

**RÈGLEMENT Z-3600-15-24
MODIFIANT LE RÈGLEMENT RELATIF AUX PLANS D'IMPLANTATION ET
D'INTÉGRATION ARCHITECTURALE Z-3600
VISANT À ASSURER LA CONCORDANCE AU PLAN PARTICULIER
D'URBANISME (PPU) DU SECTEUR DE LA TERRE FAUBERT**

ATTENDU QU'aux fins de la résolution 2024-09-584, l'avis de motion du présent règlement a été dûment donné par madame la conseillère Arlene Bryant lors de la séance ordinaire du conseil tenue le 23 septembre 2024 et que le projet de règlement a été déposé à cette même séance;

ATTENDU QU'aux fins de la résolution 2024-09-589, le projet de règlement P-3600-15-24 a été adopté lors de la séance ordinaire du conseil tenue le 23 septembre 2024;

ATTENDU QUE la Ville procède à l'adoption d'un plan particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur de la Terre Faubert;

ATTENDU QUE la Ville doit réaliser des modifications de concordance à sa réglementation afin de mettre en œuvre le plan particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur de la Terre Faubert;

POUR CES MOTIFS, LE CONSEIL DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

PRÉAMBULE

Article 1

Le préambule fait partie intégrante du présent règlement.

OBJET

Article 2

L'article 1.1.6 du règlement Z-3600 intitulé « Procédure d'approbation » est modifié par l'ajout, à la suite du paragraphe t), du paragraphe u) suivant :

- « u) Toute demande de permis de construction, de lotissement ou de certificat d'autorisation, incluant tous travaux de construction neuve, d'agrandissement, de rénovations impliquant des modifications à une façade visible de la rue, d'aménagement paysager, d'aménagement d'une aire de stationnement et d'une allée de circulation de tout immeuble situé dans le secteur de la Terre Faubert, à l'intérieur des zones H-418, H-440, H-441, H-442 et H-443. ».

Article 3

L'article 3.1 du règlement Z-3600 intitulé « Contenu d'une demande pour un plan d'implantation et d'intégration architecturale » est modifié par l'ajout, à la suite de l'article 3.1.20, de l'article 3.1.21 suivant :

- « 3.1.21 Demande de permis de construction, de lotissement ou de certificat d'autorisation pour le secteur de la Terre Faubert à l'intérieur des zones H-418, H-440, H-441, H-442 et H-443 »

En plus de fournir les documents exigés à l'article 4.5.2.1 du règlement relatif aux permis et certificats en vigueur, le requérant doit fournir à la Ville les documents suivants :

1. Les renseignements et documents généraux suivants :
 - a) Un plan montrant les lots et les parties de lots compris dans le terrain à développer et les rues ou lots adjacents (échelle 1:500 ou échelle plus grande);
 - b) La localisation et l'identification sur un plan de toute servitude existante sur le terrain à développer (échelle 1:500 ou échelle plus grande);
 - c) Des coupes et élévations couleurs montrant l'architecture de toute construction projetée sur le terrain à développer ainsi que leur relation avec tout bâtiment et toute construction situés sur des terrains adjacents (échelle 1:50 ou échelle plus grande).
2. Un plan d'implantation détaillé du terrain à développer (échelle 1:250 ou plus grande échelle) qui montre :
 - a) La localisation, les dimensions et le caractère public ou privé de toute voie de circulation, sentier piéton et place publique;
 - b) La localisation, les dimensions et le caractère public ou privé de tout espace vert;

- c) La localisation, les accès et l'aménagement de tout espace de stationnement extérieur;
 - d) La localisation et les dimensions de toute construction projetée sur le terrain;
 - e) La localisation de toute aire de services tels un espace de chargement et un espace pour le remisage des déchets;
 - f) Un plan d'aménagement paysager détaillé.
3. Un rapport d'accompagnement comprenant les renseignements suivants :
- a) Le nombre et la superficie de plancher des logements par type de bâtiment;
 - b) Le nombre de cases de stationnement extérieures et intérieures par espace de stationnement et par bâtiment ainsi que le nombre de cases de stationnement par logement;
 - c) Le coefficient d'occupation du sol par terrain projeté;
 - d) L'identification des phases de réalisation du projet (si applicable);
 - e) Une estimation des coûts du projet selon les phases de réalisation;
 - f) Une étude d'ensoleillement;
 - g) Une étude sonore;
 - h) Une étude d'impact sur la circulation;
 - i) Un texte décrivant la nature, l'objet, l'usage, l'étendue et la localisation de toute servitude requise ou projetée, ainsi que le nom des parties impliquées (si applicable). ».

Article 4

Le chapitre 4 du règlement Z-3600 intitulé « Dispositions relatives aux objectifs et critères d'évaluation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale » est modifié par l'ajout, à sa fin, de l'article 4.21 suivant :

« 4.21 Objectifs et critères d'évaluation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale pour le secteur de la terre faubert, à l'intérieur des zones H-418, H-440, H-441, H-442 et H-443.

L'évaluation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale pour les demandes de permis de construction, de lotissement ou de certificat d'autorisation, incluant toutes interventions assujetties à l'article 1.1.6, paragraphe « u) » du présent règlement, et ce, pour tout immeuble situé dans les zones concernées, est faite sur la base des objectifs et critères des dispositions applicables suivantes, comme prévu dans les zones spécifiées à la grille des usages et des normes.

4.21.1 Dispositions applicables à toutes les zones

4.21.1.1 Structure et développement

4.21.1.1.1 Objectifs 1

Développer un milieu de vie complet en favorisant un développement en compacité et en respect du milieu d'insertion.

4.21.1.1.2 Critères

- a) L'augmentation de la densité et de la compacité des milieux de vie est privilégiée, en particulier à proximité de l'autoroute, et ce, dans le respect des caractéristiques du milieu environnant;
- b) Les constructions en hauteur sont stratégiquement localisées afin de respecter le milieu environnant;
- c) La typologie résidentielle est variée et permet de répondre aux besoins de diverses clientèles;
- d) Les constructions en hauteur permettent de dégager des espaces au sol propices au verdissement, à l'aménagement de cours semi-privées, d'infrastructures vertes et de sentiers piétons tout en diminuant les îlots de chaleur;
- e) La trame urbaine est perméable et favorise le développement d'un réseau de transport collectif et actif continu en lien avec les secteurs et les réseaux existants ainsi qu'avec les lieux de destination et d'activités;
- f) L'aménagement d'une zone tampon végétalisée aux abords du milieu environnant existant est préconisé afin d'atténuer les nuisances liées au développement;

- g) La plantation d'arbres d'alignement, de part et d'autre d'une voie de circulation, est privilégiée;
- h) L'intégration de mesures d'accessibilité universelle dans les projets de développement est favorisée;

4.21.1.2 Architecture et implantation des bâtiments

4.21.1.2.1 Objectif 1

Assurer une transition harmonieuse entre le cadre bâti et le milieu de vie existant.

4.21.1.2.2 Critères

- a) Les volumétries et les densités d'un ensemble urbain à l'intérieur d'une même zone présentent une gradation harmonieuse. Une attention particulière est accordée aux interfaces avec les milieux construits existants;
- b) Un écart trop grand dans les volumétries et la hauteur des façades est évité;
- c) Les transitions entre les volumes présentant des différences significatives sont assurées par des marges latérales plus importantes (ou qui ne portent pas préjudice aux bâtiments de part et d'autre afin de ne pas nuire à l'ensoleillement de ceux-ci) ou par des aménagements paysagers ou l'insertion de bandes tampons ou d'espaces verts;
- d) La volumétrie de la forme architecturale favorise une échelle piétonne;
- e) Les rythmes (espacement, alignement de construction) utilisés devront contribuer à l'intégration et à la continuité architecturale du milieu bâti en favorisant une modulation dans la volumétrie avec les bâtiments adjacents;
- f) Des décalages, des encoches et d'autres stratégies de réduction de la volumétrie doivent être favorisés afin de réduire la masse apparente des bâtiments;
- g) Les jeux de retrait en hauteur sont encouragés afin de mitiger l'ombrage et le sentiment de lourdeur pouvant être créés par les bâtiments.

- h) Les impacts sur l'éclairage naturel et l'ensoleillement des propriétés résidentielles voisines, des rues, des parcs et des lieux publics sont identifiés et des mesures d'atténuation sont prévues.

4.21.1.2.3 Objectif 2

Développer un ensemble architectural distinctif, harmonieux et de qualité.

4.21.1.2.4 Critères

- a) Le traitement architectural propose une composition rythmée (décrochés, avancés, retraits) et des changements de matériaux de revêtement mettant en valeur l'articulation volumétrique du bâtiment;
- b) Les façades donnant sur une rue font l'objet d'un traitement architectural distinctif;
- c) L'aménagement de retraits, de balcons, de perrons, de galeries, de jeux d'avant-toits, et de portiques est encouragé afin d'éviter les façades trop linéaires;
- d) Les entrées principales aux bâtiments sont marquées et encadrées par un élément d'architecture particulier;
- e) La fenestration d'un bâtiment principal est maximisée et équilibrée avec les volumes;
- f) Les toits plats et à faible pente sont privilégiés, notamment pour la création de terrasses, de jardins privés, de potager urbain, de toits bleus et l'aménagement de toits verts;
- g) Le revêtement extérieur utilisant des matériaux nobles (brique, pierre, verre, etc.) sur l'ensemble des façades visibles de la voie publique est favorisé.

4.21.1.2.5 Objectif 3

Favoriser une architecture qui tient compte des nuisances sonores et de la pollution engendrée par l'autoroute.

4.21.1.2.6 Critères

- a) L'implantation des bâtiments permettant la réduction du bruit autoroutier pour le milieu environnant est favorisée;

- b) Éviter que la façade avant des bâtiments longeant l'autoroute se retrouve face au bruit;
- c) Éviter l'aménagement des balcons le long de la façade donnant sur l'autoroute;
- d) Le traitement architectural des bâtiments emploi de matériaux minimisant le bruit autoroutier;
- e) Les bâtiments doivent être plus hauts le long de l'autoroute afin de faire rebondir le bruit autoroutier;
- f) Favoriser l'aménagement des pièces intérieures de façon que les chambres et les pièces de détente se retrouvent le moins possible face au bruit;
- g) L'ajout de murs végétalisés et de toits verts permettant la filtration de l'air est fortement recommandé;
- h) La mise en place d'écran végétal et de plantations favorisant la filtration de l'air est encouragée;
- i) L'utilisation de filtre à haute efficacité est favorisée pour les systèmes de ventilation des immeubles.

4.21.1.2.7 Objectif 4

Favoriser la construction de bâtiments durables à faible impact environnemental.

4.21.1.2.8 Critères

- a) Les matériaux de qualité, durables et aux propriétés renouvelables, sont privilégiés;
- b) Les toits verts, bleus ou blancs sont favorisés afin de diminuer les îlots de chaleur et d'optimiser le rendement énergétique;
- c) Les bâtiments favorisant des mesures d'efficacité énergétique recourant à des énergies renouvelables et réduisant significativement la consommation énergétique sont fortement encouragés.

4.21.1.2.9 Objectif 5

Intégrer les équipements d'appoint et les composantes fonctionnelles des bâtiments à leur architecture, afin de limiter l'impact visuel.

4.21.1.2.10 Critères

- a) Tout accessoire implanté sur le toit du bâtiment, tel qu'un système de ventilation, une antenne ou tout autre équipement de même nature, est installé de manière à limiter sa perception au niveau de la rue;
- b) Les équipements d'appoint tels les bonbonnes de gaz propane, les thermopompes, les appareils de réfrigération et de climatisation et les événements de plomberie doivent être localisés de façon à être le moins visible possible à partir de la voie publique;
- c) La mise en place d'écran, de muret, et d'un aménagement paysager visant à dissimuler ces équipements est encouragée.

4.21.1.3 Qualité des aménagements extérieurs et des aires de stationnement**4.21.1.3.1 Objectif 1**

Assurer une qualité visuelle de l'ensemble du terrain au niveau de l'aménagement des espaces libres tout en favorisant les principes de développement durable.

4.21.1.3.2 Critères

- a) Les aménagements extérieurs doivent être adaptés à la topographie existante du terrain et doivent permettre le drainage naturel du site.
- b) L'aménagement d'aire de biorétention est favorisé;
- c) Les espaces libres sur le site sont mis en valeur par la végétation;
- d) L'implantation des bâtiments assure une importante présence d'aires vertes et boisées autour des bâtiments;
- e) Les cours avant sont agrémentées d'arbres et d'aménagements paysagers de qualité et adaptés au milieu;

- f) Les plantations matures et les groupements de végétaux sont intégrés aux aménagements proposés, selon les conditions du site afin de diminuer les îlots de chaleur.
- g) Le traitement paysager est soigné et le choix des plantations permet la mise en valeur de l'architecture des bâtiments;
- h) Les aménagements extérieurs permettent d'assurer la relation et la transition entre l'espace public et l'espace privé;
- i) Les aménagements extérieurs privilégient un espace paysager qui combine le végétal (plantations, végétation) et le minéral (espaces polyvalents, terrasse, dalle, etc.);
- j) La préservation des arbres existants est préconisée dans les aménagements. Une protection adéquate de ces arbres devra être mise en place lors des travaux de construction;
- k) Les aménagements paysagers ainsi que la préservation des milieux naturels existants favorisent la récupération et la rétention des eaux pluviales sur le site;
- l) La minéralisation de grands espaces est réduite par l'aménagement d'îlots de verdure, la plantation d'arbres et l'utilisation de matériaux perméables.

4.21.1.3.3 Objectif 2

Aménager les accès et les aires de stationnement de façon à minimiser leur impact visuel, limiter les îlots de chaleur et le volume des eaux de ruissellement vers les égouts pluviaux.

4.21.1.3.4 Critères

- a) La mutualisation des espaces de stationnement est encouragée;
- b) L'aménagement des aires de stationnement à l'intérieur des édifices (en sous-sol ou en basilaire) est privilégié;
- c) Les aires de stationnement doivent être aménagées de façon à être camouflées de la rue publique. L'implantation des aires de stationnement face à la rue est évitée;
- d) Les aires de stationnement extérieures localisées en cours arrière, non visible des espaces publics et de la rue sont fortement privilégiées;

- e) L'encadrement bâti et l'aménagement paysager permanent permettent la minimisation visuelle et sonore de toute aire de stationnement, et assurent la sécurité de l'ensemble des usagers;
- f) Les aires de stationnement en surface doivent être végétalisées et l'intégration de jardins de pluie ou de bassins de biorétention dans l'aménagement doit être favorisée pour une gestion efficace des eaux de ruissellement et la réduction des îlots de chaleur;
- g) Les entrées charretières pour les aires de stationnement sont limitées, particulièrement lorsqu'il y a un croisement avec un parcours de mobilité active.

4.21.1.3.5 Objectif 3

Assurer l'intégration architecturale des stationnements intérieurs intégrés à un bâtiment.

4.21.1.3.6 Critères

- a) La présence visuelle des accès aux garages et espaces de stationnement depuis la voie publique est réduite, les accès sont minimisés soit par des aménagements paysagers ou intégrés à l'architecture du bâtiment;
- b) Le regroupement des accès pour plusieurs édifices est privilégié;
- c) La pente extérieure des accès aux garages intérieurs est minimisée;
- d) La localisation des portes de garage sur les murs latéraux et arrières d'un bâtiment est privilégiée;
- e) Les espaces de stationnement intérieurs munis de bornes pour les voitures électriques sont privilégiés;
- f) Les espaces intérieurs pour le stationnement des vélos sont encouragés.

4.21.1.3.7 Objectif 4

Favoriser un système efficace de la gestion des déchets et des matières recyclables afin de diminuer, le plus possible, les impacts environnementaux et visuels.

4.21.1.3.8 Critères

- a) L'aménagement de pièces intérieures réfrigérées est préconisé pour l'entreposage des déchets dans les bâtiments de grand gabarit;
- b) Le cas échéant, tout élément extérieur servant à entreposer les matières résiduelles s'harmonise avec l'environnement bâti et naturel;
- c) Pour tout élément extérieur servant à entreposer les matières résiduelles, un écran végétal ou architectural est privilégié au pourtour de celui-ci;

4.21.1.4 Mobilité**4.21.1.4.1 Objectif 1**

Assurer la perméabilité et la connectivité de la trame viaire urbaine de manière à permettre une bonne cohésion entre la circulation locale et de transit.

4.21.1.4.2 Critères

- a) La trame urbaine est perméable et favorise le développement de réseaux continus reliés aux réseaux existants limitrophes;
- b) La trame viaire favorise le prolongement des typologies de rue existantes;
- c) La trame viaire est connectée et hiérarchisée;
- d) La trame viaire favorise le déploiement d'un réseau de transport collectif.

4.21.1.4.3 Objectif 2

Promouvoir les déplacements actifs et le transport en commun, afin de réduire la dépendance à l'automobile.

4.21.1.4.4 Critères

- a) Le réseau piétonnier et de pistes cyclables est relié aux réseaux existants limitrophes;
- b) Les piétons et les cyclistes bénéficient de liens directs, prioritaires, sécuritaires et confortables, reliant les écoles, les parcs et les espaces naturels;

- c) Les infrastructures de mobilité active s'arriment aux arrêts des lignes de transport collectif, afin de faciliter leur accès;
- d) L'aménagement de trottoirs d'une largeur suffisante doit être favorisé afin d'assurer un déplacement des piétons sécuritaire et confortable;
- e) La perméabilité des îlots résidentiels est favorisée par la création de sentiers piétonniers entre les propriétés;
- f) Le nombre d'entrées charretières par terrain est limité autant que possible, de manière à éviter le croisement des automobilistes avec les parcours actifs;
- g) Tout chemin pour piétons et toute piste cyclable sont dimensionnés, en plus d'être délimités adéquatement par rapport aux voies de circulation véhiculaires, soit par un espace planté séparateur, soit par l'utilisation d'un revêtement de sol se distinguant, par les matériaux, leur texture et/ou leur couleur;
- h) L'implantation d'îlots de fraîcheur (fontaines d'eau, canopée importante, etc.) et d'îlots de verdure (ex. : saillies de trottoirs végétalisées) permettant de réduire les îlots de chaleur est préconisée;
- i) L'aménagement des chemins pour piétons et des pistes cyclables est sécuritaire et convivial : un revêtement durable et distinctif est utilisé et des haltes de repos ponctuent le réseau;
- j) L'éclairage des chemins pour piétons et des pistes cyclables est à échelle humaine, afin de limiter la pollution lumineuse;
- k) Des supports à vélo sont disponibles dans les espaces publics clés (ex. : les parcs).

4.21.1.4.5 Objectif 3

Minimiser et apaiser la circulation automobile sur le réseau viaire et à proximité des espaces publics structurants.

4.21.1.4.6 Critères

- a) Des traverses piétonnières surélevées ou marquées au sol aux intersections, des chicanes et des saillies de trottoirs sont privilégiées dans l'aménagement des voies de circulation;

- b) Des plantations et divers aménagements paysagers (graminées, matériaux et textures différenciant les espaces) en bordure des voies de circulation sont favorisés. ».

TABLE DES MATIÈRES ET PAGINATION

Article 5

La table des matières et la pagination du règlement Z-3600 sont modifiées pour tenir compte des modifications du présent règlement.

ENTRÉE EN VIGUEUR

Article 6

Le maire, ou en son absence le maire suppléant, et le greffier, ou en son absence le greffier adjoint, sont autorisés à signer, pour et au nom de la Ville de Châteauguay, tous les documents nécessaires aux fins de l'exécution des dispositions du présent règlement.

Article 7

Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

Signé à Châteauguay, ce 10 mars 2025.

Le maire,

Le greffier,

Éric Allard

George Dolhan, notaire

| | |
|---|-------------------|
| Avis de motion : | 23 septembre 2024 |
| Dépôt du projet de règlement : | 23 septembre 2024 |
| Adoption du projet : | 23 septembre 2024 |
| Tenue de l'assemblée publique: | 24 octobre 2024 |
| Adoption du second projet (si applicable) : | S.o. |
| Adoption du règlement : | 18 novembre 2024 |
| Certificat de conformité de la MRC et entrée en vigueur : | 5 mars 2025 |
