

RÈGLEMENT NUMÉRO REG-484

RÈGLEMENT RELATIF AUX PLANS D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE

CONSIDÉRANT qu'un avis de motion du présent règlement a été donné et qu'un projet de règlement a été déposé lors de la séance extraordinaire du conseil tenue le 4 juin 2024;

CONSIDÉRANT qu'une assemblée publique a été tenue le 20 juin 2024 sur ce projet de règlement;

CONSIDÉRANT que le président de la séance a mentionné l'objet du règlement et sa portée;

QU'À SA SÉANCE DU 2 JUILLET 2024, LE CONSEIL MUNICIPAL DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

CHAPITRE I

DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES, INTERPRÉTATIVES ET ADMINISTRATIVES

SECTION I

DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES

1. CHAMPS D'APPLICATION

Le présent règlement vise l'identification des secteurs du territoire de la ville où une demande de modification des règlements d'urbanisme est assujettie à la production d'un plan d'aménagement d'ensemble. Il s'applique uniquement lorsque la modification d'un règlement d'urbanisme vise une norme prescrite au présent règlement.

2. DOCUMENTS EN ANNEXE

Le plan des secteurs assujettis à un plan d'aménagement d'ensemble est donné à l'annexe A.

3. ZONES VISÉES

Les zones visées par le règlement sont identifiées au plan joint à l'Annexe A, lequel réfère à des secteurs qui rassemblent le cas échéant la ou les zones visées par des critères d'évaluation généraux et, le cas échéant, des critères d'évaluation spécifiques. Lorsque les usages et les densités d'occupation du sol sont les mêmes pour un ensemble de zones, celles-ci forment au secteur aux fins des présentes.

SECTION II

DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES

4. UNITÉS DE MESURE

Toutes les dimensions et mesures employées dans le présent règlement sont exprimées conformément au Système international d'unités.

5. RENVOIS

Tous les renvois à un autre règlement contenus dans le présent règlement sont ouverts, c'est-à-dire qu'ils s'étendent à toute modification que pourrait subir le règlement faisant l'objet du renvoi, et ce, postérieurement à l'entrée en vigueur du présent règlement.

6. INCOMPATIBILITÉ DES DISPOSITIONS

En cas d'incompatibilité entre deux dispositions du présent règlement ou entre une disposition du présent règlement et une disposition contenue dans un autre règlement, la disposition spécifique prévaut sur la disposition générale.

En cas d'incompatibilité entre des dispositions restrictives ou prohibitives contenues dans le présent règlement ou en cas d'incompatibilité entre une disposition restrictive ou prohibitive contenue au présent règlement et une disposition contenue dans tout autre règlement, la disposition la plus restrictive ou prohibitive s'applique, à moins d'indications contraires.

7. PRÉSÉANCE DES DISPOSITIONS

Dans le présent règlement, en cas de divergence entre le titre et le texte d'un article, le texte prévaut.

8. TERMINOLOGIE

Les mots et expressions utilisés dans le présent règlement ont le sens qui leur est attribué à la section II du chapitre III du *Règlement de zonage* (REG-362).

9. USAGES

Les usages ou classes d'usages mentionnés au présent règlement ont le sens que leur est donné au *Règlement de zonage* (REG-362).

SECTION III

DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

10. FONCTIONNAIRE DÉSIGNÉ

L'application du présent règlement relève du fonctionnaire désigné nommé Règlement sur l'émission des permis et certificats (REG-363).

11. POUVOIRS ET DEVOIRS DU FONCTIONNAIRE DÉSIGNÉ

Les pouvoirs et devoirs du fonctionnaire désigné sont définis au Règlement sur l'émission des permis et certificats (REG-363).

12. CONTRAVENTIONS, PÉNALITÉS, RECOURS ET POURSUITES

Les dispositions applicables à une infraction, une contravention, une pénalité, un recours ou une poursuite judiciaire à l'égard du présent règlement sont définies au règlement sur l'émission des permis et certificats de la Ville de Brossard en vigueur.

CHAPITRE II

TRAITEMENT D'UNE DEMANDE D'APPROBATION D'UN PLAN D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE

SECTION I

ÉTAPES

13. PLAN D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE

Le requérant d'une demande de modification d'un règlement d'urbanisme touchant un secteur identifié à l'annexe A doit déposer une demande d'approbation d'un plan d'aménagement d'ensemble.

14. TRANSMISSION D'UNE DEMANDE

Une demande visant l'approbation d'un plan d'aménagement d'ensemble doit être transmise par le requérant ou son mandataire autorisé au fonctionnaire désigné. Elle doit être signée par le requérant ou son mandataire autorisé et être accompagnée des renseignements et documents exigés.

15. RENSEIGNEMENTS ET DOCUMENTS EXIGIBLES POUR UNE DEMANDE

Une demande visant l'approbation d'un plan d'aménagement d'ensemble doit comprendre, en sus des documents exigibles dans l'étude d'une demande de modification à la réglementation d'urbanisme, les renseignements et les documents suivants :

- 1° le formulaire applicable à la demande dûment rempli;

- 2° un document indiquant, s'il y a lieu, les informations suivantes :
- a) l'identification, l'adresse et le numéro de téléphone des propriétaires concernés et des professionnels retenus, le cas échéant;
 - b) un tableau indiquant la superficie du secteur, les propriétaires, les numéros de lot ou parties de lots et la superficie totale de terrains appartenant à chacun;
 - c) une description des usages projetés;
 - d) un tableau indiquant la superficie totale occupée par chaque usage et par les espaces publics, y compris les rues;
 - e) les spécifications techniques du projet (le coefficient d'occupation du sol, le nombre d'unités de logements ou d'hébergement, la proportion d'espace végétalisé, etc.);
 - f) le nombre total d'unités de logement ou d'hébergement construites ou pour lesquelles un permis de construction a été délivré dans la zone où le projet est réalisé;
 - g) le nombre total d'unités de logement ou d'hébergement construites sur l'ensemble des zones visées par le plan d'aménagement d'ensemble ainsi que le nombre restant d'unités à construire en fonction des densités maximales prescrites au *Règlement de zonage* (REG-362);
 - h) une description sommaire du nombre de cases de stationnement projeté et de leur localisation (à l'intérieur, dans la cour avant, dans la cour latérale, etc.);
 - i) un tableau synthèse précisant, par phase de développement, la superficie de terrain par usage et son importance relative par rapport à la superficie totale de la phase et du terrain, le nombre de logements, la densité résidentielle brute et le nombre d'unités résidentielles par type d'habitation;
 - j) le phasage, une estimation des investissements prévus pour chaque phase de réalisation et l'échéancier des travaux prévu;
 - k) une analyse préparée par le requérant des critères d'évaluation de présent règlement applicable au projet;
- 3° un plan d'aménagement d'ensemble couvrant l'ensemble de l'aire de plan d'aménagement d'ensemble visée et montrant, s'il y a lieu, les informations suivantes:
- a) un plan des rues projetées, des voies cyclables, des trottoirs et autres voies de circulation incluant des coupes, plan d'intersection et autres visuels pour illustrer les configurations, les dimensions et les typologies d'aménagement, le cas échéant;
 - b) la localisation des cases et les allées de stationnement ainsi que les entrées charretières;
 - c) le morcellement proposé des terrains;
 - d) la localisation approximative des constructions principales, leur hauteur en étage et la superficie approximative au sol et de plancher;
 - e) l'emplacement proposé des parcs et autres espaces publics (en précisant les espaces à céder conformément aux fins d'espaces naturels, de parcs ou de terrains de jeux);
 - f) un plan d'aménagement paysager préliminaire incluant les renseignements requis pour l'analyse des critères applicables au projet;
- 4° des plans d'architecture préliminaire incluant les renseignements requis pour l'analyse des critères applicables au projet : plans, devis, esquisses, croquis, élévations, coupes, détails ou simulations visuelles du projet et de son intégration urbaine et paysagère pour illustrer les composantes d'aménagement du site;
- 5° Les études et analyses suivantes, selon le contexte :
- a) une étude présentant les éléments de contraintes existantes ou potentielles du site incluant les caractéristiques naturelles du site et leur emplacement (milieux humides et naturels, rocs de surface, etc.) le cas échéant;
 - b) des études de circulation et de mobilité, préparées par un expert qualifié, mesurant les impacts du projet sur la circulation des véhicules et la mobilité des piétons et cyclistes et indiquant les mesures de mitigation pour les atténuer;
 - c) une étude sur l'ensoleillement et le vent et l'intégration des constructions dans le contexte d'insertion par rapport aux milieux construits environnants et projetés, incluant ceux non visés par le plan d'aménagement d'ensemble, évaluant les impacts du projet et proposant des mesures de mitigation pour les atténuer;
 - d) une étude des besoins que le projet génère en matière d'équipements culturels, récréatifs, communautaires et d'enseignement;
 - e) un plan préliminaire des murs berlinois;

- f) des études techniques préparées par un ingénieur membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec qui atteste, suivant les critères de conception prévus au Règlement relatif à l'administration des infrastructures (REG-23), que les infrastructures municipales (égout et aqueduc) ont la capacité de desservir adéquatement le projet et que le projet est compatible avec les services municipaux auxquels il est raccordé ou à défaut, présenter la description des travaux de mise à niveau requis pour assurer sa desserte adéquate ainsi que l'estimation des coûts de la mise en place de ces mesures, le cas échéant;
- g) dans le cas où un déboisement est nécessaire ou que des règles ou cibles visant à assurer la présence d'espaces naturels, de parc ou de terrains de jeu sont applicables, un décompte à jour de l'espace naturel résiduel calculé sur l'ensemble des zones composant le plan d'aménagement d'ensemble; ce décompte pouvant tenir compte des espaces renaturalisés.

16. RENSEIGNEMENTS ET DOCUMENTS SUPPLÉMENTAIRES EXIGIBLES POUR UNE DEMANDE

Le fonctionnaire désigné, de même que le comité consultatif d'urbanisme ou le conseil, peut demander, lorsque la nature des travaux ou le contexte le justifie, des renseignements ou documents supplémentaires pour l'étude de la demande.

Les plans et documents déposés dans le cadre du plan d'aménagement d'ensemble doivent être réalisés selon les règles de l'art et présenter, au minimum, le titre du plan, le nom du concepteur, l'échelle du plan, la direction du nord ainsi que la date de réalisation du plan et ses modifications, s'il y a lieu.

17. MODIFICATIONS AUX PLANS ET DOCUMENTS

Tout changement apporté à un plan d'aménagement d'ensemble déjà approuvé doit faire l'objet d'une nouvelle approbation du conseil, et ce, conformément aux dispositions du présent règlement.

SECTION II

PROCESSUS D'APPROBATION

18. TRANSMISSION AU COMITÉ CONSULTATIF D'URBANISME

Le comité consultatif d'urbanisme examine la demande. Il vérifie si elle rencontre les critères applicables.

Le comité consultatif d'urbanisme examine la demande également avec les avis d'autres instances municipales particulièrement pour la création de nouvelles rues et l'impact sur la capacité des services publics.

19. TRANSMISSION AU CONSEIL

Après analyse, le comité consultatif d'urbanisme formule, par écrit, son avis sous forme de recommandation en tenant compte des critères d'évaluation prescrits au présent règlement et transmet cet avis au conseil.

20. APPROBATION PAR LE CONSEIL ET AUTRES CONDITIONS D'APPROBATION

À la lumière de la recommandation du comité consultatif d'urbanisme, le conseil approuve, avec ou sans conditions, par résolution, le plan d'aménagement d'ensemble qui lui est soumis s'il satisfait aux critères d'évaluation énoncés dans le règlement. Une copie de cette résolution est transmise à la personne qui a présenté le plan d'aménagement d'ensemble.

Le conseil peut, comme condition d'approbation d'un plan d'aménagement d'ensemble, exiger que les propriétaires des immeubles situés dans la zone visée par le plan :

- 1° prennent à leur charge le coût de certains éléments du plan, notamment des infrastructures et des équipements;
- 2° réalisent le plan dans un délai imparti;
- 3° fournissent les garanties financières qu'il détermine.

L'approbation d'un plan d'aménagement d'ensemble par le conseil ne peut constituer pour la Ville une obligation d'accepter la cession des rues proposées apparaissant à ce plan, ni d'en

décréter l'ouverture, ni d'en prendre à sa charge les frais de construction et d'entretien, ni d'en assumer la responsabilité civile.

La résolution par laquelle le conseil accorde la demande entre en vigueur après son approbation, le cas échéant, par les personnes habilitées à voter et par l'agglomération de Longueuil. Une copie certifiée conforme doit être transmise au demandeur le plus tôt possible après son entrée en vigueur.

21. DÉSAPPROBATION PAR LE CONSEIL MUNICIPAL

Le conseil peut, par résolution, refuser le plan d'aménagement d'ensemble qui lui est soumis s'il ne satisfait pas aux critères d'évaluation énoncés dans le règlement. La résolution par laquelle le conseil refuse la demande précise les motifs du refus et elle prend effet au moment de son adoption. Une copie de cette résolution est transmise au requérant qui a présenté le plan d'aménagement d'ensemble.

22. CONSULTATION PUBLIQUE ET EXAMEN DE CONFORMITÉ

Les mécanismes de consultation publique, d'approbation référendaire et d'examen de conformité prévus à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ., chapitre A-19.1) s'appliquent, compte tenu des adaptations nécessaires, à l'égard du projet de résolution par lequel le conseil approuve la demande.

CHAPITRE III

CRITÈRES D'ÉVALUATION

SECTION I

CRITÈRES D'ÉVALUATION GÉNÉRAUX

23. INTERVENTIONS ET SECTEURS ASSUJETTIS

La présente section s'applique à tous les secteurs assujettis à un plan d'aménagement d'ensemble illustré à l'annexe A.

La présente section établit les dispositions générales d'évaluation d'une demande d'approbation d'un plan d'aménagement d'ensemble. En plus de ce qui est prévu à la présente section, des dispositions spécifiques sont également prévues au présent règlement et s'appliquent selon chaque secteur visé.

24. CRITÈRES D'ÉVALUATION GÉNÉRAUX

Un plan d'aménagement d'ensemble est évalué selon l'approche globale de la demande en fonction des critères généraux mentionnés ci-après et des critères spécifiques mentionnés pour le secteur concerné. L'approche globale doit démontrer une volonté de mise en valeur de l'ensemble du site par un concept qui favorise une échelle humaine et une implantation des bâtiments adaptés aux caractéristiques physiques du site (densité d'occupation du sol, volumétrie des constructions, etc.).

Un plan d'aménagement d'ensemble doit obligatoirement tenir compte des critères généraux suivants :

- 1° le projet est conforme au plan d'urbanisme;
- 2° le projet propose une approche novatrice, audacieuse et exemplaire quant à l'organisation de son territoire, notamment par l'entremise de la mobilité durable, du verdissement, de l'esthétisme et des aspects humains et sociaux;
- 3° le plan d'aménagement d'ensemble propose des typologies résidentielles variées, adaptées aux besoins de la population et favorisant les familles et les aînés;
- 4° la mixité des fonctions est favorisée par rapport aux développements monofonctionnels, spécifiquement en bordure des artères et des rues collectrices;
- 5° le projet définit une signature distinctive, notamment par une architecture novatrice et l'omniprésence de surfaces végétalisées dans une optique de développement durable;
- 6° le projet minimise l'impact des espaces de stationnement extérieurs et des surfaces minéralisées;

- 7° les impacts environnementaux sont minimisés, notamment en ce qui a trait à l'ensoleillement, au vent, au bruit et aux émanations;
- 8° la desserte en espaces verts récréatifs est assurée et des accès faciles aux réseaux piétonniers et cyclables sont prévus;
- 9° le projet prend en compte et prévoit les besoins en équipements publics requis pour desservir le projet et le secteur.

25. CRITÈRES GÉNÉRAUX RELATIFS AU LOTISSEMENT ET AU TRACÉ DES VOIES DE CIRCULATION

Le lotissement et le tracé des voies de circulation sont évalués selon les critères suivants :

- 1° la taille des îlots est à échelle humaine et permet d'atteindre un îlot voisin sur une distance raisonnable pour la marche, soit environ 100 m;
- 2° les îlots de grandes dimensions (plus de 200 m de long) intègrent des liens de mobilité, tels une rue et des liens actifs permettant d'assurer une perméabilité adéquate de la trame urbaine;
- 3° les dimensions et la forme des lots varient en fonction de l'usage projeté;
- 4° la subdivision est conçue de façon à éviter la création de parcelles de terrain non essentielles ou non aménageables par rapport au projet de développement et ne crée aucun lot enclavé;
- 5° l'aménagement des accès au stationnement en cours latérale ou arrière est privilégié et limite le nombre d'entrées charretières, de manière à diminuer les conflits potentiels avec les axes de mobilité active;
- 6° les voies de circulation permettent de connecter le développement au réseau viaire principal et existant de la ville;
- 7° l'aménagement des voies de circulation favorise un tracé orthogonal et la continuité de la trame urbaine des secteurs limitrophes (en se référant au plan relatif aux liens de mobilité existants et projetés du plan d'urbanisme) tout en améliorant la perméabilité des îlots et la connectivité aux quartiers limitrophes;
- 8° l'aménagement de rues en impasse est limité, sauf en cas de topographie particulière ou autre contrainte physique;
- 9° la mobilité active est priorisée sur l'ensemble du secteur. Les parcours actifs sont priorisés sur le domaine public et privé et ils se connectent en continuité avec le réseau actif existant. Les tracés sont sécuritaires, conviviaux, efficaces et accessibles à tous;
- 10° la largeur de l'emprise est suffisante pour répondre aux différents besoins de mobilité, de réduction d'îlots de chaleur, de plantation et de liens actifs;
- 11° des infrastructures vertes de gestion des eaux pluviales sont intégrées et priorisées.

26. CRITÈRES GÉNÉRAUX RELATIFS À L'IMPLANTATION, L'ARCHITECTURE ET LA TYPOLOGIE DES BÂTIMENTS

L'implantation, l'architecture et la typologie des bâtiments sont évaluées selon les critères suivants :

- 1° l'alignement des bâtiments sur un même tronçon de rue est harmonisé pour empêcher les reculs excessifs entre ceux-ci;
- 2° le gabarit et la volumétrie des bâtiments prennent en considération le domaine public adjacent et favorisent une échelle humaine;
- 3° le projet prévoit des logements dont la majorité dispose d'un espace extérieur privatif (cour, balcon, loggia, terrasse sur le toit, etc.);
- 4° le projet propose un concept architectural novateur contribuant à la mise en place d'un cadre bâti de qualité (rythme, utilisation de décrochés, ouvertures);
- 5° un concept architectural global est proposé et tient compte des caractéristiques architecturales distinctives des secteurs avoisinants;
- 6° le traitement architectural des façades donnant sur un espace public est de qualité, soigné et inclut une fenestration généreuse;
- 7° des aménagements pour l'intégration de murs végétalisés durables sont priorisés lorsque des murs ou des portions de murs sont sans ouvertures;

8° le projet favorise une implantation discrète des aires de stationnement. Elles sont aménagées prioritairement à l'intérieur des bâtiments ou préférablement, en cours latérale et arrière de manière à réduire leur impact visuel;

9° l'orientation et l'implantation des bâtiments favorisent l'ensoleillement des bâtiments.

27. CRITÈRES GÉNÉRAUX RELATIFS À LA PROTECTION ET LA MISE EN VALEUR DE L'ENVIRONNEMENT

La protection et la mise en valeur de l'environnement sont évaluées selon les critères suivants :

- 1° le projet prend en considération les contraintes liées au drainage et prévoit des aménagements paysagers de qualité qui intègre des mesures de gestion durable des eaux pluviales ;
- 2° les sites vacants ou à requalifier sont planifiés de façon optimale, identitaire et durable et les conditions du milieu d'insertion ainsi que la capacité d'accueil du territoire sont respectées ;
- 3° Les îlots de chaleur sont minimisés et la prédominance des surfaces végétalisées est accentuée au sol, sur les toitures et sur les murs ;
- 4° Afin d'assurer la perméabilité de la trame urbaine, les espaces verts sont aménagés de façon à assurer une interconnectivité par l'entremise d'une canopée particulièrement importante aux abords des liens actifs entre le secteur et le milieu environnant existant ;
- 5° Les constructions, équipements et aménagements sont implantés de façon à favoriser la protection et la mise en valeur des éléments naturels sensibles ou, à défaut, minimise les impacts sur ceux-ci ;
- 6° Le projet conserve et met en valeur les éléments naturels distinctifs et identitaires au secteur d'intervention et des environs ;
- 7° Le projet propose une plantation généreuse d'arbres afin d'augmenter la canopée.

SECTION II

CRITÈRES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES APPLICABLES AU SECTEUR A10-LEDUC EST

28. INTERVENTION ET TERRITOIRE ASSUJETTI

La présente section s'applique au secteur A10-Leduc E identifié au plan des secteurs assujettis à un plan d'aménagement d'ensemble donné à l'annexe A, soit la zone CI-388.

29. USAGES AUTORISÉS

Les usages autorisés dans le cadre d'un plan d'aménagement d'ensemble pour le secteur A10-Leduc Est sont les suivants :

- 1° le groupe « Habitation » (H), plus spécifiquement les classes d'usages suivantes :
 - a) Habitation multifamiliale;
 - b) Habitation collective;
 - c) Habitation mixte.
- 2° le groupe « Commerce et service » (C), plus spécifiquement les classes d'usages suivantes :
 - a) Classe 1 (commerces de proximité);
 - b) Classe 2 (commerces de détail);
 - c) Classe 3 (services et bureaux);
 - d) Classe 4 (restauration);
 - e) Classe 12 (débits de boisson).
- 3° le groupe « Public » (P), plus spécifiquement la classe d'usage « Parcs et utilités publiques ».

30. CIBLES

Pour l'ensemble du secteur A10-Leduc Est, les cibles sont les suivantes :

- 1° 75 à 150 logements par hectare;

2° 3 à 8 étages.

31. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS AUX RETOMBÉES COLLECTIVES

Les retombées collectives sont évaluées selon les critères suivants :

- 1° le projet contribue à une amélioration significative du milieu d'insertion et prévoit des retombées collectives positives. En ce sens, il contribue à atteindre les orientations et stratégies municipales en générant des bénéfices, notamment par des parcs publics de grandes dimensions, des équipements publics répondant aux besoins de la population actuelle et future, des bâtiments ou des locaux pour des usages enviables contribuant à offrir des destinations ouvertes au public, des logements abordables et sociaux et des espaces végétalisés et de récréation de plus grande qualité.

32. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS À LA COMPATIBILITÉ DES USAGES

La compatibilité des usages du secteur est évaluée selon les critères suivants :

- 1° l'aménagement du site, ainsi que des mesures d'atténuation permettent de réduire les nuisances liées à la proximité de l'autoroute 10, ainsi qu'aux différents équipements pouvant produire du bruit, de la poussière, de la lumière ou toute autre source de nuisance;
- 2° les terrains bordant l'autoroute 10 accueillent de préférence des bâtiments dont leur vocation est commerciale;
- 3° les bâtiments situés le long du boulevard Leduc peuvent prévoir un usage Habitation mixte et privilégient l'intégration des usages commerciaux au rez-de-chaussée de ces bâtiments ou aux étages situés en dessous d'un usage résidentiel.

33. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS À L'IMPLANTATION, À LA TYPOLOGIE ET À L'ARCHITECTURE DES BÂTIMENTS

L'implantation, la typologie et l'architecture des bâtiments du secteur sont évaluées selon les critères suivants :

- 1° la façade principale des bâtiments projetés le long du boulevard Leduc doit être orientée en front des axes structurants;
- 2° le gabarit et la volumétrie des bâtiments permettent de créer un front bâti continu aux abords des voies de circulation et du domaine public;
- 3° l'implantation des bâtiments dans le secteur permet une transition harmonieuse entre les types de milieux existants et ceux à venir;
- 4° le projet prévoit un concept architectural global intégrant des éléments distinctifs lui conférant une signature novatrice et cohérente;
- 5° l'implantation des bâtiments est conçue pour limiter l'impact visuel des espaces de stationnement;
- 6° l'implantation des bâtiments au nord du secteur prévoit des distances séparatrices avec les limites de l'emprise du chemin de fer existant pour l'implantation d'une zone tampon;
- 7° l'implantation des bâtiments à l'est du secteur prévoit des distances séparatrices avec les limites de l'emprise de l'autoroute 10 pour l'implantation d'une zone tampon.

34. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS À L'AMÉNAGEMENT DES TERRAINS ET DES ESPACES DE STATIONNEMENT

L'aménagement des terrains et des espaces de stationnement est évalué à partir des critères suivants :

- 1° les espaces de stationnement doivent être implantés dans le sous-sol des bâtiments ou dissimulés le plus possible du domaine public pour en réduire l'impact visuel;
- 2° le concept d'aménagement paysager doit prévoir que les espaces libres soient entièrement végétalisés, mettre en valeur les espaces naturels existants et favoriser une plantation d'arbres maximisant le plus possible la canopée;
- 3° des liens actifs doivent être inclus pour permettre les déplacements non motorisés sur l'ensemble du secteur. Ces liens doivent également se connecter avec le réseau actif existant dans le milieu d'insertion.

SECTION III

CRITÈRES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES APPLICABLES AU SECTEUR A10-LEDUC OUEST

35. INTERVENTION ET TERRITOIRE ASSUJETTI

La présente section s'applique au secteur A10-Leduc O identifié au plan des secteurs assujettis à un plan d'aménagement d'ensemble donné à l'annexe A, soit la zone CI-394.

36. USAGES AUTORISÉS

Les usages autorisés dans le cadre d'un plan d'aménagement d'ensemble pour le secteur A10-Leduc Ouest sont les suivants :

- 1° le groupe « Habitation » (H), plus spécifiquement les classes d'usages suivantes :
 - a) Habitation multifamiliale;
 - b) Habitation collective;
 - c) Habitation mixte;
- 2° le groupe « Commerce et service » (C), plus spécifiquement les classes d'usages suivantes :
 - a) Classe 1 (commerces de proximité);
 - b) Classe 2 (commerces de détail);
 - c) Classe 3 (services et bureaux);
 - d) Classe 4 (restauration);
 - e) Classe 12 (débits de boisson);
- 3° le groupe « Public » (P), plus spécifiquement la classe d'usage « Parcs et utilités publiques ».

37. CIBLES

Pour l'ensemble du secteur A10-Leduc Ouest, les cibles sont les suivantes :

- 1° 101 à 200 logements par hectare;
- 2° 6 à 15 étages.

38. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS AUX RETOMBÉES COLLECTIVES

Les retombées collectives sont évaluées selon les critères suivants :

- 1° le projet contribue à une amélioration significative du milieu d'insertion et prévoit des retombées collectives positives. En ce sens, il contribue à atteindre les orientations et stratégies municipales en générant des bénéfices, notamment par des parcs publics de grandes dimensions, des équipements publics répondant aux besoins de la population actuelle et future, des bâtiments ou des locaux pour des usages enviables contribuant à offrir des destinations ouvertes au public, des logements abordables et sociaux et des espaces végétalisés et de récréation de plus grande qualité.

39. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS À LA COMPATIBILITÉ DES USAGES

La compatibilité des usages du secteur est évaluée selon les critères suivants :

- 1° l'aménagement du site ainsi que des mesures d'atténuation permettent de réduire les nuisances liées à la proximité de l'autoroute 10 ainsi qu'aux différents équipements pouvant produire du bruit, de la poussière, de la lumière ou toute autre source de nuisance;
- 2° les terrains bordant l'autoroute 10 accueillent de préférence des bâtiments dont la vocation est commerciale;
- 3° les bâtiments situés le long du boulevard Leduc peuvent regrouper un usage habitation mixte et privilégient l'intégration des usages commerciaux au rez-de-chaussée de ces bâtiments ou aux étages situés en dessous d'un usage résidentiel.

40. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS À L'IMPLANTATION, À LA TYPOLOGIE ET À L'ARCHITECTURE DES BÂTIMENTS

L'implantation, la typologie et l'architecture des bâtiments du secteur sont évaluées selon les critères suivants :

- 1° la façade principale des bâtiments projetés le long du boulevard Leduc doit être orientée en front des axes structurants;
- 2° le gabarit et la volumétrie des bâtiments permettent de créer un front bâti continu aux abords des voies de circulation et du domaine public;
- 3° l'implantation des bâtiments dans le secteur permet une transition harmonieuse entre les types de milieux existants et ceux à venir;
- 4° le projet prévoit un concept architectural global intégrant des éléments distinctifs lui conférant une signature novatrice et cohérente;
- 5° l'implantation des bâtiments est conçue pour limiter l'impact visuel des espaces de stationnement;
- 6° l'implantation des bâtiments à l'est du secteur prévoit des distances séparatrices avec les limites de l'emprise de l'autoroute 10 pour l'implantation d'une zone tampon.

41. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS AU TRACÉ DES VOIES DE CIRCULATION

Le lotissement et le tracé des voies de circulation sont évalués selon les critères suivants :

- 1° la localisation des voies de circulation permet de créer un lien direct et efficace entre le développement et tout parc, espace vert ou aires de repos prévu dans le plan d'aménagement d'ensemble;
- 2° le tracé projeté des voies de circulation du secteur permet de créer un lien direct et efficace avec le secteur au sud.

42. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS À L'AMÉNAGEMENT DES TERRAINS ET DES ESPACES DE STATIONNEMENT

L'aménagement des terrains et des espaces de stationnement est évalué à partir des critères suivants :

- 1° les espaces de stationnement doivent être implantés dans le sous-sol des bâtiments ou dissimulés le plus possible du domaine public pour en réduire l'impact visuel ;
- 2° le concept d'aménagement paysager doit prévoir que les espaces libres soient entièrement végétalisés, mettre en valeur les espaces naturels existants et favoriser une plantation d'arbres maximisant le plus possible la canopée;
- 3° des liens actifs doivent être inclus pour permettre les déplacements non motorisés sur l'ensemble du secteur. Ces liens doivent également se connecter avec le réseau actif existant dans le milieu d'insertion.

SECTION IV

CRITÈRES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES APPLICABLES AU SECTEUR DIX30 NORD

43. INTERVENTION ET TERRITOIRE ASSUJETTI

La présente section s'applique au secteur DIX30 Nord identifié au plan des secteurs assujettis à un plan d'aménagement d'ensemble donné à l'annexe A, soit la zone MI-396.

44. USAGES AUTORISÉS

Les usages autorisés dans le cadre d'un plan d'aménagement d'ensemble pour le secteur DIX30 Nord sont les suivants :

- 1° le groupe « Habitation » (H), plus spécifiquement les classes d'usages suivantes :
 - a) Habitation multifamiliale;
 - b) Habitation collective;
 - c) Habitation mixte;

- 2° le groupe « Commerce et service » (C), plus spécifiquement les classes d'usages suivantes :
 - a) Classe 1 (commerces de proximité);
 - b) Classe 2 (commerces de détail);
 - c) Classe 3 (services et bureaux);
 - d) Classe 4 (restauration);
 - e) Classe 12 (débits de boisson);
- 3° le groupe « Public » (P), plus spécifiquement la classe d'usage « Parcs et utilités publiques ».

45. CIBLES

Pour l'ensemble du secteur DIX30 Nord, les cibles sont les suivantes :

- 1° 450 logements par hectare;
- 2° 15 à 30 étages.

46. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS AUX RETOMBÉES COLLECTIVES

Les retombées collectives sont évaluées selon les critères suivants :

- 1° le projet contribue à une amélioration significative du milieu d'insertion et prévoit des retombées collectives positives. En ce sens, il contribue à atteindre les orientations et stratégies municipales en générant des bénéfices, notamment par des parcs publics de grandes dimensions, des équipements publics répondant aux besoins de la population actuelle et future, des bâtiments ou des locaux pour des usages enviables contribuant à offrir des destinations ouvertes au public, des logements abordables et sociaux et des espaces végétalisés et de récréation de plus grande qualité.

47. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS À LA COMPATIBILITÉ DES USAGES

La compatibilité des usages du secteur est évaluée selon les critères suivants :

- 1° l'aménagement du site, ainsi que des mesures d'atténuation permettent de réduire les nuisances liées à la proximité des autoroutes 10 et 30, ainsi qu'aux différents équipements pouvant produire du bruit, de la poussière, de la lumière ou toute autre source de nuisance;
- 2° les terrains bordant l'échangeur des autoroutes 10 et 30 accueillent de préférence des bâtiments dont leur vocation est commerciale;
- 3° lorsque le projet prévoit la construction de logements, la présence d'une diversité de typologies de logements, dont la présence de logements abordables, doit être favorisée;
- 4° les bâtiments situés le long du boulevard Leduc peuvent regrouper un usage habitation mixte et privilégient l'intégration des usages commerciaux au rez-de-chaussée de ces bâtiments ou aux étages situés en dessous d'un usage résidentiel.

48. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS À L'IMPLANTATION, À LA TYPOLOGIE ET À L'ARCHITECTURE DES BÂTIMENTS

L'implantation, la typologie et l'architecture des bâtiments du secteur sont évaluées selon les critères suivants :

- 1° la façade principale des bâtiments projetés le long du boulevard Leduc doit être orientée en front des axes structurants;
- 2° le gabarit et la volumétrie des bâtiments permettent de créer un front bâti continu aux abords des voies de circulation et du domaine public;
- 3° l'implantation des bâtiments dans le secteur permet une transition harmonieuse entre les types de milieux existants et ceux à venir;
- 4° le projet prévoit un concept architectural global intégrant des éléments distinctifs lui conférant une signature novatrice et cohérente;
- 5° l'implantation des bâtiments est conçue pour limiter l'impact visuel des espaces de stationnement;

- 6° l'implantation des bâtiments à l'est du secteur prévoit des distances séparatrices avec les limites de l'emprise des autoroutes 10 et 30 pour l'implantation d'une zone tampon;
- 7° le projet doit être pertinent en termes d'implantation, de volumétrie, de densité et d'aménagement des lieux;
- 8° les bâtiments de grande hauteur doivent se limiter à des parties de bâtiments ou à quelques bâtiments ponctuels sur l'ensemble du projet;
- 9° les bâtiments de grande hauteur doivent arborer une architecture iconique distinctive pour contribuer à l'enrichissement et à la diversité de la silhouette de la ville.

49. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS À LA MOBILITÉ

Le lotissement et le tracé des voies de circulation sont évalués selon les critères suivants :

- 1° le projet prévoit des voies de circulation publiques;
- 2° la localisation des voies de circulation permet de créer un lien direct et efficace entre le développement et tout parc, espace vert, ou aires de repos prévu dans le plan d'aménagement d'ensemble;
- 3° le tracé projeté des voies de circulation du secteur permet de créer un lien direct et efficace avec le secteur au sud;
- 4° l'aménagement de sentiers polyvalents ou trottoirs est prévu en continuité avec les réseaux municipaux piétonniers ou cyclables et des parcs et espaces verts du milieu d'insertion. Leur aménagement est conforme aux standards de la Ville;
- 5° la mobilité active et les modes de transport alternatifs à l'auto-solo sont préconisés par des aménagements fonctionnels, conviviaux et connectés aux réseaux piétons et cyclables;
- 6° l'aménagement du site doit être conçu de façon à ce que les différentes circulations soient fonctionnelles, conviviales, sécuritaires et bien arrimées aux différents réseaux existants et projetés.

50. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS À L'AMÉNAGEMENT DES TERRAINS ET DES ESPACES DE STATIONNEMENT

L'aménagement des terrains et des espaces de stationnement est évalué à partir des critères suivants :

- 1° les espaces de stationnement doivent être implantés dans le sous-sol des bâtiments ou dissimulés le plus possible du domaine public pour en réduire l'impact visuel;
- 2° le concept d'aménagement paysager doit prévoir que les espaces libres soient entièrement végétalisés et doit inclure une plantation d'arbres maximisant le plus possible la canopée;
- 3° des liens actifs doivent être inclus pour permettre les déplacements non motorisés sur l'ensemble du secteur. Ces liens doivent également se connecter avec le réseau actif existant dans le milieu d'insertion;
- 4° le concept d'implantation des bâtiments prévoit le fractionnement des aires de stationnement en surface, la réduction des surfaces minéralisées, la présence abondante de végétaux, la bonification des liens actifs et leurs connexions avec les réseaux existants et projetés.

SECTION V

CRITÈRES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES APPLICABLES AU SECTEUR DIX30 CENTRE

51. INTERVENTION ET TERRITOIRE ASSUJETTI

La présente section s'applique au secteur Dix30 Centre identifié au plan des secteurs assujettis à un plan d'aménagement d'ensemble donné à l'annexe A, soit les zones CI-397, CI-398 et CI-399.

52. USAGES AUTORISÉS

Les usages autorisés dans le cadre d'un plan d'aménagement d'ensemble pour le secteur DIX30 Centre sont les suivants :

- 1° le groupe « Habitation » (H), plus spécifiquement les classes d'usages suivantes :

- a) Habitation multifamiliale;
- b) Habitation collective;
- c) Habitation mixte;
- 2° le groupe « Commerce et service » (C), plus spécifiquement les classes d'usages suivantes :
 - a) Classe 1 (commerces de proximité);
 - b) Classe 2 (commerces de détail);
 - c) Classe 3 (services et bureaux);
 - d) Classe 4 (restauration);
 - e) Classe 12 (débits de boisson);
- 3° le groupe « Public » (P), plus spécifiquement la classe d'usage « Parcs et utilités publiques ».

53. CIBLES

Pour l'ensemble du secteur DIX30 Centre, les cibles sont les suivantes :

- 1° 101 à 200 logements par hectare;
- 2° 6 à 15 étages.

54. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS AUX RETOMBÉES COLLECTIVES

Les retombées collectives sont évaluées selon les critères suivants :

- 1° le projet contribue à une amélioration significative du milieu d'insertion et prévoit des retombées collectives positives. En ce sens, il contribue à atteindre les orientations et stratégies municipales en générant des bénéfices, notamment par des parcs publics de grandes dimensions, des équipements publics répondant aux besoins de la population actuelle et future, des bâtiments ou des locaux pour des usages enviables contribuant à offrir des destinations ouvertes au public, des logements abordables et sociaux et des espaces végétalisés et de récréation de plus grande qualité.

55. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS À LA COMPATIBILITÉ DES USAGES

La compatibilité des usages du secteur est évaluée selon les critères suivants :

- 1° l'aménagement du site, ainsi que des mesures d'atténuation permettent de réduire les nuisances liées à la proximité de l'autoroute 30 ainsi qu'aux différents équipements pouvant produire du bruit, de la poussière, de la lumière ou toute autre source de nuisance;
- 2° les terrains bordant l'autoroute 30 accueillent de préférence des bâtiments dont la vocation est commerciale;
- 3° les bâtiments situés le long du boulevard Leduc peuvent prévoir regrouper un usage habitation mixte et privilégier l'intégration des usages commerciaux au rez-de-chaussée de ces bâtiments ou aux étages situés en dessous d'un usage résidentiel.

56. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS À L'IMPLANTATION, À LA TYPOLOGIE ET À L'ARCHITECTURE DES BÂTIMENTS

L'implantation, la typologie et l'architecture des bâtiments du secteur sont évaluées selon les critères suivants :

- 1° la façade principale des bâtiments projetés le long du boulevard Leduc doit être orientée en front des axes structurants;
- 2° le gabarit et la volumétrie des bâtiments permettent de créer un front bâti continu aux abords des voies de circulation et du domaine public;
- 3° l'implantation des bâtiments dans le secteur permet une transition harmonieuse entre les types de milieux existants et ceux à venir;
- 4° le projet prévoit un concept architectural global intégrant des éléments distinctifs lui conférant une signature novatrice et cohérente;
- 5° l'implantation des bâtiments est conçue pour limiter l'impact visuel des espaces de stationnement;

- 6° l'implantation des bâtiments à l'est du secteur prévoit des distances séparatrices avec les limites de l'emprise de l'autoroute 30 pour l'implantation d'une zone tampon.

57. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS AU TRACÉ DES VOIES DE CIRCULATION

Le lotissement et le tracé des voies de circulation sont évalués selon les critères suivants :

- 1° la localisation des voies de circulation permet de créer un lien direct et efficace entre le développement et tout parc, espace vert ou aires de repos prévu dans le plan d'aménagement d'ensemble;
- 2° le tracé projeté des voies de circulation du secteur permet de créer un lien direct et efficace avec les secteurs limitrophes.

58. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS À L'AMÉNAGEMENT DES TERRAINS ET DES ESPACES DE STATIONNEMENT

L'aménagement des terrains et des espaces de stationnement est évalué à partir des critères suivants :

- 1° les espaces de stationnement doivent être implantés dans le sous-sol des bâtiments ou dissimulés le plus possible du domaine public pour en réduire l'impact visuel;
- 2° le concept d'aménagement paysager doit prévoir que les espaces libres soient entièrement végétalisés et doit inclure une plantation d'arbres maximisant le plus possible la canopée;
- 3° des liens actifs doivent être inclus pour permettre les déplacements non motorisés sur l'ensemble du secteur. Ces liens doivent également se connecter avec le réseau actif existant dans le milieu d'insertion.

SECTION VI

CRITÈRES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES APPLICABLES AU SECTEUR DIX30 SUD

59. INTERVENTION ET TERRITOIRE ASSUJETTI

La présente section s'applique au secteur DIX30 S identifié au plan des secteurs assujettis à un plan d'aménagement d'ensemble donné à l'annexe A, soit les zones CI-461, CI-462 et CI-463.

60. USAGES AUTORISÉS

Les usages autorisés dans le cadre d'un plan d'aménagement d'ensemble pour le secteur DIX30 Sud sont les suivants :

- 1° le groupe « Habitation » (H), plus spécifiquement les classes d'usages suivantes :
 - a) Habitation multifamiliale;
 - b) Habitation collective;
 - c) Habitation mixte;
- 2° le groupe « Commerce et service » (C), plus spécifiquement les classes d'usages suivantes :
 - a) Classe 1 (commerces de proximité);
 - b) Classe 2 (commerces de détail);
 - c) Classe 3 (services et bureaux);
 - d) Classe 4 (restauration);
 - e) Classe 12 (débits de boisson);
- 3° le groupe « Public » (P), plus spécifiquement la classe d'usage « Parcs et utilités publiques ».

61. CIBLES

Pour l'ensemble du secteur DIX30 Sud, les cibles sont les suivantes :

- 1° 75 à 150 logements par hectare;

2° 3 à 8 étages.

62. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS AUX RETOMBÉES COLLECTIVES

Les retombées collectives sont évaluées selon les critères suivants :

- 1° le projet contribue à une amélioration significative du milieu d'insertion et prévoit des retombées collectives positives. En ce sens, il contribue à atteindre les orientations et stratégies municipales en générant des bénéfices, notamment par des parcs publics de grandes dimensions, des équipements publics répondant aux besoins de la population actuelle et future, des bâtiments ou des locaux pour des usages enviables contribuant à offrir des destinations ouvertes au public, des logements abordables et sociaux et des espaces végétalisés et de récréation de plus grande qualité.

63. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS À LA COMPATIBILITÉ DES USAGES

La compatibilité des usages du secteur est évaluée selon les critères suivants :

- 1° l'aménagement du site ainsi que des mesures d'atténuation permettent de réduire les nuisances liées à la proximité de l'autoroute 10 ainsi qu'aux différents équipements pouvant produire du bruit, de la poussière, de la lumière ou toute autre source de nuisance;
- 2° les terrains bordant l'autoroute 10 accueillent de préférence des bâtiments dont leur vocation est commerciale;
- 3° les bâtiments situés le long du boulevard Leduc peuvent prévoir regrouper un usage habitation mixte et privilégient l'intégration des usages commerciaux au rez-de-chaussée de ces bâtiments ou aux étages situés en dessous d'un usage résidentiel;
- 4° le secteur doit être composé majoritairement de bâtiments regroupant des usages du groupe habitation.

64. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS À L'IMPLANTATION, À LA TYPOLOGIE ET À L'ARCHITECTURE DES BÂTIMENTS

L'implantation, la typologie et l'architecture des bâtiments du secteur sont évaluées selon les critères suivants :

- 1° la façade principale des bâtiments projetés le long du boulevard Leduc doit être orientée en front des axes structurants;
- 2° le gabarit et la volumétrie des bâtiments permettent de créer un front bâti continu aux abords des voies de circulations et du domaine public;
- 3° l'implantation des bâtiments dans le secteur permet une transition harmonieuse entre les types de milieux existants et ceux à venir;
- 4° le projet prévoit un concept architectural global intégrant des éléments distinctifs lui conférant une signature novatrice et cohérente;
- 5° l'implantation des bâtiments est conçue pour limiter l'impact visuel des espaces de stationnement.

65. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS AU TRACÉ DES VOIES DE CIRCULATION

Le lotissement et le tracé des voies de circulation sont évalués selon les critères suivants :

- 1° la localisation des voies de circulation permet de créer un lien direct et efficace entre le développement et tout parc, espace vert, ou aires de repos prévu dans le plan d'aménagement d'ensemble ;
- 2° le tracé projeté des voies de circulation du secteur permet de créer un lien direct et efficace avec les secteurs limitrophes.

66. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS À L'AMÉNAGEMENT DES TERRAINS ET DES ESPACES DE STATIONNEMENT

L'aménagement des terrains et des espaces de stationnement est évalué à partir des critères suivants :

- 1° les espaces de stationnement doivent être implantés dans le sous-sol des bâtiments ou dissimulés le plus possible du domaine public pour en réduire l'impact visuel ;

- 2° le concept d'aménagement paysager doit prévoir que les espaces libres soient entièrement végétalisés et doit inclure une plantation d'arbres maximisant le plus possible la canopée;
- 3° des liens actifs doivent être inclus pour permettre les déplacements non motorisés sur l'ensemble du secteur. Ces liens doivent également se connecter avec le réseau actif existant dans le milieu d'insertion.

SECTION VII

CRITÈRES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES APPLICABLES AU SECTEUR « E »

67. INTERVENTION ET TERRITOIRE ASSUJETTI

La présente section s'applique au secteur « E » identifié au plan des secteurs assujettis à un plan d'aménagement d'ensemble donné à l'annexe A, soit la zone Hc-658.

68. USAGES AUTORISÉS

Les usages autorisés dans le cadre d'un plan d'aménagement d'ensemble pour le secteur « E » sont les suivants :

- 1° le groupe « Habitation » (H), plus spécifiquement les classes d'usages suivantes :
 - a) Habitation multifamiliale;
 - b) Habitation collective;
 - c) Habitation mixte;
- 2° le groupe « Commerce et service » (C), plus spécifiquement les classes d'usages suivantes :
 - a) Classe 1 (commerces de proximité);
 - b) Classe 2 (commerces de détail);
 - c) Classe 3 (services et bureaux);
 - d) Classe 4 (restauration);
 - e) Classe 12 (débits de boisson);
- 3° le groupe « Public » (P), plus spécifiquement la classe d'usage « Parcs et utilités publiques ».

69. CIBLES

Pour l'ensemble du secteur « E », les cibles sont les suivantes :

- 1° 201 à 300 logements par hectare;
- 2° 15-20 étages.

70. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS AUX RETOMBÉES COLLECTIVES

Les retombées collectives sont évaluées selon les critères suivants :

- 1° le projet contribue à une amélioration significative du milieu d'insertion et prévoit des retombées collectives positives. En ce sens, il contribue à atteindre les orientations et stratégies municipales en générant des bénéfices, notamment par des parcs publics de grandes dimensions, des équipements publics répondant aux besoins de la population actuelle et future, des bâtiments ou des locaux pour des usages enviables contribuant à offrir des destinations ouvertes au public, des logements abordables et sociaux et des espaces végétalisés et de récréation de plus grande qualité.

71. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS À LA COMPATIBILITÉ DES USAGES

La compatibilité des usages du secteur est évaluée selon les critères suivants :

- 1° l'aménagement du site, ainsi que des mesures d'atténuation permettent de réduire les nuisances liées aux secteurs industriels limitrophes ainsi qu'aux différents équipements pouvant produire du bruit, de la poussière, de la lumière ou toute autre source de nuisance;

- 2° les bâtiments situés le long du boulevard Lapinière et de la rue de Châteauneuf doivent prévoir regrouper des usages compatibles avec les secteurs industriels limitrophes;
- 3° lorsque le projet prévoit la construction de logements, la présence d'une diversité de typologies de logements, dont la présence de logements abordables, doit être favorisée;
- 4° lorsque le projet prévoit des usages commerciaux, institutionnels ou de bureaux, les usages proposés favorisent la complémentarité des fonctions entre les différents pôles économiques de la Ville.

72. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS À L'IMPLANTATION, À LA TYPOLOGIE ET À L'ARCHITECTURE DES BÂTIMENTS

L'implantation, la typologie et l'architecture des bâtiments du secteur sont évaluées selon les critères suivants :

- 1° la façade principale des bâtiments projetés le long du boulevard du Quartier doit être orientée en front des axes structurants;
- 2° le gabarit et la volumétrie des bâtiments permettent de créer un front bâti continu aux abords des voies de circulations et du domaine public;
- 3° l'implantation des bâtiments dans le secteur permet une transition harmonieuse entre les types de milieux existants et ceux à venir;
- 4° le projet prévoit un concept architectural global intégrant des éléments distinctifs lui conférant une signature novatrice et cohérente;
- 4° l'implantation des bâtiments est conçue pour limiter l'impact visuel des espaces de stationnement;
- 5° la hauteur et le gabarit des bâtiments sont adaptés au site en prenant en compte le milieu d'insertion et des mesures visant à minimiser l'impact sur les secteurs adjacents doivent être prévues notamment en matière de circulation, stationnement, ensoleillement, forme urbaine et intimité;
- 6° les bâtiments de grande hauteur doivent se limiter à des parties de bâtiments ou à quelques bâtiments ponctuels sur l'ensemble du projet;
- 7° les bâtiments de grande hauteur doivent arborer une architecture iconique distinctive pour contribuer à l'enrichissement et à la diversité de la silhouette de la ville et pour générer un paysage urbain et une expérience urbaine exemplaire.

73. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS AU TRACÉ DES VOIES DE CIRCULATION ET À LA MOBILITÉ

Le lotissement et le tracé des voies de circulation sont évalués selon les critères suivants :

- 1° les voies de circulation privées sont évitées afin de laisser place à des voies de circulation publique qui assurent la continuité du tracé et la hiérarchisation du réseau existant et projeté;
- 2° la localisation des voies de circulation permet de créer un lien direct et efficace entre le développement et tout parc, espace vert, ou aires de repos prévu dans le plan d'aménagement d'ensemble;
- 3° le tracé projeté des voies de circulation du secteur permet de créer un lien direct et efficace avec les secteurs limitrophes;
- 4° le projet prévoit des voies de circulation publiques.

74. CRITÈRES SPÉCIFIQUES RELATIFS À L'AMÉNAGEMENT DES TERRAINS ET DES ESPACES DE STATIONNEMENT

L'aménagement des terrains et des espaces de stationnement est évalué à partir des critères suivants :

- 1° les espaces de stationnement doivent être implantés dans le sous-sol des bâtiments ou dissimulés le plus possible du domaine public pour en réduire l'impact visuel;
- 2° le concept d'aménagement paysager doit prévoir que les espaces libres soient entièrement végétalisés et doit inclure une plantation d'arbres maximisant le plus possible la canopée;
- 3° des liens actifs doivent être inclus pour permettre les déplacements non motorisés sur l'ensemble du secteur. Ces liens doivent également se connecter avec le réseau actif existant dans le milieu d'insertion;

- 4° le concept d’implantation des bâtiments prévoit le fractionnement des aires de stationnement en surface, la réduction des surfaces minéralisées, la présence abondante de végétaux, la bonification des liens actifs et leurs connexions avec les réseaux existants et projetés;
- 5° l’aménagement de sentiers polyvalents ou trottoirs est prévu en continuité avec les réseaux municipaux piétonniers ou cyclables et des parcs et espaces verts du milieu d’insertion. Leur aménagement est conforme aux standards de la Ville;
- 6° la mobilité active et les modes de transport alternatifs à l’auto-solo sont préconisés par des aménagements fonctionnels, conviviaux et connectés aux réseaux piétons et cyclables;
- 7° l’aménagement du site doit être conçu de façon à ce que les différentes circulations soient fonctionnelles, conviviales, sécuritaires et bien arrimées aux différents réseaux existants et projetés.

CHAPITRE IV
ENTRÉE EN VIGUEUR

75. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

La mairesse,

La greffière,

Doreen Assaad

Joanne Skelling

ANNEXE A

Plan des secteurs assujettis à un plan d'aménagement d'ensemble

