



# Terrebonne

Service de l'aménagement du territoire  
SECTEUR LACHENAIE

## REGLEMENT RELATIF AU PLAN D'URBANISME NUMÉRO 731

### Refonte administrative

Ce document constitue une compilation des règlements d'urbanisme du secteur Lachenaie;  
les règlements approuvés par le Conseil municipal prévalent sur le présent document.



**RÈGLEMENTS DE MODIFICATION / PLAN D'URBANISME # 731**

refonte administrative – mise à jour numéro 1

numéro	titre	adoption projet régl. date et no résolution	avis prés. date et no résolution	adoption règlement date et no résolution	mise en vigueur	zones visées	intégré refonte
731	Règlement adoptant le plan d'urbanisme.		9-09-1991 91-09-387	07-10-1991 91-10-430	27-11-1991		OUI (m.à.j. 1)
731-3	Règlement modifiant le règlement numéro 731 concernant le plan d'urbanisme dans le but de modifier le plan des grandes affectations du sol et des densités d'occupation.	25-08-1993 93-08-496	13-09-1993 93-09-537	04-10-1993 93-10-591	24-10-1993	R1-64	OUI (m.à.j. 1)
731-5	Règlement modifiant le règlement numéro 731 concernant le plan d'urbanisme de la ville de Lachenaie dans le but de rendre le plan d'urbanisme conforme au schéma d'aménagement de la MRC des Moulins, tel qu'amendé par le règlement 42A-13.	1-05-1995 95-05-347	5-06-1995 95-06-450	15-06-1995 95-06-476	15-08-1995		OUI (m.à.j. 1)
731-6	Règlement modifiant le règlement numéro 731 concernant le plan d'urbanisme de la ville de Lachenaie dans le but de porter à 0,6 la densité maximale de l'affectation agricole située sur une partie des lots P-77, P-78, P-79, P-80, P-81, P-82 et P-83.	07-08-1995 95-08-628	11-09-1995 95-09-664	25-09-1995 95-09-697	7-11-1995		OUI (m.à.j. 1)
731-7	Règlement modifiant le règlement numéro 731 concernant le plan d'urbanisme de la ville de Lachenaie dans le but de modifier le plan des grandes affectations du sol et les densités d'occupation dans le but de permettre l'implantation du CSA du sud de Lanaudière sur le territoire de la ville de Lachenaie.	6-07-1998 98-07-496	2-11-1998 98-11-761	23-11-1998 98-11-819	25-11-1998		OUI (m.à.j. 1)
731-8	Règlement amendant le règlement du plan d'urbanisme numéro 731 de la ville de Lachenaie dans le but d'inclure un P.P.U. de part et d'autre sur la montée Masson dans le secteur compris au nord de l'autoroute 25 et ce, jusqu'au territoire de Mascouche.	15-12-1999 99-12-793	29-09-1999 99-09-597	7-02-2000 00-02-076	8-02-2000		OUI (m.à.j. 1)
731-10	Règlement modifiant le plan d'urbanisme numéro 731 de la ville de Lachenaie, dans le but de modifier le plan des grandes affectations du sol et les densités d'occupation dans le but d'optimiser le développement du quartier du centre de services ambulatoires.	00-12-850 18-12-2000	15-01-2001 01-01-015	5-02-2001 01-02-054	13-02-2001		OUI (m.à.j. 1)
731-11	Règlement modifiant le plan d'urbanisme numéro 731 de la ville de Lachenaie, dans le but de modifier le plan des grandes affectations du sol et les densités d'occupation pour le secteur situé au sud de la rue de la Soeur-Marie-Rose et de la montée des Plonnières.	4-06-2001 01-06-445	11-06-2001 01-06-464	9-07-2001 01-07-51	14-08-2001		OUI (m.à.j. 1)
731-12	Règlement modifiant le plan d'urbanisme numéro 731 de la ville de Terrebonne - secteur Lachenaie dans le but de modifier les grandes orientations d'aménagement, le plan de développement et d'amélioration des réseaux de transport, les secteurs particuliers d'intervention et le plan des grandes affectations du sol et des densités d'occupation afin d'y intégrer les éléments du plan d'aménagement d'ensemble adopté pour le secteur situé à l'est de l'autoroute 40.	12-11-2001 403-11-2001	12-11-2001 404-11-2001	10-12-2001 478-12-2001	12-02-2002	Est A-40	OUI (m.à.j. 1)

Février 2003

<b>TABLE DES MATIÈRES</b>
---------------------------

<b>AVANT-PROPOS.....</b>	<b>1</b>
<b>Chapitre 1 - INTRODUCTION .....</b>	<b>2</b>
<b>Chapitre 2 - PROFIL RÉGIONAL.....</b>	<b>3</b>
2.1 Contexte régional .....	3
2.2 Faits saillants du schéma d'aménagement .....	3
<b>Chapitre 3 - PROFIL MUNICIPAL.....</b>	<b>5</b>
3.1 Population .....	5
3.1.1 Évolution et projection démographique .....	5
3.1.2 Structure de la population .....	5
3.1.3 Caractéristiques socio-économiques.....	6
3.2 Utilisation du sol.....	6
3.3 Analyse des fonctions industrielle et commerciale.....	8
3.3.1 Fonction industrielle .....	8
3.3.2 Fonction commerciale.....	9
3.4 Agriculture.....	9
3.5 Récréation .....	10
3.6 Ressources esthétiques, écologiques et patrimoniales .....	15
3.6.1 Ressources esthétiques .....	15
3.6.2 Ressources écologiques.....	15
3.6.3 Ressources patrimoniales .....	15
3.7 Zones de contraintes physiques.....	16
3.8 Activités contraignantes .....	16
3.9 Circulation .....	16
3.10 Infrastructures municipales .....	17
3.11 Projets publics .....	17
<b>Chapitre 4 - PROBLÉMATIQUE .....</b>	<b>19</b>
<b>Chapitre 5 - LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT .....</b>	<b>21</b>
<b>Chapitre 6 - LE CONCEPT D'AMÉNAGEMENT .....</b>	<b>26</b>
6.1 Principes d'aménagement .....	26
6.2 Affectations du sol et densités d'occupation .....	26
6.3 Plan de développement et d'amélioration des réseaux de transport .....	29
6.3.1 Le tracé projeté et le type des principales voies de circulation .....	29
6.3.1.1 Propositions relatives au réseau routier.....	30
6.3.1.2 Propositions relatives au réseau cyclable.....	32
6.3.2 Les améliorations aux réseaux actuels.....	33
6.3.2.1 Améliorations relatives au chemin Saint-Charles .....	33
6.3.2.2 Mise en valeur des entrées de la ville .....	34
6.3.2.3 Réfection de l'échangeur des autoroutes 40 et 640 .....	34
6.4 Secteurs particuliers d'intervention .....	34
6.4.1 Secteurs sujets à des règles particulières d'urbanisme .....	35

6.4.1.1	Secteurs résidentiels adjacents aux secteurs commerciaux et industriels .....	35
6.4.1.2	Restrictions réglementaires dans les zones à risques d'inondation et de mouvements de terrain .....	35
6.4.1.3	Contrôle des implantations et de l'intégration architecturale des bâtiments .....	35
6.4.1.4	Contrôle des ouvrages et constructions le long des berges .....	36
6.4.2	Aire d'aménagement faisant l'objet d'une attention particulière .....	36
6.4.2.1	Bande industrielle et commerciale, autoroute 40 .....	36
6.4.2.2	Bande industrielle lourde, nord autoroute 640 .....	36
6.4.2.3	Bande tampon, arrière lot rue Montcalm .....	36
6.4.3	Aires d'aménagement pouvant faire l'objet d'un plan d'aménagement d'ensemble .....	36
<b>6.5</b>	<b>Nature, localisation et type d'équipement et infrastructures destinés à l'usage de la vie communautaire .....</b>	<b>37</b>
6.5.1	Les parcs et espaces verts .....	37
6.5.2	Bibliothèque municipale .....	38
6.5.3	Installation de traitement des eaux usées .....	38
6.5.4	Espaces communautaires multifonctionnels .....	38
6.5.5	Dépôts à neige .....	39
<b>Chapitre 7 -</b>	<b>ÉVALUATION DES COÛTS DE TRAVAUX MUNICIPAUX DÉCOULANT DU PLAN D'URBANISME .....</b>	<b>40</b>
<b>Annexe A -</b>	<b>PLAN 1 : PROBLÉMATIQUE D'AMÉNAGEMENT</b>	
	<b>PLAN 2 : CONCEPT D'AMÉNAGEMENT</b>	
	<b>PLAN 3 : LES GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET LES DENSITÉS D'OCCUPATION</b>	
<b>Annexe 1 -</b>	<b>PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DE LA MONTÉE MASSON</b>	

**AVANT-PROPOS**

L'adoption du schéma d'aménagement de la municipalité régionale de comté des Moulins crée l'obligation pour toutes les municipalités qui en font partie d'adopter, pour l'ensemble de leur territoire, un plan d'urbanisme ainsi que des règlements de zonage, de lotissement et de construction conformes aux objectifs et aux dispositions du document complémentaire. Au-delà de cette obligation légale, le Conseil de la ville de Lachenaie est conscient de l'importance de se doter d'un guide et d'un plan de développement et de mise en valeur pour son territoire.

Dans le cadre de ce processus, la ville de Lachenaie a adopté son plan d'urbanisme. Celui-ci comprend les grandes orientations d'aménagement du territoire, les grandes affectations du sol et les densités de son occupation, conformément à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Il comprend, de plus, divers éléments facultatifs que la municipalité désire se donner afin de voir à mieux aménager son territoire.

---

## Chapitre 1- INTRODUCTION

Le plan d'urbanisme ; selon la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, doit comprendre des éléments obligatoires et peut comprendre un certain nombre d'éléments facultatifs. C'est ainsi que le plan d'urbanisme de la ville de Lachenaie est divisé de la manière suivante :

- dans un premier temps, le plan d'urbanisme dresse le profil régional et municipal ainsi que la problématique d'aménagement de la municipalité ;
  - en second lieu, le plan d'urbanisme décrit les grandes orientations d'aménagement en référent à la problématique et mentionne divers moyens possibles visant sa réalisation ;
  - la troisième partie du plan d'urbanisme présente le concept d'aménagement qui comprend essentiellement les grandes affectations du sol et les densités d'occupation. Le concept précise également les équipements et infrastructure destinés à vie communautaire ainsi que divers projets relatifs à l'aménagement du territoire.
-

## 2.1 Contexte régional

La ville de Lachenaie compose avec celles de Terrebonne, Mascouche et La Plaine, la municipalité régionale de Comté des Moulins. Cette dernière est située sur la rive nord, dans la couronne suburbaine de Montréal. Cette région est caractérisée par sa facilité d'accès, en effet, les autoroutes 25 et 640 traversent le territoire tandis que l'autoroute 40 passe à la limite est. Les routes 25, 337 et 344 complètent le réseau routier principal.

Le territoire de la M.R.C. des Moulins, d'une superficie de 262.74 kilomètres carrés, est borné à l'ouest par la M.R.C. Thérèse-De-Blainville, au nord par celle de Montcalm, à l'est par celle de L'Assomption et au sud par la rivière des Mille-Îles. C'est d'ailleurs la présence de ce cours d'eau, dont les rapides à la hauteur de Terrebonne, qui a favorisé la naissance à la région.

Le vaste territoire de la M.R.C. demeure faiblement urbanisé. Ce sont les boisés et l'activité agricole qui dominent le paysage. Cependant, depuis une vingtaine d'années, la population croît à un rythme exceptionnel.

Comme dans plusieurs régions, il existe une concurrence entre les différentes occupations du sol. En effet, le développement urbain se fait souvent au détriment de bonnes terres agricoles. D'ailleurs, la C.P.T.A.Q. a récemment rétrocedé une partie importante du territoire au développement urbain.

Le pouvoir d'attraction de la région demeure très important. Le réseau autoroutier et la proximité de Montréal ne sont pas étrangers à la situation. La municipalité de Terrebonne constitue le pôle de développement urbain régional. Lachenaie est troisième au rang de la population (10 177 habitants en 1986, Statistiques Canada) mais est appelée à prendre une place de plus en plus importante dans la région due principalement à sa grande accessibilité et à ses grands espaces de développement. Cet aspect sera traité ultérieurement dans le document.

La structure de Lachenaie et le rôle que joue Terrebonne dans la région rendent difficile le sentiment d'appartenance à Lachenaie pour les nouveaux arrivants. Ainsi, l'éloignement de certains quartiers résidentiels du noyau villageois nuit au sentiment d'appartenance des résidents, qui s'associent à des municipalités voisines.

En dernier lieu, plusieurs projets régionaux peuvent, dans les années à venir, influencer le développement de la région. Entre autre, le raccordement de l'autoroute 25 depuis le pont tunnel Louis-Hippolyte LaFontaine augmenterait l'accessibilité et, par conséquent, l'activité économique. La construction d'un des deux centres commerciaux projetés limiterait les fuites commerciales et procurerait de nouveaux emplois.

## 2.2 Faits saillants du schéma d'aménagement

Les sept (7) grandes orientations d'aménagement suivantes se dégagent du schéma d'aménagement de la M.R.C. des Moulins :

- Viser la consolidation et l'extension en continuité des agglomérations existantes ;
- Favoriser l'émergence d'un noyau de commerces et de services forts, tout en respectant les besoins des pôles éloignés ;
- Favoriser le développement industriel de la région, dans un respect de la qualité de l'environnement ;

- Confirmer la vocation agricole de la région ;
  - Protéger et mettre en valeur le patrimoine naturel et architectural de la région ;
  - Reconnaître et respecter les contraintes imposées par le milieu ;
  - Exercer un meilleur contrôle sur la localisation et la multiplication d'activités contraignantes.
-

### 3.1 Population

#### 3.1.1 Évolution et projection démographique

La croissance urbaine de Lachenaie a eu lieu après la seconde guerre mondiale. De 1871 à 1941 la population variait autour de 700 habitants. La population est passée à 1326 personnes en 1951, à 3671 en 1971 et à 7121 en 1976 ce qui représente une croissance exceptionnelle. La population a continué de croître à un rythme plus lent jusqu'en 1983 pour reprendre un rythme d'environ 700 nouveaux arrivants annuellement.

#### PERMIS DE CONSTRUCTION ÉMIS ANNUELLEMENT POUR DE NOUVELLES CONSTRUCTIONS RÉSIDENTIELLES

ANNÉE	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
NOMBRE	220	156	161	298	497	280	216	200

Source : Service d'urbanisme

La population dépasse aujourd'hui les 13 000 habitants et les perspectives de croissance sont relativement élevées.

Le plus récent recensement est celui qu'a effectué la municipalité en décembre 1988. À cette date, la population se chiffrait à 12 173 personnes. Compte tenu du nombre de permis de construction émis depuis cette date, nous estimons que la population dépasse aujourd'hui les 13 000 habitants et que les perspectives de croissance demeurent élevées. À ce chapitre, les projections de la M.R.C. indiquent une population supérieure à 20 000 habitants en 2005 et une population d'environ 35 000 habitants en 2019. Ces projections nous semblent réalistes compte tenu du volume annuel de construction. En contre partie, le Bureau de la statistique du Québec a dressé des projections démographiques bien inférieures à celles de la M.R.C. En effet, selon cet organisme, la population de Lachenaie ne s'élèverait qu'à 15 400 personnes en 2005 et à 18 400 en 2019.

Les projections démographiques servent entre autre à établir les superficies de territoire urbanisées et les niveaux de services requis à court et à long termes.

#### 3.1.2 Structure de la population

La ville de Lachenaie a une structure de population qui ne ressemble en rien à celle du Québec. En effet, la population de Lachenaie est jeune et la moyenne d'âge est inférieure à 30 ans. Selon les données du recensement de 1986 de Statistique Canada le nombre d'enfants âgés de moins de 15 ans s'élève à 29,1% comparativement à 20,5% pour le Québec.

En contre partie, la population âgée de plus de 65 ans est proportionnellement peu nombreuse. Ce groupe ne représente que 2,7% de la population à Lachenaie.

La population est répartie à l'intérieur de 3060 ménages à raison d'une moyenne de 3,3 personnes par ménages. Cette donnée reflète encore une fois le type de résidents composés de jeunes couples avec enfants qui s'établissent en banlieue pour le style et la qualité de vie.

### 3.1.3 Caractéristiques socio-économiques

Les données présentées dans ce chapitre sont tirées du recensement de 1986 de Statistique Canada. La majorité des résidents habitent des maisons unifamiliales isolées dont ils sont propriétaires. La majorité des ménages compte de 2 à 4 personnes et parle le français à la maison. Les statistiques montrent bien le nombre élevé de nouveaux arrivants (3725 entre 1981 et 1986) mais indiquent aussi un nombre important de déménagement à l'intérieur des limites municipales (1270 entre 1981 et 1986).

Le revenu annuel moyen des ménages s'élevait à 38 623\$ en 1986, ce qui est supérieur à la moyenne québécoise mais semblable à celui de la région. Les ménages gagnant plus de 50 000\$ comptaient pour 22% de l'ensemble des ménages au moment du recensement.

### 3.2 Utilisation du sol

La municipalité de Lachenaie regroupe toutes les fonctions d'une agglomération urbaine. Cependant, le poids relatif de chacune d'elles est bien différent. L'agriculture occupe la plus grande partie du territoire. La zone agricole permanente décrétée par la C.P.T.A.Q. confirme d'ailleurs cette activité pour tout le centre de la municipalité. Les espaces boisés et utilisés pour des activités contraignantes se trouvent surtout au nord de l'autoroute 640. En ce qui a trait aux fonctions plus urbaines, c'est l'activité résidentielle qui domine. La majorité des habitations sont de type unifamilial isolé et sont situées aux deux extrémités du territoire, conditionnées par la présence des autoroutes 25 et 40. Ces deux (2) pôles résidentiels sont liés par le chemin Saint-Charles qui longe la rivière des Mille-Îles et par l'autoroute 640. Le développement de ces pôles est confirmé par leur intégration dans deux périmètres d'urbanisation distincts.

Les activités publiques (école, parc, etc..) sont dispersées sur le territoire. Cependant, une école primaire, l'église, le cimetière et l'hôtel de ville sont regroupés au centre du territoire et demeurent relativement loin des pôles de développement résidentiel.

Les activités industrielles sont majoritairement concentrées dans le parc industriel dont le développement demeure embryonnaire. En effet, seulement 25% de la superficie est actuellement occupée et le parc compte plusieurs activités autres qu'industrielles. Le parc industriel est relativement bien localisé compte tenu des infrastructures de transport présentes.

Les activités commerciales n'occupent qu'une faible superficie du territoire. La majorité des commerces sont étalés le long de la montée Masson et du chemin Gascon. D'autres se situent le long du chemin Saint-Charles et dans le petit centre commercial du Carrefour des fleurs. Un projet de centre commercial régional est prévu à la limite ouest du territoire.

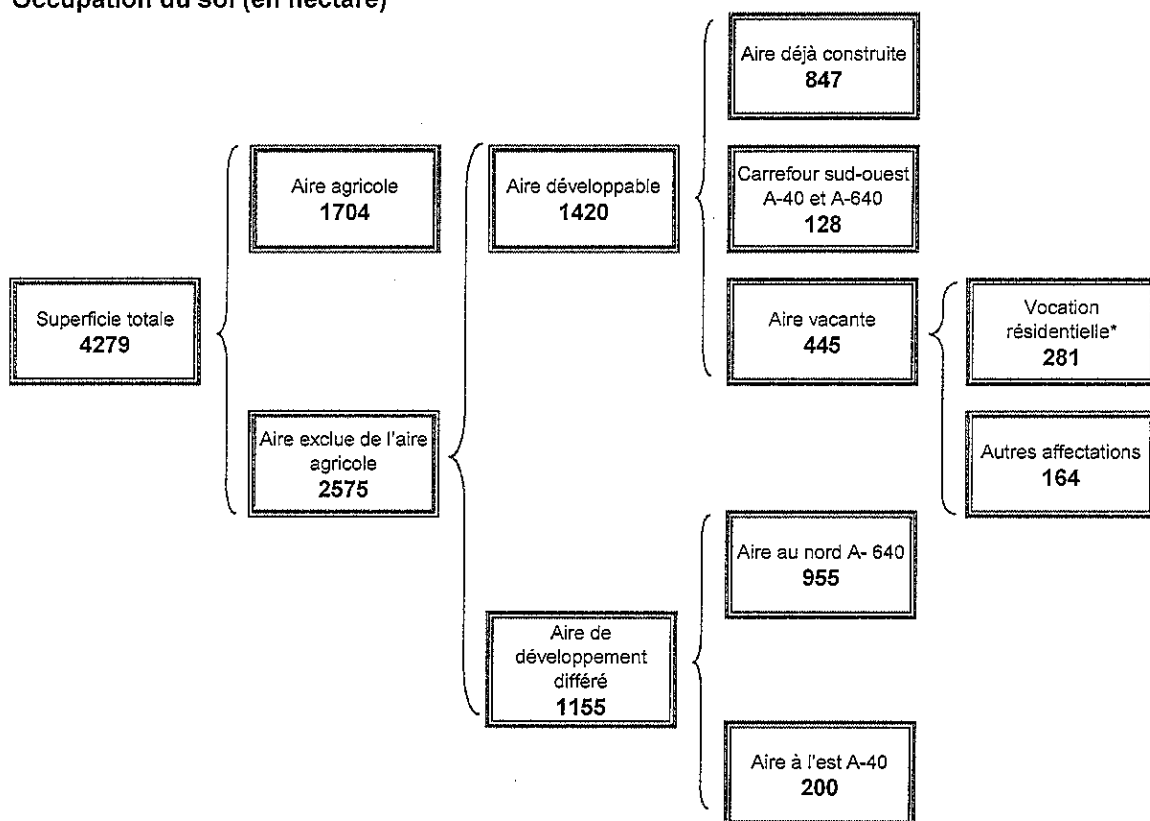
L'analyse de l'utilisation du sol indique un certain déséquilibre au niveau de la structure urbaine, soit le développement de deux pôles résidentiels à l'extérieur du noyau villageois. La municipalité n'a pas d'autre choix que de composer avec les acquis sans pourtant chercher à lier ces pôles par un développement résidentiel continu. À court terme, le secteur du Carrefour des fleurs ne peut que se développer indépendamment du reste du territoire. Une augmentation du nombre de résidents créera toutefois des pressions pour une hausse du niveau de services.

La typologie résidentielle observée sur le territoire est très fortement dominée par la résidence de type unifamilial isolé. Cet usage et cette typologie correspondent à la vocation de la municipalité et on n'observe qu'une faible demande pour des logements locatifs conventionnels.

L'activité agricole, dans la mesure où elle est liée à l'aire agricole permanente, forme un bloc homogène au cœur du territoire. En plus de constituer une richesse au niveau économique et écologique, cette activité joue un rôle de premier plan dans la qualité de vie du milieu. En termes économiques, les ventes agricoles en 1986 se chiffraient à environ 1 million de dollars (estimation réalisée à partir des données intermunicipales de Statistique Canada, 1986). Les paysages

agricoles jumelés à ceux de la rivière des Mille-Îles sont attrayants et leur protection assurerait un certain équilibre entre le milieu rural et le milieu urbain.

### Occupation du sol (en hectare)



#### \*Potentiel de développement résidentiel

superficie résidentielle brute : 281 hectares  
 superficie résidentielle nette (75%) : 210 hectares  
 nombre de terrains de 550 m.c. : 3818  
 nombre d'années de développement: 19 (200 unités/année)

Le tableau d'occupation du sol indique que 60% de la superficie du territoire est exclue de l'aire agricole permanente. Une partie importante de ce territoire voit son développement différé dans le temps, soit l'aire au nord de l'autoroute 640 et celle à l'est de l'autoroute 40. Quant à l'aire vacante située au sud-ouest de l'intersection des autoroutes 40 et 640, elle comporte une superficie de 128 hectares et représente un enjeu particulier pour la municipalité. Enfin, environ 281 hectares de terrains demeurent disponibles pour le développement résidentiel à court terme. Le tableau relatif au potentiel de développement indique qu'il faudrait dix-neuf ans pour combler ces 281 hectares au rythme de 200 nouvelles constructions par année.

En observant l'utilisation du sol, nous constatons que les résidents établis le long du chemin Saint-Charles sont regroupés à l'intérieur d'îlots résidentiels ayant peu ou pas de liens entre eux. D'autres résidents sont isolés par les barrières qui coupent les possibilités de liens comme une autoroute, une voie ferrée, une ligne de transmission d'énergie, une aire agricole, un élément naturel, une limite municipale, etc. Ainsi, dans bien des cas, l'aménagement de liens routiers pourrait servir à renforcer le sentiment d'appartenance à Lachenaie et conséquemment pourrait s'avérer nécessaire.

Le sentiment d'appartenance demeure un élément à prendre en considération au niveau de la qualité de vie des résidents. Ce sentiment est peu présent à Lachenaie dû principalement aux causes suivantes :

- La concurrence que pose le pôle de Terrebonne dont le poids relatif s'étend sur Lachenaie ;
- L'intégration du réseau routier municipal à celui de Terrebonne ;
- L'absence d'un centre-ville fort à Lachenaie ;
- L'étalement de la vocation résidentielle et la formation de deux têtes de développement ;
- L'autoroute 25 dont l'accès à la rive nord se fait à Terrebonne ;
- La notoriété de Terrebonne acquise depuis l'implantation des moulins au siècle passé ;
- La présence du pôle de Repentigny dont l'autoroute 40 est directement associée ;
- L'absence ou l'arrivée tardive d'éléments moteurs tels, un golf, un centre commercial, un site historique et autres qui permettent une association à la municipalité dans laquelle ils se trouvent ;
- L'absence d'un design urbain particulier ;
- L'absence d'éléments intégrateurs dans les différents quartiers (parcs, places publiques, etc.) ;
- L'absence d'une identification distinctive aux entrées de la municipalité.

Il importe pour la municipalité de renforcer ce sentiment d'appartenance par la mise en œuvre de moyens à la portée des autorités municipales en référence aux items énoncés précédemment.

### **3.3 Analyse des fonctions industrielle et commerciale**

#### **3.3.1 Fonction industrielle**

La municipalité compte 28 entreprises manufacturières qui procurent 318 emplois soit 10% de l'ensemble de la M.R.C. (Source : Sordem). L'activité la plus importante est dans la fabrication de produits métalliques. Seulement trois embauchent plus de cinquante (50) personnes et la majorité compte moins de dix (10) employés. La plupart des entreprises sont concentrées dans le parc industriel dont la vocation semble ambiguë puisqu'on y trouve un nombre important d'activités autre qu'industrielles, soit onze (11) sur vingt-huit (28).

Les investissements industriels sont relativement récents dans la région. En effet, ce n'est que depuis 1985 que la M.R.C. des Moulins connaît des investissements importants à ce chapitre.

Le coût du terrain dans le parc industriel de Lachenaie est comparable aux autres parcs de la région. Toutefois, le terrain nécessite une préparation particulière étant donné la présence de sol organique.

La localisation en bordure des autoroutes renforce la position concurrentielle du parc industriel de Lachenaie. Plusieurs terrains actuellement vacants font l'objet de négociation. De plus, un important projet de centre de tri (projet de la M.R.C.) situé à proximité du site d'enfouissement est actuellement à l'étude. La mise en œuvre de ce projet pourrait constituer l'amorce pour le développement d'une nouvelle zone industrielle située au nord de l'autoroute 640. La vocation de cette zone pourrait d'ailleurs graviter autour de l'industrie du recyclage. Une révision du zonage industriel de ce secteur pourrait être l'amorce d'un développement accéléré de cette fonction à court et à long termes.

### 3.3.2 Fonction commerciale

La majorité des commerces établis à Lachenaie s'adressent à la clientèle locale. La présence d'un réseau autoroutier et la proximité de centres urbains importants limitent la croissance de la fonction commerciale dans la région. Les municipalités de Terrebonne et de Repentigny possèdent de petits centres commerciaux, tandis que Laval et Montréal offrent la plus grande variété de biens et services.

Toutefois, deux promoteurs immobiliers envisagent l'implantation d'un centre commercial de grande superficie dans la région. Le premier, Westcliff, désire implanter son centre aux limites ouest de Lachenaie en bordure de l'autoroute 640, tandis que Ivanhoe souhaite ériger le sien à l'angle des autoroutes 25 et 640, sur le territoire de Mascouche. Compte tenu du bassin de population, il n'y a de la place que pour un de ces deux centres dans la région.

L'hésitation de ces géants du commerce a pour effet de ralentir le développement commercial sur le territoire de Lachenaie. Des projets de plus petits centres demeurent en attente par crainte d'une concurrence par l'un ou l'autre de ces géants commerciaux. Malgré la localisation excentrique sur le territoire, la municipalité de Lachenaie a intérêt à ce que la compagnie Westcliff implante un centre commercial. Cet établissement aurait pour effet de renforcer l'image de Lachenaie dans la région et procurerait des revenus importants sous forme de taxes municipales. Ceci est vrai dans la mesure où le centre commercial est bien associé à Lachenaie

Dans l'optique de la réfection de la montée Masson, la fonction commerciale joue un rôle important sur cette artère. La densification de l'activité commerciale et la transformation en un boulevard urbain rehausseraient l'apparence et la fonctionnalité des lieux. Cette route devrait faire l'objet d'une étude particulière au niveau de son design et des usages autorisés afin de renforcer l'importance des commerces régionaux. Enfin, les implantations commerciales le long du chemin Saint-Charles ne sont pas souhaitables sur cette voie panoramique.

### 3.4 Agriculture

La zone agricole permanente décrétée récemment par la C.P.T.A.Q. a pour effet de protéger les meilleurs sols de Lachenaie, soit ceux de classe 2. Ces sols sont parmi les meilleurs au Québec et ne restreignent que quelque peu le choix des cultures. La seule limitation identifiée dans les cartes des sols est un excès d'humidité.

Les extrémités est et ouest du territoire ont été exclues de l'aire agricole permanente. Les pressions sur les nouveaux espaces à développer devraient limiter celles sur l'aire agricole qui constitue maintenant un bloc homogène.

Des 4279 hectares représentant la superficie totale du territoire, 3350 étaient, jusqu'à tout récemment, sous le couvert de la C.P.T.A.Q.. Le dernier décret a rétrocedé 1646 hectares soit 38,4% de la superficie totale. Environ 40% du territoire demeure présentement en zone agricole.

	superficie agricole en hectare (%)	superficie exclue en hectare (%)
avant décret	3 350 (78,3)	929 (21,7)
après décret	1 704 (39,8)	2 575 (60,2)

Source : Société d'aménagement et de gestion L.N.P.D. inc. et C.P.T.A.Q.

### 3.5 Récréation

Les loisirs culturels et sportifs constituent un élément important de la qualité de vie des résidents dans une municipalité. Ce court chapitre vise à évaluer la qualité des espaces verts dont la municipalité est actuellement dotée et à déterminer les besoins à venir. Pour ce faire nous allons comparer la superficie des parcs et leurs équipements aux normes reconnues. Nous avons tenu compte du caractère particulier des résidents (jeunes couples avec enfants) dans notre analyse.

Au niveau des parcs, les normes applicables sont les suivantes :

type de parc	norme 1000 habitants (ha)	superficie souhaitable (ha)	population desservie	aire de desserte (km)
parc de voisinage	0,25	0,25 à 1	jusqu'à 2 000	0,3
parc de quartier	1,00	2 à 8	jusqu'à 10 000	0,5 à 1
parc municipal	1,00	10 à 30	jusqu'à 30 000	1 à 5

Source : Société d'aménagement et de gestion L.N.P.D. inc.

La majorité des parcs recensés à Lachenaie appartient à la première catégorie. Ces parcs servent généralement la population résidant dans le voisinage immédiat et comptent des aires de jeux pour enfants et des aires de jeux libres.

Quant au parc de quartier, il compte généralement par définition des jeux pour enfants ainsi que des jeux pour adultes, des courts de tennis, des terrains de balle, etc.. À Lachenaie, 4 parcs appartiennent à cette catégorie malgré leur faible superficie.

Enfin, la municipalité ne compte aucun parc municipal. Ce type de parc répond avant tout aux besoins des adolescents et des adultes et supporte les équipements les plus importants auxquels peuvent s'ajouter des jeux pour enfants.

Les tableaux présentés en pages suivantes constituent un inventaire des parcs et équipements récréatifs de la municipalité. Les données sont regroupées par quartier et permettent d'évaluer la correspondance entre la situation actuelle et les normes préconisées.

**QUARTIER 1 – SECTEUR COTEAU / Population 2 525 (recensement municipal 1988)**

nom	superficie approximative (ha)	équipements	catégorie
Parc 640	1,2	terrain de balle chalet jeux pour enfants	voisinage
Parc du Gouffre	1,7	---	quartier
Parc de la Grotte	0,8	jeux pour enfants	voisinage

catégorie	superficie totale (ha)	superficie souhaitable (ha)
parc de voisinage	2,0	0,6
parc de quartier	1,7	2,5

**QUARTIER 2 – SECTEUR PIED-DU-MONT / Population 1 727 (recensement municipal 1988)**

nom	superficie approximative (ha)	équipements	catégorie
Parc Gagnon	0,9	jeux pour enfants	voisinage
Parc Loignon	0,2	jeux pour enfants	voisinage
Parc Dumont	0,08	jeux pour enfants	voisinage
Parc Léveillé	0,3	jeux pour enfants & adultes	voisinage

catégorie	superficie totale (ha)	superficie souhaitable (ha)
parc de voisinage	1,5	0,43
parc de quartier	0	1,7

**QUARTIER 3 – SECTEUR DU DOMAINE / Population 2 272 (recensement municipal 1988)**

nom	superficie approximative (ha)	équipements	catégorie
Parc Claude-Sarrazin	0,9	terrain de balle jeux pour enfants	voisinage
Parc des Seigneurs	0,2	aire de détente	voisinage
Parc de la Croix	0,2	—	voisinage
Parc Charles-Bruneau	2,0	terrain de balle chalet jeux pour enfants	quartier

catégorie	superficie totale (ha)	superficie souhaitable (ha)
parc de voisinage	1,3	0,6
parc de quartier	2,0	2,3

**QUARTIER 4 – SECTEUR CENTRE / Population 1 630 (recensement municipal 1988)**

nom	superficie approximative (ha)	équipements	catégorie
Parc Dumais	2,1	3 terrains soccer 2 terrains balle	quartier
Parc Florent	0,06	jeux pour enfants	voisinage
Parc du Pont Matte	0,5	—	voisinage

catégorie	superficie totale (ha)	superficie souhaitable (ha)
parc de voisinage	0,56	0,4
parc de quartier	2,1	1,6

**QUARTIER 5 – SECTEUR CENTRE / Population 1 236 (recensement municipal 1988)**

nom	superficie approximative (ha)	équipements	catégorie
Parc école J.-De La Fontaine	0	terrain de soccer	voisinage
Parc de la Fabrique	0,2	--	voisinage
Parc école St-Charles	0	jeux pour enfants	voisinage
Parc (Presqu'Île)	1,2	--	à déterminer
Parc St-Denis	0,1	jeux pour enfants	voisinage

catégorie	superficie totale (ha)	superficie souhaitable (ha)
parc de voisinage	1,5	0,3
parc de quartier	0	1,2

**QUARTIER 6 – SECTEUR EST / Population 2 783 (recensement municipal 1988)**

nom	superficie approximative (ha)	équipements	catégorie
Parc (boul. P.-Le Gardeur)	1,8	--	voisinage
Parc Léonard-Éthier	0,4	--	voisinage
Parc Durocher	0,06	--	voisinage
Parc Fafard	0,3	jeux pour enfants	à déterminer
Parc Beausoleil	0,1	--	voisinage
Parc Ricard	0,2	jeux pour enfants	voisinage
Parc école Arc-en-Ciel	3,0	terrain de balle chalet jeux pour enfants & adultes	quartier

catégorie	superficie totale (ha)	superficie souhaitable (ha)
parc de voisinage	2,86	0,7
parc de quartier	3,0	2,8

La ville de Lachenaie a une distribution de parcs qui ne répond pas tout à fait aux normes quant à la superficie d'espace vert. En effet, au niveau des parcs de voisinage, la municipalité a une bonne distribution sur son territoire ainsi qu'une superficie à celle que commande le nombre d'habitants et ce, dans tous les quartiers. Toutefois, au niveau des parcs de quartier, la municipalité accuse un certain déficit au niveau de la superficie requise. En effet, les quartiers 2 et 5 ne comptent aucun parc de cette catégorie afin de répondre aux besoins de la population locale. De plus, le parc de quartier de la montée Dumais pourrait jouer pleinement son rôle s'il était situé dans un secteur urbanisé et non dans un secteur agricole. Ainsi, le quartier 3 n'est pas aussi bien desservi qu'il devrait.

Nous serions portés à croire, en ne considérant que la superficie requise par 1000 habitants, qu'il y a trop de parcs de voisinage. Cependant l'analyse des rayons de desserte nous indique plutôt une juste distribution des parcs de manière à rendre accessible un espace vert à proximité de chaque résidence.

De plus, la municipalité ne compte aucun parc municipal et doit dès maintenant penser à se doter d'un parc de cette catégorie et de grande étendue (environ 15 hectares), où seront implantés les équipements récréatifs majeurs. Le parc de la montée Dumais pourrait jouer ce rôle moyennant un agrandissement et un réaménagement majeur ainsi qu'une autorisation de la C.P.T.A.Q.

La distribution des équipements semble aussi faire défaut. Ainsi, les parcs de quartier devraient supporter une quantité plus importante d'équipement, à l'instar du parc Dumais. Nous devons noter au passage la localisation particulière de ce parc qui n'est accessible qu'en voiture. En terme d'équipement disponible, la municipalité offre un nombre important de patinoires pour le hockey et les activités libres, un nombre suffisant de terrains de balle et d'aires de jeux.

Selon l'évolution de la population, la municipalité devrait penser à ajouter les équipements suivants d'ici l'an 2000 :

- un (1) terrain de baseball de grande dimension ;
- une (1) piscine intérieure (compte tenu de la demande) ;
- une (1) piste cyclable ;
- un (1) terrain pour adolescent (skates, BMX, etc.) ;
- un (1) terrain de football ;
- deux (2) terrains de soccer ;
- un (1) centre communautaire ;
- une (1) maison de la culture (60 000 volumes, salle de 100 sièges) ;
- deux (2) courts de tennis ;
- une (1) piste d'athlétisme.

Cette liste ne constitue qu'une énumération sommaire. À ce stade de développement, la municipalité devrait se doter d'un plan de développement en matière de loisirs. Ce genre de plan contient généralement une stratégie du service des loisirs, l'inventaire des programmes et équipements, l'évaluation de l'offre et de la demande, l'inventaire des organismes et de leurs besoins, les prévisions, les recommandations ainsi qu'un calendrier de réalisation.

Ces besoins en termes d'espace et d'équipement doivent être mis en relation avec la capacité de payer des citoyens. Afin d'éviter que des espaces verts demeurent vacants, il est parfois nécessaire d'obtenir un certain financement du promoteur dès la mise en œuvre de son projet de

développement. Actuellement, quelques parcs municipaux ne comptent aucun équipement récréatif ou demeurent simplement sans aménagement.

Aux équipements de récréation s'ajoutent d'autres projets comme celui d'un parc écologique situé en bordure de la rivière des Mille-Îles, d'un circuit de canotage sur la rivière des Mille-Îles auquel se greffent certains aménagements, et enfin une piste cyclable dont la majorité du parcours serait le long de la rivière des Mille-Îles. La réalisation de ces projets pourrait avoir un impact important sur l'activité récréative régionale.

### **3.6 Ressources esthétiques, écologiques et patrimoniales**

#### **3.6.1 Ressources esthétiques**

Les berges des cours d'eau et en particulier ceux de la rivière des Mille-Îles offrent les percées visuelles parmi les plus intéressantes sur le territoire. La rivière des Mille-Îles constitue un des joyaux de la M.R.C. des Moulins et c'est pourquoi sa protection et sa mise en valeur importent.

#### **3.6.2 Ressources écologiques**

La qualité des sols de la plaine du Saint-Laurent constitue une ressource écologique de première importance pour Lachenaie. C'est grâce aux qualités du sol que cette région demeure prospère depuis plus d'un siècle. La municipalité doit donc assurer la protection de cette terre agricole qui compte parmi les meilleures du Québec.

Encore une fois, la rivière des Mille-Îles représente une ressource pour la municipalité. Longtemps utilisée sans égard à sa fragilité, son degré de pollution actuel limite les activités nautiques. Cependant, la rivière compte encore une cinquantaine d'espèces de poissons et deux (2) frayères à brochets à la hauteur de Lachenaie. Les berges de la rivière offrent aussi des sites pour la nidification de la sauvagine et le grand héron.

La conservation de ces sites et leur mise en valeur sont de toute première importance afin d'assurer le maintien d'un équilibre entre les activités de l'homme et la nature. Cet équilibre est garant d'une meilleure qualité de vie pour les citoyens de Lachenaie.

La municipalité compte un autre cours d'eau important soit la rivière Mascouche. Cette rivière a été détournée il y a quelques années afin de pallier à des problèmes d'inondations printanières. Les développements des berges devront se faire dans le respect des qualités esthétiques et écologiques du site.

#### **3.6.3 Ressources patrimoniales**

À titre de trente-quatrième (34<sup>ème</sup>) paroisse du Québec, Lachenaie compte de nombreuses ressources patrimoniales. À partir de documents faisant le recensement de bâtiments présentant un intérêt patrimonial, nous en avons relevé environ 25, étalés le long du chemin Saint-Charles. De ces bâtiments, les maisons Bouvier-Allard et Mathieu sont respectivement classées et reconnues par le Ministère des affaires culturelles. Ces habitations n'appartiennent pas qu'à un seul style architectural mais comptent toutes deux (2) niveaux. Il y a un siècle, la majorité d'entre elles avait un revêtement extérieur en bois.

La localisation particulière des éléments patrimoniaux à l'intérieur du noyau villageois et de deux (2) lanières patrimoniales en facilite la protection. Cette protection ne concerne pas uniquement les qualités architecturales des maisons mais aussi les implantations et surtout les aménagements environnants.

Pour compléter l'aspect patrimonial, il faut ajouter la présence du site du fort De La Chesnaye. Ce site historique et archéologique situé sur les lots 68 et 69 pourrait être mis en valeur afin d'illustrer la période de colonisation au dix-septième siècle.

### **3.7 Zones de contraintes physiques**

La municipalité compte trois (3) zones à risques de mouvements de terrain. La plus étendue longe la rivière Mascouche depuis le canal jusqu'à l'autoroute 640. La seconde, pour sa part, s'étire le long du ruisseau qui borne le noyau institutionnel au cœur de Lachenaie. Enfin, la troisième zone longe le talus du grand Coteau dans la partie ouest du territoire.

Au niveau des zones inondables, celles-ci sont plus nombreuses et couvrent une grande superficie. La zone la plus importante s'étire le long de la rivière des Mille-Îles depuis le lot 90 jusqu'à l'autoroute 40. De plus, une partie importante du territoire à l'est de l'autoroute 40 est cataloguée comme étant inondable.

Ces zones nécessitent une protection particulière afin de prévenir une catastrophe. Les normes établies dans le schéma d'aménagement doivent être reprises dans les règlements municipaux afin d'assurer la sécurité des biens et des personnes résidant à proximité de ces zones dangereuses.

Les zones marécageuses, dont une grande partie est située au nord de l'autoroute 640, constituent une autre contrainte. Quoique moins dangereuses, ces zones humides limitent le développement, d'une partie du territoire.

### **3.8 Activités contraignantes**

Aux contraintes physiques, s'ajoutent les activités contraignantes. Outre la piste de course située le long de la rue Sarrazin, toutes les autres activités contraignantes se trouvent au nord de l'autoroute 640. Dans cette aire nous retrouvons un immense site d'enfouissement sanitaire, deux anciens dépotoirs de déchets dangereux dont un se trouve sur le site d'enfouissement, un ancien dépotoir et trois sites d'extraction. De plus, aux limites du territoire, du côté de Mascouche, il faut noter la présence de quelques anciens dépotoirs dont un contient des déchets dangereux, d'un site d'extraction et d'un aéroport de plaisance.

Toutes ces activités ont une incidence sur l'aménagement et doivent être contrôlées. Ces activités sont souvent incompatibles avec le développement de la plupart des activités urbaines même si elles en sont souvent le produit. Leur isolement au nord de la 640 en facilite la gestion tout en limitant les capacités d'expansion des activités urbaines dans ce secteur. Seuls, certains usages industriels semblent être compatibles avec les activités existantes.

À ces activités s'ajoutent les grandes infrastructures de transport d'énergie qui constituent des barrières au développement urbain.

### **3.9 Circulation**

Le réseau routier de la M.R.C. des Moulins compte environ 200 kilomètres de routes de tous niveaux. De 1984 à 1986, trente-trois (33) endroits dangereux, dont dix (10) très dangereux, ont été identifiés sur le réseau routier. Le territoire de Lachenaie compte 3 points dangereux et 2 très dangereux. Ces deux derniers se trouvent à l'intersection de l'autoroute 25 et de la voie d'accès de l'autoroute 640 ainsi qu'à la hauteur des kilomètres 94, 94,5, 94,9 et 95,1 de l'autoroute 40. Les autres endroits dangereux sont le chemin des Anglais, à la hauteur de l'autoroute 640, l'intersection

de la montée Masson et de la voie d'accès à l'autoroute 25, puis l'autoroute 40 à la hauteur du kilomètre 95,4 où se trouve la voie d'accès (Source : Régie de l'Assurance automobile du Québec).

Une autre faiblesse du réseau routier réside dans la capacité d'accueil de la 344. Cette route constitue une voie panoramique en bordure de la rivière des Mille-Îles et c'est pourquoi le trafic de transit devrait emprunter une autre voie.

En plus des autoroutes 25, 40 et 640, les routes 125 et 344 constituent les artères de la municipalité. Quoiqu'en tête de la hiérarchie routière, ces voies ne possèdent pas les emprises qui correspondent à leur niveau d'achalandage, limitant ainsi les aménagements que l'on peut y effectuer. Le rang Charles-Aubert, la montée Dumais et le chemin des Anglais font aussi partie du réseau principal de voies de circulation.

Plus précisément, nous devons noter l'isolement du secteur du "Boisé d'en haut" pour lequel il n'existe qu'un seul accès. Un accident pourrait isoler les résidents pendant une période plus ou moins importante.

### **3.10 Infrastructures municipales**

Le réseau d'infrastructures municipales comprend l'aqueduc, l'égout sanitaire et l'égout pluvial. Au niveau de l'alimentation en eau potable, celle-ci est assurée en partie par l'usine de filtration de Terrebonne tandis que la partie est du territoire dépend de Repentigny.

L'épuration des eaux usées demeure encore au stade de projets. En effet, une demande a été déposée auprès du Ministère en vue de faire approuver l'option la plus efficace et la moins coûteuse.

Selon les ingénieurs-conseils, celle qui pourrait être retenue regrouperait les eaux usées de Mascouche et de Lachenaie dans un même lieu d'épuration qui serait situé au nord de l'autoroute 640 et à proximité de la montée Dumais. Les travaux d'installation de l'intercepteur sur le chemin Saint-Charles sont prévus d'ici quelques années tandis que la construction d'étangs aérés pourrait se faire dans 7 ou 8 ans.

En ce qui concerne le drainage de surface, il n'y a pas de problème actuellement. Cependant, le développement du secteur nord de l'autoroute 640 pourrait causer des contraintes à l'évacuation des eaux de surface. En effet, ces terrains marécageux vont nécessiter la construction d'un immense collecteur pour amener l'eau vers la rivière ou encore la construction de vastes lacs artificiels.

Ainsi, seul le secteur au nord de l'autoroute 640 nécessite des investissements importants en infrastructures en vue de son développement. Pour le reste du territoire, le développement peut continuer à se faire en relation avec les secteurs existants.

### **3.11 Projets publics**

Cette section traite des projets d'aménagement publics, notamment ceux des différents ministères, sur le territoire de Lachenaie. Ces informations sont tirées pour la plupart du schéma d'aménagement.

C'est du côté du Ministère des transports du Québec que se trouve le plus grand nombre de projets soit :

- la réhabilitation et l'urbanisation de la route 125 ;
- la création d'un échangeur autoroutier 40-640 ;

- le réaménagement de l'échangeur 40-344 ;
- la construction d'un poste de pesée sur l'autoroute 40 ;
- la construction d'un échangeur pour accéder au futur centre commercial depuis l'autoroute 640.

Outre les travaux au réseau routier, la Société d'Habitation du Québec devrait réaliser un projet de construction de 10 logements pour personnes retraitées et à faible revenu.

Enfin les réaménagements riverains, cités dans le cadre du projet "Archipel" ont peu de chance de se réaliser.

Au niveau municipal, le Conseil désire procéder à la construction d'une bibliothèque municipale. Ce projet devrait être sur la Presqu'île de Lachenaie. C'est sans doute celui qui a le plus d'incidence sur l'aménagement. Il aura pour effet de renforcer le caractère public du noyau villageois. De plus, un projet de construction d'un centre d'accueil est souhaité dans le secteur ouest de la ville.

À ce projet, s'ajoute celui de la M.R.C. qui vise à exploiter davantage le potentiel de canotage de la rivière des Mille-Îles. Il demeure cependant à une étape préliminaire.

---

Pour faire suite à l'établissement des profils régional et municipal, nous dressons la problématique d'aménagement de Lachenaie. Celle-ci cherche à mettre en évidence les principaux enjeux municipaux pour les années à venir.

### **Structure urbaine et développement**

La tendance à la bipolarisation de la structure urbaine, qui est susceptible de s'accroître suite à la révision de l'aire agricole, constitue un enjeu majeur dans le développement de la municipalité. Cette bipolarisation est problématique dans la mesure où divers secteurs de la municipalité présentent des vocations compétitives à des endroits où la pression du développement est très forte.

Par ailleurs, l'exploitation judicieuse du potentiel de développement régional, qui est exceptionnellement fort, constitue un autre enjeu important, notamment dans le contexte présenté plus haut. En effet, Lachenaie est géographiquement située entre deux carrefours autoroutiers majeurs, en plus d'être au cœur des deux régions possédant le plus fort taux de croissance du Québec, soit des Moulins et L'Assomption. La municipalité devra planifier de façon stratégique la vocation des divers secteurs de son territoire, tout particulièrement à ses extrémités est et ouest. Ainsi, le choix des affectations du sol des sites à fort potentiel de mise en valeur, tel le secteur sud-ouest du carrefour des autoroutes 640 et 40, constitue un facteur critique dans le développement harmonieux de la municipalité. De plus, le plan d'urbanisme devra assurer la qualité de l'environnement urbain, notamment dans les secteurs de contraintes. À ce titre, des enjeux importants résident dans la vocation de la partie nord de l'autoroute 640, qui a fait l'objet d'une exclusion de l'aire de protection agricole. Plusieurs contraintes au développement se trouvent dans ce secteur soit un site d'extraction, un site d'enfouissement, un ancien dépôt de déchets dangereux et une zone marécageuse. La présence de tous ces éléments conjugués à la pollution par le bruit du trafic autoroutier limite les possibilités de développement résidentiel du secteur. La municipalité doit donc trouver une ou des vocations pour cette partie du territoire. La vocation du secteur situé à l'est de l'autoroute 40 présente une problématique similaire.

### **Agriculture**

Le développement urbain se fait souvent au détriment du territoire agricole. La vocation agricole du territoire s'amenuise et est remplacée par l'étalement résidentiel. La municipalité doit déterminer les limites du développement de chacune des fonctions. Le zonage agricole imposé par la C.P.T.A.Q. est une barrière temporaire et la municipalité doit prendre position sur l'image qu'elle désire projeter dans l'avenir. L'enjeu consiste donc à protéger l'agriculture tout en préparant l'avenir.

### **Potentiels**

La mise en valeur des potentiels de la municipalité constitue un autre enjeu important. La rivière des Mille-Îles constitue l'élément naturel le plus important du territoire. Il est à l'origine de son développement et demeure l'un des principaux attraits de la municipalité. La privatisation limite l'accès aux berges. La mise en valeur de la rivière et des berges par des aménagements récréatifs appropriés pourrait constituer un avantage marginal important dans le développement futur de la municipalité en plus d'ajouter à la qualité de vie des résidents.

Par ailleurs, l'image de la municipalité peut être renforcée par des caractéristiques spécifiques de son développement basé en majeure partie sur la résidence unifamiliale isolée. L'utilisation de normes particulières et l'ajout de clauses au protocole d'entente avec le promoteur sont des avenues à explorer. Des éléments comme l'aménagement standardisé des rues, l'aménagement des espaces verts, l'affichage et la dimension des terrains sont autant de points à considérer.

Le réaménagement des voies principales comme la montée Masson et le chemin Saint-Charles demeure au cœur de l'image de la municipalité. La création d'un nouveau secteur public dans le noyau villageois contribuera à améliorer l'image municipale. Enfin, la protection et la mise en valeur du patrimoine constituent également des enjeux non négligeables.

#### **Réseau routier**

Le développement d'un réseau routier fonctionnel, lisible et intégré à la forme urbaine, représente enfin un dernier enjeu majeur, notamment lorsqu'on considère l'historique et le dynamisme du développement, ainsi que les contraintes à l'aménagement.

---

## Chapitre 5 - LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

Les grandes orientations d'aménagement visent essentiellement à corriger certaines lacunes et à mettre en valeur les potentiels observés au niveau de l'aménagement du territoire de Lachenaie. Ce sont des principes directeurs qui doivent guider les activités et les décisions relatives à l'aménagement.

Les orientations ont été formulées à partir :

- des constatations et des enjeux identifiés dans la problématique ;
- des priorités et objectifs politiques des autorités municipales de Lachenaie ;
- des orientations et objectifs généraux retenus dans le schéma d'aménagement de la M.R.C. des Moulins.

Elles respectent donc à la fois les priorités d'aménagement locales et régionales, et correspondent à l'horizon de planification du schéma d'aménagement régional, fixé à l'an 2006.

Les grandes orientations sont complétées par une série d'objectifs particuliers visant à préciser les moyens à prendre pour les mettre en œuvre.

### 1° **EXPLOITER LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT RÉSULTANT DU DYNAMISME DES AGGLOMÉRATIONS DE TERREBONNE ET DE REPENTIGNY TOUT EN LIMITANT LA BIPOLARISATION RÉSIDENTIELLE :**

Cette grande orientation vise à concilier les forces du développement émanant des deux pôles régionaux avec la création d'une structure et d'un tissu urbain articulés. Par une planification stratégique de la vocation des diverses parties de son territoire, la municipalité devrait connaître un développement optimal en regard d'objectifs tels l'amélioration de la qualité de vie, le développement d'un sentiment d'appartenance chez ses résidents, ainsi que l'augmentation de sa richesse foncière. Cette planification comprend les objectifs particuliers suivants :

#### ✓ **privilégier le développement résidentiel dans le périmètre d'urbanisme ouest ;**

Cet objectif correspond à la volonté de localiser l'essentiel du développement résidentiel en continuité avec le tissu urbain de l'agglomération de Terrebonne, soit le secteur dans lequel le développement est le plus avancé et le mieux intégré à la trame urbaine. Le développement à l'ouest pourrait même aller jusqu'à étendre, dans l'avenir, le périmètre jusqu'à la montée Dumais.

#### ✓ **consolider le développement résidentiel du Carrefour des fleurs ;**

Cet objectif découle du précédent et implique que le développement résidentiel du Carrefour des fleurs doit être limité à la construction des terrains dont la subdivision est existante ou déjà prévue, ainsi qu'aux terrains bordant les tronçons de rues nécessaires pour compléter le réseau routier du secteur.

#### ✓ **exploiter le potentiel de développement d'activités structurantes et à rayonnement régional autour du carrefour des autoroutes 40 et 640 ;**

Il s'agit ici de mettre en place les conditions nécessaires à l'implantation sur ce site, notamment du côté sud-ouest de l'échangeur, d'établissements industriels, commerciaux, publics et/ou récréatifs de grandes superficies et d'envergure régionale.

- ✓ **exploiter le potentiel commercial et/ou industriel de certains secteurs adjacents aux autoroutes 40 et 640 ;**

Cet objectif correspond à la volonté d'affecter ces terrains en fonction de leur meilleur usage et d'utiliser ces terrains, ainsi que les structures qui y seront érigées, comme tampon entre les autoroutes et les aires résidentielles.

731-12

- ✓ **développer le secteur Est de l'autoroute en y intégrant des fonctions résidentielles, commerciales et de conservation ;**

Ce secteur assujéti à la réalisation d'un plan d'aménagement d'ensemble a fait l'objet d'un tel projet adopté par le Conseil municipal. Le projet adopté préconise la réalisation d'un développement résidentiel de faible densité, ceinturé d'une zone d'espace naturel vouée à des fins de conservation. Cette zone d'espace naturel devra notamment pouvoir accueillir des aménagements fauniques tels que ceux proposés par le "Projet d'aménagement faunique du Ruisseau de feu".

Cette zone d'espace naturel est touchée de façon importante par la zone inondable 0-20 ans. La préservation et la mise en valeur de cette zone à des fins fauniques est en corrélation avec le développement urbain du secteur.

Le projet comprend également un développement commercial s'inscrivant en bordure de l'autoroute 40 et qui devra agir à titre d'espace tampon entre le secteur résidentiel et l'autoroute. Le caractère pionnier du chemin Saint-Charles et les percées visuelles sur la rivière des Mille-Îles devront être préservés par l'implantation particulière des constructions sises sur les terrains contigus au chemin.

## 2° **AFFECTER LES DIVERS SECTEURS DE LA MUNICIPALITÉ EN FONCTION DE LEUR VOCATION RESPECTIVE ET DE LA COMPTABILITÉ DES USAGES :**

Cette orientation complète la précédente en ce qui a trait au choix des affectations du sol. Elle sous-entend évidemment le maintien de la vocation actuelle de la presque totalité des secteurs développés et justifie le choix de certaines aires d'affectations locales. Cette orientation supporte également les trois objectifs particuliers qui suivent.

- ✓ **Confirmer la vocation agricole du secteur central de la municipalité ;**

La récente redéfinition des limites de la zone agricole permanente de Lachenaie a permis de réajuster le territoire voué à l'agriculture. Les nouvelles limites étant appelées à demeurer pour plusieurs années, il convient de protéger la vocation agricole des terres situées à l'intérieur de l'aire agricole permanente, la priorité numéro un constituant le secteur situé à l'est de la montée Dumais. Le secteur à l'ouest de la montée Dumais est, quant à lui, considéré au niveau municipal comme un secteur agricole à court terme. Ce secteur devrait faire place au développement, dans un avenir rapproché, afin d'atteindre le premier objectif du plan. Cette protection peut se concrétiser à travers le choix des affectations et un certain nombre de mesures normatives.

- ✓ **différer la mise en valeur du secteur nord de l'autoroute 640 ;**

L'aménagement de ce secteur étant problématique en raison de la présence de marécages, d'activités d'enfouissement et d'extraction, ainsi que de son isolement relatif, le plan d'urbanisme prévoit un recours à la procédure de plans d'aménagement d'ensemble pour différer le développement intensif et assurer une planification globale de ce dernier.

- ✓ **prolonger le parc industriel le long de l'autoroute 640 de façon à isoler les secteurs résidentiels des nuisances sonores ;**

Cet objectif implique l'extension du parc industriel du côté est du chemin de fer jusqu'aux limites de la zone agricole permanente. La profondeur de cette bande industrielle doit être suffisante pour que le niveau sonore des secteurs résidentiels situés au sud soit réduit à un niveau acceptable et ce, tout en permettant aux industries de bénéficier de la fenêtre de l'autoroute.

### 3° **DONNER UNE IMAGE DISTINCTIVE À LA MUNICIPALITÉ :**

Cette orientation prend toute son importance devant la bipolarisation du développement de la municipalité ainsi que l'uniformité des tissus urbains de Terrebonne et du secteur ouest de Lachenaie. Cinq objectifs particuliers permettent de concrétiser cette orientation essentielle au développement d'un sentiment d'appartenance chez les résidents.

- ✓ **Mettre en valeur les entrées de la ville ;**

Cet objectif implique essentiellement des améliorations aux infrastructures publiques et à la signalisation des principaux accès situés en milieu urbain, soit les extrémités du boulevard Saint-Charles, la montée Masson et les intersections de cette dernière avec les entrées/sorties de l'autoroute 25, ainsi que l'extrémité ouest du boulevard de l'industrie (Grande Allée). De plus, des panneaux publicitaires pourraient être placés en bordure des autoroutes.

- ✓ **Mettre en valeur le caractère pionnier du chemin Saint-Charles en améliorant les infrastructures et en rehaussant l'environnement visuel de son corridor ;**

La réalisation de cet objectif pourrait être facilitée par la mise en œuvre du projet d'assainissement des eaux usées, lequel implique des travaux majeurs sur le chemin Saint-Charles. Les améliorations requises pour l'atteinte de cet objectif comprennent la construction de bordures, l'implantation d'un éclairage distinctif et l'ajout de mobilier urbain.

- ✓ **Mettre en valeur les berges et les sites d'intérêt naturel ;**

Le plan prévoit, à ce chapitre, diverses mesures, notamment une protection réglementaire des berges et du coteau, l'application d'une politique de plantation et de gestion du couvert végétal pour les berges, ainsi que l'aménagement éventuel de places publiques sur rives, en plus de l'agrandissement des parcs riverains existants.

- ✓ **Mettre en valeur le patrimoine architectural ;**

Cet objectif comprend deux volets qui sont un contrôle municipal sur la démolition et la modification de l'apparence extérieure de certains bâtiments jugés remarquables, et un contrôle de la comptabilité de l'architecture des bâtiments de certains secteurs avec le patrimoine architectural local. Le premier volet pourra se réaliser par le biais de citations ponctuelles, alors que le second le sera par le biais d'un règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.) affectant certains secteurs tel le tronçon du chemin Saint-Charles situé autour du noyau villageois.

✓ **Améliorer l'esthétique le long des principaux axes de circulation ;**

Il s'agit de réglementer, par le biais d'un règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.), la qualité des implantations, de l'architecture et des aménagements accessoires des bâtiments jouissant d'une grande visibilité, notamment ceux localisés le long du chemin Saint-Charles, de la montée Masson, ainsi que dans la bande industrielle/commerciale prévue à l'ouest de l'autoroute 40 et la bande industrielle le long de l'autoroute 640.

**4° AMÉLIORER LE RÉSEAU ROUTIER ;**

Cette orientation correspond à la volonté municipale d'améliorer la fonctionnalité et la lisibilité du réseau routier, de prévoir le tracé des voies de circulation projetées, ainsi que de prévoir de façon sommaire les normes de conception de ces dernières. Les objectifs qui suivent précisent cette orientation.

✓ **Mettre en évidence la hiérarchie des voies de circulation en associant à chaque niveau hiérarchique un aménagement particulier ;**

Bien que des améliorations à cet égard demeurent possibles dans le réseau existant, cet objectif particulier s'adresse essentiellement aux secteurs à développer. Il s'agit de concevoir ou de corriger les tracés et les infrastructures de rues en respectant une échelle d'importance et en les organisant de façon cohérente. Une telle hiérarchie du réseau routier le rend plus lisible, ce qui contribue directement à faciliter les déplacements.

✓ **Prévoir des voies de service le long de l'autoroute 640 ;**

La réalisation de cet objectif permettra la mise en valeur, à des fins commerciales ou industrielles, des terrains bordant du côté sud l'autoroute 640.

✓ **Alléger le volume de circulation sur le chemin Saint-Charles ;**

Cet objectif complète celui visant à redonner au chemin Saint-Charles son caractère original (voir orientation # 3). Il s'agit donc ici de limiter la circulation de transit sur le chemin essentiellement en prévoyant des rues collectrices ayant un parcours concurrent à ce dernier. La gestion de la circulation devra également décourager un usage intensif du chemin.

✓ **Limiter le nombre d'intersection sur le chemin Saint-Charles et renforcer certaines intersections ;**

Cet objectif s'inscrit dans la même optique que le précédent et sa réalisation contribuera à hiérarchiser convenablement le réseau routier. Il s'agit de fermer certains tronçons de rues locales s'ouvrant inutilement sur le chemin, de restreindre le nombre de rues collectrices faisant intersections avec le chemin et d'aménager ces dernières de façon à en augmenter la fonctionnalité et la visibilité.

✓ **Améliorer l'accessibilité aux divers quartiers du secteur ouest ;**

Plusieurs tracés de rues projetées correspondent à la réalisation de cet objectif, qui contribuera à désenclaver certains quartiers de l'ouest du territoire isolés par les autoroutes, le coteau et une importante ligne de transport d'électricité. Parmi ces rues projetées, mentionnons le prolongement de chemin du Coteau, la rue des Escoumins et la rue Portneuf.

## 5° **PLANIFIER LE DÉVELOPPEMENT ET LA MISE EN VALEUR DES ESPACES VERTS ET ÉQUIPEMENTS RÉCRÉATIFS :**

Dans le but de répondre adéquatement aux exigences en matière de loisirs d'une population en croissance, il importe de planifier adéquatement les superficies, localisations et vocations des espaces verts et équipements communautaires et récréatifs de nature immobilière. Le plan d'urbanisme retient donc cette orientation, laquelle est complétée par trois objectifs particuliers.

### ✓ **Aménager un parc d'envergure municipale ;**

La problématique a mis en évidence la nécessité de prévoir et d'aménager à moyen terme, un parc d'envergure municipale. La localisation de ce parc devra être centrale et accessible.

### ✓ **Compléter le réseau de pistes cyclables ;**

Le plan d'urbanisme prévoit la réalisation d'un réseau cyclable intégré au réseau régional et véritablement fonctionnel, puisque qu'il desservira la presque totalité des secteurs de la municipalité en plus de permettre les déplacements cyclables vers les municipalités voisines.

### ✓ **Construire une bibliothèque municipale ;**

Cet objectif correspond à la volonté municipale. Elle sera localisée sur un site polyvalent et sa localisation en fera un élément structurant pour la municipalité.

## 6° **CONTRÔLER LES ACTIVITÉS CONTRAIGNANTES AINSI QUE LES USAGES ET CONSTRUCTIONS DANS LES ZONES DE CONTRAINTES :**

Cette orientation globale relative au contrôle et de leurs effets comprend deux volets, lesquels sont précisés par les objectifs qui suivent. Le respect de cette orientation sous-entend la protection de l'environnement ainsi que des biens et des personnes dans les zones dangereuses.

### ✓ **Contrôler l'étendue et la localisation des activités nuisibles sur le territoire ;**

Cet objectif vise particulièrement les activités d'extraction, d'enfouissement, de démantèlement et d'entreposage de ferraille ainsi que les installations d'épuration des eaux usées. Diverses mesures réglementaires contribueront à l'atteinte de cet objectif.

### ✓ **Contrôler les constructions et les usages dans les zones inondables, dans les zones à risques de mouvements de terrain et dans les secteurs peu propices au développement.**

Conformément aux dispositions du schéma d'aménagement régional, le plan prévoit l'adoption par la municipalité de dispositions réglementaires assurant la sécurité des citoyens et des biens à l'intérieur des zones à risques.

Le concept d'aménagement proposé vise la réalisation des orientations et objectifs d'aménagement énoncés précédemment. Le plan concept, (plan # 2, joint en pochette) illustre en synthèse certains éléments qui résultent de la réalisation des objectifs, ainsi que certaines interventions proposées.

Le concept comprend cinq rubriques principales qui traitent respectivement des principes d'aménagement, de l'affectation des sols et des densités, des réseaux de transport, des secteurs particuliers d'interventions et des équipements et infrastructures communautaires. Des plans et croquis détaillés complètent au besoin le texte.

### 6.1 Principes d'aménagement

Les diverses orientations et objectifs d'aménagement permettent de dégager un certain nombre de principes d'aménagement du territoire, lesquels constituent une synthèse du concept d'aménagement présenté dans les sections qui suivent. Ces principes sont les suivants :

1. respecter la planification régionale ;
2. préserver l'intégrité de la zone agricole permanente sans toutefois négliger la planification de l'expansion urbaine à l'intérieur de cette dernière, notamment en ce qui concerne le réseau routier ;
3. maintenir la vocation des secteurs développés ;
4. consolider et structurer le périmètre d'urbanisation ouest ;
5. exploiter de façon optimale le périmètre "est" sans y développer une typologie résidentielle qui soit en compétition avec celle du périmètre ouest ;
6. différer le développement du secteur nord-est ;
7. assurer une accessibilité et une desserte routière convenable à tous les secteurs ;
8. prévoir les interventions nécessaires à la mise en valeur du caractère riverain et patrimonial de la municipalité.

On distingue donc deux périmètres d'urbanisation, situés de part et d'autre de l'aire agricole permanente, ainsi qu'une aire d'aménagement différé comprenant l'essentiel des terrains situés au nord de l'autoroute 640.

La description détaillée de ce concept global débute par les grandes affectations du sol, présentées à la section suivante.

### 6.2 Affectations du sol et densités d'occupation

Les affectations du sol sont précisées au plan # 3. Ces affectations sont les dominantes des usages qui devront prendre place sur le territoire de la municipalité. Il faut interpréter par dominante que le règlement de zonage pourra venir préciser des zones ponctuelles d'affectations différentes de celles apparaissant au plan sans toutefois compromettre la dominante de l'aire d'affectation. Chacune des affectations regroupe plusieurs usages ou classes d'usages, lesquels auront à être précisés dans la réglementation de zonage.

Ces affectations sont à la fois conformes aux orientations d'aménagement locales et à l'ensemble des dispositions du schéma d'aménagement de la M.R.C. des Moulins. Le plan prévoit quinze (15) affectations différentes :

- **résidentielle : - faible densité**
- moyenne densité
- forte densité
- **commerciale**
- **commerciale régionale**
- **commerciale régionale et industrielle légère**
- **publique et institutionnelle**
- **industrielle légère**
- **industrielle lourde**
- **industrielle extractive**
- **développement différé**
- **conservation**
- **agricole**
- **récréative**
- **enfouissement**

Étant donné l'importance de la définition des densités dans l'affectation **résidentielle**, cette dernière est divisée en trois catégories correspondant à trois niveaux de densité : faible, moyen et fort. De plus, pour l'ensemble des affectations, deux (2) indices de densité ont été utilisés ; il s'agit du rapport plancher-terrain (R.P.T.), et du rapport espace bâti-terrain, communément appelé coefficient d'emprise au sol (C.E.S.).

Le R.P.T. correspond au rapport entre la superficie totale de plancher de chacun des étages hors-terre des bâtiments et la superficie du terrain sur lequel ils sont érigés. Quant au C.E.S., il s'agit du rapport entre la superficie occupée par le bâtiment et celle du terrain.

Pour fins de conformité, les densités autorisées dans les règlements d'urbanisme ne doivent pas excéder les densités prescrites au plan d'affectation des sols.

#### **Affectation résidentielle faible densité**

Cette affectation limite le développement aux bâtiments résidentiels unifamiliaux isolés, jumelés et en rangées, et aux bâtiments bi et trifamiliaux isolés. Les parcs de quartier sont autorisés dans ces aires.

#### **Affectation résidentielle moyenne densité**

Cette affectation permet la construction d'immeubles résidentiels unifamiliaux en structures contiguës et multifamiliaux comprenant de 3 à 6 logements. Les parcs de quartier sont autorisés dans ces aires.

#### **Affectation résidentielle forte densité**

Cette affectation permet la construction de bâtiments multifamiliaux comprenant 7 logements et plus. Les parcs de quartier sont autorisés dans ces aires.

### **Affectation commerciale**

Les aires d'affectation commerciale locale regroupent les usages commerciaux et de services desservant une clientèle locale ou de quartier. Il s'agit généralement d'établissement de petites ou de moyennes superficies et qui ne génèrent que de faibles nuisances sur le voisinage. Les densités nettes d'occupation du sol sont indiquées sur le plan des grandes affectations du sol.

### **Affectation commerciale régionale**

Cette affectation permet l'établissement de commerces d'importance et de rayonnement régional, offrant des biens et services dans des structures généralement de grandes superficies. Il peut aussi s'agir de commerces de nuisances ou d'activités para-industrielles. Les densités d'occupation du sol sont spécifiées pour chaque aire d'affectation et sont établies en fonction de la vocation spécifique à chacune de ces aires.

### **Affectation commerciale régionale et industrielle légère**

Cette affectation permet tous les usages autorisés dans l'affectation commerciale régionale et dans l'affectation industrielle légère.

### **Affectation publique et institutionnelle**

Les aires publiques et institutionnelles sont réparties ponctuellement sur le territoire de la municipalité. Elles identifient les sites utilisés à des fins correspondantes et pour lesquels un contrôle strict des usages est souhaitable. Il s'agit notamment de certains sites utilisés pour la fourniture de services publics, pour les activités de récréation extensive, ainsi que les emprises des infrastructures de transport routier.

### **Affectation industrielle légère**

Cette affectation permet les usages industriels divers qui génèrent peu ou pas de nuisances. Les activités commerciales causant un niveau de nuisance équivalent sont aussi autorisées dans ces aires d'affectation. Les densités nettes d'occupation du sol sont spécifiées sur le plan d'affectation des sols.

### **Affectation industrielle lourde**

Cette affectation permet les usages industriels divers qui génèrent des nuisances.

### **Affectation industrielle extractive**

Cette affectation permet les activités d'extraction, soit les sablières, les gravières et les carrières.

### **Affectation conservation**

Ces aires sont l'objet d'une protection particulière visant à préserver le caractère naturel des lieux. Seuls peuvent y être autorisés les usages relatifs à la conservation, la récréation extensive, et la résidence à très faible densité dans certains secteurs.

### **Affectation agricole**

L'affectation agricole regroupe les usages autorisés en vertu de la Loi sur la protection du territoire agricole. Ces usages peuvent toutefois être limités dans certains secteurs adjacents au territoire urbanisé. De plus, des activités de récréation extensive peuvent y être autorisées.

### **Affectation récréative**

Les aires récréatives peuvent être le lieu d'activités récréatives extensives, de nature commerciale ou publique. Les usages autorisés sont généralement reliés aux activités de plein air et sont caractérisés par une très faible occupation du sol en bâtiment.

### **Affectation enfouissement**

Cette aire d'affectation est réservée aux activités d'enfouissement de déchets domestique. Aucun autre usage n'y est autorisé.

### **Affectation développement différé**

Cette affectation identifie les espaces à l'intérieur desquels il est problématique de déterminer à l'avance la position exacte des différentes utilisations du sol, ainsi que les dispositions réglementaires associées à ces usages. Le zonage intérimaire de ces aires ne devra permettre que des usages résidentiels localisés le long des routes existantes.

Par ailleurs, on doit noter les éléments suivants :

- a) Les services d'utilité publique, qui font partie de l'affectation publique et institutionnelle, sont autorisés dans toutes les aires d'affectation.
- b) Les usages dérogatoires au plan d'affectation des sols bénéficient de droits acquis qui seront précisés à l'intérieur des règlements d'urbanisme, dans la mesure où ces usages ont été antérieurement autorisés.

## **6.3 Plan de développement et d'amélioration des réseaux de transport**

Les propositions relatives au développement et à l'amélioration des réseaux de transport sont présentées ici sous deux rubriques : **Le tracé projeté et le type des principales voies de circulation et les améliorations aux réseaux actuels**. Certaines propositions sont illustrées au plan # 2 présentant le concept d'aménagement.

### **6.3.1 Le tracé projeté et le type des principales voies de circulation**

Les principales voies de circulation peuvent être classées par catégorie, soit les artères, les collectrices ou les rues locales. Les artères et les collectrices sont énumérées plus bas et les interventions municipales sont priorisées selon le niveau hiérarchique des voies de circulation.

artères : Chemin Gascon  
Montée Masson  
Boul. de l'Industrie (Grande Allée)  
Chemin Saint-Charles  
Montée Dumais

collectrices : Chemin du Coteau  
Chemin des Anglais  
Boul. Laurier  
Rue Charles-Aubert  
Boul. Pierre-Le Gardeur  
Voie de service 40  
Rue Florent

### 6.3.1.1 Propositions relatives au réseau routier

✓ **Prolongation du chemin du Coteau jusqu'à la montée Masson**

Les divers règlements régissant l'aménagement du territoire ont déjà été amendés pour permettre la réalisation de ce projet. Étant donné l'importance de ce tronçon routier pour améliorer l'accessibilité au secteur du Boisé d'en Haut, sa construction constitue une priorité.

✓ **Prolongation du boulevard de l'Industrie (Grande Allée)**

En prévoyant le prolongement éventuel de cette voie de circulation jusqu'à la montée Dumais ainsi que le rabattement de rues collectrices sur son axe, le plan d'urbanisme en fait une artère majeure dans le réseau de circulation municipal. En conséquence, une emprise d'une largeur de 30 mètres est prévue sur toute sa longueur.

✓ **Prolongation de la rue Florent**

La rue Florent sera prolongée jusqu'à la montée Dumais, ce qui en fera une rue collectrice au parcours concurrent au chemin Saint-Charles. Ce prolongement contribuera à alléger le volume de circulation sur ce dernier.

✓ **Prolongation de la rue Rochon**

Il s'agit d'un projet à long terme puisque localisé en zone agricole permanente. Il importe toutefois de prévoir immédiatement le prolongement de la rue Rochon jusqu'au chemin Charles-Aubert puisqu'il s'agira d'une voie collectrice relativement importante dans le réseau de circulation municipal.

✓ **Prolongation du boulevard Angora (Terrebonne) avec viaduc et échangeur à l'intersection avec l'autoroute 640**

Ce projet, qui consiste en un prolongement du boulevard Angora (Terrebonne) le long de l'emprise d'Hydro-Québec, la construction d'un viaduc au-dessus de l'autoroute 640, le prolongement de la voie de service sud de l'autoroute et la construction d'un échangeur complet, permettra de desservir adéquatement et de façon durable le centre commercial projeté et les secteurs résidentiels voisins. Ce projet permettra également un lien supplémentaire avec Mascouche Heights.

✓ **Prolongation des rues des Escoumins et Portneuf jusqu'au boulevard Angora (Terrebonne)**

Ce prolongement établira un lien supplémentaire avec le secteur du Boisé d'en Haut qui se trouve isolé à l'ouest par la ligne de transport d'électricité.

✓ **Relocalisation d'un tronçon du boulevard Laurier**

La section du boulevard Laurier située entre la rue Rochon et le chemin Saint-Charles sera déplacée d'environ 75 mètres vers l'ouest et le tronçon existant deviendra une rue locale. Ce réaménagement améliorera l'environnement du secteur résidentiel situé à l'est, facilitera la circulation en réduisant le nombre d'intersections, et permettra de mettre en valeur le site du parc et de l'école.

✓ **Construction d'une voie de ceinture à l'ouest du Carrefour des fleurs**

Il s'agit d'une rue collectrice orientée dans l'axe nord-sud et reliant le chemin Saint-Charles au boulevard Pierre-Le Gardeur. Cette voie de circulation améliorera l'accessibilité au quartier et permettra de consolider et de structurer son réseau routier.

✓ **Construction d'une voie de service au sud de l'autoroute 640**

Le plan prévoit la construction de deux tronçons de cette voie de service. Le premier tronçon, situé au sud-est de l'échangeur des autoroutes 25 et 640, est constitué du prolongement de la rue Lévis en direction est. Le second tronçon est situé à l'ouest de l'échangeur des autoroutes 40 et 640, et pourrait être le prolongement en direction ouest de la voie de service de l'autoroute 40. Ces deux tronçons convergent l'un vers l'autre mais leur parcours sera limité par la zone agricole permanente. La construction de cette voie de service permettra la mise en valeur des terrains situés en bordure de l'autoroute.

✓ **Réfection du chemin Gascon**

Le plan prévoit la réfection du chemin Gascon. Il s'agit d'un projet inter-municipal qui se fera en collaboration avec la municipalité de Terrebonne et le Ministère des Transports.

✓ **Conception d'un réseau de voies de circulation limitant les volumes et les conflits de circulation sur le chemin Saint-Charles**

Le réseau de rues dans les aires bordant le chemin Saint-Charles devra être conçu en fonction de deux objectifs principaux, à savoir de limiter le nombre de nouvelles intersections sur le chemin Saint-Charles et de faire converger la circulation, lorsque possible, vers une rue collectrice ayant un parcours concurrent au chemin Saint-Charles.

✓ **Identification de la hiérarchie routière**

Dans le but de rendre le réseau routier plus lisible et de faciliter les déplacements, le plan prévoit la mise en œuvre de diverses mesures visant une bonne identification de la hiérarchie routière. Ces mesures sont les suivantes :

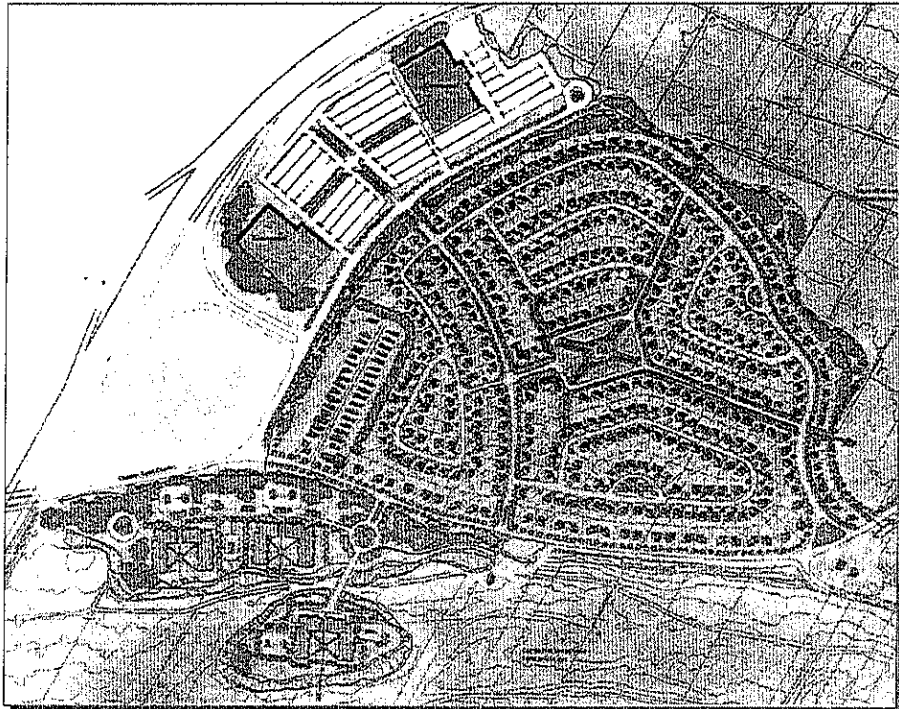
Autant que possible, lorsqu'une voie de circulation en rencontre une autre d'un niveau hiérarchique supérieur, elle devrait s'y terminer. Les intersections en T devraient donc être utilisées de façon judicieuse dans les nouveaux tracés de rue.

Les aménagements publics reliés aux voies de circulation devraient être conçus en fonction du niveau hiérarchique de ces dernières. Ainsi, les largeurs d'emprise, de pavage et de trottoirs, de même que la construction de terre-pleins, devraient être représentatives de l'importance de la voie de circulation en question. Ces mesures précises pourraient s'appliquer de façon minimale aux intersections.

La signalisation publique (panneaux toponymiques, directionnels) devrait être conçue de façon à faciliter la lecture du patron routier.

✓ **Développement du réseau routier du secteur Est de l'autoroute 40**

Le développement du réseau routier du secteur Est de l'autoroute 40 est basé sur le tracé approximatif des voies de circulation apparaissant au plan d'aménagement d'ensemble adopté par le Conseil municipal pour ce secteur, lequel est illustré ci-après.



Le projet adopté prévoit la mise en place d'un réseau de circulation comprenant une voie de service aménagée parallèlement à l'autoroute 40 desservant la zone commerciale projetée, une voie collectrice traversant le développement résidentiel pour le relier à la voie de service et au chemin Saint-Charles, ainsi qu'un ensemble de rues locales greffées à la collectrice. Ces rues locales, d'une largeur de 12 à 15 mètres, privilégient les formes courbes et leur orientation contribue à mettre en valeur le parc central du projet tout en favorisant l'ensoleillement des résidences.

### 6.3.1.2 Propositions relatives au réseau cyclable

Dans l'ensemble, la municipalité entend mettre sur pied un réseau cyclable permanent et intégré. Il s'agit donc de réunir en un ensemble fonctionnel les tronçons existants et d'élargir le réseau, notamment par le biais des projets suivants :

✓ **Construction d'une piste cyclable le long du chemin Saint-Charles et des berges**

Le plan d'urbanisme prévoit la construction d'une piste cyclable tout le long de la rive. Cette piste fera partie du réseau régional par des connections aux réseaux cyclables de Terrebonne et de Charlemagne. Le tracé projeté de cette piste est illustré sur le plan-concept. Essentiellement localisé dans l'emprise du chemin Saint-Charles (qui devra être élargi dans le cadre du projet d'assainissement des eaux ou spécifiquement pour les besoins de la piste), ce tracé emprunte les tronçons des rues Charles-Aubert et Desjardins dans le secteur ouest, ainsi que la bande

riveraine affectée à des fins de conservation, dans le secteur est. Il pourrait par ailleurs être souhaitable de modifier ce tracé pour emprunter les berges dans l'éventualité où le projet d'assainissement des eaux usées impliquerait des expropriations importantes.

✓ **Construction d'une piste cyclable reliant le chemin Saint-Charles au Boisé d'en Haut**

Cette piste traversera le secteur le plus fortement urbanisé de la municipalité et permettra un raccordement avec le réseau récréatif régional qui emprunte l'emprise de la ligne de transport d'électricité à l'ouest du Boisé d'en Haut. Le tracé projeté est identifié au plan-concept.

### **6.3.2 Les améliorations aux réseaux actuels**

#### **6.3.2.1 Améliorations relatives au chemin Saint-Charles**

Les améliorations relatives au chemin Saint-Charles sont de divers ordres et visent essentiellement la réalisation de l'orientation consistant à donner une image distinctive à la municipalité. Le Concept d'interventions et de mise en valeur du corridor et du chemin Saint-Charles (dossier URB-556, préparé par la Société d'aménagement et de gestion L.N.P.D. inc. , en décembre 1990) présente une planification détaillée de la plupart de ces propositions, qui sont en synthèse les suivantes :

✓ **Améliorations aux infrastructures**

Il sera possible de profiter du projet d'assainissement des eaux pour concevoir les infrastructures du chemin Saint-Charles. Conformément aux objectifs qui consistent à mettre en valeur le caractère pionnier du chemin et à alléger le volume de circulation qu'il supporte, le concept ne prévoit qu'un élargissement minimum de l'emprise et du pavage, soit tout juste le nécessaire pour permettre la construction de la piste cyclable et rencontrer des normes acceptables en milieu urbain. La construction de bordures (et possiblement de trottoirs dans les secteurs urbanisés) est également prévue. Enfin, l'implantation d'un éclairage distinctif complétera ces améliorations de base. Cet éclairage sera constitué de lampadaires de rue sur tout le parcours et de lampadaires d'ambiance dans le secteur urbanisé de l'est et dans le noyau patrimonial.

✓ **Fermeture de rues locales**

Dans le but de limiter les conflits de circulation et de mieux contrôler le paysage du corridor Saint-Charles, la fermeture de certains tronçons de rues locales s'ouvrant sans justifications sur le chemin est prévue. L'ouverture de nouveaux tronçons de rues parallèles au chemin pourra être nécessaire dans certains cas pour drainer et concentrer la circulation sur des rues collectrices ou sous-collectrices.

✓ **Améliorations aux intersections**

Dans le but d'améliorer la lisibilité et la fonctionnalité du réseau routier principal, le concept prévoit des évasements de pavages aux intersections du chemin Saint-Charles avec les principales artères et rue collectrices, notamment le boulevard Laurier, les montées Charles-Aubert et Dumais, la rue collectrice projetée à l'ouest du Carrefour des fleurs, ainsi que la voie de service de l'autoroute 40. La conception détaillée de ces intersections pourra comprendre des terre-pleins, des voies de virages protégés et un aménagement paysager particulier.

✓ **Gestion de la circulation ;**

Les règlements régissant la circulation sur le chemin Saint-Charles devraient contribuer à décourager un usage intensif de ce dernier. À titre d'exemple, la vitesse pourrait être réduite, la circulation lourde pourrait être interdite, etc.

### 6.3.2.2 Mise en valeur des entrées de la ville

Cette proposition comprend trois interventions spécifiques, qui sont les suivantes :

✓ **Réfection de la montée Masson**

Le tronçon de la montée Masson situé à Lachenaie constituant un lien intermunicipal important ainsi qu'un lieu de convergence d'une partie du réseau routier, le plan prévoit la réfection de ses infrastructures. Cette intervention contribuera à rehausser l'environnement visuel et à identifier clairement le territoire de Lachenaie. De plus, au-delà des effets cosmétiques, les travaux de mise en valeur serviront à créer un contexte et une ambiance favorables aux investissements.

✓ **Réfection des intersections de la montée Masson avec le boulevard de l'industrie (Grande Allée) et avec les entrées/sorties de l'autoroute 25**

Les améliorations proposées sont du même type que celles proposées aux intersections principales sur le chemin Saint-Charles (voir section 6.3.2.1). La mise en valeur de l'embouchure du boulevard de l'Industrie est importante pour des raisons d'esthétique et de lisibilité alors que des améliorations aux intersections de la montée avec les entrées/sorties de l'autoroute sont prioritaires pour des raisons de fonctionnalité et de sécurité.

✓ **Mise en valeur des extrémités est et ouest du chemin Saint-Charles**

Les améliorations aux infrastructures du chemin Saint-Charles (voir section 6.3.2.1) devront souligner les entrées de la municipalité. Des constructions plus élaborées, une plantation plus dense, une signalisation particulière, etc. pourraient contribuer à l'atteinte de cet objectif.

### 6.3.2.3 Réfection de l'échangeur des autoroutes 40 et 640

Ce projet vise à rendre l'échangeur existant plus conforme à sa vocation tout en cherchant à obtenir un rendement optimum tant au point de vue circulation qu'en terme de sécurité. Le projet comprend deux éléments principaux, soit la construction d'un échangeur proprement dit à l'intersection des autoroutes 40 et 640, ainsi que la construction d'un ensemble d'entrées/sorties à l'intersection de l'autoroute 40 et de la route 344.

## 6.4 Secteurs particuliers d'intervention

Les secteurs particuliers d'intervention sont regroupés en deux catégories qui se différencient selon la nature des interventions proposées, à savoir des règles particulières d'urbanisme et des plans d'aménagement d'ensemble.

## **6.4.1 Secteurs sujets à des règles particulières d'urbanisme**

### **6.4.1.1 Secteurs résidentiels adjacents aux secteurs commerciaux et industriels**

Le plan prévoit des mesures de protection pour les nouveaux secteurs résidentiels adjacents aux secteurs commerciaux et industriels. Au niveau normatif, ces mesures comprennent des dispositions réglementaires relatives aux profondeurs de terrains et aux tracés des rues. Les tracés des rues desservant des lots résidentiels adossés à un secteur commercial ou industriel devront être établis de manière à minimiser la perception des nuisances, et ces lots résidentiels pourraient présenter une profondeur plus importante que les lots standards. Ces mesures de protection s'ajouteront à celles imposées à l'exercice des usages commerciaux et industriels adjacents aux secteurs résidentiels.

Dans le même ordre d'idées, des mesures de protection pourraient s'appliquer aux aires résidentielles à développer et localisées à proximité des autoroutes.

### **6.4.1.2 Restrictions réglementaires dans les zones à risques d'inondation et de mouvements de terrain**

La municipalité a l'obligation de restreindre strictement les constructions dans les zones inondables et dans les zones sujettes à des mouvements de terrain. Ces zones, ainsi que les restrictions à appliquer doivent être conformes au document complémentaire du schéma d'aménagement de la M.R.C. des Moulins.

### **6.4.1.3 Contrôle des implantations et de l'intégration architecturale des bâtiments**

Le plan d'urbanisme prévoit le recours aux nouveaux pouvoirs réglementaires conférés aux municipalités et permettant à celle-ci de rendre l'émission d'un permis conditionnelle à l'approbation de plans détaillés relatifs à l'implantation et à l'intégration architecturale et/ou à l'aménagement des terrains.

Les plans d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.) devront être approuvés par le Conseil municipal pour toute nouvelle construction, rénovation ou recyclage d'immeubles dans les secteurs suivants ;

- tous les terrains bordant le chemin Saint-Charles ;
- tous les terrains bordant le boulevard de l'Industrie (Grande Allée), à l'est du chemin de fer ;
- tous les terrains bordant du côté ouest l'autoroute 40 ;
- tous les terrains du parc industriel bordant l'autoroute 25, l'autoroute 640, ainsi que l'échangeur reliant ces deux autoroutes ;
- les terrains résidentiels projetés entre le golf du Boisé et le chemin du Coteau (entre le domaine du Boisé d'en Haut et l'entrée du golf) ;
- tous les terrains ayant front sur la rue Charles-Aubert pour le tronçon compris à l'intérieur de la lanière patrimoniale apparaissant au plan concept (#2) ;
- les terrains de moyenne densité, actuellement prévus au zonage municipal, à l'ouest de la voie d'accès de l'autoroute 40 et au nord de François-Resout.

Conformément aux dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, l'évaluation des plans sera alors faite en considération d'un certain nombre d'objectifs et de critères pré-établis. Des objectifs détaillés pourront être établis pour chaque secteur de zone, mais dans tous les cas, ces objectifs devront être conformes aux orientations et objectifs du plan d'urbanisme.

Ainsi, les objectifs s'appliquant aux immeubles du chemin Saint-Charles devront assurer la mise en valeur du caractère pionnier de cette voie de circulation, alors que les objectifs s'appliquant aux immeubles commerciaux et/ou industriels implantés en bordure de la montée Masson, du boulevard de l'Industrie (Grande Allée) et des autoroutes devront garantir une qualité architecturale minimale.

#### **6.4.1.4 Contrôle des ouvrages et constructions le long des berges**

Afin de respecter les objectifs du schéma d'aménagement, des dispositions réglementaires régissant les ouvrages et les constructions le long des berges seront édictées à l'intérieur de la réglementation d'urbanisme.

### **6.4.2 Aire d'aménagement faisant l'objet d'une attention particulière**

#### **6.4.2.1 Bande industrielle et commerciale, autoroute 40**

La bande de développement industrielle et commerciale située entre la voie d'accès et l'autoroute 40 devra, pour la partie longeant le développement résidentiel, être planifiée en considérant les éléments suivants :

- prévoir une bande tampon entre la voie d'accès et l'espace industriel et commercial afin de minimiser les impacts visuels négatifs de la voie d'accès ;
- prévoir un réseau de circulation autonome pour la bande industrielle de façon à éviter que le développement engendre de la circulation lourde sur la voie d'accès actuelle.

#### **6.4.2.2 Bande industrielle lourde, nord autoroute 640**

Pour toute la partie de l'aire industrielle lourde au nord de l'autoroute 640, située à la frontière de la ville de Charlemagne, une bande tampon d'un minimum de 15,0 mètres devra être aménagée.

#### **6.4.2.3 Bande tampon, arrière lot rue Montcalm**

Afin d'éviter des problèmes de cohabitation de densité, une bande tampon sera exigée entre l'arrière des lots résidentiels unifamiliaux de la rue Montcalm et le développement résidentiel de densité plus forte le long de Grande Allée. Le règlement de P.I.I.A. sera utilisé afin d'atteindre cet objectif.

### **6.4.3 Aires d'aménagement pouvant faire l'objet d'un plan d'aménagement d'ensemble**

Dans le but d'assouplir les règles d'aménagement applicables à certains secteurs qui, en raison de leur potentiel ou de leur localisation particulière, sont voués à un changement de vocation dans un avenir plus ou moins rapproché, le plan prévoit le recours à la procédure d'approbation des plans d'aménagement d'ensemble (P.A.E.).

De par cette approche, la municipalité est prête à remettre en question l'affectation actuelle moyennant la réalisation d'un P.A.E., démontrant la pertinence de réaffecter la zone suivant un concept innovateur. L'approbation d'un plan d'aménagement d'ensemble (P.A.E.) n'est toutefois requise que lorsque les promoteurs d'un ensemble de terrains souhaitent obtenir une modification aux règlements d'urbanisme affectant leurs propriétés.

Le plan d'urbanisme identifie deux aires pouvant faire l'objet de plans d'aménagement d'ensemble. Ces aires sont identifiées au plan concept et sont les suivantes :

731-12

✓ **Secteur est de l'autoroute 40 (abrogé)**

✓ **Secteur nord de l'autoroute 640 :**

La vocation de ce secteur étant indéfinie, et le potentiel de mise en valeur fortement hypothéqué par la nature des sols et certaines activités qui y prennent place, la procédure de développement différé par le biais de plans d'aménagement d'ensemble sera donc utilisée pour y rationaliser le développement.

✓ **Secteur sud-ouest, autoroute 40/640**

La vocation de ce secteur est dédiée à la construction d'élément structurant. Actuellement, l'aire d'affectation prévoit un complexe industriel ou commercial. Toutefois, tout autre projet public ou même récréatif pourrait rencontrer l'objectif du concept voulant y implanter un élément structurant à l'échelle régionale. Le P.A.E. est prévu afin d'initier le développement harmonieux et de rechercher l'usage qui permettra de mettre en valeur cet espace privilégié.

**6.5 Nature, localisation et type d'équipement et infrastructures destinés à l'usage de la vie communautaire**

À ce chapitre, le concept d'aménagement prévoit cinq éléments qui sont les parcs et espaces verts, une bibliothèque municipale, des installations de traitements des eaux usées, des espaces communautaires multifonctionnels et des dépôts à neige.

**6.5.1 Les parcs et espaces verts**

Les interventions prévues sont les suivantes :

✓ **Aménagement d'un parc d'envergure municipale**

En vertu de normes d'aménagement reconnues, ce parc devrait couvrir une superficie approximative de 15 hectares. Sa localisation devra être centrale et facile d'accès. En considérant ces critères de localisation et l'espace disponible en zone blanche, on ne peut que prévoir une implantation éventuelle en zone agricole. Un projet privilégié pourrait être l'agrandissement du parc municipal.

✓ **Aménagement de places publiques sur rives**

La municipalité pourra profiter des exploitations nécessaires dans le cadre du projet d'assainissement des eaux usées pour dégager les berges et aménager des places publiques, ou encore pour agrandir les parcs existants. Les agrandissements projetés dans le cadre de la mise en valeur des berges concernant essentiellement le parc de la Croix, le parc Pont Matte et le parc de la Fabrique. À ce propos, il importe de bien saisir l'importance du réaménagement du

parc de la Croix, réaménagement qui vise à créer un point de repère et à souligner l'entrée de la ville.

✓ **Politique de plantation et de gestion du couvert végétal**

On doit distinguer ici trois aires d'intervention, à savoir l'emprise des voies publiques, les terrains privés et les berges.

- a) La politique de plantation relative aux voies publiques consiste en une volonté d'augmenter le nombre d'arbres sur rue, ce qui pourrait être réalisé par le biais d'un plan d'investissement en ce sens. Ce plan d'investissement pourrait prioriser une plantation sur les artères ainsi qu'aux entrées de la ville.
- b) En ce qui concerne les terrains privés, des dispositions normatives pourront imposer la plantation minimale d'un arbre par résidence. Ces dispositions s'appliqueront aux nouvelles constructions, quel que soit l'usage.
- c) Les berges, quant à elles, seront l'objet d'une politique de gestion de la végétation existante et de plantation. Ces interventions sont justifiées à la fois par des objectifs écologiques et esthétiques. L'essentiel de cette politique, qui s'appliquera aux berges publiques et qui complète les normes de protection des berges découlant du document complémentaire du schéma d'aménagement de la M.R.C. se résume comme suit :
  - ✓ la plantation d'origine doit faire l'objet d'une conservation intensive et contrôle afin d'éviter, sa détérioration qui pourrait provoquer une érosion excessive ;
  - ✓ Les secteurs où la plantation est pratiquement inexistante devront faire l'objet d'une plantation planifiée et particulière : les végétaux implantés devront contribuer à stabiliser et à régénérer le sol et devront faire partie de l'inventaire écologique existant ;
  - ✓ la plantation ornementale devra être effectuée hors du secteur de la berge proprement dite (secteur humide) et devra être adoptée au cadre riverain.

### **6.5.2 Bibliothèque municipale**

La construction d'une bibliothèque municipale est prévue dans le secteur central.

### **6.5.3 Installation de traitement des eaux usées**

La construction d'installations de traitement des eaux usées, possiblement de desserte régionale, est prévue à Lachenaie. Le site privilégié par la municipalité pour l'implantation de ces infrastructures se trouve au nord de l'échangeur de l'autoroute 640 avec la montée Dumais, en zone agricole. Cette localisation permettra de minimiser les nuisances sur les aires urbaine et agricole.

### **6.5.4 Espaces communautaires multifonctionnels**

Le plan prévoit l'aménagement, à l'entrée des nouveaux développements résidentiels, d'espaces communautaires multifonctionnels dans lesquels pourront être regroupés les installations postales communautaires, les dépôts de recyclables et des modules d'affichage.

### **6.5.5 Dépôts à neige**

Le plan prévoit la nécessité pour la municipalité de se doter de dépôts à neige. Ces dépôts devront être localisés loin des cours d'eau afin de limiter les effets de la pollution.

---

## Chapitre 7 - ÉVALUATION DES COÛTS DE TRAVAUX MUNICIPAUX DÉCOULANT DU PLAN D'URBANISME

En vertu de l'article 87 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, le plan d'urbanisme doit être accompagné d'une description des travaux pertinents que la municipalité entend exécuter au cours des trois années subséquentes, avec une indication de leurs coûts approximatifs.

La liste de ces travaux est présentée plus bas. Ces travaux ou projets ont été regroupés à l'intérieur de quatre catégories qui sont :

- les infrastructures municipales ;
- le réseau routier ;
- les équipements publics et communautaires ;
- les espaces verts.

Les estimations de coûts ci-après présentées couvrent les dépenses en immobilisation, l'aménagement des sites, la mise en place des infrastructures et, le cas échéant, l'acquisition des terrains requis, de même que les frais financiers. D'autres incidences, telles que les coûts d'exploitation et d'entretien, n'ont pas été prises en compte.

Ces estimations font abstraction de toutes subventions ou participations établies en vertu de programmes en vigueur ou à venir.

Les activités à réaliser dans le cadre de chacune de ces catégories et les coûts approximatifs inhérents à celles-ci sont les suivants :

### 1- Les infrastructures municipales

	COÛTS (\$)
Collecteur pluvial, sanitaire et conduite d'aqueduc .....	3 500 000. \$
Réfection des émissaires .....	150 000. \$
Travaux d'infrastructures relatifs à la construction résidentielle .....	10 000 000. \$
Travaux d'infrastructures liés à la réalisation de projets commerciaux et industriels .....	3 700 000. \$

### 2- Le réseau routier

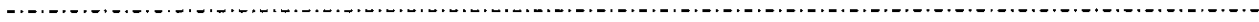
Viaduc au-dessus de la 640 .....	2 000 000. \$
Installation de feux de circulation à l'intersection de grandes voies de circulation .....	125 000. \$
Construction et réfection du pavage, des bordures et de l'éclairage .....	7 500 000. \$

**3- Les équipements publics et communautaires**

Construction d'une bibliothèque .....1 200 000. \$

**4- Les espaces verts**

Aménagement de nouveaux parcs et modification majeure des parcs existants .....850 000. \$





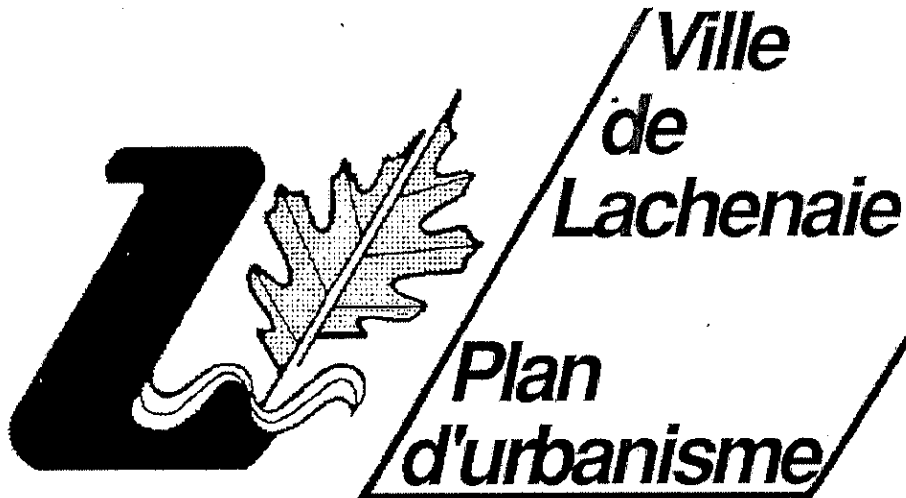
# Terrebonne

Service de l'aménagement du territoire

SECTEUR LACHENAIE

**RÈGLEMENT RELATIF AU PLAN D'URBANISME NUMÉRO 731**  
annexe A – plans 1 à 3

Le plan numéro 1 « Problématique d'aménagement » qui constitue l'annexe A du règlement relatif au plan d'urbanisme est disponible sur demande au Service de l'aménagement du territoire du secteur Lachenaie.



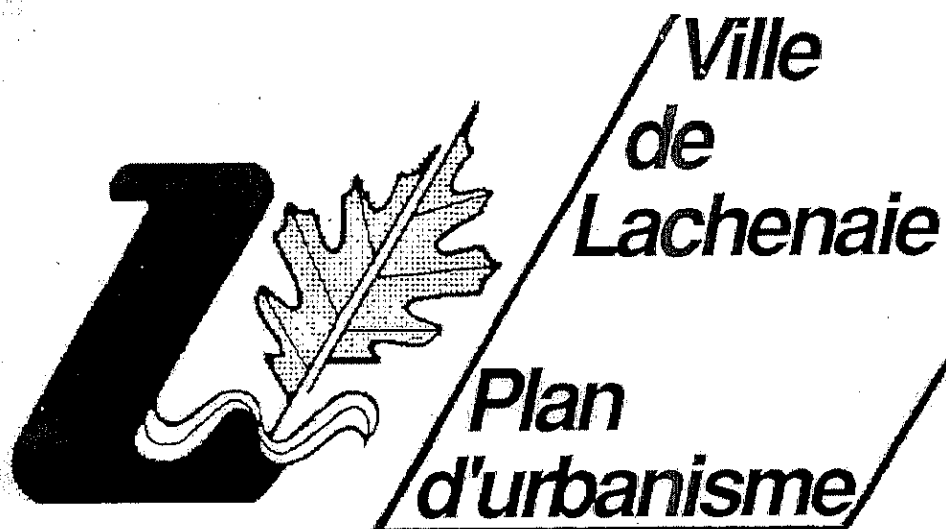
# PROBLÉMATIQUE D'AMÉNAGEMENT PLAN SYNTHÈSE

PLAN D'URBANISME / ANNEXE A

PLAN NO. 1

Septembre 1991

Le plan numéro 2 « Concept d'aménagement » qui constitue l'annexe A du règlement relatif au plan d'urbanisme est disponible sur demande au Service de l'aménagement du territoire du secteur Lachenaie.



# CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

PLAN D'URBANISME / ANNEXE A

PLAN NO. 2

Septembre 1991

Le plan numéro 3 « Les grandes affectations du sol et les densités d'occupation » qui constitue l'annexe A du règlement relatif au plan d'urbanisme est disponible sur demande au Service de l'aménagement du territoire du secteur Lachenaie.



# LES GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET LES DENSITÉS D'OCCUPATION

PLAN D'URBANISME / ANNEXE A

PLAN NO. 3

Septembre 1991



# Terrebonne

Service de l'aménagement du territoire

SECTEUR LACHENAIE

**RÈGLEMENT RELATIF AU PLAN D'URBANISME NUMÉRO 731**

**annexe 1 – Programme particulier d'urbanisme de la montée Masson**

## Annexe 1 - PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DE LA MONTÉE MASSON

**TABLE DES MATIERES**

<b>Chapitre 1 - INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
<b>Chapitre 2 - PROBLÉMATIQUE .....</b>	<b>1</b>
2.1 Site d'intervention .....	1
2.1.1 Éléments structurants .....	1
2.1.2 Utilisation du sol .....	2
2.1.3 État des propriétés .....	2
2.2 Enjeux d'aménagement .....	2
2.2.1 Localisation stratégique .....	2
2.2.2 Utilisation du sol incompatible .....	2
2.2.3 Difficulté de remembrement .....	2
2.2.4 Pouvoir d'un PPU .....	3
<b>Chapitre 3 - OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT .....</b>	<b>6</b>
<b>Chapitre 4 - CONCEPT D'AMÉNAGEMENT .....</b>	<b>8</b>
4.1 Secteur 1 : Montée Masson .....	8
4.2 Secteur 2 : Commerces reliés à l'automobile .....	8
4.3 Secteur 3 : Commerces autoroutiers .....	9
<b>Chapitre 5 - CONCEPT D'AFFECTION .....</b>	<b>13</b>
5.1 Aire 1 .....	13
5.2 Aire 2 .....	14
5.3 Aire 3 .....	14
<b>Chapitre 6 - RÈGLES PARTICULIÈRES D'AMÉNAGEMENT .....</b>	<b>17</b>
6.1 Règles de lotissement .....	17
6.2 Voirie et infrastructures .....	17
6.3 Travaux d'aménagement .....	17
6.4 Implantation et intégration architecturale .....	18
<b>Chapitre 7 - PROGRAMMATION .....</b>	<b>19</b>
7.1 Plan d'action .....	19
7.2 Plan budgétaire .....	20

**Annexe 1 - PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DE LA MONTÉE MASSON**

**Chapitre 1 - INTRODUCTION**

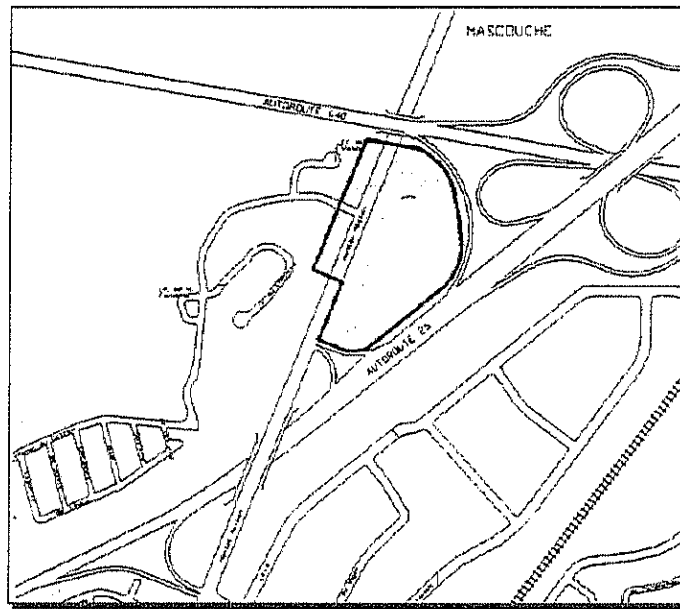
Le présent programme particulier d'urbanisme (PPU) fait suite à l'intérêt de la Ville de Lachenaie d'orchestrer le développement du secteur situé au carrefour des autoroutes 640 et 25 et de proposer un outil permettant d'apporter plus de précisions concernant la planification de ce secteur. La position stratégique du secteur ainsi que le fort potentiel d'y localiser des activités commerciales d'envergure régionale concourent à sa redéfinition. Rappelons que le but du PPU est d'assurer le développement du secteur selon son potentiel réel dans l'intérêt de la communauté de Lachenaie. La municipalité joue un rôle de premier plan et devra assumer un leadership dans la coordination des futurs aménagements.

Le PPU a été élaboré de façon à optimiser les espaces, propose les meilleures vocations possibles compte tenu des potentiels retenus et définit les aménagements souhaités pour rencontrer les objectifs municipaux. D'abord, il énonce la problématique du site d'intervention ainsi que les enjeux d'aménagement. Ensuite, les objectifs d'aménagement tracent les grandes lignes qui ont dicté le concept d'aménagement. Le concept d'aménagement se traduit en affectations dans le concept d'affectation. Enfin, les règles particulières d'aménagement précisent les actions à entreprendre et la programmation décrit la démarche, les coûts de réalisation et les moyens de mise en œuvre.

---

### 2.1 Site d'intervention

Le site faisant l'objet du PPU est bordé au nord par l'autoroute 640, à l'est par l'autoroute 25 et à l'ouest par le secteur résidentiel du Boisé d'en Haut. Il couvre une superficie d'environ 7 hectares. À l'instar de certains autres secteurs de la municipalité, ce secteur est peu développé. Cependant, son développement peut être éminent.



#### 2.1.1 Éléments structurants

Localisé au carrefour d'axes autoroutiers importants, le site bénéficie d'une position stratégique et d'une grande visibilité pour son redéveloppement. Il est toutefois enclavé par la présence des deux autoroutes, la servitude de nonaccès du MTQ et la falaise du côté ouest de la montée Masson. Il doit par conséquent faire l'objet d'une restructuration complète.

La montée Masson est un axe de pénétration et un lien régional très important. Les feux de circulation à la jonction de cette dernière et de la bretelle de l'autoroute 25 constituent le principal point d'entrée et de sortie du secteur. De plus, l'intersection Masson/du Coteau représente une porte d'entrée importante vers le quartier résidentiel du Boisé d'en Haut. Le site se situe donc à un point névralgique tant au niveau local que régional.

De plus, la proximité du quartier résidentiel de prestige « Le Boisé d'en Haut » et du terrain de golf du « Boisé » additionnée au réaménagement récent de la montée Masson au nord de la 640 incitent à la revitalisation de ce secteur, au développement d'une nouvelle vocation et à des aménagements de qualité. Ce site est appelé à prendre de plus en plus d'importance en raison de son fort potentiel de développement si les problèmes de tenure sont éliminés.

### **2.1.2 Utilisation du sol**

Le secteur se caractérise par une multiplicité de fonctions. La fonction résidentielle est principalement représentée par le secteur du Boisé d'en Haut. La fonction industrielle a été marquée par la présence d'une usine de fabrication et de placage des métaux actuellement fermée. Les entreprises commerciales de part et d'autres de la montée Masson sont variées. On y retrouve des commerces liés à l'imprimerie, à l'encadrement, à l'alimentation, à l'élevage de chiens ainsi qu'un poste d'essence. L'implantation récente du concessionnaire automobile Léveillé Toyota a eu pour effet de donner un second souffle au secteur et semble vouloir donner l'impulsion nécessaire pour se diriger vers une nouvelle vocation.

### **2.1.3 État des propriétés**

Plusieurs propriétaires se partagent le territoire. Le morcellement actuel du site en petits lots constitue un frein au développement optimum de l'espace. Le propriétaire du concessionnaire Léveillé Toyota possède une grande partie des terrains en bordure des autoroutes 640 et 25 tandis que les autres propriétaires se partagent les terrains en bordure de la montée Masson. La Ville de Lachenaie détient des droits de propriété à l'arrière des lots de la montée Masson lesquels sont destinés à des fins publiques (rue projetée). Cependant, la Ville de Lachenaie ne prévoit pas desservir cette rue. Il est à noter qu'elle a imposé une réserve sur l'ensemble des terrains compris entre la montée Masson et l'autoroute 25 à l'exception de ceux appartenant à Léveillé Toyota. Cette réserve a été faite dans le but d'assurer la mise en œuvre d'un projet d'ensemble, lequel nécessitera assurément une redéfinition des propriétés.

## **2.2 Enjeux d'aménagement**

### **2.2.1 Localisation stratégique**

La présence de grands axes autoroutiers et la grande visibilité des terrains depuis l'autoroute constituent des incitatifs majeurs pour le développement d'activités commerciales régionales. De plus, la montée Masson est un lien régional important traversant plusieurs municipalités et offrant des possibilités de développement tant locales que régionales.

### **2.2.2 Utilisation du sol incompatible**

La mixité des fonctions sur ce tronçon rend difficile la lecture des lieux et la définition d'une vocation particulière. De plus, on note la présence d'usages qui sont incompatibles avec la vocation commerciale souhaitée (ancienne industrie de placage des métaux, chenil, etc.). Le PPU propose des usages qui sont compatibles avec la vocation à favoriser soit de permettre et d'encourager la venue de commerces de portée locale et régionale axés sur la présence des autoroutes.

### **2.2.3 Difficulté de remembrement**

Le morcellement actuel des terrains constitue une contrainte majeure à l'aménagement et un frein au développement du secteur. La faible superficie des terrains en bordure de la montée Masson ne permet pas d'envisager l'implantation de commerces d'envergure. Le grand nombre de propriétaires rend difficile le développement d'un projet intégré. Un projet de lotissement en vue d'implanter un concessionnaire automobile a été élaboré pour M. Léveillé. Une démarche similaire devrait être entreprise pour favoriser le remembrement de l'ensemble de la zone.

#### **2.2.4 Pouvoir d'un PPU**

L'adoption d'un programme particulier d'urbanisme permet non seulement la planification d'un territoire en voie de restructuration mais permet d'apporter plus de précisions concernant les modalités d'aménagement et les types de normes souhaitées en matière d'usages, d'affichage et de localisation des futures implantations. Elle permet également d'identifier les priorités d'intervention ainsi que les moyens de réalisation. Suite à cette désignation, la Ville peut donc établir un programme d'acquisition d'immeubles en vue de leur aliénation ou de leur location aux fins prévues dans le programme.



VILLE DE LACHENAIE

### PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME MONTÉE MASSON

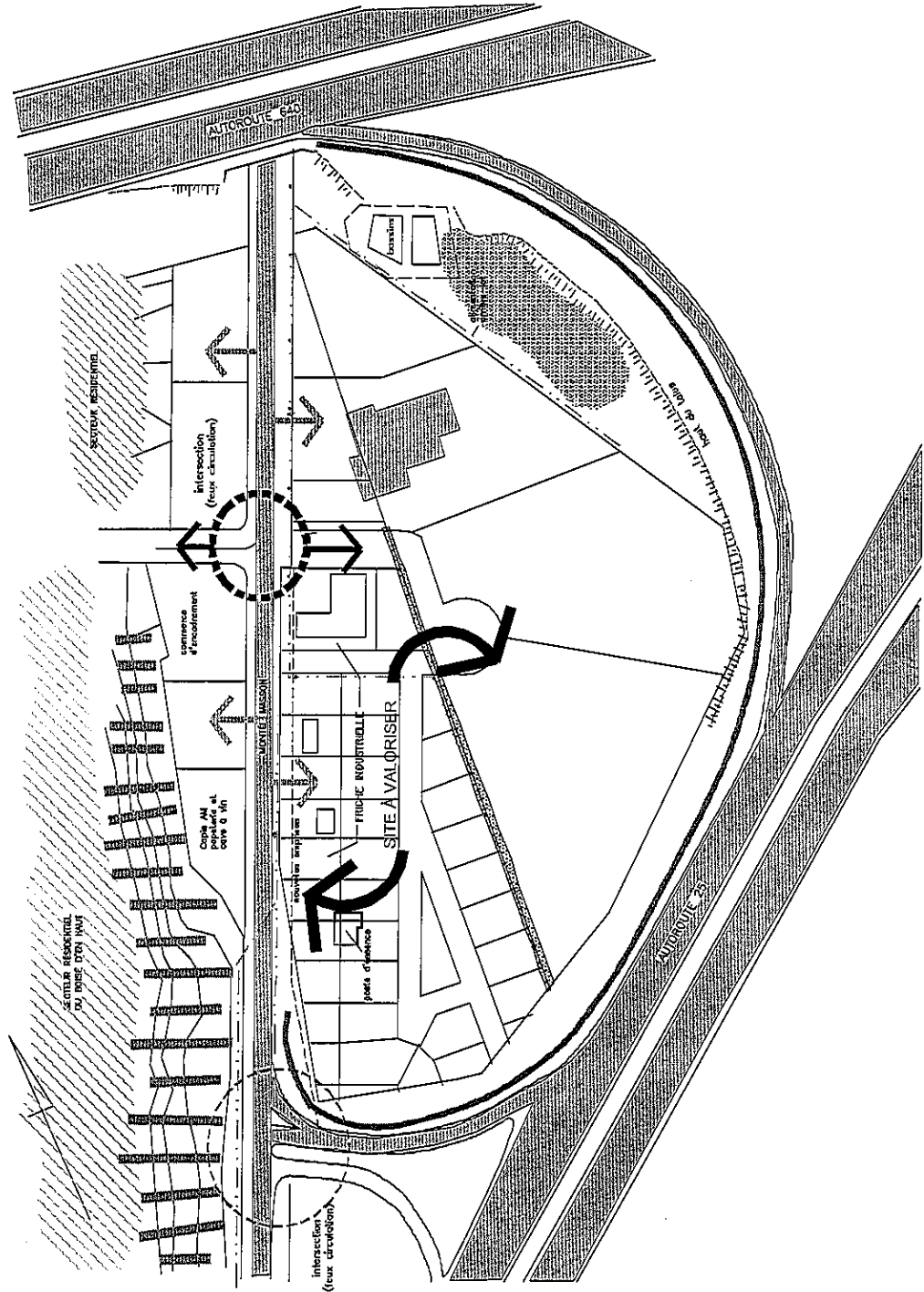
- ligne aérienne hydroélectrique
- bois
- 4 bornes d'inséction
- fossés
- pente raide
- servitude de non-voies
- réseau autoroutier
- lien régional
- éclairage décoratif
- accès aux terrains en bordure de la montée Masson
- intersection pour accéder au site (rue de circulation)
- bâtiment projeté concessionnaire automobile

Ce plan ne constitue pas le plan de l'arpenteur-géomètre

#### PLAN 1

#### ÉLÉMENTS STRUCTURANTS

Conception: Gilles Ste-Croix, arch.  
 Approuvé par: Daniel Gauthier, urb.  
 Date: sept. 1999  
 Échelle: 1 : 2000  
 Dossier no: D59 - 0075 - 100





VILLE DE LACHENAIE

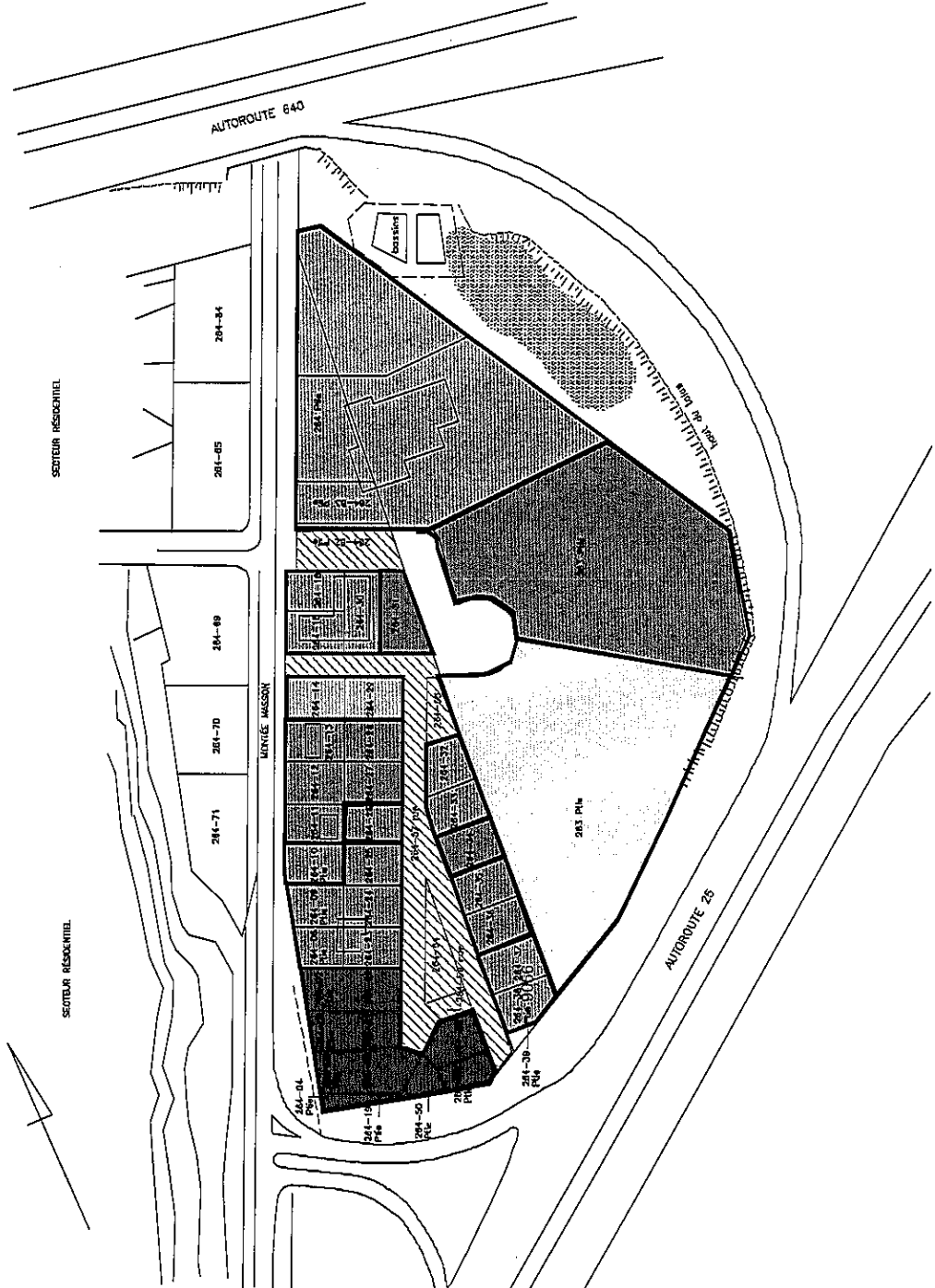
PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME MONTÉE MASSON

- Ville de Lachenaie
- 130 653 Canada inc.
- Ivanhoe inc.
- Lionel Grenier automobiles inc.
- Léveillé Toyota
- 9036 6084 Québec inc.
- G. Fournelle et G. Dubé
- A. Villard
- Maurice Lapointe inc.
- M. Dumas
- Gaston Pierre Léveillé inc.

Source : Ville de Lachenaie  
Ce plan ne constitue pas le plan de permis d'aménagement

PLAN 2  
ÉTAT DES PROPRIÉTÉS

Conception: Gilles Ste-Croix, arch.  
Approuvé par: Denis Gauthier, urb.  
Date: sept. 1999  
Échelle: 1 : 2000  
Dossier no: D59 - 0075 - 100



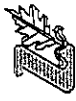
L'énoncé de la problématique nous conduit à identifier une série d'objectifs d'aménagement. Ces objectifs découlent également de la volonté municipale de planifier le développement de ce secteur. Ils visent à corriger certains problèmes et à mettre en valeur le potentiel des lieux.

### **Redéfinition du secteur**

- Redonner une identité au secteur en créant un carrefour autoroutier régional;
- Développer des activités commerciales axées sur la présence des autoroutes et sur le caractère régional du site;
- Faire de la montée Masson un véritable boulevard urbain à l'intérieur de la trame de la ville;
- Favoriser des constructions et des aménagements de qualité;
- Mettre en place une structure commerciale répondant aux besoins locaux du secteur.

### **Création de liens**

- Mettre en valeur la porte d'entrée de la ville (bretelle de l'autoroute 25/montée Masson);
- Souligner l'entrée vers le secteur résidentiel du Boisé d'en Haut (montée Masson/chemin du Coteau);
- Traduire dans l'aménagement et le design, le caractère régional de la montée Masson.



VILLE  
DE  
LACHENAIE

PROGRAMME PARTICULIER  
D'URBANISME  
MONTÉE MASSON

réseau autoroutier



lien régional

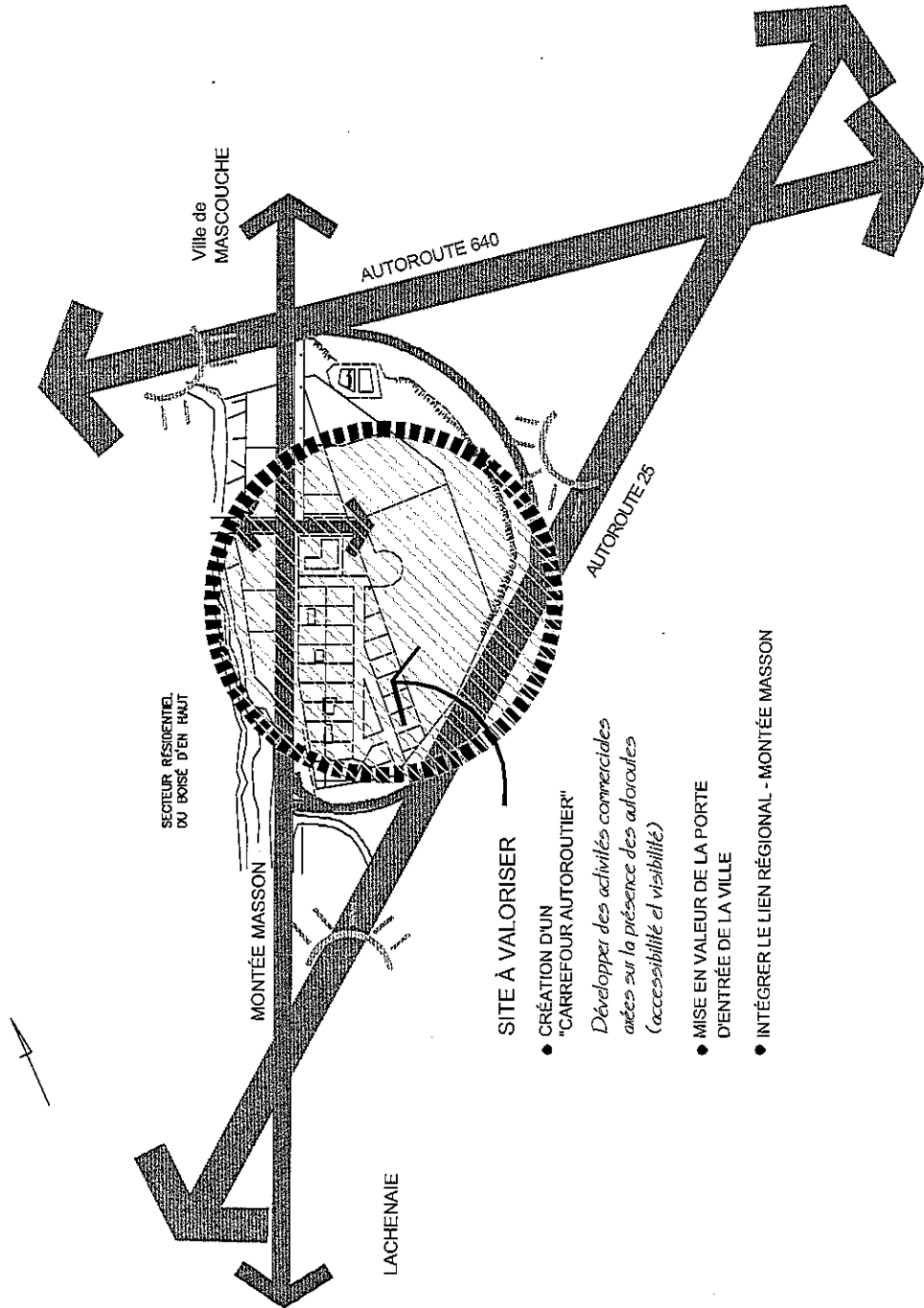
voisinage en provenance  
de l'autoroute



Ce plan ne constitue pas le plan de  
l'arpenteur-géomètre

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Conception: Gilles Ste-Croix, arch.  
Approuvé par: Daniel Gauthier, urb.  
Date: sept. 1999  
Échelle: 1 : 1000  
Dossier no: DS9 -- 0078 --100



SITE À VALORISER

- CRÉATION D'UN "CARREFOUR AUTOROUTIER"  
*Développer des activités commerciales  
accès sur la présence des autoroutes  
(accessibilité et visibilité)*

- MISE EN VALEUR DE LA PORTE  
D'ENTRÉE DE LA VILLE
- INTÉGRER LE LIEN RÉGIONAL - MONTÉE MASSON

La définition d'objectifs d'aménagement a permis d'identifier trois secteurs particuliers. Ces trois secteurs possèdent des caractéristiques spécifiques, lesquelles ont mené à l'élaboration d'un concept détaillé pour chacun d'eux.

### 4.1 Secteur 1 : Montée Masson

Le rôle particulier que joue la montée Masson dans les liaisons locales et régionales, comme porte d'entrée principale dans le secteur et en tant que point de services local et régional, impose des aménagements particuliers qui permettront de mettre en valeur et d'affirmer ce rôle :

- Mettre en valeur le lien régional que constitue la montée Masson en favorisant des aménagements appropriés le long du parcours et s'harmonisant au concept d'aménagement de la Ville de Mascouche;
- Marquer les entrées de ville en aménageant la jonction de la montée Masson et de la bretelle de l'autoroute 25, et l'intersection de la montée Masson et du chemin du Coteau;
- Favoriser la venue de commerces de détail local et régional;
- Planifier le remembrement des terrains du côté est de la montée Masson pour optimiser leur développement (voir carte sur le potentiel de remembrement de la zone 1);
- Créer une rue en forme de boucle de manière à assurer une meilleure gestion de la circulation via la montée Masson;
- Mettre en valeur la façade est de la montée Masson afin qu'elle s'harmonise avec les activités et le secteur résidentiel qui lui font face;
- Tenir compte de la façade ouest de la montée Masson dans la mise en valeur de celle-ci.

### 4.2 Secteur 2 : Commerces reliés à l'automobile

L'implantation récente d'un concessionnaire automobile dans le secteur semble avoir donné l'impulsion à une nouvelle vocation. Dans le but de créer un réel pôle commercial relié à l'automobile, certaines actions doivent être prises en ce sens :

- Confirmer la vocation commerciale liée à l'automobile en favorisant l'implantation de ce type de commerces dans le secteur;
- Intégrer le concessionnaire automobile existant à un projet d'ensemble;
- Développer les projets afin d'optimiser leur visibilité de l'autoroute et harmoniser leur affichage;
- Aménager adéquatement les terrains et les stationnements à l'arrière des bâtiments étant donné leur ouverture sur l'autoroute;
- Intégrer les aménagements des emprises du ministère des Transports du Québec.

#### 4.3 Secteur 3 : Commerces autoroutiers

Ce secteur nécessite un remembrement et une restructuration complète afin de créer un centre de commerces autoroutiers significatif et d'encadrer de façon adéquate la porte d'entrée de la montée Masson. Ce site jouit d'une localisation privilégiée vu sa visibilité de l'autoroute 25 et de la montée Masson. Les futurs aménagements doivent permettre l'exploitation de ces potentiels :

- Développer une zone de commerces autoroutiers en encourageant des entreprises liées à la restauration, à l'hôtellerie, etc.;
- Planifier le remembrement des terrains pour favoriser l'implantation d'un bâtiment de plus grande surface (voir carte sur le potentiel de remembrement de la zone 3);
- Prévoir l'intégration du poste d'essence existant à l'ensemble;
- Tenir compte de la visibilité du bâtiment depuis l'autoroute et de la montée Masson dans la composition des façades et l'aménagement des terrains.



VILLE DE LACHENAIE

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME MONTÉE MASSON

Intégrer la montée Masson au concept d'aménagement de la Ville de Mascouche

Secteur 1 MONTÉE MASSON

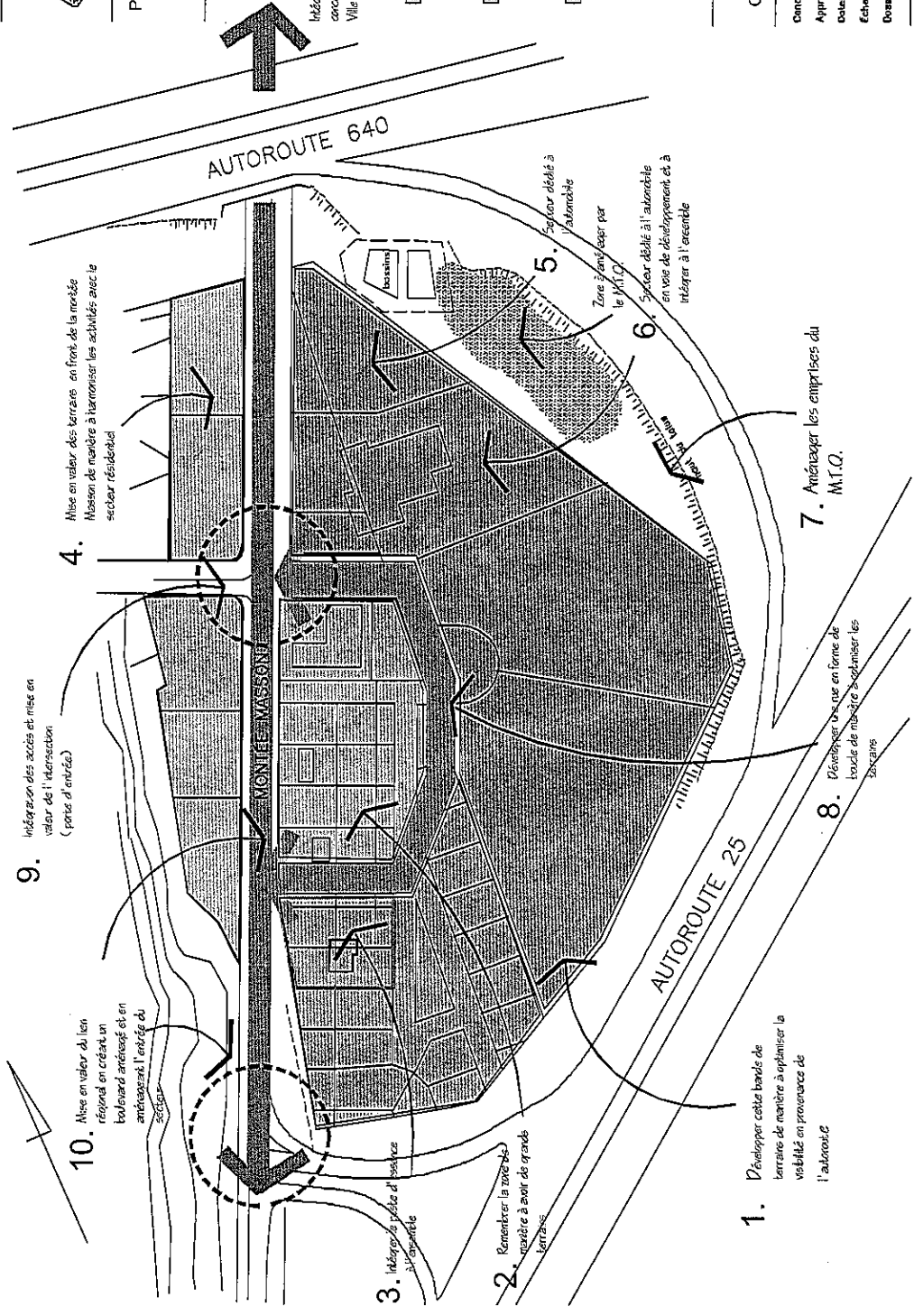
Secteur 2 COMMERCES RELIÉS À L'AUTOMOBILE

Secteur 3 COMMERCES AUTOROUTIERS

Ce plan ne constitue pas le plan de l'arpenteur-géomètre

PLAN 4 CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Conception: Gilles Sté-Croix, arch.
Approuvé par: Daniel Gauthier, urb.
Date: sept. 1999
Échelle: 1 : 2000
Dossier no: 059 - 0075 - 100



9. Intégration des accès et mise en valeur de l'intersection (portes d'entrée)

4. Mise en valeur des terraces en front de la montée Masson de manière à harmoniser les activités avec le secteur résidentiel

3. Intégrer la piste d'accès à l'autoroute

2. Remettre la zone maximale à avoir de grands terraces

5. Secteur dédié à l'autoroute

6. Secteur dédié à l'autoroute en vue de développement et à intégrer à l'ensemble

7. Aménager les emprises du M.T.O.

8. Développer une rue en forme de boucle de manière à optimiser les services

1. Développer cette bande de terrain de manière à optimiser la visibilité en provenance de l'autoroute



VILLE  
DE  
LACHENAIE

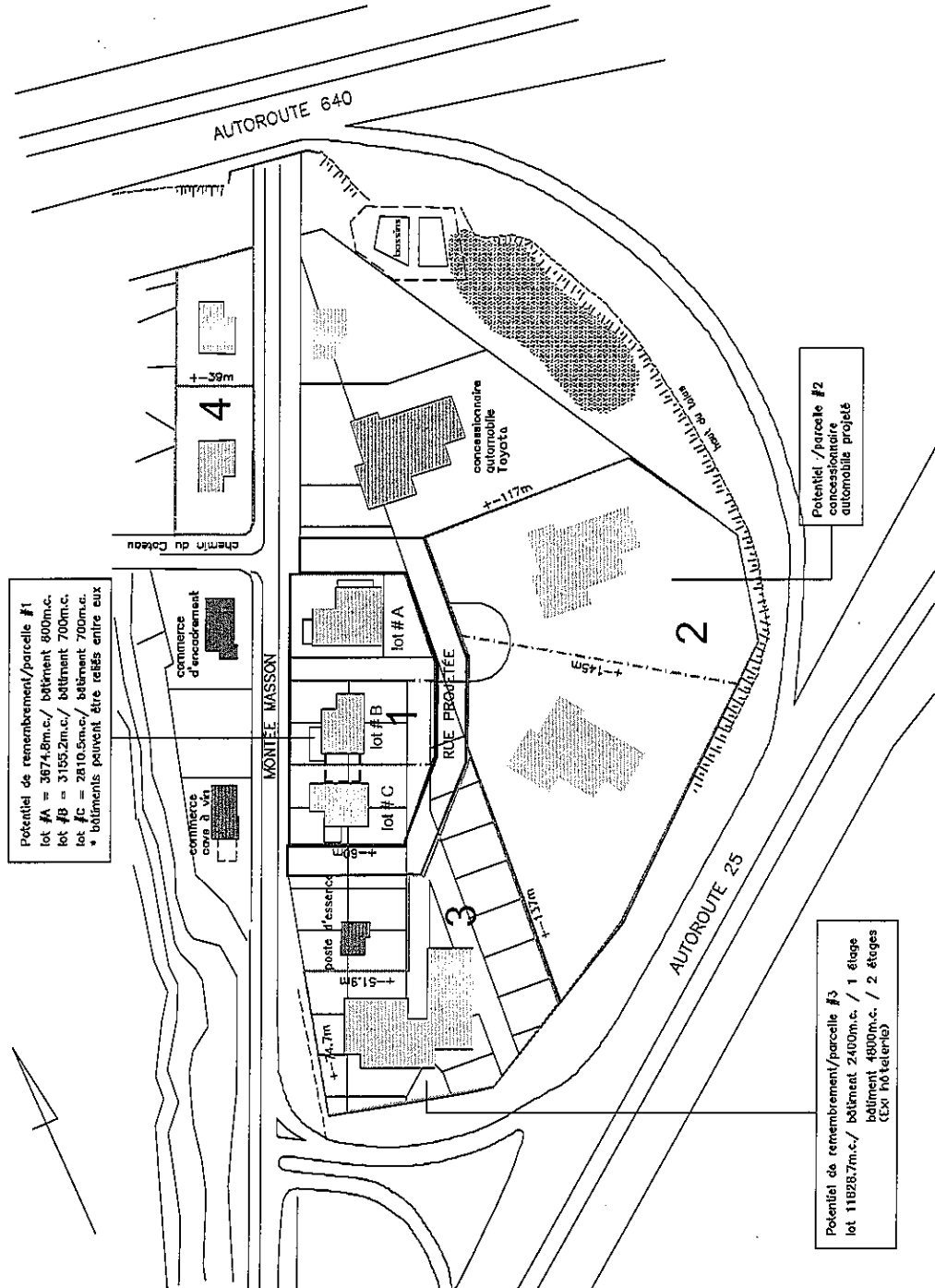
PROGRAMME PARTICULIER  
D'URBANISME  
MONTÉE MASSON

- parcels #1/ 9840.5 m.c.
- parcels #2/ 27489.8 m.c.
- parcels #3/ 118287 n.c.
- parcels #4/ 3596.33 n.c.
- rue projetée / 44+2.6 n.c.  
longueur : 282 m lin.
- bâtiments projetés (potentiel)

Ce plan ne constitue pas le plan de  
forpenteur-géomètre

PLAN 5  
POTENTIEL DE  
REMÈMBREMENT

Conception: Gilles Ste-Croix, arch.  
Approuvé par: Daniel Gauthier, urb.  
Date: sept. 1999  
Échelle: 1 : 2000  
Dossier no: 059 - 0075 -100



Potentiel de remembrement/parcelle #1  
lot #A = 3674.8m.c./ bâtiment 800m.c.  
lot #B = 3155.2m.c./ bâtiment 700m.c.  
lot #C = 2810.5m.c./ bâtiment 700m.c.  
\* bâtiments peuvent être reliés entre eux

Potentiel de remembrement/parcelle #3  
lot 11828.7m.c./ bâtiment 2400m.c. / 1 étage  
bâtiment 4800m.c. / 2 étages  
(EX: hôtelier)

Potentiel /parcelle #2  
concessionnaire  
automobile projeté

commerce  
d'encadrement

concessionnaire  
automobile  
Toyota

lot #A

lot #B

lot #C

RUE PROJETÉE

poste d'essence

commerce  
cours à vue

commerce  
d'encadrement

commerce  
d'encadrement

commerce  
d'encadrement

commerce  
d'encadrement

commerce  
d'encadrement

commerce  
d'encadrement

commerce  
d'encadrement

commerce  
d'encadrement

commerce  
d'encadrement

commerce  
d'encadrement

commerce  
d'encadrement

commerce  
d'encadrement

commerce  
d'encadrement

commerce  
d'encadrement

commerce  
d'encadrement

commerce  
d'encadrement

commerce  
d'encadrement

commerce  
d'encadrement

commerce  
d'encadrement

commerce  
d'encadrement

commerce  
d'encadrement

commerce  
d'encadrement

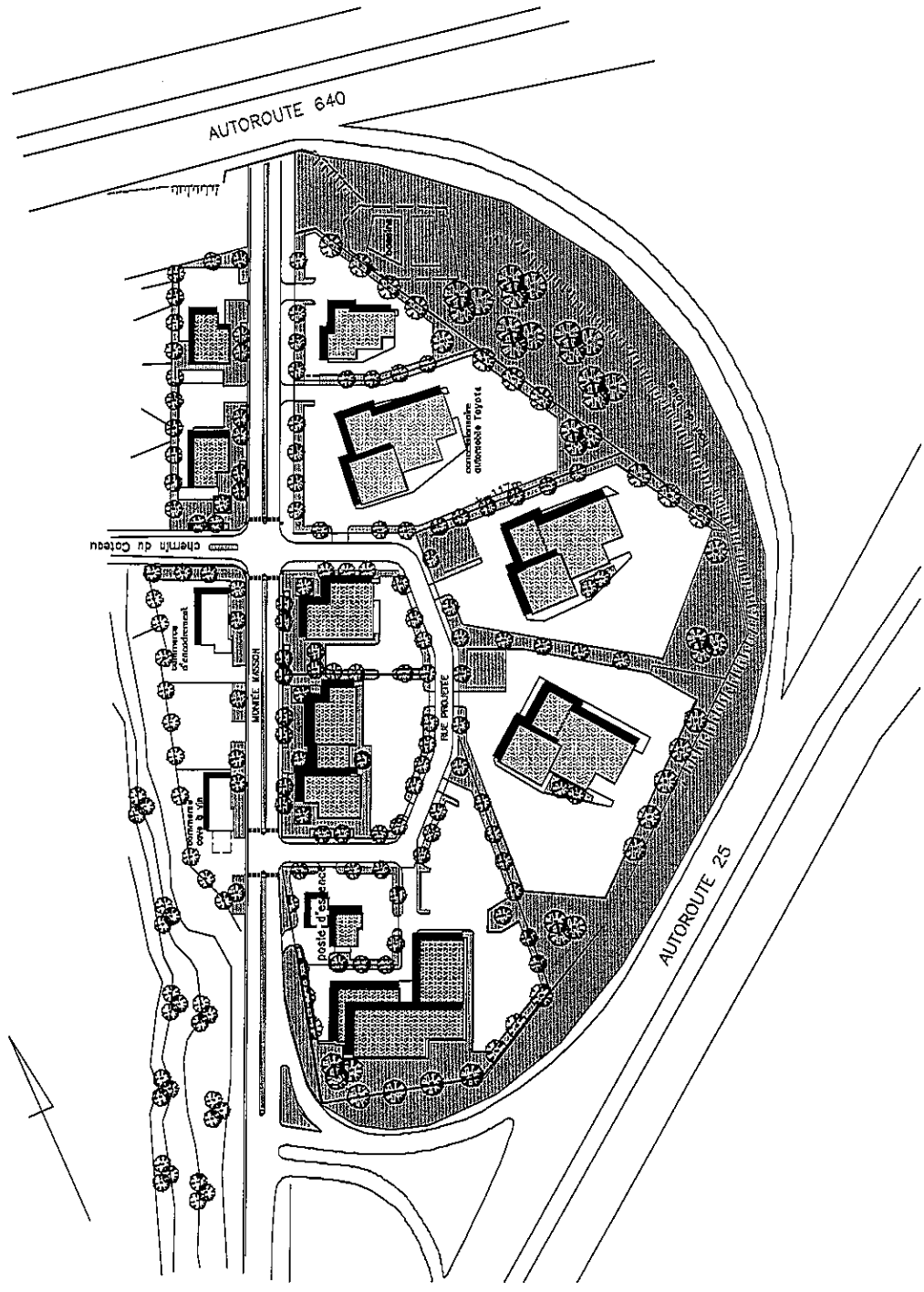
commerce  
d'encadrement

commerce  
d'encadrement



VILLE  
DE  
LACHENAIE

PROGRAMME PARTICULIER  
D'URBANISME  
MONTÉE MASSON



Ce plan ne constitue pas le plan de  
l'arpenteur-géomètre

PLAN 6  
PLAN IMAGE

Conception: Gilles Ste-Croix, arch.  
Approuvé par: Daniel Gauthier, urb.  
Date: OCT. 1999  
Échelle: 1 : 2000  
Dossier no: 059 - 0075 -100





### **Affectation commerciale de détail local et régional à vocation de services**

Les usages qui sont privilégiés pour assurer le développement optimal de cette vocation sont les suivants : les cliniques médicales (sans pharmacie ou autre usage appartenant à une autre classe d'usages), les marchés d'alimentation, les boutiques d'aliments naturels, les pâtisseries, les boucheries, les fruiteries, les marchés de fruits et légumes intérieurs, les magasins de produits laitiers, les commerces spécialisés en bureautique, les boutiques de disques, les librairies, les boutiques de décoration, les magasins de la Société des Alcools du Québec, les salons de coiffure ou d'esthétique, les cliniques médicales avec ou sans pharmacie, les établissements où la principale activité est le service de repas pour consommation sur place soit les restaurants, salles à manger, terrasses, cafétérias et brasseries, les établissements où la principale activité est le service au comptoir de nourriture préparée pour consommation rapide au comptoir, dans l'auto ou pour apporter, ou les établissements où la principale activité est le service à l'auto.

Bien que ces usages soient privilégiés, plusieurs usages sont également autorisés car ils demeurent compatibles avec la vocation souhaitée. Ils sont précisés dans le règlement de zonage. Les usages permis dans la réglementation actuelle mais jugés incompatibles avec la nouvelle vocation ont été éliminés.

Il importe de préciser que les aires d'affectation et les usages proposés dans le PPU doivent correspondre aux zones et aux usages du règlement de zonage. Certaines modifications devront être apportées en ce sens. De plus, l'adoption d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale permettrait d'assurer la qualité des projets et leur insertion dans le milieu.

#### **5.2 Aire 2**

L'aire 2 comprend les terrains de Léveillé Toyota ainsi que les terrains bordant l'autoroute 25. Cette aire fait référence à la zone C1-37.2 du règlement de zonage. Les classes autorisées sont : A, B, D1, D2, D3, E1 et F4. Certains usages permis dans la réglementation actuelle ne correspondent pas à la vocation souhaitée pour cette aire. Nous suggérons donc des modifications qui permettront d'atteindre l'objectif de développer un pôle de commerces reliés à l'automobile. L'affectation proposée pour l'aire 2 est la suivante :

#### **Affectation commerciale reliée à l'automobile**

L'usage qui est privilégié afin d'assurer le développement optimal de cette vocation est le suivant : les établissements de vente de véhicules automobiles (automobiles, camions, motocyclettes, motoneiges, bateaux) neufs, où les activités de location de véhicules, d'entretien de véhicules et de revente de véhicules usagés ne sont qu'accessoires à la vente de véhicules neufs. Les usages permis dans la réglementation actuelle mais jugés incompatibles avec la nouvelle vocation ont été éliminés.

Il importe de préciser que les aires d'affectation et les usages proposés dans le PPU doivent correspondre aux zones et aux usages du règlement de zonage. Certaines modifications devront être apportées en ce sens. De plus, l'adoption d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale permettrait d'assurer la qualité des projets et leur insertion dans le milieu.

#### **5.3 Aire 3**

L'aire 3 correspond aux terrains localisés entre la bretelle de l'autoroute 25 et la montée Masson. Cette aire fait référence aux zones C1-37 et C1-44 du règlement de zonage. Les classes autorisées sont : A, B, D1, D2, D3, E1, F1, F3 et G2. Certains usages permis dans la réglementation actuelle ne correspondent pas à la vocation souhaitée pour cette aire. Nous suggérons donc des modifications qui permettront d'atteindre l'objectif de développer un centre de service et de commerces autoroutiers et de détail de type local et régional. L'affectation proposée pour l'aire 3 est la suivante :

### **Affectation commerciale autoroutière et à vocation de services**

Les usages qui sont privilégiés pour assurer le développement optimal de cette vocation sont les suivants : les établissements hôteliers où la principale activité est l'hébergement d'une clientèle de passage et de court séjour, tels que les hôtels, motels, maisons de touristes et auberges, les établissements où la principale activité est le service de repas pour consommation sur place soit les restaurants, salles à manger, terrasses, les établissements où la principale activité est le service au comptoir de nourriture préparée pour consommation rapide au comptoir, dans l'auto ou pour apporter, ou les établissements où la principale activité est le service à l'auto. À l'ensemble de ces usages, il est possible d'y intégrer un poste d'essence moyennant l'intégration de cet usage à l'intérieur d'un complexe multifonctionnel.

Bien que ces usages soient privilégiés, les usages liés au commerce de détail local et régional à vocation de services et autorisés dans l'aire 1 sont également compatibles. Ces usages sont précisés dans le règlement de zonage. Les usages permis dans la réglementation actuelle mais jugés incompatibles avec la nouvelle vocation ont été éliminés.

Il importe de préciser que les aires d'affectation et les usages proposés dans le PPU doivent correspondre aux zones et aux usages du règlement de zonage. Certaines modifications devront être apportées en ce sens. De plus, l'adoption d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale permettrait d'assurer la qualité des projets et leur insertion dans le milieu.



VILLE  
DE  
LACHENAIE

PROGRAMME PARTICULIER  
D'URBANISME  
MONTÉE MASSON

AIRES D'AFFECTATION

**1** aire de commerces de détail local et régional  
Voies d'accès de services pour la région

**2** aire de commerces reliés à l'automobile

**3** aire de commerces autoroutiers ou zone de commerces homogènes à la zone 1

bâtiments projetés (potentiel)

bâtiments existants

Ce plan ne constitue pas le plan de l'arpenteur-géomètre

PLAN 7

CONCEPT D'AFFECTATION

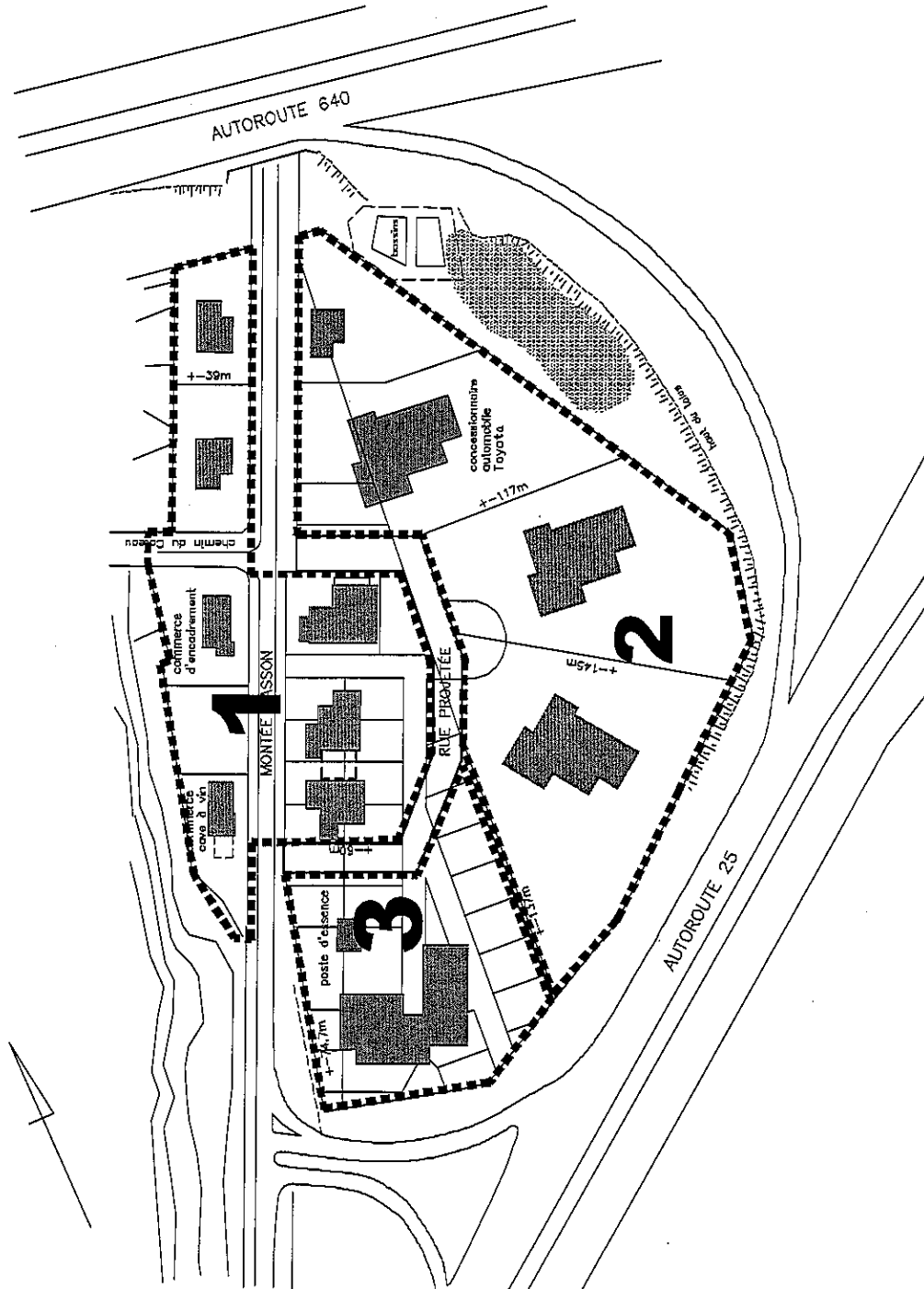
Conception: Gilles Ste-Croix, arch.

Approuvé par: Denis Gauthier, urb.

Date: sept. 1999

Échelle: 1 : 2000

Dossier no: 059 -- 0075 -- 100



Les règles particulières d'aménagement à appliquer dans le secteur du PPU concernent le zonage, le lotissement, la voirie et les infrastructures, les travaux d'aménagement et l'implantation et l'intégration architecturale.

### 6.1 Règles de lotissement

Pour la portion est du secteur 1 et le secteur 3, le remembrement est recommandé dans le but de former de plus grands terrains afin de rencontrer les objectifs de mise en valeur du programme particulier d'urbanisme et de favoriser l'implantation de commerces de superficie plus importante (voir la carte sur le potentiel de remembrement). Il serait également souhaitable d'instaurer un mécanisme particulier (ex. servitude d'usage) pour les terrains situés en bordure de la montée Masson afin de régulariser ultérieurement leurs emprises.

### 6.2 Voirie et infrastructures

Les travaux liés à la voirie et aux infrastructures prévus dans le programme particulier d'urbanisme sont les suivants :

- Aménager une rue en forme de boucle avec des services appropriés (égout, aqueduc, etc.) pour desservir adéquatement les terrains qui la bordent;
- Installer un éclairage de type décoratif sur cette nouvelle rue, similaire à ceux de la montée Masson;
- Poursuivre l'alimentation électrique desservant les terrains en bordure de l'autoroute à l'arrière des lots;
- Réaménager et relocaliser certains poteaux de la ligne électrique qui alimentent les commerces de manière à éliminer les fils traversant la montée Masson;
- Prévoir éventuellement l'aménagement d'un mail central séparant la chaussée de la montée Masson avec des voies favorisant les virages à gauche. Limiter les ouvertures dans le mail de manière à préserver la fluidité de la circulation;
- Pourvoir l'aire du poste d'essence d'une entrée seulement en provenance de la montée Masson. La sortie devra se faire par la rue projetée.

### 6.3 Travaux d'aménagement

Le programme particulier d'urbanisme prévoit également des aménagements ayant pour objectif d'améliorer la qualité des constructions et des aménagements le long de la montée Masson et de mettre en valeur son rôle de lien régional et de porte d'entrée. Les travaux d'aménagement sont les suivants :

- Mettre en valeur l'entrée de la montée Masson en aménageant la « bretelle » de la sortie de l'autoroute 25, la bordure de terrain adjacente ainsi que le triangle central par le biais d'aménagements : fleurs, gazonnement, plantations et bordure de béton;
- Harmoniser l'affichage et la signalisation du secteur de la montée Masson et prévoir une identification particulière du secteur;

- Prévoir l'aménagement de trottoirs et de traverses sécuritaires pour les piétons et établir une relation avec le secteur du Boisé d'en Haut. Intégration éventuelle d'un réseau récréatif (cyclable, etc.);
- Aménager une traverse piétonne sécuritaire à l'intersection de la montée Masson et du chemin du Coteau. Prévoir éventuellement l'intégration d'une aire de refuge dans le mail central séparant la chaussée.

#### **6.4 Implantation et intégration architecturale**

Afin de réaliser des ensembles harmonieux et intégrés à l'environnement, le programme particulier d'urbanisme prévoit avoir recours au règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale afin d'assurer l'atteinte des objectifs de mise en valeur pour chacun des secteurs. La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme permet à la municipalité de rendre l'émission des permis de lotissement et de construction conditionnelle à l'approbation de plans par le Conseil. Cet outil doit contrôler les aspects suivants : l'affichage, l'architecture des bâtiments et leur harmonisation, les matériaux de revêtement, les aménagements, l'entreposage et l'étalage des voitures. Des règles précises d'aménagement devront éventuellement être élaborées.

---

### 7.1 Plan d'action

Étant donné l'intérêt de la Ville de Lachenaie de développer le potentiel du secteur visé par le PPU et d'y implanter des commerces à vocation régionale, des démarches doivent être entreprises pour favoriser le développement optimal de cette vocation. Dans un premier temps, le remembrement de terrains et l'acquisition d'immeubles sont nécessaires à la réalisation du concept et font partie des premières actions à entreprendre.

Selon les dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et de la Loi sur les cités et villes, une municipalité peut procéder à l'acquisition d'immeubles en vue de leur aliénation ou de leur location à des fins prévues dans le programme particulier d'urbanisme pour un secteur désigné comme son centre-ville (ou secteur central).

La Ville de Lachenaie a déjà entamé une démarche en ce sens en imposant une réserve sur les terrains correspondant à la portion est du secteur 1 et au secteur 3 du PPU. La prochaine étape consiste à définir un programme d'acquisition (de gré à gré ou par expropriation) selon lequel des normes et un cadre de gestion seraient définis pour assurer un développement conforme aux attentes de la Ville et aux objectifs du PPU.

Cette planification permet de prévoir et de définir les conditions de développement et les usages privilégiés, et de contrôler l'implantation et la qualité des constructions. La rencontre des critères qualitatifs des projets pourrait être assurée par l'adoption d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale. Des modifications dans le règlement de zonage sont également nécessaires pour assurer la concordance avec le PPU.

Enfin, la Ville de Lachenaie joue un rôle important dans le développement de ce secteur. En se dotant d'un programme particulier d'urbanisme, elle se donne les pouvoirs et les outils nécessaires à l'atteinte de ses objectifs de mise en valeur.

#### Résumé des principales étapes :

- Dépôt et acceptation du programme particulier d'urbanisme (PPU) par le Conseil municipal;
- Approbation du PPU par la MRC;
- Mise en vigueur du PPU;
- Modification de la réglementation pour assurer la conformité au PPU;
- Amendement du règlement de zonage #1500;
- Élaboration des conditions nécessaires à l'implantation de la nouvelle rue;
- Poursuite de la démarche de réserve et éventuellement d'acquisition de manière à remembrer le milieu afin de permettre le développement du site selon les orientations du PPU;
- Prévision d'échanges de terrains qui sont de propriété municipale (ancienne rue) de manière à mettre en place les éléments du PPU;
- Élaboration des règles, des critères et des conditions de développement et définition du cadre des ententes;
- Réalisation de projets.

## 7.2 Plan budgétaire

Étant donné la valeur variable des terrains due à des facteurs de localisation, d'accès et de potentiel de développement ainsi que de l'incertitude sur les moyens d'acquisition (gré à gré ou par expropriation), il est difficile d'avancer des coûts relatifs à la réalisation du programme d'acquisition.

De plus, les coûts relatifs aux travaux d'aménagement prévus dans le programme particulier d'urbanisme dépendront des priorités d'action et des volontés de la municipalité. Par contre, les coûts à prévoir pour l'aménagement de la rue projetée sont évalués à environ 292 000\$. Ce montant est calculé sur une base de 1 000\$ le mètre linéaire pour une longueur approximative de 292 mètres. Il comprend l'aqueduc, l'égout sanitaire, l'égout pluvial, la fondation, la bordure, le pavage et l'éclairage.

De plus, des travaux de déplacement ou d'enfouissement du réseau de distribution électrique sont à prévoir.

---