PROVINCE DE QUÉBEC
COMTÉ DE DEUX-MONTAGNES
VILLE DE DEUX-MONTAGNES

PROJET DE RÈGLEMENT NUMÉRO 1467

Règlement modifiant le Plan d'urbanisme n° 1368 afin de mettre à jour certaines dispositions et de prévoir les secteurs pouvant faire l'objet d'un plan particulier d'urbanisme (PPU)

CONSIDÉRANT les dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1) ;

CONSIDÉRANT l'entrée en vigueur du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal ;

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu de modifier le Plan d'urbanisme afin de mettre à jour les objectifs et les territoires d'application des Programmes Particuliers d'Urbanisme prévus sur le territoire de la ville;

CONSIDÉRANT qu'un avis de motion a été donné lors d'une séance tenue le 17 mai 2012 ;

EN CONSÉQUENCE, LE CONSEIL MUNICIPAL DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1

Le règlement n° 1368 intitulé « Plan d'urbanisme » est modifié, à la section « Avant-propos » :

1° par le remplacement des alinéas 2 à 5 par les alinéas suivants :
« Elle procède en même temps à l'adoption de nouveaux règlements d'urbanisme, notamment le règlement de zonage numéro 671-90, le règlement de lotissement numéro 672-90, le règlement de construction numéro 673-90 et le règlement sur les permis et certificats numéro 674-90. Le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architectural numéro 1300.07 a été adopté en 2007. Tous ces règlements sont présentement en vigueur. Il est important de souligner qu'une partie des règlements de zonage numéro 671-90 ainsi que le règlement de zonage numéro 1121.02.02 adopté en 2002 étaient en vigueur au moment de l'adoption du plan d'urbanisme.

En 2009, consciente que le plan d'urbanisme présentement en vigueur remontait à près de 20 ans, et considérant le fait que la MRC de Deux-Montagnes ne prévoyait pas adopter le schéma d'aménagement révisé à court terme, la Ville de Deux-Montagnes s'est engagée à ce que des modifications majeures soient apportées à son plan d'urbanisme, dans le but de refléter les nouvelles réalités en matière de planification et de gestion de son territoire.

La Ville de Deux-Montagnes était également consciente que les instruments d'urbanisme en vigueur devaient être révisés afin d'éliminer, d'une part, les incohérences entre ceux-ci, en plus de procéder à une mise à jour du cadre de planification et de gestion de son territoire.

C'est donc dans ce contexte que le présent plan d'urbanisme révisé a été préparé. Parallèlement à la révision de celui-ci, la Ville a également procédé à la révision et à l'adoption de ses différents règlements d'urbanisme. La Ville désirait ainsi orienter le développement sur son territoire dans le respect de l'environnement, de la capacité d'accueil des infrastructures, de la rentabilité des projets immobiliers et de la vocation recherchée par la communauté. »;

2° par l'insertion après le cinquième alinéa, de l'alinéa suivant :

« Le plan d'urbanisme révisé a fait l'objet d'une modification en 2012 afin de refléter la volonté de la Ville de Deux-Montagnes de favoriser le redéveloppement et la consolidation de certaines parties de son territoire. Ces modifications sont principales venues préciser et compléter les mesures d'intervention prévues pour certaines aires d'interventions particulières. »

ARTICLE 2

L'article 2.2.2 du Plan d'urbanisme (n° 1368) est modifié :

1° par l'insertion au quatrième alinéa, après les mots «pour la Ville », des mots « et va nécessiter d'explorer de nouvelles formes de développement ou de redéveloppement des terrains sous-utilisés » ;
2° par le remplacement, au sixième alinéa, des mots « Les facilités de stationnement sont également problématiques » par les mots « La disponibilité d'espaces de stationnement est également problématique »;
3° par le remplacement, au septième alinéa et après les mots « au profit des autres », du mot « centre » par le mot « centres ».

ARTICLE 3

L'article 2.4 du Plan d'urbanisme (n° 1368) est modifié par l'ajout, au huitième alinéa *in fine*, des mots « Le projet de doubler les voies ferrées permettra d'augmenter la fréquence des trains sur le territoire de Deux-Montagnes. ».

ARTICLE 4

L'article 2.5.2 du Plan d'urbanisme (n° 1368) est modifié par la suppression, au septième alinéa, au titre « Approvisionnement en eau potable », des mots « les prises d'eau sont situées à l'extérieur du territoire de la Ville ».

ARTICLE 5

L'article 3.1 du Plan d'urbanisme (n° 1368) est remplacé en intégralité par l'article suivant :

« 3.1 POPULATION ET ÉCONOMIE

Forces	Défis
Situé à proximité des pôles d'emplois ; Présence de deux gares de train de banlieue permettant de relier le centre-ville de Montréal en moins de 40 minutes; Taux d'activité élevé et taux de chômage faible; Population plus jeune que la moyenne du Québec, présence de plusieurs jeunes familles; Population scolarisée, qui est en mesure d'occuper un emploi qualifié à court terme; Revenus supérieurs à la moyenne de la MRC et surtout du Québec; Fort esprit communautaire : Club Optimiste, Maison des jeunes de DM, Club d'Âge d'Or, sentiment d'appartenance.	Plafonnement démographique à venir dans les prochaines années, notamment dû à l'absence de terrains à construire; L'absence de terrains à développer crée une pression sur les contribuables actuels; Vieillissement de la population (phénomène nord-américain); Aucune image propre à la ville, pour attirer/conserver la population et les investisseurs; Manque de générateurs d'emploi autres qu'institutionnels; Augmentation et diversification des sources de revenu de la ville.

».

ARTICLE 6

L'article 3.2 du Plan d'urbanisme (n° 1368) est modifié par l'ajout, après les mots « Offre très limitée de terrains disponibles pour des nouveaux logements », des mots « (nécessité d'optimiser l'utilisation de l'espace par la densification et le redéveloppement) ».

ARTICLE 7

Les articles 3.3 à 3.7 du Plan d'urbanisme (n° 1368) sont remplacés par les suivants :

« 3.3 Secteur de la Gare Deux-Montagnes

Forces	Défis
Très bonne accessibilité routière (proximité de l'autoroute 640); Point de rencontre de plusieurs liens cyclables dont la Route Verte; Présence d'un terminus d'autobus et possibilité d'intermodalité avec la voiture, le train et le transport actif; Présence d'une gare de train de banlieue : potentiel d'attraction de nouveaux ménages à distance de marche (moins de 1 km); Présence d'un pôle commercial (boulevard des Promenades); Présence d'un boisé pouvant représenter un attrait pour des futurs résidents; Présence d'un point de service de la Ville de Deux-Montagnes.	Nuisances liés à la proximité de l'autoroute 640; Présence d'activités consommatrices d'espaces et sans réelle valeur ajouté (stationnement incitatif, dépôt à neige, garage municipal); Secteur en partie occupé par des milieux naturels à protéger; Offre limitée de services de proximité.

».

« 3.4 NOYAU VILLAGEOIS (CHEMIN D'OKA ET GARE DU GRAND-MOULIN)

Forces	Défis
Noyau villageois traversé d'une route provinciale (344) empruntée par un grand nombre d'usagers; Bénéficie d'une situation géographique intéressante le long de la rivière des Mille Îles du lac des Deux-Montagnes; Regroupement du patrimoine bâti, communautaire et culturel de la Ville; Présence d'un grand parc à caractère sportif au sud du chemin d'Oka; Présence de jeunes familles dans la communauté;	Absence de structure d'accueil (bâtiment, carte localisant les attraits); Faible présence de petits commerces destinés aux visiteurs (boutiques spécialisées, cafés-bistros, restaurants); Réseaux récréatifs reliant les différents secteurs au noyau villageois sont pratiquement inexistants; Une seule voie de circulation adaptée pour diriger les usagers directement vers le noyau villageois (20e avenue) : insuffisant ;

À distance de marche de la gare de train du Grand-Moulin (moins de 1 km); Trame de rues compacte qui favorise le transport actif; Niveau de services de biens courants bien desservis (ex. : station-service, dépanneurs-épicerie, guichet bancaire, clinique médicale).	L'image du noyau villageois est affectée par une de ses entrées principales par la présence de commerces de nuisances (garages). Faible Absence de structure d'accueil (bâtiment, carte localisant les attraits); Faible présence de petits commerces destinés aux visiteurs (boutiques spécialisées, cafés-bistros, restaurants); Réseaux récréatifs reliant les différents secteurs au noyau villageois sont pratiquement inexistants; Une seule voie de circulation adaptée pour diriger les usagers directement vers le noyau villageois (20e avenue) : insuffisant ; L'image du noyau villageois est affectée par une de ses entrées principales par la présence de commerces de nuisances (garages). Faible densité d'occupation du sol; Pratiquement aucun terrain de disponible à des fins de développement; Certaines contraintes législatives limitent le redéveloppement de certains terrains (zone inondable de grand courant); Plusieurs bâtiments et locaux commerciaux sont vacants ou manquent d'entretien sur le chemin d'Oka.

».

« 3.5 COMMERCE

Forces	Défis

Deux axes routiers d'importance où se situent la majorité des commerces :: autoroute 640/boul. des Promenades et chemin d'Oka; Clientèle locale et des environs avec un important pouvoir d'achat; Bord de l'eau pouvant être mise à profit pour implantation de commerces de restauration et galeries/ateliers d'artistes. Gare intermodale où des milliers de gens transitent chaque jour, présentant des espaces commerciaux disponibles; Bassin de clients potentiels à desservir dans le secteur de la Polyvalente et du Centre de formation professionnelle; Localisation avantageuse du centre commercial (vitrine près de l'autoroute 640).	Baisse de la circulation de transit sur le chemin d'Oka suite à l'ouverture de l'autoroute 640; Plusieurs bâtiments et locaux commerciaux sont vacants ou manquent d'entretien sur le chemin d'Oka; Problème d'accessibilité vers le chemin d'Oka à partir du centre de la Ville; Commerces de nuisances (garages) présents sur le chemin d'Oka; Aucune desserte commerciale près de la Polyvalente et du centre de formation professionnelle; Problématique de stationnement pour les commerces situés sur le chemin d'Oka; Instabilité des commerçants du centre commercial : exode vers de plus gros regroupements de commerces des environs (Faubourg Boisbriand, Place Rosemère, etc.); Plus de commerce structurant et/ou de créneau commercial de renommée régionale.

».

« 3.56 INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Forces	Défis
Deux stations de train de banlieue situées sur le territoire de la Ville : opportunité de prévoir des aménagements axés sur le transport collectif (concept de *Transit-Oriented Development* ou TOD); Deux axes routiers d'importance permettant la circulation de transit dans l'axe est-ouest; Artère existante naturelle ayant le potentiel de créer une boucle et permettre une desserte du secteur du Coteau vers le chemin d'Oka (8e avenue); Piste cyclable locale reliée à la piste régionale et à la Route Verte.	La route 344 a perdue de son importance suite à la construction de l'autoroute 640; Une seule voie permettant l'accès rapide dans l'axe nord-sud la Ville : la 20e avenue; Réseau routier en damier incite à l'augmentation de la vitesse et à l'utilisation de rues subsidiaires aux voies principales de transit; Piste cyclable ne permet pas un accès aux parcs et aires de repos en bordure de l'eau.

».

« 3.67 ENVIRONNEMENT ET VIRAGE VERT

Forces	Défis
Présence de zones marécageuses et inondables qui favorisent l'habitat faunique et floristique; Poursuivre le Virage Vert de la Ville, en l'appliquant au développement urbain (énergies renouvelables, matériaux, déconstruction, recyclage, etc.); Boisé protégé de 22 hectares hébergeant une flore et une faune riche et diversifiée.	La Ville ne compte pas de sites récréotouristiques; Beaucoup de berges privées sont artificialisées, peu de rives encore à l'état naturel; Développement immobilier important autour du Boisé Roger-Lemoine (impact sur l'intégrité du boisé); Intégrer les principes du développement durable aux actions, aux aménagements et au développement de la Ville.

».

ARTICLE 8

Le Plan d'urbanisme (n° 1368) est modifié par l'ajout, après l'article 3.7, de l'article suivant :

« 3.78 RÉCRÉOTOURISME

Forces	Défis
Localisation centrale intéressante (Montréal/Saint-Jérôme, Oka/Terrebonne); Présence des cours d'eau et lacs aux caractéristiques diversifiées (taille, activités nautiques, entités paysagères distinctives) ; Présence de deux rampes de mise à l'eau; Potentiel intéressant offert par le bord de la rivière des Mille Îles et du lac des Deux-Montagnes; Proximité relative au noyau villageois; Présence d'attraits touristiques régionaux (La Route Verte qui relie Deux-Montagnes au Parc national d'Oka et au P'tit Train du Nord). Profiter de la situation de la gare intermodale : à la croisée de la piste cyclable régionale; Attrait du « Vieux Deux-Montagnes »; Salle de spectacle d'envergure régionale (Olympia); Investissements possibles dans une salle de spectacle de petite envergure (Polyvalente).	Privatisation des berges de la rivière des berges de la rivière des Mille Îles et du lac des Deux-Montagnes, donc très peu d'accès publics à la rivière; Absence d'équipements et d'infrastructures pour accueillir les visiteurs; Absence de dispositions réglementaires afin de préserver la notion de paysage (valorisation du patrimoine naturel); Manque d'équipements publics dans certains secteurs (parcs, sites d'observation, sentiers récréatifs); Aucun attrait touristique majeur; Pas d'image propre à la Ville; Absence d'équipements publics (parcs, sites d'observation, sentiers récréatifs) pouvant relier les zones de récréotourisme entre elles ou aux autres sites d'intérêt; Localisation de la salle de spectacle l'Olympia n'est pas optimale pour inciter les usagers à visiter d'autres secteurs de la Ville.

».

ARTICLE 9

L'article 4 du Plan d'urbanisme (n° 1368) est modifié :

1° par le remplacement, à la dernière phrase du premier alinéa, après les mots « ville de Deux-Montagnes », du mot « veut » par le mot « voulait »;
2° par le remplacement, au cinquième paragraphe du deuxième alinéa, du mot « donnée » par le mot « donné »;
3° par l'ajout, après le deuxième alinéa, de l'alinéa suivant :
« Des États généraux ont également été tenus en juin 2010 pour échanger autour des grands enjeux et problématiques qui touchent la municipalité. Plusieurs comités consultatifs de citoyens ont ensuite été formés à l'automne 2010 afin d'analyser les actions et pistes de solutions élaborées lors des États généraux. Les fruits de ces travaux ont permis d'identifier des pistes à emprunter pour concrétiser cette vision d'avenir. La vision d'avenir élaborée en 2009 est ainsi précisée par les énoncés suivants :

- Une Ville qui diversifie ses sources de revenus;
- Une Ville qui relance son marché immobilier par la densification et le remembrement foncier;
- Une Ville qui renforce son centre-ville par le développement et la diversification de son offre de commerces et de services;
- Une Ville qui met en valeur les berges de la rivière des Mille Îles et du lac des Deux-Montagnes;
- Une Ville qui désire intégrer les principes du développement durable dans ses actions, son aménagement et son développement. ».

ARTICLE 10

L'article 5 du Plan d'urbanisme (n° 1368) est modifié :

1° par le remplacement, au premier alinéa, des mots « du présent mandat » par les mots « de la révision du plan d'urbanisme »;
2° par l'ajout, au premier paragraphe du premier alinéa, des mots «, États généraux et comités consultatifs de citoyens » à la suite des mots « aux groupes de travail »;
3° par le remplacement du tableau 10 (Les grandes orientations d'aménagement du territoire et les stratégies) par le tableau joint au présent règlement comme annexe «1 » pour en faire partie intégrante.

ARTICLE 11

L'article 6.1 du Plan d'urbanisme (n° 1368) est modifié :

1° par le remplacement, au premier alinéa, des mots « qu'ont » par les mots « qu'on »;
2° par le remplacement, au premier paragraphe du troisième alinéa, du mot « Instaurer » par le mot « Maintenir »;
3° par l'ajout, au deuxième paragraphe du troisième alinéa, après la première phrase, de la phrase « Ces secteurs pourraient faire l'objet d'un aménagement selon le concept de Transit-Oriented Development (TOD), c'est-à-dire un milieu de vie plus dense, mixte, structuré autour d'un accès au transport en commun et dans lequel les transports actifs (marche, vélo) sont favorisés. » après les mots « y contrôler le type de développement »;
4° au cinquième alinéa :
   a) par la suppression, à la deuxième phrase, du mot « est » ;
   b) par le remplacement, à la quatrième phrase, des mots « n'est pas du tout » par les mots « est mal »;
5° par le remplacement du septième alinéa par l'alinéa suivant :
   « La seconde partie commerciale du secteur se situe à l'angle de la 20e Avenue et du boulevard Deux-Montagnes et est constituée de commerces ponctuels. Sa proximité de la gare Deux-Montagnes pourrait amener à revoir sa vocation. »
6° par l'ajout, au huitième alinéa, après les mots « le plus hétéroclite de la Ville », des mots « et subissant une dévitalisation nécessitant des interventions ».
7° par l'ajout, au neuvième alinéa, après les mots « près des stations de train de banlieue », des mots « à l'intérieur de futurs secteurs TOD, ».
8° par le remplacement du treizième alinéa par l'alinéa suivant :
   « De plus, une des haltes- routières le long de la rivière des Mille Îles accentueront le caractère champêtre de la Ville, tout en incitant les gens à visiter le noyau villageois. Localisé au centre de cet axe, et près du circuit cyclable de la route verte et du réseau municipal projeté, le noyau villageois bénéficiera pleinement de l'affluence générée par ce corridor récréatif. ».

ARTICLE 12

Le Plan d'urbanisme (n° 1368) est modifié par le remplacement du plan 5 (concept d'organisation spatiale) par le plan joint au présent règlement comme annexe « 2 » pour en faire partie intégrante.

ARTICLE 13

L'article 7 du Plan d'urbanisme (n° 1368) est modifié :

1° par l'ajout, au deuxième alinéa, après le deuxième paragraphe, du paragraphe suivant : « Affectation mixte; »
2° par l'ajout, à la fin du troisième alinéa, de la phrase « Aucune affectation industrielle n'est prévue sur le territoire de Deux-Montagnes. ».

ARTICLE 14

L'article 7.1 du Plan d'urbanisme (n° 1368) est remplacé par l'article suivant :

« 7.1 AFFECTATION HABITATION

L'affectation d'habitation (H) fait référence au secteur résidentiel existant contenus à l'intérieur des limites du périmètre d'urbanisation identifié au schéma d'aménagement de la MRC de Deux-Montagnes.

Le règlement de zonage précisera des zones résidentielles de faible, de moyenne et de haute densité. Afin de conserver la quiétude des résidents, des zones de **faible densité** devront être prévues dans les secteurs résidentiels existants. Cependant, il y a lieu de prévoir des zones de **moyenne et haute densités** pour certains terrains vacants à mettre en valeur, pour certains terrains déjà construits ou dans les cas suivants, tel qu'illustrés au *Plan 5 – Concept d'organisation spatiale* :

- Les terrains à développer ou à redévelopper;
- Le long des routes principales;
- À proximité d'une gare de train de banlieue;
- À proximité d'un espace vert;
- À proximité d'un noyau institutionnel;
- À proximité d'un secteur commercial.

Plus précisément, les zones de faible, moyenne et haute densités sont définies par un seuil minimal de densité qui correspond à un ratio obtenu par le nombre de logements sur la superficie de l'ensemble du terrain avant la cession de terrains, parcs, emprises, rues, bassins de rétentions, etc. Ainsi, on entend par :

- Faible densité : moins de 20 logements à l'hectare
- Moyenne densité : entre 20 et 40 logements à l'hectare
- Forte densité : plus de 40 logements à l'hectare

On y distingue des aires de :

• **Basse densité (H1)** qui recouvrent près de la moitié de la superficie de la Ville, et où seule l'habitation unifamiliale isolée est autorisée sur des terrains de diverses grandeurs;

• **Moyenne densité (H2)** qui chevauche des secteurs occupés ou planifiés en vue de recevoir des habitations unifamiliales jumelées, des bifamiliales et trifamiliales isolés et jumelées, jusqu'à un maximum de six (6) logements;

• **Haute densité (H3)** qui correspondent à des concentrations d'habitations multifamiliales ou de maisons en rangée. De telles aires existent ou sont prévues aux endroits suivants :

- le long de la 8e Avenue et les quartiers adjacents (sud du chemin d'Oka);
- la section nord de la 28e Avenue et les quartiers adjacents;
- les rues Henri-Brabant et de l'Olympia;
- la section sud-ouest du chemin d'Oka (jusqu'à la 24e Avenue);
- entre la rue de Terrasse-Goyer et la 18e Avenue (sud de Lakebreeze).

Par ailleurs, les zones résidentielles seront distinguées au règlement de zonage entre des zones résidentielles de basse, de moyenne et de haute densité.

Cette affectation est appuyée par l'orientation qui vise à mettre en valeur le noyau villageois.

Usage dominant :

Habitation de faible, de moyenne et de haute densité

Usages complémentaires :

- Commerce de vente au détail (ponctuel)
- Utilités publiques et infrastructures

Densités d'occupation :

Coefficient d'occupationd'emprise au sol maximal :

- Basse Faible densité (H1) : 30%
- Moyenne densité (H2) : 40%
- Haute densité (H3) : 50%

».

ARTICLE 15

L'article 7.2 du Plan d'urbanisme (n° 1368) est remplacé par l'article suivant :

« 7.2 AFFECTATION COMMERCIALE

LL'affectation commerciale (C1) correspond aux secteurs commerciaux suivants *:* Situé dans trois secteurs distincts, à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, les aires d'affectations retenues pour la fonction commerciale recoupent des secteurs déjà occupés par des établissements commerciaux et, des quelques cas, des aires prévues à cette fin. On distingue les secteurs :

- **Le secteur de la 20e Avenue** (C1)est destiné à regrouper des commerces de détails et de proximité dont la superficie de plancher est relativement faible.
- **Tel que mentionné ultérieurement, ce secteur n'est pas appelé à changer de vocation ni à augmenter son aire de dLe secteur du boulevard des Promenades** (C2) est destiné à recevoir des centres commerciaux, des édifices à bureaux ou des établissements commerciaux de grandes superficies de plancher. Ce secteur devra être réaménagé et dynamisé de façon à devenir un noyau commercial attrayant de portée régionale.

- Le secteur du chemin d'Oka (C3) est destiné à recevoir des commerces de détails et de services à la personne, des bureaux et des services commerciaux dont la superficie de plancher est relativement faible. La mixité d'usages y est permise.

Cette affectation a pour but de permettre le plein développement du potentiel commercial et de services de la Ville. Considérant la présence relativement rapprochée des secteurs industriels de la Ville de Saint-Eustache, toute forme d'industrie légère ou d'atelier d'artisanat est prohibé sur le territoire de Deux-Montagnes.

Usage dominant :

Commerces et services

Usages complémentaires :

- Commerce de vente au détail
- Service communautaire
- Service et administration
- Récréation intensive
- Récréative extensive
- Utilités publiques et infrastructures

Densité d'occupation :

Coefficient d'emprise au sol maximal :

- Secteur de la 20e avenue : 30%
- Secteur du boul. des Promenades : 40%

».

ARTICLE 16

L'article 7.3 du Plan d'urbanisme (n° 1368) est remplacé par l'article suivant :

« 7.3 AFFECTATION MIXTE

L'affectation mixte (C2) correspond au secteur du chemin d'Oka, lequel est destiné à recevoir des commerces de détails et de services à la personne, des bureaux et des services commerciaux dont la superficie de plancher est relativement faible. La fonction résidentielle de moyenne et de forte densité y est également autorisée, en mixité ou non avec la fonction commerciale.

Usage dominant :

Commerces et services
Habitation de moyenne et forte densité

Usages complémentaires :

- Commerces de vente au détail
- Service communautaire
- Service et administration
- Récréation intensive
- Récréation extensive
- Utilités publiques et infrastructures

Densité d'occupation

Coefficient d'emprise au sol maximal :

- 50 %

».

ARTICLE 17

Le Plan d'urbanisme (n° 1368) est modifié par l'ajout de l'article suivant :

« 7.4 AFFECTATION PUBLIQUE ET COMMUNAUTAIRE

Les aires d'affectations communautaires regroupent des propriétés appartenant à des organismes publics tels le Gouvernement du Québec, la Ville de Deux-Montagnes, la Commission scolaire de la Seigneurie-des-Mille-Îles ou des compagnies de chemin de fer. On distingue :

- **Les corridors autoroutier et ferroviaire (P1)**;

- **Les institutions (P2)** comprennent toutes les institutions municipales, communautaires, scolaires et religieuses;

- **Les services d'utilités publiques (P3)** comprennent, entres autres, les services municipaux de voirie, d'aqueduc et d'épuration des eaux usées;

- **Les parcs et espaces verts (P4)** chevauche tous les parcs et espaces verts existants ou projetés;

- **La conservation (P5)** de terrains qui se situent dans un secteur qui présente un potentiel écologique important. Les usages qui peuvent être envisagés

dans ces secteurs doivent se limiter à des aménagements récréatifs légers (sentiers, quais, aire de détente) ainsi qu'à des aménagements fauniques et d'interprétation de la nature.

Cette affectation a pour but de maintenir un niveau élevé de qualité concernant la desserte en équipements publics et communautaires sur le territoire de la Ville.

Usage dominant :

Public et communautaire

Usages complémentaires :

- Récréative intensive
- Récréative extensive
- Service communautaire
- Service et administration
- Utilités publiques et infrastructures

Densité d'occupation :

Coefficient d'emprise au sol maximal

- Corridors autoroutier et ferroviaire (P1) : N/A
- Institutions (P2) : 30%
- Services d'utilités publiques (P3) : 80%
- Parcs et espaces verts (P4) : 20%
- Conservation (P5) : 5%

».

ARTICLE 18

Le Plan d'urbanisme (n° 1368) est modifié par le remplacement du plan 6 (Grandes affectations du sol et densités d'occupation) par le plan joint au présent règlement comme annexe « 3 » pour en faire partie intégrante.

ARTICLE 19

Le Plan d'urbanisme (n° 1368) est modifié par la suppression des plans suivants :

1° le plan 6.1 (Grandes affectations du sol et densités d'occupation – Secteur du Grand Moulin) ;
2° le plan 6.2 (Grandes affectations du sol et densités d'occupation - Secteur du Lac);
3° le plan 6.3 (Grandes affectations du sol et densités d'occupation – Secteur du chemin d'Oka) ;
4° le plan 6.4 (Grandes affectations du sol et densités d'occupation – Secteur du Golf) ;
5° le plan 6.5 (Grandes affectations du sol et densités d'occupation – Secteur de l'Olympia) ;
6° le plan 6.6 (Grandes affectations du sol et densités d'occupation – Secteur du Coteau) ;
7° le plan 6.7 (Grandes affectations du sol et densités d'occupation – Secteur de la Gare).

ARTICLE 20

L'article 8.1.1 du Plan d'urbanisme (n° 1368) est remplacé par l'article suivant :

« 8.1.1 SECTEUR DE LA GARE DEUX-MONTAGNES

Le secteur de la gare Deux-Montagnes est situé dans un environnement des plus dynamique, autant du point de vue de l'accessibilité que du potentiel commercial et résidentiel qui y est concevable. De plus, la proximité du terminus d'autobus fait de ce secteur un lieu qui compose déjà avec une pression de densification importante. Il y aura lieu de prévoir pour ce secteur **un programme particulier d'urbanisme (PPU)** afin de mettre en œuvre une politique cohérente de mise en valeur du milieu bâti et urbain, ainsi que pour contrôler et diriger le développement et la densification des lieux concernés tout en assurant la protection des milieux naturels présents.

L'aménagement du secteur se fera sur le modèle du *Transit-Oriented Development* (TOD). On y appliquera une densité brute minimale de 40 logements à l'hectare, applicable à l'ensemble des terrains vacants et à redévelopper, entre 2011 et 2031, et destinés à des fins résidentielles ou mixtes.

Les objectifs généraux définis au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) afin de guider l'aménagement de ce type de quartier sont, au minimum, les suivants :

- Améliorer l'intégration de la gare au milieu environnant en encourageant sa visibilité et son accessibilité (interfaces des points d'accès au transport en commun);
- Moduler la densité au sein du territoire de manière à assurer une gradation à partir du point d'accès et de manière à maximiser le développement des terrains tout en respectant ses particularités : patrimoine, paysage, milieu naturel, équipements, services (densités des usages adaptée au milieu);
- Favoriser une mixité et une meilleure intégration, tant horizontale que verticale, des usages (commerces, services, résidences et institutions) afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique (mixité des fonctions);
- Favoriser la construction d'une gamme diversifiée de logements (typologies et tenures) afin de mieux répondre aux besoins des différents types de ménages et de mieux intégrer les différents groupes socioéconomiques à la vie du quartier (soutien d'une mixité sociale);
- Favoriser l'accès à l'infrastructure de transport collectif en accordance une priorité aux déplacements actifs (réseau de rues et accessibilité);
- Faciliter les déplacements actifs (piétons, cyclistes, etc.) par un aménagement qui assure la sécurité et le confort (réseau de rues et accessibilité);

- 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 de stationnement);
- Favoriser un aménagement distinctif qui met en valeur l'identité du lieu (design urbain, sécurité, qualité des aménagements et identité du lieu);
- Favoriser une implantation du cadre bâti en front de rue ainsi qu'une facture architecturale diversifiée afin de diminuer la distance de marche vers les arrêts de transport public et créer un environnement convivial pour les piétons (implantation bâtie et architecture diversifiée);
- Encourager des aménagements durables afin d'améliorer la qualité de vie de ces espaces notamment par la construction de bâtiments à haute performance énergétique, l'aménagement paysager adapté au milieu, la protection des milieux naturels et des secteurs à caractère historique, patrimonial et culturel, la récupération et la rétention des eaux pluviales (aménagement durable).

Les objectifs spécifiques d'un PPU à cet endroit viendront compléter ces objectifs généraux et viseront, sans être limitatifs, à :

- Offrir une desserte en stationnement pour les usagers de l'Agence métropolitaine de transport (AMT);
- Tirer profit des propriétés municipales pour réaménager le secteur afin de maximiser l'attrait potentiel d'un nouveau développement;
- Privilégier un développement résidentiel à proximité du boisé Roge-Lemoine (atouts en termes de qualité paysagère et d'environnement naturel), contribuant à augmenter la valeur du projet;
- Préserver la proximité aux services municipaux;
- Favoriser l'accessibilité vers les pôles récréotouristiques de la région.

Ce programme viendra définir de façon relativement précise les stratégies visant à revitaliser ce secteur, les interventions à prévoir au niveau des infrastructures municipales (drainage, voies de circulation automobile et piétonnes, éclairage, signalisation, aménagements paysagers et mobiliers urbains, etc.), au niveau de la réglementation de zonage et de construction, au niveau des incitatifs à la rénovation dans le respect du patrimoine bâti en plus de cibler les zones prioritaires de densifications. ».

ARTICLE 21

L'article 8.1.2 du Plan d'urbanisme (n° 1368) est remplacé par l'article suivant :

« 8.1.12 NOYAU VILLAGEOIS (CHEMIN D'OKA ET GARE DU GRAND MOULIN)

LeLe noyau villageois de Deux-Montagnes présente plusieurs bâtiments dont l'âge et les formes architecturales lui confèrent un cachet patrimonial exceptionnel, témoignant d'un passé aux nombreuses influences. De plus, la proximité de la station de train de banlieue du Grand Moulin fait de ce secteur un lieu qui devra composer avec une pression de densification importante dans les années à venir. Il y aura lieu de prévoir pour ce secteur **un programme particulier d'urbanisme (PPU)** afin de mettre en oeuvreœuvre une politique cohérente de protection et de mise en valeur du patrimoine bâti et urbain, d'incitatifs à la rénovation dans le respect du patrimoine bâti tout en contrôlant et dirigeant le développement et la densification des lieux ciblés.

Ce programme devra également favoriser la revitalisation du chemin d'Oka et la consolidation de son rôle de pôle commercial et institutionnel. L'aménagement du secteur se fera sur le modèle du *Transit-Oriented Development* (TOD). On y appliquera une densité brute minimale de 40 logements à l'hectare, applicable à l'ensemble des terrains vacants et à redévelopper, entre 2011 et 2031, et destinés à des fins résidentielles ou mixtes.

Les objectifs généraux définis au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) afin de guider l'aménagement de ce type de quartier sont, au minimum, les suivants :

- Améliorer l'intégration de la gare au milieu environnant en encourageant sa visibilité et son accessibilité (interfaces des points d'accès au transport en commun);
- Moduler la densité au sein du territoire de manière à assurer une gradation à partir du point d'accès et de manière à maximiser le développement des

terrains tout en respectant ses particularités : patrimoine, paysage, milieu naturel, équipements, services (densités des usages adaptée au milieu);
- Favoriser une mixité et une meilleure intégration, tant horizontale que verticale, des usages (commerces, services, résidences et institutions) afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique (mixité des fonctions);
- Favoriser la construction d'une gamme diversifiée de logements (typologies et tenures) afin de mieux répondre aux besoins des différents types de ménages et de mieux intégrer les différents groupes socioéconomiques à la vie du quartier (soutien d'une mixité sociale);
- Favoriser l'accès à l'infrastructure de transport collectif en accordance une priorité aux déplacements actifs (réseau de rues et accessibilité);
- Faciliter les déplacements actifs (piétons, cyclistes, etc.) par un aménagement qui assure la sécurité et le confort (réseau de rues et accessibilité);
- 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 de stationnement);
- Favoriser un aménagement distinctif qui met en valeur l'identité du lieu (design urbain, sécurité, qualité des aménagements et identité du lieu);
- Favoriser une implantation du cadre bâti en front de rue ainsi qu'une facture architecturale diversifiée afin de diminuer la distance de marche vers les arrêts de transport public et créer un environnement convivial pour les piétons (implantation bâtie et architecture diversifiée);
- Encourager des aménagements durables afin d'améliorer la qualité de vie de ces espaces, notamment par la construction de bâtiments à haute performance énergétique, l'aménagement paysager adapté au milieu, la protection des milieux naturels et des secteurs à caractère historique, patrimonial et culturel, la récupération et la rétention des eaux pluviales (aménagement durable).

Les objectifs spécifiques d'un PPU à cet endroit viendront compléter ces objectifs généraux et viseront, sans être limitatifs, à :

- Développer un véritable « pôle institutionnel » autour de l'hôtel de ville et des deux églises afin de mettre en place une base d'achalandage supportant les activités commerciales du chemin d'Oka;
- Densifier le chemin d'Oka par l'aménagement d'un front bâti continu avec des commerces au rez-de-chaussée, afin de redonner de la lisibilité et une vie urbaine animée à cet axe structurant;
- Ouvrir une large fenêtre visuelle sur la rivière des Mille Îles et y aménager un vaste espace vert public sur ses berges;
- Développer un pôle résidentiel attrayant près de la rivière;
- Créer un lien public structurant entre le centre-ville et le parc public de la rivière;
- Identifier et aménager des circuits piétons et cyclables entre la gare, la rivière et le centre-ville;

a.- Densifier les abords de la gare du Grand-Moulin.

Les objectifs d'un tel PPU à cet endroit seront, sans être limitatifs :

- d'améliorer la qualité de vie urbaine;
- d'organiser des déplacements plus efficaces;
- de réduire les coûts collectifs et individuels reliés au transport;
- d'offrir des choix au niveau résidentiel, commercial, institutionnel et de bureau;
- de répondre à une diversité de besoins en matière de logement (prix, taille, localisation);
- de créer de la valeur et;
- d'améliorer l'environnement.

Ce programme viendra définir de façon relativement précise les stratégies visant à revitaliser ce secteur, les interventions à prévoir au niveau des infrastructures municipales (drainage, voies de circulation automobile et piétonnes, éclairage, signalisation, aménagements paysagers et mobiliers urbains, etc.), au niveau de la réglementation de zonage et de construction, au niveau des incitatifs à la rénovation dans le respect du patrimoine bâti en plus de cibler les zones prioritaires de densifications. ».

ARTICLE 22

L'article 8.1.3 du Plan d'urbanisme (n° 1368) est remplacé par l'article suivant :

« **8.1.13 ENTRÉE OUEST**

À la limite ouest du territoire, le quartier du Lac constitue une des portes d'entrée de Deux-Montagnes à partir du chemin d'Oka. Dans le secteur, cet axe interrégional est bordé par un cadre bâti hétérogène, présensant une variété de fonctions et de bâtis. Ainsi, se côtoient entre la limite de Sainte-Marthe-sur-Lac et la 26e avenue des commerces, des appartements, des condominiums et des maisons unifamiliales.

Considérant les défis auxquels fait face Deux-Montagnes, dont le manque d'espaces à construire, la Ville souhaite encadrer l'aménagement des derniers terrains pouvant être développés ou redéveloppés qui se trouvent dans le secteur. De plus, le nouveau cadre réglementaire adopté à l'échelle métropolitaine oblige maintenant à prévoir un modèle de développement plus dense, mais adaptée aux réalités du secteur.

La Ville souhaite également encourager des aménagements durables afin d'améliorer la qualité de vie de ces espaces, notamment par la construction de bâtiments à haute performance énergétique, l'aménagement paysager adapté au milieu, la protection des milieux naturels et des secteurs à caractère historique, patrimonial et culturel, la récupération et la rétention des eaux pluviales (aménagement durable).

Les objectifs spécifiques d'un PPU à cet endroit viseront, sans être limitatifs, à :

- Encadrer le développement des terrains à développer ou redévelopper, afin de s'assurer que cette porte d'entrée reflète la situation de Deux-Montagnes;
- Revoir certains aménagements urbains;
- Rendre le chemin d'Oka plus sécuritaire et convivial;
- Préserver certaines vues vers le Lac des Deux-Montagnes;

Ce programme viendra définir de façon relativement précise les stratégies visant à encadrer le développement, les interventions à prévoir au niveau des infrastructures municipales (drainage, voies de circulation automobile et piétonnes, éclairage, signalisation, aménagements paysagers et mobiliers urbains, etc.), au niveau de la réglementation de zonage et de construction, au niveau des incitatifs à la rénovation dans le respect du patrimoine bâti en plus de cibler les zones prioritaires de densifications. ».

ARTICLE 23

Le Plan d'urbanisme (n° 1368) est modifié par l'ajout après l'article 8.1.3, de l'article suivant :

« 8.1.4 HARMONISATION ARCHITECTURALE

L'architecture des bâtiments érigés sur le territoire de la Ville de Deux-Montagnes témoigne, selon leur localisation, d'une période particulière du développement de la Ville. Ainsi, les secteurs plus au sud, longeant la rivière des Mille Iles et le lac des Deux-Montagnes, ont accueillis les premiers résidents et la construction de résidences modestes et de chalets. Dans les années 1970, la croissance de la Ville s'est concrétisée sous la forme des banlieues nord-américaines de l'époque, tandis que les secteurs plus au nord, urbains, se sont développés à partir des années 1980-1990.

L'identification, dans un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), de ces secteurs distinctifs du territoire et de certaines catégories de projets devant faire l'objet d'une évaluation qualitative au moment d'une demande de permis ou de certificat, permet à la municipalité d'assurer la qualité de l'implantation et de l'intégration architecturale tout en tenant compte des particularités de chaque secteur. ».

ARTICLE 24

Le Plan d'urbanisme (n° 1368) est modifié par le remplacement du plan 7 (Aires d'interventions particulières) par le plan joint au présent règlement comme annexe «4 » pour en faire partie intégrante.

ARTICLE 25

Le présent règlement entre en vigueur conformément à la Loi.

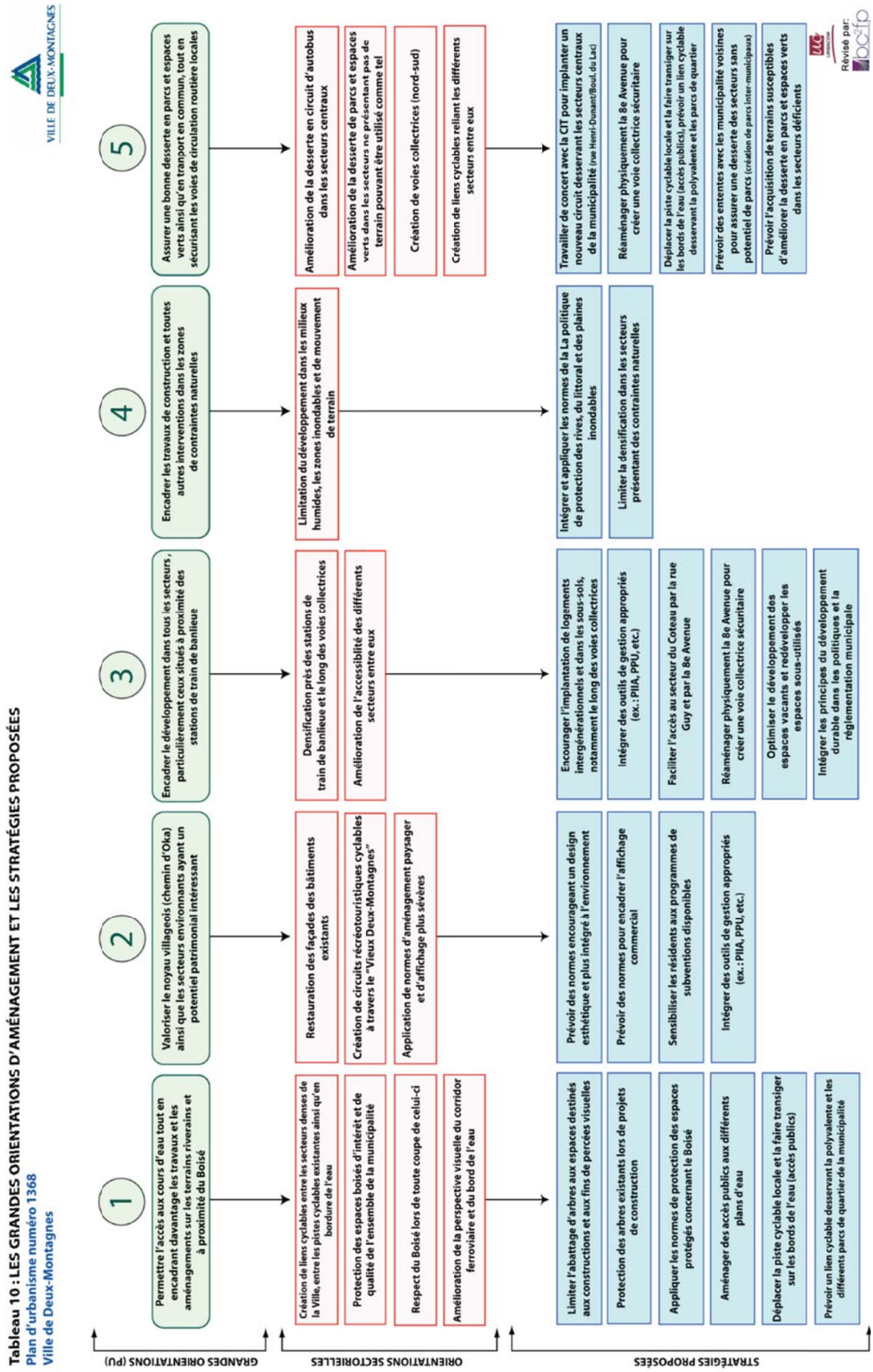
_____
Marc Lauzon, maire

_____
Me Jacques Robichaud, greffier

Adopté à une séance du conseil,
tenue le 17 mai 2012

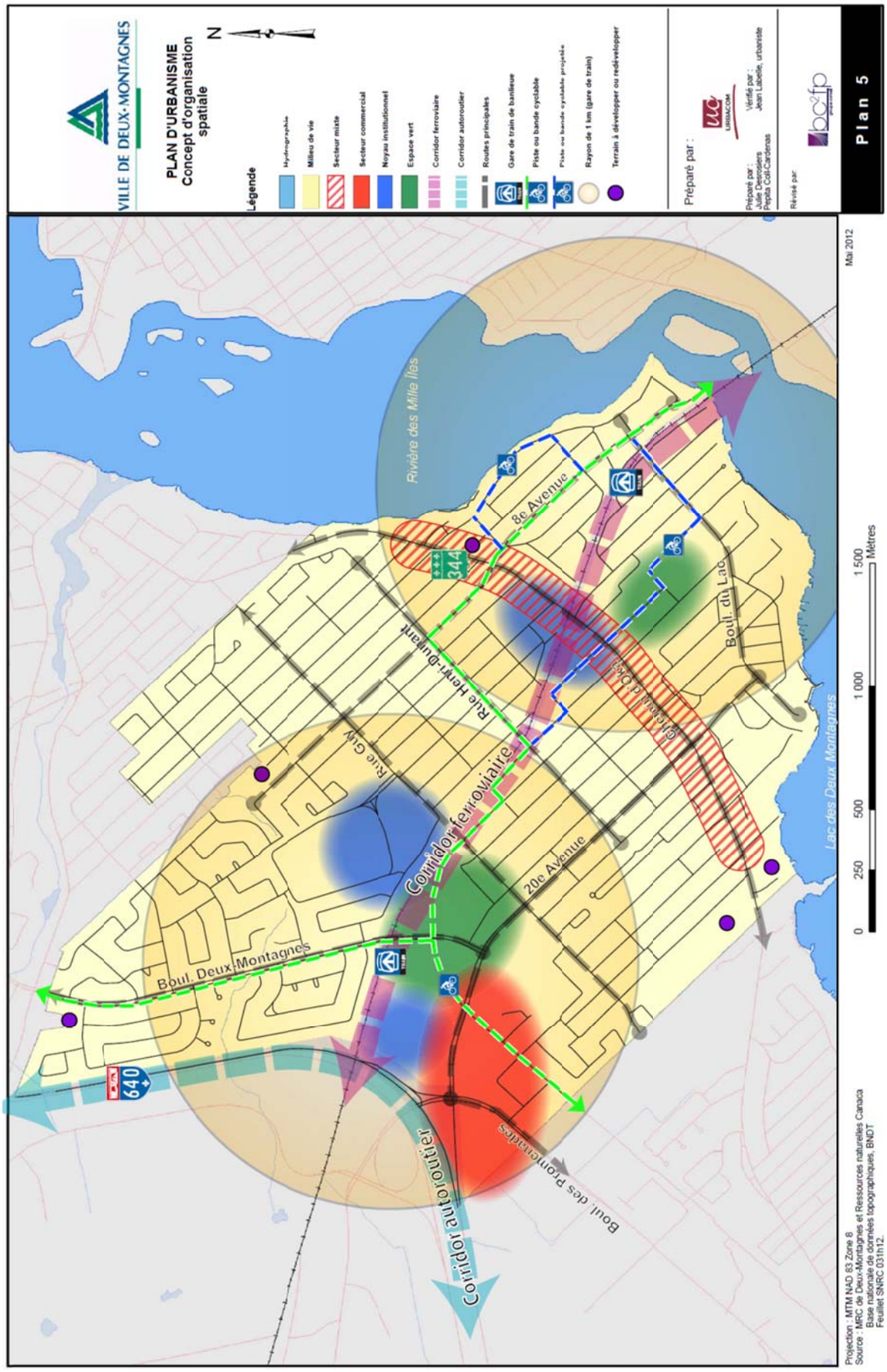
PROVINCE DE QUÉBEC
COMTÉ DE DEUX-MONTAGNES
VILLE DE DEUX-MONTAGNES

ANNEXE 1



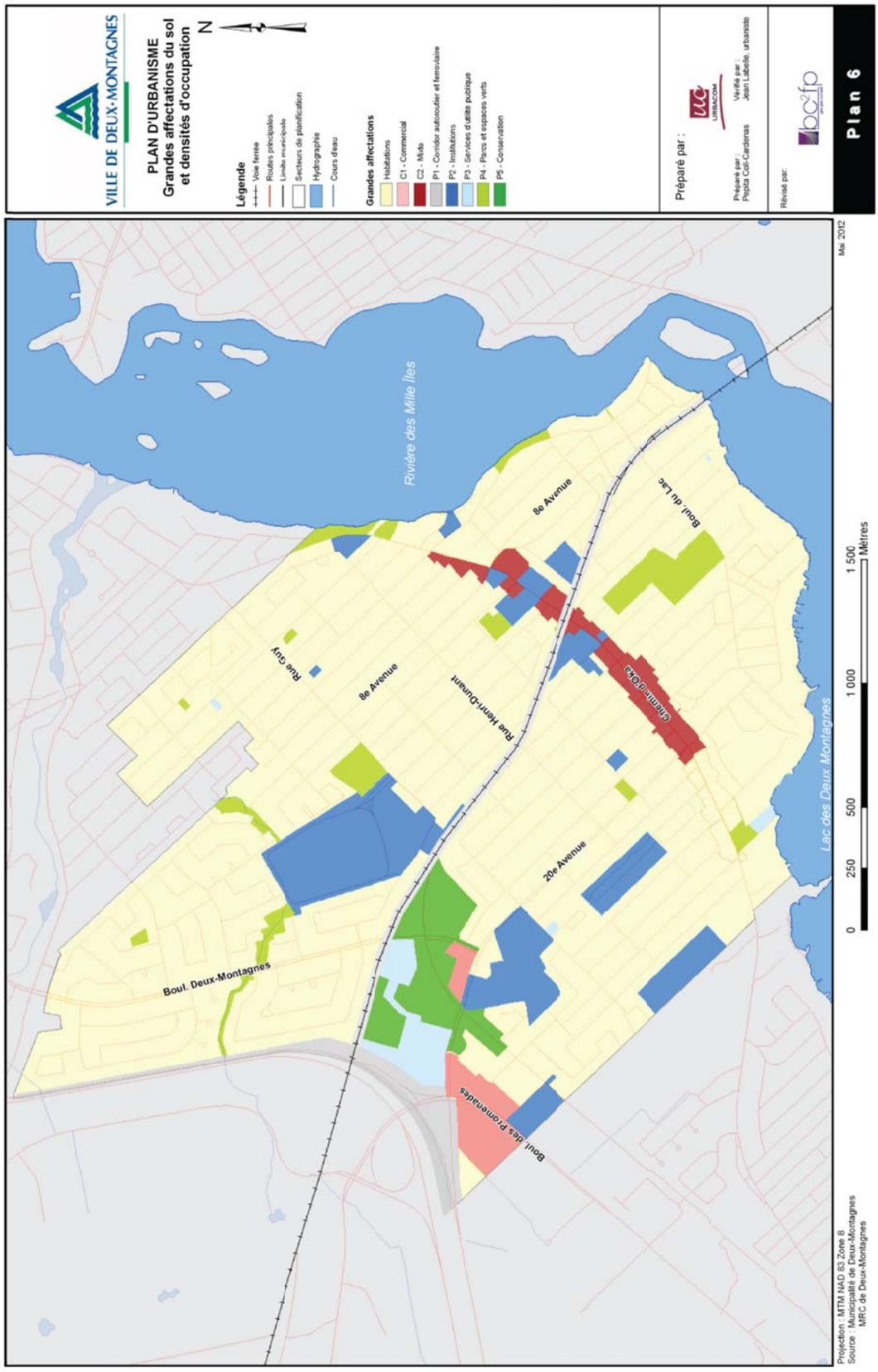
PROVINCE DE QUÉBEC
COMTÉ DE DEUX-MONTAGNES
VILLE DE DEUX-MONTAGNES

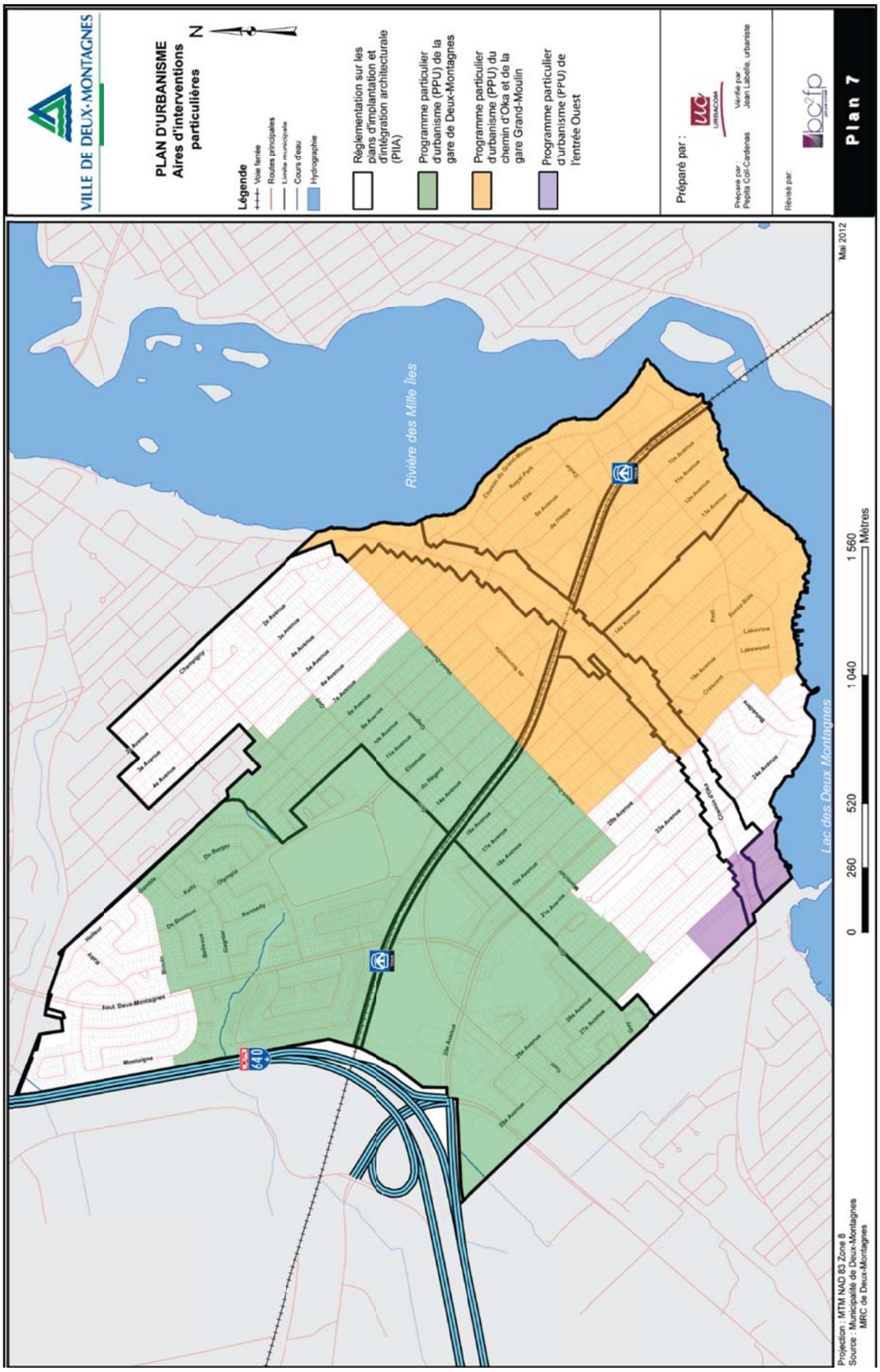
ANNEXE 2



PROVINCE DE QUÉBEC
COMTÉ DE DEUX-MONTAGNES
VILLE DE DEUX-MONTAGNES

ANNEXE 3



PROVINCE DE QUÉBEC
COMTÉ DE DEUX-MONTAGNES
VILLE DE DEUX-MONTAGNES

ANNEXE 4