VILLE DE DEUX-MONTAGNES

AVIS PUBLIC – ASSEMBLÉE PUBLIQUE DE CONSULTATION

PREMIER PROJET DE RÈGLEMENT 1621

PREMIER PROJET DE RÈGLEMENT 1622

Aux personnes intéressées par le :

Premier projet de règlement nº 1621 – *Règlement modifiant le Plan d'urbanisme (nº 1368) aux fins d'y intégrer le programme particulier d'urbanisme de l'aire TOD de la gare Deux-Montagnes et de modifier le programme particulier d'urbanisme du Chemin d'Oka et de la gare Grand-Moulin.*

Premier projet de règlement nº 1622 – *Règlement modifiant le Règlement de zonage nº 1369 afin d'assurer la concordance au programme particulier d'urbanisme de l'aire TOD de la gare Deux-Montagnes et du programme particulier d'urbanisme du Chemin d'Oka et de la gare Grand-Moulin.*

AVIS PUBLIC est donné de ce qui suit :

1. Lors d'une séance tenue le 14 juin 2018, le conseil de la Ville de Deux-Montagnes a adopté les projets de règlement suivants :

   - Premier projet de règlement nº 1621 - Règlement modifiant le Plan d'urbanisme (nº 1368) aux fins d'y intégrer le programme particulier d'urbanisme de l'aire TOD de la gare Deux-Montagnes et de modifier le programme particulier d'urbanisme du Chemin d'Oka et de la gare Grand-Moulin.

   En résumé, ce premier projet de règlement a notamment pour objet de modifier le Plan d'urbanisme afin, d'une part, d'y intégrer le programme particulier d'urbanisme de l'aire TOD de la gare Deux-Montagnes et, d'autre part, d'apporter des modifications au programme particulier d'urbanisme du chemin d'Oka et de la gare Grand-Moulin. Chacun de ces PPU aura pour objet de prévoir l'affectation du sol à l'intérieur des secteurs concernés par les PPU, de prévoir les densités d'occupation du sol, de prévoir les règles de zonage, de lotissement et les types de construction autorisés. Ces PPU sont en lien avec la desserte prochaine du Réseau express métropolitain (REM) sur le territoire de Deux-Montagnes.

   - Premier projet de règlement nº 1622 – Règlement modifiant le Règlement de zonage no 1369 afin d'assurer la concordance au programme particulier d'urbanisme de l'aire TOD de la gare Deux-Montagnes et du programme particulier d'urbanisme du Chemin d'Oka et de la gare Grand-Moulin.

   En résumé, ce premier projet de règlement a notamment pour objet de modifier les zones R1-16, R2–24, R4-55, R4-56, C1-06, C1-07 et C2-08 (Aire TOD gare Deux-Montagnes) et les zones C1-01, C1–02, C1-03, C1-04, R1-29, R1-36, R1-59, R2-28, R2-68, R4-26, R4-30, R4-32, R4-61 et R4-71 (Chemin d'Oka et de la gare Grand-Moulin) et de prévoir pour ces zones les usages autorisés et interdits, les types d'habitations autorisés, le nombre minimal et maximal d'étages, les marges à respecter.

   Plus particulièrement, les zones, entre autres, visées par la densification sont :

   ➔ pour le PPU de l'aire TOD de la gare Deux-Montagnes :
   - zone R1-16 qui deviendra la zone R2-16, pour permettre une augmentation de la densification d'occupation du sol et d'ajouter différents modèles d'habitations
   - zone R2-24 agrandie à même la zone R1-22 et ajouter différents modèles d'habitations
   - zones R4-55, R4-56, C1-06, C1-07 et C2-08, augmentation du nombre d'étage autorisé

   ➔ pour le PPU du chemin d'Oka et de la gare Grand-Moulin :
   - zones C1-01, C1-02, C1-03 et C1-04 augmentation du nombre d'étage autorisé
   - création au nord du Chemin Oka de la zone C1-09 à même la zone C1-02, afin d'ajouter différents modèles d'habitations autorisés
   - zone R4-26, augmentation du nombre d'étage autorisé pour les bâtiments ayant front sur le Chemin d'Oka

- zone R2-28, agrandissement à même les zones R1-27 et R1-29. La zone R2-28 deviendrait la zone R4-28 et d'ajouter des modèles d'habitations autorisés
- zone R1-29 deviendrait la zone R3-29 pour ajouter un modèle d'habitation autorisé
- zones R4-30 et R4-32, augmentation du nombre d'étage autorisé.

2. Une assemblée publique aux fins de consultation aura lieu le **jeudi 12 juillet, à 19h**, à la salle du conseil municipal, au 803 Chemin d'Oka. Au cours de cette assemblée, il sera expliqué les projets de règlement et les conséquences de leur adoption et les personnes ou organismes qui désirent s'exprimer pourront alors se faire entendre.

4. Les projets de règlement peuvent être consultés au bureau du soussigné à l'Hôtel de Ville situé au 803, chemin d'Oka à Deux-Montagnes, du lundi au jeudi, de 8h30 à 12h et de 13h à 17h, et le vendredi de 8h30 à 12h, ainsi que sur le site web de la ville : www.ville.deux-montagnes.qc.ca .

5. Le premier projet de règlement numéro 1622 étant un règlement de concordance, il ne contient aucune disposition propre à un règlement susceptible d'approbation référendaire.

6. Le projet de règlement n° 1622 concerne :

   1° le secteur nord de la ville bordé approximativement, au nord, par le boulevard des Promenades, le boulevard Deux-Montagnes et la gare Deux-Montagnes, au sud par la rue Henri-Dunant, à l'ouest par la 20e Avenue jusqu'à la 7e avenue;

   2° le secteur du chemin d'Oka et du secteur de la gare Grand-Moulin bordé approximativement par le chemin d'Oka (du viaduc jusqu'à la bibliothèque municipale), le Lac des Deux-Montagnes, le parc Central et le chemin Grand-Moulin.

7. La description ou l'illustration de ces secteurs peut être consulté au bureau du greffier, au 803, chemin d'Oka, du lundi au jeudi de 8h30 à 12h et de 13h à 17h, et le vendredi de 8h30 à 12h.

Donné à Deux-Montagnes, ce 18e jour du mois de juin 2018.

Jacques Robichaud, avocat, o.m.a.
Greffier et directeur des Services juridiques

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

PREMIER PROJET DE RÈGLEMENT NUMÉRO 1621

Règlement modifiant le Règlement de plan d'urbanisme (nº 1368) aux fins d'y intégrer le programme particulier d'urbanisme pour la gare Deux-Montagnes et de modifier le programme d'urbanisme du Chemin d'Oka et de la gare Grand-Moulin

---

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

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu de modifier le Programme particulier d'urbanisme du Chemin d'Oka et de la gare Grand-Moulin, faisant partie intégrante du Plan d'urbanisme (Règlement no 1368), en lien avec la desserte prochaine de Deux-Montagnes par le REM ;

CONSIDÉRANT que le PMAD a été modifié afin d'y intégrer le tracé du REM et les densités minimales de développement qui sont rattachée à ce type d'équipement de transport structurant ;

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu d'adopter un programme particulier d'urbanisme pour le secteur de l'aire TOD de la gare Deux-Montagnes, en lien avec la desserte prochaine de Deux-Montagnes par le REM ;

CONSIDÉRANT que le conseil peut adopter un ou des programmes particuliers d'urbanisme ;

CONSIDÉRANT qu'un avis de motion a dûment été donné lors d'une séance tenue le 14 juin 2018 ;

EN CONSÉQUENCE, LE CONSEIL MUNICIPAL DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1

Le règlement n° 1368 intitulé «Plan d'urbanisme» est modifié par l'ajout du PPU-3 «Programme particulier d'urbanisme de l'aire TOD de la gare Deux-Montagnes, joint au présent règlement comme annexe «1» pour en faire partie intégrante.

ARTICLE 2

Le PPU-2 «Programme particulier d'urbanisme du chemin d'Oka et de la gare Grand-Moulin», du Plan d'urbanisme (Règl. 1368), est modifié par le remplacement du Mot du maire par le texte de l'annexe «1», jointe au présent règlement pour en faire partie intégrante.

ARTICLE 3

L'article 1.1 de ce programme particulier d'urbanisme est modifié par l'ajout, à la fin du troisième alinéa, de la phrase « Ces deux gares sont d'ailleurs en voie de faire l'objet d'une importante transformation dans le cadre de l'implantation du Réseau express métropolitain (REM), un projet de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) visant à remplacer l'actuel train de banlieue desservant Deux-Montagnes par un système léger sur rail (SLR). »

ARTICLE 4

L'article 1.2 de ce programme particulier d'urbanisme est modifié de la façon suivante :

1° par l'insertion, au premier alinéa, à la première phrase et après « 1987 », des mots « et actuellement en processus de révision » ;

2° par l'insertion, au cinquième alinéa, à la deuxième phrase et après les mots « mais particulièrement aux abords des », des mots « équipements structurants de transport collectif, telles les » ;

3° au huitième alinéa :

a) par la suppression, à la deuxième phrase et après le mot « envisagée », des mots « pour atteindre à moyen terme une densité résidentielle moyenne de 40 logements à l'hectare. »

b) par l'ajout, après la deuxième phrase, de la phrase suivante « Avec l'arrivée prochaine du REM en remplacement du service de la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes, la densité du cadre bâti, actuellement établi à 40 logements à l'hectare, devra atteindre à moyen terme une densité résidentielle moyenne de 60 logements à l'hectare. ».

ARTICLE 5

L'article 1.3 de ce programme particulier d'urbanisme est modifié par l'ajout, au premier alinéa, à la première phrase :

1° après le mot « Grand-Moulin, », du mot « notamment, » ;

2° après le mot « Avenue, », des mots « le chemin Rockland, » ;

ARTICLE 6

L'article 2.1.1 de ce programme particulier d'urbanisme est modifié par le remplacement :

1° à la première phrase, des mots « l'Agence métropolitaine de transport (AMT) » par les mots « le Réseau de transport métropolitain (RTM) » ;

2° à la deuxième phrase, des mots « et offre » par les mots « . Ces deux gares permettent ».

ARTICLE 7

L'article 2.3 de ce programme particulier d'urbanisme est modifié par le remplacement des mots « secteur PPU » par « secteur de PPU ».

ARTICLE 8

L'article 2.3.1 de ce programme particulier d'urbanisme est modifié :

1° par le remplacement du troisième alinéa par le suivant :

« La gare Grand-Moulin pilotée par le RTM constitue évidemment l'épine dorsale du réseau de transport collectif autour de laquelle s'articule le présent programme particulier d'urbanisme (PPU). Offrant une connexion directe et rapide par train au centre-ville de Montréal, cette infrastructure urbaine, qui sera éventuellement remplacée au cours des prochaines années par le Réseau express métropolitain (REM), justifie une requalification du cadre bâti sur son pourtour.» ;

2° par l'ajout, après le troisième alinéa, du suivant :

«Un service d'autobus offert par le RTM vient bonifier l'offre de transport collectif avec la ligne # 92 qui dessert le quartier de la gare via le chemin d'Oka et la 8e Avenue. La ligne # 93, qui traverse le quartier via le chemin d'Oka, relit la gare de Deux-Montagnes et la Ville de Saint-Eustache en passant par Sainte-Marthe-sur-le-lac. Cette ligne ne fait cependant aucun arrêt à la gare Grand-Moulin. En prévision des interruptions de services causées par les travaux de transformation de la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes pour la mise en place du REM, un service

temporaire d'autobus a été mis en place. La ligne # 400, présentement en opération uniquement les fins de semaine, permet de faire la liaison entre la station de métro Montmorency et les gares Deux-Montagnes et Grand Moulin. ».

ARTICLE 9

L'article 2.3.2 de ce programme particulier d'urbanisme est modifié de la façon suivante :

1°. par l'ajout, à la fin du deuxième alinéa, de la phrase suivante :
« La construction d'une digue, présentement à l'étude, dans le lac des Deux-Montagnes permettrait de minimiser les risques d'inondation et de revoir la délimitation de la zone inondable sur le territoire du PPU, mais également de l'ensemble de la municipalité lors des crues printanières. » ;

2°. par l'insertion, au troisième alinéa, à la troisième phrase, après le mot « lac. », de la phrase suivante :
« Ces deux passages à niveau devraient être remplacés par des ouvrages d'art dans le cadre des transformations de l'emprise ferroviaire entourant la réalisation du REM. » ;

3°. par la suppression, au deuxième alinéa.

ARTICLE 10

L'article 3 de ce programme particulier d'urbanisme est modifié :
1° à la section CADRE BÂTI :
a) par le remplacement, à la première phrase, des mots « de la gare Grand Moulin » par les mots « À l'intérieur de l'aire TOD de la gare Grand-Moulin, la densité n'atteint que 15 logements à l'hectare. » ;
b) par le remplacement, à la deuxième phrase, des mots « revitaliser certains pôles, tels que le chemin d'Oka, la 8e Avenue et » par le mot « requalifier » ;
c) par l'ajout, après la deuxième phrase, de la phrase suivante : « Les axes du chemin d'Oka, du chemin Rockland et de la 8e avenue doivent faire l'objet d'une attention particulière et permettre une augmentation de la densité. » ;
d) par le remplacement, à la dernière phrase, des mots « train de banlieue » par les mots « transport collectif ».

2° à la section ACCESSIBILITÉ ET MOBILITÉ, en remplaçant, à la deuxième phrase, les mots « une gare de train de banlieue comme » par les mots « la présence d'un ».

ARTICLE 11

L'article 4.1 de ce programme particulier d'urbanisme est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par l'alinéa suivant :

« Pour ce faire, la Ville de Deux-Montagnes s'inspire des principes du Transit Oriented Development (TOD), mais également du nouvel urbanisme, un courant en aménagement qui prône un retour aux méthodes d'aménagement traditionnelles pour les villes de banlieue. Ainsi, les gabarits de bâtiments pourraient être augmentés pour notamment atteindre jusqu'à 8 étages le long du chemin d'Oka. Dans ce nouveau contexte d'aménagement, la place accordée aux terrains individuels serait considérablement réduite. La réalisation de projets intégrés est aussi un moyen de réaliser des projets d'une densité accrue en harmonie avec le milieu. En contrepartie, on mise sur l'aménagement d'espaces communs attrayants et la revitalisation des artères commerciales traditionnelles, soit le chemin d'Oka dans ce cas-ci. »

ARTICLE 12

L'article 4.2 de ce programme particulier d'urbanisme est modifié par le remplacement :

1° de l'expression « cinq (5) » par l'expression « six (6) » ;

2° des mots « du train de banlieue » par les mots « d'un système de transport structurant ».

ARTICLE 13

L'article 4.2.4 de ce programme particulier d'urbanisme est modifié :

1° par le remplacement des mots « du train de banlieue » par les mots « d'un système de transport structurant » ;

2° par l'insertion, à la première ligne et, après le mot « ligne », du mot « régulière »;

3° par l'insertion, à la deuxième ligne, après le mot « constitue », du mot « toujours » ;

4° par le remplacement de l'abréviation « CITL » par l'abréviation « RTM ».

ARTICLE 14

L'article 4.2.5 de ce programme particulier d'urbanisme est modifié par l'ajout du point « 4.2.5.5 Mettre en place une digue dans le lac des Deux-Montagnes. »

ARTICLE 15

L'article 5.3 de ce programme particulier d'urbanisme est modifié de la façon suivante :

1° par le remplacement du chiffre « 3 » par le chiffre« 2 »;

2° par le remplacement du chiffre « 5 » par le chiffre« 8 ».

ARTICLE 16

L'article 5.4 de ce programme particulier d'urbanisme est modifié par le remplacement du premier alinéa par l'alinéa suivant :

« Le réseau de transport en commun illustré sur le plan 5 est aménagé sur le chemin d'Oka et sur la 8e Avenue et offre un trajet qui relie les deux gares de train de banlieue, soit Deux-Montagnes et Grand-Moulin, à des intervalles de 30 minutes via le circuit 92 du RTM Le circuit 93 du RTM dessert également ce secteur sans toutefois rejoindre la gare Grand-Moulin. »

ARTICLE 17

L'article 5.5.1 de ce programme particulier d'urbanisme est modifié par l'ajout :

1° à la première puce, après le numéro de zone « R3-60, », des numéros de zones « R2-68, R4-71, »

2° après la quatrième puce, des puces suivantes :

« • Revoir les dispositions relatives à la réalisation de projets intégrés ;

• Revoir les dispositions relatives au stationnement pour les commerces et habitations de plus de 3 logements ; »

ARTICLE 18

Ce programme particulier d'urbanisme est modifié par l'ajout, après l'article 5.5.2 de l'article suivant :

« 5.5.3 Règlement sur les projets particuliers de construction, modification et occupation d'un immeuble

- Voir à la possibilité de soumettre à un projet particulier la transformation d'un immeuble appartenant au groupe public. »

ARTICLE 19

L'article 6.1 de ce programme particulier d'urbanisme est modifié pour l'orientation d'aménagement et de développement 4.2.4 de la façon suivante :

1° par la suppression du moyen « Démarches auprès de l'AMT pour doubler la voie ferrée » ;

2° par le remplacement de l'abréviation « CITL » par l'abréviation « RTM ».

ARTICLE 20

Ce programme particulier d'urbanisme est modifié par le remplacement du plan 4 (réseaux de transport existants), du plan8 (affectation du sol) et du plan 9 (réseaux de transport projetés) par les nouveaux plans 4,8 et 9, joints au présent règlement comme annexe 2 pour en faire partie intégrante.

ARTICLE 22

Le présent règlement entre en vigueur conformément à la Loi.

(s) Denis Martin

Denis Martin, maire

(s) Jacques Robichaud

Jacques Robichaud, greffier

Adopté à une séance du conseil,
tenue le 14 juin 2018

RÈGLEMENT Nº 1621

ANNEXE 1

MOT DU MAIRE

Chers citoyennes et citoyens de Deux-Montagnes,

C'est avec beaucoup d'enthousiasme que je vous invite à prendre connaissance du Programme particulier d'urbanisme (PPU) du chemin d'Oka et de la gare Grand-Moulin. La mise à jour de ce document en vigueur depuis 2013 a été réalisée à la suite d'un processus de réflexion auquel ont participé deux firmes d'urbanisme, le personnel municipal et des citoyens. Une séance de consultation publique sous la forme d'un atelier participatif (focus group), a permis de valider certains enjeux et de comprendre les préoccupations des citoyens ainsi que des commerçants.

Cette mise à jour du PPU va permettre d'encadrer la croissance urbaine aux abords de la gare Grand-Moulin en tenant compte de l'arrivée prochaine du REM tout en reflétant la vision d'avenir des citoyens.

Le fait que deux des futures stations du REM seront situées à Deux-Montagnes constitue une exceptionnelle fenêtre d'opportunité de développement. C'est la raison pour laquelle la Ville de Deux-Montagnes compte axer sa régénération urbaine sur ce projet structurant que constitue le REM.

Une régénération urbaine basée sur les principes du développement durable

Cet important projet de transport collectif s'inscrit parfaitement dans le Plan métropolitain d'aménagement et développement (PMAD). Ce plan établit les lignes directrices du développement urbanistique des villes de la Communauté métropolitaine de Montréal. Il prévoit notamment une densification et une verticalisation importantes autour des aires TOD (Transit Oriented Development).

Du fait de ses deux gares, Deux-Montagnes possède deux aires TOD. À l'orée de son centenaire, Deux-Montagnes se situe donc à un moment charnière de son développement.

La fenêtre d'opportunité qui s'entrouvre permet de planifier un redéveloppement urbanistique important dans certains secteurs de Deux-Montagnes. Cette requalification du territoire permettra de contribuer aux finances de la Ville, ce qui rendra entre autres possible un réinvestissement dans les services et infrastructures municipales.

L'enjeu principal est de respecter les principes urbanistiques édictés par des paliers supérieurs tout en préservant les atouts de Deux-Montagnes. L'objectif est de combiner harmonieusement les forces actuelles à des éléments de modernité et de développement durable.

Plusieurs éléments du caractère distinctif de Deux-Montagnes sont à être préservés, voire même valorisés dans ce PPU : accès à l'eau, voies cyclables, espaces verts, etc. Il s'agit d'intégrer la requalification de Deux-Montagnes en maintenant sa qualité de vie.

Ce PPU démontre un souci de créer un milieu de vie dynamique et durable, tout en s'appuyant sur les cadres règlementaires qui régissent le développement de Deux-Montagnes, soient les orientations gouvernementales, la loi sur l'aménagement et de l'urbanisme (LAU), le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC de Deux-Montagnes.

En résumé, le PPU Chemin d'Oka et Gare Grand-Moulin se veut un outil de planification urbanistique permettant d'encadrer un développement harmonieux de Deux-Montagnes en accord avec les principes du développement durable tout en respectant les objectifs de densifications prévus par les politiques des différents paliers de gouvernement.

Denis Martin

Maire de Deux-Montagnes

ANNEXE 2

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DE L'AIRE TOD DE LA GARE DEUX-MONTAGNES

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 1

1. CONTEXTE DE PLANIFICATION 2

1.1 CADRE DE PLANIFICATION 2

1.1.1 Le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) 2

1.1.2 Les projets novateurs de démonstration TOD 3

1.1.3 Les objectifs de densification 3

1.2 TERRITOIRE D'APPLICATION DU PPU 5

1.2.1 Localisation 5

1.2.2 Limites du territoire de PPU 5

1.3 COMPOSANTES STRUCTURANTES DU MILIEU 6

1.3.1 Réseaux de transport 6

1.3.2 Zones de contraintes anthropiques 9

1.3.3 Parcs et espaces verts et territoires d'intérêt 11

1.4 ANALYSE DU CADRE BÂTI 13

1.4.1 Secteurs résidentiels 13

1.4.2 Institutions scolaires 14

1.4.3 Secteurs commerciaux 14

1.4.4 Services municipaux 15

2. CADRE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 16

2.1 VISION D'AMÉNAGEMENT 16

2.1.1 Énoncé de vision 16

2.1.2 Principes de TOD 16

2.2 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 17

2.2.1 Créer un milieu de vie animé, mixte et complet 17

2.2.2 Proposer une densification adaptée aux caractéristiques du milieu 17

2.2.3 Encourager l'innovation écologique dans les nouveaux développements 17

2.2.4 Créer des pôles institutionnels et culturels 18

2.2.5 Améliorer l'accessibilité du secteur 18

2.2.6 Favoriser des aménagements conviviaux et sécuritaires pour les déplacements actifs 18

2.2.7 Optimiser la gestion du stationnement 18

2.2.8 Aménager une trame verte continue dans l'ensemble du secteur 18

3. AFFECTATIONS DÉTAILLÉES DU SOL 19

3.1 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE 19

3.2 AFFECTATIONS DU SOL 21

3.2.1 Affectation habitation 21
3.2.2 Affectation mixte 21
3.2.3 Affectation publique et institutionnelle 21
3.2.4 Affectation conservation 21
3.2.5 Affectation parcs et espaces verts 21
3.3 TERMINOLOGIE 22
4. CATALOGUE D'AMÉNAGEMENTS 25
4.1 TYPOLOGIES RÉSIDENTIELLES 25
4.2 ESPACES PUBLICS 27
4.3 COHABITATION DES USAGERS ET DÉPLACEMENTS ACTIFS 29
4.4 DISPOSITIFS DE RÉDUCTION DU TRAFIC ET DE LIMITATION DE LA VITESSE ROUTIÈRE 31
4.5 AMÉNAGEMENT DES INTERSECTIONS ET DES TRAVERSES PIÉTONNES 32
4.6 VERDISSEMENT DES ARTÈRES ET GESTION DES EAUX PLUVIALES 34
4.7 MOYENS DE MITIGATION AUX BRUITS ROUTIERS (A-640) 35
5. STRATÉGIE DE MISE EN OEUVRE 37
5.1 DIRECTIVES DE MODIFICATIONS RÉGLEMENTAIRES 37
5.1.1 Plan d'urbanisme 37
5.1.2 Règlement de zonage et de lotissement 37
5.1.3 Règlement sur les PIIA 37
5.2 PLAN D'ACTION 38
6. CIRCULATION ET INFRASTRUCTURES 44
6.1 ÉTUDE DE CIRCULATION – SITUATION ANTICIPÉE 44
6.1.1 Génération des déplacements 44
6.1.2 Conditions anticipées de circulation 46
6.1.3 Interventions proposées 48
6.2 INFRASTRUCTURES 50
7. PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT 52
7.1.1 Potentiel de redéveloppement urbain 52
ANNEXES 55
CALCULS DE GÉNÉRATION DE LA CIRCULATION – AM 55
CALCULS DE GÉNÉRATION DE LA CIRCULATION – PM 56
CALCULS DE GÉNÉRATION DE LA CIRCULATION – PM VERSION 2 57
RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE DE GÉNÉRATION DE LA CIRCULATION 58

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1. TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL 2
FIGURE 2. AIRE TOD, SEUILS MINIMAUX DE DENSITÉ RÉSIDENTIELLE (PMAD), VILLE DE DEUX-MONTAGNES 4
FIGURE 3. LOCALISATION DE DEUX-MONTAGNES 5
FIGURE 4. AIRE THÉORIQUE DE 1 KM ET TERRITOIRE D'INTERVENTION DU PPU DE LA GARE DE DEUX-MONTAGNES 6
FIGURE 5. RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN ET CYCLABLE ACTUEL 8
FIGURE 6. CONTRAINTES ANTHROPIQUES 10
FIGURE 7. PARCS ET ESPACES VERTS EXISTANTS 12
FIGURE 8. MAISONS UNIFAMILIALES ISOLÉES 13
FIGURE 9. MAISONS UNIFAMILIALES EN RANGÉE ET SEMI-DÉTACHÉES 13
FIGURE 10. MULTIPLEX.....13
FIGURE 11. CONDOS MANOIR DE LA GARE 14
FIGURE 12. INSTITUTIONS SCOLAIRES, SECTEUR DE LA GARE DE DEUX-MONTAGNES.....14
FIGURE 13. BOULEVARD DEUX-MONTAGNES / 20E AVENUE 15
FIGURE 14. CENTRE D'ACHAT, BOULEVARD DES PROMENADES.....15
FIGURE 15. CONCEPT D'AMÉNAGEMENT.....20
FIGURE 16. PLAN DES AFFECTATIONS.....24
FIGURE 17. RIESELFELD, ALLEMAGNE..... **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**
FIGURE 18. ARLINGTON, ÉTATS-UNIS.....25
FIGURE 19. CALGARY, CANADA..... **ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.**
FIGURE 20. PORTLAND, STATION ORENCO, ÉTATS-UNIS.....26
FIGURE 21. CANDIAC, QUÉBEC 26
FIGURE 22. PARCS URBAINS 27
FIGURE 23. PLACES PUBLIQUES PAYSAGÉE.....27
FIGURE 24. ESPACES DE JEUX POUR ENFANTS.....28
FIGURE 25. RUE PARTAGÉE ET ZONE 30 29
FIGURE 26. PISTE CYCLABLE EN SITE PROPRE.....29
FIGURE 27. SENTIERS PIÉTONS AU SEIN D'UN BOISÉ, CHEMIN DE CEINTURE DU MONT-ROYAL, MONTRÉAL.....30
FIGURE 28. SENTIERS PIÉTONS, VILADECANS, ESPAGNE 30
FIGURE 29. SENTIERS PIÉTONS, DUBLIN, CALIFORNIE, ÉTATS-UNIS 30
FIGURE 30. CHICANES RÉDUISANT LA LARGEUR DE LA RUE ET RÉDUISANT LA VITESSE DANS LES SECTEURS RÉSIDENTIELS 31
FIGURE 31. ÎLOTS CENTRAUX POUR RENFORCER LA SÉCURITÉ DES TRAVERSÉES PIÉTONNES SUR LES ARTÈRES PRINCIPALES.....31
FIGURE 32. TRAVERSES PIÉTONNES ET DISPOSITIFS DE COHABITATION DES DÉPLACEMENTS, INDIANAPOLIS, ÉTATS-UNIS 32
FIGURE 33. TROTTOIRS ÉLARGIS AVEC AVANCÉES AU NIVEAU DES PASSAGES PIÉTONS, BOLLARDS AUX INTERSECTIONS, PORTLAND, ÉTATS-UNIS 32
FIGURE 34. TROTTOIRS ÉLARGIS AVEC AVANCÉES AU NIVEAU DES PASSAGES PIÉTONS, ARLINGTON, ÉTATS-UNIS 33
FIGURE 35. RÉFLEXION SUR LA SIGNALISATION DES PASSAGES PIÉTONS, RUE CHABANEL, MONTRÉAL.....33
FIGURE 36. VERDISSEMENT DES ARTÈRES PRINCIPALES.....34
FIGURE 37. MESURES DE GESTION DES EAUX PLUVIALES 34
FIGURE 38. ÉCRAN ANTIBRUIT VÉGÉTALISÉ, AUTOROUTE LAURENTIENNE, LAVAL, QUÉBEC.....35
FIGURE 39. ÉCRAN ANTIBRUIT VÉGÉTALISÉ, ROCADE ROUTIÈRE, ALÈS, FRANCE.....36

FIGURE 40. ÉCRAN ANTIBRUIT VÉGÉTALISÉ, ALLEMAGNE 36
FIGURE 41. CONDITIONS ANTICIPÉES DE CIRCULATION....47
FIGURE 42. CONDITIONS ANTICIPÉES DE CIRCULATION AVEC UNE RÉDUCTION DE 25 % DES AIRES COMMERCIALES ET DE BUREAUX....48
FIGURE 43. INTERVENTIONS PROPOSÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER....49
FIGURE 44. SECTEURS DE DENSIFICATION RÉSIDENTIELLE....50
FIGURE 45. SECTEURS D'INTERVENTION À DES FINS DE DENSIFICATION (ABORDS DE LA GARE) 52

INTRODUCTION

L'élaboration du PPU de l'aire TOD de la gare Deux-Montagnes est le résultat des analyses préalables réalisées dans le cadre du diagnostic du territoire, des sessions de travail du bureau de projet et de la séance d'idéation réalisée avec les citoyens et acteurs du milieu.

L'un des objectifs poursuivis par la planification du secteur de la gare de Deux-Montagnes est la création d'un quartier de vie durable, convivial et invitant, orienté sur le transport en commun et les mobilités douces, et favorisant son appropriation par les résidants. L'idée forte est ainsi de proposer un environnement urbain favorisant l'intensité urbaine (compacité, densité et mixité) et propice à l'usage de modes de transport alternatifs, de manière à réduire les distances parcourues en automobile et les émissions de gaz à effet de serre.

Pour ce faire, une approche proposant un mode d'occupation de l'espace assurant un juste équilibre entre la nature, le design, la récréation et les déplacements est mise de l'avant.

L'intégration des fonctions économiques et résidentielles privilégiant la mixité des fonctions fait ainsi appel à une planification qui met en valeur les principes du « *live-work-play* », renvoyant notamment à la règle des « quatre D » faite par Peter Calthorpe, soit la distance, la densité, la diversité et le design :

Distance

- Assurer une gradation de la densité en fonction de la distance à la gare;
- Proposer des aménagements qui privilégient et sécurisent les déplacements actifs (piétons et cyclistes) entre la gare et les secteurs résidentiels limitrophes pour favoriser une ville des courtes distances;
- Faciliter les déplacements actifs vers la gare par l'aménagement de parcours clairement identifiables, conviviaux et sécuritaires;
- Assurer une interconnexion des modes de transports collectifs avec le train, de manière à garantir une continuité des déplacements.

Densité

- Adapter les densités aux caractéristiques du milieu;
- Privilégier l'implantation des densités les plus élevées dans un rayon de 5 minutes de marche (500 mètres) autour de la gare, tout en assurant la conservation des milieux protégés;
- Définir des tailles d'îlots adaptées aux densités et à l'échelle du piéton.

Diversité

- Favoriser une forte mixité des usages aux abords de la gare (commerces, services, habitations, institutions, bureaux, etc.);
- Assurer une mixité verticale des usages (résidences avec commerces en rez-de-chaussée, notamment) pour garantir l'animation, la diversité et la fréquentation des lieux en tout temps.

Design

- Aménager un centre mixte et distinctif autour de la gare de train de banlieue et de la gare du futur Réseau express métropolitain (REM);
- Aménager des espaces publics de qualité à des emplacements stratégiques, pour valoriser la qualité de vie en ville et faire du secteur de la gare un véritable centre attractif et vivant;
- Mettre en valeur le boisé Roger-Lemoine;
- Proposer des aménagements visant à réduire les effets de production d'îlots de chaleur urbains.

1. CONTEXTE DE PLANIFICATION

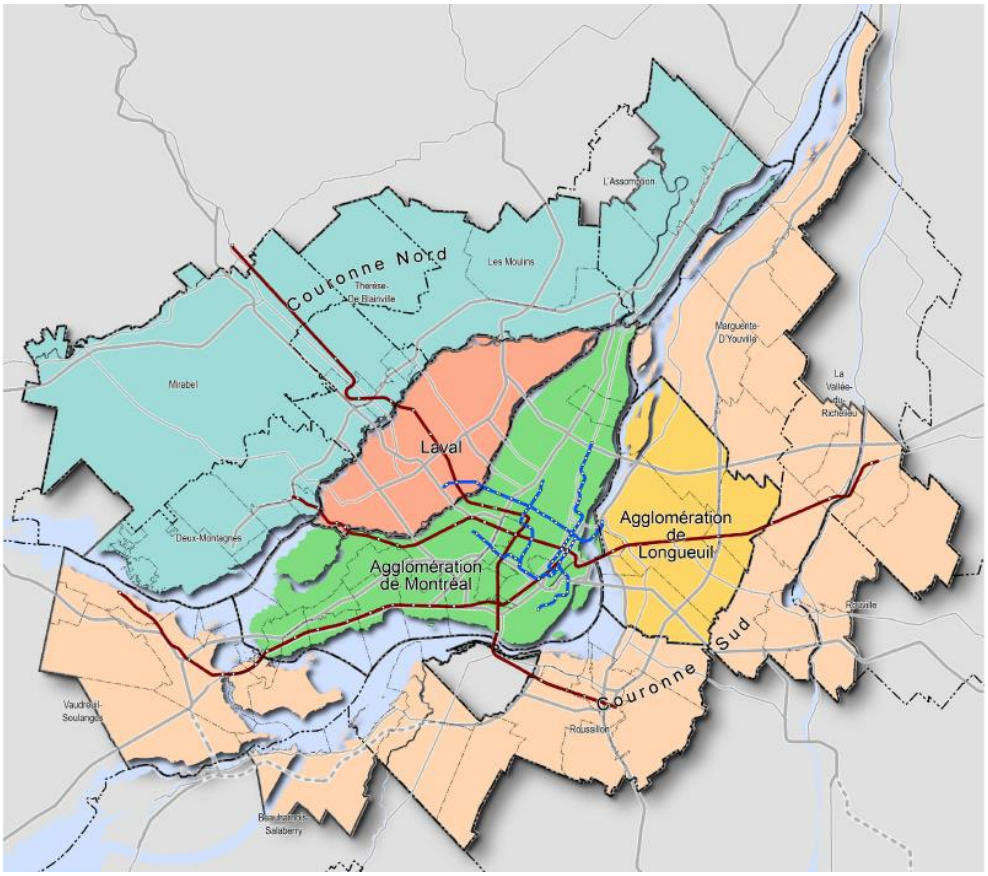
1.1 CADRE DE PLANIFICATION

1.1.1 Le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)

La Ville de Deux-Montagnes constitue l'une des 82 municipalités qui composent la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). En mars 2012 entrait en vigueur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Celui-ci doit, « dans une perspective de développement durable, définir des orientations, des objectifs et des critères aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire de la Communauté ».

Un des objectifs du PMAD vise à développer des milieux de vie durables, en orientant 40 % des nouveaux ménages dans les aires d'influence du transport collectif métropolitain et en augmentant cette part à 60% si l'offre en transport en commun est augmentée. Ce nouveau contexte de planification et d'aménagement urbain vient alors répondre aux changements de valeurs exprimés depuis ces dernières années en matière de développement et de mobilité durables. Les tendances lourdes qui vont se dessiner au cours des prochaines années dans la grande région de Montréal vont alors contribuer à renforcer la concentration spatiale dans les pôles centraux et la densification autour des points d'accès au réseau de transport en commun.

Figure 1. Territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal



1.1.2 Les projets novateurs de démonstration TOD

Le plan d'action 2012-2017 du PMAD définit une « stratégie immobilière TOD et hors TOD » comprenant l'identification de projets de démonstration novateurs dans sept aires TOD sur le territoire du Grand Montréal. Découlant d'une entente entre la Communauté métropolitaine de Montréal et le Secrétariat à la région métropolitaine dans le cadre du Fonds d'initiative et de rayonnement de la métropole, cinq projets sont actuellement en cours. Le site de la gare de train de Deux-Montagnes, et ses abords, fait partie des cinq projets devant être aménagés selon les principes du Transit-Oriented Development (TOD) et pour lesquels une démarche de planification détaillée novatrice doit être menée.

1.1.3 Les objectifs de densification

Afin d'orienter « 40 % de la croissance des nouveaux ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant », le PMAD définit des seuils minimaux de densité applicables aux aires TOD, selon les caractéristiques du milieu.

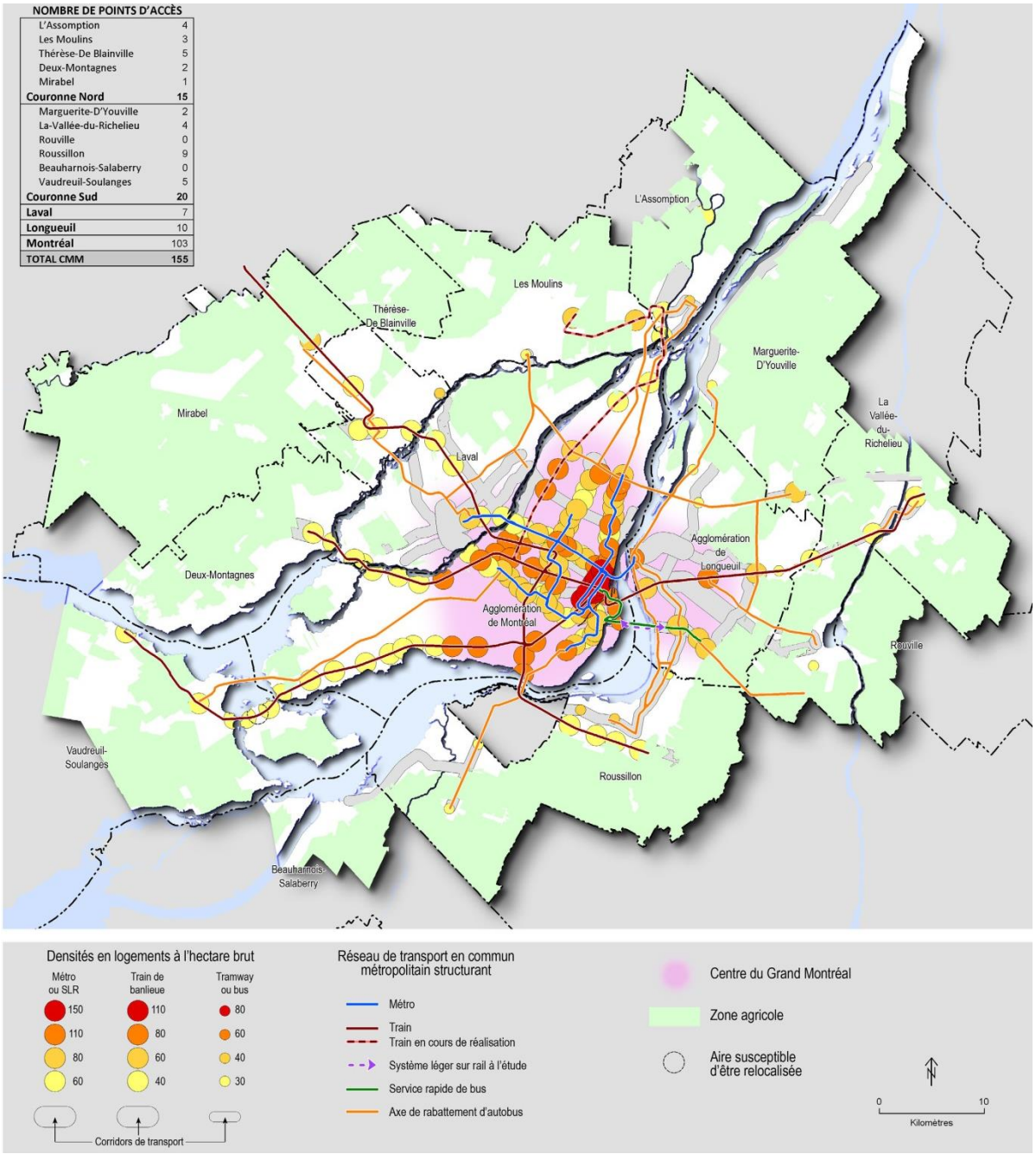
« La densité résidentielle minimale est une densité brute moyenne du nombre de logements à l'hectare. Elle correspond à une densité moyenne applicable à l'ensemble des terrains vacants et à redévelopper, entre 2011-2031, et destinés à des fins résidentielles ou mixtes dans l'aire d'urbanisation et de densification aux points d'accès de manière à permettre une modulation de celle-ci au sein de l'aire d'urbanisation ».

Avec la venue du REM au cours des prochaines années, le seuil minimal de densité résidentielle défini pour l'aire TOD de la gare de Deux-Montagnes est de 60 logements à l'hectare.

En 2015, les calculs réalisés par le Service de l'aménagement du territoire et du transport métropolitain de la Communauté métropolitaine de Montréal, pour l'ensemble du périmètre de l'aire TOD de la gare de Deux-Montagnes, permettent d'estimer une densité brute moyenne de 20 logements à l'hectare[1].

[1]Communauté métropolitaine de Montréal, Fiche TOD Deux-Montages, 2015.

Figure 2. Aire TOD, seuils minimaux de densité résidentielle (PMAD), Ville de Deux-Montagnes



Source : Règlement 2018-73 modifiant le PMAD

1.2 TERRITOIRE D'APPLICATION DU PPU

1.2.1 Localisation

Aux portes de la Couronne Nord, dans la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), la Ville de Deux-Montagnes bénéficie d'une situation attractive en raison de la présence de ses deux gares de trains de banlieue, Grand-Moulin et Deux-Montagnes, qui la relient en 40 minutes[2] au centre-ville de Montréal. La transformation de la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes en un système léger sur rail dans le cadre du projet du Réseau express métropolitain (REM) permettra de rejoindre la Gare Centrale en 33 minutes[3]. Son accessibilité est également garantie par un réseau de communication routier de dimension régionale (autoroute 640) et locale (route 344).

Les 5,82 km² du territoire de la municipalité bénéficient en outre d'un environnement naturel et paysager marqué par les berges de la rivière des Mille Îles et du lac des Deux-Montagnes, auxquels s'ajoutent le couvert forestier et les milieux humides du boisé Roger-Lemoine.

Figure 3. Localisation de Deux-Montagnes

La gare Deux-Montagnes au nord de la Ville fait office de terminus. Elle est localisée à l'est de l'autoroute 640, au sud de la rue Ovila-Forget, à l'ouest du boulevard Deux-Montagnes et au nord de la 20e Avenue.

1.2.2 Limites du territoire de PPU

Le territoire visé par le PPU de la gare Deux-Montagnes correspond à l'aire de *transit-oriented development* (TOD). Celle-ci est comprise dans un rayon d'un kilomètre autour de la gare. Ce rayon couvre la moitié nord de la Ville de Deux-Montagnes. Pour l'application du PPU et sa traduction réglementaire, celui-ci a toutefois été adapté afin de suivre les limites de lots.

Le site du PPU est ainsi délimité au nord par l'autoroute 640, à l'ouest par la limite administrative avec la Ville de Sainte-Marthe-sur-le-Lac, au sud par la rue Henri-Dunand et à l'est par la 6e Avenue (au nord de Guy) et la 7e Avenue (au sud de Guy).

[2] Heure de pointe du matin, depuis la gare de Deux-Montagnes, jusqu'à la gare centrale (source : AMT).
[3] Temps de parcours projetés depuis la Gare Centrale (source : CDPQ-Infra)

Le site du PPU comprend dans son centre le vaste espace boisé Roger-Lemoine. À proximité de la gare, le secteur compte le CLD de la MRC de Deux-Montagnes, un poste de police, un centre d'hébergement et de soins de longue durée, l'aréna l'Olympia et quelques commerces. L'aire TOD inclut également au nord la polyvalente Deux-Montagnes et, au sud, les écoles Mountainview et Emmanuel-Chénard, l'école secondaire Lake of Two Mountains tandis que les autres quartiers de l'aire sont à vocation principalement résidentielle.

La délimitation du territoire d'intervention du PPU est une adaptation du rayon d'un kilomètre autour de la gare Deux-Montagnes, tel que défini dans le PMAD (Critère 1.1.1 - La localisation des aires TOD).

Figure 4. Aire théorique de 1 km et territoire d'intervention du PPU de la gare de Deux-Montagnes

1.3 COMPOSANTES STRUCTURANTES DU MILIEU

1.3.1 Réseaux de transport

L'emprise de la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes et du futur REM, qui traverse le secteur du PPU en son centre, constitue la colonne vertébrale du secteur, mais crée également une rupture dans la continuité bâtie.

Le réseau de transport en commun est complété par les lignes locales d'autobus du Réseau de transport métropolitain (RTM). Sept lignes du RTM marquent un arrêt à la gare Deux-Montagnes et desservent principalement Deux-Montagnes, Saint-Eustache, Saint-Joseph-du-Lac, Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Pointe-Calumet et le secteur Saint-Augustin de Mirabel. Le service d'autobus « L'Express d'Oka » vient également relier Deux-Montagnes à Saint-Placide et Oka, via la route 344.

En prévision des interruptions de services sur la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes causées par les travaux de transformation de l'emprise ferroviaire pour le futur REM, un service d'autobus temporaire a pour fonction de palier à l'interruption du service ferroviaire. Dans un premier temps, la ligne 400 – Express Montmorency/Deux-Montagnes, présentement en opération uniquement les fins de semaine, permet de faire la

liaison entre la station de métro Montmorency et les gares Deux-Montagnes et Grand Moulin. Éventuellement, ce service d'autobus sera aussi offert en semaine au moment plus critique de la transformation de la voie ferrée.

Outre le réseau de transport en commun, le secteur compte trois axes routiers de plus grande envergure : le boulevard Deux-Montagnes, la 20e Avenue et le boulevard des Promenades.

Deux pistes cyclables parcourent le secteur. La Route Verte, constituant le plan du Québec cyclable, traverse le secteur via la rue Edmond Lefebvre et le boisé Roger-Lemoine (piste No.1 – La Vagabonde).

Figure 5. Réseau de transport en commun et cyclable actuel

1.3.2 Zones de contraintes anthropiques

L'autoroute 640

Le secteur TOD est délimité au nord par l'autoroute 640 qui constitue une contrainte en termes de nuisance sonore, mais aussi de qualité de l'air et de sécurité. Le plan d'urbanisme de Deux-Montagnes identifie dans ce sens un corridor de bruit sur une largeur de 315 mètres depuis le centre de l'autoroute. C'est à partir de cette distance que la contrainte de bruit devient acceptable (moins de 55 décibels).

À l'intérieur des zones affectées par le corridor de bruit routier, une partie importante de ces espaces est déjà occupée par des habitations résidentielles alors qu'une petite portion demeure encore disponible au développement urbain. Pour ces espaces, le Plan d'urbanisme souligne l'importance de protéger la viabilité des nouveaux secteurs résidentiels susceptibles d'être affectés par le bruit routier par la mise en œuvre de moyens, tel un mur anti-bruit le long de l'autoroute 640, permettant de maintenir un environnement sonore acceptable.

La voie ferrée

Le corridor ferroviaire scinde en deux parties l'aire TOD et constitue une barrière physique. En effet, seul le boulevard Deux-Montagnes, d'orientation nord-sud, permet de relier les deux secteurs. Ce lien est par ailleurs actuellement coupé lors du passage des trains. Cette situation sera éventuellement du passé puisqu'avec la mise en service du REM un viaduc sera aménagé en site propre, éliminant ainsi les arrêts de circulation par le passage d'un train.

La ligne de Deux-Montagnes étant uniquement utilisée pour le trafic passager, aucune matière dangereuse n'est transportée sur la voie ferrée. Elle ne constitue donc pas une contrainte anthropique présentant des risques pour la population environnante.

Le dépôt de neige usée

L'élimination des neiges usées crée diverses pressions sur la qualité de l'environnement, notamment à Deux-Montagnes, où un site d'élimination des neiges usées est présent à proximité de l'immeuble des travaux publics de la Ville, le long de l'autoroute 640. Ce site de tenure publique a une capacité d'accueil (reconnue au CA) de 32 000 m³. En période de déneigement[4], ce sont environ 140 camions par jour qui se succèdent sur ce site.

Les terrains potentiellement contaminés

Le Plan d'urbanisme souligne que la réutilisation et la réaffectation des terrains contaminés ou susceptibles de l'être est une préoccupation importante pour la Ville de Deux-Montagnes. Cette revalorisation devant se faire en conformité avec les objectifs fondamentaux en lien avec la protection de la santé humaine et la protection de l'environnement.

Les sites potentiellement contaminés localisés dans le secteur du PPU de la gare Deux-Montagnes sont les suivants :

- Rails du CN;
- Terrain du garage municipal (625, 20e Avenue);
- Terrain de la station-service du Dépanneur de la Gare (577, 20e Avenue);
- Terrain de la station-service du Dépanneur Couche-tard (2700, boulevard des Promenades).

[4] Service des travaux publics de la Ville de Deux-Montagnes.

Figure 6. Contraintes anthropiques

1.3.3 Parcs et espaces verts et territoires d'intérêt

Le boisé Roger-Lemoine constitue un poumon vert au cœur de l'aire TOD. Contigu à la gare de Deux-Montagnes et du stationnement incitatif du RTM, le boisé est identifié dans le plan d'urbanisme de la Ville de Deux-Montagnes (2009) comme un boisé d'intérêt, un site d'intérêt écologique et un refuge faunique. Il est en outre inscrit au répertoire des milieux naturels protégés du Québec par des intervenants non gouvernementaux.

Le territoire de la Ville de Deux-Montagnes compte peu de milieux humides, la plupart d'entre eux ayant disparu lors des différentes phases d'urbanisation. Parmi les deux principaux milieux humides toujours existants, un se trouve au sein du boisé Roger-Lemoine.

Hormis la zone de conservation du boisé Roger-Lemoine, le site du PPU de la gare Deux-Montagnes bénéficie de la présence de nombreux parcs et espaces verts parsemés sur l'ensemble du territoire, et en particulier sur les terrains et aux abords de la Polyvalente de Deux-Montagnes ainsi qu'à proximité de l'école secondaire Lake of Two Mountains.

Figure 7. Parcs et espaces verts existants

1.4 ANALYSE DU CADRE BÂTI

1.4.1 Secteurs résidentiels

La gare de Deux-Montagnes est entourée par des secteurs résidentiels développés principalement dans les années 1990 et dans les années 2000, dans lesquels l'habitation unifamiliale isolée et semi-détachée constitue la typologie dominante. Le cadre bâti se caractérise par sa faible densité.

Figure 8. Maisons unifamiliales isolées

Figure 9. Maisons unifamiliales en rangée et semi-détachées

Le secteur compte quelques regroupements de multiplex, essentiellement concentrés au nord de la Polyvalente de Deux-Montagnes (secteur Olympia) et près de l'école Emmanuel Chénard. Ceux-ci datent essentiellement des années 1940-1960 et présentent des niveaux de conservation inégaux. Ils se caractérisent par leur implantation en retrait de la rue et l'aménagement des espaces de stationnement en cour arrière (secteur de l'école Emmanuel Chénard) ou en marge latérale (secteur Olympia). Le faible taux d'implantation au sol assure le verdissement du secteur et la présence d'arbres matures.

Figure 10. Multiplex

Des immeubles multifamiliaux de plus haut standing ont été construits récemment ou sont en projet. C'est le cas des condos Manoir de la gare, le long de la 20e Avenue ou du projet de Condos GBD, dans le triangle situé entre l'autoroute 640 et le cinéma Guzzo.

Figure 11. Condos Manoir de la Gare

Source : Guidehabitation.ca

1.4.2 Institutions scolaires

Le secteur du PPU de la gare de Deux-Montagnes est marqué par la présence de nombreuses institutions scolaires appartenant à la Commission scolaire de la Seigneurie-des-Mille-Îles (Polyvalente de Deux-Montagnes, École Emmanuel-Chénard) et à la Commission Scolaire Sir Wilfrid Laurier (École primaire Mountainview et École secondaire Lake of Two Mountains).

Figure 12. Institutions scolaires, secteur de la gare de Deux-Montagnes

Polyvalente de Deux-Montagnes

Écoles Mountainview et Lake of Two Mountains

École Emmanuel Chénard

La Polyvalente de Deux-Montagnes occupe un terrain de 20,3 hectares au nord de la voie ferrée, entre la rue Antonin Campeau et le secteur Olympia. Les écoles primaire et secondaire de la Commission scolaire Sir Wilfrid-Laurier occupent quant à elles un terrain de 7,5 hectares. Elles sont situées au sud de la 20e Avenue, à proximité de la gare de Deux-Montagnes.

1.4.3 Secteurs commerciaux

À l'intersection de la 20e Avenue et du boulevard Deux-Montagnes, le paysage urbain distingue d'une part, un tissu résidentiel de multiplexes semi-détachés et, d'autre part, un tissu commerçant composite (station-service et commerces de détail) avec des stationnements en cour avant.

Figure 13. Boulevard Deux-Montagnes / 20e Avenue

Le boulevard des Promenades, à la limite de Deux-Montagnes et de Sainte-Marthe-sur-le-Lac, constitue une lanière commerciale à vocation supra-locale. Le boulevard correspond au paysage urbain typique des entrées de ville, avec des commerces de grande surface entourés de vastes aires de stationnement. Le cadre bâti y est standardisé et essentiellement conçu dans un souci de visibilité des différents commerces.

Figure 14. Centre d'achat, boulevard des Promenades

1.4.4 Services municipaux

Aux abords de la gare de Deux-Montagnes, entre l'autoroute 640 et le boisé Roger-Lemoine, se trouve un terrain appartenant à la Ville de Deux-Montagnes et occupé par les services de la Ville (police, garage municipal et dépôt à neige).

Le dépôt à neige occupe la portion du terrain situé en arrière du garage municipal, entre l'autoroute 640, la voie ferrée et le boisé Roger-Lemoine. Il s'agit d'un poste d'accumulation des neiges usées utilisé pour l'ensemble de la Ville de Deux-Montagnes. Cet espace est toutefois utilisé toute l'année. Il est utilisé en été pour l'entreposage des surplus d'excavations, pour l'entreposage des branches ramassées par la Ville ou déposées par les citoyens ou encore pour le ramassage des sapins en janvier.

2. CADRE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

2.1 VISION D'AMÉNAGEMENT

2.1.1 Énoncé de vision

La vision globale d'aménagement du PPU du secteur de la gare Deux-Montagnes est de :

«L'aire TOD de la gare de Deux-Montagnes : où mobilité durable et nature se rencontrent afin de créer un milieu de qualité, dense, attractif, complet et verdoyant à échelle humaine. »

2.1.2 Principes de TOD

L'exercice de planification détaillée de l'aire TOD de la gare de Deux-Montagnes a été réalisé en tenant compte des orientations d'aménagements du PMAD. Selon la définition du PMAD, « Le TOD est un développement immobilier de moyenne à haute densité, structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité, comme une gare de train, une station de métro, une station de Service Léger sur Rail (SRL) ou un arrêt de bus. Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport en commun, le TOD est un quartier qui conjugue notamment les déplacements actifs, la mixité sociale et le design urbain»[5].

Le principe du TOD vise principalement l'adaptation et l'innovation dans les modes de planification, de gestion de l'espace et de développement urbain. Ce concept propose une série de principes d'aménagement et de développement dont l'objectif vise la préservation des ressources, la réduction de toutes formes de ségrégation, la valorisation du redéveloppement urbain en opposition à l'étalement urbain.

Il vise notamment à :

- Créer un milieu de vie et un tissu social cohérent qui profiteront de la présence du transport en commun;
- Favoriser les déplacements en transport en commun et les environnements favorables à la marche à pied;
- Promouvoir une planification à l'échelle humaine;
- Développer un milieu de vie complet avec une forte intégration des différentes fonctions urbaines (résidentiel, commercial, bureaux);
- Valoriser l'échelle locale en prônant l'interaction sociale et le sentiment d'appartenance à la communauté.

Le succès des TOD réside dans les milieux de vie qu'ils créent et qu'ils desservent. Il s'agit de créer un tissu social cohérent qui profitera de la présence des transports en commun. Il est donc essentiel de considérer les impacts du transport en commun dans le tissu social. La présence d'infrastructures de transport majeures vient grandement influencer l'environnement urbain. Par conséquent, il est fondamental d'apporter une réflexion sur la gestion de circulation, sur la présence de vastes espaces de stationnements surutilisés en semaine et déserts les fins de semaine et sur les nuisances liées aux transports (sécurité, bruits, résonnance, pollution), etc.

Ensuite, il s'agit de créer des espaces qui seront dynamiques et viables tout au long de la semaine. Il est possible d'atteindre cet objectif par une occupation multiple des espaces de stationnements, la création d'éléments attractifs à proximité des zones de transports collectifs, la complémentarité des équipements, la présence d'équipements municipaux majeurs, etc. La diminution de l'utilisation des transports individuels réside dans la

[5] PMAD, Objectif 1.1 - Orienter 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant.

création d'espaces mixtes et dans la prise en charge du piéton, du cycliste et de l'automobiliste à partir du moment où il passe du transport en commun jusqu'à sa destination (résidence, commerces, lieux de loisirs). Finalement, les aménagements contribuent à la création d'espaces confortables pour les usagers et de lieux rassembleurs facilitant l'interaction sociale contribuant à la création d'un sentiment d'appartenance de la communauté.

C'est en superposant l'ensemble de ces éléments qu'il est possible d'obtenir un projet de type TOD centré sur les milieux de vie qui profitent à l'ensemble de la communauté.

2.2 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Les orientations d'aménagement pour le PPU du secteur de la gare de Deux-Montagnes visent à proposer un milieu de vie complet, valorisant les déplacements actifs, proposant des densités adaptées aux caractéristiques du milieu et assurant la préservation des espaces boisés, afin de maintenir le caractère paisible et familial du secteur.

Pour ce faire, huit orientations d'aménagement ont été identifiées :

2.2.1 Créer un milieu de vie animé, mixte et complet

- Proposer des développements mixtes (commerciaux, services, bureaux et résidentiels) dans les secteurs à fort potentiel de requalification aux abords de la gare et le long des artères principales, soit le boulevard des Promenades et la 20e Avenue;
- Privilégier l'implantation de commerces, de services de proximité et de bureaux sur le boulevard des Promenades et à l'intersection de la 20e Avenue;
- Assurer une diversité de typologies résidentielles dans les nouveaux développements;
- Proposer un milieu de vie de qualité, attractif, convivial et à échelle humaine.

2.2.2 Proposer une densification adaptée aux caractéristiques du milieu

- Assurer une gradation de la densité en permettant de plus fortes densités à proximité de la gare;
- Optimiser l'utilisation de l'espace aux abords de la gare en densifiant au-dessus des stationnements du RTM;
- Densifier les secteurs résidentiels ayant le plus fort potentiel de requalification au sud de la 20e Avenue;
- Maintenir une densité adaptée au milieu d'insertion dans les secteurs résidentiels unifamiliaux;
- Uniformiser l'alignement urbain et permettre de plus fortes densités le long des artères principales;
- Ménager des espaces de transition entre les secteurs résidentiels unifamiliaux et les secteurs résidentiels de plus forte densité.

2.2.3 Encourager l'innovation écologique dans les nouveaux développements

- Valoriser la construction de bâtiments écologiques;
- Assurer une gestion écologique des eaux pluviales dans l'ensemble du secteur;
- Conserver un minimum de 30 % d'espaces verts dans les nouveaux développements résidentiels.

2.2.4 Créer des pôles institutionnels et culturels

- Favoriser la concentration des institutions scolaires sur le terrain de la Polyvalente de Deux Montagnes ;
- Intégrer les principes de la trame verte du secteur TOD à l'aménagement d'ensemble du campus.
- Profiter de la concentration des institutions scolaires sur le campus de la Polyvalente de Deux-Montagnes pour engager un redéveloppement à des fins résidentielles des terrains de l'école secondaire Lake of Two Mountains et de l'école primaire Mountainview.
- Création d'un pôle institutionnel secondaire dans le secteur du boulevard des promenades et de la 20e avenue.

2.2.5 Améliorer l'accessibilité du secteur

- Améliorer l'accessibilité en transports en commun en renforçant l'offre existante;
- Optimiser les accès routiers au stationnement incitatif et à la gare;
- Assurer une accessibilité optimale aux secteurs de développement mixte;
- Planifier le réseau de façon à maintenir la circulation de transit sur le réseau supérieur et à réduire la circulation de transit dans les secteurs résidentiels afin de maintenir le caractère paisible du secteur;
- Renforcer la perméabilité entre les deux secteurs à l'ouest et à l'est de la voie ferrée;
- Créer, interconnecter et améliorer les parcours actifs (tel les liens cyclables) sur l'ensemble du territoire de l'aire TOD;

2.2.6 Favoriser des aménagements conviviaux et sécuritaires pour les déplacements actifs

- Renforcer la sécurité des déplacements actifs par des dispositifs de réduction du trafic et d'atténuation de la vitesse des véhicules;
- Améliorer l'expérience piétonne sur les artères principales;
- Mettre en œuvre des mesures pour développer les modes de transport alternatifs et non motorisés tels que l'auto partage et les vélos en libre-service.

2.2.7 Optimiser la gestion du stationnement

- Revoir la réglementation en vue de rationaliser le nombre de cases dans les nouveaux développements résidentiels à proximité de la gare et dans les nouveaux développements mixtes;
- Optimiser la gestion du stationnement en mettant en place des mesures visant à limiter le débordement du stationnement des usagers de la gare dans les rues résidentielles avoisinantes pour maintenir la quiétude des secteurs résidentiels;
- Libérer les espaces utilisés à des fins de stationnement pour permettre des aménagements, en réduisant l'utilisation individuelle de la voiture et en créant des stationnements souterrains ou étagés à certaines conditions.

2.2.8 Aménager une trame verte continue dans l'ensemble du secteur

- Aménager de nouveaux espaces verts pour renforcer les connexions entre les parcs et espaces verts existants;
- Mettre en réseau les liens actifs au sein de la trame verte du secteur;
- Relier la trame verte aux principaux pôles du secteur (la gare et le campus) et aux nouveaux développements résidentiels et mixtes;
- Mettre en place des mesures de verdissement sur le domaine public, en particulier le long des artères principales;
- Protéger et mettre en valeur l'espace boisé existant;
- Assurer la continuité de la zone de conservation du boisé Roger-Lemoine.

3. AFFECTATIONS DÉTAILLÉES DU SOL

3.1 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le plan présenté à la page suivante illustre le concept d'aménagement préconisé pour permettre la réalisation de la vision et des objectifs du présent programme particulier d'urbanisme.

Le plan-concept est issu des discussions et réflexions formulées lors de la séance d'idéation avec les représentants des citoyens et des forces vives du milieu qui s'est tenue le 3 décembre 2014 à l'hôtel de ville de Deux-Montagnes. Cette séance d'idéation a permis de partager le diagnostic du territoire, de détailler les enjeux structurants et d'esquisser des orientations d'aménagement pour l'avenir du secteur.

Figure 15. Concept d'aménagement

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

- Voie ferrée
- Quais d'embarquement
- Artères principales
- Pistes cyclables existantes
- Liens actifs (piétons + cyclistes) à aménagement et à créer
- Traverse piétonne à aménager
- Intersections actives à aménager et sécuriser
- Intersections actives et véhiculaires à aménager et sécuriser
- Pôle institutionnel (éducation, loisirs, sports et divertissements) à créer
- Secteur résidentiel à densifier
- Secteur mixte (commerces, bureaux, services résidences) à densifier
- Zone de conservation
- Ajout à la zone de conservation
- Espaces verts / parcs à préserver et aménager
- Terminus d'autobus et dépose-minute à réaménager

Version 2
24 février 2015
Projet 1441401

Concept d'aménagement
TOD | Deux-Montagnes (Québec)

3.2 AFFECTATIONS DU SOL

La section relative aux affectations du sol présente les différentes fonctions autorisées et reflète les orientations retenues. Pour chaque affectation, les fonctions dominantes et complémentaires, les coefficients d'occupation du sol ainsi que les indicateurs de densité sont présentés.

3.2.1 Affectation habitation

L'affectation résidentielle correspond aux espaces occupés à des fins résidentielles ou destinés à ce type de développement. Cette affectation se décline selon la densité résidentielle :

- Habitation de faible densité, caractérisée par des résidences unifamiliales isolées et localisée principalement au nord et en périphérie de l'aire TOD identifiée;
- Habitation de moyenne densité, définie par des bâtiments unifamiliaux, bi et trifamiliaux, jusqu'à un maximum de 6 logements, située au sud de la 20e Avenue;
- Habitation de haute densité concentrée à proximité de la gare, au sud du chemin du fer, et regroupant des habitations multifamiliales ou en rangée.

3.2.2 Affectation mixte

L'affectation mixte vise trois secteurs localisés à l'intersection du boulevard des Promenades et de la 20e Avenue qui regroupe une mixité d'usages résidentiels / commerciaux ou résidentiels / bureaux. Cette affectation favorise la consolidation d'un pôle dynamique regroupant notamment des commerces, des services et des emplois répondant aux besoins des résidants. Cette affectation vise également la création d'un pôle institutionnel, de commerces et de services

3.2.3 Affectation publique et institutionnelle

L'affectation publique et institutionnelle coïncide principalement au pôle civique actuel comportant, entre autres, la polyvalente de Deux-Montagnes et le parc Olympia. Cette affection vise la consolidation du pôle institutionnel en le désignant comme espace d'accueil potentiel à des fins publiques, sportives, culturelles et institutionnelles telles que parcs et espaces verts, aréna, bibliothèque, etc.

3.2.4 Affectation conservation

L'affectation conservation correspond aux secteurs qui présentent un intérêt naturel, faunique et floristique. Ces secteurs, localisés au sud de la voie de chemin de fer entre l'autoroute 640 et la rue du Boisé à l'est, nécessitent une protection du site.

3.2.5 Affectation parcs et espaces verts

Cette affectation, disséminée sur l'ensemble du territoire de l'aire TOD, rassemble les terrains identifiés à des fins de parcs et espaces verts ou ceux propices à de tels aménagements. Linéaires ou plus compacts, ces espaces garantissent un accès pour les résidants à des milieux naturels, mais également une interconnexion entre les différents milieux de vie.

3.3 TERMINOLOGIE

COMMERCE DE VENTE AU DÉTAIL (PONCTUEL)

Établissement commercial où on vend ou traite directement avec le consommateur afin de répondre à un besoin immédiat.

COMMERCE ET SERVICE

Établissement dont l'activité a pour objet l'achat, la vente et la location de marchandise ou encore la prestation de services au grand public.

RÉCRÉATION EXTENSIVE

Activité de loisirs et de récréation, incluant les réseaux et équipements, dont la pratique ne requiert pas d'installations importantes, mais nécessite des aménagements légers et/ou quelques bâtiments accessoires et qui s'effectue habituellement sur des territoires étendus (parc, espace de détente, piste cyclable, etc.).

RÉCRÉATION INTENSIVE

Activité de loisirs et de récréation, incluant les réseaux et équipements, dont la pratique requiert des aménagements importants et/ou la construction de bâtiment de grande envergure (aréna, gymnase, sites et équipements reliés à la pratique du golf, etc.).

PUBLIC ET INSTITUTIONNEL

Immeubles et usages à caractère municipal, communautaire, civique, culturel, hospitalier, scolaire, sportif, récréatif, ou religieux.

UTILITÉ PUBLIQUE ET INFRASTRUCTURE

Usages et constructions de services publics tels que les infrastructures de transport, les services municipaux de voirie, les services et équipements de distribution d'énergie, les services et équipements de téléphonie sans fil, les réseaux d'égout et d'aqueduc, les garages municipaux, les sites de dépôt et de gestion des neiges usées et autres usages de nature similaire.

AFFECTATION	USAGES AUTORISÉS		DENSITÉ[6]	INDICATEURS DE DENSITÉ
	USAGES DOMINANTS	USAGES COMPLÉMENTAIRES		
HABITATION - BASSE DENSITÉ	Habitation de basse densité	Commerces de vente au détail (ponctuel) Utilités publiques et infrastructures Parcs et espaces verts Récréation extensive	C.O.S minimal 0.5 Densité brute minimale à l'hectare : 20 log./ha	Nombre d'étages hors sol : 1 à 2 Typologie : bâtiment résidentiel unifamilial Mode d'implantation : isolé
HABITATION - MOYENNE DENSITÉ	Habitation de moyenne densité	Commerces de vente au détail (ponctuel) Utilités publiques et infrastructures Parcs et espaces verts Récréation extensive	C.O.S minimal : 1.0 Densité brute minimale à l'hectare : 40 log./ha	Nombre d'étages hors sol : 2 à 6 Typologie : bâtiment résidentiel unifamilial, bifamilial et trifamilial Mode d'implantation : isolé, jumelé ou contigu jusqu'à un maximum de 6 logements
HABITATION - HAUTE DENSITÉ	Habitation de haute densité	Commerces de vente au détail (ponctuel) Utilités publiques et infrastructures Parcs et espaces verts Récréation extensive	C.O.S minimal : 1.5 Densité brute minimale à l'hectare : 60 log./ha	Nombre d'étages hors sol : 4 à 8 Typologie : bâtiment multifamilial ou maisons en rangée Mode d'implantation : isolé, jumelé ou contigu
MIXTE	Habitation de moyenne densité Habitation de haute densité Commerce et service Bureau	Parcs et espaces verts Utilités publiques et infrastructures	C.O.S minimal : 1.0 Densité brute minimale à l'hectare : 40 log./ha	Nombre d'étages hors sol : 2 à 4 Typologie : bâtiment mixte dont le rez-de-chaussée est commercial et les étages sont à vocation de bureaux ou résidentielle Dans le cas d'un usage d'utilités publiques et infrastructures, celui-ci peut occuper l'entièreté d'un bâtiment. Mode d'implantation : isolé, jumelé ou contigu
PUBLIQUE ET INSTITUTIONNELLE	Public et institutionnel	Récréation intensive Récréation extensive Parcs et espaces verts Utilités publiques et infrastructures	-	-
CONSERVATION	Conservation	Parcs et espaces verts Récréation extensive	-	-
PARCS ET ESPACES VERTS	Parcs et espaces verts	Récréation extensive Conservation	-	-

[6] À des fins réglementaires, les seuils de densité en logements par hectare peuvent être convertis en Coefficient d'occupation du sol minimum. Le COS correspond au rapport souhaité entre la superficie totale de plancher d'un bâtiment et la superficie totale du terrain.

Figure 16. Plan des affectations

Version 1
24 février 2016
Projet 1441401

Plan des affectations
TOD | Deux-Montagnes (Québec)

4. CATALOGUE D'AMÉNAGEMENTS

4.1 TYPOLOGIES RÉSIDENTIELLES

Les références suivantes illustrent des projets de développement selon les principes du TOD ayant su mobiliser les notions de densité, de mixité avec une variété des typologies résidentielles, de styles architecturaux et des aménagements permettant une cohabitation harmonieuse des déplacements.

Figure 17. Deux-Montagnes, Canada

Maisons en rangée

Immeubles d'appartements

Figure 18. Arlington, États-Unis

Maisons en rangée

Station Virginia square, maisons en rangée

Figure 19. Candiac, Québec

Maisons de ville avec cour partagée

Figure 20. Montréal (Angus), Canada

Maisons en rangée
Source : http://blog-montreal-immobilier.com

Immeubles d'appartements
Source : http://www.remax-quebec.com

Figure 21. Montréal (Bois-Franc)

Maisons unifamiliales
Source : ville.montreal.qc.ca

Immeubles d'appartements
Source : remax-quebec.com

4.2 ESPACES PUBLICS

Figure 22. Parcs urbains

Sources: aduq.ca

Sources: (1) Media City, Salford, Grande-Bretagne et (2) Camalcé, Gignac, France

Figure 23. Places publiques paysagée

Source: Agence Ter, Genève

Figure 24. Espaces de jeux pour enfants

Sources : (1) Playworks.ca, (2) cbc.ca et (3) Parc Evergreen, Londres, Grande-Bretagne

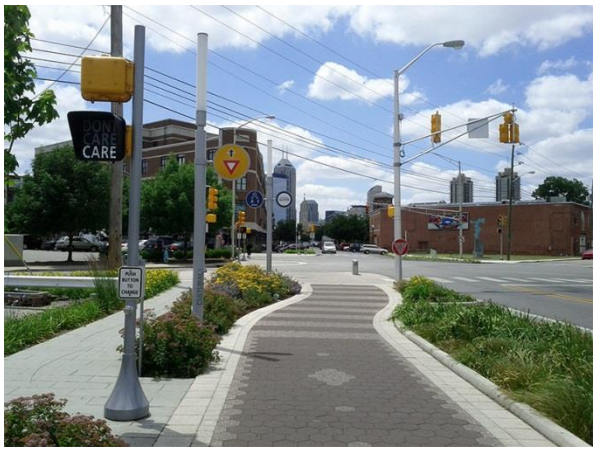
4.3 COHABITATION DES USAGERS ET DÉPLACEMENTS ACTIFS

Par définition, un TOD mobilise des enjeux de déplacements multimodaux, permettant d'améliorer l'usage des transports collectifs et actifs sur un territoire donné. Il a pour vocation de réduire la congestion routière, d'optimiser l'usage des transports collectifs et actifs, d'améliorer les connexions entre les différents modes de déplacements collectifs et actifs et de renverser la part modale de l'automobile au profit des transports en commun. Voici des exemples de références d'aménagement visant à améliorer la cohabitation des différents usagers de la route, à renforcer la sécurité et la convivialité des déplacements actifs.

Figure 25. Rue partagée et zone 30

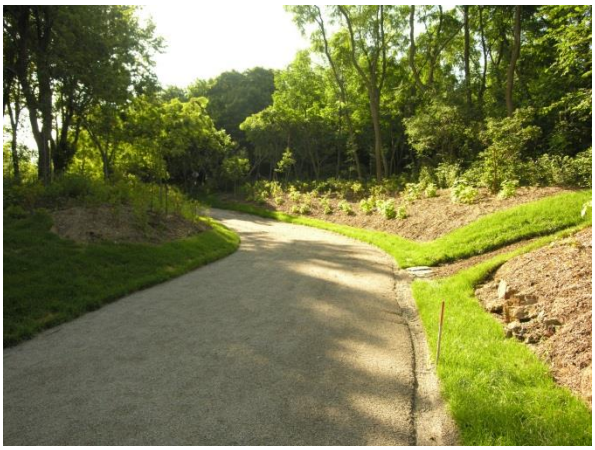
Source: Rieselfeld, Allemage

Figure 26. Piste cyclable en site propre



Source: Indianapolis, États-Unis

Figure 27. Sentiers piétons au sein d'un boisé, chemin de ceinture du Mont-Royal, Montréal



Source : Groupe BC2

Figure 28. Sentiers piétons, Viladecans, Espagne

Figure 29. Sentiers piétons, Dublin, Californie, États-Unis

Source: Van Dorn Abed, Landscape architects

4.4 DISPOSITIFS DE RÉDUCTION DU TRAFIC ET DE LIMITATION DE LA VITESSE ROUTIÈRE

Les interventions sur les voies de circulation peuvent permettre d'intégrer des dispositifs de réduction du trafic et de limitation de la vitesse routière.

Figure 30. Dos d'âne permettant la réduction de la vitesse des véhicules motorisés

Source: ville.montreal.qc.ca et ruemasson.com

Figure 31. Chicanes réduisant la largeur de la rue et réduisant la vitesse dans les secteurs résidentiels

Source : Grande-Bretagne, (1) Brake.org et (2) Andy Hamilton

Figure 32. Îlots centraux pour renforcer la sécurité des traversées piétonnes sur les artères principales

Source : (1) NYC, Street design manual et (2) Gloucester, Virginie

4.5 AMÉNAGEMENT DES INTERSECTIONS ET DES TRAVERSES PIÉTONNES

Les références suivantes constituent des interventions novatrices en matière d'aménagement des intersections et de gestion de la cohabitation des usagers sur la route pour garantir la sécurité et améliorer l'expérience des déplacements.

Figure 33. Traverses piétonnes et dispositifs de cohabitation des déplacements, Indianapolis, États-Unis

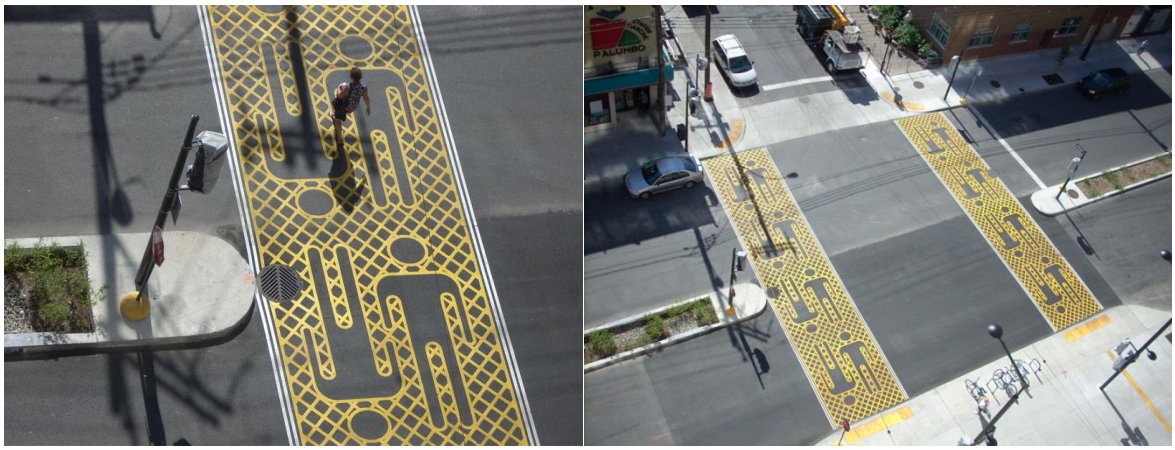
Source : Pedestrian and bicycle information center

Figure 34. Trottoirs élargis avec avancées au niveau des passages piétons, bollards aux intersections, Portland, États-Unis

Source: Portland Transport

Figure 35. Trottoirs élargis avec avancées au niveau des passages piétons, Arlington, États-Unis

Figure 36. Réflexion sur la signalisation des passages piétons, rue Chabanel, Montréal



Sources: Version Paysage

4.6 VERDISSEMENT DES ARTÈRES ET GESTION DES EAUX PLUVIALES

Figure 37. Verdissement des artères principales

Source : NYC, Street design manuel, terre-plein central végétalisé et trottoir avec bande verte

Figure 38. Mesures de gestion des eaux pluviales

Bassins de rétention des eaux de pluie

4.7 MOYENS DE MITIGATION AUX BRUITS ROUTIERS (A-640)

Les besoins en atténuation du bruit sont grandissants, notamment à proximité de quartiers résidentiels ou de secteurs mixtes commerciaux et résidentiels.

Plusieurs types d'aménagement existent aujourd'hui pour y répondre :

- Les buttes faites de matériaux naturels, lorsque l'espace est suffisant ;
- Les écrans antibruit artificiels (généralement en béton, avec ou sans revêtement absorbant, et parfois combinés à des buttes de terre) ;
- Les murs végétaux antibruit.

Depuis ces dernières années, on assiste à des préoccupations croissantes en matière de gestion des nuisances sonores et à une demande sociale accrue pour l'amélioration esthétique et la végétalisation des systèmes antibruit. Les cas suivants constituent des exemples intéressants de moyens de mitigation aux bruits routiers intégrant les préoccupations en termes d'efficacité technique, de durabilité, de design et d'intégration au milieu riverain.

Figure 39. Écran antibruit végétalisé, autoroute Laurentienne, Laval, Québec

Source : Beaupré & Associés Experts Conseils Inc.

Figure 40. Écran antibruit végétalisé, rocade routière, Alès, France

Source : Mine Témoin d'Alès

Figure 41. Écran antibruit végétalisé, Allemagne

Source : Luft Traffic technology, (1 : Hagenow, 2 : Ehingen, 3 : Hanau)

5. STRATÉGIE DE MISE EN OEUVRE

5.1 DIRECTIVES DE MODIFICATIONS RÉGLEMENTAIRES

5.1.1 Plan d'urbanisme

Afin d'y intégrer le PPU Gare Deux-Montagnes, des modifications au plan d'urbanisme seront nécessaires. Ces ajustements garantiront que les dispositions du plan d'urbanisme sont en conformité avec les propositions du PPU. Il s'agit notamment de modifier les affectations, les COS et les indicateurs de densité par les propositions découlant du PPU pour le secteur de l'aire TOD.

5.1.2 Règlement de zonage et de lotissement

Des modifications aux règlements de zonage et de lotissement seront également nécessaires afin de traduire les orientations retenues et d'intégrer le cadre de gestion identifié dans le PPU.

Ainsi, les modifications suivantes, de façon non exhaustive, devraient être apportées aux règlements :

- Réviser les limites de certaines zones au plan de zonage;
- Revoir les usages autorisés à l'intérieur des zones du PPU;
- Revoir les normes relatives aux superficies minimales des lots;
- Revoir les différentes normes en lien avec l'implantation des bâtiments, la hauteur des bâtiments, les marges de recul, les aménagements de terrain, les cases de stationnement, etc.

5.1.3 Règlement sur les PIIA

Le PPU recommande également de réviser le règlement de Plan d'implantation et d'intégration architecturale pour les secteurs du Coteau et de la Gare.

La modification vise notamment à :

- Assurer l'intégration harmonieuse des bâtiments mixtes, de l'affichage, etc. au sein du milieu environnant;
- Créer des espaces extérieurs attrayants et conviviaux dans les secteurs mixtes et le long des parcours actifs;
- Garantir la qualité des constructions et des aménagements dans les secteurs mixtes, mais également dans les milieux résidentiels plus denses;
- Créer une interface conviviale entre les différents milieux de vie;
- Définir une signature architecturale distinctive et originale pour les bâtiments à construire dans les secteurs de moyenne et de haute densité;
- Favoriser la conservation et le développement d'espaces verts;
- Minimiser l'impact des aires de stationnement;
- Assurer la sécurité, l'accessibilité et le confort des piétons et cyclistes, notamment sur les parcours actifs;
- Conserver et mettre en valeur les éléments naturels d'intérêt du secteur.

5.2 PLAN D'ACTION

ORIENTATION	ACTION	MISE EN OEUVRE	PHASAGE
1. Créer un milieu de vie animé, mixte et complet	■ Proposer des développements mixtes dans les secteurs à fort potentiel de requalification et de développement, notamment aux abords de la gare et le long des artères principales, soit le boulevard des Promenades et la 20e Avenue	■ Modifier le règlement de zonage pour autoriser la mixité des usages commerciaux, de bureaux et résidentiels au sein d'un même lot ainsi qu'à l'intérieur d'un même bâtiment dans les secteurs identifiés comme affectation mixte ■ Modifier le règlement de zonage pour autoriser les commerces, bureaux et services le long du boulevard des Promenades et de la 20e Avenue dans les secteurs identifiés comme mixtes	Court terme
	■ Privilégier l'implantation de commerces, de services de proximité et de bureaux sur le boulevard des Promenades et à l'intersection de la 20e Avenue	■ Dans le règlement de zonage, identifier une superficie maximale pour les commerces et services proposés le long du boulevard des Promenades et de la 20e Avenue ■ Intégrer au PIIA des objectifs/critères favorisant l'adoption d'une approche urbaine pour le développement des commerces au rez-de-chaussée ■ Réaliser une étude de marché et de positionnement de l'offre commerciale et de bureaux	Moyen terme Court terme Court-moyen terme
	■ Assurer une diversité de typologies résidentielles dans les nouveaux développements	■ Intégrer au PIIA des objectifs/critères visant la diversité des typologies résidentielles tout en créant un milieu homogène	Court terme
	■ Proposer un milieu de vie de qualité, attractif, convivial et à échelle humaine	■ Dans le règlement de zonage, contrôler la qualité, l'implantation et le type d'enseignes dans les secteurs à vocation mixte ■ Intégrer au PIIA des objectifs/critères encadrant notamment les constructions, les aménagements paysagers et l'affichage, le long du boulevard des Promenades et de la 20e Avenue afin d'améliorer l'attractivité du milieu ■ Intégrer au PIIA des objectifs/critères établissant	Court terme

ORIENTATION	ACTION	MISE EN OEUVRE	PHASAGE
		des critères architecturaux pour les constructions, et ce, quel que soit le type d'usage ■ Intégrer au PIIA des objectifs/critères garantissant l'intégration des développements en favorisant une ambiance conviviale, chaleureuse et conçue à l'échelle humaine	
2. Proposer une densification adaptée aux caractéristiques du milieu	■ Assurer une gradation de la densité en permettant de plus fortes densités à proximité de la gare	■ Modifier le règlement de zonage pour autoriser le développement de secteurs résidentiels plus denses dans les secteurs identifiés comme tels ■ Dans le règlement de zonage, spécifier pour chaque zone, les densités d'occupation du sol et la superficie totale de plancher d'un bâtiment par rapport à la superficie totale du lot (COS)	Court terme
	■ Optimiser l'utilisation de l'espace aux abords de la gare en densifiant au-dessus des stationnements du RTM	■ Réaliser une étude de faisabilité incluant un montage financier (viabilité financière du projet) pour le projet de densification résidentielle au-dessus des stationnements incitatifs ■ Entamer une réflexion avec le RTM et l'ARTM sur l'offre de stationnement de manière à assurer la satisfaction des différentes parties ■ Engager des travaux au niveau des infrastructures municipales pour permettre la densification résidentielle : poste de relèvement des eaux usées avec conduite de refoulement vers la 20 Avenue, investissements au poste principal de la Ville, agrandissement des infrastructures de traitement des eaux usées.	Court-moyen terme Court-moyen terme Long terme
	■ Densifier les secteurs résidentiels ayant le plus fort potentiel de requalification au sud de la 20e Avenue	■ Modifier le règlement de zonage pour autoriser le développement de secteurs résidentiels plus denses dans les secteurs identifiés comme tels	Court terme
	■ Maintenir une densité adaptée au milieu d'insertion dans les secteurs résidentiels unifamiliaux	■ Ajouter des normes et des dispositions visant à ce que l'ensemble des nouveaux développements s'intègre au caractère et au milieu existant que cela soit au niveau de l'architecture, du	Court terme

ORIENTATION	ACTION	MISE EN OEUVRE	PHASAGE
		gabarit, de la volumétrie, des matériaux utilisés, etc.	
	■ Uniformiser l'alignement urbain et permettre de plus fortes densités le long des artères principales	■ Porter une attention particulière aux façades, spécifiquement le long des rues à vocation mixte et des parcours actifs à aménager ou à créer	Court terme
	■ Ménager des espaces de transition entre les secteurs résidentiels unifamiliaux et les secteurs résidentiels de plus forte densité	■ Intégrer des mesures de mitigation entre les milieux de vie unifamiliaux et ceux plus denses	Court terme
3. Encourager l'innovation écologique dans les nouveaux développements	■ Valoriser la construction de bâtiments écologiques	■ Intégrer des dispositions facilitant la réalisation de projets écologiques, de constructions vertes et de bâtiments s'inspirant de critères LEED ■ Prévoir des dispositions réglementaires visant à combattre les îlots de chaleur en optant notamment pour des toitures à indice de réflectance solaire élevé ■ Intégrer au PIIA des objectifs/critères privilégiant la construction durable, la protection de l'environnement et une architecture de qualité	Court terme
	■ Assurer une gestion écologique des eaux pluviales dans l'ensemble du secteur	■ Intégrer des dispositions encadrant la gestion des eaux de ruissellement pour tout projet de développement ■ Encourager, par le biais de programme, et sensibiliser la population à l'installation d'appareils domestiques à faible consommation d'eau dans les nouvelles constructions	Court terme Moyen terme
	■ Conserver un minimum de 30 % d'espaces verts dans les nouveaux développements résidentiels	■ Prévoir des normes spécifiant le nombre d'arbres ou la couverture végétale à préserver et à aménager sur les terrains à développer ou à requalifier	Court terme
4. Créer un pôle institutionnel et culturel sur le terrain de la Polyvalente de Deux-Montagnes	■ Favoriser la concentration des institutions scolaires sur le terrain du campus	■ Engager des démarches auprès des Commissions scolaires Sir Wilfrid-Laurier et de la Seigneurie des Mille-Îles	Moyen terme
	■ Intégrer les principes de la trame verte du secteur TOD à l'aménagement d'ensemble du campus	■ Prévoir des normes au règlement de zonage spécifiant le pourcentage	Court terme

ORIENTATION	ACTION	MISE EN OEUVRE	PHASAGE
		d'espaces ombragés sur le site du campus ■ Intégrer au PIIA des objectifs/critères visant le verdissement du site du campus	
	■ Profiter de la concentration des institutions scolaires sur le campus de la Polyvalente de Deux-Montagnes pour engager un redéveloppement à des fins résidentielles des terrains de l'école secondaire Lake of two Mountains et de l'école primaire Mountainview	■ Engager des démarches auprès des Commissions scolaires Sir Wilfrid-Laurier et de la Seigneurie des Mille-Îles ■ Engager des travaux au niveau des infrastructures municipales pour permettre le développement résidentiel : compléter le réseau d'infrastructures urbaines existant (les réseaux d'aqueduc et d'égout).	Moyen terme Long terme
	■ Optimiser les accès routiers au stationnement incitatif	■ Assurer des interventions sur le réseau routier (section 5.1.3)	Moyen terme
5. Améliorer l'accessibilité du secteur	■ Assurer une accessibilité optimale aux secteurs de développement mixte	■ Adapter les interventions sur le réseau routier (section 5.1.3) en lien avec l'étude de marché et de positionnement de l'offre commerciale et de bureaux	Moyen-long terme
	■ Planifier le réseau de façon à maintenir la circulation de transit sur le réseau supérieur et à réduire la circulation de transit dans les secteurs résidentiels	■ Assurer des interventions sur le réseau routier (section 5.1.3)	Moyen-long terme
	■ Améliorer l'accessibilité en transports en commun à la gare en renforçant l'offre existante	■ Engager des démarches auprès du CITL RTM afin de bonifier l'offre de transport en commun	Court-moyen terme
	■ Renforcer la perméabilité de part et d'autre de de la voie ferrée.	■ Prévoir la réalisation d'une traverse piétonnière et cyclable sur sous la voie ferrée au niveau de la rue Guy	Court-moyen terme
	■ Créer et interconnecter les parcours actifs sur l'ensemble du territoire de l'aire TOD	■ Favoriser la mise en place de liens et de sentiers à travers les îlots de grande envergure et entre les quartiers résidentiels afin d'éviter les effets de type « cul-de-sac »	Moyen terme
	■ Renforcer la sécurité des déplacements actifs par des dispositifs de réduction du trafic et d'atténuation de la vitesse des véhicules	■ Intégrer au PIIA des objectifs/critères assurant l'aménagement de liens actifs sécuritaires et conviviaux entre les milieux de vie, les commerces / bureaux, le campus et la gare	Court terme

ORIENTATION	ACTION	MISE EN OEUVRE	PHASAGE
6. Favoriser des aménagements conviviaux et sécuritaires pour les déplacements actifs	■ Améliorer l'expérience piétonne sur les artères principales	■ Intégrer au PIIA des objectifs/critères visant l'augmentation d'espaces aménagés, conviviaux et sécuritaires pour les déplacements actifs lors de la planification de projets immobiliers. ■ Revoir la conception des rues lors de la planification de travaux de réfection en intégrant davantage d'espace destiné aux piétons et cyclistes.	Court terme
	■ Mettre en œuvre des programmes pour développer les modes de transport alternatifs (autopartage) et non motorisés (vélo en libre -service)	■ Engager des démarches auprès d'entreprises d'autopartage pour développer ce type de service à Deux-Montagnes ■ Envisager l'adoption de dispositions garantissant la réservation des meilleurs espaces de stationnement pour les véhicules inscrits au covoiturage ou à l'autopartage ■ Envisager la mise en place d'un service de vélo partage	Moyen terme Moyen terme Moyen terme
	■ Revoir la réglementation en vue de rationaliser le nombre de cases dans les nouveaux développements résidentiels à proximité de la gare et dans les nouveaux développements mixtes	■ Prévoir des normes de stationnement maximales dans le règlement de zonage (nombre maximum de cases par logement) ■ Prévoir des normes de stationnement visant l'aménagement de ceux-ci en souterrain pour les secteurs à proximité de la gare ■ Prévoir des dispositions favorisant la mise en place d'une entente pour le partage des stationnements existants entre les différents propriétaires dans les secteurs mixtes	Court terme Court terme Moyen terme
	■ Optimiser la gestion du stationnement en mettant en place des mesures visant à limiter le débordement du stationnement des usagers de la gare dans les rues résidentielles avoisinantes	■ Créer des zones réservées aux possesseurs d'une vignette de stationnement pour résidants ■ Limiter la durée du stationnement sur rue à proximité de la gare à 4 heures ■ Affectuer une analyse approfondie des zones touchées par les problématiques de stationnement	Moyen terme Moyen terme Moyen terme
	■ Libérer les espaces utilisés à des fins de stationnement	■ Prévoir des normes de stationnement visant	Court terme

ORIENTATION	ACTION	MISE EN OEUVRE	PHASAGE
7. Optimiser la gestion du stationnement	pour permettre des aménagements, en réduisant l'usage individuel de la voiture et en créant des stationnements souterrains à certaines conditions.	l'aménagement de ceux-ci en souterrain pour les secteurs à proximité de la gare ■ Travailler avec les partenaires (RTM, ARTM, etc..) pour identifier et mettre en place des mesures incitatives au transport en commun et au transfert modal	Moyen terme
	■ Aménager de nouveaux espaces verts pour renforcer les connexions entre les parcs et espaces verts existants	■ Intégrer au PIIA des objectifs/critères visant la conservation des espaces boisés afin de favoriser la mise en réseau des liens verts	Court terme
	■ Mettre en réseau les liens actifs au sein de la trame verte du secteur	■ Intégrer au PIIA des objectifs/critères créant des espaces publics attrayants axés sur le piéton et le cycliste	Court terme
8. Aménager une trame verte continue dans l'ensemble du secteur	■ Relier la trame verte aux principaux pôles du secteur (la gare et le campus) et aux nouveaux développements résidentiels et mixtes	■ Intégrer au PIIA des objectifs/critères visant à assurer la continuité de la trame verte entre les pôles structurants du territoire	Court terme
	■ Mettre en place des mesures de verdissement sur le domaine public, en particulier le long des artères principales	■ Intégrer au PIIA des objectifs/critères visant le verdissement des artères principales	Court terme
	■ Protéger et mettre en valeur l'espace boisé existant	■ Renforcer les dispositions du règlement de zonage relatives à la conservation des boisés d'intérêt	Court terme
	■ Assurer la continuité de la zone de conservation du boisé Roger-Lemoine	■ Entamer une réflexion avec le RTM et l'ARTM sur l'offre de stationnement de manière à maintenir la qualité et le niveau de service ■ Engager des négociations avec le RTM et l'ARTM pour intégrer à la zone de conservation la section du stationnement faisant le lien entre les deux parties du stationnement incitatif (côté boulevard Deux-Montagnes et côté 20e Avenue)	Moyen terme Moyen-long terme
	■	■	
	■	■	

6. CIRCULATION ET INFRASTRUCTURES

6.1 ÉTUDE DE CIRCULATION – SITUATION ANTICIPÉE

6.1.1 Génération des déplacements

Cette section permet de définir le nombre de déplacements additionnels sur le réseau routier local relatif à la venue d'un aménagement de type TOD aux abords de la gare. En plus de la génération de déplacements, la distribution véhiculaire sur le réseau, ainsi que leur affectation aux différents accès sont analysées.

L'estimation des déplacements générés par le développement s'appuie tout d'abord sur des données provenant du manuel de référence Trip Generation Handbook (TGH)[7]. Ces données sont des estimations théoriques des déplacements engendrés par de tels projets, en se basant sur des résultats d'études similaires réalisées pour des sites aux fonctions semblables au Canada et aux États-Unis. Les taux de génération supposent une utilisation exclusive (100 %) de l'automobile.

Ensuite, pour tenir compte des particularités du développement de type TOD et du milieu récepteur, les hypothèses suivantes ont été utilisées afin de raffiner les analyses de génération véhiculaire :

- Application de la part modale en transport en commun selon les résultats de l'enquête Origine-Destination 2008[8] pour la ville de Deux-Montagnes (17 % pour les déplacements produits et 2 % pour les déplacements attirés);
- Application d'un taux de 30 % de « pass-by » pour les secteurs commerciaux, selon les données du TGH. Le « pass-by » concerne les véhicules qui circulent sur le réseau routier et qui seront déviés de leur trajectoire pour accéder aux commerces. Les véhicules en « pass-by » impliquent donc des débits additionnels en entrée et en sortie aux accès commerciaux;
- Réduction des déplacements véhiculaires de 15 % pour l'ensemble de l'aire TOD. Selon le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal[9], l'aménagement de quartiers TOD génère une réduction du nombre d'automobiles soit un ratio de 1 à 3 pour 10 véhicules. Le pourcentage retenu est sous la moyenne du référent théorique afin de rester conservateur d'autant plus que la gare est déjà en fonction;
- Réaffectation des débits véhiculaires existants sur le réseau routier en fonction des déplacements des usages prévus par le projet.

Les hypothèses ne tiennent pas compte d'une bonification future des transports en commun. Une bonification de l'offre aura pour effet de réduire la circulation automobile sur le réseau, et donc diminuera le nombre de déplacements. Ainsi, le scénario étudié représente un scénario critique, basé sur les informations disponibles au moment de l'étude.

Les résultats des calculs de génération véhiculaire aux heures de pointe du matin et de l'après-midi, en considérant l'application des hypothèses, sont présentés au tableau suivant.

---

7 Institute of Traffic Engineers, Trip Generation, 9th Edition, Washington D.C., 2008

8 AMT, Enquête O-D, 2008, La mobilité des personnes dans la région de Montréal. Les résultats de l'enquête origine-destination 2013 ne seront disponibles qu'en 2015.

9 Communauté métropolitaine de Montréal, Plan métropolitain d'aménagement et de développement, décembre 2011. p.52.

Tableau 1. Nouveaux déplacements véhiculaires générés par le projet TOD (véhicules / heure)

HEURE DE POINTE AM			HEURE DE POINTE PM		
ENTRANT	SORTANT	TOTAL	ENTRANT	SORTANT	TOTAL
1 950	618	2 568	999	2 318	3 317

La distribution des nouveaux déplacements sur le réseau routier générés par le site de développement a été effectuée selon la répartition des débits existants. Lors de l'affectation des déplacements sur le réseau routier, un itinéraire est assigné à chaque origine et destination puis un trajet logique est déterminé pour l'entrée et la sortie au développement, permettant ainsi d'ajouter les nouveaux débits à ceux qui sont existants, et ce, pour évaluer l'impact du projet.

6.1.2 Conditions anticipées de circulation

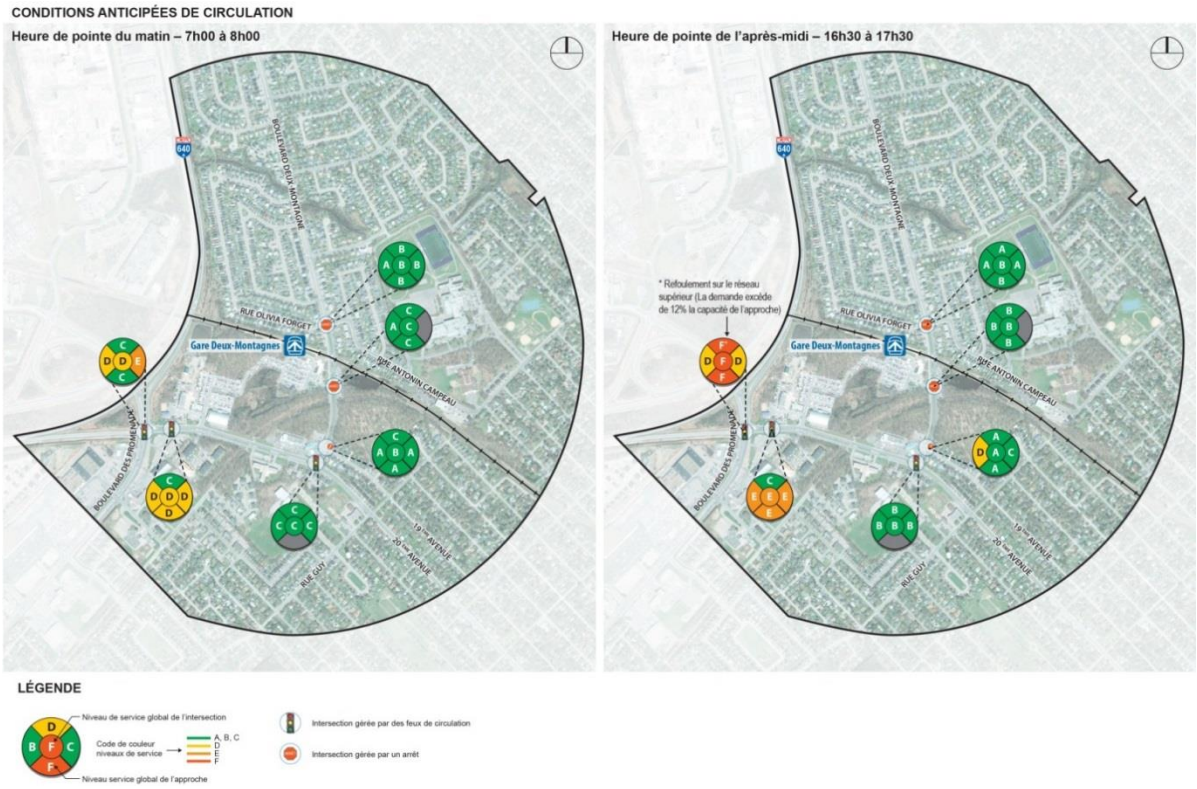
Les conditions de circulations anticipées sont issues de simulations en tenant compte des déplacements générés décrits précédemment. La modélisation de la situation future a été effectuée à l'aide des logiciels Synchro et SimTraffic 8[10]. La figure 17 présente les conditions de circulation anticipées.

À l'heure de pointe du matin, les conditions sont bonnes, avec des niveaux de services globaux pour les intersections supérieurs ou égaux à D (acceptable). Seule l'approche est de l'intersection du boulevard des Promenades et de la 20e Avenue présente un niveau de service de E (difficile), en raison de l'importance des débits véhiculaires se dirigeant vers l'A-640.

Les conditions de circulation pour la pointe de l'après-midi sont plus difficiles que celles du matin. Les intersections du boulevard des Promenades et de la rue des Manoirs avec la 20e Avenue présentent des niveaux de service globaux de F (critique) et E (difficile) respectivement. Avec le développement du TOD tel qu'il est prévu, les débits à l'approche nord de l'intersection du boulevard des Promenades et de la 20e Avenue sont supérieurs à la capacité de la route, de sorte qu'il y a un refoulement sur le réseau supérieur. Tel qu'indiqué à la figure 17, la demande générée excède de 12 % la capacité de l'approche, et ce, malgré des interventions visant à en améliorer la capacité.

[10] Trafficware Corporation Synchro Simtraffic 8 (build 773, rev 8) - Traffic Signal Coordination Software, 1993-2007.

Figure 42. Conditions anticipées de circulation



À la lumière de ces résultats, un exercice quant à la capacité maximale que le réseau routier peut accueillir a été réalisé pour la pointe de l'après-midi, soit la plus critique des deux. L'intersection névralgique du réseau routier local est celle du boulevard des Promenades/ 20e Avenue puisqu'elle donne accès au réseau autoroutier. Les développements commerciaux prévus aux abords de cette intersection génèrent une part importante des déplacements.

En réduisant de 25 % la superficie des développements commerciaux, il est possible d'atteindre la capacité du réseau. Le tableau suivant présente la génération véhiculaire pour l'heure de pointe de l'après-midi tenant compte de la réduction de 25 % des superficies commerciales et de bureaux.

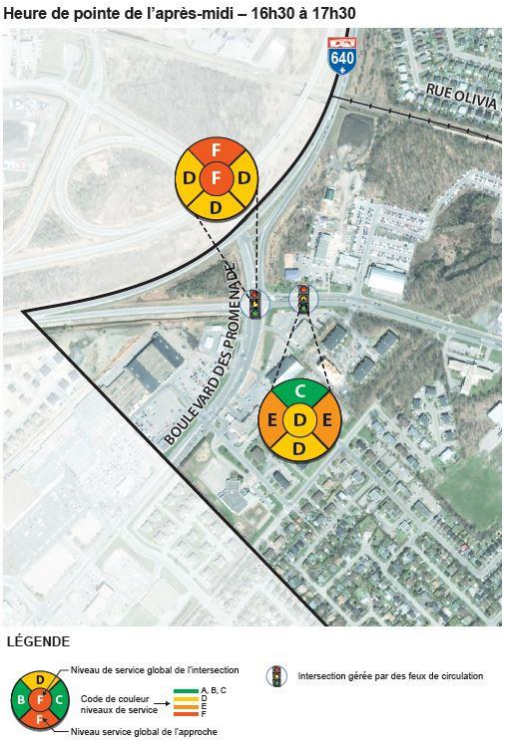
Tableau 2. Nouveaux déplacements véhiculaires générés par le projet TOD, incluant la réduction de 25 % des superficies commerciales et de bureaux

HEURE DE POINTE PM		
ENTRANT	SORTANT	TOTAL
774	1 722	2 496

La figure suivante illustre les conditions anticipées de circulation aux deux intersections jugées critiques du réseau, soit les intersections boulevard des Promenades/ 20e Avenue et rue des Manoirs/20e Avenue, en considérant une réduction de 25 % de la superficie des développements commerciaux et de bureaux.

Selon les résultats, la capacité du réseau est atteinte à l'intersection boulevard des Promenades/ 20e Avenue et la bretelle de sortie de l'autoroute 640 demeure critique. Pour les autres intersections, les conditions de circulation sont adéquates.

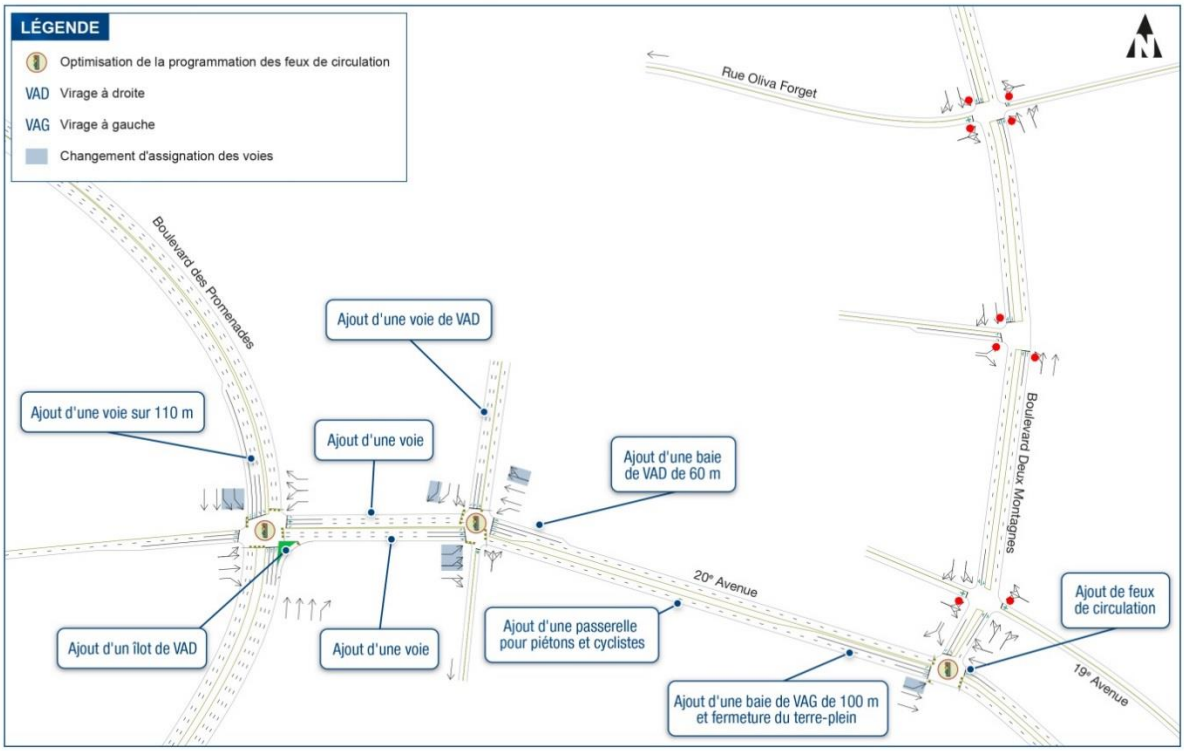
Figure 43. Conditions anticipées de circulation avec une réduction de 25 % des aires commerciales et de bureaux



6.1.3 Interventions proposées

Afin d'obtenir les conditions anticipées de circulation, certaines interventions sont nécessaires au réseau routier actuel. La figure suivante présente les interventions proposées. Notons que certaines contraintes physiques limitent les interventions possibles sur le terrain, comme le viaduc de l'A-640 qui enjambe le boulevard des Promenades. Ce viaduc empêche l'élargissement du boulevard des Promenades au-delà de 110 mètres à partir au nord de l'intersection formée avec la 20e Avenue.

Figure 44. Interventions proposées sur le réseau routier



Ainsi, les interventions proposées permettent d'accueillir tous les déplacements générés par le concept de TOD en considérant la réduction de 25% de la superficie des développements commerciaux et de bureaux. Le concept de TOD proposé, qui est limité par la capacité du réseau routier, prendra en compte cette contrainte au niveau de la circulation.

Ces interventions sont rendues nécessaires notamment en raison de la concentration des usages commerciaux et de bureaux aux alentours de l'intersection 20e avenue/boulevard des Promenades. Cette concentration des usages fait en sorte que les débits sont eux aussi concentrés dans ce secteur. Un étalement des usages pourrait faire un sortes de réduire l'importance des interventions nécessaires au réseau et rendre ce secteur plus accessibles aux déplacements en modes actifs. Une étude de positionnement de l'offre commerciale et de bureaux permettrait de déterminer l'emplacement optimal permettant de limiter les interventions au réseau.

6.2 INFRASTRUCTURES

Le redéveloppement de l'aire TOD s'accompagnera d'une augmentation de la pression sur les infrastructures urbaines existantes. Malgré tout, d'après les informations transmises par le service des travaux publics de la Ville, il serait possible d'accueillir les ménages supplémentaires sur le territoire de la Ville sans que des investissements majeurs ne soient nécessaires au niveau des installations de traitement (aqueduc et égouts).

Figure 45. Secteurs de densification résidentielle

Les infrastructures existantes peuvent en effet accommoder le surplus de ménages des secteurs A, B et C.

Les services municipaux pour le secteur D sont fournis par la Ville de Sainte-Marthe-sur-le-Lac (aqueduc et égout). Les nouveaux développements de ce secteur n'auront donc pas d'incidence sur le réseau de Deux-Montagnes.

Les interventions à prévoir concernent les secteurs identifiés comme à redévelopper à des fins résidentielles, soit les terrains du RTM, de l'Olympia et de la Commission scolaire Sir Wilfrid-Laurier correspondant aux secteurs A, E et G. Ces secteurs nécessiteront de compléter le réseau d'infrastructures urbaines existant (les réseaux d'aqueduc et d'égout).

L’intervention la plus notable en termes d’infrastructures concerne le terrain du stationnement du RTM (secteur F) qui devrait nécessiter une nouvelle station pompage. Pour les secteurs E, F et G, le projet nécessitera également de prévoir un poste de relèvement des eaux usées avec une conduite de refoulement vers la 20e Avenue et de prévoir des investissements au poste principal de la Ville qui envoie les eaux usées vers les étangs aérés ainsi qu’un agrandissement des infrastructures de traitement des eaux usées.

Il convient également de considérer la conduite de refoulement vers les étangs aérés avec un diamètre de 500 mm. Cette conduite a une capacité maximum et pourrait accommoder les nouveaux ménages du secteur TOD à condition de réduire le débit d’infiltration, ce qui devrait impliquer des investissements dans le réseau d’égout.

D’après les estimations du service des travaux publics, un budget approximatif de 5 millions de dollars serait à prévoir pour l’ensemble des travaux sur les infrastructures municipales.

7. PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT

7.1.1 Potentiel de redéveloppement urbain

Le projet du TOD de la gare Deux-Montagnes consiste en une densification des abords de la gare Deux-Montagnes, en fonction des opportunités et des caractéristiques du milieu ainsi que par l'arrivé du REM. L'utilisation du sol est ainsi optimisée à proximité de la gare, sur les terrains du RTM et dans les secteurs résidentiels offrant un potentiel de densification à moyen-long terme. En outre, les terrains de l'école secondaire Lake of Two Mountains et de l'école primaire Mountainview, déplacées dans le cadre du projet de campus, devraient également faire l'objet d'une densification résidentielle.

Le projet s'oriente ainsi vers une diversification de l'offre de logements afin de répondre aux nouvelles réalités du marché et aux orientations du PMAD. La gradation de la densité se fait en fonction de la proximité de la gare. Le projet propose les plus fortes densités (140 logements à l'hectare en moyenne), avec des bâtiments de 4 à 8 étages, aux abords directs de la gare (secteurs E, F et G), soit les secteurs bénéficiant de l'environnement attractif du boisé. Dans les secteurs actuellement occupés par des usages résidentiels et institutionnels au sud de la 20e avenue (secteurs A, B et C), le projet propose des densités de 120 logements à l'hectare en moyenne avec des bâtiments de 2 à 6 étages, de manière à s'intégrer harmonieusement aux secteurs résidentiels unifamiliaux adjacents.

Figure 46. Secteurs d'intervention à des fins de densification (abords de la gare)

La densification résidentielle du secteur pourrait représenter un potentiel de développement de l'ordre de 2 000 unités résidentielles supplémentaires sur le territoire de l'aire TOD de la gare Deux-Montagnes. Celles-ci se localiseraient principalement aux abords de la gare Deux-Montagnes, dans la partie sud de l'aire TOD. Ces estimations tiennent compte de l'occupation résidentielle déjà existante dans les secteurs B, C et H.

Tableau 3. Évaluation du potentiel de développement résidentiel du secteur TOD de la gare Deux-Montagnes

AIRE	USAGE ACTUEL	OCCUPATION ACTUELLE	POTENTIEL DE REDÉVELOPPEMENT DU SECTEUR	DÉVELOPPEMENT ADDITIONNEL À L'EXISTANT	SÉQUENCE DE DÉVELOPPEMENT
A	École secondaire	64 585 pi2	629 unités	629 unités	Long terme
	École primaire	17 222 pi2			
B	Condos	36 unités	614 unités	432 unités	Moyen-long terme
	Maison ville / triplex	60 unités			
	Appartement	86 unités			
C	Condos	24 unités	266 unités	188 unités	Moyen-long terme
	Appartement	54 unités			
D	Projet de développement résidentiel	-	-	48 unités	En cours
E	Olympia Stationnement		288 unités	288 unités	Moyen-long terme
F	Stationnement		164 unités	164 unités	Long terme
G	Commerces de proximité station-service	19 375 pi2 10 pompes (7805 pi2)	164 unités	164 unités	Moyen terme
H	Triplex	75 unités	189 unités	90 unités	Moyen-long terme
	Appartement	8 unités			
	Semi-détachés	16 unités			
Total			**2 361 unités**	**2 002 unités**	

L'estimation des nouvelles superficies commerciales et de bureaux s'appuie sur les simulations réalisées dans le cadre de l'étude de circulation afin d'accueillir tous les déplacements générés par le concept de TOD en fonction de la capacité du réseau routier et des interventions proposées. L'estimation prend en compte l'occupation existante des différents sous-secteurs et intègre une réduction de 25 % des superficies potentielles que pourrait accueillir le secteur TOD afin de permettre un projet techniquement viable. Ainsi, le projet permettrait, à long terme, le développement de l'ordre de 600 000 pieds carrés de superficies commerciales additionnelles et de l'ordre de 1,2 millions de pieds carrés de bureaux.

Il convient de préciser que ces données constituent un potentiel de superficies développables, en fonction des caractéristiques du milieu. La validation des potentialités au niveau commercial et de bureaux nécessitera une étude de marché approfondie pour valider la faisabilité de ces types de développement au niveau des superficies qui pourront être accueillies et des marchés visés.

Tableau 4. Évaluation du potentiel de développement commercial et de bureaux du secteur TOD de la gare Deux-Montagnes

AIRE	USAGE ACTUEL	OCCUPATION ACTUELLE	POTENTIEL DE REDÉVELOPPEMENT DU SECTEUR (pi2)		DÉVELOPPEMENT ADDITIONNEL À L'EXISTANT – RÉDUCTION DE 25 % (pi2)		SÉQUENCE DE DÉVELOPPEMENT
			Commerces	Bureaux	Commerces	Bureaux	
I	Services municipaux (poste de police, garage municipal) et garderie,	32075 pi2	220 692	409 310	165 519	306 983	Long terme
II	Commerces (pharmacie, restaurant, petit commerce, club vidéo) Station-service Tim Horton Arena	57962 pi2 8 pompes (2153 pi2) 3230 pi2 0.62 acre	226 345	568 614	169 759	426 461	Moyen-long terme
III	Cinéma Station-service	14 salles 8 pompes	336 577	673 165	252 433	504 874	Moyen-long terme
	Total		783 614	1 651 089	**587 711**	**1 238 317**	

ANNEXES

CALCULS DE GÉNÉRATION DE LA CIRCULATION – AM

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe AM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	-110	-157	47
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	36	7	29
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	232
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High-rise residential condominium/townhouse
Commerce :	Secteur A
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
629	unités	0.34	19%	81%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	214	41	173
Échange	0%	0	0	0
TC	17%	36	7	29
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	83%	178	34	144

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe AM

Code :	520
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Elementary school
Commerce :	Secteur A
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-17	1000 pi2	5.2	56%	44%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-90	-50	-40
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	-90	-50	-40

Code :	530
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High school
Commerce :	Secteur A
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-65	1000 pi2	3.06	71%	29%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-198	-141	-57
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	-198	-141	-57

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe AM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	122	23	99
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	25	5	20
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	232
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High-rise residential condominium/townhouse
Commerce :	Secteur B
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
432	unités	0.34	19%	81%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	147	28	119
Échange	0%	0	0	0
TC	17%	25	5	20
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	83%	122	23	99

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe AM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	53	10	43
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	11	2	9
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	232
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High-rise residential condominium/townhouse
Commerce :	Secteur C
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
188	unités	0.34	19%	81%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	64	12	52
Échange	0%	0	0	0
TC	17%	11	2	9
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	83%	53	10	43

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe AM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	13	2	11
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	3	1	2
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	232
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High-rise residential condominium/townhouse
Commerce :	Secteur D
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
48	unités	0.34	19%	81%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	16	3	13
Échange	0%	0	0	0
TC	17%	3	1	2
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	81%	13	2	11

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe AM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	47	-1	48
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	17	3	14
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	232
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High-rise residential condominium/townhouse
Commerce :	Secteur E
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
288	unités	0.34	19%	81%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	98	19	79
Échange	0%	0	0	0
TC	17%	17	3	14
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	83%	81	16	65

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe AM

Code :	460
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Arena
Commerce :	Secteur E
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-1	acres	33.33	50%	50%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-34	-17	-17
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	-34	-17	-17

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe AM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	-6	-43	37
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	10	2	8
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	232
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High-rise residential condominium/townhouse
Commerce :	Secteur F
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
164	unités	0.34	19%	81%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	56	11	45
Échange	0%	0	0	0
TC	17%	10	2	8
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	82%	46	9	37

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe AM

Code :	
Référence :	
Land Use :	Réduction du stationnement (156 cases) (Hypothèse: 1/3 à l'heure de pointe)
Commerce :	Secteur F
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-1		52	100%	

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-52	-52	0
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	-52	-52	0

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe AM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	-7	-18	11
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	10	2	8
Pass-by :	-63	-32	-31
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	232
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High-rise residential condominium/townhouse
Commerce :	Secteur G
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
164	unités	0.34	19%	81%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	56	11	45
Échange	0%	0	0	0
TC	17%	10	2	8
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	82%	46	9	37

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe AM

Code :	826
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Speciality Retail Center
Commerce :	Secteur G
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-19	1000 pi2	0.73	56%	44%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-14	-8	-6
Échange	0%	0	0	0
TC	2%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	-14	-8	-6

Code :	945
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Gasoline/Service station with convinience market
Commerce :	Secteur G
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-10	pompes	10.16	50%	50%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-102	-51	-51
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	62%	-63	-32	-31
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	38%	-39	-19	-20

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe AM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	26	5	21
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	5	1	4
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	232
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High-rise residential condominium/townhouse
Commerce :	Secteur H
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
90	unités	0.34	19%	81%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	31	6	25
Échange	0%	0	0	0
TC	17%	5	1	4
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	84%	26	5	21

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe AM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	737	613	124
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	16	13	3
Pass-by :	47	26	21
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	826
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Speciality Retail Center
Commerce :	Secteur I
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
221	1000 pi2	0.73	56%	44%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	161	90	71
Échange	0%	0	0	0
TC	2%	3	2	1
Pass-By	30%	47	26	21
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	69%	111	62	49

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe AM

Code :	710
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	General office building
Commerce :	Secteur I
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
409	1000 pi2	1.56	88%	12%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	639	562	77
Échange	0%	0	0	0
TC	2%	13	11	2
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	98%	626	551	75

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe AM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	662	669	-7
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	10	13	-3
Pass-by :	-269	-129	-140
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	826
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Speciality Retail Center
Commerce :	Secteur II
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
226	1000 pi2	0.73	56%	44%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	165	92	73
Échange	0%	0	0	0
TC	2%	3	2	1
Pass-By	30%	49	27	22
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	68%	113	63	50

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe AM

Code :	710
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	General office building
Commerce :	Secteur II
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
569	1000 pi2	1.56	88%	12%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	887	781	106
Échange	0%	0	0	0
TC	2%	18	16	2
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	98%	869	765	104

Code :	945
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Gasoline/Service station with convinience market
Commerce :	Secteur II
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-8	pompes	10.16	50%	50%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-81	-41	-40
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	62%	-50	-25	-25
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	38%	-31	-16	-15

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe AM

Code :	Tim Hortons (CIMA+)
Référence :	CIMA+
Land Use :	Tim Hortons
Commerce :	Secteur II
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-3	1000 pi2	169.48	49%	51%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-547	-268	-279
Échange	0%	0	0	0
TC	2%	-11	-5	-6
Pass-By	50%	-268	-131	-137
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	49%	-268	-132	-136

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe AM

Code :	460
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Arena
Commerce :	Secteur II
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-1	acres	33.33	50%	50%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-21	-11	-10
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	-21	-11	-10

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe AM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	1162	983	179
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	26	21	5
Pass-by :	13	10	3
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	826
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Speciality Retail Center
Commerce :	Secteur III
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
337	1000 pi2	0.73	56%	44%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	246	138	108
Échange	0%	0	0	0
TC	2%	5	3	2
Pass-By	30%	72	40	32
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	69%	169	95	74

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe AM

Code :	710
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	General office building
Commerce :	Secteur III
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
673	1000 pi2	1.56	88%	12%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	1050	924	126
Échange	0%	0	0	0
TC	2%	21	18	3
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	98%	1029	906	123

Code :	946
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Gasoline/service station with convenience market and car wash
Commerce :	Secteur III
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-8	pompes	11.84	51%	49%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-95	-48	-47
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	62%	-59	-30	-29
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	38%	-36	-18	-18

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe AM

Code :	444
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Movie theater with matinee
Commerce :	Secteur III
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-14	salles	0	40%	60%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	0	0	0
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net		0	0	0

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe AM

Total des déplacements	**Total**	**Entrée**	**Sortie**
Nouveaux déplacements :	322	208	114
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	0	0	0
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	520
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Elementary school
Commerce :	Secteur J
Période :	Pointe AM

Quantité	**Unités**	**Taux de génération**	**Pourcentage entrée**	**Pourcentage sortie**
17	1000 pi2	5.2	56%	44%

Déplacements	**Proportion**	**Total**	**Entrée**	**Sortie**
Génération brute	100%	90	50	40
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	90	50	40

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe AM

Code :	530
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High school
Commerce :	Secteur J
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
65	1000 pi2	3.06	71%	29%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	198	141	57
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	198	141	57

Code :	460
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Arena
Commerce :	Secteur J
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
1	acres	33.33	50%	50%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	34	17	17
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	34	17	17

CALCULS DE GÉNÉRATION DE LA CIRCULATION – PM

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Total des déplacements	**Total**	**Entrée**	**Sortie**
Nouveaux déplacements :	114	80	34
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	41	25	16
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	232
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High-rise residential condominium/townhouse
Commerce :	Secteur A
Période :	Pointe PM

Quantité	**Unités**	**Taux de génération**	**Pourcentage entrée**	**Pourcentage sortie**
629	unités	0.38	62%	38%

Déplacements	**Proportion**	**Total**	**Entrée**	**Sortie**
Génération brute	100%	239	148	91
Échange	0%	0	0	0
TC	17%	41	25	16
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	83%	198	123	75

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Code :	520
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Elementary school
Commerce :	Secteur A
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-17	1000 pi2	1.21	45%	55%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-21	-9	-12
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	-21	-9	-12

Code :	530
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High school
Commerce :	Secteur A
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-65	1000 pi2	0.97	54%	46%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-63	-34	-29
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	-63	-34	-29

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	136	85	51
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	28	17	11
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	232
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High-rise residential condominium/townhouse
Commerce :	Secteur B
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
432	unités	0.38	62%	38%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	164	102	62
Échange	0%	0	0	0
TC	17%	28	17	11
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	83%	136	85	51

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	59	37	22
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	12	7	5
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	232
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High-rise residential condominium/townhouse
Commerce :	Secteur C
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
188	unités	0.38	62%	38%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	71	44	27
Échange	0%	0	0	0
TC	17%	12	7	5
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	83%	59	37	22

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	15	9	6
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	3	2	1
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	232
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High-rise residential condominium/townhouse
Commerce :	Secteur D
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
48	unités	0.38	62%	38%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	18	11	7
Échange	0%	0	0	0
TC	17%	3	2	1
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	83%	15	9	6

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	56	39	17
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	19	12	7
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	232
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High-rise residential condominium/townhouse
Commerce :	Secteur E
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
288	unités	0.38	62%	38%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	109	68	41
Échange	0%	0	0	0
TC	17%	19	12	7
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	83%	90	56	34

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Code :	460
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Arena
Commerce :	Secteur E
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-1	acres	33.33	50%	50%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-34	-17	-17
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	-34	-17	-17

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Total des déplacements	**Total**	**Entrée**	**Sortie**
Nouveaux déplacements :	51	31	20
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	11	7	4
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	232
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High-rise residential condominium/townhouse
Commerce :	Secteur F
Période :	Pointe PM

Quantité	**Unités**	**Taux de génération**	**Pourcentage entrée**	**Pourcentage sortie**
164	unités	0.38	62%	38%

Déplacements	**Proportion**	**Total**	**Entrée**	**Sortie**
Génération brute	100%	62	38	24
Échange	0%	0	0	0
TC	17%	11	7	4
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	82%	51	31	20

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	-52	-18	-34
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	10	7	3
Pass-by :	-84	-42	-42
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	232
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High-rise residential condominium/townhouse
Commerce :	Secteur G
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
164	unités	0.38	62%	38%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	62	38	24
Échange	0%	0	0	0
TC	17%	11	7	4
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	82%	51	31	20

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Code :	826
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Speciality Retail Center
Commerce :	Secteur G
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-19	1000 pi2	2.71	44%	56%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-53	-23	-30
Échange	0%	0	0	0
TC	2%	-1	0	-1
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	98%	-52	-23	-29

Code :	945
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Gasoline/Service station with convinience market
Commerce :	Secteur G
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-10	pompes	13.51	50%	50%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-135	-68	-67
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	62%	-84	-42	-42
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	38%	-51	-26	-25

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Total des déplacements	**Total**	**Entrée**	**Sortie**
Nouveaux déplacements :	28	17	11
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	6	4	2
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	232
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High-rise residential condominium/townhouse
Commerce :	Secteur H
Période :	Pointe PM

Quantité	**Unités**	**Taux de génération**	**Pourcentage entrée**	**Pourcentage sortie**
90	unités	0.38	62%	38%

Déplacements	**Proportion**	**Total**	**Entrée**	**Sortie**
Génération brute	100%	34	21	13
Échange	0%	0	0	0
TC	17%	6	4	2
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	82%	28	17	11

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	1008	283	725
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	24	7	17
Pass-by :	176	77	99
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	826
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Speciality Retail Center
Commerce :	Secteur I
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
221	1000 pi2	2.71	44%	56%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	598	263	335
Échange	0%	0	0	0
TC	2%	12	5	7
Pass-By	30%	176	77	99
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	69%	410	181	229

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Code :	710
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	General office building
Commerce :	Secteur I
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
409	1000 pi2	1.49	17%	83%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	610	104	506
Échange	0%	0	0	0
TC	2%	12	2	10
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	98%	598	102	496

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	1085	244	841
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	25	6	19
Pass-by :	9	-7	16
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	826
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Speciality Retail Center
Commerce :	Secteur II
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
226	1000 pi2	2.71	44%	56%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	613	270	343
Échange	0%	0	0	0
TC	2%	12	5	7
Pass-By	30%	180	79	101
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	69%	421	186	235

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Code :	710
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	General office building
Commerce :	Secteur II
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
569	1000 pi2	1.49	17%	83%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	847	144	703
Échange	0%	0	0	0
TC	2%	17	3	14
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	98%	830	141	689

Code :	945
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Gasoline/Service station with convinience market
Commerce :	Secteur II
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-8	pompes	13.51	50%	50%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-108	-54	-54
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	62%	-67	-34	-33
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	38%	-41	-20	-21

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Code :	Tim Hortons (CIMA+)
Référence :	CIMA+
Land Use :	Tim Hortons
Commerce :	Secteur II
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-3	1000 pi2	65.7	50%	50%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-212	-106	-106
Échange	0%	0	0	0
TC	2%	-4	-2	-2
Pass-By	50%	-104	-52	-52
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	49%	-104	-52	-52

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Code :	460
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Arena
Commerce :	Secteur II
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-1	acres	33.33	50%	50%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-21	-11	-10
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	-21	-11	-10

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	1284	308	976
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	38	11	27
Pass-by :	199	83	116
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	826
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Speciality Retail Center
Commerce :	Secteur III
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
337	1000 pi2	2.71	44%	56%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	912	401	511
Échange	0%	0	0	0
TC	2%	18	8	10
Pass-By	30%	268	118	150
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	69%	626	275	351

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Code :	710
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	General office building
Commerce :	Secteur III
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
673	1000 pi2	1.49	17%	83%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	1003	171	832
Échange	0%	0	0	0
TC	2%	20	3	17
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	98%	983	168	815

Code :	444
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Movie theater with matinee
Commerce :	Secteur III
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-14	salles	20.22	40%	60%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-283	-113	-170
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	-283	-113	-170

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Code :	946
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Gasoline/service station with convenience market and car wash
Commerce :	Secteur III
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-8	pompes	13.86	51%	49%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-111	-57	-54
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	62%	-69	-35	-34
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	38%	-42	-22	-20

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	118	60	58
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	0	0	0
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	520
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Elementary school
Commerce :	Secteur J
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
17	1000 pi2	1.21	45%	55%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	21	9	12
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	21	9	12

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Code :	530
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High school
Commerce :	Secteur J
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
65	1000 pi2	0.97	54%	46%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	63	34	29
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	63	34	29

Code :	460
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Arena
Commerce :	Secteur J
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
1	acres	33.33	50%	50%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	34	17	17
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	34	17	17

CALCULS DE GÉNÉRATION DE LA CIRCULATION – PM VERSION 2

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Total des déplacements	**Total**	**Entrée**	**Sortie**
Nouveaux déplacements :	114	80	34
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	41	25	16
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	232
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High-rise residential condominium/townhouse
Commerce :	Secteur A
Période :	Pointe PM

Quantité	**Unités**	**Taux de génération**	**Pourcentage entrée**	**Pourcentage sortie**
629	unités	0.38	62%	38%

Déplacements	**Proportion**	**Total**	**Entrée**	**Sortie**
Génération brute	100%	239	148	91
Échange	0%	0	0	0
TC	17%	41	25	16
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	83%	198	123	75

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Code :	520
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Elementary school
Commerce :	Secteur A
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-17	1000 pi2	1.21	45%	55%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-21	-9	-12
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	-21	-9	-12

Code :	530
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High school
Commerce :	Secteur A
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-65	1000 pi2	0.97	54%	46%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-63	-34	-29
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	-63	-34	-29

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	136	85	51
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	28	17	11
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	232
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High-rise residential condominium/townhouse
Commerce :	Secteur B
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
432	unités	0.38	62%	38%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	164	102	62
Échange	0%	0	0	0
TC	17%	28	17	11
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	83%	136	85	51

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	59	37	22
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	12	7	5
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	232
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High-rise residential condominium/townhouse
Commerce :	Secteur C
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
188	unités	0.38	62%	38%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	71	44	27
Échange	0%	0	0	0
TC	17%	12	7	5
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	83%	59	37	22

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	15	9	6
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	3	2	1
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	232
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High-rise residential condominium/townhouse
Commerce :	Secteur D
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
48	unités	0.38	62%	38%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	18	11	7
Échange	0%	0	0	0
TC	17%	3	2	1
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	83%	15	9	6

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	56	39	17
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	19	12	7
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	232
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High-rise residential condominium/townhouse
Commerce :	Secteur E
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
288	unités	0.38	62%	38%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	109	68	41
Échange	0%	0	0	0
TC	17%	19	12	7
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	83%	90	56	34

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Code :	460
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Arena
Commerce :	Secteur E
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-1	acres	33.33	50%	50%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-34	-17	-17
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	-34	-17	-17

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	51	31	20
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	11	7	4
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	232
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High-rise residential condominium/townhouse
Commerce :	Secteur F
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
164	unités	0.38	62%	38%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	62	38	24
Échange	0%	0	0	0
TC	17%	11	7	4
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	82%	51	31	20

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	-52	-18	-34
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	10	7	3
Pass-by :	-84	-42	-42
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	232
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High-rise residential condominium/townhouse
Commerce :	Secteur G
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
164	unités	0.38	62%	38%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	62	38	24
Échange	0%	0	0	0
TC	17%	11	7	4
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	82%	51	31	20

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Code :	826
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Speciality Retail Center
Commerce :	Secteur G
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-19	1000 pi2	2.71	44%	56%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-53	-23	-30
Échange	0%	0	0	0
TC	2%	-1	0	-1
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	98%	-52	-23	-29

Code :	945
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Gasoline/Service station with convinience market
Commerce :	Secteur G
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-10	pompes	13.51	50%	50%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-135	-68	-67
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	62%	-84	-42	-42
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	38%	-51	-26	-25

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	28	17	11
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	6	4	2
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	232
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High-rise residential condominium/townhouse
Commerce :	Secteur H
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
90	unités	0.38	62%	38%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	34	21	13
Échange	0%	0	0	0
TC	17%	6	4	2
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	82%	28	17	11

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	757	212	545
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	18	6	12
Pass-by :	132	58	74
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	826
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Speciality Retail Center
Commerce :	Secteur I
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
166	1000 pi2	2.71	44%	56%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	450	198	252
Échange	0%	0	0	0
TC	2%	9	4	5
Pass-By	30%	132	58	74
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	69%	309	136	173

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Code :	710
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	General office building
Commerce :	Secteur I
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
307	1000 pi2	1.49	17%	83%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	457	78	379
Échange	0%	0	0	0
TC	2%	9	2	7
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	98%	448	76	372

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	773	162	611
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	18	4	14
Pass-by :	-35	-26	-9
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	826
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Speciality Retail Center
Commerce :	Secteur II
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
170	1000 pi2	2.71	44%	56%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	461	203	258
Échange	0%	0	0	0
TC	2%	9	4	5
Pass-By	30%	136	60	76
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	69%	316	139	177

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Code :	710
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	General office building
Commerce :	Secteur II
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
427	1000 pi2	1.49	17%	83%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	636	108	528
Échange	0%	0	0	0
TC	2%	13	2	11
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	98%	623	106	517

Code :	945
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Gasoline/Service station with convinience market
Commerce :	Secteur II
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-8	pompes	13.51	50%	50%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-108	-54	-54
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	62%	-67	-34	-33
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	38%	-41	-20	-21

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Code :	Tim Hortons (CIMA+)
Référence :	CIMA+
Land Use :	Tim Hortons
Commerce :	Secteur II
Période :	Pointe AM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-3	1000 pi2	65.7	50%	50%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-212	-106	-106
Échange	0%	0	0	0
TC	2%	-4	-2	-2
Pass-By	50%	-104	-52	-52
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	49%	-104	-52	-52

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Code :	460
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Arena
Commerce :	Secteur II
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-1	acres	33.33	50%	50%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-21	-11	-10
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	-21	-11	-10

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Total des déplacements	Total	Entrée	Sortie
Nouveaux déplacements :	882	197	685
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	29	9	20
Pass-by :	133	54	79
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	826
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Speciality Retail Center
Commerce :	Secteur III
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
253	1000 pi2	2.71	44%	56%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	686	302	384
Échange	0%	0	0	0
TC	2%	14	6	8
Pass-By	30%	202	89	113
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	69%	470	207	263

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Code :	710
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	General office building
Commerce :	Secteur III
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
505	1000 pi2	1.49	17%	83%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	752	128	624
Échange	0%	0	0	0
TC	2%	15	3	12
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	98%	737	125	612

Code :	444
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Movie theater with matinee
Commerce :	Secteur III
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-14	salles	20.22	40%	60%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-283	-113	-170
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	-283	-113	-170

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Code :	946
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Gasoline/service station with convenience market and car wash
Commerce :	Secteur III
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
-8	pompes	13.86	51%	49%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	-111	-57	-54
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	62%	-69	-35	-34
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	38%	-42	-22	-20

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Total des déplacements	**Total**	**Entrée**	**Sortie**
Nouveaux déplacements :	118	60	58
Échange:	0	0	0
Transport en commun:	0	0	0
Pass-by :	0	0	0
Diverted Link Trips :	0	0	0

Code :	520
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Elementary school
Commerce :	Secteur J
Période :	Pointe PM

Quantité	**Unités**	**Taux de génération**	**Pourcentage entrée**	**Pourcentage sortie**
17	1000 pi2	1.21	45%	55%

Déplacements	**Proportion**	**Total**	**Entrée**	**Sortie**
Génération brute	100%	21	9	12
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	21	9	12

Dossier :	L03289A
Effectué par:	Guillaume Bertrand
Vérifié par:	Audrey Véronneau
Date :	26-févr-15

Projet : TOD Deux-Montagnes Pointe PM

Code :	530
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	High school
Commerce :	Secteur J
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
65	1000 pi2	0.97	54%	46%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	63	34	29
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	63	34	29

Code :	460
Référence :	ITE Trip Generation 9th edition
Land Use :	Arena
Commerce :	Secteur J
Période :	Pointe PM

Quantité	Unités	Taux de génération	Pourcentage entrée	Pourcentage sortie
1	acres	33.33	50%	50%

Déplacements	Proportion	Total	Entrée	Sortie
Génération brute	100%	34	17	17
Échange	0%	0	0	0
TC	0%	0	0	0
Pass-By	0%	0	0	0
Diverted Link Trips	0%	0	0	0
Net	100%	34	17	17

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE DE GÉNÉRATION DE LA CIRCULATION

Résultats des débits générés par l'aire TOD

Site	Secteur (s)	AM			PM		
		Entrant	Sortant	Total	Entrant	Sortant	Total
1	A	-157	47	-110	80	34	114
2	B et C	33	142	175	122	73	195
3	D, II et III	1654	183	1837	368	1302	1670
4	E et I	612	172	784	251	562	813
5	F	-43	37	-6	31	20	51
6	G	-18	11	-7	-18	-34	-52
7	H	5	21	26	17	11	28
9	J	208	114	322	60	58	118

réduction de 25% pour site 3 et 4 en PM seulement

Réduction appliquée à l'ensemble des débits générés pour l'aire TOD : 15%

Site	Secteur (s)	AM			PM		
		Entrant	Sortant	Total	Entrant	Sortant	Total
1	A	-133	40	-94	68	29	97
2	B et C	28	121	149	104	62	166
3	D, II et III	1406	156	1561	313	1107	1420
4	E et I	520	146	666	213	478	691
5	F	-37	31	-5	26	17	43
6	G	-15	9	-6	-15	-29	-44
7	H	4	18	22	14	9	24
9	J	177	97	274	51	49	100

Génération avec réduction de 25% des superficies commerciales et bureaux

Nouveaux déplacements véhiculaires (véh/h)	AM			PM		
	Entrant	Sortant	Total	Entrant	Sortant	Total
	1950	618	2568	774	1722	2496

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

PREMIER PROJET DE RÈGLEMENT NUMÉRO 1622

Règlement modifiant le Règlement de zonage nº 1369 afin d'assurer la concordance au programme particulier d'urbanisme de l'aire TOD de la gare Deux-Montagnes et du programme particulier d'urbanisme du Chemin d'Oka et de la gare Grand-Moulin

---

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

CONSIDÉRANT que le Conseil municipal a entamé la modification de son plan d'urbanisme afin d'y intégrer un programme particulier d'urbanisme pour le secteur de l'aire TOD de la gare Deux-Montagnes et de modifier son programme particulier d'urbanisme du Chemin d'Oka et de la gare Grand-Moulin, en lien avec la desserte prochaine de Deux-Montagnes par le REM ;

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu de modifier le Règlement de zonage (Règlement nº 1369) afin d'assurer la concordance aux programmes particuliers d'urbanisme du Chemin d'Oka et de la gare Grand-Moulin et du secteur de l'aire TOD de la gare Deux-Montagnes ;

CONSIDÉRANT qu'un avis de motion a dûment été donné lors d'une séance tenue le 14 juin 2018 ;

EN CONSÉQUENCE, LE CONSEIL MUNICIPAL DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

CHAPITRE I – PPU / GARE DEUX-MONTAGNES

ARTICLE 1

Le Plan de zonage (annexe « B ») du Règlement de zonage (Règlement nº 1369) est modifié de la façon suivante :

1º par la modification du numéro de zone « R1-16 » par le numéro de zone « R2-16;

2º par l'agrandissement de la zone R2-24 à même une partie de la zone R1-22 ;

3º par l'agrandissement de la zone R1-48 à même une partie de la zone R4-55. »

Le tout tel qu'il appert des plans joints au présent règlement comme annexe « 1 » pour en faire partie intégrante.

ARTICLE 2

Le règlement de zonage est modifié par le remplacement des grilles, à l'annexe « A » (grille des usages et normes), de la grille des usages et normes des zones R1-16, R2–24, R4-55, R4-56, C1-06, C1-07 et C2-08.

Ces grilles sont jointes au présent règlement comme annexe « 2 » pour en faire partie intégrante.

CHAPITRE II – PPU / CHEMIN D'OKA ET GARE GRAND-MOULIN

ARTICLE 3

Le Plan de zonage (annexe « B ») du Règlement de zonage (Règlement nº 1369) est modifié de la façon suivante :

1º par l'agrandissement de la zone R2-28 à même la zone R1-27 et une partie de la zone R1-29;

2º par l'agrandissement de la zone R1-36 à même une partie de la zone R3-60;

3º par l'agrandissement de la zone R1-59 à même la zone R2-58;

4º par l'agrandissement de la zone R4-30 à même la zone R2-31;

5º par l'agrandissement de la zone R4-71 à même une partie de la zone R1-36;

6º par la création de la zone C1-09 à même une partie de la zone C1-02;

6º par la modification du numéro de zone « R2-28 » par le numéro de zone « R4-28 ».

7º par la modification du numéro de zone « R1-29 » par le numéro de zone « R3-29 ».

8º par la modification du numéro de zone « R1-36 » par le numéro de zone « R3-36 »

9º par la modification du numéro de zone « R2-68 » par le numéro de zone « R1-68 ».

Le tout tel qu'il appert d'un plan joint au présent règlement comme annexe « 3 » pour en faire partie intégrante.

ARTICLE 4

Le règlement de zonage est modifié par le remplacement des grilles, à l'annexe « A » (grille des usages et normes), de la grille des usages et normes des zones C1-01, C1–02, C1-03, C1-04, R1-29, R1-36, R1-59, R2-28, R2-68, R4-26, R4-30, R4-32, R4-61 et R4-71.

Ces grilles sont jointes au présent règlement comme annexe « 4 » pour en faire partie intégrante.

CHAPITRE III – DISPOSITIONS EN LIEN AVEC LES DEUX PPU

ARTICLE 5

Le règlement de zonage est modifié par l'ajout, après l'article 6.9, de l'article suivant :

« **6.9.1 Dispositions particulières pour l'aménagement de cases de stationnement à moins de 500 m d'une gare**

Le nombre d'unités de stationnement exigé pour les usages du groupe Habitation à l'intérieur d'un rayon de 500 mètres ou moins d'une gare sont les suivants :

Usage	Nombre minimum de cases requis	Nombre maximum de cases requis
Unifamiliale (H1)	1 case par unité de logement	-
Bifamiliale et trifamiliale (H2)	1 case par unité de logement	1,5 case par unité de logement
Multifamiliale isolée (H3)	1 case par unité de logement	1,5 case par unité de logement
Multifamiliale d'envergure (H4)	1 case par unité de logement	1,5 case par unité de logement

Pour un usage des groupes Public (P) et Commerce (C), le nombre minimal d'unités de stationnement exigé est réduit de 50 % et un nombre maximal d'unités est fixé à 125% du nombre minimal de case exigé. »

ARTICLE 6

Le règlement de zonage est modifié à l'article 11.5.2 par le remplacement du dernier alinéa par ce qui suit :

« Les marges de recul indiquées à la grille des usages et normes s'appliquent pour les bâtiment en périphérie du terrain.

Un espace de dégagement minimal applicable à une habitation est fixé comme suit :

1° Un bâtiment principal : 5,0 mètres
2° Allées d'accès ou aire de stationnement : 3,0 mètres
3° Parc, terrain de jeux et aire de conservation : 10,0 mètres
4° Espace vert : 5 mètres
5° Sentier piéton ou piste cyclable faisant partie du réseau municipal de pistes et sentiers : 5 mètres
6° Limite d'une zone autre qu'habitation : 10 mètres.

Aucun bâtiment contigu d'un projet intégré ne peut présenter un alignement de murs identique à celui des bâtiments adjacents, et ce, sur toute voie de circulation publique ou privée. Il doit y avoir une variation d'au moins 1,5 mètre pour les bâtiments comprenant 4 unités d'habitation ou moins. Pas plus de 3 bâtiments adjacents peuvent être construits dans un axe parallèle.

L'écart maximum entre la hauteur de 2 bâtiments voisins est de 2 étages.

Les bâtiments compris à l'intérieur d'un projet intégré doivent partager des composantes architecturales. »

ARTICLE 7

Le règlement de zonage est modifié par la suppression de l'article 11.5.5.

ARTICLE 8

Le présent règlement entre en vigueur conformément à la Loi.

(s) Denis Martin
Denis Martin, maire

(s) Jacques Robichaud
Jacques Robichaud, greffier

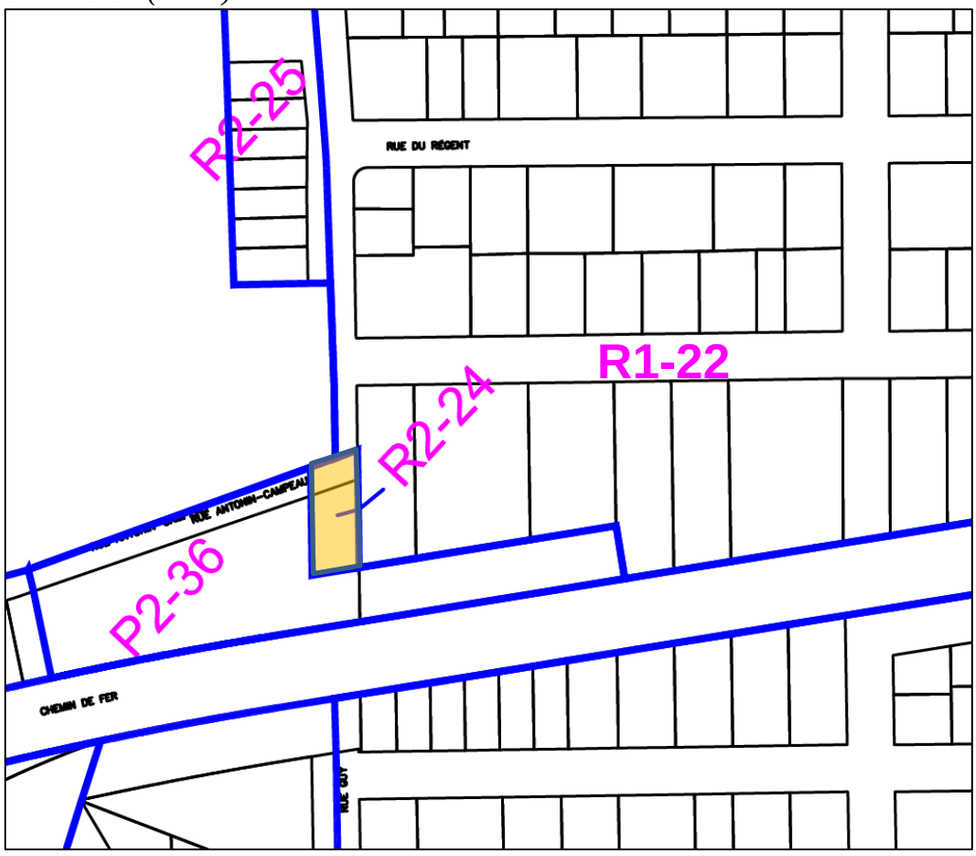
Adopté à une séance du conseil,
tenue le 14 juin 2018

RÈGLEMENT Nº 1622

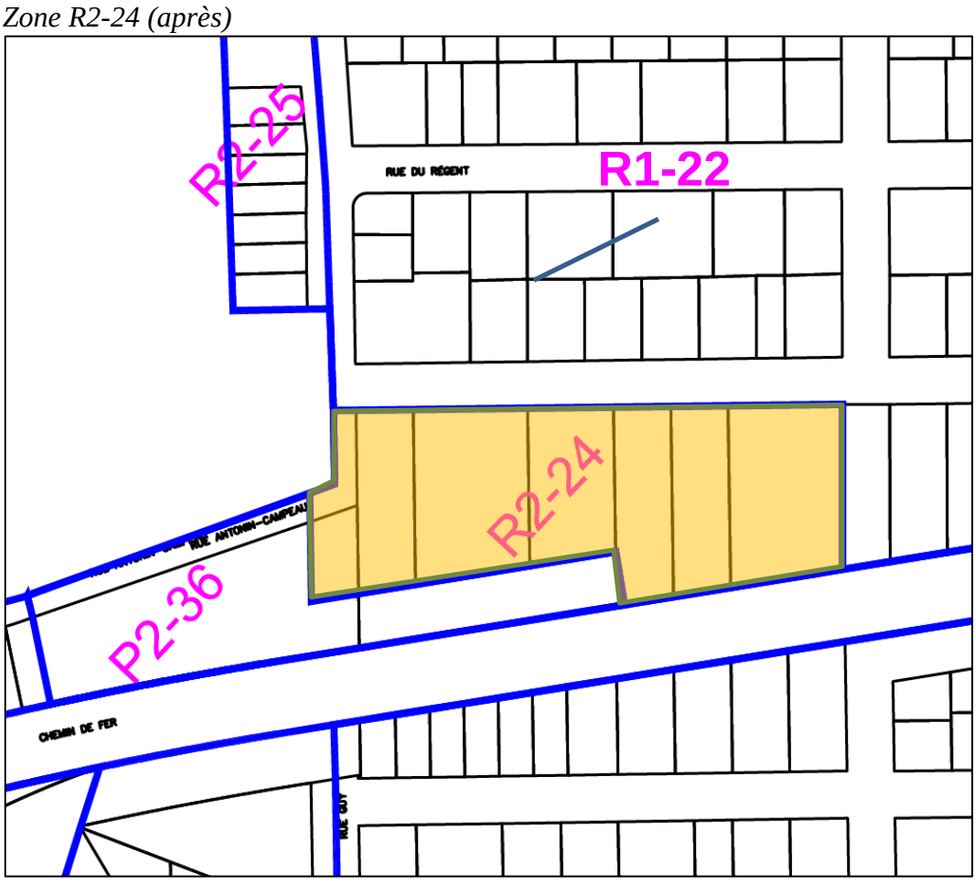
ANNEXE 1

MODIFICATION DU PLAN DE ZONAGE

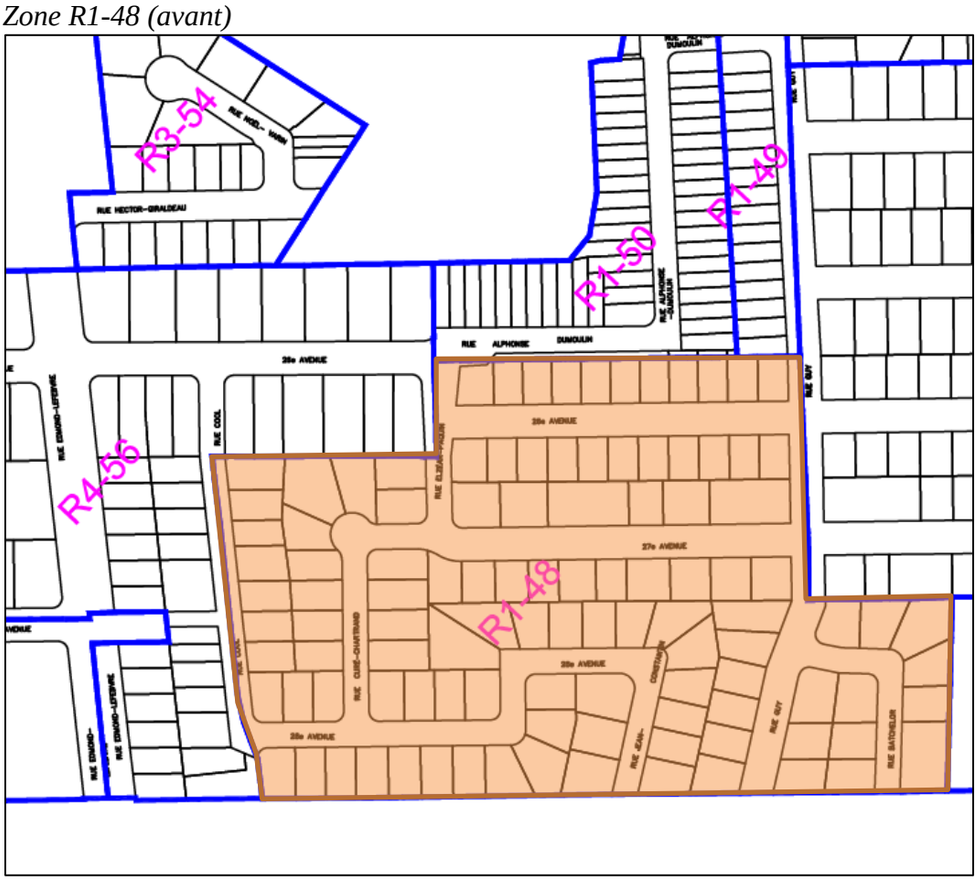
Zone R2-24 (avant)



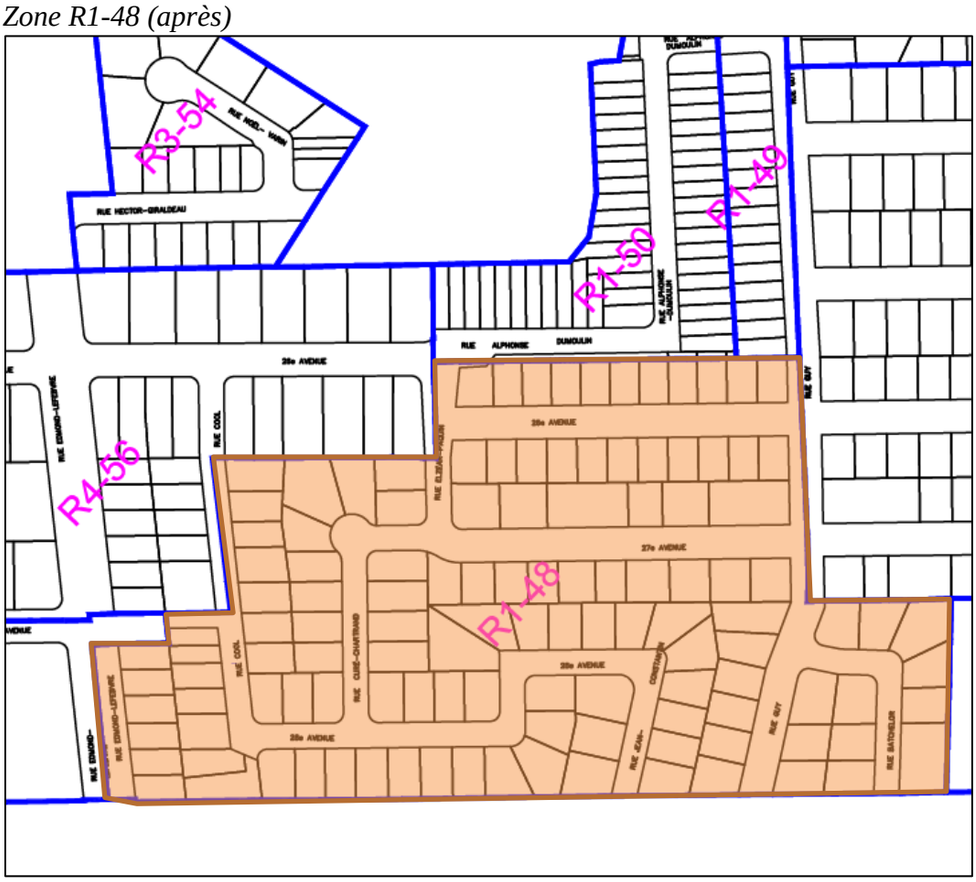
Zone R2-24 (après)



Zone R1-48 (avant)



Zone R1-48 (après)



RÈGLEMENT Nº 1622

ANNEXE 2

MODIFICATION DE LA GRILLE DES USAGES ET NORMES

Règlement de zonage 1369

Grille des usages et normes par zones (annexe A)

ZONE : C1-06

GROUPE ET CLASSE D'USAGE

HABITATION							
Unifamiliale	H1						
Bifamiliale et trifamiliale	H2						
Multifamiliale	H3						
Multifamiliale d'envergure	H4		√	√			

COMMERCE							
Commerce d'appoint	C1	√					
Commerce artériel léger	C2						
Commerce artériel lourd	C3						
Commerce récréatif intérieur	C4						
Commerce récréatif extérieur	C5						

PUBLIC							
Service public de plein air	P1	√	√	√			
Service public institutionnel et administratif	P2						
Service public institutionnel imposant	P3						
Service public d'utilité	P4						

Usages spécifiquement permis							
Usages spécifiquement exclus		(1)					

NORMES

TERRAIN							
Superficie (m2)	min.	1750	1750	1750			
Profondeur (m)	min.	50					
Frontage (m)	min.	35					

STRUCTURE							
Isolée		√	√				
Jumelée				√			
Contiguë							

MARGES							
Marge avant (m)	min.	6	6	6			
Marges latérales (m)	min.	6	3	0/6			
Marge latérales totales (m)	min.	12	9	6			
Marge arrière (m)	min.	5	9	9			

ÉDIFICATION DES BÂTIMENTS							
Hauteur (étage)	min.	1	-	-			
Hauteur (étage)	max.	2	6	6			
Superficie d'implantation (m2)	min.	55	100	100			
Largeur (m)	min.	10	12	12			

RAPPORTS							
Logement / bâtiment	max.	0	-	-			
Coefficient d'occupation du sol (COS)	max.	0,4	-	-			
Coefficient d'emprise au sol (CES) (%)	max.	20	40	50			
Espace naturel (%)	min.	10	10	10			

DISPOSITIONS SPÉCIALES							
PIIA		PIIA-04	PIIA-04	PIIA-04			
Projet intégré d'habitation		√	√	√			
Autres articles							

SERVICES	
Aqueduc	√
Égout	√

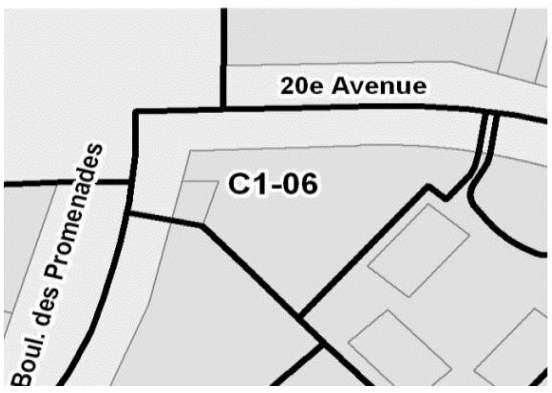
NOTES

(1) Commerce à caractère érotique

DISPOSITIONS SPÉCIALES

AMENDEMENTS

Date	No règlement	Par
2010-05-13	1389	
2011-08-11	1429	
2013-09-12	1507	jaccat



URBACOM

juin 2018

PROVENCHER ROY + URBANISME

Règlement de zonage 1369

Grille des usages et normes par zones (annexe A)

ZONE : C1-07

GROUPE ET CLASSE D'USAGE

HABITATION							
Unifamiliale	H1						
Bifamiliale et trifamiliale	H2						
Multifamiliale	H3						
Multifamiliale d'envergure	H4				√	√	

COMMERCE							
Commerce d'appoint	C1	√					
Commerce artériel léger	C2		√				
Commerce artériel lourd	C3						
Commerce récréatif intérieur	C4			√			
Commerce récréatif extérieur	C5						

PUBLIC							
Service public de plein air	P1	√	√	√	√	√	
Service public institutionnel et administratif	P2						
Service public institutionnel imposant	P3						
Service public d'utilité	P4						

Usages spécifiquement permis						
Usages spécifiquement exclus	(1)		(2)			

TERRAIN							
Superficie (m2)	min.	1750	1750	1750	1750	1750	
Profondeur (m)	min.	50	50	50			
Frontage (m)	min.	35	35	35			

STRUCTURE						
Isolée	√	√	√	√		
Jumelée					√	
Contiguë						

MARGES							
Marge avant (m)	min.	6	6	6	6	6	
Marges latérales (m)	min.	6	6	6	3	0/6	
Marge latérales totales (m)	min.	12	12	12	9	6	
Marge arrière (m)	min.	5	5	5	9	9	

ÉDIFICATION DES BÂTIMENTS							
Hauteur (étage)	min.	1	1	1	-	-	
Hauteur (étage)	max.	2	2	2	6	6	
Superficie d'implantation (m2)	min.	55	55	55	100	100	
Largeur (m)	min.	8	8	8	12	12	

RAPPORTS							
Logement / bâtiment	max.	-	-	-	-	-	
Coefficient d'occupation du sol (COS)	max.	0,4	0,4	0,4	-	-	
Coefficient d'emprise au sol (CES) (%)	max.	20	20	20	40	50	
Espace naturel (%)	min.	10	10	10	10	10	

DISPOSITIONS SPÉCIALES							
PIIA		PIIA-04	PIIA-04	PIIA-04	PIIA-04	PIIA-04	
Projet intégré d'habitation		√	√	√	√	√	
Autres articles							

SERVICES	
Aqueduc	√
Égout	√

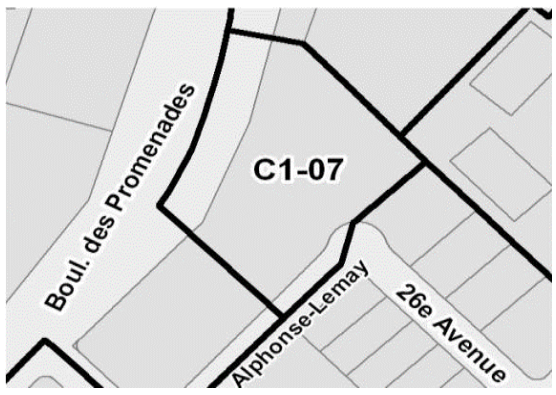
NOTES

(1) Commerce à caractère érotique
(2) Établissement présentant des spectacles à caractère érotiques

DISPOSITIONS SPÉCIALES

AMENDEMENTS

Date	No règlement	Par



juin 2018

PROVENCHER ROY + URBANISME

Règlement de zonage 1369

Grille des usages et normes par zones (annexe A)

ZONE : C2-08

GROUPE ET CLASSE D'USAGE

HABITATION							
Unifamiliale	H1						
Bifamiliale et trifamiliale	H2						
Multifamiliale	H3						
Multifamiliale d'envergure	H4				√	√	

COMMERCE							
Commerce d'appoint	C1	√					
Commerce artériel léger	C2		√				
Commerce artériel lourd	C3						
Commerce récréatif intérieur	C4			√			
Commerce récréatif extérieur	C5						

PUBLIC							
Service public de plein air	P1	√	√	√	√	√	
Service public institutionnel et administratif	P2	√	√	√			
Service public institutionnel imposant	P3						
Service public d'utilité	P4						

Usages spécifiquement permis							
Usages spécifiquement exclus		(1)		(2)			

NORMES

TERRAIN							
Superficie (m2)	min.	1750	1750	1750	1750	1750	
Profondeur (m)	min.	30	30	30			
Frontage (m)	min.	35	35	35			

STRUCTURE							
Isolée		√	√	√	√		
Jumelée						√	
Contiguë							

MARGES							
Marge avant (m)	min.	6	6	6	6	6	
Marges latérales (m)	min.	6	6	6	3	0/6	
Marge latérales totales (m)	min.	12	12	12	9	6	
Marge arrière (m)	min.	5	5	5	9	9	

ÉDIFICATION DES BÂTIMENTS							
Hauteur (étage)	min.	1	1	1	-	-	
Hauteur (étage)	max.	2	2	2	6	6	
Superficie d'implantation (m2)	min.	55	55	55	100	100	
Largeur (m)	min.	10	10	10	12	12	

RAPPORTS							
Logement / bâtiment	max.	-	-	-	-	-	
Coefficient d'occupation du sol (COS)	max.	0,4	0,4	0,4	-	-	
Coefficient d'emprise au sol (CES) (%)	max.	20	20	20	40	50	
Espace naturel (%)	min.	10	10	10	10	10	

DISPOSITIONS SPÉCIALES							
PIIA		PIIA-04	PIIA-04	PIIA-04	PIIA-04	PIIA-04	
Projet intégré d'habitation		√	√	√	√	√	
Autres articles							

SERVICES	
Aqueduc	√
Égout	√

NOTES

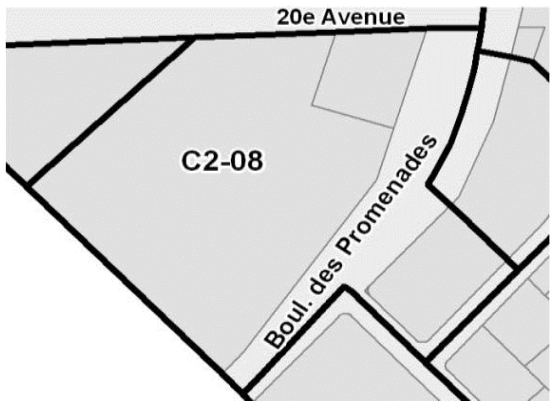
(1) Commerce à caractère érotique

(2) Établissement présentant des spectacles à caractère érotiques

DISPOSITIONS SPÉCIALES

AMENDEMENTS

Date	No règlement	Par
2010-05-13	1389	
2011-08-11	1429	
2013-09-12	1507	jaccat



juin 2018

PROVENCHER ROY + URBANISME

Règlement de zonage 1369

Grille des usages et normes par zones (annexe A)

ZONE : R2-16

GROUPE ET CLASSE D'USAGE

HABITATION							
Unifamiliale	H1	√	√				
Bifamiliale et trifamiliale	H2			√			
Multifamiliale	H3				√		
Multifamiliale d'envergure	H4					√	

COMMERCE							
Commerce d'appoint	C1						
Commerce artériel léger	C2						
Commerce artériel lourd	C3						
Commerce récréatif intérieur	C4						
Commerce récréatif extérieur	C5						

PUBLIC							
Service public de plein air	P1	√	√	√	√	√	
Service public institutionnel et administratif	P2						
Service public institutionnel imposant	P3						
Service public d'utilité	P4						

Usages spécifiquement permis							
Usages spécifiquement exclus							

NORMES

TERRAIN							
Superficie (m2)	min.	450	175	325	650	2000	
Profondeur (m)	min.	30	30	30	30	45	
Frontage (m)	min.	15	8	10	15	15	

STRUCTURE							
Isolée		√				√	
Jumelée							
Contiguë			√	√	√		

MARGES							
Marge avant (m)	min.	6	6	4	4	4	
Marges latérales (m)	min.	1,25	0	0	0	3	
Marge latérales totales (m)	min.	3	3	3	3	6	
Marge arrière (m)	min.	7,6	6	6	6	6	

ÉDIFICATION DES BÂTIMENTS							
Hauteur (étage)	min.	1	2	2	2	2	
Hauteur (étage)	max.	2	2	3	4	4	
Superficie d'implantation (m2)	min.	50	60	60	65	100	
Largeur (m)	min.	8	7	8	9	12	

RAPPORTS							
Logement / bâtiment	max.	1	1	3	4	8	
Coefficient d'occupation du sol (COS)	max.	0,6	-	-	-	-	
Coefficient d'emprise au sol (CES) (%)	max.	30	-	-	-	-	
Espace naturel (%)	min.	25	25	25	25	25	

DISPOSITIONS SPÉCIALES							
PIIA		PIIA-04	PIIA-04	PIIA-04	PIIA-04	PIIA-04	
Projet intégré d'habitation		√	√	√	√	√	
Autres articles							

SERVICES	
Aqueduc	√
Égout	√

NOTES

DISPOSITIONS SPÉCIALES

AMENDEMENTS

Date	No règlement	Par

juin 2018

PROVENCHER ROY + URBANISME

Règlement de zonage 1369

Grille des usages et normes par zones (annexe A)

ZONE : R2-24

GROUPE ET CLASSE D'USAGE

HABITATION							
Unifamiliale	H1			√			
Bifamiliale et trifamiliale	H2	√	√				
Multifamiliale	H3						
Multifamiliale d'envergure	H4						

COMMERCE							
Commerce d'appoint	C1						
Commerce artériel léger	C2						
Commerce artériel lourd	C3						
Commerce récréatif intérieur	C4						
Commerce récréatif extérieur	C5						

PUBLIC							
Service public de plein air	P1	√	√	√			
Service public institutionnel et administratif	P2						
Service public institutionnel imposant	P3						
Service public d'utilité	P4						

Usages spécifiquement permis							
Usages spécifiquement exclus							

NORMES

TERRAIN							
Superficie (m2)	min.	420	420	450			
Profondeur (m)	min.	35	35	30			
Frontage (m)	min.	12	12	15			

STRUCTURE							
Isolée		√		√			
Jumelée			√				
Contiguë							

MARGES							
Marge avant (m)	min.	6	6	6			
Marges latérales (m)	min.	2	0/3	1,25			
Marge latérales totales (m)	min.	5	3	3			
Marge arrière (m)	min.	9	9	7,6			

ÉDIFICATION DES BÂTIMENTS							
Hauteur (étage)	min.	2	2	1			
Hauteur (étage)	max.	3	3	2			
Superficie d'implantation (m2)	min.	58	58	50			
Largeur (m)	min.	8,7	8,7	8			

RAPPORTS							
Logement / bâtiment	max.	3	3	1			
Coefficient d'occupation du sol (COS)	max.	0,6	0,6	0,6			
Coefficient d'emprise au sol (CES) (%)	max.	30	30	30			
Espace naturel (%)	min.	20	20	25			

DISPOSITIONS SPÉCIALES							
PIIA		PIIA-04	PIIA-04	PIIA-04			
Projet intégré d'habitation		√	√	√			
Autres articles							

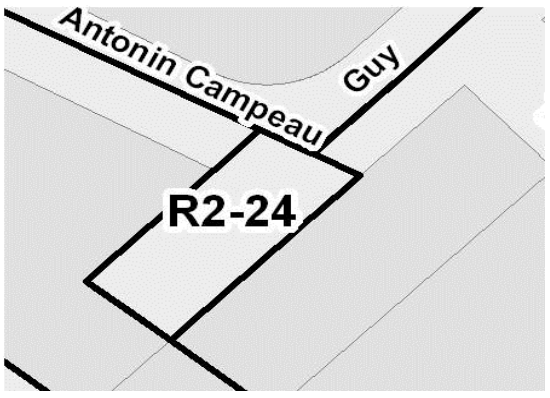
SERVICES	
Aqueduc	√
Égout	√

NOTES

DISPOSITIONS SPÉCIALES

AMENDEMENTS

Date	No règlement	Par
2011-08-11	1429	
2013-09-12	1507	jaccat



juin 2018

PROVENCHER ROY + URBANISME

Règlement de zonage 1369

Grille des usages et normes par zones (annexe A)

ZONE : R4-55

GROUPE ET CLASSE D'USAGE

HABITATION							
Unifamiliale	H1						
Bifamiliale et trifamiliale	H2						
Multifamiliale	H3						
Multifamiliale d'envergure	H4	√					

COMMERCE							
Commerce d'appoint	C1						
Commerce artériel léger	C2						
Commerce artériel lourd	C3						
Commerce récréatif intérieur	C4						
Commerce récréatif extérieur	C5						

PUBLIC							
Service public de plein air	P1	√					
Service public institutionnel et administratif	P2						
Service public institutionnel imposant	P3						
Service public d'utilité	P4						

Usages spécifiquement permis						
Usages spécifiquement exclus						

NORMES

TERRAIN							
Superficie (m2)	min.	18000					
Profondeur (m)	min.	100					
Frontage (m)	min.	85					

STRUCTURE						
Isolée	√					
Jumelée						
Contiguë						

MARGES							
Marge avant (m)	min.	8					
Marges latérales (m)	min.	8					
Marge latérales totales (m)	min.	16					
Marge arrière (m)	min.	8					

ÉDIFICATION DES BÂTIMENTS							
Hauteur (étage)	min.	4					
Hauteur (étage)	max.	6					
Superficie d'implantation (m2)	min.	100					
Largeur (m)	min.	12					

RAPPORTS							
Logement / bâtiment	max.	-					
Coefficient d'occupation du sol (COS)	max.	1,2					
Coefficient d'emprise au sol (CES) (%)	max.	30					
Espace naturel (%)	min.	20					

DISPOSITIONS SPÉCIALES							
PIIA		PIIA-04					
Projet intégré d'habitation		√					
Autres articles							

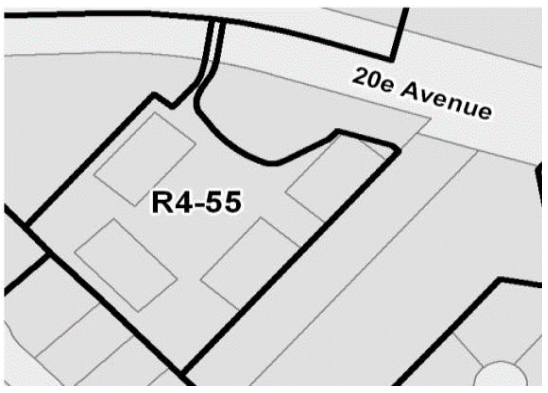
SERVICES	
Aqueduc	√
Égout	√

NOTES

DISPOSITIONS SPÉCIALES

AMENDEMENTS

Date	No règlement	Par
2011-08-11	1429	
2013-09-12	1507	jaccat



juin 2018

PROVENCHER ROY + URBANISME

Règlement de zonage 1369

Grille des usages et normes par zones (annexe A)

ZONE : R4-56

GROUPE ET CLASSE D'USAGE

HABITATION							
Unifamiliale	H1						
Bifamiliale et trifamiliale	H2	√	√				
Multifamiliale	H3			√	√		
Multifamiliale d'envergure	H4					√	√

COMMERCE							
Commerce d'appoint	C1						
Commerce artériel léger	C2						
Commerce artériel lourd	C3						
Commerce récréatif intérieur	C4						
Commerce récréatif extérieur	C5						

PUBLIC							
Service public de plein air	P1	√	√	√	√	√	√
Service public institutionnel et administratif	P2						
Service public institutionnel imposant	P3						
Service public d'utilité	P4						

Usages spécifiquement permis							
Usages spécifiquement exclus							

NORMES

TERRAIN							
Superficie (m2)	min.	450	450	1000	1000	2000	2000
Profondeur (m)	min.	30	30	45	45	-	-
Frontage (m)	min.	15	15	25	25	-	-

STRUCTURE							
Isolée		√		√		√	
Jumelée			√		√		√
Contiguë							

MARGES							
Marge avant (m)	min.	6	6	6	6	6	6
Marges latérales (m)	min.	3	0/6	3	0/6	3	0/6
Marge latérales totales (m)	min.	9	6	9	6	9	6
Marge arrière (m)	min.	9	9	9	9	9	9

ÉDIFICATION DES BÂTIMENTS							
Hauteur (étage)	min.	2	2	2	2	4	4
Hauteur (étage)	max.	3	3	3	3	6	6
Superficie d'implantation (m2)	min.	58	58	90	90	100	100
Largeur (m)	min.	8,7	8,7	11	11	12	12

RAPPORTS							
Logement / bâtiment	max.	3	3	6	6	-	-
Coefficient d'occupation du sol (COS)	max.	1,2	1,5	1,2	1,5	-	-
Coefficient d'emprise au sol (CES) (%)	max.	40	50	40	50	40	50
Espace naturel (%)	min.	20	20	10	10	10	10

DISPOSITIONS SPÉCIALES							
PIIA		PIIA-04	PIIA-04	PIIA-04	PIIA-04	PIIA-04	PIIA-04
Projet intégré d'habitation		√	√	√	√	√	√
Autres articles							

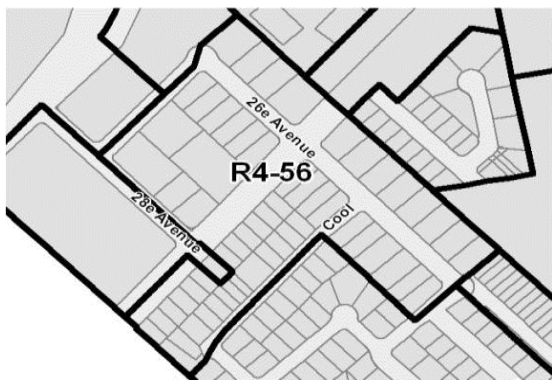
SERVICES	
Aqueduc	√
Égout	√

NOTES

DISPOSITIONS SPÉCIALES

AMENDEMENTS

Date	No règlement	Par
2011-08-11	1429	
2013-09-12	1507	jaccat



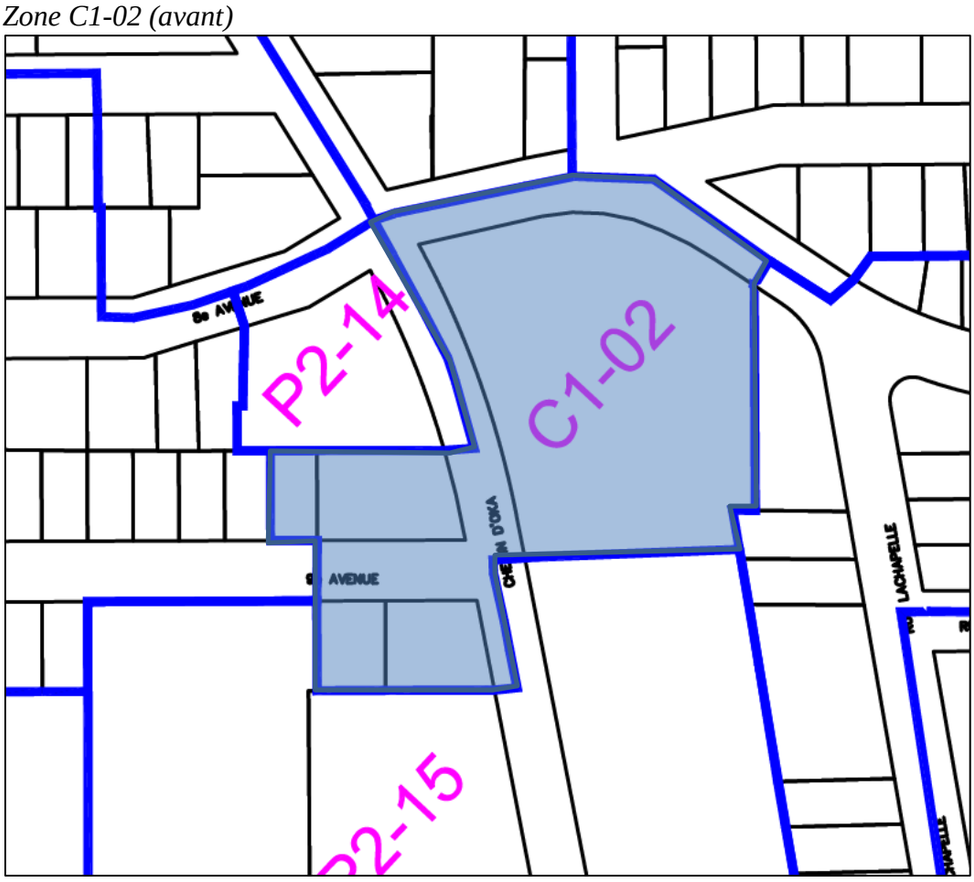
juin 2018

PROVENCHER ROY + URBANISME

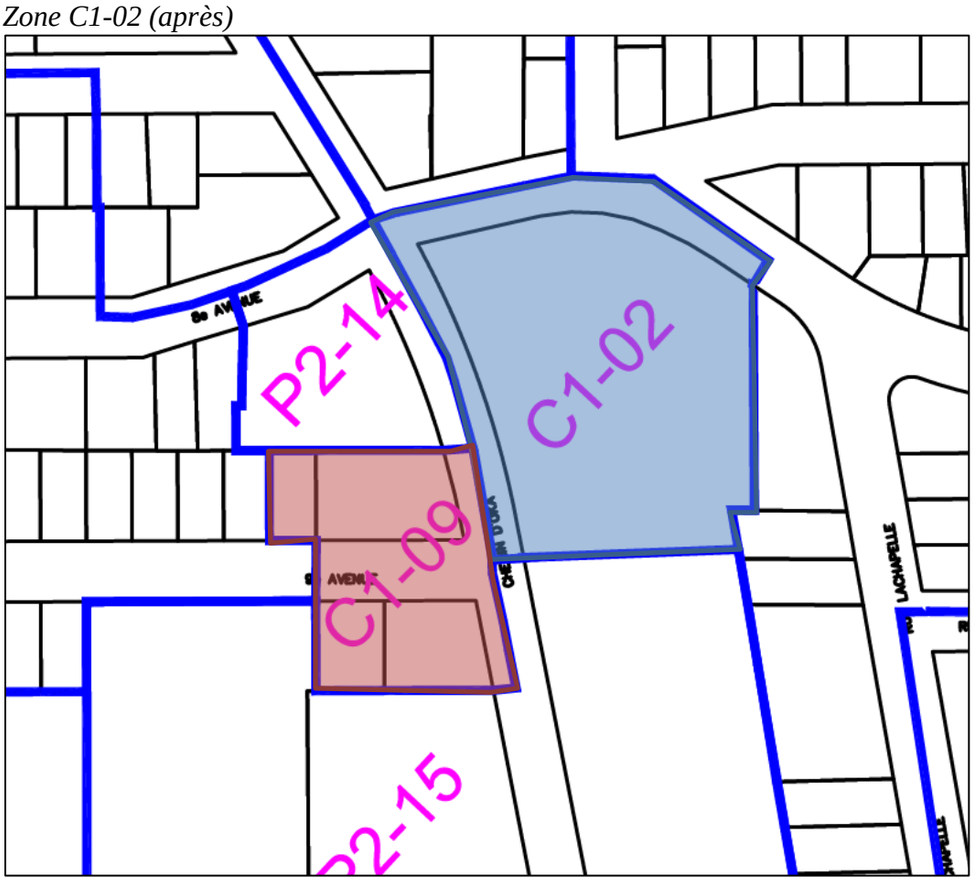
RÈGLEMENT Nº 1622

ANNEXE 3

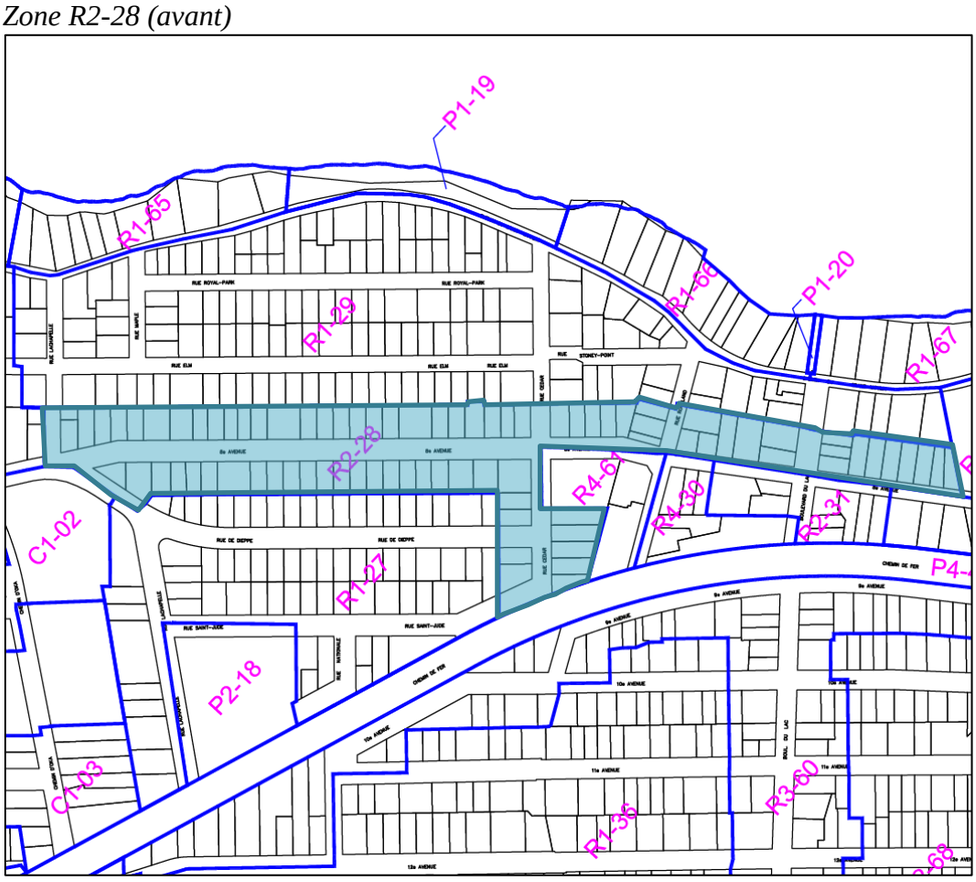
Zone C1-02 (avant)



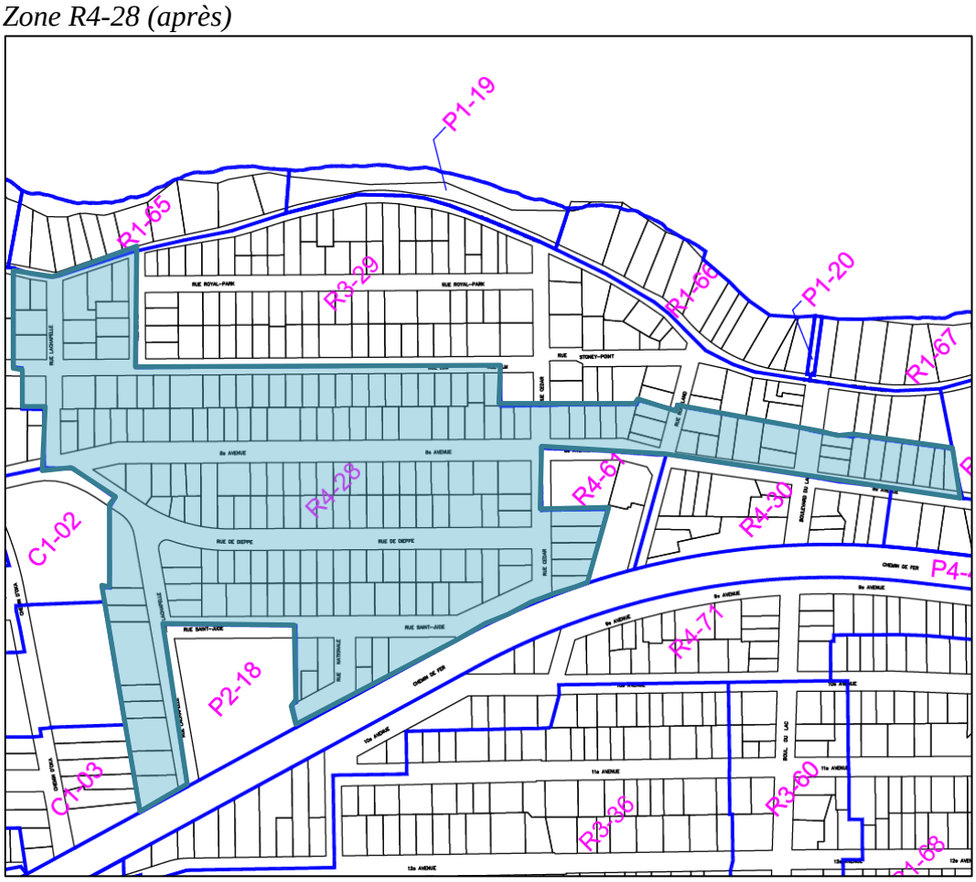
Zone C1-02 (après)



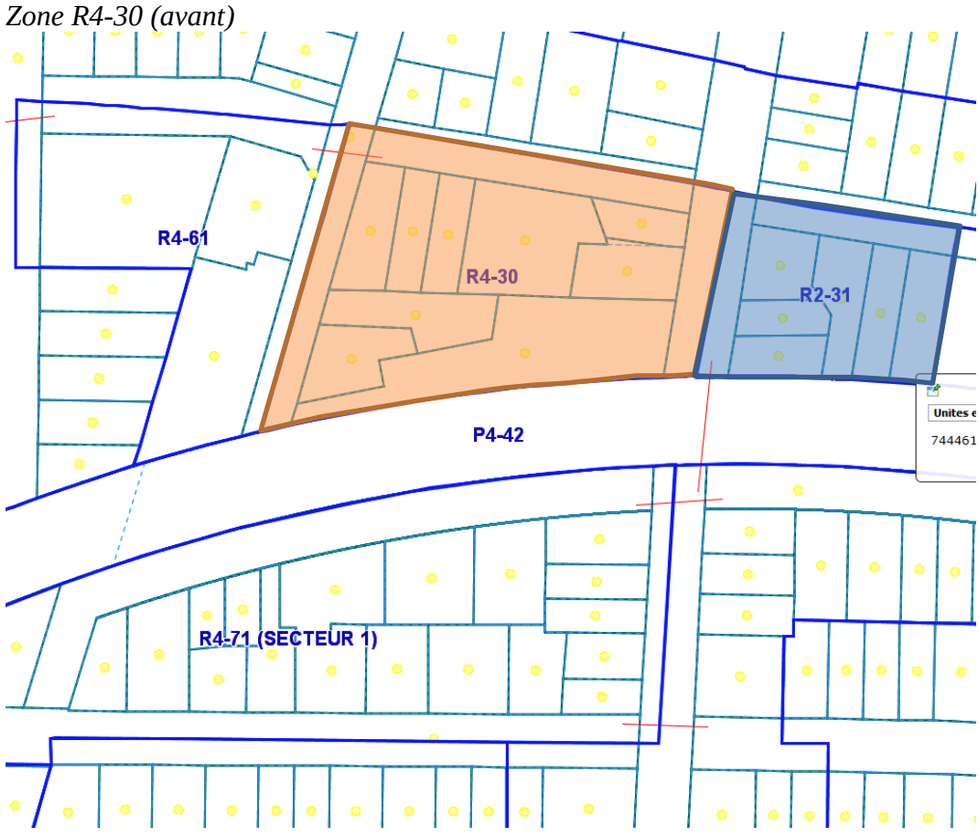
Zone R2-28 (avant)



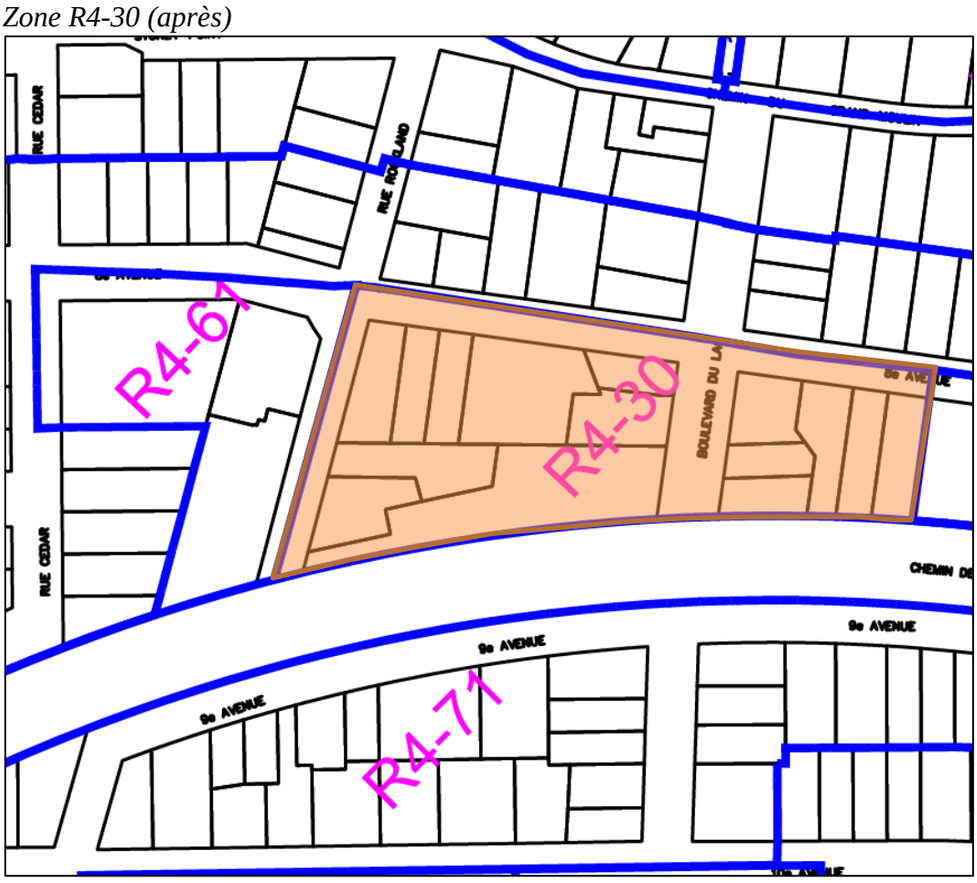
Zone R4-28 (après)



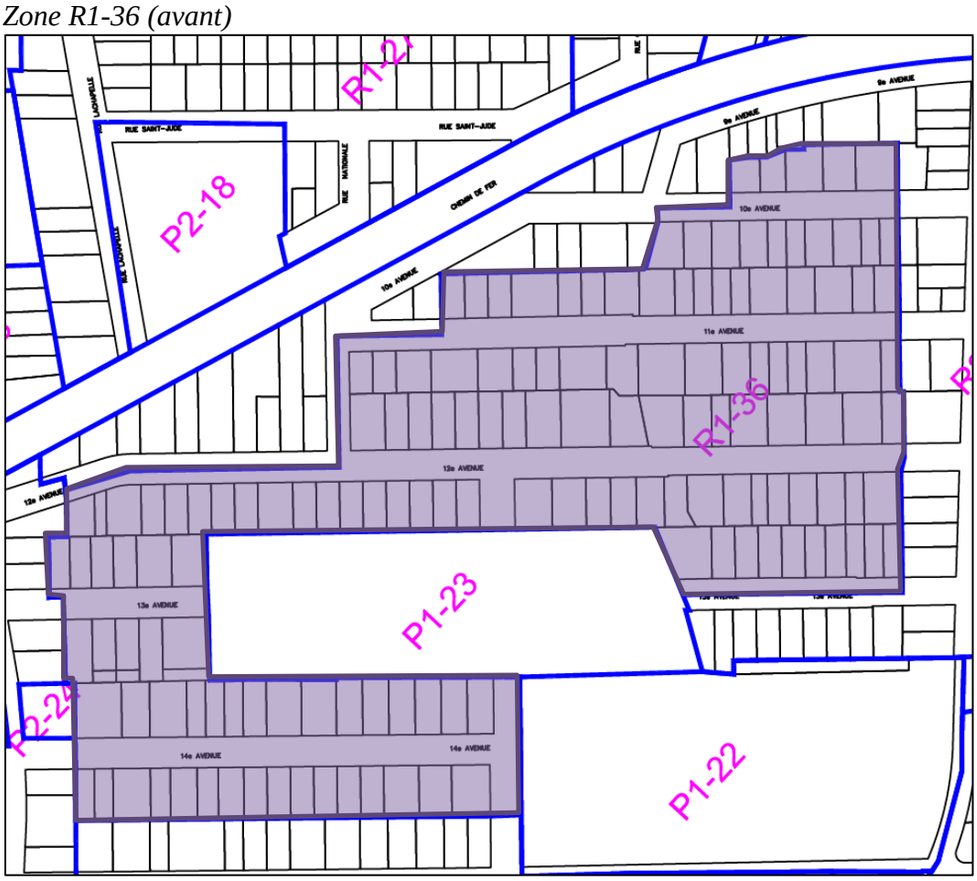
Zone R4-30 (avant)



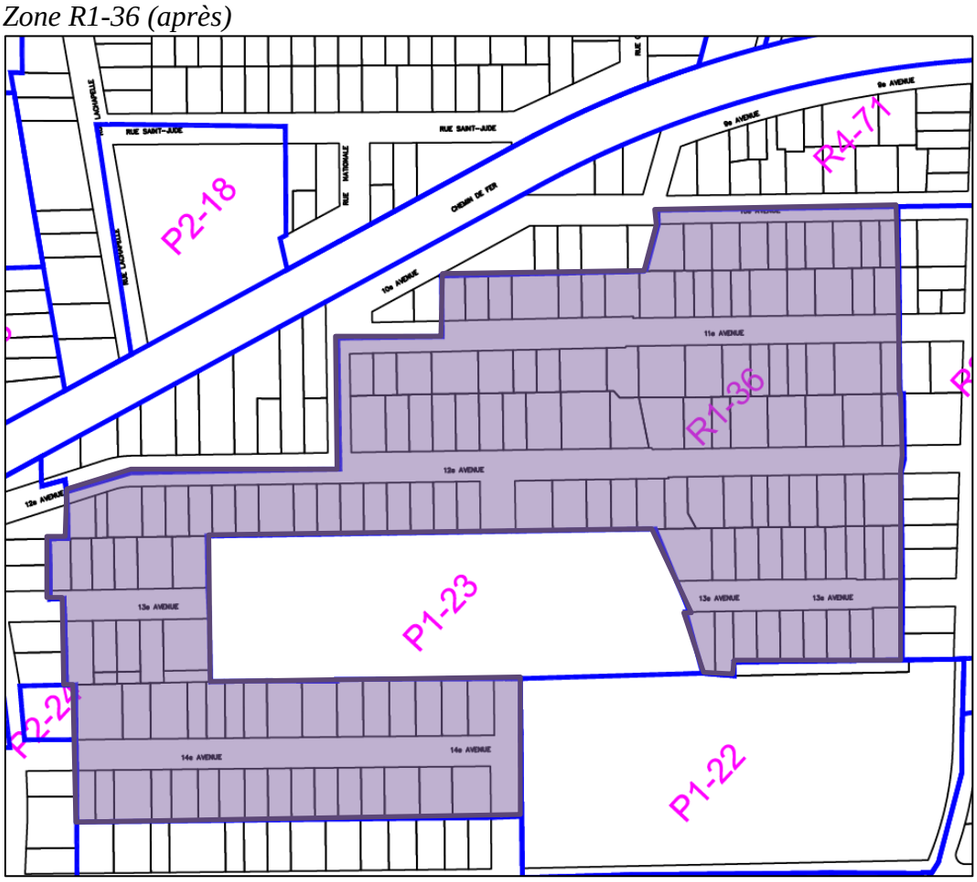
Zone R4-30 (après)



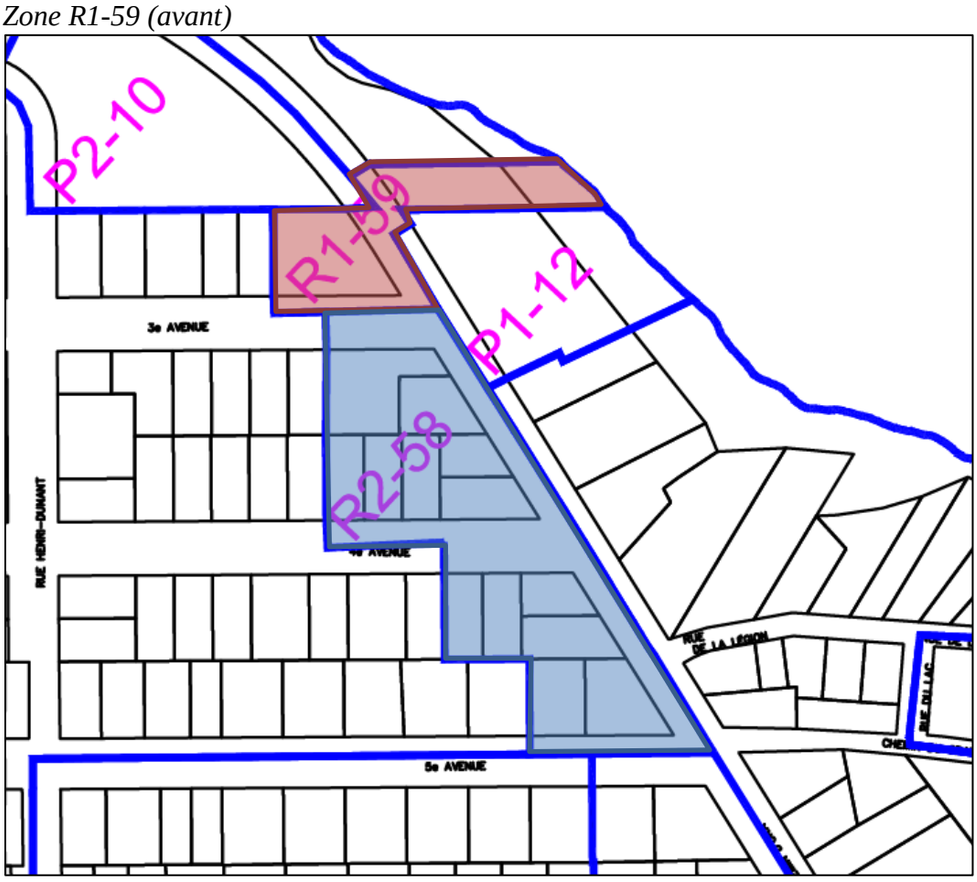
Zone R1-36 (avant)



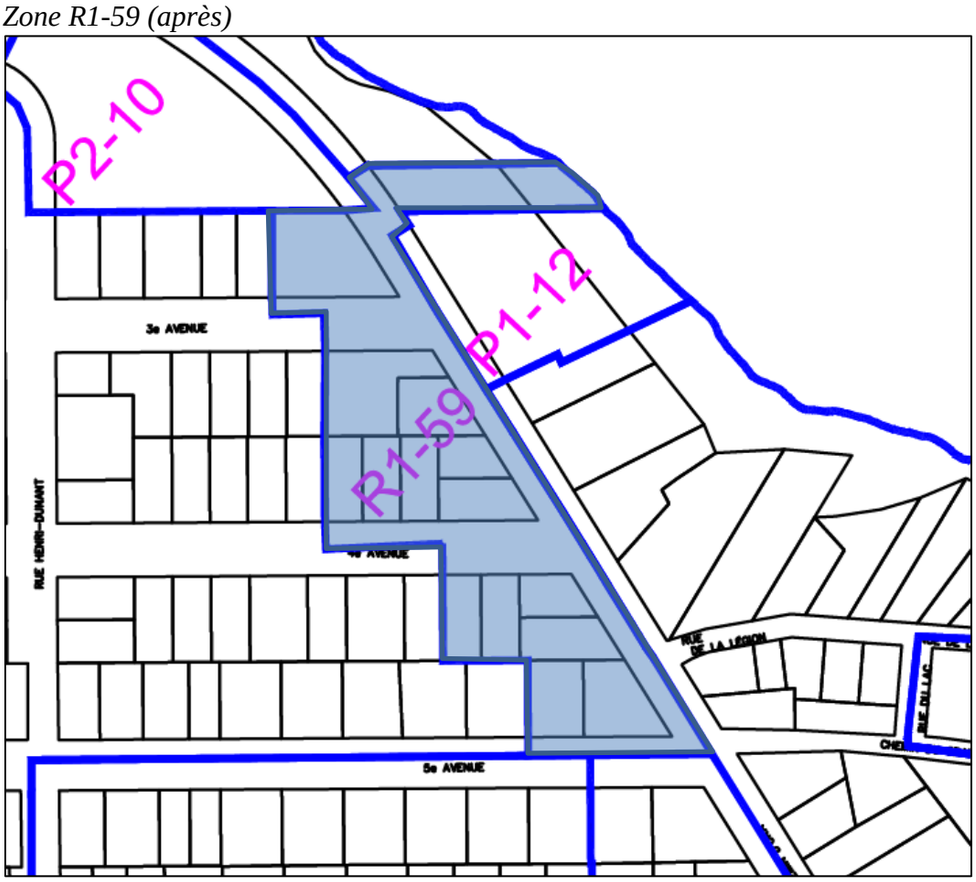
Zone R1-36 (après)



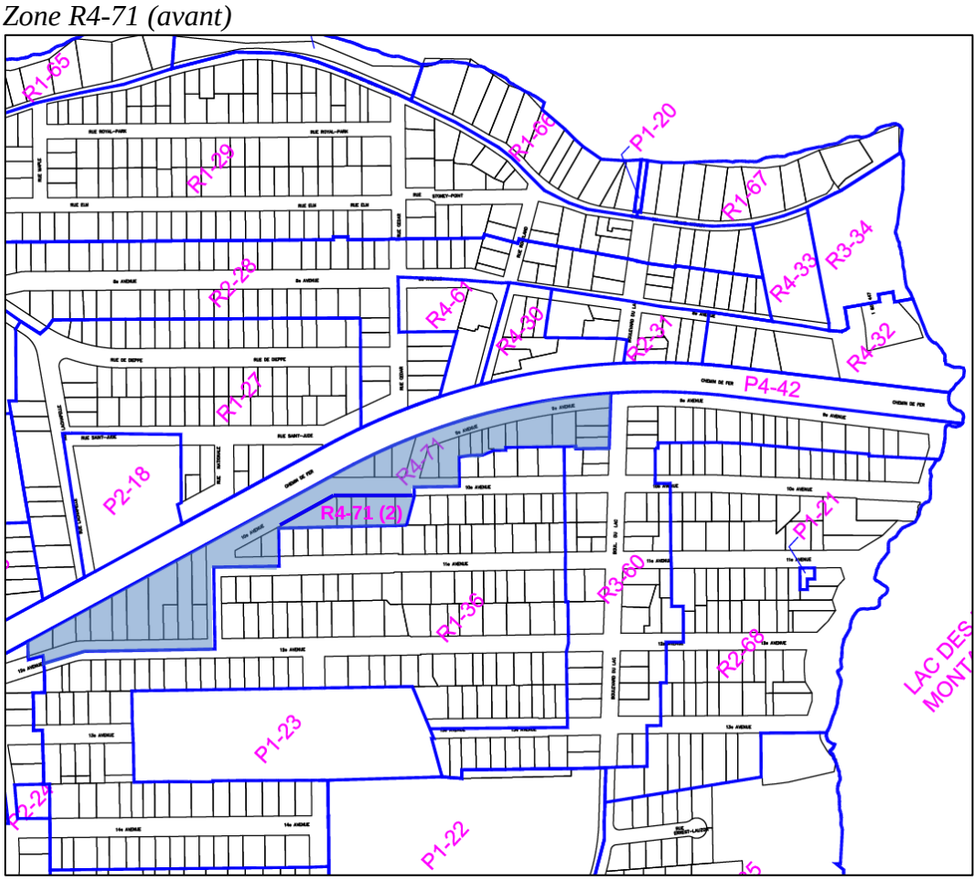
Zone R1-59 (avant)



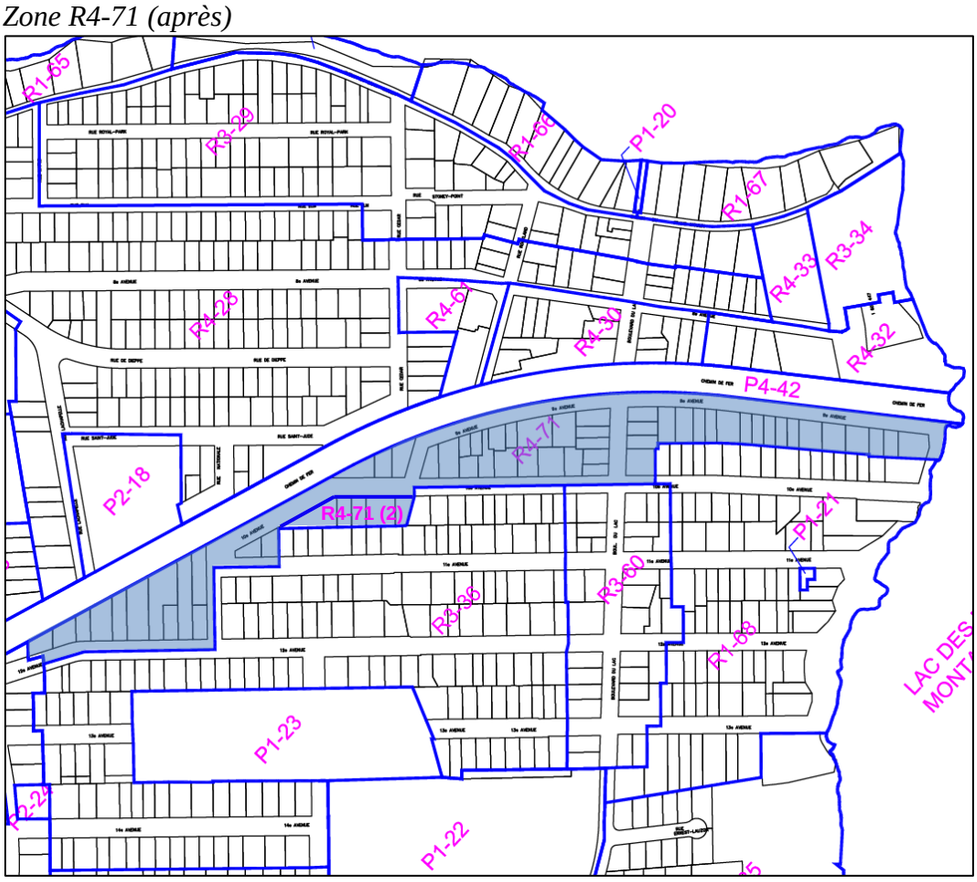
Zone R1-59 (après)



Zone R4-71 (avant)



Zone R4-71 (après)



RÈGLEMENT Nº 1622

ANNEXE 4

Règlement de zonage 1369

Grille des usages et normes par zones (annexe A)

ZONE : C1-01

GROUPE ET CLASSE D'USAGE

HABITATION							
Unifamiliale	H1						
Bifamiliale et trifamiliale	H2			√	√		
Multifamiliale	H3	√	√				
Multifamiliale d'envergure	H4					√	
COMMERCE							
Commerce d'appoint	C1	√	√	√	√	√	
Commerce artériel léger	C2						
Commerce artériel lourd	C3						
Commerce récréatif intérieur	C4						
Commerce récréatif extérieur	C5						
PUBLIC							
Service public de plein air	P1	√	√	√	√		
Service public institutionnel et administratif	P2						
Service public institutionnel imposant	P3						
Service public d'utilité	P4						
Usages spécifiquement permis							
Usages spécifiquement exclus		(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	

NORMES

TERRAIN							
Superficie (m2)	min.	600	480	750	750	600	
Profondeur (m)	min.	30	30	50	50	30	
Frontage (m)	min.	20	16	15	15	20	
STRUCTURE							
Isolée		√				√	
Jumelée			√	√			
Contiguë					√		
MARGES							
Marge avant (m)	min.	2	2	2	2	2	
Marges latérales (m)	min.	2	0/2	0/2	0/2	2	
Marge latérales totales (m)	min.	4	2	2	2	4	
Marge arrière (m)	min.	20	20	15	15	20	
ÉDIFICATION DES BÂTIMENTS							
Hauteur (étage)	min.	2	2	2	2	2	
Hauteur (étage)	max.	4	4	3	3	5	
Superficie d'implantation (m2)	min.	100	100	100	100	100	
Largeur (m)	min.	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	
RAPPORTS							
Logement / bâtiment	max.	-	-	3	3	-	
Coefficient d'occupation du sol (COS)	max.	-	-	2	2	-	
Coefficient d'emprise au sol (CES) (%)	max.	40	40	40	40	40	
Espace naturel (%)	min.	20	20	25	25	20	
DISPOSITIONS SPÉCIALES							
PIIA		PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03	
Projet intégré d'habitation		√	√	√	√	√	
Autres articles		a)	a)	a)	a)	a)	

SERVICES

Aqueduc	√
Égout	√

NOTES

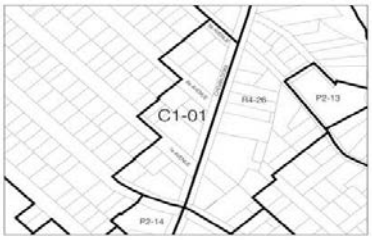
(1) Commerce à caractère érotique

DISPOSITIONS SPÉCIALES

a) Article 10.4 (Bâtiments à utilisation mixte)

AMENDEMENTS

Date	No règlement	Par
2015-05-13	1389	
2011-08-11	1429	



juin 2018

PROVENCHER ROY + URBANISME

Règlement de zonage 1369

Grille des usages et normes par zones (annexe A)

ZONE : C1-02

GROUPE ET CLASSE D'USAGE

HABITATION							
Unifamiliale	H1						
Bifamiliale et trifamiliale	H2						
Multifamiliale	H3	√	√				
Multifamiliale d'envergure	H4					√	

COMMERCE							
Commerce d'appoint	C1	√	√			√	
Commerce artériel léger	C2			√	√		
Commerce artériel lourd	C3						
Commerce récréatif intérieur	C4						
Commerce récréatif extérieur	C5						

PUBLIC							
Service public de plein air	P1	√	√	√	√	√	
Service public institutionnel et administratif	P2						
Service public institutionnel imposant	P3						
Service public d'utilité	P4						

Usages spécifiquement permis							
Usages spécifiquement exclus		(1)	(1)	(2)	(2)	(2)	

NORMES

TERRAIN							
Superficie (m2)	min.	600	480	750	750	600	
Profondeur (m)	min.	30	30	50	50	30	
Frontage (m)	min.	20	16	15	15	20	

STRUCTURE							
Isolée		√		√		√	
Jumelée			√		√		
Contiguë							

MARGES							
Marge avant (m)	min.	2	2	2	2	2	
Marges latérales (m)	min.	2	0/2	2	0/2	2	
Marge latérales totales (m)	min.	4	2	4	2	4	
Marge arrière (m)	min.	20	20	15	15	20	

ÉDIFICATION DES BÂTIMENTS							
Hauteur (étage)	min.	2	2	2	2	2	
Hauteur (étage)	max.	3	3	3	3	8	
Superficie d'implantation (m2)	min.	100	100	100	100	100	
Largeur (m)	min.	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	

RAPPORTS							
Logement / bâtiment	max.	6	6	-	-	-	
Coefficient d'occupation du sol (COS)	max.	2	2	-	-	-	
Coefficient d'emprise au sol (CES) (%)	max.	40	40	40	40	40	
Espace naturel (%)	min.	20	20	25	25	20	

DISPOSITIONS SPÉCIALES							
PIIA		PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03	
Projet intégré d'habitation		√	√	√	√	√	
Autres articles		a)	a)	a)	a)	a)	

SERVICES	
Aqueduc	√
Égout	√

NOTES

(1) Commerce à caractère érotique

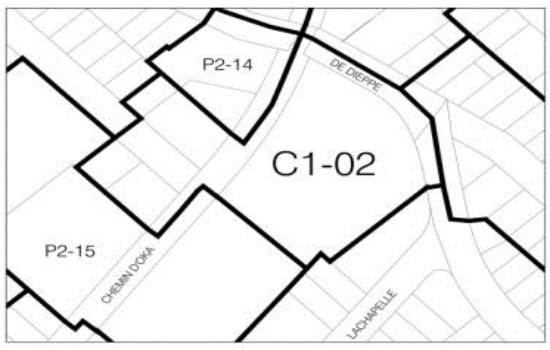
(2) Les usages liés à la catégories des Services motorisés)

DISPOSITIONS SPÉCIALES

a) Article 10.4 (Bâtiments à utilisation mixte)

AMENDEMENTS

Date	No règlement	Par
2010-05-13	1389	
2011-08-11	1429	



URBACOM

juin 2018

PROVENCHER ROY + URBANISME

Règlement de zonage 1369

Grille des usages et normes par zones (annexe A)

ZONE : C1-09

GROUPE ET CLASSE D'USAGE

HABITATION							
Unifamiliale	H1						
Bifamiliale et trifamiliale	H2						
Multifamiliale	H3	√	√				
Multifamiliale d'envergure	H4					√	

COMMERCE							
Commerce d'appoint	C1	√	√				
Commerce artériel léger	C2			√	√		
Commerce artériel lourd	C3						
Commerce récréatif intérieur	C4						
Commerce récréatif extérieur	C5						

PUBLIC							
Service public de plein air	P1	√	√	√	√	√	
Service public institutionnel et administratif	P2						
Service public institutionnel imposant	P3						
Service public d'utilité	P4						

Usages spécifiquement permis							
Usages spécifiquement exclus		(1)	(1)	(2)	(2)	(2)	

NORMES

TERRAIN							
Superficie (m2)	min.	600	480	750	750	600	
Profondeur (m)	min.	30	30	50	50	30	
Frontage (m)	min.	20	16	15	15	20	

STRUCTURE							
Isolée		√		√		√	
Jumelée			√		√		
Contiguë							

MARGES							
Marge avant (m)	min.	2	2	2	2	2	
Marges latérales (m)	min.	2	0/2	2	0/2	2	
Marge latérales totales (m)	min.	4	2	4	2	4	
Marge arrière (m)	min.	6	6	6	6	6	

ÉDIFICATION DES BÂTIMENTS							
Hauteur (étage)	min.	2	2	2	2	2	
Hauteur (étage)	max.	5	5	5	5	5	
Superficie d'implantation (m2)	min.	100	100	100	100	100	
Largeur (m)	min.	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	

RAPPORTS							
Logement / bâtiment	max.	-	-	-	-	-	
Coefficient d'occupation du sol (COS)	max.	-	-	-	-	-	
Coefficient d'emprise au sol (CES) (%)	max.	40	40	40	40	40	
Espace naturel (%)	min.	20	20	25	25	20	

DISPOSITIONS SPÉCIALES							
PIIA		PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03	
Projet intégré d'habitation		√	√	√	√	√	
Autres articles		a)	a)	a)	a)	a)	

SERVICES	
Aqueduc	√
Égout	√

NOTES

(1) Commerce à caractère érotique

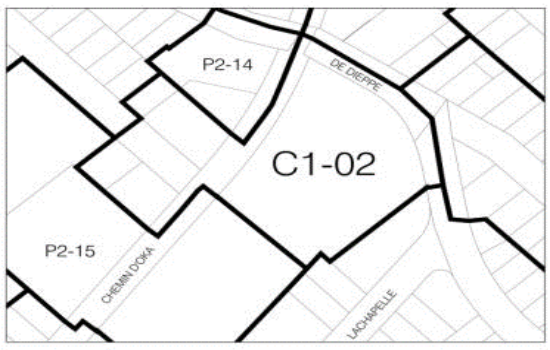
(2) Les usages liés à la catégories des Services motorisés)

DISPOSITIONS SPÉCIALES

a) Article 10.4 (Bâtiments à utilisation mixte)

AMENDEMENTS

Date	No règlement	Par
2010-05-13	1389	
2011-08-11	1429	



URBACOM

juin 2018

PROVENCHER ROY + URBANISME

Règlement de zonage 1369

Grille des usages et normes par zones (annexe A)

ZONE : C1-03

GROUPE ET CLASSE D'USAGE

HABITATION							
Unifamiliale	H1						
Bifamiliale et trifamiliale	H2			√	√		
Multifamiliale	H3	√	√			√	
Multifamiliale d'envergure	H4						√
COMMERCE							
Commerce d'appoint	C1	√	√			√	√
Commerce artériel léger	C2			√	√		
Commerce artériel lourd	C3						
Commerce récréatif intérieur	C4						
Commerce récréatif extérieur	C5						
PUBLIC							
Service public de plein air	P1	√	√	√	√	√	√
Service public institutionnel et administratif	P2						
Service public institutionnel imposant	P3						
Service public d'utilité	P4						
Usages spécifiquement permis							
Usages spécifiquement exclus		(1)	(1)	(2)	(2)	(1)	(1)

NORMES

TERRAIN							
Superficie (m2)	min.	600	480	750	750	750	1000
Profondeur (m)	min.	30	30	50	50	50	50
Frontage (m)	min.	20	16	15	15	75	20
STRUCTURE							
Isolée		√				√	√
Jumelée			√	√			
Contiguë					√		
MARGES							
Marge avant (m)	min.	6	6	2	2	4	4
Marges latérales (m)	min.	4	0/4	0/2	0/2	4	4
Marge latérales totales (m)	min.	8	4	2	2	8	8
Marge arrière (m)	min.	9	9	15	15	8	8
ÉDIFICATION DES BÂTIMENTS							
Hauteur (étage)	min.	2	2	2	2	2	2
Hauteur (étage)	max.	4	4	3	3	4	8
Superficie d'implantation (m2)	min.	100	100	100	100	100	100
Largeur (m)	min.	8	8	7,5	7,5	7,5	8
RAPPORTS							
Logement / bâtiment	max.	-	-	3	3	8	-
Coefficient d'occupation du sol (COS)	max.	-	-	1,2	1,2	-	-
Coefficient d'emprise au sol (CES) (%)	max.	40	40	40	40	40	40
Espace naturel (%)	min.	20	20	25	25	25	20
DISPOSITIONS SPÉCIALES							
PIIA		PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03
Projet intégré d'habitation		√	√	√	√	√	√
Autres articles		a)	a)	a)	a)	a)	a)

SERVICES	
Aqueduc	√
Égout	√

NOTES

(1) Commerce à caractère érotique

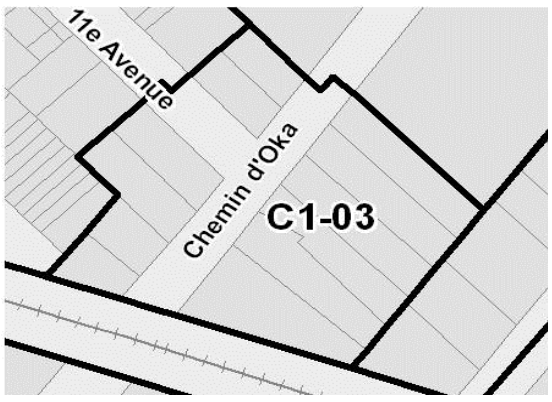
(2) Les usages liés à la catégories des Services motorisés

DISPOSITIONS SPÉCIALES

a) Article 10.4 (Bâtiments à utilisation mixte)

AMENDEMENTS

Date	No règlement	Par
2010-05-13	1389	
2011-08-11	1429	



URBACOM

juin 2018

PROVENCHER ROY + URBANISME

Règlement de zonage 1369

Grille des usages et normes par zones (annexe A)

ZONE : C1-04

GROUPE ET CLASSE D'USAGE

HABITATION							
Unifamiliale	H1						
Bifamiliale et trifamiliale	H2			√	√		
Multifamiliale	H3	√	√				
Multifamiliale d'envergure	H4						

COMMERCE							
Commerce d'appoint	C1	√	√				
Commerce artériel léger	C2			√	√		
Commerce artériel lourd	C3						
Commerce récréatif intérieur	C4					√(1)	√(1)
Commerce récréatif extérieur	C5						

PUBLIC							
Service public de plein air	P1	√	√	√	√	√	√
Service public institutionnel et administratif	P2						
Service public institutionnel imposant	P3						
Service public d'utilité	P4						

Usages spécifiquement permis					(1)	(1)
Usages spécifiquement exclus	(2)	(2)	(3)	(3)		

NORMES

TERRAIN							
Superficie (m2)	min.	600	480	750	750	600	480
Profondeur (m)	min.	30	30	50	50	30	30
Frontage (m)	min.	20	16	15	15	20	16

STRUCTURE						
Isolée	√				√	
Jumelée		√	√			√
Contiguë				√		

MARGES							
Marge avant (m)	min.	6	6	2	2	6	6
Marges latérales (m)	min.	4	0/4	0/2	0/2	4	0/4
Marge latérales totales (m)	min.	8	4	2	2	8	4
Marge arrière (m)	min.	9	9	15	15	9	9

ÉDIFICATION DES BÂTIMENTS							
Hauteur (étage)	min.	2	2	2	2	1	1
Hauteur (étage)	max.	5	5	5	5	5	5
Superficie d'implantation (m2)	min.	55	55	100	100	55	55
Largeur (m)	min.	8	8	7,5	7,5	8	8

RAPPORTS							
Logement / bâtiment	max.	-	-	3	3	-	-
Coefficient d'occupation du sol (COS)	max.	-	-	2	2	0,4	0,4
Coefficient d'emprise au sol (CES) (%)	max.	20	20	40	40	20	20
Espace naturel (%)	min.	10	10	25	25	10	10

DISPOSITIONS SPÉCIALES						
PIIA	PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03
Projet intégré d'habitation	√	√	√	√	√	√
Autres articles	a) b)	a) b)	a) b)	a) b)	a) b)	a) b)

SERVICES	
Aqueduc	√
Égout	√

NOTES

(1) Les usages récréatifs intérieurs suivant sont autorisés dans cette zone : gymnase, bistro

(2) Commerce à caractère érotique

(3) Les usages liés à la catégories des Services motorisés

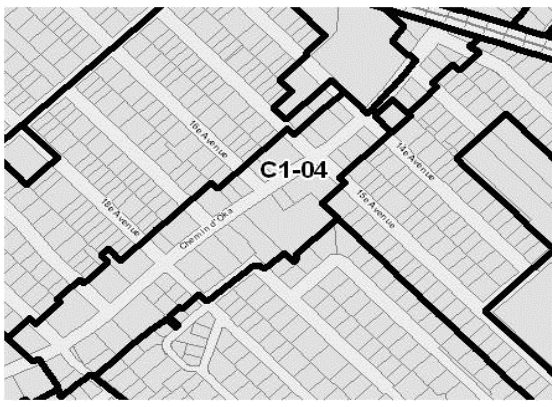
DISPOSITIONS SPÉCIALES

a) Articles 8.28 et 8.29 (Éléments d'intérêt patrimonial et architectural)

b) Article 10.4 (Bâtiments à utilisation mixte)

AMENDEMENTS

Date	No règlement	Par
2010-05-13	1389	
2011-08-11	1429	



URBACOM

juin 2018

PROVENCHER ROY + URBANISME

Règlement de zonage 1369

Grille des usages et normes par zones (annexe A)

ZONE : R4-26

GROUPE ET CLASSE D'USAGE

HABITATION								
Unifamiliale	H1							
Bifamiliale et trifamiliale	H2						√	√
Multifamiliale	H3			√	√	√		
Multifamiliale d'envergure	H4	√(2)	√(2)					
COMMERCE								
Commerce d'appoint	C1	√	√	√	√	√	√	√
Commerce artériel léger	C2							
Commerce artériel lourd	C3							
Commerce récréatif intérieur	C4							
Commerce récréatif extérieur	C5							
PUBLIC								
Service public de plein air	P1	√	√	√	√	√	√	√
Service public institutionnel et administratif	P2							
Service public institutionnel imposant	P3							
Service public d'utilité	P4							
Usages spécifiquement permis								
Usages spécifiquement exclus		(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)

NORMES

TERRAIN								
Superficie (m2)	min.	2000	2000	750	750	1000	750	750
Profondeur (m)	min.	45	45	50	50	45	50	50
Frontage (m)	min.	45	45	15	15	45	15	15
STRUCTURE								
Isolée		√				√		
Jumelée			√	√			√	
Contiguë					√			√
MARGES								
Marge avant (m)	min.	6	6	2	2	2	2	2
Marges latérales (m)	min.	4	0/4	0/2	0/2	3	0/2	0/2
Marge latérales totales (m)	min.	8	4	2	2	6	2	2
Marge arrière (m)	min.	9	9	25	25	25	25	25
ÉDIFICATION DES BÂTIMENTS								
Hauteur (étage)	min.	4	4	2	2	2	2	2
Hauteur (étage)	max.	8	8	4	4	4	3	3
Superficie d'implantation (m2)	min.	100	100	100	100	100	100	100
Largeur (m)	min.	12	12	7,5	7,5	11	7,5	7,5
RAPPORTS								
Logement / bâtiment	max.	-	-	8	8	8	3	3
Coefficient d'occupation du sol (COS)	max.	-	-	-	-	-	2	2
Coefficient d'emprise au sol (CES) (%)	max.	40	50	40	40	40	40	40
Espace naturel (%)	min.	10	10	25	25	25	25	25
DISPOSITIONS SPÉCIALES								
PIIA		PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03
Projet intégré d'habitation		√	√	√	√	√	√	√
Autres articles		a) b)	a) b)	a) b)	a) b)	a) b)	a) b)	a) b)

SERVICES

Aqueduc	√
Égout	√

NOTES

(1) Commerce à caractère érotique

(2) Pour un terrain ayant front sur le Chemin d'Oka seul le multifamilial d'envergure est permis

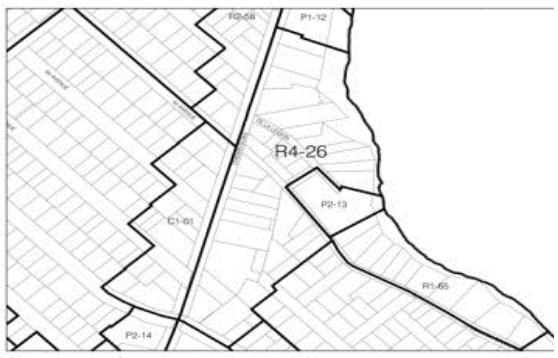
DISPOSITIONS SPÉCIALES

a) Article 10.4 (Bâtiments à utilisation mixte)

b) Chapitre 8 (Zones inondables)

AMENDEMENTS

Date	No règlement	Par
2011-08-11	1429	



juin 2018

PROVENCHER ROY + URBANISME

Règlement de zonage 1369

Grille des usages et normes par zones (annexe A)

ZONE : R4-28

GROUPE ET CLASSE D'USAGE

HABITATION								
Unifamiliale	H1	√	√					
Bifamiliale et trifamiliale	H2			√	√			
Multifamiliale	H3					√ (1)	√ (1)	
Multifamiliale d'envergure	H4							√ (1)

COMMERCE								
Commerce d'appoint	C1							
Commerce artériel léger	C2							
Commerce artériel lourd	C3							
Commerce récréatif intérieur	C4							
Commerce récréatif extérieur	C5							

PUBLIC								
Service public de plein air	P1	√	√	√	√	√	√	√
Service public institutionnel et administratif	P2							
Service public institutionnel imposant	P3							
Service public d'utilité	P4							

Usages spécifiquement permis								
Usages spécifiquement exclus								

NORMES

TERRAIN								
Superficie (m2)	min.	450	27	450	450	1000	1000	1000
Profondeur (m)	min.	30	30	30	30	40	40	40
Frontage (m)	min.	15	9,15	15	15	25	25	25

STRUCTURE								
Isolée		√		√		√		√
Jumelée			√		√		√	
Contiguë								

MARGES								
Marge avant (m)	min.	6	6	6	6	6	6	6
Marges latérales (m)	min.	1,25	0/3	1,25	0/3	3	0/5	3
Marge latérales totales (m)	min.	5	3	5	3	6	5	6
Marge arrière (m)	min.	7,6	7,6	7,6	9	9	9	9

ÉDIFICATION DES BÂTIMENTS								
Hauteur (étage)	min.	1	1	2	2	2	2	3
Hauteur (étage)	max.	2	2	3	3	3	3	5
Superficie d'implantation (m2)	min.	50	50	58	58	90	90	90
Largeur (m)	min.	8	7	8,7	8,7	11	11	11

RAPPORTS								
Logement / bâtiment	max.	1	1	3	3	6	6	-
Coefficient d'occupation du sol (COS)	max.	0,6	0,8	1,2	1.2	1,2	1,5	-
Coefficient d'emprise au sol (CES) (%)	max.	30	40	30	30	40	40	40
Espace naturel (%)	min.	25	20	10	10	10	10	10

DISPOSITIONS SPÉCIALES								
PIIA	PIIA-01	PIIA-01	PIIA-01	PIIA-01	PIIA-01	PIIA-01	PIIA-01
Projet intégré d'habitation	√	√	√	√	√	√	√
Autres articles							

SERVICES	
Aqueduc	√
Égout	√

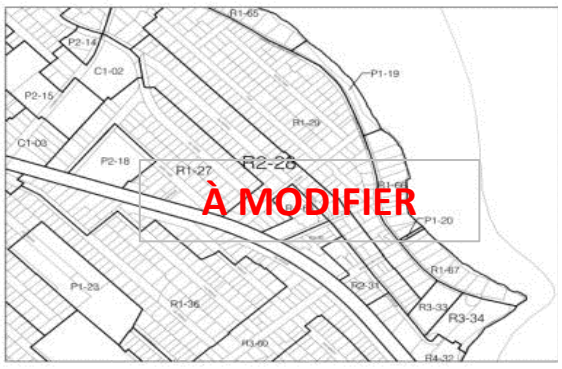
NOTES

(1) Une (1) seule case de stationnement par unité de logement est permise pour les habitations multifamiliale (H3) et multifamiliale d'envergure (4).

DISPOSITIONS SPÉCIALES

AMENDEMENTS

Date	No règlement	Par
2011-08-11	1429	



juin 2018

PROVENCHER ROY + URBANISME

Règlement de zonage 1369

Grille des usages et normes par zones (annexe A)

ZONE : R3-29

GROUPE ET CLASSE D'USAGE

HABITATION							
Unifamiliale	H1	√	√	√			
Bifamiliale et trifamiliale	H2				√		
Multifamiliale	H3					√	√
Multifamiliale d'envergure	H4						

COMMERCE							
Commerce d'appoint	C1						
Commerce artériel léger	C2						
Commerce artériel lourd	C3						
Commerce récréatif intérieur	C4						
Commerce récréatif extérieur	C5						

PUBLIC							
Service public de plein air	P1	√	√	√	√	√	√
Service public institutionnel et administratif	P2						
Service public institutionnel imposant	P3						
Service public d'utilité	P4						

Usages spécifiquement permis			(1)			
Usages spécifiquement exclus				(2)		

NORMES

TERRAIN							
Superficie (m2)	min.	450	270	215	450	1000	1000
Profondeur (m)	min.	30	30	30	30	40	40
Frontage (m)	min.	15	9,15	7	15	25	25

STRUCTURE						
Isolée	√			√	√	
Jumelée		√				√
Contiguë			√			

MARGES							
Marge avant (m)	min.	6	6	6	6	6	6
Marges latérales (m)	min.	1,25	0/3	3	1,25	2	0/5
Marge latérales totales (m)	min.	3	2	6	5	5	5
Marge arrière (m)	min.	7,6	7,6	7,6	7,6	7,6	7,6

ÉDIFICATION DES BÂTIMENTS							
Hauteur (étage)	min.	1	1	1	2	2	2
Hauteur (étage)	max.	2	2	2	2	3	3
Superficie d'implantation (m2)	min.	50	50	50	58	90	90
Largeur (m)	min.	8	7	7	8,7	11	11

RAPPORTS							
Logement / bâtiment	max.	1	1	1	2	6	6
Coefficient d'occupation du sol (COS)	max.	0,6	0,8	0,8	0,6	1,2	1,5
Coefficient d'emprise au sol (CES) (%)	max.	30	40	40	30	40	40
Espace naturel (%)	min.	25	20	20	10	10	10

DISPOSITIONS SPÉCIALES							
PIIA		PIIA-01	PIIA-01	PIIA-01	PIIA-01	PIIA-01	PIIA-01
Projet intégré d'habitation		√	√	√	√	√	√
Autres articles		a)	a)	a)	a)	a)	a)

SERVICES	
Aqueduc	√
Égout	√

NOTES

(1) Maximum de trois (3) habitations

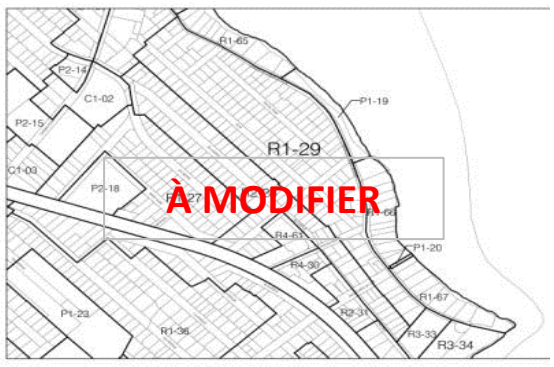
(2) Habitation trifamiliale

DISPOSITIONS SPÉCIALES

a) Chapitre 8 (Zones inondables)

AMENDEMENTS

Date	No règlement	Par
2011-08-11	1429	



juin 2018

PROVENCHER ROY + URBANISME

Règlement de zonage 1369

Grille des usages et normes par zones (annexe A)

ZONE : R4-30

GROUPE ET CLASSE D'USAGE

HABITATION							
Unifamiliale	H1						
Bifamiliale et trifamiliale	H2						
Multifamiliale	H3	√	√				
Multifamiliale d'envergure	H4			√	√		

COMMERCE							
Commerce d'appoint	C1	√	√	√	√		
Commerce artériel léger	C2						
Commerce artériel lourd	C3						
Commerce récréatif intérieur	C4						
Commerce récréatif extérieur	C5						

PUBLIC							
Service public de plein air	P1	√	√	√	√		
Service public institutionnel et administratif	P2						
Service public institutionnel imposant	P3						
Service public d'utilité	P4						

Usages spécifiquement permis		(1)	(1)	(1)	(1)		
Usages spécifiquement exclus		(2)	(2)	(2)	(2)		

NORMES

TERRAIN							
Superficie (m2)	min.	1000	1000	1000	1000		
Profondeur (m)	min.	40	40	45	45		
Frontage (m)	min.	25	25	45	45		

STRUCTURE							
Isolée		√		√			
Jumelée			√		√		
Contiguë							

MARGES							
Marge avant (m)	min.	6	6	6	6		
Marges latérales (m)	min.	5	0/5	3	0/5		
Marge latérales totales (m)	min.	10	5	6	5		
Marge arrière (m)	min.	9	9	9	9		

ÉDIFICATION DES BÂTIMENTS							
Hauteur (étage)	min.	2	2	3	3		
Hauteur (étage)	max.	4	4	5	5		
Superficie d'implantation (m2)	min.	90	90	100	100		
Largeur (m)	min.	11	11	12	12		

RAPPORTS							
Logement / bâtiment	max.	8	8	-	-		
Coefficient d'occupation du sol (COS)	max.	-	-	-	-		
Coefficient d'emprise au sol (CES) (%)	max.	40	40	40	40		
Espace naturel (%)	min.	10	10	10	10		

DISPOSITIONS SPÉCIALES							
PIIA		PIIA-01	PIIA-01	PIIA-01	PIIA-01		
Projet intégré d'habitation		√	√	√	√		
Autres articles		a)	a)	a)	a)		

SERVICES	
Aqueduc	√
Égout	√

NOTES

(1) Dépanneur

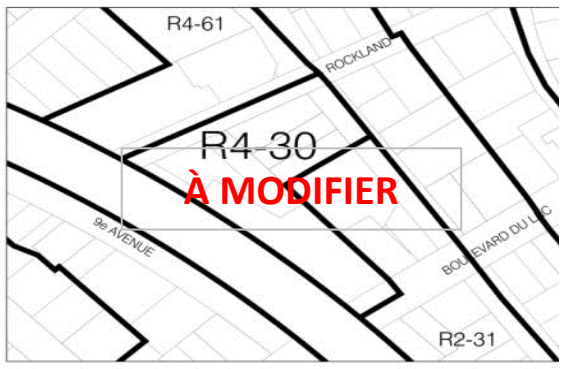
(2) Commerce à caractère érotique

DISPOSITIONS SPÉCIALES

a) Article 10.4 (Bâtiments à utilisation mixte)

AMENDEMENTS

Date	No règlement	Par
2011-08-11	1429	



juin 2018

PROVENCHER ROY + URBANISME

Règlement de zonage 1369

Grille des usages et normes par zones (annexe A)

ZONE : R4-32

GROUPE ET CLASSE D'USAGE

HABITATION							
Unifamiliale	H1						
Bifamiliale et trifamiliale	H2						
Multifamiliale	H3	√					
Multifamiliale d'envergure	H4	√	√				

COMMERCE							
Commerce d'appoint	C1						
Commerce artériel léger	C2						
Commerce artériel lourd	C3						
Commerce récréatif intérieur	C4						
Commerce récréatif extérieur	C5						

PUBLIC							
Service public de plein air	P1	√	√				
Service public institutionnel et administratif	P2						
Service public institutionnel imposant	P3						
Service public d'utilité	P4						

Usages spécifiquement permis							
Usages spécifiquement exclus							

NORMES

TERRAIN							
Superficie (m2)	min.	1000	2000				
Profondeur (m)	min.	45	45				
Frontage (m)	min.	25	45				

STRUCTURE							
Isolée		√	√				
Jumelée							
Contiguë							

MARGES							
Marge avant (m)	min.	6	6				
Marges latérales (m)	min.	3	3				
Marge latérales totales (m)	min.	9	9				
Marge arrière (m)	min.	9	9				

ÉDIFICATION DES BÂTIMENTS							
Hauteur (étage)	min.	2	2				
Hauteur (étage)	max.	6	6				
Superficie d'implantation (m2)	min.	90	100				
Largeur (m)	min.	11	12				

RAPPORTS							
Logement / bâtiment	max.	-	-				
Coefficient d'occupation du sol (COS)	max.	-	-				
Coefficient d'emprise au sol (CES) (%)	max.	30	30				
Espace naturel (%)	min.	10	10				

DISPOSITIONS SPÉCIALES							
PIIA		PIIA-01	PIIA-01				
Projet intégré d'habitation		√	√				
Autres articles		a)	a)				

SERVICES	
Aqueduc	√
Égout	√

NOTES

DISPOSITIONS SPÉCIALES

a) Chapitre 8 (Zones inondables)

AMENDEMENTS

Date	No règlement	Par
2011-08-11	1429	
2013-02-14	1481	
2015-08-25	1558	JC

AJOUTER PLAN

juin 2018

PROVENCHER ROY + URBANISME

Règlement de zonage 1369

Grille des usages et normes par zones (annexe A)

ZONE : R1-36

GROUPE ET CLASSE D'USAGE

HABITATION							
Unifamiliale	H1	√	√	√			
Bifamiliale et trifamiliale	H2				√		
Multifamiliale	H3						
Multifamiliale d'envergure	H4						

COMMERCE							
Commerce d'appoint	C1						
Commerce artériel léger	C2						
Commerce artériel lourd	C3						
Commerce récréatif intérieur	C4						
Commerce récréatif extérieur	C5						

PUBLIC							
Service public de plein air	P1	√	√	√	√		
Service public institutionnel et administratif	P2						
Service public institutionnel imposant	P3						
Service public d'utilité	P4						

Usages spécifiquement permis			(1)	(2)		
Usages spécifiquement exclus						

NORMES

TERRAIN							
Superficie (m2)	min.	450	270	215	450		
Profondeur (m)	min.	30	30	30	30		
Frontage (m)	min.	15	9,15	7	15		

STRUCTURE						
Isolée	√			√		
Jumelée		√				
Contiguë			√			

MARGES							
Marge avant (m)	min.	6	6	6	6		
Marges latérales (m)	min.	1,25	0/3	3	1,25		
Marge latérales totales (m)	min.	3	2	6	5		
Marge arrière (m)	min.	7,6	7,6	7,6	7,6		

ÉDIFICATION DES BÂTIMENTS							
Hauteur (étage)	min.	1	1	1	2		
Hauteur (étage)	max.	2	2	2	2		
Superficie d'implantation (m2)	min.	50	50	50	58		
Largeur (m)	min.	8	7	7	8,7		

RAPPORTS							
Logement / bâtiment	max.	1	1	1	3		
Coefficient d'occupation du sol (COS)	max.	0,6	0,8	0,8	0,6		
Coefficient d'emprise au sol (CES) (%)	max.	30	40	40	30		
Espace naturel (%)	min.	25	20	20	10		

DISPOSITIONS SPÉCIALES						
PIIA	PIIA-01 PIIA-02	PIIA-01	PIIA-01	PIIA-01		
Projet intégré d'habitation	√	√	√	√		
Autres articles	a)	a)	a)	a)		

SERVICES	
Aqueduc	√
Égout	√

NOTES

(1) Maximum de trois (3) habitations

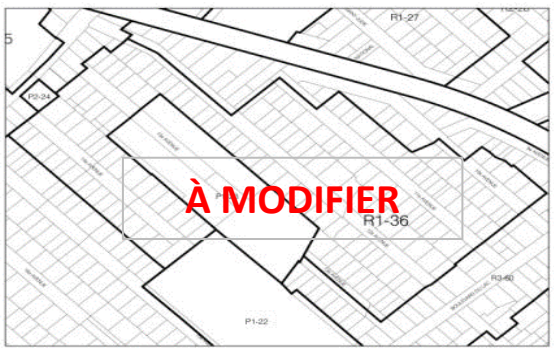
(2) Une habitation autre qu'unifamiliale n'est pas autorisée en zone inondable

DISPOSITIONS SPÉCIALES

a) Chapitre 8 (Zones inondables)

AMENDEMENTS

Date	No règlement	Par
2011-08-11	1429	
2011-12-08	1441	



juin 2018

PROVENCHER ROY + URBANISME

Règlement de zonage 1369

Grille des usages et normes par zones (annexe A)

ZONE : R1-59

GROUPE ET CLASSE D'USAGE

HABITATION							
Unifamiliale	H1	√	√				
Bifamiliale et trifamiliale	H2						
Multifamiliale	H3						
Multifamiliale d'envergure	H4						

COMMERCE							
Commerce d'appoint	C1	√	√				
Commerce artériel léger	C2						
Commerce artériel lourd	C3						
Commerce récréatif intérieur	C4						
Commerce récréatif extérieur	C5						

PUBLIC							
Service public de plein air	P1	√	√				
Service public institutionnel et administratif	P2						
Service public institutionnel imposant	P3						
Service public d'utilité	P4						

Usages spécifiquement permis							
Usages spécifiquement exclus		(1)	(1)				

NORMES

TERRAIN							
Superficie (m2)	min.	450	270				
Profondeur (m)	min.	30	30				
Frontage (m)	min.	15	9,15				

STRUCTURE							
Isolée		√					
Jumelée			√				
Contiguë							

MARGES							
Marge avant (m)	min.	2	2				
Marges latérales (m)	min.	1,25	0/3				
Marge latérales totales (m)	min.	5	3				
Marge arrière (m)	min.	7,6	7,6				

ÉDIFICATION DES BÂTIMENTS							
Hauteur (étage)	min.	1	1				
Hauteur (étage)	max.	2	2				
Superficie d'implantation (m2)	min.	50	50				
Largeur (m)	min.	8	7				

RAPPORTS							
Logement / bâtiment	max.	1	1				
Coefficient d'occupation du sol (COS)	max.	0,6	0,8				
Coefficient d'emprise au sol (CES) (%)	max.	30	40				
Espace naturel (%)	min.	25	20				

DISPOSITIONS SPÉCIALES							
PIIA		PIIA-03	PIIA-03				
Projet intégré d'habitation		√	√				
Autres articles							

SERVICES	
Aqueduc	√
Égout	√

NOTES

(1) Commerce à caractère érotique

DISPOSITIONS SPÉCIALES

AMENDEMENTS

Date	No règlement	Par

juin 2018

PROVENCHER ROY + URBANISME

Règlement de zonage 1369

Grille des usages et normes par zones (annexe A)

ZONE : R4-61

GROUPE ET CLASSE D'USAGE

HABITATION							
Unifamiliale	H1						
Bifamiliale et trifamiliale	H2						
Multifamiliale	H3	√	√				
Multifamiliale d'envergure	H4			√	√		

COMMERCE							
Commerce d'appoint	C1	√	√	√	√		
Commerce artériel léger	C2						
Commerce artériel lourd	C3						
Commerce récréatif intérieur	C4						
Commerce récréatif extérieur	C5						

PUBLIC							
Service public de plein air	P1	√	√	√	√		
Service public institutionnel et administratif	P2						
Service public institutionnel imposant	P3						
Service public d'utilité	P4						

Usages spécifiquement permis							
Usages spécifiquement exclus		(1)	(1)	(1)	(1)		

NORMES

TERRAIN							
Superficie (m2)	min.	1000	1000	1000	1000		
Profondeur (m)	min.	40	40	45	45		
Frontage (m)	min.	25	25	45	45		

STRUCTURE							
Isolée		√		√			
Jumelée			√		√		
Contiguë							

MARGES							
Marge avant (m)	min.	6	6	6	6		
Marges latérales (m)	min.	5	0/5	5	0/5		
Marge latérales totales (m)	min.	90	5	10	5		
Marge arrière (m)	min.	11	9	9	9		

ÉDIFICATION DES BÂTIMENTS							
Hauteur (étage)	min.	2	2	2	2		
Hauteur (étage)	max.	4	4	5	5		
Superficie d'implantation (m2)	min.	90	90	100	100		
Largeur (m)	min.	11	11	12	12		

RAPPORTS							
Logement / bâtiment	max.	8	8	-	-		
Coefficient d'occupation du sol (COS)	max.	1,2	-	-	-		
Coefficient d'emprise au sol (CES) (%)	max.	40	40	40	40		
Espace naturel (%)	min.	10	10	10	10		

DISPOSITIONS SPÉCIALES							
PIIA		PIIA-01	PIIA-01	PIIA-01	PIIA-01		
Projet intégré d'habitation		√	√	√	√		
Autres articles		a)	a)	a)	a)		

SERVICES	
Aqueduc	√
Égout	√

NOTES

(1) Commerce à caractère érotique

DISPOSITIONS SPÉCIALES

a) Article 10.4 (Bâtiments à utilisation mixte)

AMENDEMENTS

Date	No règlement	Par

AJOUTER PLAN

juin 2018

PROVENCHER ROY + URBANISME

Règlement de zonage 1369

Grille des usages et normes par zones (annexe A)

ZONE : R1-68

GROUPE ET CLASSE D'USAGE

HABITATION							
Unifamiliale	H1	√	√				
Bifamiliale et trifamiliale	H2						
Multifamiliale	H3						
Multifamiliale d'envergure	H4						

COMMERCE							
Commerce d'appoint	C1						
Commerce artériel léger	C2						
Commerce artériel lourd	C3						
Commerce récréatif intérieur	C4						
Commerce récréatif extérieur	C5						

PUBLIC							
Service public de plein air	P1	√	√				
Service public institutionnel et administratif	P2						
Service public institutionnel imposant	P3						
Service public d'utilité	P4						

Usages spécifiquement permis							
Usages spécifiquement exclus							

NORMES

TERRAIN							
Superficie (m2)	min.	450	270				
Profondeur (m)	min.	30	30				
Frontage (m)	min.	15	9,15				

STRUCTURE							
Isolée		√					
Jumelée			√				
Contiguë							

MARGES							
Marge avant (m)	min.	6	6				
Marges latérales (m)	min.	1,25	0/3				
Marge latérales totales (m)	min.	3	2				
Marge arrière (m)	min.	7,6	7,6				

ÉDIFICATION DES BÂTIMENTS							
Hauteur (étage)	min.	1	1				
Hauteur (étage)	max.	2	2				
Superficie d'implantation (m2)	min.	50	50				
Largeur (m)	min.	8	7				

RAPPORTS							
Logement / bâtiment	max.	1	1				
Coefficient d'occupation du sol (COS)	max.	0,6	0,8				
Coefficient d'emprise au sol (CES) (%)	max.	30	40				
Espace naturel (%)	min.	25	20				

DISPOSITIONS SPÉCIALES							
PIIA		PIIA-01	PIIA-01				
Projet intégré d'habitation							
Autres articles		a)	a)				

SERVICES	
Aqueduc	√
Égout	√

NOTES

DISPOSITIONS SPÉCIALES

a) Chapitre 8 (Zones inondables)

AMENDEMENTS

Date	No règlement	Par

AJOUTER PLAN

juin 2018

PROVENCHER ROY + URBANISME

Règlement de zonage 1369

Grille des usages et normes par zones (annexe A)

ZONE : R4-71 SECTEUR 1

GROUPE ET CLASSE D'USAGE

HABITATION							
Unifamiliale	H1						
Bifamiliale et trifamiliale	H2	√	√				
Multifamiliale	H3			√	√		
Multifamiliale d'envergure	H4					√	√

COMMERCE							
Commerce d'appoint	C1						
Commerce artériel léger	C2						
Commerce artériel lourd	C3						
Commerce récréatif intérieur	C4						
Commerce récréatif extérieur	C5						

PUBLIC							
Service public de plein air	P1	√	√	√	√	√	√
Service public institutionnel et administratif	P2						
Service public institutionnel imposant	P3						
Service public d'utilité	P4						

Usages spécifiquement permis							
Usages spécifiquement exclus							

NORMES

TERRAIN							
Superficie (m2)	min.	450	450	450	450	450	450
Profondeur (m)	min.	30	30	30	30	30	30
Frontage (m)	min.	15	12	15	12	15	12

STRUCTURE						
Isolée	√		√		√	
Jumelée		√		√		√
Contiguë						

MARGES							
Marge avant (m)	min.	3	3	3	3	3	3
Marges latérales (m)	min.	1,5	0/1,5	1,5	0/1,5	1,5	0/1,5
Marge latérales totales (m)	min.	3	3	3	3	3	3
Marge arrière (m)	min.	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5

ÉDIFICATION DES BÂTIMENTS							
Hauteur (étage)	min.	2	2	2	2	2	2
Hauteur (étage)	max.	2	2	3	3	4	4
Superficie d'implantation (m2)	min.	50	50	50	50	50	50
Largeur (m)	min.	7	7	7	7	7	7

RAPPORTS							
Logement / bâtiment	max.	3	3	6	6	-	-
Coefficient d'occupation du sol (COS)	max.	0,6	0,6	-	-	-	-
Coefficient d'emprise au sol (CES) (%)	max.	30	30	40	40	40	40
Espace naturel (%)	min.	20	20	20	20	20	20

DISPOSITIONS SPÉCIALES							
PIIA		PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03
Projet intégré d'habitation		√	√	√	√	√	√
Autres articles		a) b)	a) b)	a) b)	a) b)	a) b)	a) b)

SERVICES	
Aqueduc	√
Égout	√

NOTES

DISPOSITIONS SPÉCIALES

a) Chapitre 8 (Zones inondables)

AMENDEMENTS

Date	No règlement	Par
2011-08-11	1429	

AJOUTER PLAN

juin 2018

PROVENCHER ROY + URBANISME

Règlement de zonage 1369

Grille des usages et normes par zones (annexe A)

ZONE : R4-71 SECTEUR 2

GROUPE ET CLASSE D'USAGE

HABITATION							
Unifamiliale	H1						
Bifamiliale et trifamiliale	H2	√	√				
Multifamiliale	H3			√	√		
Multifamiliale d'envergure	H4					√	√

COMMERCE							
Commerce d'appoint	C1						
Commerce artériel léger	C2						
Commerce artériel lourd	C3						
Commerce récréatif intérieur	C4						
Commerce récréatif extérieur	C5						

PUBLIC							
Service public de plein air	P1	√	√	√	√	√	√
Service public institutionnel et administratif	P2						
Service public institutionnel imposant	P3						
Service public d'utilité	P4						

Usages spécifiquement permis							
Usages spécifiquement exclus							

NORMES

TERRAIN							
Superficie (m2)	min.	450	450	450	450	450	450
Profondeur (m)	min.	30	30	30	30	30	30
Frontage (m)	min.	15	12	15	12	15	12

STRUCTURE						
Isolée	√		√		√	
Jumelée		√		√		√
Contiguë						

MARGES							
Marge avant (m)	min.	3	3	3	3	3	3
Marges latérales (m)	min.	1,5	0/1,5	1,5	0/1,5	1,5	0/1,5
Marge latérales totales (m)	min.	3	3	3	3	3	3
Marge arrière (m)	min.	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5

ÉDIFICATION DES BÂTIMENTS							
Hauteur (étage)	min.	2	2	2	2	2	2
Hauteur (étage)	max.	2	2	2	2	4	4
Superficie d'implantation (m2)	min.	50	50	50	50	50	50
Largeur (m)	min.	7	7	7	7	7	7

RAPPORTS							
Logement / bâtiment	max.	3	3	6	6	-	-
Coefficient d'occupation du sol (COS)	max.	0,6	0,6	-	-	-	-
Coefficient d'emprise au sol (CES) (%)	max.	30	30	40	40	40	40
Espace naturel (%)	min.	20	20	20	20	20	20

DISPOSITIONS SPÉCIALES							
PIIA		PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03	PIIA-03
Projet intégré d'habitation		√	√	√	√	√	√
Autres articles		a) b)	a) b)	a) b)	a) b)	a) b)	a) b)

SERVICES	
Aqueduc	√
Égout	√

NOTES

DISPOSITIONS SPÉCIALES

a) Chapitre 8 (Zones inondables)

AMENDEMENTS

Date	No règlement	Par
2011-08-11	1429	

AJOUTER PLAN

juin 2018

PROVENCHER ROY + URBANISME