



Terrebonne, le 5 novembre 2020

Madame Annie St-Gelais
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement du Québec
140, rue Grande-Allée Est, bureau 650
Québec (Québec) G1R 5N6
annie.st-gelais@bape.gouv.qc.ca

**Objet : Réponse à votre lettre du 2 novembre 2020 sur le projet d'agrandissement du lieu
d'enfouissement technique de Lachenaie**

Madame,

Veillez prendre connaissance de la réponse fournie par madame Marie-Josée Chicoine, directrice par intérim et chef de division de l'urbanisme durable à votre question.

- 1. Est-ce que la Ville de Terrebonne peut nous préciser les caractéristiques du projet TOD à la gare de Terrebonne au sud et au nord de la 640 et nous préciser les efforts qui vont être faits pour qu'il soit réalisé en harmonie avec la présence du LET? (Question prise en délibéré par Geneviève Rivard et Patrick Bourassa (DT-3 page 66 et 67)).**

Réponse : L'aire TOD de la gare s'inscrit dans le PPU Ruisseau de Feu. En effet, le PPU vient préciser les caractéristiques de l'aire TOD et vient préciser le développement de ce secteur.

Cependant, il n'y a pas de mention à l'égard du LET. Mais comme déjà écrit précédemment, nos outils de planifications locaux (plan d'urbanisme) ou régionaux (schéma) sont des outils pour une planification quinquennale et c'est pour cette raison qu'il n'y a pas de prévision à l'égard du LET.

Vous trouverez ci-joint l'amendement 1000-029 qui fut intégré comme annexe A du plan d'urbanisme no 1001 – PPU-Ruisseau de feu.

Geneviève Rivard, M.Env.
Coordonnatrice - qualité des milieux de vie

Extrait du registre du procès-verbal d'une séance ordinaire du conseil de la MRC Les Moulins tenue le 8 décembre 2015

RÉSOLUTION NO. : 10 218-12-15

PROPOSÉ PAR : MADAME CLAIRE MESSIER

APPUYÉE PAR : MONSIEUR RÉAL LECLERC

Examen du règlement sur le plan d'urbanisme de la Ville de Terrebonne numéro 1000-029 modifiant son règlement sur le plan d'urbanisme numéro 1000 afin d'assurer la concordance avec le règlement 97-33R modifiant le schéma d'aménagement révisé de la MRC Les Moulins pour tenir compte du périmètre d'urbanisation situé à l'est de la ville

CONSIDÉRANT QUE la Ville de Terrebonne a transmis pour examen et approbation le règlement numéro 1000-029 modifiant son règlement sur le plan d'urbanisme numéro 1000 afin d'assurer la concordance avec le règlement 97-33R modifiant le schéma d'aménagement révisé de la MRC Les Moulins pour tenir compte du périmètre d'urbanisation situé à l'est de la ville;

CONSIDÉRANT les dispositions contenues aux articles 137.1 à 137.8 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*;

CONSIDÉRANT la recommandation des membres du comité d'aménagement;

Il est proposé par madame Claire Messier, appuyée par monsieur Réal Leclerc et résolu unanimement:

QUE le préambule de la présente résolution en fasse partie intégrante.

QUE les membres du conseil de la MRC Les Moulins ont examiné et approuvé conforme aux grandes orientations du schéma d'aménagement révisé et aux dispositions du document complémentaire le règlement numéro 1000-029 de la Ville de Terrebonne modifiant son règlement sur le plan d'urbanisme numéro 1000 afin d'assurer la concordance avec le règlement 97-33R modifiant le schéma d'aménagement révisé de la MRC Les Moulins pour tenir compte du périmètre d'urbanisation situé à l'est de la ville.

QUE le directeur général et secrétaire-trésorier soit et est autorisé, conformément aux dispositions prévues à l'article 137.3 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, à émettre un certificat de conformité.

ADOPTÉ

Copie authentique ce 9 décembre 2015



Daniel Pilon

Directeur général et secrétaire-trésorier

Sujet à ratification lors de la prochaine séance du conseil

CERTIFICAT DE CONFORMITÉ

à l'égard du règlement numéro 1000-029 modifiant le règlement de plan d'urbanisme numéro 1000 de la Ville de Terrebonne.

JE, soussigné, DANIEL PILON, directeur général et secrétaire-trésorier de la Municipalité régionale de comté Les Moulins, certifie que, conformément aux dispositions contenues aux articles 109 à 110.3 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, le règlement de plan d'urbanisme numéro 1000-029 de la Ville de Terrebonne est conforme aux objectifs du schéma d'aménagement et aux dispositions du document complémentaire suite à l'adoption de la résolution numéro 10 218-12-15 du conseil de la Municipalité régionale de comté Les Moulins.

Le règlement numéro 1000-029 modifiant le règlement de plan d'urbanisme numéro 1000 de la Ville de Terrebonne entrera en vigueur selon la Loi.

Et j'ai signé à Terrebonne, ce 8 décembre 2015.



Daniel Pilon
Directeur général et secrétaire-trésorier

Extrait du registre des procès-verbaux d'une séance extraordinaire du conseil municipal de la Ville de Terrebonne tenue le 30 novembre 2015.

RÉSOLUTION NO : 569-11-2015

PROPOSÉ PAR : Jean-Guy Sénécal

APPUYÉ PAR : Stéphane Berthe

QUE le règlement modifiant le règlement de plan d'urbanisme numéro 1000 afin d'assurer la concordance avec le règlement 97-33R modifiant le schéma d'aménagement révisé de la MRC Les Moulins, pour tenir compte du périmètre d'urbanisation situé à l'est de la ville, soit adopté sous le numéro 1000-029.

Les membres du conseil présents déclarent l'avoir lu et renoncent à sa lecture considérant que dispense de lecture était demandée en même temps que l'avis de motion.

ADOPTÉ

Certifié conforme
à Terrebonne, ce 1^{er} décembre 2015.



GREFFIER

RÈGLEMENT NUMÉRO 1000-029

Séance du conseil de la Ville de Terrebonne, tenue à l'endroit ordinaire de séances du conseil, le lundi 30 novembre 2015, à 19h, à laquelle sont présents :

Brigitte Villeneuve
Nathalie Bellavance
Marie-Claude Lamarche
Réal Leclerc
Serge Gagnon
Michel Morin
Paul Asselin

Marie-Josée Beaupré
Marc Campagna
André Fontaine
Sylvain Tousignant
Stéphane Berthe
Jean-Guy Sénécal

sous la présidence du maire, monsieur Jean-Marc Robitaille.

ATTENDU QU'il est à propos et dans l'intérêt de la Ville de procéder à la modification de son plan d'urbanisme numéro 1000 afin d'assurer la concordance avec le schéma d'aménagement révisé de la MRC Les Moulins suite à l'adoption du règlement 97-33R pour tenir compte du périmètre d'urbanisation situé à l'est de la ville;

ATTENDU QUE le règlement 97-33R a pour effet de réviser la gestion de l'urbanisation à l'échelle du territoire de la MRC;

ATTENDU QUE les différents périmètres d'urbanisation de la Ville de Terrebonne présentent des enjeux de planification détaillée variés;

ATTENDU l'adoption du projet de règlement 1000-029 en date du 13 octobre 2015;

ATTENDU QU'un avis de motion du présent règlement a été donné lors de la séance tenue le 13 octobre 2015;

ATTENDU QU'une assemblée publique de consultation sur le projet de règlement 1000-029 fut tenue le 9 novembre 2015 et que, suite aux commentaires émis et reçu lors de ladite assemblée publique de consultation, le concept de densité résidentielle minimale a été précisé et ajusté;

Pour ces motifs, **IL EST PROPOSÉ PAR Jean-Guy Sénécal**

APPUYÉ PAR Stéphane Berthe

QUE LE CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE TERREBONNE DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 MODIFICATION DES DOCUMENTS ANNEXES

Le chapitre 2 du règlement sur le plan d'urbanisme numéro 1000, tel qu'amendé, est modifié en remplaçant l'article 2.1.5 par le suivant :

2.1.5 Documents annexes

Les documents suivants font partie intégrante du règlement 1000 :

1. Le plan 0.1 – Localisation des institutions scolaires de niveau primaire et secondaire, daté de mars 2015.
2. Le plan 0.2 – Localisation des lieux de culte, daté de mars 2015.
3. Le plan 1A – Les milieux de vie, daté de 2005, préparé par le Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc.
4. Le plan 1B – Le développement urbain, daté de 2005, préparé par le Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc.
5. Le plan 2 – Le noyau urbain central, daté de 2005, préparé par le Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc.
6. Le plan 3 – Le réseau patrimonial et récréatif, daté de 2005, préparé par le Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc.

7. Le plan 4 – Les pôles économiques majeurs, daté de 2005, préparé par le Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc.
8. Le plan 5 – Les corridors de signature, daté de 2005, préparé par le Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc.
9. Le plan 6 – Le milieu rural, daté de 2005, préparé par le Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc.
10. Le plan 7 – L'environnement naturel, daté de 2005, préparé par le Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc.
11. Le plan 8 – Concept d'organisation spatiale, daté de 2005, préparé par le Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc.
12. Le plan 9 - Aires d'affectation du sol, daté du 2 septembre 2015.
13. Le plan 10 – Intérêts et contraintes, daté de 2005, préparé par le Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc.
14. Les cartes portant les numéros 31H11-100-0401, 31H12-100-0404, 31H12-100-0303 et 31H12-100-0403 produites par le ministère des Pêches et de l'Environnement et le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources du Canada, en collaboration avec le ministère des Ressources naturelles du Québec.
15. Les cartes de délimitation de la zone inondable portant les numéros suivants : ZC-98-B1, ZC-98-B2, ZC-98-H1 et ZC-98-H2.
16. Le Programme particulier d'urbanisme des artères commerciales, daté d'octobre 2012.
17. Le Programme particulier d'urbanisme du secteur Est, daté d'octobre 2015.

ARTICLE 2 MODIFICATION DE LA DESCRIPTION DU SECTEUR EST

L'article 4.3.3 du chapitre 4 du Règlement sur le plan d'urbanisme numéro 1000, tel qu'amendé, est modifié comme suit :

- 1° l'abrogation, au « Tableau 9 - Caractérisation des milieux de vie du secteur Est », des trois dernières lignes intitulées « Secteurs prioritaires de développement (SARR-2) », « Superficie brute (ha) » et « Nombre de logements potentiels »;

ARTICLE 3 MODIFICATION DE L'OBJECTIF 4.3 – CONSOLIDER LE DÉVELOPPEMENT DU CENTRE AMBULATOIRE ET DU SECTEUR EST

L'article 5.4.3 du chapitre 5 du Règlement sur le plan d'urbanisme numéro 1000, tel qu'amendé, est modifié comme suit :

- 1° l'ajout des alinéas suivants après le deuxième alinéa :

Finalement, ce carrefour régional comprend deux aires de « Transit Oriented Development » (TOD) :

- *L'aire située au sud de l'autoroute 640, autour de la gare de train de banlieue de Terrebonne.*
- *L'aire située à l'Ouest de Charlemagne et au Nord de la rivière, à proximité de la gare projetée de train de banlieue de Charlemagne.*

Ce secteur se développera autour des dites gares dans une optique de développement durable en prévoyant une mixité de fonctions urbaines afin d'optimiser l'utilisation du sol autour de ces importants points d'accès au transport en commun.

- 2° Le remplacement du dernier moyen de mise en œuvre (Élaborer un programme particulier d'urbanisme pour le secteur central) par le nouveau moyen de mise en œuvre suivant :

Élaborer un Programme particulier d'urbanisme pour ce secteur central, basé sur les principes urbanistiques associés au concept des TOD.

ARTICLE 4 MODIFICATION DU PLAN 9 – AIRES D’AFFECTATION DU TERRITOIRE

Le « Plan 9 – Aires d’affectation du territoire » suivant l’article 7.4 du chapitre 7 du Règlement sur le plan d’urbanisme numéro 1000, tel qu’amendé, est remplacé par le plan joint au présent règlement comme annexe « A » et daté du 2 septembre 2015 .

ARTICLE 5 MODIFICATION DE LA PRÉSENTATION DES OUTILS DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE

L’article 8.5 du chapitre 8 du Règlement sur le plan d’urbanisme numéro 1000, tel qu’amendé, est modifié par son remplacement comme suit :

8.5 Programmes particuliers d’urbanisme (PPU) et secteurs de planification détaillée

Dans l’éventualité de la présence d’un secteur faisant l’objet de préoccupations particulières, la Ville peut se doter d’un Programme particulier d’urbanisme (PPU), lui permettant de le planifier de façon plus précise. Divers éléments peuvent y figurer :

- *L’affectation du sol et la densité de son occupation;*
- *Le tracé projeté et le type de voies de circulation;*
- *La nature, l’emplacement et le type d’équipements et d’infrastructures;*
- *Les dispositions réglementaires nécessaires, etc.*

Par ailleurs, la Ville peut identifier des « secteurs centraux » au sein du plan d’urbanisme pour lesquels certains pouvoirs sont conférés par la LAU à l’article 85. Ces secteurs sont désignés ainsi en raison de leur localisation centrale sur le territoire et comportent une concentration d’activités qui justifie leur identification à titre de pôle majeur.

De plus, la MRC Les Moulins, à travers son schéma d’aménagement révisé, demande un exercice de planification détaillée pour ses aires d’affectation multifonctionnelle TOD. Celles-ci sont situées à proximité de la gare de train de banlieue de Terrebonne, de la gare projetée de train de banlieue de Charlemagne et du terminus d’autobus Urbis. Elle requiert également un exercice similaire pour ses aires d’affectation multifonctionnelle, qui elles, correspondent au site actuel du centre commercial des Galeries Terrebonne et du secteur commercial de l’intersection du chemin Gascon et du chemin du Côteau.

PPU du secteur du ruisseau de Feu (secteur central)

En 2009, la Ville s’est dotée d’un PPU visant la programmation du développement du secteur à l’Est de l’autoroute 40, caractérisé par un milieu naturel exceptionnel (ruisseau de feu) qui est aujourd’hui en partie inclus dans les aires TOD identifiées. Il s’avère donc maintenant nécessaire d’actualiser ce PPU afin de planifier de manière cohérente l’ensemble du territoire inclus à l’intérieur du périmètre d’urbanisation situé à l’extrémité Est de la Ville.

Le « Programme particulier d’urbanisme du secteur du ruisseau de Feu », daté d’octobre 2015, est joint à titre d’annexe « A » au présent règlement pour en faire partie intégrante.

Son contenu apporte des précisions sur l’aménagement et le développement de ce secteur et a préséance sur l’ensemble du contenu du règlement numéro 1000 du plan d’urbanisme applicable à ce secteur. Ainsi la planification détaillée du site visé devra suivre les paramètres dudit PPU.

PPU des artères commerciales (secteur central)

Le « Programme particulier d’urbanisme des artères commerciales » est joint à titre d’annexe « B » au présent règlement pour en faire partie intégrante.

Son contenu apporte des précisions sur l'aménagement et de redéveloppement de certains tronçons commerciaux compris dans le secteur central et a préseance sur l'ensemble du contenu du règlement numéro 1000 du plan d'urbanisme applicable à ce secteur. Ainsi, la planification détaillée desdites artères visées devra suivre les paramètres dudit PPU.

ARTICLE 6 REMPLACEMENT DU PPU DU SECTEUR EST DE L'AUTOROUTE 40

L'annexe « A », intitulé « Programme particulier d'urbanisme du secteur Est de l'autoroute 40 », du Règlement sur le plan d'urbanisme numéro 1000, est abrogé et remplacé par le « Programme particulier d'urbanisme du secteur du ruisseau de Feu » joint au présent règlement comme annexe « B » et daté d'octobre 2015 .

ARTICLE 7 DÉFINITIONS

Le chapitre 11 du Règlement sur le plan d'urbanisme numéro 1000 est modifié par le remplacement de la définition de « Densité nette » par les définitions suivantes.

Densité résidentielle

Nombre de logements par hectare de terrain affecté spécifiquement à l'habitation. Rapport du nombre de logements à la superficie du site occupé :

$$\frac{\text{Nombre de logement}}{\text{Superficie du terrain (ha)}} = \text{Densité résidentielle}$$

Comme la superficie du site occupé par des habitations ne comporte pas uniquement des logements, mais aussi des espaces destinés à la voirie, aux espaces publics et même parfois à d'autres bâtiments (équipements locaux, d'activités, etc.), il faut distinguer la densité brute de la densité nette.

Densité résidentielle brute

Calcul du rapport entre le nombre total de logements divisé par l'ensemble de la superficie du site occupé, incluant la superficie des rues et celle des espaces publics. Le calcul de la densité brute est surtout utilisé pour la planification des développements résidentiels.

Densité résidentielle nette

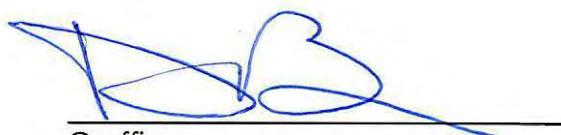
Calcul du rapport entre le nombre de logements divisé par la superficie de l'ensemble des terrains compris à l'intérieur des lignes de lot. La superficie des rues et des espaces publics est exclue du calcul.

ARTICLE 8 ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent règlement entre en vigueur, conformément à la Loi.



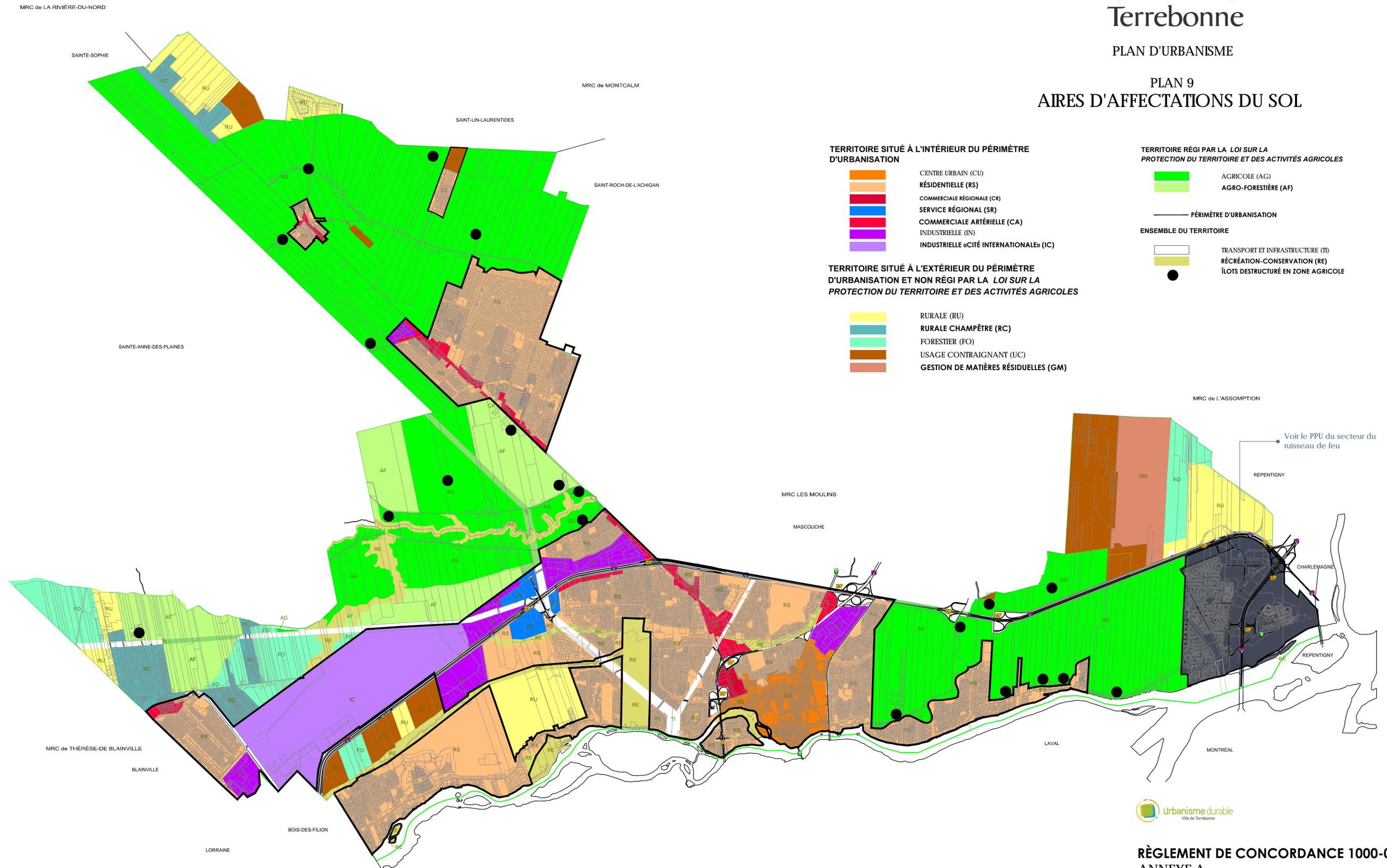
Maire



Greffier

Avis de motion donnée le
Projet de règlement adopté le
Assemblée publique tenue le
Règlement adopté le
Approbation de la MRC certifiée le
Entrée en vigueur promulguée le

13 octobre 2015 (497-10-2015)
13 octobre 2015 (496-10-2015)
9 novembre 2015
30 novembre 2015 (569-11-2015)
8 décembre 2015
8 décembre 2015



TERRITOIRE SITUÉ À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

- CENTRE URBAIN (CU)
- RÉSIDENTIELLE (RS)
- COMMERCIALE RÉGIONALE (CR)
- SERVICE RÉGIONAL (SR)
- COMMERCIALE ARTÉRIELLE (CA)
- INDUSTRIELLE (IN)
- INDUSTRIELLE «CITÉ INTERNATIONALE» (IC)

TERRITOIRE SITUÉ À L'EXTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION ET NON RÉGI PAR LA LOI SUR LA PROTECTION DU TERRITOIRE ET DES ACTIVITÉS AGRICOLES

- RURALE (RU)
- RURALE CHAMPÈTRE (RC)
- FORESTIER (FO)
- USAGE CONTRAIGNANT (UC)
- GESTION DE MATIÈRES RÉSIDUELLES (GM)

TERRITOIRE RÉGI PAR LA LOI SUR LA PROTECTION DU TERRITOIRE ET DES ACTIVITÉS AGRICOLES

- AGRICOLE (AG)
- AGRO-FORESTIÈRE (AF)
- PÉRIMÈTRE D'URBANISATION
- ENSEMBLE DU TERRITOIRE**
- TRANSPORT ET INFRASTRUCTURE (TI)
- RÉCRÉATION-CONSERVATION (RE)
- ÎLOTS DESTRUCTURÉS EN ZONE AGRICOLE





PPU - PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME

SECTEUR DU RUISSEAU DE FEU



Urbanisme durable
C'est notre direction

Ville de Terrebonne, 2015

Équipe de projet
Guy Daoust, urbaniste
Sébastien Manseau, urbaniste

Sous la direction de
Michel Larue, urbaniste

Crédit photo de la page couverture
Ville de Terrebonne

Chapitre 1 Introduction	11
Section 1 Contexte et localisation	12
Localisation	12
Contexte	12
Secteur d'application	14
Section 2 Assises fondamentales	15
L'urbanisme durable	15
Le « Transit-Oriented Development » (TOD)	15
Objectifs généraux	16
Chapitre 2 Documenter et explorer	17
Section 1 L'analyse et le portrait de l'environnement physique et humain	18
Un secteur riverain hautement accessible	18
Le territoire du ruisseau de Feu : un secteur d'intérêt métropolitain	18
Plan 1 : Milieux naturels	19
Un secteur confiné par les autoroutes	20
Une trame bâtie dominée par les espaces consacrés à l'automobile	20
Des milieux homogènes de faible intensité d'occupation	20
Une présence institutionnelle forte	20
La multiplication des espaces publics sous-utilisés et le démantèlement des lignes de transport d'énergie	20
Plan 2 : Composantes urbaines	21
Un environnement naturel exceptionnel au cœur d'un milieu urbain fortement dénaturalisé	23
L'émergence de la mobilité durable	25
Section 2 Éléments de synthèse	27
Forces et faiblesses	27
Opportunités et contraintes	28
Chapitre 3 Imaginer et concevoir	29
Section 1 Orientations	31
ORIENTATION 1 - AMÉNAGEMENT Densifier et diversifier par un design de qualité	31
ORIENTATION 2 – TRANSPORT Accroître la mobilité durable	31
ORIENTATION 3 - ENVIRONNEMENT Humaniser, végétaliser et conserver l'environnement	31
Plan 3 : Concept d'aménagement	33
Section 2 L'affectation détaillée du sol et la densité de son occupation	35
Aires d'affectations	35
Aire d'affectation résidentielle	37
Aire d'affectation multifonctionnelle	38
Aire d'affectation Multifonctionnelle TOD – Secteur de la gare de Terrebonne	39
Aire d'affectation Multifonctionnelle TOD – Secteur de la gare projetée de Charlemagne	40

Aire d'affectation Transport et infrastructures	41
Aire d'affectation Conservation 2	42
Section 3 La mise en œuvre règlementaire	43
Démantèlement des lignes de transport d'énergie	43
Contraintes à proximité des corridors de transports	43
Implantation d'un commerce de grande surface	43
Modification des usages autorisés et création de nouvelles zones dans le secteur de la Croisée urbaine	43
Modification des usages autorisés dans le secteur de la Gare de Terrebonne	43
Assurer la réalisation de projet selon les principes des TOD pour le secteur de la Gare de Terrebonne et de la Croisée urbaine	43
Le secteur de la gare projetée de Charlemagne	45
Les rénovations d'ensemble dans les aires d'affectations résidentielles	45
Diversification dans les aires d'affectation multifonctionnelle	45
La conservation du Parc faunique du Ruisseau de Feu	45
Section 4 Les aménagements fauniques et écotouristiques du territoire du ruisseau de Feu	47
Section 5 Accès et traitement particulier du chemin Saint-Charles	49
Section 6 Liste des lots et immeubles	50

CMM Communauté métropolitaine de Montréal

Mobilité durable Toute forme de transport alternative à l'utilisation de l'automobile individuelle, comme le transport collectif, le covoiturage, l'autopartage, le transport actif, ou une combinaison de ces différents moyens, etc.

MRC Municipalité régionale de comté Les Moulins

Périmètre d'urbanisation La délimitation des périmètres d'urbanisation (PU) constitue un élément de contenu obligatoire du schéma d'aménagement et de développement élaboré par la MRC.

Un PU est la limite prévue de l'expansion future de l'habitat de type urbain, peu importe que les concentrations soient des villes ou des villages.

Les PU sont des territoires auxquels se rattachent des notions de concentration, de croissance et de diversité des fonctions urbaines. Ils visent l'ensemble d'un espace urbain continu avec ou sans égard aux limites de quartiers ou de municipalités

PMAD Plan métropolitain d'aménagement et de développement

PPU Programme particulier d'urbanisme

SAR Schéma d'aménagement révisé

TOD Un TOD est une communauté diversifiée, à une distance moyenne de marche de 600 mètres d'un arrêt de transport collectif et d'un noyau commercial. C'est un ensemble de résidences, de commerces, de bureaux, d'espaces verts et publics, dans un environnement piétonnier, ce qui rend pratique, pour les résidents et les employés, de voyager en transport en commun, à vélo, à pied ou en voiture.

Traduction libre de : Peter Calthrope, The Next American Metropolis, 1993.

Transport actif Toute forme de transport où l'énergie est fournie par l'être humain, comme la marche, la bicyclette, un fauteuil roulant non motorisé, des patins ou une planche à roulettes, etc.



Chères citoyennes,

Chers citoyens,

Cet avec beaucoup d'enthousiasme que je vous présente ce Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur du ruisseau de Feu. Dès 2004, avec l'ouverture de l'hôpital Pierre-Le Gardeur, ce secteur a pris une importance majeure à l'échelle métropolitaine et pour le sud de Lanaudière. Par la suite, la Ville a su démontrer sa vision avant-gardiste pour le secteur à travers la planification du projet de conservation et de développement durable ambitieux qu'est le Parc faunique du ruisseau de Feu.

Aujourd'hui, ce plan est en bonne partie réalisé et de nouveaux éléments permettent de prévoir un dynamisme sans précédent pour l'ensemble du territoire au sud de la jonction des autoroutes 40 et 640. En effet, plusieurs projets d'investissements publics et privés sont envisagés. De plus, l'ouverture de la gare ainsi que le démantèlement des lignes d'Hydro-Québec sont autant de potentiels qui favorisent tant l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers existants que l'émergence de nouveaux quartiers adjacents.

Le présent document est donc l'outil dont la Ville se dote pour planifier et coordonner convenablement les investissements privés et publics pour que le développement du secteur continue de profiter à l'ensemble de la collectivité locale. Ce PPU guidera une intégration harmonieuse des différents projets au milieu de vie existants et aux composantes naturelles présentes. À ce titre, il annonce, entre autres, la mise en place d'un pôle important de service local : le pôle de la Croisée urbaine qui sera constitué d'une école primaire et d'un centre des loisirs.

Bonne lecture!

Votre maire,

Jean-Marc Robitaille

Chapitre 1

Introduction

Le secteur Est constitue un des pôles économiques majeurs de la Ville de Terrebonne et de la région de Lanaudière. L'implantation du centre hospitalier Pierre-Le Gardeur en 2000, l'implantation de complexes commerciaux régionaux, l'établissement d'un vaste quartier résidentiel, ainsi que l'émergence du parc faunique du ruisseau de Feu ont permis de le positionner comme une zone stratégique à l'échelle métropolitaine.

L'ouverture récente du réseau du Train de l'Est et d'un stationnement incitatif accentue cette importance. En ce sens, le programme particulier d'urbanisme du ruisseau de Feu vise à actualiser la planification urbaine et à coordonner une série d'actions permettant une densification et une diversification urbaine. Il est identifié comme un secteur central au Plan d'urbanisme de Terrebonne et fait partie intégrante de celui-ci.



Crédit photo : www.larevue.qc.ca

Section 1

Contexte et localisation

Localisation

Le secteur du ruisseau de Feu est localisé en bordure immédiate du croisement des autoroutes 40 et 640 entre l'est de l'île de Montréal et la Ville de Charlemagne. Il est l'un des secteurs central de la Ville identifié au plan d'urbanisme.

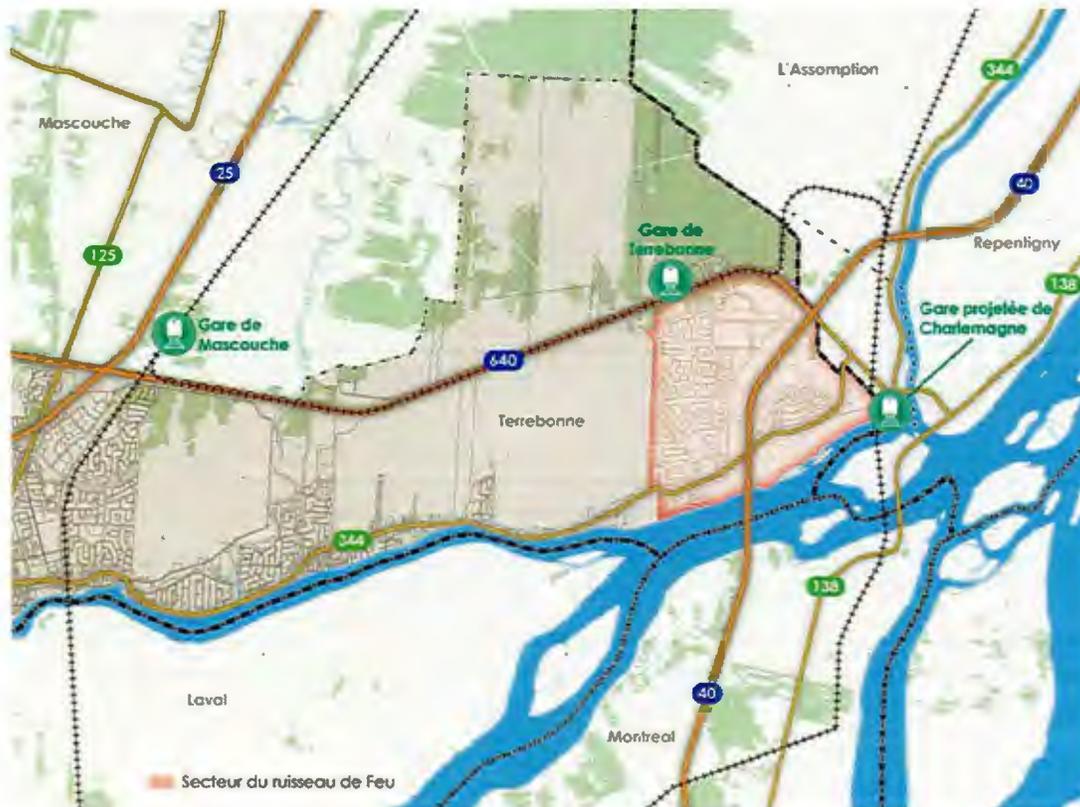


Figure 1 : Localisation du secteur du ruisseau de Feu

Contexte

Le secteur du ruisseau de Feu est formé de composantes variées : un milieu résidentiel mature, homogène et de faible densité; plusieurs projets domiciliaires de moyenne et forte densité; un assemblage de centres commerciaux locaux et régionaux; un centre hospitalier; un milieu riverain et hydrique naturel protégé ainsi que la gare de Terrebonne et la gare projetée de Charlemagne.

Ces dernières font partie de la ligne de train de banlieue de l'Est. Elles sont identifiées au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) et subséquentement au Schéma d'aménagement révisé (SAR) de la MRC Les Moulins, comme des points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant. L'objectif est d'orienter au moins 40% de la croissance des ménages de la région métropolitaine dans

des quartiers orientés vers le transport collectif (TOD pour Transit-Oriented Development) à proximité des 155 points d'accès identifiés.

Pour chacun des TOD, le PMAD exige une densification de la fonction résidentielle et une planification détaillée visant à adopter l'aménagement selon les caractéristiques et les potentiels spécifiques au milieu. Le présent programme particulier d'urbanisme (PPU) se veut donc l'outil local de planification détaillée et de mise en œuvre de cet objectif. Il est d'autant plus pertinent qu'un important potentiel de développement existe sur les terrains vacants à proximité de la gare de Terrebonne.

Or, en 2009, la Ville s'est dotée d'un PPU visant la programmation du développement du secteur à l'est de l'autoroute 40, caractérisé par un milieu naturel exceptionnel (ruisseau de Feu) qui est aujourd'hui en partie inclus dans les aires TOD. Par conséquent, le présent PPU vise à établir un cadre durable de développement des pourtours de la gare de Terrebonne selon les principes d'aménagement d'un TOD, tout en actualisant, selon les mêmes principes, celui existant. À cet effet, notons que le PPU de 2009 a permis de planifier une densité approximative de 35 log/ha tout en permettant de mettre en valeur une vaste plaine inondable.



Parc du Ruisseau de Feu, Terrebonne, 2015

Section 2

Assises fondamentales

L'urbanisme durable

Le concept de développement durable a tranquillement émergé du constat collectif que le système économique mondial est essentiellement basé sur la consommation extensive des ressources naturelles. Par conséquent, ce mode de développement ne serait pas soutenable, car il ne permettrait pas une croissance qui puisse durer dans le temps. À l'inverse, le développement durable a été défini, en 1987, par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement des Nations unies comme : « [...] un mode de développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs [...] ».

De philosophie similaire, la notion de « Smart Growth » peut être considérée comme la stratégie du développement durable en matière de planification du territoire. Largement appropriée par l'administration américaine, l'image fait référence à une politique de développement différente qui mènerait à une utilisation plus rationnelle de l'espace. Subséquemment, pour intégrer la planification de l'aménagement et du transport, un nombre grandissant de régions nord-américaines se tourne vers l'un des concepts sous-jacents au « Smart Growth », le « Transit-Oriented Development » (TOD).

Le « Transit-Oriented Development » (TOD)

La démocratisation de l'automobile, en lien avec le développement du réseau routier, a permis une expansion sans précédent du territoire urbanisé. Du même coup, les fonctions urbaines que sont les habitations, les commerces, les industries et les institutions se sont géographiquement spécialisées et distancées. Aujourd'hui, l'automobile et le mode de développement qu'elle a engendré sont associés à de l'étalement urbain et conséquemment à d'importants coûts économiques, sociaux et environnementaux. La nouvelle popularité des TOD s'inscrit dans ce contexte et dans une stratégie plus globale du « Smart Growth ». Il existe alors, dans une perspective d'urbanisme durable, une multitude d'objectifs pouvant être associés à un projet de TOD.

C'est l'urbaniste, Peter Calthrope, cofondateur du Congress for New Urbanism, qui, en 1993, a utilisé l'expression TOD pour la première fois dans son ouvrage intitulé *The Next American Metropolis*.

« Un TOD est une communauté diversifiée, à une distance moyenne de marche de 600 mètres d'un arrêt de transport collectif et d'un noyau commercial. C'est un ensemble de résidences, de commerces, de bureaux, d'espaces verts et publics, dans un environnement piétonnier, ce qui rend pratique, pour les résidents et les employés, de voyager en transport en commun, à vélo, à pied ou en voiture [...] »

Les TOD proposent un développement alternatif à l'étalement urbain en intégrant la planification de l'aménagement et du transport collectif. Dans le contexte d'agglomération en croissance démographique constante, cela s'inscrit dans une gestion logique de l'espace et de préservation des milieux naturels qui sont de plus en plus rares et précieux.

Le concept propose des options alternatives à l'automobile : À l'échelle régionale, un réseau de transport collectif qui dessert efficacement une complémentarité de pôles,

tandis qu'à l'échelle locale, un design qui rapproche les différentes fonctions tout en favorisent le transport actif. Ainsi, les TOD peuvent contribuer à réduire l'utilisation de l'automobile et des nuisances qui lui sont associées, mais améliorent également la mobilité de la population qui ne l'utilise pas. Au-delà de l'impact du transport, le concept repose aussi sur l'offre d'un nouveau cadre de vie. Celui-ci serait caractérisé par la qualité, la diversité et l'accessibilité de l'environnement bâti et naturel. En offrant un milieu urbain alternatif, les TOD augmenteraient ainsi la compétitivité et l'attractivité d'une ville en contribuant à sa qualité de vie.

Objectifs généraux

Bien qu'il soit difficile d'identifier une liste exhaustive des objectifs possiblement attribuables à la planification intégrée de l'aménagement et des transports collectifs, il est néanmoins possible, de la manière suivante, d'énumérer les objectifs les plus fréquemment associés aux TOD :

1. Améliorer la santé publique;
2. Améliorer la sécurité publique;
3. Augmenter l'achalandage et les revenus des agences de transports collectifs;
4. Augmenter l'esprit communautaire des quartiers;
5. Créer de la richesse foncière;
6. Diminuer le coût des logements;
7. Diminuer le temps de déplacement;
8. Diminuer les coûts des infrastructures;
9. Diminuer les coûts individuels et collectifs du transport;
10. Diversifier l'offre de logement, de commerce, d'institution, de bureau, de milieu de vie et de travail;
11. Favoriser les possibilités d'affaires;
12. Préserver le territoire naturel et les terres agricoles;
13. Réduire la congestion routière;
14. Réduire la consommation d'énergie;
15. Réduire la production de gaz à effet de serre;
16. Revitaliser des secteurs urbains en déclin;
17. Etc.

Chapitre 2

Documenter et explorer

Le territoire du ruisseau de Feu, par sa localisation et son milieu biologique, constitue un site d'intérêts écologiques et écotouristiques d'envergure régionale. Il représente en effet une des rares ouvertures publiques et accessibles sur le paysage fluvial et s'intègre à un vaste plan d'eau ponctué d'îles protégées. Enfin, sa faune est abondante et sa végétation, diversifiée et répartie selon des secteurs distincts.



Parc faunique du Ruisseau de Feu, Terrebonne, 2015

Section 1

L'analyse et le portrait de l'environnement physique et humain

Un secteur riverain hautement accessible

Le territoire assujéti au PPU est situé sur la rive nord d'un plan d'eau où les rivières des Mille-Îles, des Prairies et l'Assomption se rejoignent et se jette dans le fleuve Saint-Laurent. Ce vaste plan d'eau accueille de nombreuses îles situées à une distance variant de 1 à 5 km du site. Certaines d'entre elles, protégées à des fins fauniques, ne sont accessibles que par voie maritime ou aérienne.

Le secteur du ruisseau de Feu se trouve au sud de l'intersection des autoroutes 40 et 640. L'autoroute 40 scinde d'ailleurs le secteur en deux parties et est ceinturée de part et d'autre par des secteurs commerciaux.

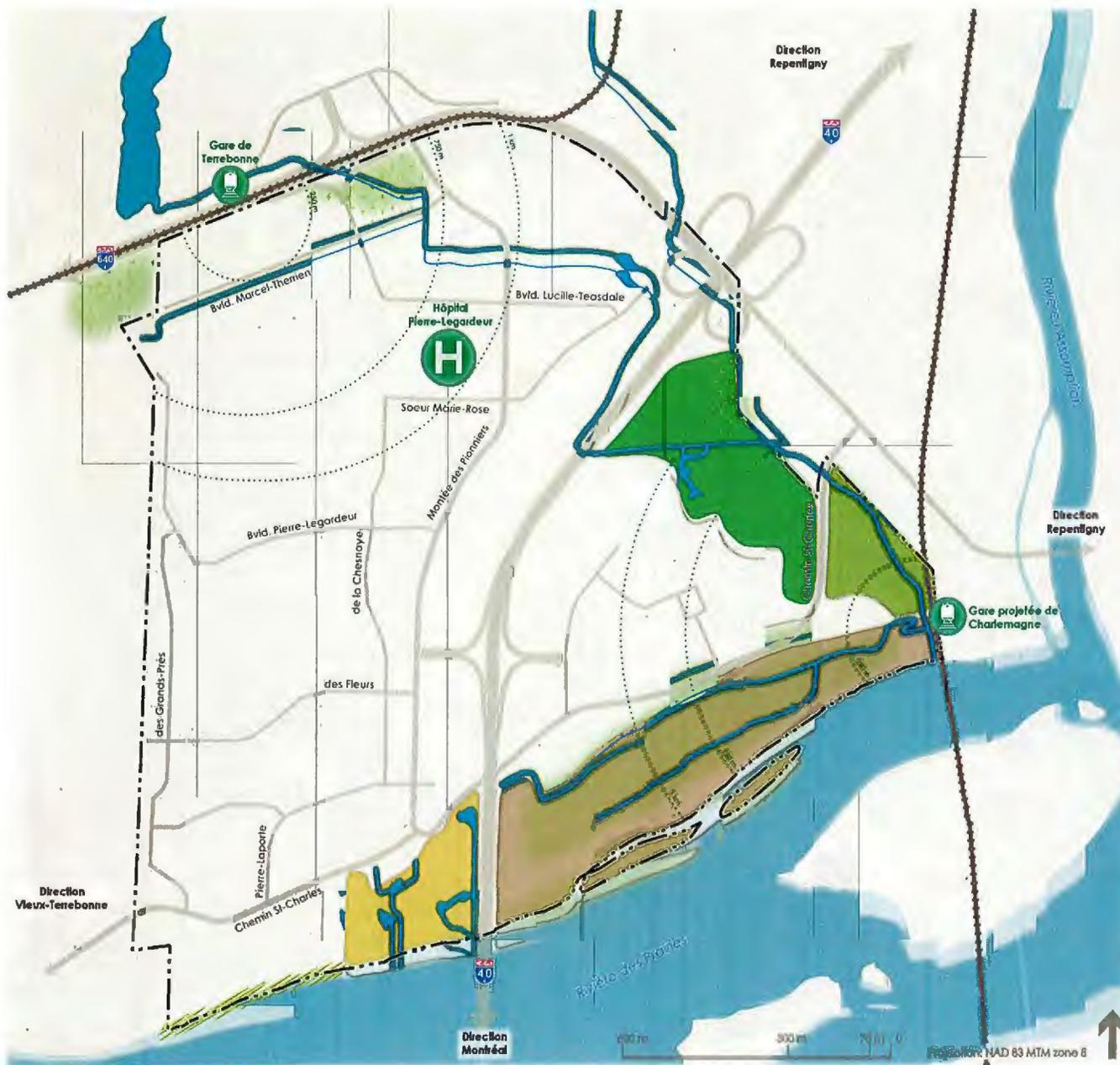
La partie située à l'ouest de l'autoroute est adjacente à un milieu résidentiel récent de faible densité (Carrefour des fleurs). Celui-ci est marqué par la présence du corridor vert de l'emprise d'Hydro-Québec et est desservi par un réseau cyclable. Il comporte également une école primaire et des équipements sportifs.

La partie à l'est de l'autoroute, autrefois utilisé à des fins agricoles jusqu'en 2005, est aujourd'hui en développement et bénéficie d'un environnement naturel exceptionnel et d'une très bonne accessibilité ou réseau autoroutier (A-40, A-640).

Le territoire du ruisseau de Feu : un secteur d'intérêt métropolitain

Le territoire du ruisseau de Feu et de ses branches, par sa localisation et son milieu biologique, constitue un site d'intérêts écologique et écotouristique d'envergure régionale, tandis que localement, il permet la gestion écologique des eaux de ruissellement d'un vaste secteur. Il représente en effet une des rares ouvertures publiques et accessibles sur le paysage fluvial et s'intègre à un vaste plan d'eau ponctué d'îles protégées. Enfin, sa faune est abondante et sa végétation, diversifiée et répartie selon des secteurs distincts.

À la lumière des considérations environnementales émanant du site et de la volonté de la ville de permettre à la population de la région de retrouver un accès privilégié à la rivière des Prairies et à ses habitats, un Plan de conservation et de mise en valeur du Parc du ruisseau de Feu est actuellement en cours de mise en œuvre. Celui-ci propose l'intégration de deux types d'aménagements : fauniques et écotouristiques. À terme, il s'agit d'offrir un accès à un milieu propice à des activités nautiques diversifiées, à des activités d'observation d'une faune riche et abondante et à un territoire de pêche poissonneux. Aussi, dans le contexte du Sentier maritime du Saint-Laurent, le territoire du ruisseau de Feu pourrait devenir une halte recherchée par les excursionnistes en balade sur la Route bleue des voyageurs.



Programme particulier d'urbanisme
Secteur du ruisseau de Feu

Plan 1
Millieux naturels

Général

----- Limite du PPU et du périmètre d'urbanisation



H Pôle de santé et de services sociaux

Transport



Voie ferrée



Points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant



Réseau routier existant

Parc faunique du Ruisseau de Feu

■ Secteur prairie

■ Secteur marais

■ Secteur marécage

■ Secteur forêt

Autres éléments naturels

■ Milieux humides

■ Ouvrages publics de stabilisation de la rive

Un secteur confiné par les autoroutes

Le secteur du ruisseau de feu est divisé en deux milieux de vie distincts et séparés par l'autoroute 40. Le chemin Saint-Charles est l'axe historique longeant la rivière et permettant un lien physique entre les deux milieux de vie en traversant l'autoroute.

Le lotissement s'est établi selon les usages implantés, soit les grandes surfaces commerciales le long des axes autoroutiers et un parcellaire somme toute homogène à l'intérieur des milieux de vie résidentiels.

Une trame bâtie dominée par les espaces consacrés à l'automobile

La trame bâtie illustre l'étalement et la séparation des fonctions résidentielles et commerciales au sein du secteur ainsi que la faible densité ou compacité d'occupation du sol. Des nouveaux développements plus denses et plus compacts émergent néanmoins dans la partie nord du secteur. Il reste qu'une vaste partie de l'espace total du secteur est consacré aux déplacements ou aux stationnements automobiles.

Des milieux homogènes de faible intensité d'occupation

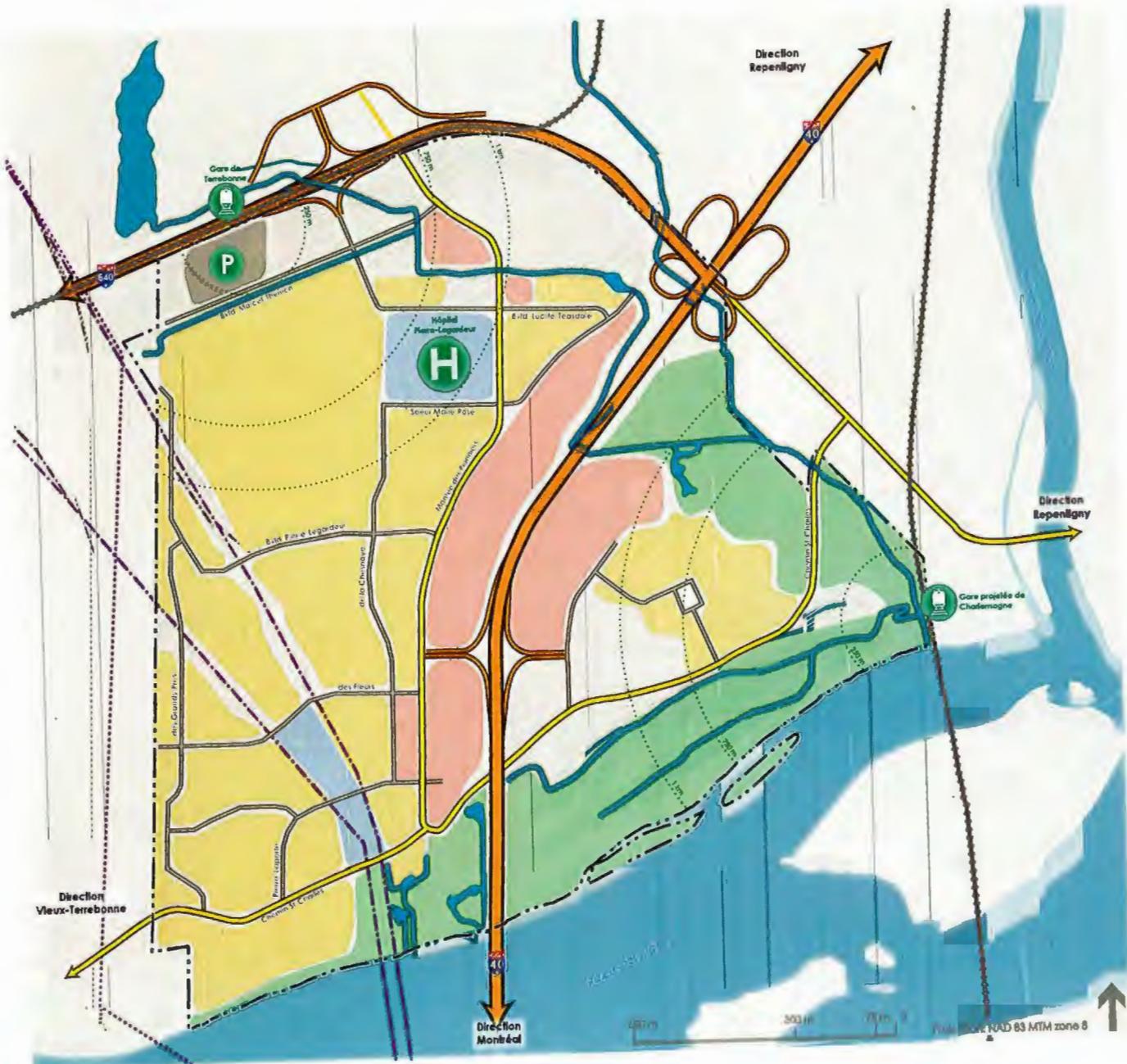
Les différents milieux qu'ils soient résidentiels, commerciaux ou institutionnels sont monofonctionnels et distancés. L'échelle des secteurs impose des déplacements motorisés à toutes les fins.

Une présence institutionnelle forte

Depuis l'ouverture de l'hôpital Pierre-Le Gardeur en 2004, le secteur du ruisseau de Feu est un pôle institutionnel majeur à l'échelle métropolitaine et pour le sud de Lanaudière. Situé au cœur du quartier des Fleurs, le parc/école Arc-en-ciel est également un pôle institutionnel local pour le secteur. Aujourd'hui, la ville a entrepris de consolider la fonction institutionnelle régionale du secteur en y adjoignant un pôle important de service local. Le pôle civique de l'Est sera constitué d'une école primaire et d'un centre des loisirs.

La multiplication des espaces publics sous-utilisés et le démantèlement des lignes de transport d'énergie

De nombreux espaces publics sont existants ou projetés, tels que les berges, le parc du ruisseau de Feu, les corridors d'Hydro-Québec en démantèlement, etc. Certains de ces espaces sont toutefois sous-utilisés ou manquent certains éléments prévus de connexion entre eux. En absence d'aménagement public, une certaine appropriation privée d'espace public comme les berges ou les corridors d'Hydro-Québec peut être observée. Un diagnostic précis de l'état actuel des espaces publics est en cours dans le secteur et permettra à terme de préciser le plan d'intervention optimal pour ces espaces.



Programme particulier d'urbanisme
Secteur du ruisseau de Feu
 Plan 2
Composantes urbaines

- | | |
|---|---|
| Général | Fonctions urbaines |
| --- Limite du PPU et du périmètre d'urbanisation | ■ Secteur résidentiel |
| ■ Cours d'eau | ■ Secteur commercial |
| Ⓜ Pôle de santé et de services sociaux | ■ Secteur institutionnel |
| Transport | ■ Secteur naturel |
| --- Voie ferrée | Ⓜ Stationnement incitatif |
| Ⓜ Points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant | □ Espace vacant |
| ■ Autoroutes | Transport d'énergie |
| ■ Artères | --- Ligne en démantèlement |
| ■ Collectrices | --- Tracé projeté (735 KV de la Chamouchouane-Boul-de-1 ^{re}) |

Dessiné par : Sébastien Manseau, urb.
 Vérifié par : Guy Daoust, urb.
 Date : 2015-09-17



Un environnement naturel exceptionnel au cœur d'un milieu urbain fortement dénaturalisé

Le ruisseau de Feu, la rivière des Prairies et ses milieux naturels riverains protégés contribuent à la biodiversité du secteur. Il reste que le milieu bâti existant présente un faible couvert arboricole et un aménagement conventionnel intégrant peu ou pas les nouvelles pratiques d'aménagement durable. Les nombreux espaces résiduels au imperméables (ex. aires de stationnement pavées) contribuent à faire du secteur un important îlot de chaleur, particulièrement dans le pôle commercial régional.¹



figure 3 : Îlots de chaleurs, Institut national de santé publique du Québec, 2012.

« Les arbres matures favorisent la fraîcheur par leur capacité d'évapotranspiration et la superficie d'ombre créée. En effet, un arbre mature peut perdre jusqu'à 450 litres d'eau par jour par évapotranspiration, ce qui équivaudrait à cinq climatiseurs fonctionnant 20 heures par jour. »

Source : Institut de la santé publique du Québec, Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains, 2009.

¹ Les relevés de température date de 2012 et le stationnement incitatif de la gare de Terrebonne ni apparaît pas. Il est néanmoins possible de présumer du réchauffement de la température de surface à cet endroit.

L'émergence de la mobilité durable

L'organisation urbaine du secteur du ruisseau de Feu favorise l'utilisation de l'automobile comme moyen de déplacement quotidien. L'ouverture de la gare de train, la desserte actuelle de transport collectif local et les nouveaux aménagements piétonniers et cyclables illustrent néanmoins le début d'une offre de transport alternative à l'automobile.



figure 4 : Réseaux de mobilité durable

« Il a été montré que le transport actif incluant la marche et le vélo est associé à une diminution de 11% des risques de maladies cardiovasculaires. Une autre étude révèle que troquer l'automobile pour le vélo pour de courts déplacements quotidiens est associé à un gain de vie potentiel de 3 à 14 mois. Finalement, chaque heure passée en voiture augmente de 6% la probabilité d'obésité, tandis que chaque kilomètre marché diminue de 4,8% la probabilité d'obésité. »

Source : Institut de santé publique du Québec, Potentiel piétonnier et utilisation des modes de transport actif pour aller au travail au Québec, 2014.

Section 2

Éléments de synthèse

Forces et faiblesses

FORCES

1. Une entrée de ville stratégique pour la Ville de Terrebonne (A-40 et A-640) et un pôle économique et institutionnel structurant pour les MRC Les Moulins et L'Assomption.
2. La présence du ruisseau du Feu, de la rivière des Prairies, de milieux naturels protégés et d'anciens corridors de transport d'énergie comme élément intégrateur et d'intérêt.
3. La présence de la gare de Terrebonne et l'aménagement projeté de la gare de Charlemagne.
4. Des vitrines d'affaires importantes sur les autoroutes 40 et 640.
5. Un pôle institutionnel régional structurant avec la présence notamment du Centre hospitalier Pierre-Le Gardeur et les nouveaux équipements projetés du pôle civique.
6. Des superficies disponibles au développement.

FAIBLESSES

1. Barrières physiques induites par les autoroutes 40 et 640 limitant la mobilité durable.
 2. Des implantations commerciales de grandes surfaces somme toute récentes ne permettant pas une occupation optimale du secteur (mixité, densité et grandes surfaces de stationnement imperméables contribuant aux îlots de chaleur).
 3. Des développements résidentiels établis de faible densité avec une trame de rue et une trame lotie peu perméables et ne favorisant pas les déplacements à pied.
 4. Des liens actifs nord-sud et est-ouest à consolider dans l'ensemble du secteur.
-

Opportunités et contraintes

OPPORTUNITÉS

1. L'optimisation de l'occupation du sol, particulièrement à proximité de la gare de train.
2. L'établissement d'un pôle institutionnel de proximité favorisant une mixité de fonctions et l'intégration d'espaces publics accessibles.
3. Un potentiel de consolidation des parcours actifs (piétons et cyclistes).
4. L'implantation de pratiques d'aménagement et de développement durables.
5. La poursuite de la naturalisation du ruisseau de Feu.
6. Les liens physiques et visuels à développer avec le ruisseau de Feu.
7. L'aménagement d'une piste multifonctionnelle et connectée au réseau existant.
8. La rénovation ou la densification du stationnement incitatif et des aires commerciales à long terme.
9. Humaniser et végétaliser les espaces consacrés à l'automobile.

CONTRAINTES

1. La barrière physique créée par les autoroutes 40 et 640 divisant en deux les milieux de vie.
2. Milieu grandement développé et établi : présence de surfaces commerciales et de quartiers résidentiels récents.

Chapitre 3

Imaginer et concevoir

Imaginer et concevoir le secteur du ruisseau de Feu signifient : valoriser les composantes naturelles et environnementales du secteur; consolider le transport collectif et multiplier les parcours actifs et les espaces publics; assurer la perméabilité de la trame urbaine et franchir les barrières physiques; privilégier la compacité et la densité du cadre bâti ainsi que la qualité architecturale des bâtiments; et intégrer les pratiques d'aménagement durable.



Corridor du ruisseau de Feu, Terrebonne 2015

Section 1

Orientations

ORIENTATION 1 - AMÉNAGEMENT

Densifier et diversifier par un design de qualité

Transformer le secteur du ruisseau de Feu en véritable milieu de vie urbain. Cela, en mélangeant par un design humain et végétalisé les différentes fonctions urbaines, en favorisant une trame plus compacte et perméable et en optimisant les liens actifs entre l'existant et le projeté au-delà des barrières ou des contraintes physiques.

ORIENTATION 2 – TRANSPORT

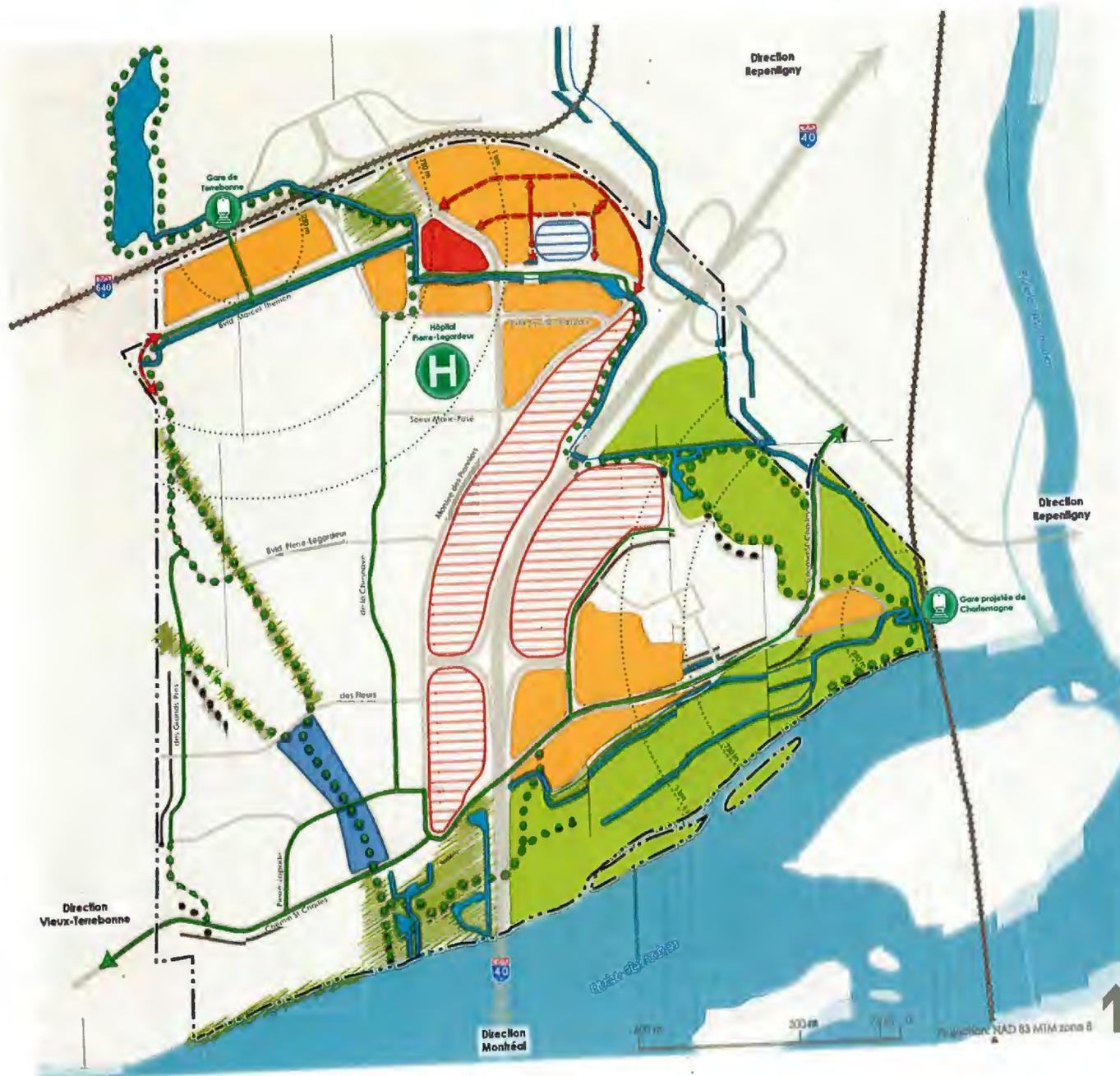
Accroître la mobilité durable

Multiplier les parcours piétonniers et cyclables efficaces, sécuritaires et plaisants en complémentarité au circuit de transport collectif afin d'offrir une alternative économique, écologique et bonne pour la santé aux déplacements automobiles.

ORIENTATION 3 - ENVIRONNEMENT

Humaniser, végétaliser et conserver l'environnement

Humaniser le secteur en conservant et mettant en valeur ses milieux naturels d'exceptions, ainsi qu'en réaménageant et végétalisant les espaces dédiés à l'automobile afin de réduire les impacts de l'urbanisation sur la biodiversité et la santé publique.



Programme particulier d'urbanisme
Secteur du ruisseau de Feu

Plan 3
Concept d'aménagement

Général

- Limite du PPU et du périmètre d'urbanisation
- Cours d'eau
- Pôle de santé et de services sociaux
- Transport**
- Voie ferrée
- Points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant
- Réseau de mobilité durable existant
- Réseau de mobilité durable à compléter
- Réseau routier existant
- Réseau routier à compléter

Autres

- Secteur de conservation à protéger et à mettre en valeur
- Espace public à mettre en valeur et à rendre accessible
- Pôle civique à mettre en valeur
- Pôle civique à développer
- Secteur à urbaniser
- Noyau commercial de proximité à consolider
- Secteur commercial régional à densifier et diversifier

Section 2

L'affectation détaillée du sol et la densité de son occupation

Aires d'affectations

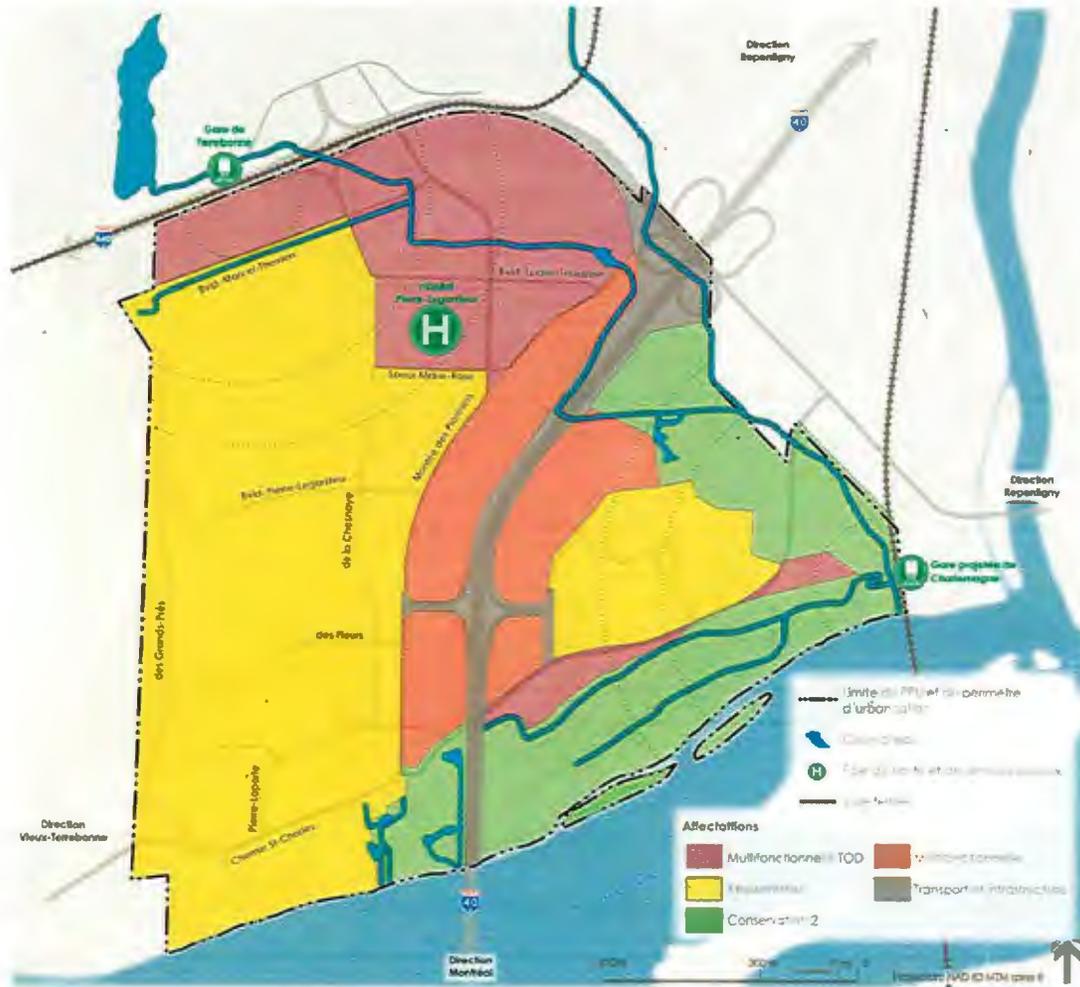


Figure 5 : Plan des aires d'affectations

Aire d'affectation résidentielle

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
Habitation Commerce de quartier Activité récréative extensive Parcs et espaces verts Activité de conservation Utilité publique et infrastructure	Équipement public, institutionnel et communautaire non structurant
DENSITÉ D'OCCUPATION	
Advenant une rénovation d'ensemble de plus de 1 hectare, la densité d'habitation d'un tel développement devra contribuer à l'atteinte d'un seuil de densité minimal de 40 logements à l'hectare applicable à l'ensemble des terrains à développer et à redévelopper situés à moins de 1 km de la gare de Terrebonne.	



Figure 6 : rue François Brunet, 2014

Aire d'affectation multifonctionnelle

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETIS À CERTAINES BALISES
<p>Commerce de quartier</p> <p>Commerce et service structurants et non structurants</p> <p>Bureau structurant et non structurant</p> <p>Équipement public, institutionnel et communautaire structurant et non structurant</p> <p>Parcs et espaces verts</p> <p>Activité de conservation</p> <p>Utilité publique et infrastructure</p>	<p>Habitation : Seulement en continuité des milieux de vie urbains, compacts, denses et diversifiés à proximité du transport collectif.</p>
DENSITÉ D'OCCUPATION	
<p>Advenant un (re)développement à des fins résidentielles, la densité minimale visée est fixée à 40 logements à l'hectare.</p>	



Figure 7 : Les galeries de Lanaudière, vu de l'autoroute 40, 2014

Aire d'affectation Multifonctionnelle TOD – Secteur de la gare de Terrebonne

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
Habitation Commerce de quartier Commerce et service structurants et non structurants Bureau structurant et non structurant Équipement public, institutionnel et communautaire structurant et non structurant Parcs et espaces verts Activité de conservation Utilité publique et infrastructure	Commerces de grande surface : Les bâtiments commerciaux de plus de 7 500 mètres carrés de superficie de plancher doivent être en mixité verticale avec des fonctions de type bureau ou d'habitation.
DENSITÉ D'OCCUPATION	
La densité minimale est fixée à 80 logements à l'hectare.	



Aire d'affectation Multifonctionnelle TOD – Secteur de la gare projetée de Charlemagne

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
Habitation Commerce de quartier Bureau non structurant Équipement public, institutionnel et communautaire structurant et non structurant Parcs et espaces verts Activité de conservation Utilité publique et infrastructure	s.o.
DENSITÉ D'OCCUPATION	
La densité minimale est fixée à 40 logements à l'hectare.	



Figure 9 : Domaine du Parc, rue du Bruant, 2014

Aire d'affectation Transport et infrastructures

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
Utilité publique et infrastructure Activité récréative extensive Activité de conservation	s.o.
DENSITÉ D'OCCUPATION	
s.o.	



Figure 10 : Vue aérienne de l'intersection des autoroutes 40 et 640, CMM 2013

Aire d'affectation Conservation 2

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
Activité de conservation	s.o.
DENSITÉ D'OCCUPATION	
s.o.	

Section 3

La mise en œuvre réglementaire

Démantèlement des lignes de transport d'énergie

Le zonage institutionnel des espaces laissés libre par le démantèlement des lignes de transport d'énergie est maintenu afin de permettre de compléter l'analyse en cours de l'utilisation actuel et potentiel de ces espaces.

Contraintes à proximité des corridors de transports

Afin de tenir compte de l'augmentation de l'achalandage routier, les limites ainsi que les règles applicables aux zones sensibles soumises aux contraintes en matière de bruits routiers sont resserrées.

Implantation d'un commerce de grande surface

Une nouvelle restriction à l'implantation de commerce de grande surface, visant les établissements de 7 500 m² et plus, permettra d'assurer une occupation optimale de l'espace.

Modification des usages autorisés et création de nouvelles zones dans le secteur de la Croisée urbaine

La distribution des usages autorisés dans le secteur de la Croisée urbaine est modifiée de sorte à autoriser des usages des groupes habitation, hébergement, commerce et institutionnel, et ce, afin de créer un nouveau quartier mixte de forte densité.

Modification des usages autorisés dans le secteur de la Gare de Terrebonne

Les usages autorisés dans le secteur de la Gare de Terrebonne sont modifiés de sorte à autoriser des usages des groupes habitation, hébergement, commerce et institutionnel, et ce, afin de permettre à long terme la transformation du stationnement incitatif en quartier mixte de forte densité de type TOD.

Assurer la réalisation de projet selon les principes des TOD pour le secteur de la Gare de Terrebonne et de la Croisée urbaine

Afin d'assurer le développement des terrains situés à proximité de la Gare de Terrebonne selon les principes des TOD, le présent PPU a analysé les éléments suivants et présenté des orientations et des objectifs d'aménagement :

1. Les interfaces des points d'accès au transport en commun;
2. La densité des usages adaptée au milieu;
3. La mixité des fonctions;
4. Le soutien d'une mixité sociale;
5. Le réseau de rue et l'accessibilité;

6. La gestion de l'offre en stationnement;
7. Le design urbain, la sécurité, la qualité des aménagements et l'identité du lieu;
8. L'implantation du bâti et l'architecture diversifiée;
9. L'aménagement durable et l'environnement.

Un nouveau chapitre du règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale, spécifiquement applicable au secteur de la Gare et de la Croisée urbaine, assure la mise en œuvre des aspects qualitatifs propres aux TOD. Plus précisément, ce nouveau chapitre vise les objectifs suivants :

1. améliorer l'intégration de la gare ou du terminus d'autobus au milieu environnant en encourageant sa visibilité et son accessibilité (interfaces des points d'accès au transport en commun);
2. moduler la densité au sein du territoire de manière à assurer une gradation à partir du point d'accès et de manière à maximiser le développement des terrains tout en respectant ses particularités — patrimoine, paysage, milieu naturel, équipements, services — (densité des usages adaptée au milieu);
3. favoriser une mixité et une meilleure intégration, tant horizontale que verticale, des usages (commerces, services, résidences et institutions) afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique (mixité des fonctions);
4. favoriser la construction d'une gamme diversifiée de logements (typologies et tenures) afin de mieux répondre aux besoins des différents types de ménages et de mieux intégrer les différents groupes socioéconomiques à la vie du quartier (soutien d'une mixité sociale);
5. faciliter l'accès à l'infrastructure du transport collectif en accordant une priorité aux déplacements actifs (réseau de rues et accessibilité);
6. faciliter les déplacements actifs (piétons, cyclistes, etc.) par un aménagement qui assure la sécurité, le confort et l'efficacité du réseau de rues et l'accessibilité);
7. assurer une gestion du stationnement hors rue qui vise à limiter le nombre de places de stationnement en favorisant d'autres formes de stationnements — souterrain ou en structure — et qui priorise le transport collectif et actif (gestion de l'offre en stationnement);
8. favoriser un aménagement distinctif qui met en valeur l'identité du lieu (design urbain, sécurité, qualité des aménagements et identité du lieu) et en créant ainsi un milieu de vie;
9. favoriser une implantation du cadre bâti en front de rue ainsi qu'une facture architecturale diversifiée afin de diminuer la distance de marche vers les arrêts de transport collectif et créer un environnement convivial pour les piétons (implantation bâtie et architecture diversifiée);
10. encourager des aménagements durables afin d'améliorer la qualité de vie de ces espaces, notamment par la construction de bâtiments à haute performance énergétique, l'aménagement paysager adapté au milieu, la protection des milieux naturels et des secteurs à caractère historique, patrimonial et culturel, la récupération et la rétention des eaux pluviales (aménagement durable), aménagements permettant de réduire les effets d'îlots de chaleur.

Le secteur de la gare projetée de Charlemagne

Le secteur de la gare projetée de Charlemagne a fait l'objet, dès 2009, d'une planification détaillée. Celle-ci est aujourd'hui en bonne partie réalisée et a permis d'atteindre un seuil de densité approximatif de 35 log/ha. La mise à jour des dispositions normatives applicables dans les zones résiduelles permettra d'atteindre, dans le futur, les objectifs de densification (40 log/ha) et de diversification des fonctions applicables pour le secteur.

Les rénovations d'ensemble dans les aires d'affectations résidentielles

D'importantes aires d'affectations résidentielles se retrouvent à moins de 1 km de la gare existante et de celle projetée. Ces affectations sont toutefois entièrement occupées par des milieux résidentiels homogènes de construction récente. Leur potentiel de requalification à court ou moyen terme est donc inexistant. Des mesures règlementaires visant la densification de ces secteurs au détriment de l'occupation actuelle auraient donc un impact négatif important sur la cohérence du tissu urbain et du droit de propriété.

Néanmoins, advenant une rénovation d'ensemble de plus de 1 hectare dans ces aires, la densité d'habitation d'un tel développement devrait contribuer à l'atteinte des objectifs de densité applicables aux TOD. Une future modification règlementaire visant à encadrer un tel projet de rénovation devra se conformer à de tels objectifs.

Diversification dans les aires d'affectation multifonctionnelle

Situé entre les deux TOD, de part et d'autre de l'autoroute 40, le secteur commercial régional constitue une aire d'affectation multifonctionnelle. Les propriétés commerciales qui la composent présentent dans l'immédiat une faible occupation de l'espace qui est propice à sa densification et à sa diversification fonctionnelle. Cependant, la transformation immédiate de ces zones commerciales en zones mixtes augmenterait de manière significative l'offre de terrain résidentiel disponible à l'extérieur des aires TOD.

Cette situation fragiliserait le potentiel de densité envisageable au sein des aires TOD et nuirait à l'émergence d'un véritable milieu de vie urbain compact, dense et diversifié à proximité du transport collectif. À court terme et avant d'autoriser les habitations dans l'aire d'affectation multifonctionnelle, il semble donc judicieux de prioriser le développement à proximité immédiate des gares. À moyen terme, lorsque des milieux de vie urbaine seront en émergence, la prolongation graduelle de ceux-ci le long de l'autoroute 40 sera envisageable.

Il reste qu'entre-temps, il est souhaitable d'améliorer la qualité environnementale de cette aire d'affectation en densifiant son occupation commerciale et en humanisant et végétalisant ses espaces dédiés à l'automobile. Pour ce faire, la ville préconise l'utilisation de ses outils règlementaires existants (PIIA) qui permettent depuis 2005 d'atteindre graduellement ces objectifs.

La conservation du Parc faunique du Ruisseau de Feu

L'intégrité du territoire du Parc faunique du Ruisseau de feu est actuellement assurée par le fait de sa propriété entière par la ville et l'organisme de conservation Canards illimités. Néanmoins, à l'Est de l'autoroute 40 il est nécessaire d'ajuster les limites des zones

formant les aires d'affectations multifonctionnelles TOD et conservation 2 de sorte à respecter les limites de ces dites aires.

De plus, à l'ouest de l'autoroute 40 et au sud du chemin Saint-Charles, il est nécessaire d'ajuster les usages autorisés sur le territoire du parc afin de se conformer à sa vocation de conservation. Afin de réaliser les projets de construction institutionnelle à l'intérieur des limites du Parc, un ajustement supplémentaire au cadre normatif est nécessaire. Étant donné que cet ajustement aurait des impacts sur la cohérence des affectations et de leurs usages compatibles à l'extérieur des limites du présent PPU, il se fera lors d'une prochaine modification au plan et aux règlements d'urbanisme visant l'ensemble du territoire municipal.

Section 4

Les aménagements fauniques et écotouristiques du territoire du ruisseau de Feu

Le parc de conservation et de récréation sera scindé selon cinq grands habitats : prairie (dont l'ensemble des propriétés sont détenues par la Ville de Terrebonne), marais, marécage, forêt et arbustif. Sa superficie totalise 124 hectares.

Les secteurs « Prairie » et « Marais », adjacents à la rivière des Prairies, seront davantage propices aux activités récréotouristiques intensives. Le secteur « Marais » se distinguera toutefois par les aménagements fauniques qui visent à y créer un écosystème aquatique complet. Les interventions au sein des secteurs « Marécage » et « Forêt » visent davantage à rétablir les milieux naturels et à promouvoir les activités d'observation. Enfin, le secteur arbustif fera l'objet d'interventions de renaturalisation. La mise en valeur de la vitrine autoroutière du développement projeté y est également projetée.

La nature des aménagements fauniques pour chacun des sous-secteurs est précisée dans le Plan de conservation et de mise en valeur : Parc du ruisseau de Feu (Février 2010).



Figure 11 : Concept d'aménagement du Parc faunique du Ruisseau de Feu

Section 5

Accès et traitement particulier du chemin Saint-Charles

Le développement à l'est de l'autoroute 40 ne prévoit pas de nouvel accès. Il est ainsi accessible par la sortie 94 de l'autoroute 40 et par le chemin Saint-Charles. Ce dernier, ainsi que la rue des Migrateurs constituent les collectrices du secteur en développement..

La largeur de l'emprise du chemin Saint-Charles s'adapte aux divers milieux qui sont traversés. Elle doit permettre l'aménagement de cheminements destinés à l'ensemble des usagers : piétons, cyclistes et automobilistes. La largeur totale de son emprise varie autour de 30 mètres :

- À l'interface du milieu résidentiel et du secteur « Marais » du parc de conservation, un porc linéaire est aménagé (comprenant un sentier piétonnier, une bande paysagère et une piste multifonctionnelle).
- Plus à l'est, entre les secteurs « Forêt » et « Marécage » du parc de conservation, la bande paysagère est maintenue.

En somme, une seule voie automobile dans chaque sens est prévue sur l'ensemble du chemin Saint-Charles. L'aménagement d'un fossé de captage des eaux de pluie est prévu tout au long de l'axe. Certains tronçons en seront dotés des deux côtés de la chaussée.

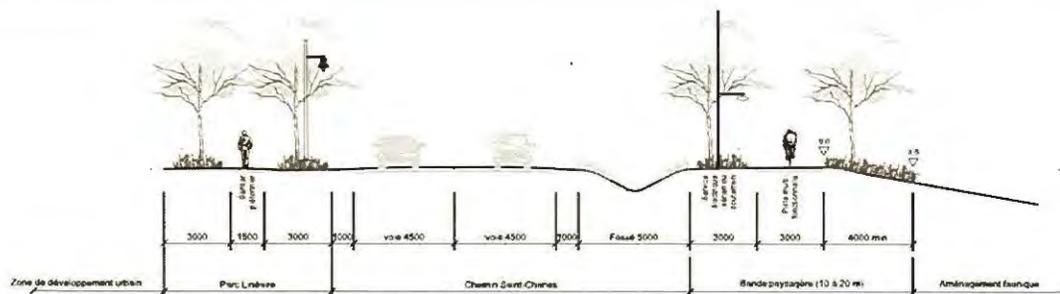


Figure 12 : Traitement des interfaces – Chemin Saint-Charles / secteur résidentiel

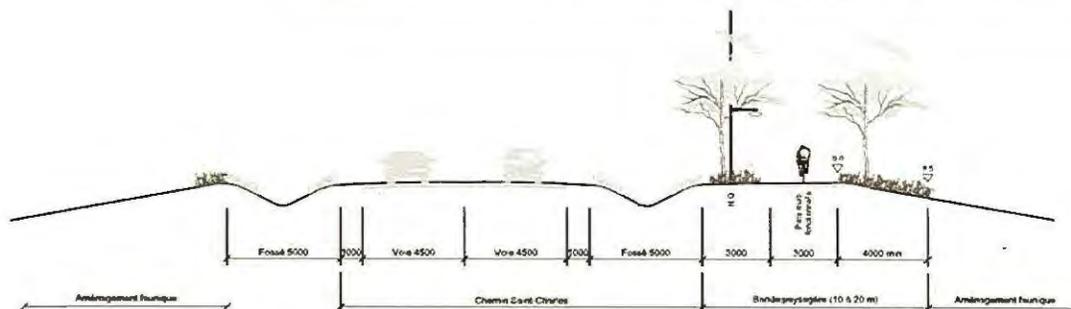


Figure 13 : Traitement des interfaces – Chemin Saint-Charles / aire de conservation

Section 6

Liste des lots et immeubles

Dans le cadre de la mise en œuvre du présent PPU, la Ville peut acquérir, en tout ou en partie, des immeubles en vue de leur aliénation ou de leur location. En ce sens, la liste ci-après identifie les lots et les immeubles des secteurs où des interventions peuvent être nécessaires. En aucun cas, cette liste n'engage la Ville à mettre en œuvre un tel programme d'acquisition.

Matricule	Superficie m²	Lot
0263-89-0865	342 357	4 519 628
0265-91-5152	10 895	2 888 505
0363-82-8936	3 637	1 946 513
0363-82-9184	837	1 946 514
0363-94-6589	78 845	3 523 185
0365-12-5742	79 112	2 888 275
0365-33-9538	25 052	3 535 788
0365-53-0356	27 964	3 535 790
0365-64-9317	64 012	3 535 803
0365-72-5007	4 085	3 746 557
0365-82-3834	25 127	3 535 804
0365-83-9703	2 380	4 474 486
0365-86-8812	423	3 535 800
0365-91-5737	15 345	4 178 272
0365-94-2570	9 322	2 888 379
0463-03-6351		1 946 500
0463-06-1041	22 118	3 140 143
0463-25-6475	14 077	1 946 516
0463-35-6666	20 800	1 945 368
0463-37-2535	58 265	1 946 523
0463-45-7924	62 500	5 599 711
0463-46-6541	934	
0463-56-1949	546	1 946 518
0464-00-0234	82 730	1 946 510
0464-02-9993	45 670	1 946 508
0464-14-7538	33 470	2 575 075
0464-26-1373	2 826	3 025 566
0464-27-4292	10 676	3 197 443
0464-29-3840	15 585	2 575 153
0464-36-8029	53 539	1 946 509
0464-39-1657	83	4 815 570
0464-39-6348	76	5 521 657
0464-39-9248	82	5 176 989
0464-48-7109	40 563	3 701 390
0464-57-6774	25 175	2 888 584

Matricule	Superficie m²	Lot
0464-69-4474	21 758	3 419 739
0465-01-9732	14 933	4 178 273
0465-03-3110	39 873	4 505 731
0465-11-6841	302	3 797 889
0465-21-6128	12 037	3 770 991
0465-21-8998	36 227	3 797 883
0465-22-9395	27 984	5 573 226
0465-25-5509	156 141	3 535 807
0465-30-1823	99	4 202 724
0465-40-2819	113	4 427 537
0465-41-5823	97	4 873 894
0465-42-9392	32 312	5 738 792
0465-43-4587	23 318	5 573 225
0465-50-0705	6 302	4 014 748
0465-62-4588	16 503	5 573 228