plan d'urbanisme, la ville désire maintenir son objectif de créer un environnement agréable à vivre et de verdir la ville.

Partie II

La planification de demain

❖ *Le transport, un enjeu déterminant*

La MRC de L'Assomption le souligne très justement, l'autoroute 40 et l'autoroute 640 représentent l'épine dorsale du réseau routier régional. Ces infrastructures jouent un rôle de premier plan. Elles assurent un lien routier fonctionnel avec la région métropolitaine (voir les annexes 9, 11, 12 et 13).

La Ville de Charlemagne est bien au fait de cette situation. Le carrefour de l'autoroute 40 et de l'autoroute 640 est précisément au cœur de son territoire. Cette présence autoroutière génère toutefois de nombreux impacts négatifs, sur le plan visuel, sur le plan du tissu urbain de la ville (coupure du territoire) et sur le plan de la congestion routière (poussière, pollution sonore et pollution de l'air).

Le plan d'urbanisme, sauf pour le développement des espaces vacants à requalifier et à revitaliser, ne prévoit pas l'établissement ou le prolongement de nouveaux axes routiers.

Cependant, le réseau routier de la ville pourrait faire l'objet de nombreux projets de réaménagement urbain et de réévaluation du partage de l'emprise de la voie publique. Ces projets seront élaborés, d'une part, en respectant les orientations et les objectifs du plan d'urbanisme, et d'autre part, en conformité avec les énoncés du plan de mobilité active adopté par la ville à l'automne 2011.

Dans le choix de l'aménagement et du réaménagement des emprises publiques des voies de circulation, tout en maintenant la fluidité des déplacements, il apparaît aujourd'hui essentiel de trouver un nouvel équilibre entre les différents modes de transport.

Plus spécifiquement, il s'agit de choisir un partage plus équitable de l'emprise de la voie publique entre les différents usagers: les piétons, les cyclistes et les automobilistes. Ce nouveau partage est déterminant. Il permet de créer ou de reconfirmer la convivialité et la qualité de notre milieu de vie: la ville.

Il s'agit de l'un des objectifs d'aménagement prioritaires du nouveau plan d'urbanisme de Charlemagne.

La Ville, de concert avec le RTCR et la MRC, entend aussi collaborer à la réalisation d'un plan de transport, établissant un lien entre aménagement et infrastructures de transport.

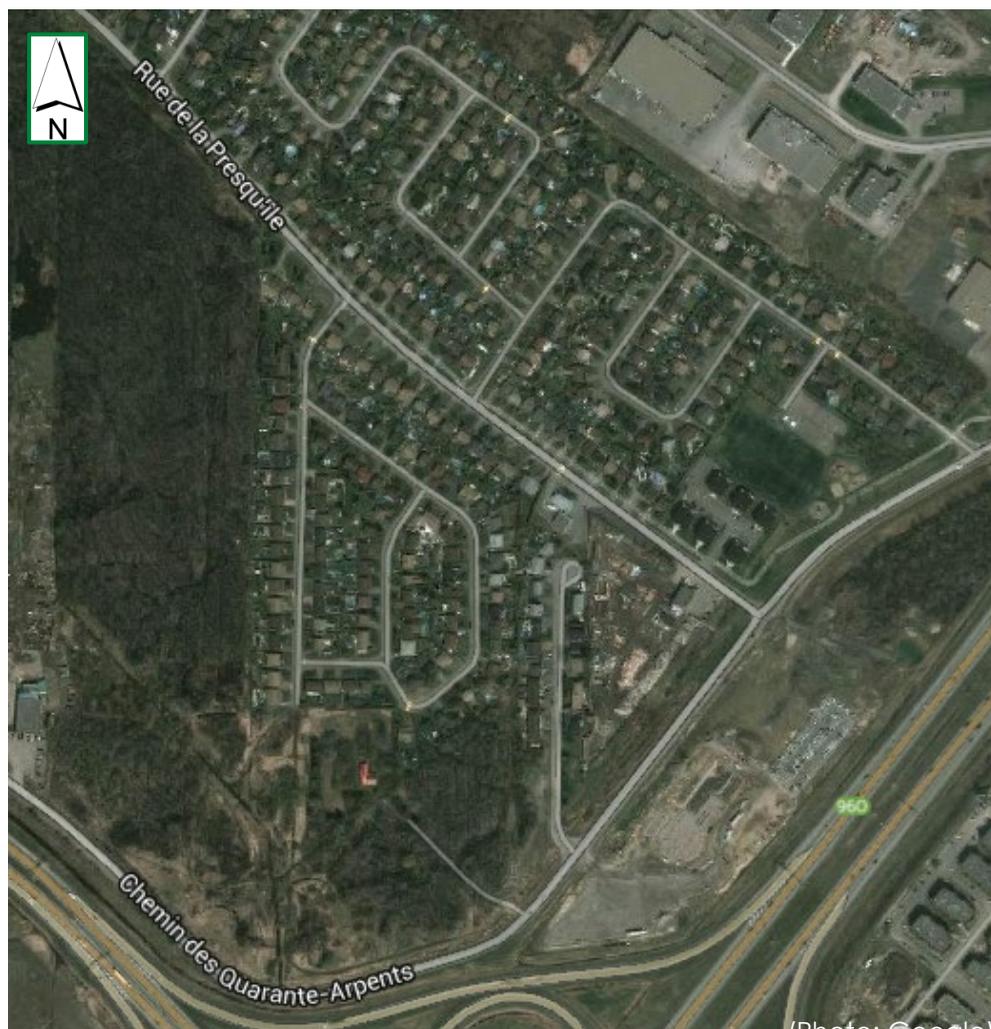
Boulevard Céline-Dion : un défi, un projet de requalification urbaine à réaliser. (Photo : Marie-Philippe Boudreau)



Partie II

La planification de demain

❖ *Le transport, un enjeu déterminant*



Pour le secteur nord de la Ville, la rue de la Presqu'île et le Chemin des Quarante-Arpents assument un rôle de collectrice de quartiers. Elles accueillent aussi un volume important de circulation de transit et elles répondent adéquatement aux divers besoins relatifs aux enjeux du transport. Toutefois, à moyen et long terme, dans la perspective de la requalification des espaces vacants, la problématique du Chemin des Quarante-Arpents pourrait être réévaluée et faire l'objet d'un projet de réaménagement, en accord aux orientations du *Plan d'Urbanisme* (piétons, cyclistes, circulation locale et de transit, paysage...).

Partie II

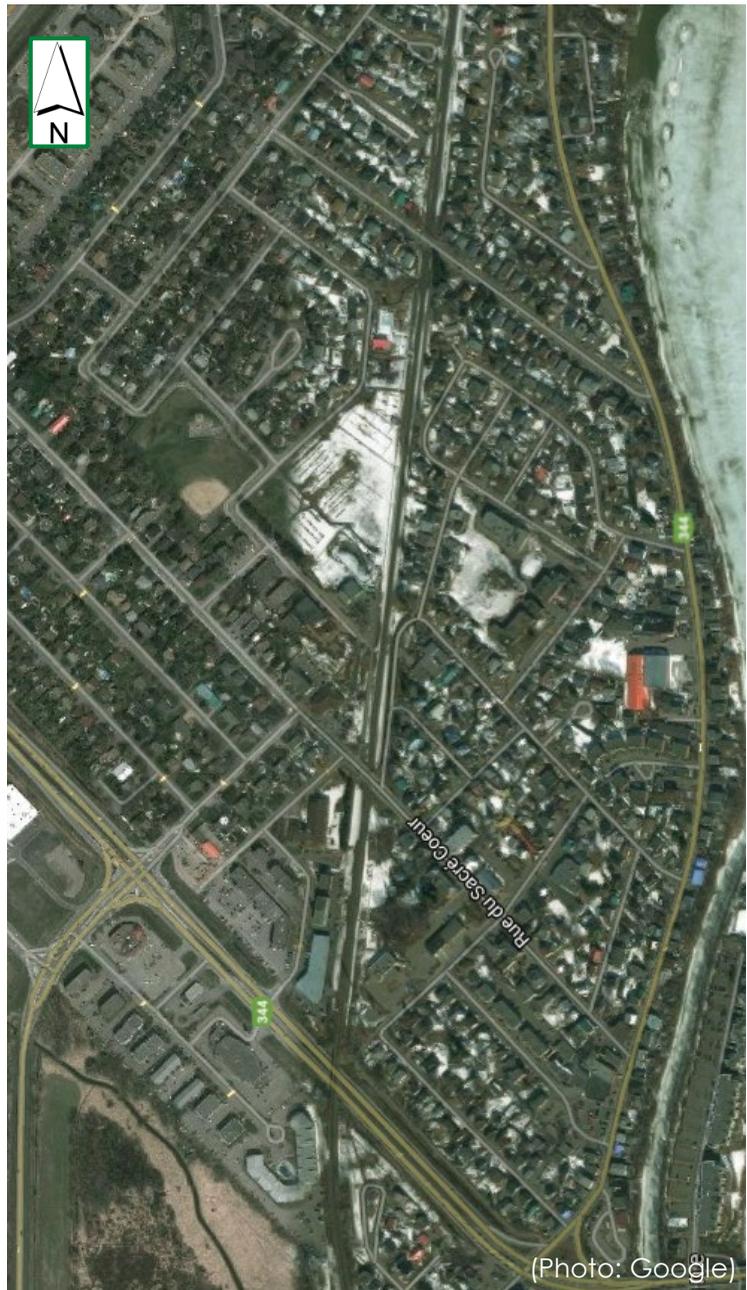
La planification de demain

❖ *Le transport, un enjeu déterminant*

Pour le secteur sud de la Ville, le rôle de collectrice de quartier est assumé par les rues Carufel, Ricard, Saint-Jacques, Notre-Dame (route 344) et du Sacré-Cœur.

Au niveau du boulevard Céline-Dion, il assure bien évidemment un rôle de collectrice de quartier. Par ailleurs, il s'agit également d'un lien important en direction du secteur sud-ouest de la ville de Repentigny. Les enjeux relatifs au transport à l'égard du boulevard Céline-Dion de même que de la rue Notre-Dame font l'objet d'une section distincte au *Plan d'Urbanisme*.

La rue Notre-Dame et dans une moindre mesure, les rues Ricard et du Sacré-Cœur accueillent un certain volume de circulation de transit. Cette situation devient plus problématique, notamment lors de travaux routiers au niveau de l'autoroute 40, ou encore, suite à un incident de la route.



Partie II

La planification de demain

❖ Le potentiel d'accueil

À la Ville de Charlemagne, nous retrouvons très peu d'espaces vacants. Entre 2001 et 2013, de nombreux espaces vides ont accueilli divers projets résidentiels. Ces projets proposaient des logements de qualité à l'intérieur de concepts architecturaux intégrés.

Il s'agit, notamment du projet des Manoirs (243 condominiums, des unités de 3 ½ à 5 ½), le projet de l'Île aux Trésors, une première phase réalisée au début des années 1990 et la seconde phase au début des années 2000 (projet de 126 condominiums, d'une superficie moyenne de 120 mètres carrés) et plus récemment, le projet Triviom (91 condominiums, des unités de 3 ½ à 5 ½) en chantier depuis l'été 2012.

Ces projets se distinguent au niveau de leurs densités, s'établissant entre 36 à 55 logements / hectare brut.

Pendant les dernières années, nous avons observé une augmentation des coûts de construction et du prix des terrains. Il est de plus en plus difficile, pour les premiers acheteurs, de faire l'acquisition d'une maison unifamiliale. Pour ces ménages, l'achat d'un condominium, souvent plus abordable, constitue le point de départ de l'accès à la propriété.

Dans la perspective du nouveau *plan d'urbanisme* de la Ville de Charlemagne, il demeure certains espaces possédant un potentiel d'accueil résidentiel. Ces espaces sont identifiés à titre de *secteur de développement et de requalification urbaine* (voir la Partie III).

Le tableau suivant présente des estimations préliminaires relativement au potentiel de développement et d'accueil des secteurs concernés. Ces projets exigent une analyse rigoureuse, afin qu'ils s'intègrent harmonieusement au tissu urbain existant.

Secteurs et Superficie (hectare)	Nombre logements	Observations	
Boulevard Céline-Dion et rue Notre-Dame	1 à 2	1 000 et +	Projets de requalification. Ce secteur pourrait accueillir des projets mixtes et résidentiels de hautes densités.
Rue Plourde et Picard	2,5	1 300 et +	Projets de requalification et de développement à proximité de la gare projetée. Le site vacant pourrait accueillir un projet de haute densité en bordure de la rivière des Prairies.
Chemin des Quarante-Arpens (sections Ouest et Est)	3 à 4	80 et +	L'arrivée du train de l'Est pourrait favoriser la revitalisation et le développement de ce secteur.
Rue Notre-Dame	1 à 2	150	Projets de requalification, contexte urbain complexe. (Patrimoine, paysage à revitaliser)
Total	8	2 530 et +	

Partie III

Développement et requalification urbaine



Cette troisième partie du nouveau plan d'urbanisme, suite à l'expression des volontés d'aménagement de la partie précédente, présente et précise les objectifs de **développement et de requalification** de certains environnements urbains. Il s'agit des secteurs suivants:

- ◆ Boulevard Céline-Dion et rue Notre-Dame
- ◆ Rues Plourde et Picard
- ◆ Chemin des Quarante-Arpents (sections Ouest et Est)
- ◆ La Promenade publique
- ◆ Rue Notre-Dame

Partie III

Développement et requalification urbaine

L'aménagement, la volonté de réaliser

Depuis le début des années 2000, Charlemagne a accueilli de nombreux projets de densification, de revitalisation et de requalification urbaine. Dans la majorité des cas, il s'agissait de la construction d'importants projets résidentiels (projet des Manoirs, projet de Île aux Trésors, projet Triviom). Ces projets ont été planifiés par l'élaboration d'un *plan d'aménagement d'ensemble* (PAE), conformément aux dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU).

Pour l'approbation d'un PAE, le promoteur doit démontrer qu'il respecte les objectifs et les critères d'évaluation retenus par la ville pour le secteur concerné. Cette méthodologie contribue à la planification de projets s'intégrant plus harmonieusement avec leur environnement urbain. Le règlement relatif aux PAE s'appuie sur un pouvoir discrétionnaire d'approbation par le Conseil de Ville, à la suite d'un avis du Comité consultatif d'urbanisme.

Pour poursuivre cette volonté d'aménagement, spécifiquement pour les secteurs de développement et de requalification urbaine et dans la perspective de s'assurer de l'intégration harmonieuse des nouveaux projets au tissu urbain existant, la Ville souhaite utiliser adéquatement les divers instruments d'urbanisme de la LAU. Ces secteurs évoluent dans un contexte urbain et environnemental complexe. Ils requièrent donc une approche de planification rigoureuse, afin de favoriser la réalisation de projets urbains de qualité.

En vertu du plan d'urbanisme, ces secteurs pourraient être assujettis aux dispositions relatives au *Projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble* (PPCMOI), aux dispositions relatives aux *Plans d'implantation et d'intégration architecturale* (PIIA), ou encore, aux dispositions relatives aux usages conditionnels en considérant les différentes problématiques d'aménagement. Certains de ces secteurs pourraient faire l'objet d'un *Programme particulier d'urbanisme* (PPU).

La localisation stratégique de ces espaces, dans le cadre de la planification d'un projet de développement ou de redéveloppement, permet d'assurer très efficacement la desserte nécessaire en transport collectif, à l'égard de la capacité du réseau routier, des services municipaux et de la possibilité de raccordement aux réseaux d'aqueduc et d'égout (prolongement des infrastructures).

Par ailleurs, tous les secteurs également identifiés à titre de *points d'accès au réseau structurant de transport collectif métropolitain* (aires TOD) doivent respecter les objectifs et les critères d'aménagement énoncés en annexe au plan d'urbanisme (voir annexe 16).

La planification des projets urbains repose également sur une excellente connaissance de la problématique d'aménagement des secteurs concernés. Les projets doivent respecter les orientations d'aménagement et les objectifs spécifiques d'aménagement du plan d'urbanisme.

Partie III

Développement et requalification urbaine

❖ Boulevard Céline-Dion et rue Notre-Dame



Un projet de requalification s'impose. Il faut poursuivre la réflexion et reconsidérer le partage de l'emprise de la voie. Cette artère doit faire place à l'aménagement d'un véritable boulevard urbain.

(Photo: Marie-Philippe Boudreau)

Description du site

Ce secteur est circonscrit par le carrefour de l'autoroute 40 et de la fin de l'autoroute 640, la rivière L'Assomption, la rue Sylvie et la rue Saint-Hilaire, les rues Chopin et Picard.

La Ville de Charlemagne travaille activement à la densification, à la revitalisation et à l'amélioration de la qualité du paysage. L'objectif ultime est de favoriser l'éveil de véritable boulevard urbain.

Le tronçon du boulevard Céline-Dion situé au nord-ouest de la voie ferrée, assume un rôle de *pôle commercial régional*. Localisé dans une aire TOD, ce secteur présente un fort potentiel afin d'accueillir des projets résidentiels et mixtes de haute densité.

Contraintes particulières

❖ Au nord de la rue Émile-Despins, tous les projets de réaménagement du boulevard Céline-Dion doivent, au préalable, recevoir l'approbation du Ministère du Transport du Québec (MTQ).



❖ Aménagement de type autoroutier au cœur de la ville, ce qui favorise la vitesse élevée des véhicules automobiles.

❖ Superficie importante des espaces de stationnement extérieurs (îlots de chaleur).

❖ Site à proximité d'un carrefour autoroutier. Conséquemment, un projet de nature résidentiel, institutionnel ou récréatif pourrait être assujéti à une étude de pollution sonore et respecter les dispositions de la réglementation d'urbanisme.

Partie III

Développement et requalification urbaine

Boulevard Céline-Dion et rue Notre-Dame

Mise en valeur / Objectifs spécifiques d'aménagement

Le boulevard Céline-Dion est situé avantageusement à proximité d'infrastructures majeures de transports en commun, du réseau autoroutier, de réseau de transports actifs, d'une multitude de services, des villes de Repentigny, Terrebonne et Montréal. De plus, il est important de préciser que ce secteur est situé majoritairement à l'intérieur d'une aire TOD. Cette localisation et l'environnement urbain existant permettent un potentiel de requalification significatif.

Il s'agit de permettre dans un contexte de pénurie de logements, la création d'un milieu de vie mixte, dense et de qualité. Conséquemment, offrir un milieu de vie dynamique et complet aux résidents.

Le tout devra s'articuler par des aménagements paysagers de qualité, la diminution des espaces de stationnement en surface, la fluidité des déplacements et une qualité architecturale distinctive. Pour ce faire, ce secteur sera assujéti à divers règlements à caractère discrétionnaire, tel que les règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) et les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI).

Le projet de développement et de requalification du secteur boulevard Céline-Dion et rue Notre-Dame repose sur les objectifs suivants:

- ✦ Respecter les objectifs et les critères d'aménagement, relatifs aux secteurs TOD (voir annexe 16).
- ✦ Réappropriation de l'emprise du boulevard Céline-Dion, afin de permettre la création d'un boulevard urbain.
- ✦ Préserver les conditions de circulation et de fluidité, dans le cadre de l'aménagement du boulevard urbain.
- ✦ Requalifier les espaces publics, le mobilier urbain et mettre en valeur cette entrée de la ville.
- ✦ Évaluer la possibilité d'aménager des noues paysagères ou d'autres mesures de gestions de l'eau de surface.
- ✦ Faciliter l'accessibilité à des logements à prix « abordables ».
- ✦ Favoriser la planification et la réalisation de projets mixtes de haute densité.
- ✦ Assurer une qualité architecturale distinctive.
- ✦ Planifier des stationnements de surface peu visibles et limiter les îlots de chaleur.
- ✦ Poursuivre l'amélioration des aménagements pour les piétons et cyclistes.
- ✦ Intégrer les projets de développement aux infrastructures structurantes au transport collectif.
- ✦ Pour la section de la rue Notre-Dame, reconnaître qu'il s'agit d'un axe d'intérêt esthétique métropolitain et également, d'un paysage en rive.

Partie III

Développement et requalification urbaine

❖ Rues Plourde et Picard

Description du site

Ce site est situé dans le prolongement de la rue Notre-Dame, en direction sud-ouest. Il est délimité par le boulevard Céline-Dion au nord, la rivière des Prairies au sud, la rivière de L'Assomption à l'est et par l'emprise du CN à l'ouest.

Le secteur au sud de la rue Notre-Dame et du boulevard Céline-Dion représente un « territoire d'intérêt esthétique ». Dans un contexte de développement durable, les caractéristiques de ce milieu favorisent le développement et le redéveloppement de projets résidentiels de haute densité.

Contraintes particulières

- ❖ Secteur quelque peu enclavé.
- ❖ Ce site (les espaces vacants) est assujéti aux dispositions relatives au plan de gestion adopté par le SADR de la MRC de L'Assomption.
- ❖ Présence d'une voie ferrée du CN. Les projets résidentiels doivent prévoir des mesures de mitigations, notamment en ce qui concerne la profondeur des lots.
- ❖ Présence de remblais (aménagement d'un stationnement en 1995).
- ❖ Problématique relative aux milieux riverains (rives, littorales...).



Partie III

Développement et requalification urbaine

Rues Plourde et Picard

Mise en valeur / Objectifs spécifiques d'aménagement

Ce site s'inscrit dans le prolongement de la rue Notre-Dame et également dans la volonté de requalification du boulevard Céline-Dion. Actuellement, il abrite plus de 400 logements. Considérant la présence d'un terrain vacant de près de 4 hectares, ce secteur pourrait accueillir de nouveaux projets résidentiels de haute densité.

Conformément au SADR, le Plan d'urbanisme de Charlemagne identifie la potentialité d'une gare et d'un stationnement incitatif (projet du *Train de l'Est*). Ils seraient localisés à l'extrémité sud-ouest de la rue Notre-Dame, le long de l'emprise du CN.

Ce secteur est assujéti au règlement relatif aux PPCMOI (ou à l'adoption d'un PPU). La ville souhaiterait alors autoriser la réalisation d'un projet principalement à vocation résidentielle de haute densité et favoriser, la requalification et la revitalisation de ce secteur. Toutefois, certaines contraintes limitent le potentiel de développement des terrains vacants.

La ville pourrait exiger une étude de circulation avant l'approbation d'un projet de développement, afin de s'assurer de la capacité d'accueil de son réseau routier.

Le projet de développement et de revitalisation du secteur de la rue Plourde et de la rue Picard repose sur les objectifs suivants:

- ✚ Favoriser la planification et la réalisation de projets résidentiels de haute densité.
- ✚ Assurer une qualité architecturale distinctive.
- ✚ Respecter les objectifs et les critères d'aménagement, relatifs aux secteurs TOD (voir annexe 16).
- ✚ Faciliter l'accessibilité à des logements à prix « abordables ».
- ✚ Favoriser l'aménagement d'un milieu de vie de qualité, en intégrant la mobilité douce et en favorisant la revitalisation des quartiers résidentiels existants.
- ✚ Intégrer les projets de développement aux infrastructures structurantes du transport collectif.
- ✚ Planifier des stationnements de surface peu visibles et limiter les îlots de chaleur.
- ✚ Évaluer la possibilité d'établir un lien piéton et cycliste à la limite de la rue Notre-Dame, avec la Ville de Terrebonne.
- ✚ Rétablir les liens paysagers des citoyens avec la rivière des Prairies, renaturaliser les milieux riverains et mettre en valeur les paysages en rive.
- ✚ Relativement à un potentiel projet de gare, aménager un stationnement incitatif « vert, gestion de l'eau et îlot de chaleur » à proximité du quai d'embarquement et prévoir l'aménagement d'une zone tampon, pour préserver la qualité de vie des citoyens.

Partie III

Développement et requalification urbaine

❖ Chemin des Quarante-Arpens / section Ouest



À l'intersection de la rue de la Presqu'île et du chemin des Quarante-Arpens, une entreprise exerce des activités d'achat et de vente de matériaux usagés (recyclage ou démolition). Il s'agit d'une contrainte importante pour la mise en valeur et la qualité de vie des citoyens du quartier résidentiel. (Photo: Bing)

Description du site

Au cœur du quartier résidentiel de la Presqu'île, ce secteur est délimité par les résidences de la rue des Lilas au nord, le chemin des Quarante-Arpens au sud, la rue de la Presqu'île à l'est et les limites de la Ville de Charlemagne à l'ouest.

Contraintes particulières

❖ Considérant l'historique du site ainsi que la nature des activités, le terrain situé au sud de la rue de la Presqu'île pourrait être contaminé. Tous projets de développement sont assujettis aux dispositions de la LQE.

❖ À l'ouest de la rue Beauchamps, nous retrouvons la présence d'une partie d'un milieu humide, selon les critères du MDDELCC (voir annexe 6).

❖ Le long du chemin des Quarante-Arpens, au nord de l'emprise, nous observons la présence de ligne de distribution électrique, ainsi que la présence d'une conduite d'aqueduc sous pression en direction de Terrebonne.

❖ Selon le SADR de la MRC de L'Assomption, une partie de ce site est affectée par une pollution sonore, en raison de la proximité du carrefour autoroutier de la 40 et de la 640.



(Photo: Google)

Partie III

Développement et requalification urbaine

Chemin des Quarante-Arpens / section Ouest *Mise en valeur / Objectifs spécifiques d'aménagement*

Ce site représente l'un des très rares terrains vacants et sous-utilisés que l'on retrouve sur le territoire de Charlemagne. Certes, il présente des contraintes importantes pour son développement et pour sa mise en valeur, mais il n'en demeure pas moins qu'il profite d'une localisation avantageuse, à proximité du carrefour des autoroutes 40 et 640 (accessibilité et visibilité), et qu'il est situé à moins d'un kilomètre de la gare de Repentigny. De plus, il est complètement desservi par un réseau d'égouts sanitaires et d'aqueduc, condition essentielle à la réalisation d'un projet de requalification urbaine.

L'usage actuel du site ne répond aucunement aux orientations d'aménagement du nouveau plan d'urbanisme de la ville. Conséquemment, la Ville souhaite travailler activement à l'épanouissement d'une toute nouvelle vocation pour l'ensemble de ce site. Le site est localisé au cœur du tissu urbain du quartier résidentiel de la Presqu'île. La mise en valeur de ces terrains contribuerait positivement à la revitalisation du secteur de la Presqu'île.

La planification d'un projet à des fins résidentielles, commerciales ou à usages mixtes doit respecter les orientations et les objectifs spécifiques d'aménagement du plan d'urbanisme, notamment à l'égard de la préservation des milieux humides (voir annexe 6). Pour le secteur à l'ouest de la rue Beauchamps, aucun projet ne peut être accepté sans la réalisation au préalable d'un plan de gestion des milieux humides.

Le projet de développement et de revitalisation de la section Ouest du Chemin des Quarante-Arpens repose sur les objectifs suivants:

- ✿ S'intégrer harmonieusement aux secteurs adjacents, respecter la quiétude des quartiers résidentiels (COS de l'ordre de 1-3). Améliorer la qualité du paysage urbain et la qualité de vie des citoyens.
- ✿ Planifier l'aménagement d'une zone tampon, entre les commerces et les secteurs résidentiels. Les accès aux commerces se font via le chemin des Quarante-Arpens (circulation de transit): Proposer la réalisation d'un concept architectural et d'aménagements de qualité.
- ✿ Pour la réalisation d'un projet à vocation résidentielle, favoriser la densification et la diversification de l'offre de logements; atténuer les impacts visuels et sonores des infrastructures autoroutières.
- ✿ Prévoir la requalification du chemin des Quarante-Arpens: adapter la circulation à la mobilité douce et renforcer la présence des aménagements piétons et cyclistes; planifier un programme de plantation d'arbres et d'aménagement paysager aux abords de cette voie de circulation.

Partie III

Développement et requalification urbaine

Le projet de développement et de revitalisation de la section Ouest du Chemin des Quarante-Arpents repose sur les objectifs suivants: (suite)

- ✦ Assurer le prolongement de la piste cyclable existante vers l'ouest de la rue de la Presqu'île en direction de la rue Beauchamps.
- ✦ Respecter les objectifs et les critères d'aménagement, relatifs aux secteurs TOD (voir annexe 16).
- ✦ Permettre la réalisation d'un projet résidentiel diversifié de moyenne densité s'intégrant harmonieusement aux caractéristiques naturelles du site.
- ✦ Prévoir le réaménagement de l'entrée ouest de la ville (l'accès via la ville de Terrebonne).
- ✦ Pour le secteur à l'ouest de la rue Beauchamps: étudier la possibilité d'établir un lien routier-cycliste-piéton entre la rue Beauchamps et la rue des Peupliers.
- ✦ Les projets proposés doivent : préserver, renaturaliser et mettre en valeur la section reconnue à titre de milieu humide (voir annexe 6), par l'aménagement et la conservation d'un espace naturel.
- ✦ Étudier avec le MTQ la possibilité d'établir un lien routier entre la bretelle de service de l'autoroute 40 en direction de l'autoroute 640 ouest.

- ✦ Évaluer la possibilité d'aménager des noues paysagères ou d'autres mesures de gestion de l'eau de surface.



Avant l'approbation d'un projet de développement pour ce secteur; la Ville doit s'assurer, en collaboration avec la MRC de L'Assomption, de la réalisation d'un plan de gestion des milieux humides.

Partie III

Développement et requalification urbaine

❖ Chemin des Quarante-Arpens / section Est (règlement 04-383-18-02)

Description du site

Enclavé entre le chemin des Quarante-Arpens et l'autoroute 40, ce site est localisé au carrefour des autoroutes 40 et 640. Il est composé de deux concessionnaires automobiles et d'un terrain vacant d'une superficie de 2.5 hectares.

Au cœur de l'aire TOD de la gare de Repentigny, il se situe approximativement à une distance de 600 mètres de cette dernière et à un peu plus de 2 kilomètres de la gare de Terrebonne.

Contrainte particulière

❖ Site à proximité du carrefour autoroutier. Conséquemment, un projet de nature résidentiel, institutionnel ou récréatif devra soumettre une étude de pollution sonore et respecter les dispositions de la réglementation d'urbanisme.



Partie III

Développement et requalification urbaine

Chemin des Quarante-Arpents / section Est *Mise en valeur / Objectifs spécifiques d'aménagement*

Ce site présente un potentiel de développement commercial notable, en considérant sa visibilité et sa localisation en bordure des autoroutes 40 et 640.

Comme le démontre la description du site, la présence du carrefour autoroutier et d'un équipement de transport collectif structurant représentent une opportunité afin d'accueillir un développement selon les principes du « Transit oriented development » (TOD). Plus particulièrement, il s'agit d'un milieu de vie complet offrant une mixité des usages, la présence d'une affectation résidentielle de forte densité, la création d'emplois et des aménagements de qualité.

Ce secteur est assujéti au règlement relatif aux projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI), conséquemment un projet de développement selon les principes du TOD, devrait être assujéti aux dispositions de ce règlement.

Le projet de développement et de revitalisation de la section Est du Chemin des Quarante-Arpents repose sur les objectifs suivants:

- ⊕ Respecter les objectifs et les critères d'aménagement, relatifs aux secteurs TOD (voir annexe 16).
- ⊕ Optimiser le potentiel et la mise en valeur du site.
- ⊕ Dans le cadre d'un projet de développement selon les principes TOD, permettre un usage résidentiel de forte densité, tout en créant un milieu de vie attractif et de qualité.
- ⊕ Planifier des stationnements de surface peu visibles et limiter les îlots de chaleur.
- ⊕ Atténuer les impacts du bruit routier lié à la proximité des autoroutes.
- ⊕ Prévoir des éléments d'architecture verte et des aménagements paysagers de qualités.
- ⊕ Dans le cadre d'un projet de développement selon les principes TOD, favoriser des espaces pour les piétons et les cyclistes, afin d'assurer leur sécurité et leur confort (larges trottoirs, éclairage adéquat, gestion de la circulation automobile, etc.). Faciliter l'utilisation des transports actifs.

Partie III

Développement et requalification urbaine

❖ La Promenade publique

Description du site

Le territoire de Charlemagne possède deux véritables coulées vertes urbaines. La première longe une section importante de la voie ferrée du CN. Elle étend son empreinte verte, du boulevard Céline-Dion à la rue Saint-Jacques, sur une distance de près de 1,5 kilomètre.

Le second corridor vert joue un rôle prédominant à l'égard de la mobilité douce et du transport actif pour les citoyens du secteur résidentiel de la Presqu'île. Elle est aménagée au nord de l'emprise du chemin des Quarante-Arpents et à l'est de la rue de la Presqu'île. (Environ 1,0 km.)

Contraintes particulières

- ❖ Le prolongement de ce réseau vert pourrait nécessiter, pour certaines sections, des approbations préalables d'Hydro-Québec ou du CN.
- ❖ Pour l'établissement d'un lien plus fonctionnel et plus sécuritaire entre la coulée verte de la Presqu'île et celle du noyau villageois, il est nécessaire d'emprunter le territoire de la ville de Repentigny.
- ❖ Pour les piétons et les cyclistes, il demeure difficile de traverser le boulevard Pierre-Legardeur, et ainsi, d'atteindre la gare de Repentigny.



Partie III

Développement et requalification urbaine

La Promenade publique

Mise en valeur / Objectifs spécifiques d'aménagement

Les promenades publiques, dédiées aux transports actifs et à la mobilité douce, constituent une composante distinctive de l'âme et de la convivialité de la Ville. Il s'agit d'un legs exceptionnel pour les citoyens. Le tracé aménagé parallèlement à la voie ferrée permet d'atteindre les parcs, les écoles primaires, le centre culturel et communautaire, la bibliothèque, l'Hôtel de ville et d'autres services publics.

Pour le secteur de la Presqu'Île (quartier résidentiel développé entre les années 1980 et 1995), ce sentier multifonctionnel joue un rôle déterminant à l'intérieur de la trame urbaine. Il permet aux piétons et aux cyclistes, en empruntant un corridor vert sécuritaire, d'accéder au noyau villageois et aux équipements publics après un déplacement de moins de 2,5 kilomètres.

Les espaces publics ne représentent pas seulement des lieux résiduels dans la ville. Bien au contraire, il s'agit d'environnements porteurs de l'histoire de la Ville. La richesse des itinéraires piétons permet d'éprouver un sentiment varié de liberté. Il s'agit de lieux de rencontres, d'échanges et de contacts. L'essence même de la vie en milieu urbain.

Le projet de développement et de revitalisation de la Promenade publique repose sur les objectifs suivants:

- ✦ Valoriser le rôle des corridors verts existants, composantes distinctives de Charlemagne.
- ✦ Renforcer la qualité du paysage et du mobilier urbain.
- ✦ Établir un plan de végétalisation et poursuivre les projets de présentation de l'art public.
- ✦ Maintenir, pour les générations futures, l'héritage et la continuité de ces parcs linéaires.
- ✦ Étudier la possibilité d'établir un lien avec la rivière des Prairies, par le prolongement de la coulée verte, en direction sud-ouest.
- ✦ S'assurer, pour le secteur de la Presqu'Île, du prolongement du réseau vert existant en direction sud-ouest et étudier la possibilité d'établir un lien avec la rue des Peupliers.
- ✦ Évaluer avec la Ville de Repentigny, la possibilité d'améliorer la qualité des aménagements piétons et cyclistes en direction de la gare et de la rue Ricard.



Partie III

Développement et requalification urbaine

❖ Rue Notre-Dame

Description du site

La rue Notre-Dame assume un rôle de collectrice. Elle permet aux citoyens des secteurs résidentiels situés au sud de la voie ferrée de rejoindre le boulevard Céline-Dion ou encore, en direction est, d'accéder à Repentigny. La route Notre-Dame a également un rôle de collectrice intermunicipale (route 344).

Par ailleurs, la rue Notre-Dame porte de nombreux souvenirs de l'histoire de la Ville de Charlemagne. Elle recèle, d'est vers l'ouest, de nombreux bâtiments à l'architecture vernaculaire.

Toutefois, ce patrimoine a fait l'objet de plusieurs travaux de rénovation.

Si bien qu'aujourd'hui, les bâtiments existants ne possèdent plus les caractéristiques architecturales d'origine.

La rue Notre-Dame constitue un axe *d'intérêt esthétique métropolitain* et un *paysage en rive*. Entre le boulevard Céline-Dion et la rue du Sacré-Cœur, elle représente également un pôle commercial de proximité.

Contraintes particulières

- ❖ Ici, tous les terrains situés aux abords de la rivière L'Assomption sont assujettis aux dispositions relatives à la protection des rives, du littoral et des plaines inondables.
- ❖ Certaines sections sont identifiées «Zones potentiellement exposées aux glissements de terrain dans les dépôts meubles» (voir annexe 14).

(règlement
06-383-17-01)



Partie III

Développement et requalification urbaine

Rue Notre-Dame

Mise en valeur / Objectifs spécifiques d'aménagement

La rue Notre-Dame d'autrefois ne peut être racontée qu'à travers les yeux de ceux qui se souviennent d'elle, telle qu'elle était à l'époque, il y a maintenant plus de 50 ans. De l'intersection avec le boulevard Céline-Dion, en direction nord, la rue Notre-Dame ne propose plus l'authenticité d'un paysage et des souvenirs d'hier. Aujourd'hui, cette rue d'origine de Charlemagne apparaît quelque peu déstructurée, sans caractère architectural distinctif et avec un paysage urbain non défini. Toutefois, quelques percées visuelles en direction de la rivière L'Assomption rehaussent la qualité du paysage naturel.

Par son plan d'urbanisme (voir également la partie IV), la Ville de Charlemagne réaffirme sa volonté de favoriser l'amélioration de la qualité du cadre bâti, de définir une image distinctive pour la rue Notre-Dame, d'améliorer la qualité du paysage urbain, de renaturaliser les milieux riverains et favoriser la mise en valeur des paysages en rive. La rue Notre-Dame, ce secteur à rénover, à restaurer et à protéger, pourrait faire l'objet de programmes (exemple: PPU) ou d'autres mesures incitatives, conformément à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, à la *Loi sur les compétences municipales*, et à la *Loi sur la Société d'habitation du Québec*, afin d'améliorer la qualité du paysage et du cadre bâti.

La revitalisation de la rue Notre-Dame repose sur les objectifs suivants:

- ✦ Adopter un règlement relatif aux PIA.
- ✦ Favoriser l'éveil d'une image distinctive pour la rue Notre-Dame.
- ✦ Limiter les zones de conflits entre les accès aux propriétés et la rue Notre-Dame.
- ✦ Améliorer la qualité du paysage et évaluer la possibilité d'aménager de nouvelles percées visuelles vers la rivière L'Assomption.
- ✦ Adapter la circulation aux modes de transport doux et rehausser la qualité des aménagements piétons.
- ✦ Évaluer les alternatives possibles pour améliorer la sécurité des cyclistes.
- ✦ Requalifier les espaces publics et le mobilier urbain.
- ✦ Respecter les dispositions de protection des rives, du littoral et des plaines inondables et relatives aux zones potentiellement exposées aux glissements de terrain dans les dépôts meubles. ([règlement 06-383-17-01](#))
- ✦ Favoriser la renaturalisation des milieux riverains.



Partie IV

Le paysage et l'environnement



Cette quatrième partie du nouveau plan d'urbanisme présente et précise les engagements de la Ville de Charlemagne relativement à la préservation et à la mise en valeur du **paysage et l'environnement**. Cette partie constitue une composante essentielle du Plan d'urbanisme. Certains des sujets traités s'inscrivent dans le cadre de la conformité au SADR de la MRC de L'Assomption.

Le Conseil du paysage québécois précise que « Le paysage est beaucoup plus que les caractéristiques visibles d'un territoire et la définition du paysage doit être élargie afin d'englober l'interaction entre l'activité humaine et l'environnement. Des éléments biophysiques, anthropiques, socioculturels, visuels et économiques s'inscrivent ainsi dans la notion de paysage. [...] le territoire en constitue la matière première : il devient paysage lorsque des individus et des collectivités lui accordent une valeur paysagère. »

Partie IV

Le paysage et environnement

❖ La foresterie urbaine

L'arbre est un élément essentiel du paysage urbain. Il participe activement à la représentation sociale et historique du paysage et de notre milieu de vie: la ville.

L'arbre représente, sans aucun doute, un enjeu de qualité du paysage. Au même moment, il faut reconnaître, l'importance de son rôle à l'égard de l'environnement et sa contribution à la création d'un milieu de vie.

Lors de nos déplacements en bordure des rues, à l'intérieur des parcs, des espaces verts, au centre des terre-pleins, le long des pistes cyclables, sur les terrains privés, l'arbre constitue bien souvent un élément omniprésent de notre paysage.

Par ailleurs, il joue un rôle beaucoup plus complexe et déterminant dans la ville: l'arbre est un acteur de premier plan pour la qualité l'environnement:

- Il contribue à l'absorption des gaz à effet de serre.
- Il est un allié pour la lutte aux îlots de chaleur et au smog urbain.
- Il lutte contre l'érosion des sols, notamment en bordure de la rivière de L'Assomption et de la rivière des Prairies.
- Il augmente la valeur des immeubles.
- Il contribue au sentiment de «bonheur» en milieu urbain.
- Il permet d'atténuer la pollution visuelle et sonore à proximité des infrastructures routières.



Sans l'arbre, notre perception de la ville ne serait pas la même. L'arbre est indispensable à la qualité de vie.

La Ville possède un important « parc forestier » distribué sur l'ensemble de son territoire. Par ailleurs, elle souhaite augmenter la présence de l'arbre, notamment aux abords du boulevard Céline-Dion, de la rue Notre-Dame, de la rue de la Presqu'île et du Chemin des Quarante-Arpents.

La Ville de Charlemagne s'engage à maintenir sa volonté, démontrée à maintes reprises, de mettre en valeur et d'améliorer la présence de l'arbre sur son territoire. Dans cette perspective, la Ville envisage l'adoption d'un plan de foresterie urbaine.

Par ailleurs, dans le cadre de l'adoption de ces règlements d'urbanisme, de nombreuses dispositions ayant pour objectifs de maintenir et d'améliorer la présence de l'arbre sur son territoire entreront en vigueur.

Partie IV

Le paysage et environnement

❖ *Le patrimoine architectural*

Dès le début des années 1900, des hommes et des femmes ont façonné le paysage de Charlemagne. Aujourd'hui, nous retrouvons sur le territoire de la Ville de nombreuses traces de leurs travaux. À proximité du noyau villageois, la trame urbaine et de nombreux éléments architecturaux nous rappellent avec un soupçon de nostalgie le Charlemagne d'autrefois.

Le noyau villageois est principalement circonscrit par la voie ferrée du CN à l'ouest, par la rivière de l'Assomption à l'est (rue Notre-Dame), par le boulevard Céline-Dion à sud-ouest et par la rue Saint-Antoine à l'est.

À l'intérieur de ce noyau villageois et également du boulevard Céline-Dion, en direction est, le long de la rue Notre-Dame, il est possible d'identifier de nombreux bâtiments témoignant de l'histoire de Charlemagne.

La très grande majorité de ces bâtiments ont fait l'objet d'importants travaux de rénovation et d'entretien. Certes, la volumétrie de ces bâtiments a été préservée. Toutefois, les composantes architecturales d'origine de ces bâtiments ne sont plus observables.

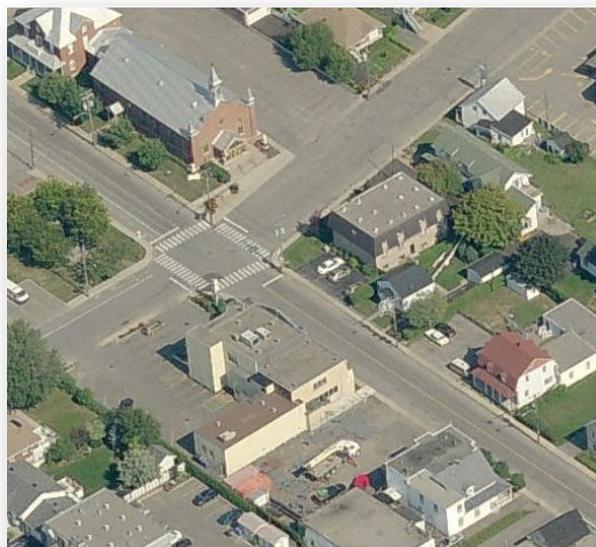
Selon le SARD de la MRC, trois éléments patrimoniaux de Charlemagne sont identifiés à titre de *bâtiments historiques d'intérêt régional*.

Il s'agit des propriétés situées aux (les photos des bâtiments, annexe 3) :

- 79-81, rue Notre-Dame.
- 169, rue Notre-Dame.
- 207-209, rue Notre-Dame.

La Ville de Charlemagne identifie également les bâtiments suivants à titre de *bâtiments patrimoniaux d'intérêt municipal* (les photos des bâtiments retenus, annexe 4) :

- 33-37, rue du Sacré-Cœur.
- Église, rue Saint-Paul.
- Presbytère: 85, rue du Sacré-Cœur.
- 29, rue Sainte-Marie.



L'intersection de la rue du Sacré-Cœur et de la rue Saint-Paul, la zone centrale du noyau villageois de Charlemagne.
(Photo: Bing)

Partie IV

Le paysage et environnement

❖ *Le patrimoine architectural* (suite)

Outre le patrimoine architectural du noyau villageois, le SADR de la MRC évoque «l'ensemble patrimonial, d'intérêt esthétique» du paysage en rive à Charlemagne. Le SADR souligne que le parc des Rives est actuellement le seul espace public donnant accès à la rivière de l'Assomption. Il signale aussi la perspective visuelle de l'extrémité de la rue Plourde, en direction de l'île Bourdon et de la rivière des Prairies.

La Ville souhaite préserver et mettre en valeur les percées visuelles en direction de la rivière de l'Assomption et de la rivière des Prairies. De plus, advenant la possibilité de faire des acquisitions en bordure de ces rivières, ces possibilités seront adéquatement évaluées, en respectant les orientations et les objectifs d'aménagement du Plan d'urbanisme.

Par ailleurs, la mise en œuvre du plan de gestion de la rivière des Prairies représente, pour la Ville de Charlemagne, l'opportunité d'aménager un nouveau lien de qualité avec la rivière des Prairies pour les citoyens.

Par son Plan d'urbanisme, Charlemagne reconnaît que certains éléments de son territoire possèdent une véritable valeur patrimoniale. *Un héritage à préserver, un legs pour les générations futures.* Les nouveaux règlements d'urbanisme de la ville adopteront des normes et des dispositions particulières (PIIA et autres), à l'égard du noyau villageois, favorisant la mise en valeur des paysages en rive.

Limites du noyau villageois.
Ce secteur témoigne de l'histoire
de la Ville de Charlemagne.
(Photo: Bing)



Partie IV

Le paysage et environnement

❖ Les parcs et les espaces verts

Charlemagne possède un réseau de parcs, d'espaces verts et de pistes cyclables bien développé. Ce réseau vert participe activement à la qualité de vie des citoyens. La Ville accueille aussi une section de la Route verte et du sentier transcanadien. Ce parcours cycliste permet de relier les villes de Montréal, Repentigny et la ville de Terrebonne.

La ville de Charlemagne accueille positivement la volonté de favoriser l'achèvement et l'amélioration du réseau cyclable existant et assurer la liaison entre les différents secteurs du Grand Montréal, dans le cadre de la réalisation du Réseau vélo métropolitain (horizon de réalisation, 2031). Certaines sections du réseau de pistes cyclables de la Ville de Charlemagne pourraient ainsi s'assurer un nouveau rôle.

Sur le territoire de Charlemagne, il demeure peu d'espace vacant pour l'éveil d'un nouveau parc ou d'un espace vert. Toutefois, conformément aux orientations d'aménagement de son plan d'urbanisme, le secteur de la rue Plourde pourrait accueillir un parc riverain d'une bonne superficie dans le cadre du développement des terrains vacants de ce secteur.

Le secteur de la Presqu'Île pourrait aussi profiter de l'aménagement d'un nouvel espace vert, lors de la mise en valeur du secteur vacant situé au sud-ouest de la rue Beauchamps. (voir Partie III, Chemin des Quarante-Arpents)

En ce qui concerne les parcs et les espaces verts, il est aussi essentiel de maintenir et de poursuivre la volonté de revitalisation, et ce, en fonction de l'évolution des besoins des citoyens de Charlemagne.

Dans cette même perspective, la Ville désire poursuivre le développement de son réseau de pistes et de bandes cyclables. Ce réseau spécifiquement dédié au *transport actif* joue un rôle déterminant à l'égard de la qualité de vie et de l'appropriation de l'environnement urbain par les citoyens.

Conformément au *Plan de mobilité active* adopté en novembre 2011, la Ville reconnaît l'importance de placer dès le départ, lors de la planification de travaux relatifs à la voirie, le piéton et le cycliste au cœur des priorités d'aménagement. Cette réflexion est indispensable afin de permettre une évaluation adéquate du nouveau partage de l'emprise publique en faveur de l'ensemble des utilisateurs.



Piste cyclable aménagée à l'intérieur du parc Jacques-Laurin.
(Photo: Marie-Philippe Boudreau)

Partie IV

Le paysage et environnement

❖ La rivière L'Assomption et la rivière des Prairies

La ville de Charlemagne est située à l'embouchure de la rivière L'Assomption et de la rivière des Prairies. Toutefois, ces rivières demeurent très peu accessibles pour les citoyens. Seuls l'espace vert aménagé à l'île Vaudry et le parc des Rives permettent d'établir un contact avec la rive.

Elles ont été fortement urbanisées, ce qui a enclavé le tissu urbain de cet environnement naturel et de son paysage d'une grande beauté, au rythme des quatre saisons. Néanmoins, des percées visuelles, ici et là, permettent d'établir et de maintenir un certain contact avec ces rivières.

L'objectif prioritaire pour la Ville est d'adopter des mesures actives de renaturalisation des bandes riveraines. Au même moment, il importe de favoriser la mise en valeur de ce paysage.

La ville souhaite réaliser l'aménagement d'un nouveau parc riverain important (voir section précédente) et mettre en valeur les percées visuelles en direction de la rivière des Prairies.

Ce nouvel espace vert (et blanc pendant la saison hivernale) pourrait devenir un lieu de détente et d'observation, été comme hiver, en harmonie avec les rivières L'Assomption et des Prairies. *Un legs pour les générations futures.*



Partie IV

Le paysage et environnement

❖ *Les îlots de chaleur urbains*

(règlement 03-383-24-07)

Le contenu de cette section portant sur les îlots de chaleur urbains (ICU), résulte d'un diagnostic des îlots de chaleur et d'un plan de lutte contre les îlots de chaleur réalisés par Nature-Action Québec.

L'accroissement de la température, accentué par le phénomène des ICU, engendra de nombreuses répercussions négatives sur les dimensions environnementales, sociales et économiques des villes (Akbari, Pomerantz et Taha, 2001). En effet les ICU peuvent dégrader la qualité de l'air, tant intérieur qu'extérieur, et accroître la demande en énergie et en eau potable (Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), 2021; Poulin et al., 2016). En plus de ces effets sur l'environnement, les conséquences des ICU se font majoritairement sentir sur la population, et plus particulièrement sur les individus les plus vulnérables, soit les jeunes enfants, les personnes âgées et les personnes dont la sensibilité est accrue en raison de leur état de santé.

Les ICU sont un phénomène de plus en plus présent, et ce, sur les territoires fortement urbanisés. En effet, « les émissions de (gaz à effet de serre (GES), la perte progressive du couvert forestier et végétal dans les milieux urbains, l'imperméabilité et les bas albédos des matériaux, les propriétés thermiques des matériaux, la morphologie urbaine et la taille des villes, ainsi que la chaleur anthropique » sont toutes des causes de source anthropique qui favorisent

l'émergence et l'intensification des îlots de chaleur au sein des villes (INSPQ, 2021).

Identification des îlots de chaleur urbains

Une analyse des ICU du territoire a été effectuée par Nature-Action Québec. Pour ce faire, des critères de volets environnemental et social on fait l'objet d'une analyse rigoureuse afin de déterminer le niveau de risque en lien avec les ICU dans chacun des secteurs d'intervention. Il se dégage de cette analyse l'identification des ICU et l'établissement de zones prioritaires qui feront l'objet de mesures permettant d'atténuer les effets nocifs ou indésirables des ICU.

La majorité des ICU présents sur le territoire sont de grands stationnements de centres commerciaux entièrement minéralisés, ayant peu de végétation et fortement exposés aux rayons du soleil. Ces ICU incluent les commerces à l'intersection des de la rue Émile-Despins et de l'autoroute 640 et les commerces à l'intersection de la rue Plourde et de la rue Notre-Dame.

Certains bâtiments résidentiels sont également problématiques en matière d'ICU, dont le secteur formé par les rues Notre-Dame, Quintal, St-Paul et du Sacré-Cœur, ainsi que les secteurs des Trésors de l'Île et de la rue des Manoirs.

Les cours des écoles situées à l'intersection des rues Benoit-Sauvageau et St-Alexis représentent aussi des ICU

Partie IV

Le paysage et environnement

Identification des mesures à préconiser

Les 3 mesures suivantes permettent des interventions ayant un impact direct sur la température des surfaces et une intégration concrète aux divers règlements normatifs et discrétionnaires de la Ville. Elles permettront des résultats à court et à long terme.

Verdissement

Dans le contexte de lutte contre les ICU, le verdissement fait référence à la plantation d'un maximum de végétaux (herbacées, fleurs, arbustes ou arbres) pour bénéficier de l'effet rafraîchissant qu'ils offrent. Les végétaux jouent en effet un rôle essentiel dans la régularisation de la température grâce à l'ombrage qu'ils créent et à l'humidité qu'ils génèrent par évapotranspiration, le processus naturel par lequel les végétaux transpirent et transfèrent une importante quantité d'eau dans l'air ambiant, permettant ainsi de le rafraîchir. Les processus biologiques des végétaux contribuent à la bonne gestion des eaux pluviales et à une meilleure qualité de l'air. (INSPQ, 2021)

Conséquemment, cette mesure peut prendre différentes formes :

- Aménager des espaces verts urbains et des parcs;
- Exiger la plantation d'arbres et de végétation;
- Favoriser le verdissement par des incitatifs et de la sensibilisation;

- Exiger la conservation d'un certain nombre d'arbres sur les terrains;
- Interdire l'abattage d'arbres matures sains;
- Exiger la conservation ou l'aménagement de bandes riveraines réglementaires;
- Favoriser la végétalisation des stationnements et des rues par l'ajout de fosses de plantation, de noues et de saillies végétalisées;
- Favoriser la végétalisation du pourtour des bâtiments;
- Favoriser la végétalisation des toitures;
- Encourager l'aménagement de jardins de pluie.

Déminéraliser et perméabiliser

Dans un milieu urbanisé, les sols naturels ont été remplacés par des surfaces minérales faites d'asphalte, de gravier, de béton, qui emmagasinent la chaleur et n'assurent pas de fonctions de filtration et d'absorption de l'eau. Le parcours naturel des eaux de pluie s'en trouve modifié. L'eau joue pourtant un rôle essentiel dans le rafraîchissement de l'air ambiant, notamment par l'évaporation de l'eau contenue dans les sols et l'évapotranspiration de la végétation. (INSPQ, 2021) Deux solutions s'imposent : 1) déminéraliser les surfaces et 2) perméabiliser ces dernières. Plus précisément, la déminéralisation des surfaces fait référence au retrait des surfaces minérales, tandis que la perméabilisation correspond au remplacement des surfaces minérales par des surfaces permettant à l'eau de s'infiltrer directement dans le sol (terre ou pavé perméable).

Partie IV

Le paysage et environnement

Conséquemment, cette mesure peut prendre différentes formes :

- Diminuer le nombre de cases de stationnement exigé selon les usages et la proximité des infrastructures de transports en commun et actif;
- Favoriser des cases de stationnement ayant des dimensions de 2.5 m x 5.5 m;
- Favoriser l'aménagement de stationnement intérieur;
- Favoriser la végétalisation des stationnements et des rues lors de leur réaménagement ou lors de la construction ou l'agrandissement d'immeuble (noue végétalisée, banquette de plantation, aire gazonnée le long des lignes avant);
- Favoriser l'utilisation de surfaces perméables dans les aires de stationnement ayant un nombre de cases élevées.

Augmenter l'albédo des surfaces

Les matériaux couramment utilisés dans la construction des chaussées et des toitures, à savoir l'asphalte, le gravier et le béton, ont une capacité et une conductivité thermique élevées, ainsi qu'un albédo (pouvoir réfléchissant) faible. Ces matériaux ont donc tendance à emmagasiner la chaleur ambiante et à la relâcher au courant de la journée et de la nuit, contribuant ainsi à l'augmentation de la température dans les milieux urbains. Ces matériaux peuvent atteindre une température de 80°C en été (Aflaki et al., 2017; Dagenais et al., 2014; INSPQ, 2021).

La lutte aux ICU passe donc par le choix de revêtement et matériaux à haute réflectivité solaire (matériaux réfléchissants), tels que les revêtements blancs ou de couleur pâle. L'indice de réflectance solaire (IRS) est souvent utilisé comme indicateur. Cet indice, s'exprimant sur une échelle de 0 à 100, témoigne de la capacité d'un corps à absorber et réémettre la chaleur (émissivité), puis de la fraction du rayonnement solaire réfléchi par sa surface (albédo). Ainsi, plus l'IRS est élevé, c'est-à-dire qu'il tend vers 100, plus les surfaces reflètent la chaleur plutôt que de l'emmagasiner.

Conséquemment, il faudra favoriser des matériaux à IRS élevé dans les endroits problématiques, tels que les aires de stationnement ayant une superficie importante et les toits plats.»

❖ Les contraintes naturelles

L'importance de la protection des rives, du littoral, des plaines inondables et des milieux humides est maintenant pleinement reconnue. Les différentes zones inondables et les milieux riverains se retrouvent en bordure des rivières L'Assomption et des Prairies. Ces milieux naturels sensibles participent à l'amélioration de la qualité des lacs et des cours d'eau. Ces milieux constituent de véritables *filtres naturels*.

Ils constituent aussi un habitat naturel pour de nombreux oiseaux, pour divers mammifères, pour des reptiles et des poissons. Ces milieux naturels représentent

Partie IV

Le paysage et environnement

un écosystème fragile.

Pour assurer la protection de cet écosystème fragile, les règlements d'urbanisme de Charlemagne devront intégrer les dispositions normatives relativement aux rives, au littoral et aux plaines inondables. (SADR, Document complémentaire, chapitre 4).

Le SADR de la MRC de L'Assomption identifie sur le territoire de la Ville de Charlemagne des **zones potentiellement exposées aux glissements de terrain dans les dépôts meubles**. Pour des motifs indiscutables de protection publique, la MRC énonce des dispositions spécifiques applicables aux secteurs concernés (voir annexe 14). La Ville doit inclure ces dispositions à l'intérieur de ses règlements d'urbanisme. (règlement 06-383-17-01)



En conformité avec les orientations d'aménagement et les dispositions du document complémentaire du SADR, les règlements d'urbanisme doivent tenir compte des contraintes naturelles et des contraintes anthropiques du territoire. Cette volonté s'inscrit dans l'objectif de minimiser les risques pour la sécurité, la santé ou le bien-être de la population.

❖ Les contraintes anthropiques

Plusieurs terrains situés à proximité de contraintes anthropiques nécessitent une attention particulière, ainsi que le respect de normes adaptées aux caractéristiques du milieu (voir annexe 13).

Conséquemment, la planification du territoire de la Ville de Charlemagne doit prendre en considération les contraintes anthropiques suivantes :

- la présence d'infrastructures autoroutière, soit l'autoroute 40 et l'autoroute 640;
- la présence de la voie ferrée du CN;
- la présence de l'usine de munitions de l'entreprise General Dynamics sur le territoire de la Ville de Repentigny.

Pollution sonore routière. Pour les terrains non construits et situés à l'intérieur d'un rayon de 450 mètres de la ligne médiane de l'autoroute 40, il est nécessaire d'adopter des mesures d'atténuation afin de ramener le niveau sonore égal ou inférieur à 55 dBA_{Leq, 24 h}.

Cette obligation d'atténuation de la pollution sonore s'applique dans le cadre de la planification et de la réalisation d'un projet résidentiel, d'un projet institutionnel ou d'un projet récréatif.

Partie IV

Le paysage et environnement

Réseau ferroviaire. Aucun nouveau bâtiment (permanent ou temporaire) ne peut être implanté dans l'emprise du réseau ferroviaire, à l'exception d'un bâtiment lié à la fonction ferroviaire ou à l'intermodalité ferroviaire (gare de train de banlieue).

Usine de munitions de l'entreprise General Dynamics. La présence de l'usine de munitions nécessite l'établissement d'un périmètre de protection. Ce périmètre correspond au périmètre D8 établi par General Dynamics (document daté du 8 juin 2017), il comprend les zones : R-1, R-2, R-3, R-4, R-5, R-6, C-1, C-2, CR-1, CR-2, P-1 et P-2. À l'intérieur de ces zones, le nombre d'étages maximums d'un bâtiment devra être limité à 3 étages. L'autorisation d'un bâtiment de plus de 3 étages nécessitera au préalable une évaluation des risques par Ressources Naturelles Canada. (*règlement 11-383-23-06*)



Carrefour 40-640. Cette infrastructure routière occupe une superficie importante du territoire de Charlemagne. À la droite: la voie ferrée du CN, au cœur du tissu urbain.



Partie V

Les principes réglementaires



Cette cinquième partie du Plan d'urbanisme annonce les principes réglementaires qui guideront l'élaboration des règlements d'urbanisme de Charlemagne. Les règlements d'urbanisme (zonage, lotissement, PPCMOI et autres) sont appelés à jouer un rôle déterminant afin d'assurer la préservation et l'amélioration de la qualité de vie des citoyens de la Ville.

Partie V

Les principes réglementaires

❖ Les principes réglementaires

L'adoption des nouveaux règlements d'urbanisme, suite à la réalisation du plan d'urbanisme de Charlemagne, représente une étape déterminante en ce qui concerne la planification et la mise en valeur du territoire. De plus, ils contribuent activement à la préservation et à l'amélioration de notre milieu de vie, la ville.

Les règlements d'urbanisme doivent traduire les orientations et les objectifs d'aménagement énoncés au Plan d'Urbanisme, et ce, tout en respectant les volontés régionales d'aménagement. Les orientations régionales sont exprimées précisément par le SADR et par le document complémentaire de la MRC de L'Assomption.

Le règlement de zonage

Le règlement de zonage constitue certainement le règlement-cadre de l'ensemble des règlements d'urbanisme. Entre autres, il permet de définir le nouveau découpage des zones sur l'ensemble du territoire de la Ville, en conformité avec le plan des affectations du sol et des densités d'occupation du plan d'urbanisme.

Ainsi, il présente par zones (avec des grilles de spécifications), les usages autorisés et les dispositions relatives à l'implantation des bâtiments principaux.

En fonction des groupes d'usage (résidentiel, commercial, services publics et industriels), il permet notamment l'adoption de normes et de règles à l'égard des usages complémentaires, des bâtiments accessoires et des aménagements extérieurs. Il contient aussi de nouvelles règles applicables aux enseignes, aux espaces de stationnement et d'autres dispositions.

Parmi les autres dispositions de ce règlement, plusieurs découlent du document complémentaire du SADR.

Il s'agit notamment des règles et des autres normes applicables aux rives, au littoral et aux plaines inondables, aux milieux humides, aux zones potentiellement exposées aux glissements de terrain dans les dépôts meubles, ainsi qu'aux dispositions à l'égard du plan de gestion de la rivière des Prairies. ([règlement 06-383-17-01](#))

Les dernières parties présentent, d'une part, les conditions applicables aux constructions et aux usages dérogatoires et protégés par droits acquis, et d'autre part, les dispositions relatives aux sanctions et aux recours conformément à la LAU.

Le règlement de lotissement

Ce règlement permet de régir les opérations cadastrales, conformément aux orientations et objectifs du plan d'urbanisme.

Les normes de lotissement sont déterminées pour les lots, les îlots et les rues, en considérant les caractéristiques du secteur concerné, l'environnement, sans oublier dans certaines situations bien précises, les contraintes naturelles ou anthropiques du site.

Partie V

Les principes réglementaires

Le règlement de construction

Le principal objectif de ce règlement est de définir des normes de construction, de salubrité et de sécurité applicables aux constructions érigées sur le territoire de la Ville. Quiconque effectue des travaux de construction doit s'assurer du respect des dispositions du règlement de construction.

La MRC de L'Assomption exige aussi l'adoption de certaines normes découlant du document complémentaire, afin d'assurer la conformité au SADR. Le règlement de construction prévoit donc des règles d'immunsation précises pour la réalisation de travaux à l'intérieur de la plaine inondable.

Le règlement relatif aux PIIA

Dans un premier temps, le règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) énonce des objectifs et des critères d'évaluation. Dans un second temps, il établit les procédures d'analyse des projets. Pour les secteurs (ou autres objets) concernés, cette procédure constitue une condition additionnelle à l'émission d'un permis ou d'un certificat.

Ainsi, en fonction des orientations d'aménagement et de certains objectifs plus spécifiques du plan d'urbanisme, il est possible d'assujettir l'émission d'un permis ou d'un certificat à cette démarche qualitative d'évaluation des projets (exemple: noyau villageois et bâtiments patrimoniaux). Ce règlement favorise les échanges entre les différents professionnels et la Ville dans la définition d'un projet d'aménagement.

Le règlement relatif aux usages conditionnels

Le règlement relatif aux usages conditionnels permet, selon certaines conditions, qu'un usage bien précis soit autorisé (à titre d'usage conditionnel) à l'intérieur d'une zone déterminée par le règlement de zonage.

L'objectif de cette démarche est de s'assurer de l'intégration harmonieuse de certains usages du groupe commercial, et ce, particulièrement à l'intérieur des secteurs résidentiels, afin de préserver la qualité de vie des citoyens.

Le règlement relatif aux dérogations mineures

Ce règlement constitue une procédure d'exception en ce qui concerne le respect de certaines règles du règlement de zonage ou de lotissement. Une dérogation mineure peut être accordée dans toutes les zones. Elle doit respecter les orientations et les objectifs d'aménagement du plan d'urbanisme.

Cependant, aucune dérogation mineure ne peut être accordée dans une zone ou pour une partie d'un territoire, dès que l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique.

Le règlement relatif aux PPCMOI

L'objectif du règlement relatif au PPCMOI est de permettre, à certaines conditions, la réalisation d'un projet, et ce, même s'il déroge à certaines normes des règlements d'urbanisme.

Partie V

Les principes réglementaires

Le règlement relatif aux PPCMOI (suite)

Toutefois, les projets autorisés doivent être conformes aux orientations et aux objectifs spécifiques d'aménagement du Plan d'urbanisme de la Ville de Charlemagne. Le PPCMOI permet de coordonner adéquatement l'exercice de planification de problématiques urbaines particulières. (Exemple: site enclavé, requalification urbaine d'un terrain sous-utilisé).

Par ailleurs, en conformité avec le document complémentaire du SADR de la MRC, les projets résidentiels présentés dans le cadre d'un règlement relatif au PPCMOI, spécifiquement pour les terrains vacants, doivent proposer une densité minimale moyenne de 21 logements à l'hectare.

Le règlement relatif aux permis et aux certificats

Ce règlement présente les modalités d'émission des permis et des certificats préalables à la réalisation d'un ouvrage, d'une construction ou d'un projet d'aménagement. Ainsi, il contribue directement au respect des dispositions en vigueur, en vertu des règlements d'urbanisme. Il définit également les pouvoirs et les tâches du fonctionnaire désigné.

De plus, ce règlement mentionne les conditions d'émission applicables à la construction de tout bâtiment sur le territoire de la Ville de Charlemagne. Ce règlement doit être conforme au SADR et au document complémentaire de la MRC.

❖ *Autres éléments de conformité*

Les règlements d'urbanisme de la Ville doivent être conformes à l'ensemble des dispositions du SADR de la MRC de L'Assomption, et plus spécifiquement, au contenu du document complémentaire. Conséquemment, les normes et les dispositions suivantes sont contenues à même ces nouveaux règlements.

- Dispositions relatives aux opérations cadastrales. (DC, Partie 3, chapitre 2)
- Dispositions applicables et relatives aux constructions et aux ouvrages. (DC, Partie 3, chapitre 3)
- Les contraintes d'origine naturelle: (DC, Partie 3, chapitre 4)
 - ✓ Rives, au littoral et aux plaines inondables.
 - ✓ Plan de gestion.
 - ✓ Les zones potentiellement exposées aux glissements de terrain dans les dépôts meubles. (DC, Partie 3, chapitre 4) ([règlement 06-383-17-01](#))
- Les contraintes d'origine anthropique: (DC, Partie 3, chapitre 5)
 - ✓ Zones affectées par la pollution sonore routière.
 - ✓ Cohabitation des usages.
 - ✓ Terrains contaminés.
 - ✓ Réseau ferroviaire.
 - ✓ Dépôts de neige usée.
- La gestion du développement urbain, et les dispositions relatives aux écosystèmes et à la foresterie urbaine. (DC, Partie 3, les chapitres 7 et 9)

Partie VI

Les enjeux sociodémographiques



À l'image des autres villes de la MRC de L'Assomption et du Québec, Charlemagne, dans sa volonté de mise en valeur de son territoire, doit démontrer une sensibilité aux différentes transformations de sa structure sociodémographique. Cette dernière partie présente une brève réflexion à l'égard de ces enjeux d'importance, dans la réalisation des orientations et des objectifs d'aménagement de son nouveau *Plan d'urbanisme*. **Un défi certes, mais surtout l'engagement de mieux saisir et de mieux comprendre.**

Partie VI

Les enjeux sociodémographiques

❖ Entre 2001 et 2011, des modifications à souligner

Selon les données de Statistique Canada (recensements de 2001, 2006, 2011), la population de Charlemagne a augmenté de 2,8% entre 2001 et 2011, pour atteindre 5 853 citoyens. Pendant cette même période, le nombre de ménages est passé de 2 380 (2001) à 2 795 (2011). Il s'agit d'une augmentation de 17,4% du nombre de ménages privés. Le nombre de ménages s'est accru beaucoup plus rapidement que celui de la population de la ville. Nous observons cette même situation à l'échelle du Québec. En outre, cette situation s'explique en raison du fractionnement des ménages et du vieillissement de la population.

Ville de Charlemagne			
Année	2001	2006	2011
Population	5662	5594	5853

Groupes d'âge	2001 % (nombre)	2011 % (nombre)	Variation nombre
0 à 14	16,9 % (957)	11,5 % (674)	-283
15 à 64	71,8 % (4065)	71,1 % (4161)	+96
65 et plus	11,3 % (640)	17,4 % (1018)	+378
Total	100 % (5662)	100 % (5853)	

Une ville, un milieu de vie

La ville de Charlemagne représente un environnement à échelle humaine au cœur de deux centres urbains beaucoup plus importants, constitués des villes de Repentigny et de Terrebonne. L'avenir de la ville doit s'appuyer sur la préservation de son caractère urbain distinctif et l'amélioration de la qualité de ses espaces publics.

Le train, les gares de Repentigny et de Terrebonne représentent des leviers significatifs favorisant l'établissement d'une nouvelle population sur le territoire de Charlemagne, à proximité de ces infrastructures de transport en commun.

La ville de Charlemagne peut affirmer qu'elle propose des opportunités d'acquisitions d'une première propriété, notamment en raison de la diversité de son environnement résidentielle et de la qualité des nouveaux projets réalisés.

Ainsi, nous retrouvons des maisons unifamiliales, des duplex, des triplex, des condominiums et également, un nombre important de logements en location aptes à répondre aux différents besoins d'un ménage ou d'un jeune couple.



Partie VI

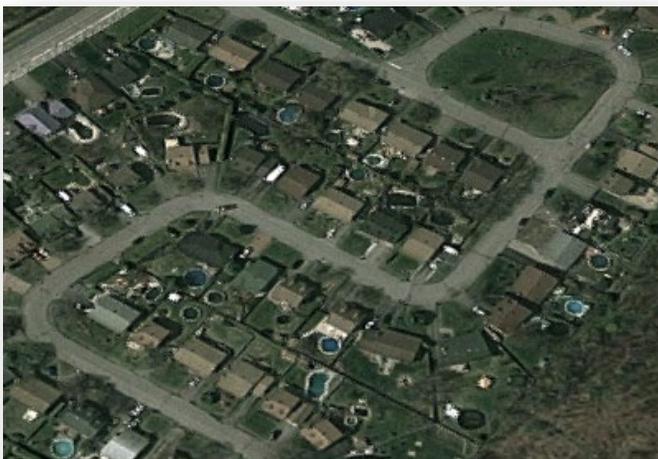
Les enjeux sociodémographiques

La maison d'ici

Il faut aussi reconnaître l'importance de la propriété unifamiliale isolée « le bungalow », élément important du paysage résidentiel de Charlemagne. Dès la fin des années 50, le bungalow devait rapidement symboliser l'accès à la propriété.

Aujourd'hui, le contexte économique d'accès à la propriété a grandement évolué. Si bien, qu'il est devenu difficile pour une jeune famille d'envisager l'acquisition d'une maison unifamiliale.

Par ailleurs, ce type de propriété offre des possibilités très variables de « transformations », et ainsi, elle peut répondre correctement à l'évolution des besoins d'une famille, d'un ménage, sur une très longue période de leur vie.



Pendant très longtemps, il symbolisait l'accès à une première propriété, le « bungalow ». Secteur résidentiel de la Presqu'île, un milieu de vie de qualité pour de nombreux citoyens de Charlemagne, depuis le début des années 1980. Charlemagne.
(Photo: Google)

La ville de demain

Avec un territoire presque complètement construit, la Ville entend maintenir, comme elle le démontre très clairement depuis près de 15 ans, sa volonté de favoriser le redéveloppement et la requalification de son tissu urbain.

Outre la nécessité de s'assurer de la qualité des projets réalisés, il est essentiel que ce redéveloppement et cette requalification urbaine s'intègrent harmonieusement avec l'environnement urbain existant. Il ne s'agit pas seulement de l'acceptabilité sociale des projets.

Ces derniers doivent contribuer activement à l'amélioration de la qualité de vie et répondre adéquatement aux besoins des citoyens de Charlemagne.

Considérant les caractéristiques de son tissu urbain et la quiétude de son milieu de vie, Charlemagne est certainement en mesure, d'une part, de relever le défi relatif au vieillissement de sa population, et d'autre part, de préserver la qualité et le niveau de service existant (scolaire, culturel, commerce et service) pour l'ensemble de ces citoyens.

Les annexes du Plan d'urbanisme

Les annexes au Plan d'urbanisme.

- ❑ Annexe 1 / La déclaration d'adhésion au SADR
 - ❑ Annexe 2 / Le plan des affectations du sol
- ❑ Annexe 3 / Les bâtiments historiques d'intérêt régional
- ❑ Annexe 4 / Les bâtiments patrimoniaux d'intérêt municipal
 - ❑ Annexe 5 / Le patrimoine bâti et paysager
 - ❑ Annexe 6 / Les milieux humides
 - ❑ Annexe 7 / La classification des infrastructures de transport terrestre et les débits de circulation
 - ❑ Annexe 8 / Le réseau de camionnage
 - ❑ Annexe 9 / Les zones conflictuelles en matière de circulation des personnes et des Marchandises
 - ❑ Annexe 10 / Les équipements et les services publics
 - ❑ Annexe 11 / Le transport collectif
 - ❑ Annexe 12 / Les points focaux du transport collectif
- ❑ Annexe 13 / Les éléments de contrainte anthropique
 - ❑ Annexe 14 / Les zones de mouvement de terrain
 - ❑ Annexe 15 / Le transport actif
- ❑ Annexe 16 / Planification détaillée des points d'accès au réseau structurant de transport collectif métropolitain (aires TOD)

Annexe 1

La déclaration d'adhésion au SADR



Ville de Charlemagne

« Le schéma de la MRC de L'Assomption intègre avec justesse les particularités de notre milieu, ses possibilités et son rayonnement lanauchois et métropolitain. Située à un carrefour autoroutier stratégique au sein de la couronne nord-est de Montréal, la Ville de Charlemagne dispose d'un périmètre urbain entièrement développé. Ainsi, depuis de nombreuses années, la Ville de Charlemagne relève avec brio le défi de la croissance économique au sein d'un territoire restreint où les zones de développement demeurent quasi inexistantes.

Les changements initiés par notre administration s'harmonisent aux orientations du nouveau schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC (troisième génération) où la densification du territoire et l'intégration aux dimensions du transport collectif sont privilégiées.

La réingénierie urbaine entreprise au cours des dernières années constituera notre défi quotidien. Chaque projet est regardé sous l'angle de la densification et de l'optimisation du territoire. Certes, notre développement soulève des enjeux d'importance où les défis demeurent variés. Le nouveau schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC intègre et positionne spécifiquement nos particularités territoriales et urbanistiques.

La Ville de Charlemagne offre son entière collaboration pour la mise en œuvre des grandes orientations de ce schéma de troisième génération. En ce sens, nous endossons avec conviction son énoncé de vision stratégique. »

Annexe 2

Le plan des affectations du sol

Annexe 3

Les bâtiments historiques d'intérêt régional

Ces bâtiments, identifiés par le SADR de la MRC à titre de «*bâtiments historiques d'intérêt régional*», ont fait l'objet de divers travaux, principalement au niveau des revêtements extérieurs.

Ils ne présentent plus véritablement leurs caractéristiques architecturales d'origine.

(Photos: MRC de L'Assomption et ville de Charlemagne)

Il s'agit des propriétés situées aux :

- 79-81, rue Notre-Dame.
- 169, rue Notre-Dame.
- 207-209, rue Notre-Dame.



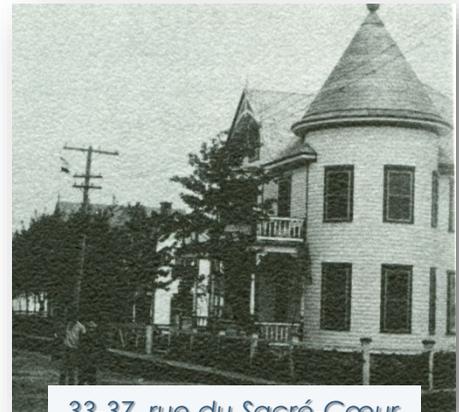
Annexe 4 Les bâtiments patrimoniaux d'intérêt municipal

Ces bâtiments sont retenus par le Plan d'urbanisme de Charlemagne à titre de «*bâtiments patrimoniaux d'intérêt municipal*».

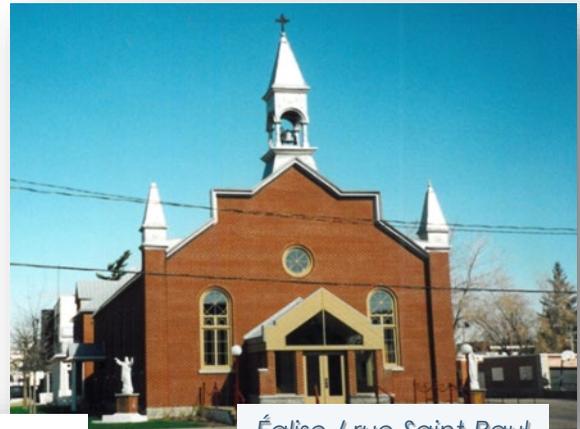
Les travaux d'entretien et de rénovation à l'enveloppement du bâtiment (toiture, ouvertures, revêtement extérieur et mode d'assemblage) doivent permettre de conserver (ou de redonner) à l'immeuble ses caractéristiques architecturales d'origines.

Il s'agit des propriétés situées aux :

- 33-37, rue du Sacré-Cœur.
- Église / rue Saint-Paul.
- Presbytère / 85, rue du Sacré-Cœur.
- 29, rue Sainte-Marie.



33-37, rue du Sacré-Cœur



Église / rue Saint-Paul



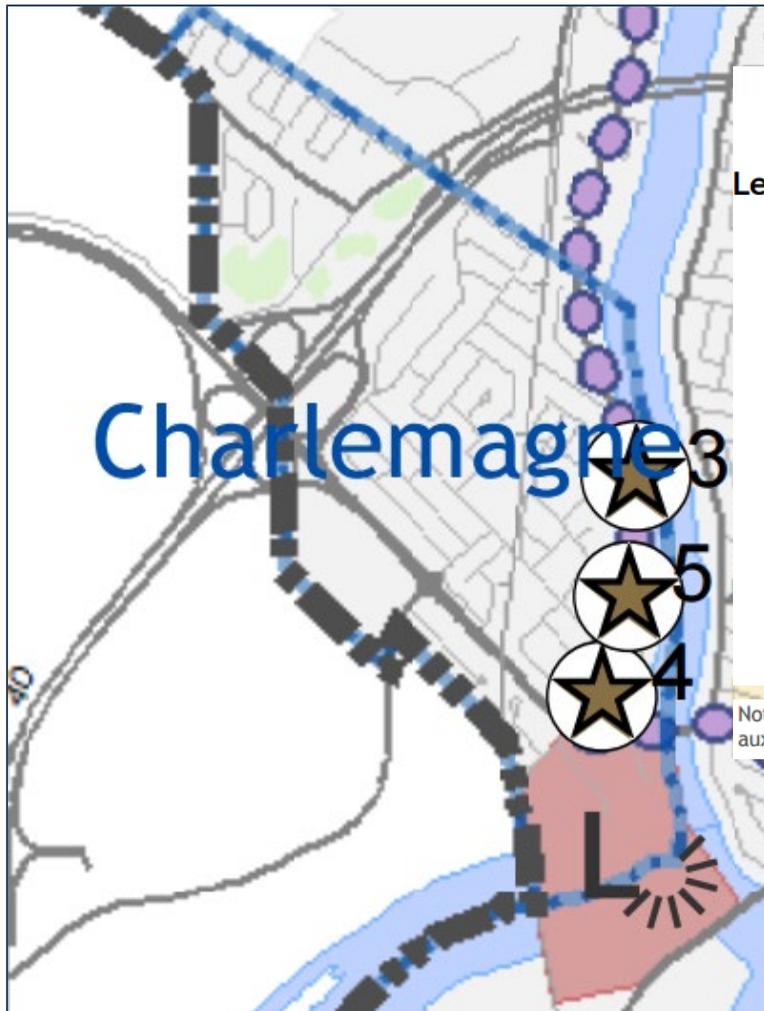
Presbytère / 85, rue du Sacré-Cœur



29, rue Sainte-Marie

Annexe 5

Le patrimoine bâti et paysager



Carte 9.1

Le patrimoine bâti et paysager de la MRC de L'Assomption

MRC de L'Assomption

Schéma d'aménagement et de développement révisé

Vérifié par : Denis Fafard et Martin Lapointe
Date : 21 août 2012

Projection : MTM NAD 83 Zone 8
Échelle : 1:90 000 (Réf: format 11 x 17 po)

Réalisée à partir des fichiers numériques du Ministère des Ressources naturelles et de la Communauté métropolitaine de Montréal.

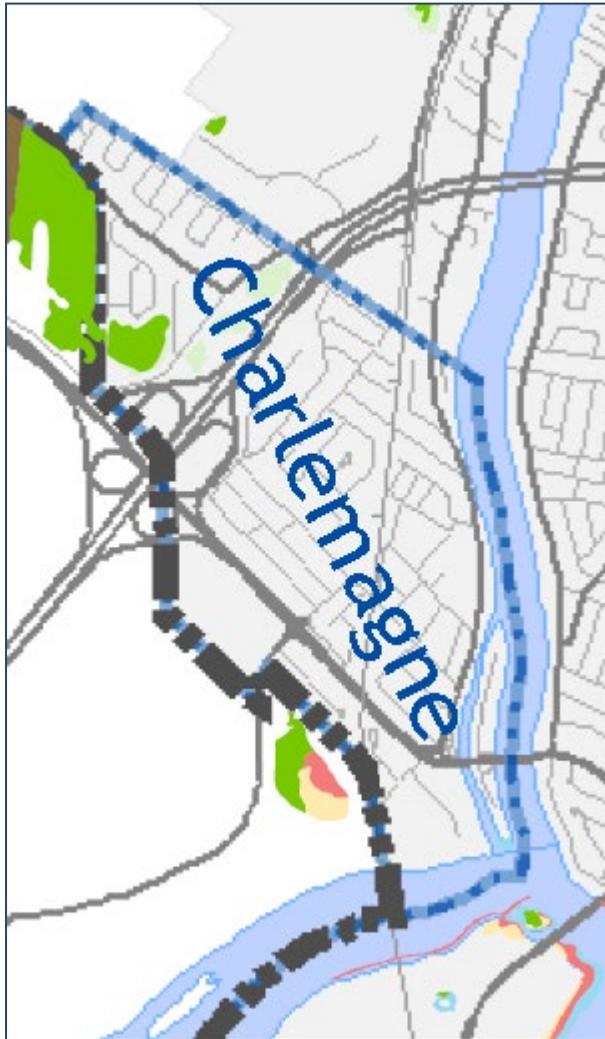
Note : Les numéros et lettres réfèrent aux tableaux 9.2 et 9.6, du chapitre 9 du SADR.

- Légende**
- Limite de la MRC
 - Limite municipale
 - Rue locale
 - Couvert forestier
 - Corridor routier d'accès d'intérêt métropolitain
 - Corridors forestiers et boisés
 - Bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain
 - Périmètre d'urbanisation (PU)
 - Zone résidentielle (hors PU)

- Monument ou bâtiment historique classé
- Monument ou bâtiment historique cité
- Monument ou bâtiment historique d'intérêt
- Gare ferroviaire patrimoniale désignée
- Territoire d'intérêt esthétique
- Territoire d'intérêt bâti ou historique
- Patrimoine bâti d'intérêt métropolitain
- Axes d'intérêt esthétique**
- d'intérêt local
- d'intérêt métropolitain
- Vue panoramique

Annexe 6

Les milieux humides



Legend

- Limite de la MRC
- Limite municipale
- Rue locale
- Périmètre d'urbanisation (PU)
- Zone résidentielle (hors PU)
- Zone boisée
- Complexe de milieux humides

Milieux humides

- Eau peu profonde
- Marécage
- Marais
- Prairie humide
- Tourbière boisée
- Tourbière bog

Carte 8.5

Inventaire des milieux humides de la MRC de L'Assomption

MRC de L'Assomption

Schéma d'aménagement et
de développement révisé

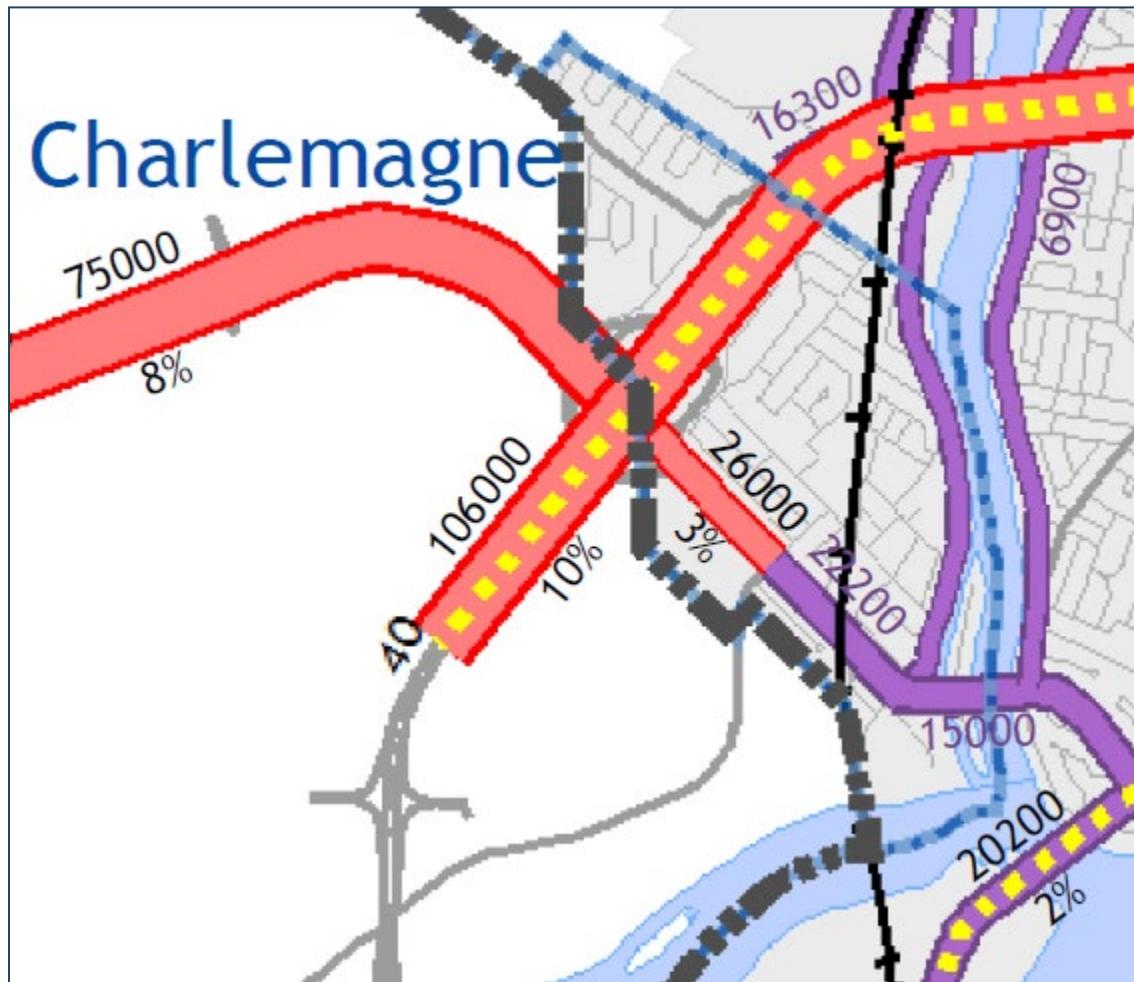
Vérfié par : Denis Fafard et Martin Lapointe
Date : 27 septembre 2011

Projection : MTM NAD 83 Zone 8
Échelle : 1:90 000

Réalisée à partir des fichiers numériques du Ministère des
Ressources naturelles.

Annexe 7

La classification des infrastructures de transport terrestre et les débits de circulation



Légende

- | | | | |
|--|--|--|-------------------------------|
| | Point de transfert ferroviaire | | Autoroute |
| | Limite de la MRC | | Nationale |
| | Limite municipale | | Régionale |
| | Réseau routier d'intérêt métropolitain | | Collectrice |
| | Réseau ferroviaire | | Artère |
| | Rue locale | | Périmètre d'urbanisation (PU) |
| | | | Zone résidentielle (hors PU) |

000 Débit Journalier Moyen Annuel (Ministère des transports, 2011)

000 Débit Journalier Moyen Annuel (Plan directeur de transport de Repentigny, 2010)

0,00% Pourcentage de camions (Ministère des transports, 2011)

Carte 5.1

La classification des infrastructures de transport terrestre et les débits de circulation.

MRC de L'Assomption

Schéma d'aménagement et de développement révisé

Vérifié par : Denis Fafard et Martin Lapointe
Date : 21 août 2012

Projection : MTM NAD 83 Zone 8
Échelle : 1:90 000 (Réf: format 11 x 17 po)

Annexe 8

Le réseau de camionnage



Légende

-  Limite de la MRC
-  Limite municipale
-  Périmètre d'urbanisation (PU)
-  Zone résidentielle (hors PU)
-  Transit interdit
-  Transit permis
-  Transit restreint
-  Rue locale

Carte 5.2

Le réseau de camionnage de la MRC de L'Assomption

MRC de L'Assomption

Schéma d'aménagement et de développement révisé

Vérifié par : Denis Fafard et Martin Lapointe
Date : 21 août 2012

Projection : MTM NAD 83 Zone 8
Échelle : 1:90 000 (Réf: format 11 x 17 po)

Réalisé à partir des fichiers numériques du Ministère des ressources naturelles et des données de la Direction territoriale Laval-Mille-Îles, Service des inventaires et du Plan, Février 2011, Transport Québec.

Annexe 9

Les zones conflictuelles en matière de circulation des personnes et des marchandises



Carte 5.3

Les zones conflictuelles en matière de circulation des personnes et des marchandises.

MRC de L'Assomption

Schéma d'aménagement et de développement révisé

Légende

-  Zone conflictuelle
-  Liaison déficiente
-  Multiplicité des entrées privées et des intersections
-  Zone de congestion récurrente
-  Débit élevé de circulation (réf. carte 5.1)
-  Limite de la MRC
-  Limite municipale
-  Rue locale
-  Périmètre d'urbanisation (PU)
-  Zone résidentielle (hors PU)

Vérifié par : Denis Fafard et Martin Lapointe
Date : 21 août 2012

Projection : MTM NAD 83 Zone 8
Échelle : 1:90 000 (Réf: format 11 x 17 po)

Réalisé à partir des fichiers numériques du Ministère des ressources naturelles.

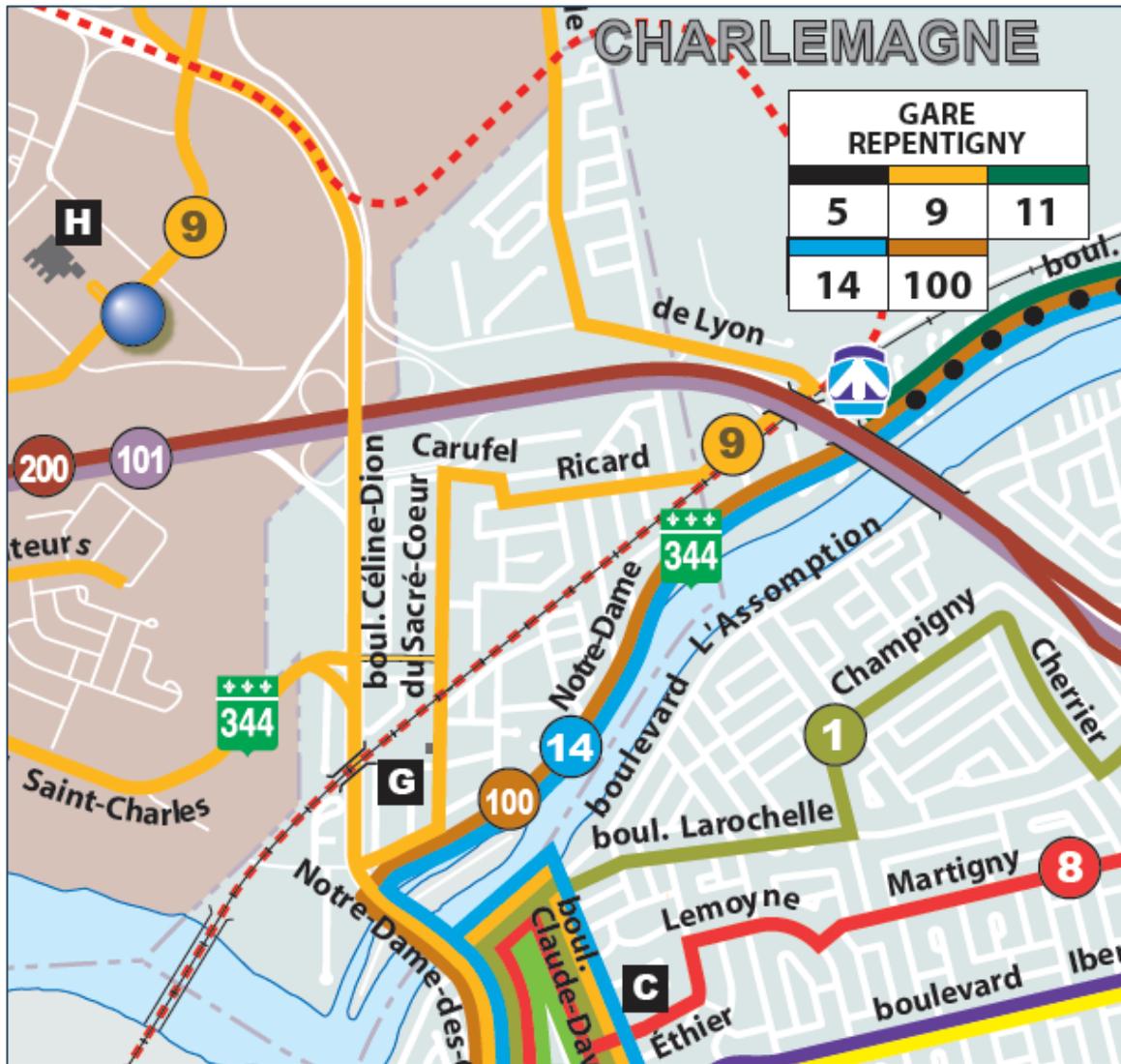
Annexe 10

Les équipements et les services publics



Annexe 11

Le transport collectif



Source:
http://www.gortcr.info/PDF/2014/RTCR_GuideHoraires_CarteGeneral.pdf

Annexe 12

Les points focaux du transport collectif

Carte 5.4

Les points focaux de l'organisation du transport collectif de la MRC de L'Assomption

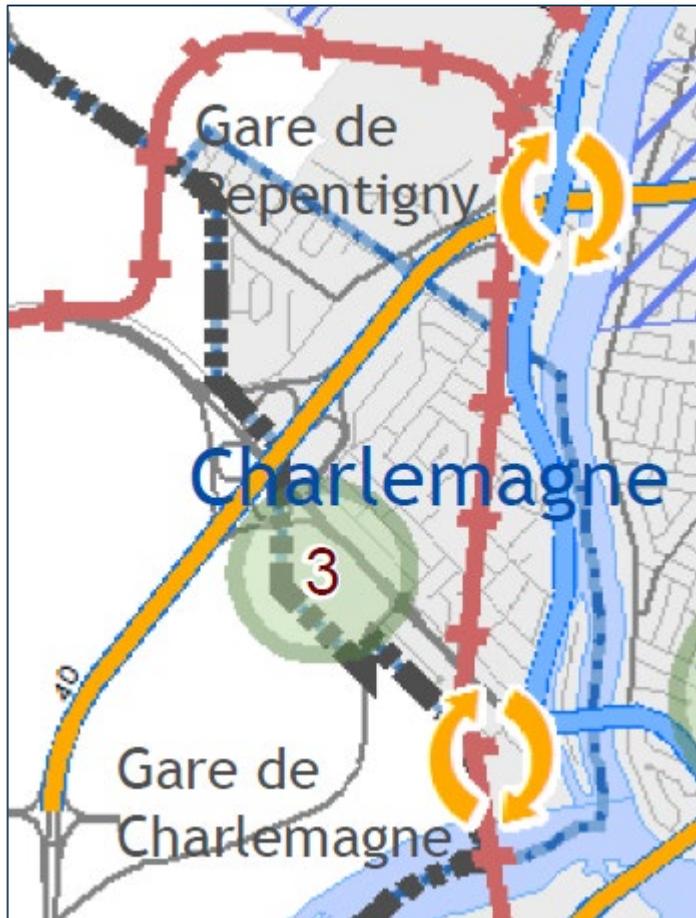
Schéma d'aménagement et de développement révisé

Vérifié par : Denis Fafard et Martin Lapointe
Date : 21 août 2012

Projection : MTM NAD 83 Zone 8
Échelle : 1:90 000 (Réf: format 11 x 17 po)

Réalisé à partir des fichiers numériques du Ministère des ressources naturelles et de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Point 3 : Pôle commercial de Charlemagne



Légende

Point focal du transport collectif

- Intérêt métropolitain (aire TOD)
- Intérêt régional
- Potentiel
- Pôle générateur de déplacements

Corridor de transport collectif

- Intérêt régional
- Circuits d'autobus
- Intérêt métropolitain
- Axe de rabattement d'autobus
- Train de l'est - phase 1
- Train de l'est - phase à l'étude
- Aire d'influence du corridor de transport collectif d'intérêt métropolitain

- Limite de la MRC
- Limite municipale
- Rue locale
- Périmètre d'urbanisation (PU)
- Zone résidentielle (hors PU)

Annexe 13

Les éléments de contrainte anthropique

Carte 11.3

Les éléments de contrainte
à l'occupation du sol
d'origine anthropique

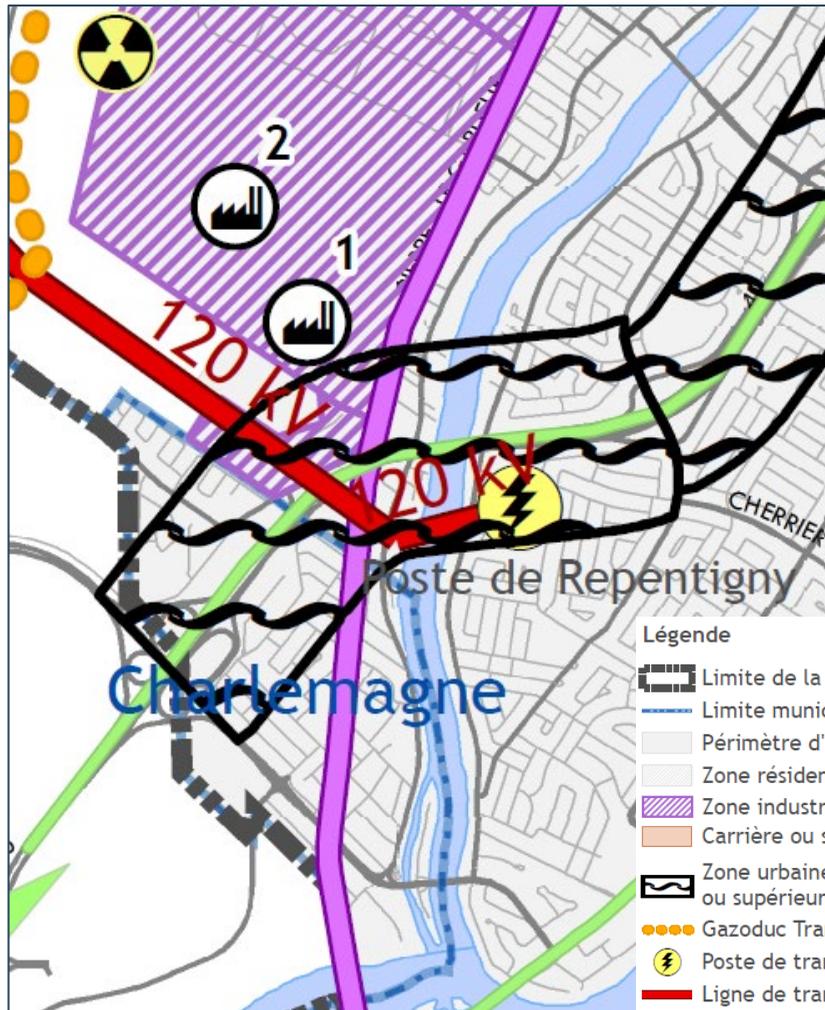
MRC de L'Assomption

Schéma d'aménagement et
de développement révisé

Vérifié par : Denis Fafard et Martin Lapointe
Date : 21 août 2012

Projection : MTM NAD 83 Zone 8
Échelle : 1:90 000 (Réf: format 11 x 17 po)

Réalisée à partir des fichiers numériques du Ministère des
Ressources naturelles.



Légende

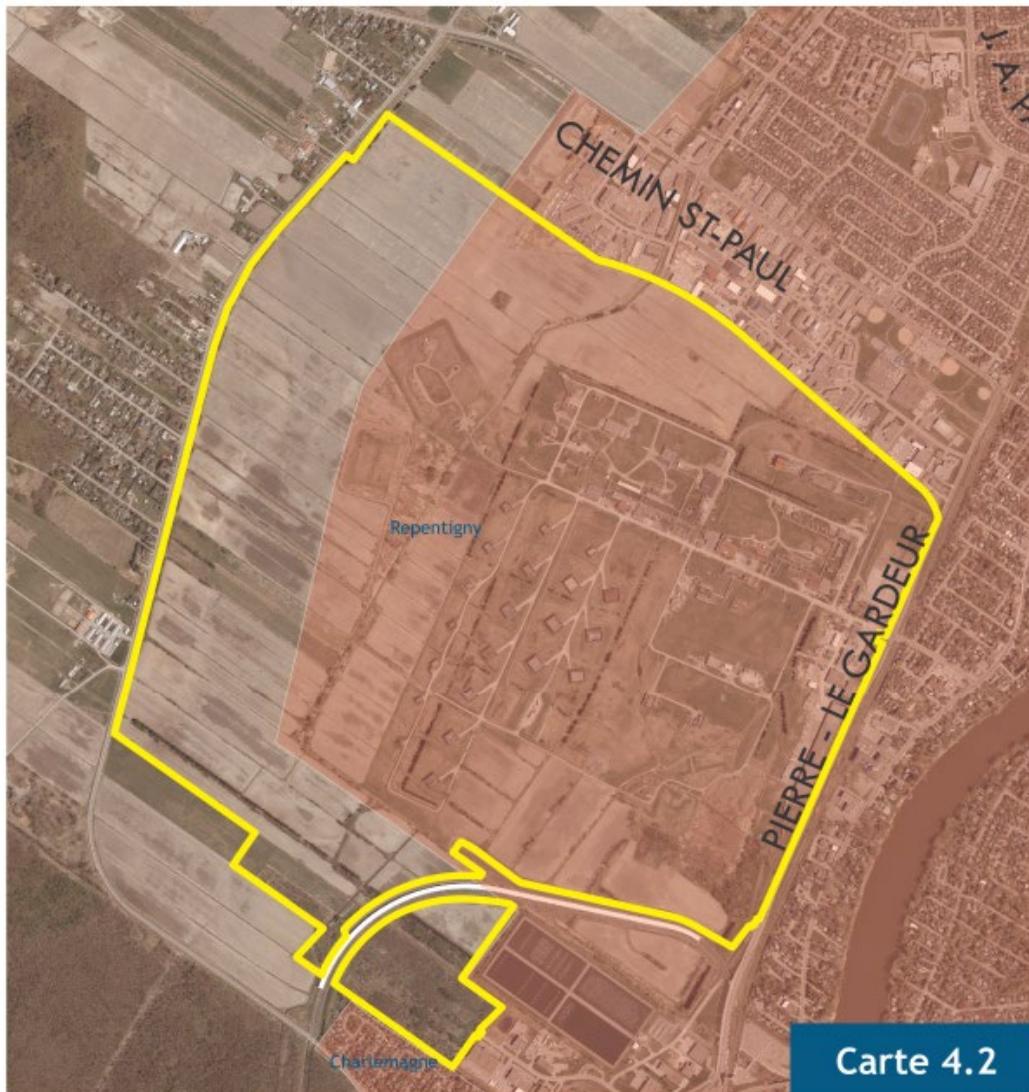
- Limite de la MRC
 - Limite municipale
 - Périmètre d'urbanisation (PU)
 - Zone résidentielle (hors PU)
 - Zone industrielle
 - Carrière ou sablière
 - Zone urbaine affectée par un niveau sonore égal ou supérieur à 55 dBAL_{eq,24h} (établi selon les DJME)
 - Gazoduc Trans-Québec Maritimes
 - Poste de transformation (Hydro-Québec)
 - Ligne de transport d'énergie (Hydro-Québec)
- Axes présentant des sources possibles de risque à l'égard de la sécurité, de la santé et du bien-être général
- Réseau ferroviaire
 - Réseau routier
- Terrain contaminé
 - Éco-Parc et matériaux secs
 - Dépôt à neiges usées
Centre RDD Éco-Parc
 - Établissement industriel
d'usage contraignant*

*Les numéros font référence au tableau 11.11

Annexe 13

Les éléments de contrainte anthropique

(règlement 11-383-23-06)



Légende

- Limite de GENERAL DYNAMICS (GD)
- Périmètre d'urbanisation (PU)
- Limite de la MRC
- Limite municipale

Réalisé à partir des fichiers numériques du Ministère des ressources naturelles.
Orthophotographie 2018 ©,
Communauté métropolitaine de Montréal.

Règlement de modification #146-10 article 30,
adopté le 22 janvier 2020, entrée en vigueur le ...

Zone tampon inhérente aux activités de General Dynamic

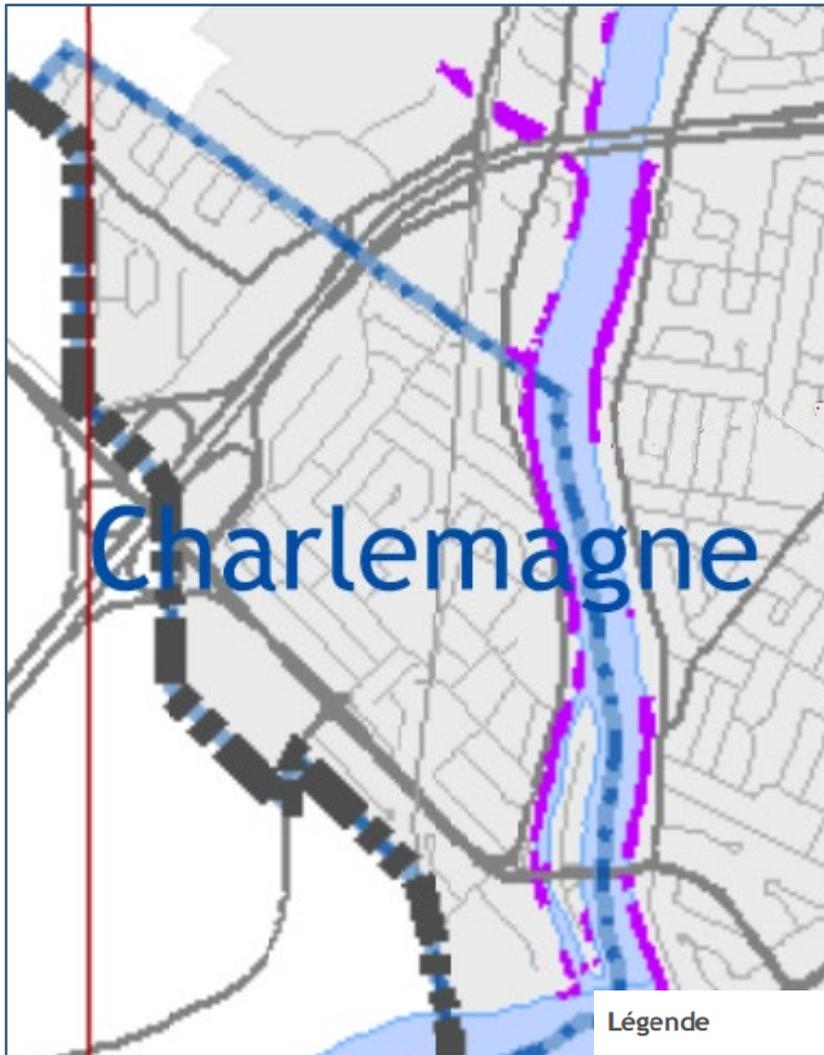
MRC de L'Assomption
Schéma d'aménagement et de développement révisé

Réalisé par : Louis Robin
Vérifié par : Martin Lapointe
Date : 15 janvier 2015

Projection : MTM NAD 83 Zone 8
Échelle : 1:16 000 (Réf: format 8,5 x 11 po)

Annexe 14

Les zones potentiellement exposées aux glissements de terrain dans les dépôts meubles (règlement 06-383-17-01)



Carte 11.1-C

Contraintes physiques :
Localisation des zones
sujettes à des mouvements
de terrain pour la ville de
Charlemagne.

MRC de L'Assomption

Schéma d'aménagement et
de développement révisé

Vérifié par : Denis Fafard et Martin Lapointe
Date : 21 août 2012

Projection : MTM NAD 83 Zone 8
Échelle : 1:90 000 (Réf: format 11 x 17 po)

Réalisée à partir des fichiers numériques du Ministère des
Ressources naturelles.

Les secteurs identifiés en rouge font référence aux feuillets de la cartographie gouvernementale des "Zones exposées aux glissements de terrain" de Transports Québec, Mai 2010. Les fichiers cartographiques sont insérés à l'Annexe A-5.

Annexe 15

Le plan de transport actif



Pour un meilleur partage de l'espace public. Le piéton au cœur de nos orientations d'aménagement

Novembre 2011

Plan de mobilité active
Ville de Charlemagne

Ci-contre: La page couverture du plan de mobilité active, adopté à l'automne 2011 par la Ville de Charlemagne.

Annexe 15

Le plan de transport actif

Table de matières

■ Préambule _____	3	■ Partie II (suite)	
■ Introduction _____	6	Secteur Céline-Dion	
■ Partie I _____	8	Description du secteur _____	33
Les engagements de la Ville		Les voies publiques de circulation _____	35
Orientation 1 _____	10	Les pistes cyclables et le trottoirs _____	35
Orientation 2 _____	12	Le transport en commun _____	36
■ Partie II _____	14	Des objectifs à atteindre... _____	36
Secteur Presqu'île		Secteur Plourde et l'Île aux Trésors	
Description du secteur _____	16	Description du secteur _____	39
Les voies publiques de circulation _____	17	Les voies publiques de circulation _____	41
Les pistes cyclables et le trottoirs _____	18	Les pistes cyclables et le trottoirs _____	41
Le transport en commun _____	19	Le transport en commun _____	42
Des objectifs à atteindre... _____	19	Des objectifs à atteindre... _____	42
Secteur Ricard et du Sacré-Cœur		Le train de l'Est _____	43
Description du secteur _____	21	■ Partie III	
Les voies publiques de circulation _____	23	Échéancier et coûts	
Les pistes cyclables et le trottoirs _____	24	Secteur Presqu'île _____	45
Le transport en commun _____	25	Secteur Ricard et du Sacré-Cœur _____	46
Des objectifs à atteindre... _____	25	Secteur Notre-Dame _____	47
Secteur Notre-Dame		Secteur Céline-Dion _____	48
Description du secteur _____	27	Secteur Plourde	
Les voies publiques de circulation _____	29	et Île aux Trésors _____	49
Les pistes cyclables et le trottoirs _____	30	■ Conclusion	
Le transport en commun _____	31	Un rêve, un legs _____	52
Des objectifs à atteindre... _____	32	■ Bibliographie	
		■ Les annexes	

Ci-contre: La table des matières, du plan de mobilité active adopté à l'automne 2011 par la Ville de Charlemagne.

Annexe 16

La planification détaillée des points d'accès au réseau structurant de transport collectif métropolitain (aires TOD)



Annexe 16

La planification détaillée des points d'accès au réseau structurant de transport collectif métropolitain (aires TOD)



Annexe 16

La planification détaillée des points d'accès au réseau structurant de transport collectif métropolitain (aires TOD)

Objets de la planification détaillée	Règle et critère
<p>➔ Objectif de la planification détaillée</p>	<p>Concevoir un aménagement et/ou un réaménagement urbain d'une portion de la ville adjacente à une infrastructure de transport collectif selon une optique de développement durable, et ce :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ en créant un milieu de vie à échelle humaine; ➔ en maximisant les retombées fiscales et la rentabilisation des infrastructures existantes; ➔ en optimisant le potentiel d'utilisation du sol. <p>La planification de l'aire TOD pourra s'orienter sur le concept spatial suivant, le cas échéant.</p> <div style="border: 1px solid gray; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">Zone de mixité des usages et d'activités communautaires et mesures d'intégration des nuisances (voie ferrée /stationnement, circulation des autobus et usagers, etc.).</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>Point d'accès</p> <p>500 m 750 m 1 000 m *</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>Zone à dominante résidentielle et de densification maximale</p> <p>Mesures de rabattement grâce aux circuits d'autobus, transport actif, etc.</p> </div> </div> </div> <p>* L'échelle demeure purement indicative.</p>

Annexe 16

La planification détaillée des points d'accès au réseau structurant de transport collectif métropolitain (aires TOD)

<p>➤ Densité (norme et critère)</p>	<p>➤ Les dispositions relatives à la densité du présent article prévalent à celles prescrites aux articles 216 et 217. De plus, les secteurs d'application de la planification détaillée définis au présent article sont soustraits de l'application de l'article 218 du présent document complémentaire;</p> <p>➤ Normes de densité résidentielle minimale brute :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 40 logements à l'hectare (40 log. / ha) pour les terrains vacants ou à redévelopper compris dans le secteur de planification détaillée des figures 13, 14 et 16; ○ 70 logements à l'hectare (70 log. / ha) pour les terrains vacants ou à redévelopper compris dans le secteur de densification accrue des figures 13 et 16; ○ 40 logements à l'hectare (40 log. / ha) pour les terrains vacants ou à redévelopper compris dans le secteur de planification détaillée et de densification accrue de la figure 15 *. <p>➤ Dans tous les cas de redéveloppement résidentiel, la superficie brute est obtenue en multipliant la superficie développée nette par 1,25 afin de tenir compte de l'espace occupé par les parcs, les rues et les autres usages » (CMM, 2011a : p.36).</p> <p>* Dans l'éventualité d'une annonce officielle confirmant la réalisation de la gare de l'Assomption, la MRC pourrait modifier son schéma afin d'augmenter le seuil minimal de densité à 70 logements à l'hectare (70 log. / ha) dans la zone de densification accrue de la figure 15.</p>
<p>➤ Autres critères de planification</p>	<p>L'exercice de planification détaillée doit respecter les critères suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ lorsque le secteur de planification détaillée comprend un bâtiment ou un secteur d'intérêt patrimonial et/ou un noyau villageois d'intérêt, les particularités de ce bâtiment, secteur ou noyau prévalent à celles sur la densité des projets de redéveloppement. La carte 9.1 du chapitre 9 de la partie 1 du SADR localise ces éléments; ➤ la planification détaillée doit prendre en compte toutes contraintes particulières (naturelle et anthropique). Le chapitre 11 de la première partie du SADR aborde les éléments de contrainte à l'occupation du sol; ➤ dans le cas de la planification détaillée de l'aire TOD associée à la gare de Charlemagne, cette dernière doit prendre en compte les dispositions prévues au plan de gestion de la zone inondable de la rivière des Prairies du présent document complémentaire (Réf : section 1.3.1, chapitre 4); ➤ lorsqu'un secteur de planification détaillée est compris, partiellement ou totalement, ou adjacent à un centre-ville ou un secteur central reconnu par la municipalité, des mesures particulières d'intégration à la trame urbaine de ce centre-ville ou secteur devront être définies;

Annexe 16

La planification détaillée des points d'accès au réseau structurant de transport collectif métropolitain (aires TOD)

<p>➤ Autres critères de planification</p>	<ul style="list-style-type: none">➤ la planification détaillée du secteur devra se réaliser à une échelle humaine où divers modes de transport convergent et intègrent ledit secteur de façon à améliorer l'intégration du point d'accès au milieu environnant. En ce sens, les mesures favorisant le transport actif (piétons, cyclistes) sont à prioriser, tels les liens cyclables et piétonniers;➤ la mixité et une meilleure intégration, tant horizontale que verticale, des usages (commerces, services, résidences et institutions) est à privilégier, et ce, afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique (mixité des fonctions);➤ une offre diversifiée de logements (typologie et tenure) est souhaitée afin de répondre aux besoins variés des ménages;➤ le processus de requalification de la trame urbaine adjacente au point d'accès du transport en commun doit favoriser un aménagement distinctif et harmonieux qui met en valeur l'identité des lieux. De plus, le concept d'ensemble devra dégager une vision de développement urbain durable (par exemple : construction de bâtiments à haute performance énergétique, aménagement paysager adapté au milieu, foresterie urbaine, gestion durable des eaux de pluie, etc.);➤ l'implantation du cadre bâti en front de rue doit être favorisée afin de créer un milieu de vie convivial;➤ assurer une gestion du stationnement hors rue qui vise à limiter le nombre de places de stationnement en favorisant d'autres formes de stationnements - souterrains ou en structure - et qui priorise le transport collectif et actif (gestion de l'offre en stationnement).➤ lorsque l'aire de planification détaillée d'un point d'accès d'une municipalité débordé sur le territoire d'une municipalité voisine, cette dernière devra harmoniser, dans la mesure du possible, la planification de ce secteur à celle liée au point d'accès.
--	---

Références

- ❑ Charlemagne, Ville, *Mémoire, Train de l'Est*, Charlemagne, 2009, 9 pages.
- ❑ Brière Martin, Boudreau Jean-Paul, *Autoroute 640 / Boulevard Céline-Dion, un vision d'ensemble pour Charlemagne*, Montréal, 2007, 41 pages.
- ❑ Guay, Pierre-Yves, *Plan d'urbanisme révisé*, Charlemagne, 1999, 85 pages.
- ❑ Marie Lessard, Marie-André Huard, Marie-Claude Paradis et Mathieu Gillet, Québec, Ministère des Transports, *Requalification d'autoroutes et réhabilitation paysagère et urbaine – Quelques expériences Nord-Américaines et Européennes*, Québec, mars 2006, 123 pages.
- ❑ CIMA, *Boulevard Céline-Dion à Charlemagne, partie 2, Analyse de circulation et sécurité*, Laval, mai 2011, 17 pages.
- ❑ Centre de la mobilité durable de Sherbrooke, *Forum de la mobilité durable*, février 2011, Sherbrooke, / site internet consulté entre décembre 2013 et février 2014.
- ❑ Catherine Berthod, MTQ, Direction de la sécurité en transport, Colloque, *Partage de la rue, les enjeux de la vitesse dans les différents concepts de partage de la route*, mai 2011, 23 pages.

