PLAN D'URBANISME

Ville de Repentigny

Règlement numéro 437

Juillet 2015

Repentigny
S'épanouir

TABLE DES MATIÈRES

MOT DE LA MAIRESSE 1
MOT DU PRÉSIDENT 2
INTRODUCTION 3
1. PRÉSENTATION DE LA VILLE 4
1.1 TERRITOIRE ET TRAITS DISTINCTIFS 4
1.2 HISTORIQUE 6
2. PORTRAIT DU TERRITOIRE 9
2.1 PROFIL DE LA POPULATION ET DÉMOGRAPHIE 9
2.2 PROFIL DE L'HABITATION 12
2.3 POTENTIEL D'ACCUEIL DU TERRITOIRE 14
2.4 MILIEUX DE VIE 15
2.5 ACTIVITÉS ET PÔLES ÉCONOMIQUES 17
2.5.1 Agriculture 17
2.5.2 Industrie 17
2.5.3 Commerce et services 18
2.6 ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET INSTITUTIONNELS 20
2.7 LOISIRS, TOURISME ET VIE CULTURELLE 22
2.7.1 Sport et loisirs 22
2.7.2 Vie communautaire 22
2.7.3 Culture 22
2.7.4 Récréotourisme 23
2.7.5 Patrimoine 24
2.8 MOBILITÉ 24
2.8.1 Pôles générateurs de déplacement 24
2.8.2 Transport routier 25
2.8.3 Transport collectif 25
2.8.4 Transport actif 26
2.9 MILIEUX NATURELS D'INTÉRÊT 26
2.10 CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES 27
2.11 ÎLOTS DE CHALEUR URBAINS 28
3. VISION ET GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT 30
3.1 VISION 30
GRANDES ORIENTATIONS 32
4. CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE 63

5. GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉS D'OCCUPATION 67
5.1 IDENTIFICATION DES AIRES D'AFFECTATION 67
5.2 COMPATIBILITÉ DES USAGES 67
5.3 DENSITÉ D'OCCUPATION 67
5.4 DÉLIMITATION DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION 67
5.5 PRÉCISIONS RELATIVES À LA TERMINOLOGIE 68
5.6 AFFECTATION DES AIRES ET DENSITÉ 68
6. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES ET OUTILS DE MISE EN ŒUVRE 75
6.1 OUTILS DE PLANIFICATION PARTICULIÈRE 75
6.1.1 Planification détaillée 75
6.1.2 Programme particulier d'urbanisme 75
6.2 OUTILS RÉGLEMENTAIRES 76
6.3 TERRITOIRES D'INTÉRÊT 76
6.3.1 Territoires d'intérêt environnemental et écologique 76
6.3.2 Territoires et bâtiment d'intérêt patrimonial 76
6.3.3 Les composantes paysagères 77
6.3.4 Les écosystèmes et la foresterie urbaine 77
6.3.5 La conservation des milieux humides 77
6.3.6 La foresterie urbaine et les îlots de chaleur 77
6.3.7 Le plan de conservation des milieux humides 78
6.4 CONTRAINTES PARTICULIÈRES À L'OCCUPATION DU SOL 81
6.4.1 Les zones à risque d'inondation en eau libre 81
6.4.2 Les zones à risque de mouvement de terrain 81
6.4.3 Les établissements industriels qui présentent une source potentielle ou significative de contraintes et nuisances 82
6.4.4 Les zones de niveau sonore élevé 82
6.4.5 L'axe de la route 138 82
6.4.6 Le réseau ferroviaire 82
6.4.7 Le réseau énergétique 82
6.4.8 Les sols contaminés 83
6.4.9 Les éoliennes et les parcs éoliens 83
6.4.10 Les stations d'épuration et de filtration des eaux 83
6.4.11 Les points de captage des eaux souterraines, les zones vulnérables à la contamination des aquifères et la gestion des eaux de ruissellement 83
6.4.12 Les barrages 83
6.4.13 La zone agricole 84
6.4.14 L'affichage le long de l'autoroute Félix-Leclerc (A40) 84
6.4.15 Les démolitions 84
6.5 GESTION DE L'URBANISATION ET DU TRANSPORT 84

6.5.1 Les pôles générateurs de déplacement 84
6.5.2 Les usages prohibés sur l'ensemble du territoire de la ville de Repentigny 84
6.5.3 Les usages prohibés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la ville de Repentigny 85
6.5.4 Les principes d'aménagement des nouveaux secteurs à développer 85
6.5.5 La conception du réseau routier des nouveaux secteurs à urbaniser 85
6.5.6 Les corridors de transport collectif et les points de transfert modal 85
6.5.7 Les projets générateurs de déplacement des personnes 86
6.5.8 Les projets générateurs de déplacement des marchandises 86
6.5.9 Les accès au réseau routier 86
6.5.10 Le transport actif 87
6.5.11 Le potentiel de requalification et de redéploiement urbain du secteur industriel situé au sud de l'autoroute Félix-Leclerc (A40) 90
6.5.12 L'exigence des deux services à l'intérieur du périmètre d'urbanisation 90
6.5.13 La construction de bâtiments durables 90
6.5.14 Les critères d'évaluation des projets de développement ou de redéveloppement 90
6.5.15 Les seuils minimaux de densité applicables à l'extérieur des aires TOD et des corridors de transport collectif d'intérêt métropolitain 91
6.5.16 Les seuils minimaux de densité applicables aux aires TOD et aux corridors de transport collectif métropolitain 91
6.5.17 Les modalités de gestion comptable des seuils minimaux de densité 92
6.5.18 Critères et règles relatifs à la planification détaillée des points d'accès au réseau structurant de transport collectif métropolitain (aires TOD) 94
6.5.19 Identification et seuil de densité applicable aux secteurs propices au redéveloppement 95
6.5.20 Les critères de performance applicables lors de la modification ou de la révision des périmètres d'urbanisation 98
6.5.21 La localisation des installations d'intérêt métropolitain 98
6.5.22 Les mesures transitoires relatives à l'aire du TOD de la Gare 98
6.6 ENTRÉE EN VIGUEUR 99
RÉALISATION 100

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1. LOCALISATION DE REPENTIGNY SUR LE TERRITOIRE DE LA CMM 5

FIGURE 2. LA SEIGNEURIE DE REPENTIGNY EN 1647 6

FIGURE 3. PAROISSE DE REPENTIGNY, VERS 1761.....7

FIGURE 4. ÉVOLUTION DE LA POPULATION ENTRE 1981 ET 2011, REPENTIGNY ET MRC 9

FIGURE 5. TAUX DE CROISSANCE COMPARÉ DE LA POPULATION, ENTRE 1981 ET 2011.....10

FIGURE 6. CADRE BÂTI SELON LA PÉRIODE DE CONSTRUCTION (TOUS TYPES) 13

FIGURE 7. PROPORTION DE MISE EN CHANTIERS SUR LE TERRITOIRE DE REPENTIGNY SELON LE TYPE DE LOGEMENT, 1992-2013.....14

FIGURE 8. MILIEUX DE VIE.....15

FIGURE 8.1 IDENTIFICATION DES ÎLOTS DE CHALEUR VILLE DE REPENTIGNY……..….28

FIGURE 9. PLANIFICATION DÉTAILLÉE DE L'AIRE TOD DE LA GARE DE REPENTIGNY 92

LISTE DES PLANS

PLAN 1.	PLAN CONCEPT	66
PLAN 2.	AFFECTATION	76
PLAN 3.	POTENTIELS ET INTÉRÊTS	79
PLAN 4.	CONTRAINTES	80
PLAN 5.	TRANSPORT ET CIRCULATION	88
PLAN 6.	TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF	89
PLAN 7.	SECTEURS DE REDÉVELOPPEMENT	96

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1. ÉVOLUTION DE LA POPULATION ENTRE 1981 ET 2011 9

TABLEAU 2. ÉVOLUTION COMPARÉE DE L'ÂGE MÉDIAN DE LA POPULATION, ENTRE 2001 ET 2011 10

TABLEAU 3. ÉVOLUTION COMPARÉE DES GROUPES D'ÂGES, ENTRE 2001 ET 2011 11

TABLEAU 4. NOMBRE DE PERSONNES PAR MÉNAGE, ENTRE 2001 ET 2011 11

TABLEAU 5. REVENU DES MÉNAGES ET TAUX DE CHÔMAGE 12

TABLEAU 6. MODE DE TRANSPORT AU TRAVAIL, 2011 12

TABLEAU 7. NOMBRE DE LOGEMENTS PRIVÉS OCCUPÉS SELON LA PÉRIODE DE CONSTRUCTION, REPENTIGNY 13

TABLEAU 8. NOMBRE TOTAL DE LOGEMENTS PRIVÉS OCCUPÉS SELON LE TYPE DE CONSTRUCTION RÉSIDENTIELLE 13

TABLEAU 9. ÉVOLUTION DE LA CAPACITÉ D'ACCUEIL EN FONCTION DES ESPACES DISPONIBLES AU DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL (ESPACES VACANTS ET À REQUALIFIER) POUR L'HORIZON 2011-2031 14

TABLEAU 10. IDENTIFICATION DES AIRES D'AFFECTATION 67

TABLEAU 11. USAGES ET DENSITÉ DE L'AIRE D'AFFECTATION CENTRE-VILLE « CV » 68

TABLEAU 12. USAGES ET DENSITÉ DE L'AIRE D'AFFECTATION COMMERCIALE « CO » 69

TABLEAU 13. USAGES ET DENSITÉ DE L'AIRE D'AFFECTATION COMMERCIALE-INDUSTRIELLE « CI » 69

TABLEAU 14. USAGES ET DENSITÉ DE L'AIRE D'AFFECTATION CONSERVATION « CN » 69

TABLEAU 15. USAGES ET DENSITÉ DE L'AIRE D'AFFECTATION INDUSTRIELLE « IN » 70

TABLEAU 16. USAGES ET DENSITÉ DE L'AIRE D'AFFECTATION INDUSTRIELLE LOURDE « IL » 70

TABLEAU 17. USAGES ET DENSITÉ DE L'AIRE D'AFFECTATION INSTITUTIONNELLE « IT » 70

TABLEAU 18. USAGES ET DENSITÉ DE L'AIRE D'AFFECTATION MIXTE « MI » 71

TABLEAU 19. USAGES ET DENSITÉ DE L'AIRE D'AFFECTATION PATRIMONIALE « PA » 71

TABLEAU 20. USAGES ET DENSITÉ DE L'AIRE D'AFFECTATION RÉSIDENTIELLE ÉCOLOGIQUE « RE » 71

TABLEAU 21. USAGES ET DENSITÉ DE L'AIRE D'AFFECTATION RÉSIDENTIELLE 72

TABLEAU 22. USAGES ET DENSITÉ DE L'AIRE D'AFFECTATION AGRICOLE « AG » 72

TABLEAU 23. USAGES ET DENSITÉ DE L'AIRE D'AFFECTATION AGRICOLE - CONSERVATION « AC » 72

TABLEAU 24. USAGES ET DENSITÉ DE L'AIRE D'AFFECTATION AGRICOLE - FORESTIER « AF » 73

TABLEAU 25. SYNTHÈSE DE LA COMPATIBILITÉ DES USAGES DES AIRES D'AFFECTATION DU SOL 74

MOT DE LA MAIRESSE

Chantal Deschamps, Ph.D.
Mairesse

Repentigny demain

C'est avec fierté que je vous présente le nouveau plan d'urbanisme de la Ville de Repentigny. Exercice réalisé tous les dix ans, ce plan s'est esquissé au lendemain du 10e anniversaire de la nouvelle ville et tient compte des enjeux qui lui sont propres. Ceux d'une ville mature avec un potentiel de redéveloppement qui ouvre la porte à l'innovation.

Dans un contexte métropolitain d'aménagement qui présente des défis, notre plan d'urbanisme est spécifique au caractère unique de notre Ville. Il s'inscrit en continuité avec le Plan stratégique de développement de Repentigny.

Ce plan est le fruit d'un important travail de planification et de concertation réunissant nos élus, urbanistes et divers intervenants du milieu, dans une vision commune. Une vision de la ville de demain centrée sur le développement durable.

On y fait des choix réfléchis quant au futur du territoire repentignois, dans une perspective d'évolution. C'est un plan d'avenir qui accorde la plus grande place aux citoyens d'aujourd'hui, à ceux qui leur succéderont et à ceux qui choisiront de venir s'établir à Repentigny.

Pour que Repentigny et sa population puissent continuellement s'épanouir!

MOT DU PRÉSIDENT

Georges Robinson
Président de la Commission
Développement économique
et renouveau urbain

Dessiner la Ville

Rédiger un Plan d'urbanisme, c'est en quelque sorte tracer les grandes lignes de ce que sera notre Ville demain.

Notre nouveau plan d'urbanisme a été élaboré en concordance avec le Schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de L'Assomption, lequel découle de l'entrée en vigueur du Plan d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal. Plus qu'un arrimage avec le schéma de la MRC, cette nouvelle génération se traduit comme une révision complète de notre plan d'urbanisme.

Celui-ci dresse un portrait actuel du territoire en termes de démographie, typologie de logement, transport collectif et actif, desserte routière et contraintes naturelles, qui a permis d'identifier 14 grandes orientations d'aménagement ainsi que des objectifs et moyens pour en favoriser l'atteinte.

Ce plan trace les grandes lignes d'une ville qui devra s'imposer comme lieu de vie, d'innovation et de mouvement pour répondre aux défis de la ville durable, bénéfique pour ses habitants.

INTRODUCTION

L'exercice de révision et de concordance du plan et des règlements d'urbanisme de la Ville de Repentigny a débuté en septembre 2013. Cet exercice s'inscrit dans un contexte de remise en question du mode traditionnel d'aménagement et de développement du territoire ainsi que de repositionnement du rôle des outils traditionnels de planification, et ce, pour l'ensemble des municipalités et MRC du Québec. En effet, l'entrée en vigueur en mars 2012 du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM vient désormais teinter l'ensemble des outils de planification de la région métropolitaine, dont Repentigny fait partie. Chacune des MRC et des municipalités du territoire de la CMM doivent assurer la conformité de ses outils de planification au PMAD.

Le schéma d'aménagement et de développement révisé de troisième génération de la MRC de L'Assomption a été reconnu conforme au PMAD de la CMM le 19 décembre 2012, faisant de la MRC de L'Assomption la première MRC à se conformer à l'outil métropolitain. Ce schéma, issu d'une démarche de planification stratégique, identifie les défis, la vision, les orientations, les objectifs spécifiques ainsi que les moyens de mise en œuvre pour l'atteinte de ces derniers. Le schéma précise également que les municipalités constituantes s'engagent à concrétiser l'atteinte de ces objectifs par la mise en œuvre du plan d'action.

Sur cette base et en vertu des dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, la Ville de Repentigny devait donc procéder, dans un délai de deux ans, à l'exercice de la concordance avec le schéma d'aménagement révisé de la MRC de L'Assomption de son plan et de ses règlements d'urbanisme.

La Ville de Repentigny ne voulait toutefois pas se limiter à un simple exercice de concordance et souhaitait davantage procéder à une révision complète de son plan d'urbanisme en y introduisant, notamment, une vision durable du développement de son territoire. En effet, le plan d'urbanisme précédent de la Ville était entré en vigueur le 25 février 2004 et promulgué le 7 mars 2004 suite au regroupement des villes de Repentigny et de Le Gardeur. Les problématiques et enjeux auxquels la Ville faisait face à ce moment et, par conséquent, le contexte d'aménagement et de développement ont fortement évolué depuis ces dix dernières années. En particulier, le territoire de la Ville de Repentigny est désormais considéré « à maturité », c'est-à-dire presque entièrement développé et ne compte pratiquement plus d'espace vacant développable. De plus, le contexte actuel fait en sorte que la croissance de la Ville est désormais en grande partie liée à ses possibilités de redéveloppement à l'intérieur de son propre périmètre d'urbanisation.

Les tendances et pratiques en matière d'aménagement et d'urbanisme ont également évolué au cours des dernières années et permettent désormais de considérer une actualisation du cadre réglementaire actuel. L'exercice de révision du Plan d'urbanisme a donc poussé l'analyse et la réflexion encore plus loin en ce qui concerne les principales fonctions urbaines, en considérant non seulement leur potentiel d'expansion, mais également les possibilités liées à leur requalification, leur consolidation ou leur redéveloppement. Le résultat de cette analyse et de cette réflexion a contribué à la détermination des grandes orientations d'aménagement et, par conséquent, des choix stratégiques quant au futur du territoire Repentignois.

Par ailleurs, la Ville a réalisé en 2012-2013 un Plan stratégique de développement mettant à jour la vision de la Ville en ce qui concerne les enjeux actuels et futurs. Ce Plan établit les balises quant au développement futur de la Ville et, par conséquent, a fortement orienté le contenu du présent plan d'urbanisme.

1. PRÉSENTATION DE LA VILLE

1.1 TERRITOIRE ET TRAITS DISTINCTIFS

Située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, la Ville de Repentigny occupe une superficie de 71,25 km² [1] dans la portion sud de la région administrative de Lanaudière. Le territoire de la Ville de Repentigny fait partie de la MRC de L'Assomption et également de la Couronne Nord de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) (Figure 1). Il est directement limitrophe à celui des municipalités de Charlemagne, L'Assomption, L'Épiphanie (Paroisse), Mascouche, Saint-Sulpice, mais aussi à celui de Montréal, Varennes et Verchères.

Bordé par le fleuve Saint-Laurent et la rivière Des Prairies, le territoire est également traversé par la rivière L'Assomption, et desservi par des axes de transport majeurs tels que l'autoroute 40 et plusieurs routes provinciales, dont le Chemin du Roy (route 138).

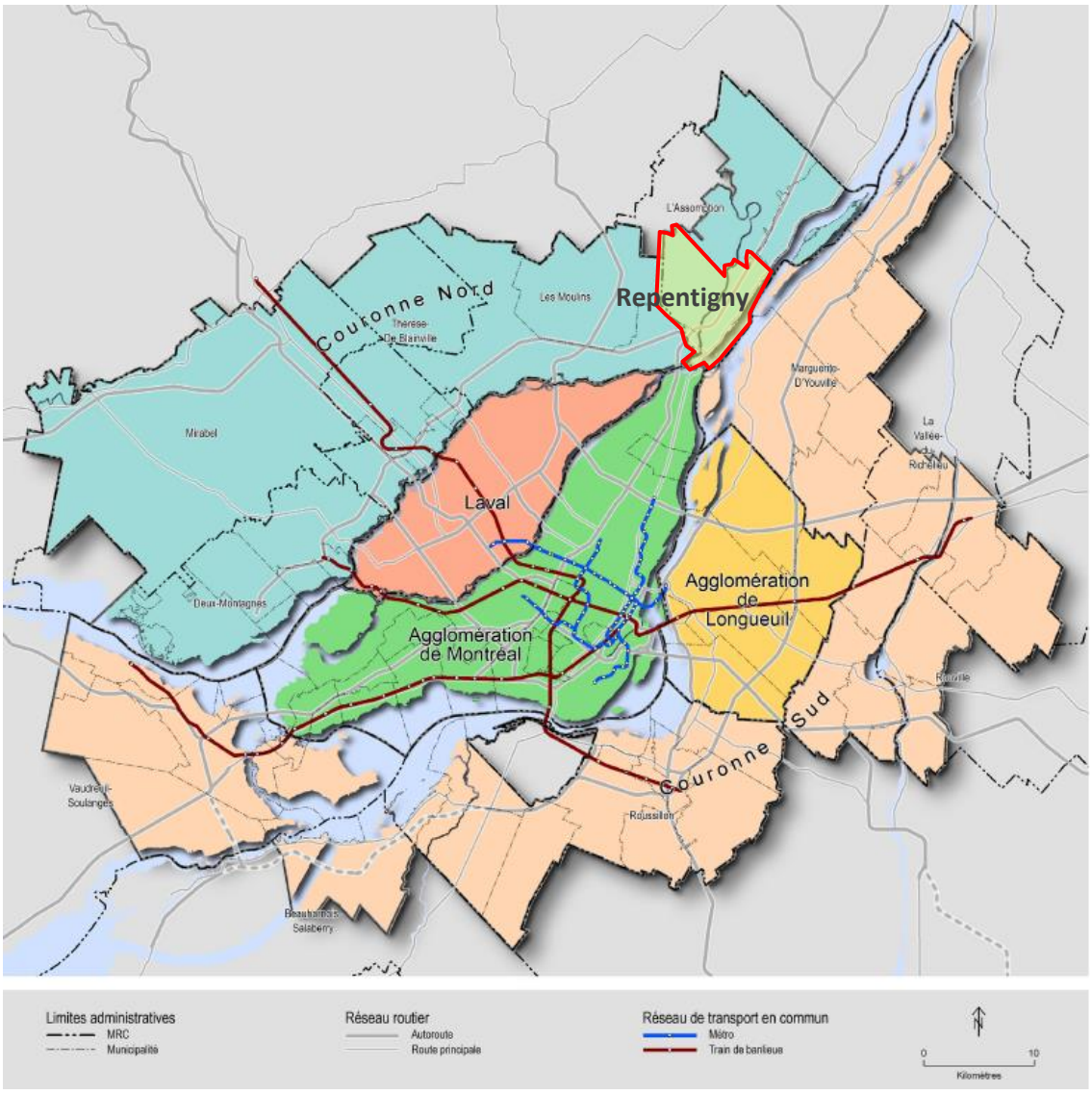
Forte de 83 431 habitants en 2011[2], la Ville de Repentigny est la douzième ville en importance au Québec, la deuxième dans la région de Lanaudière et la cinquième dans la Communauté métropolitaine de Montréal. C'est aussi le principal pôle commercial et de services de la MRC de L'Assomption.

Reconnue pour sa qualité de vie, Repentigny a reçu de nombreuses distinctions et s'est classée première des villes du Québec dans plusieurs palmarès internationaux[3]. Elle s'est d'ailleurs vu attitrer le titre de « ville du bonheur » pendant 6 ans d'affilé[4]. Ses efforts d'embellissement lui ont valu d'obtenir 4 Fleurons[5], tandis que sa créativité et son expertise horticole ont été reconnues par le Prix Design des Mosaïcultures Internationales 2013. En 2014, la Ville de Repentigny a reçu le Prix Bronze du leadership dans le secteur public décerné par l'institut d'administration publique du Canada (IAPC) et Deloitte pour la Politique repentignoise de sécurité. Ville sportive, Repentigny accueille depuis 1985 les Internationaux de tennis junior, l'une des plus importantes compétitions sportives au Canada.

[1] MAMOT, Répertoire des municipalités.
[2] Toutefois, selon le Décret 2014 de population du MAMOT, la population est de 84 472.
[3] 2011 : Neuvième rang en matière de qualité de vie parmi toutes les villes des Amériques comptant moins de 100 000 habitants (premier rang au Québec), au palmarès du fDi Magazine. 2011 et 2010 : Premier rang au Québec au Palmarès 2011 Best places to live des 180 villes canadiennes offrant la meilleure qualité de vie au pays du magazine MoneySense.
[4] 2007-2012 : Première position au cumulatif de l'indice relatif du bonheur.
[5] Programme national de classification horticole des Fleurons du Québec pour les municipalités (2013).

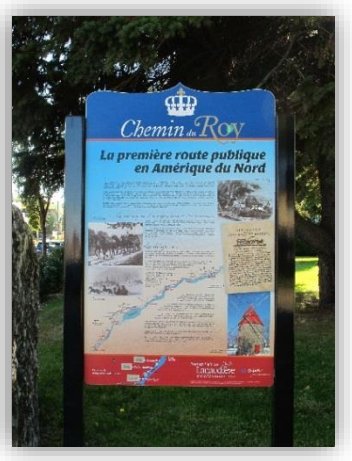
Repentigny est aujourd'hui une ville mature possédant des infrastructures et équipements modernes qui répondent à tous les besoins de sa population et qui rehaussent son cadre de vie. Pour que l'humain et l'urbain marchent d'un même pas, Repentigny a toujours progressé sans que le service de proximité ne soit diminué ou compromis. Sa sensibilité à l'égard de l'environnement, ses services adaptés aux diverses clientèles, son offre diversifiée d'activités, de même que son esprit d'entraide et de solidarité donnent à cette grande ville une dimension humaine. C'est pourquoi elle s'est d'ailleurs dotée de politiques municipales qui se traduisent par des projets, des stratégies et des plans directeurs qui concernent invariablement le bien-être de la personne. La Politique de la famille et des aînés en est un bel exemple : elle s'assure que les actions municipales logent à l'enseigne de la famille. Ses politique culturelle, environnementale et de sécurité urbaine sont aussi d'autres contributions majeures à l'épanouissement collectif.

Figure 1. Localisation de Repentigny sur le territoire de la CMM



Source : PMAD de la CMM, Carte 1 « La CMM est ses cinq secteurs géographiques » (modifiée).

1.2 HISTORIQUE

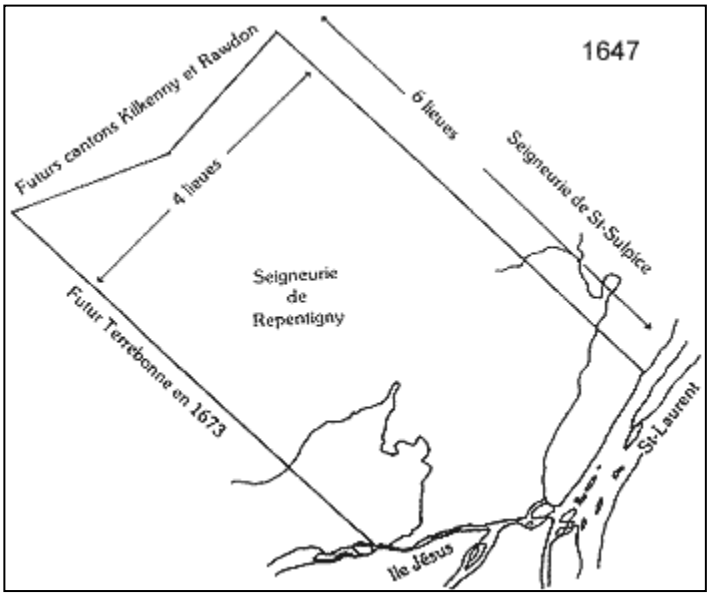


Fondée en 1670 par Jean-Baptiste Le Gardeur, Repentigny est l'une des plus anciennes villes de la grande région montréalaise.

Après avoir sollicité de la compagnie de la Nouvelle-France des terres le long du fleuve Saint-Laurent, Pierre Le Gardeur, Sieur de Repentigny, se voit émettre à Paris, le 16 avril 1647, les actes de concession de la seigneurie qui allait devenir Repentigny. Venu du Calvados, ce militaire est cependant victime d'une épidémie un an plus tard et c'est plutôt son fils Jean-Baptiste qui s'établira sur ses terres en 1670.

Cette seigneurie s'étend au nord du fleuve Saint-Laurent, entre les seigneuries de Terrebonne et de Saint-Sulpice (Figure 2). La montée de L'Épiphanie (route 341) correspond à la limite territoriale Est de la seigneurie de Repentigny. La majeure partie de la seigneurie, située au nord-ouest de la rivière L'Assomption, sera vendue dès 1670 à Charles Aubert de La Chesnaye, un commerçant qui possède la seigneurie voisine, à l'ouest. Elle sera toutefois rachetée en 1715, après avoir perdu les fiefs Martel et Bailleul. Ce secteur sera alors ouvert à la colonisation en 1718. En 1672, les îles Bouchard dont fait partie l'île Bourdon s'ajoutent à la seigneurie de Repentigny. Enfin, en 1770, une portion de la seigneurie de La Chesnaye est vendue et deviendra la seigneurie de L'Assomption.

Figure 2. La Seigneurie de Repentigny en 1647

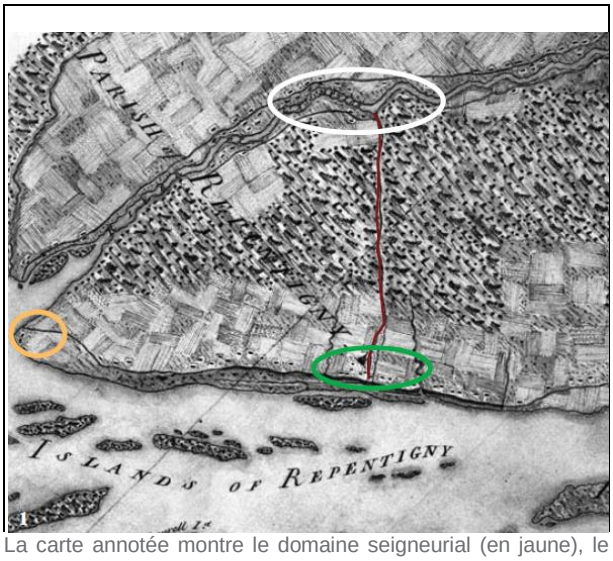


Source : Association des familles Le Gardeur de Repentigny et de Tilly. Tiré de Martel, Claude et all. 1983. Lachenaie, 300 ans d'histoire à découvrir, 1683-1983. Édition Corporation du Tricentenaire de Saint-Charles-de-Lachenaie, 408 p.

Le XVIIIe siècle voit l'aménagement des premiers axes routiers majeurs desservant le territoire : le chemin du Roy (1725), la rue Notre-Dame (actuel boulevard Lacombe - 1734), le chemin de la Presqu'île (1780), le boulevard de L'Assomption. En 1743, le premier chemin de ligne est officialisé (actuel boulevard Brien).

Il permet notamment aux habitants établis du côté nord de la rivière de rejoindre l'église de la Purification-de-la-Bienheureuse-Vierge-Marie, érigée entre 1723 et 1725 sur le Chemin du Roy (elle sera agrandie entre 1850 et 1852). En été, la traversée de la rivière se fait par bac. La présence de cet axe a sans nul doute été à l'origine du noyau villageois du secteur (aujourd'hui communément appelé « petit village » du secteur de Le Gardeur).

Figure 3. Paroisse de Repentigny, vers 1761



La carte annotée montre le domaine seigneurial (en jaune), le développement autour de l'église de la Purification-de-la-Bienheureuse-Vierge-Marie (en vert), le premier développement situé aux abords de la rivière L'Assomption (en blanc), ainsi que le chemin correspondant à l'actuel boulevard Brien. Source : MRC de L'Assomption, *L'archéologie du territoire de la MRC de L'Assomption*, novembre 2007.

Repentigny obtient son statut de municipalité de paroisse en 1855. Benjamin Moreau devint ainsi le premier maire de Repentigny. La construction d'une nouvelle église dans le noyau villageois situé sur les rives de la rivière L'Assomption entraîne la création d'une nouvelle paroisse, qui deviendra la municipalité de Saint-Paul-l'Ermite en 1857. Elle englobe le territoire actuel de la Ville de Charlemagne qui deviendra, à son tour, une municipalité en 1907. Le premier maire est François Archambault. En 1861, Saint-Paul-l'Ermite compte déjà 1 006 habitants.

Une certaine activité économique se développe alors au sein du village, notamment une fonderie, une briqueterie, un hôtel ainsi que des commerces de détail. La proximité du moulin à scie de Charlemagne exerce une certaine influence sur le développement du village. Saint-Paul-l'Ermite restera toutefois un modeste village principalement agricole jusqu'au début du XXe siècle.

L'implantation en 1940 des Usines Cherrier (rebaptisées Arsenaux canadiens en 1946) constitue un tournant majeur dans le développement de Saint-Paul-l'Ermite. L'usine, qui fabrique de l'équipement militaire, emploiera près de 15 000 personnes durant la Deuxième Guerre mondiale. Des logements seront construits pour les travailleurs, mais aussi des infrastructures communautaires essentielles (hôpital, usine de filtration, service de police et de pompiers, tramways, etc.).

Durant toutes ces années, le développement de l'ancienne ville de Repentigny est, somme toute, lent et modeste : en 1941, elle ne compte que 862 habitants. Repentigny sera pendant longtemps une

destination de villégiature pour les Montréalais qui y venaient par bateau pour profiter des plages. De nombreuses villas seront ainsi construites principalement autour de la pointe de la presqu''île, qui sera connue sous le nom de Repentigny-les-Bains. Le caractère cossu de ces maisons a même valu à Repentigny le surnom de Westmount de l'Est de Montréal.

L'ouverture du pont Le Gardeur en 1939 entre Montréal et Repentigny, puis du tronçon de l'autoroute 40 traversant la ville en 1967, constituent également des catalyseurs du développement de l'ancienne ville de Repentigny, dont l'expansion urbaine a commencé dans les années 1950. De 1951 à 1986, ce secteur passe de 1 355 à 40 778 habitants.

Repentigny obtient son statut de Ville en 1957. Saint-Paul l'Ermite devient une Ville en 1973, et adopte le nom de Le Gardeur en 1978. Finalement, le destin des deux villes sera à nouveau lié après un siècle et demi de séparation avec le regroupement des villes de Le Gardeur et de Repentigny, le 1er juin 2002, par le biais du Décret 202-2002.

2. PORTRAIT DU TERRITOIRE

2.1 PROFIL DE LA POPULATION ET DÉMOGRAPHIE[6]

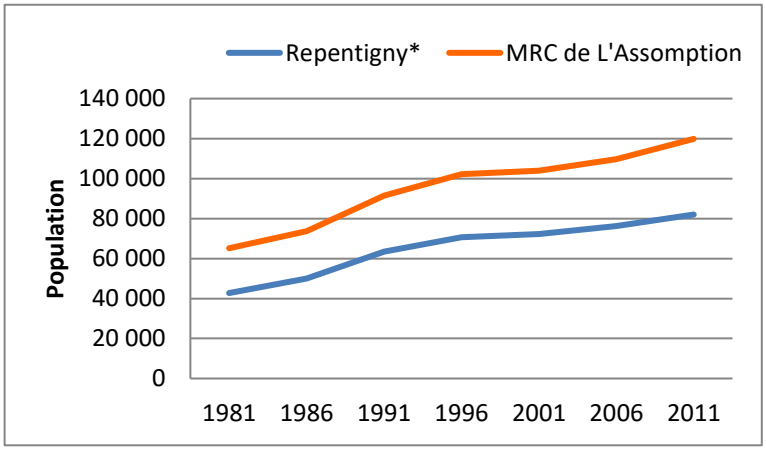
En 2013, la population de Repentigny était estimée à 84 472 habitants[7]. La ville a connu une progression constante et soutenue de sa population depuis le milieu du XXe siècle. Si l'on observe ce phénomène sur les trois dernières décennies, on constate que la population a presque doublé entre 1981 et 2011. Cette évolution est relativement similaire à celle observée sur le territoire de la MRC. Le poids démographique de Repentigny au sein de la MRC est en légère augmentation : il était de 65,6% en 1981 et de 68,4% en 2011.

Tableau 1. Évolution de la population entre 1981 et 2011

	1981	1986	1991	1996	2001	2006	2011
REPENTIGNY	42 731	50 008	63 444	70 677	72 218	76 237	82 000
MRC DE L'ASSOMPTION	65 148	73 717	91 525	102 188	103 977	109 636	119 840
CMM	2 882 209	2 948 073	3 157 353	3 265 090	3 358 459	3 352 554	3 709 045

Source : Statistique Canada, Recensement de la population (2011), SADR de la MRC de L'Assomption et CMM.

Figure 4. Évolution de la population entre 1981 et 2011, Repentigny et MRC



* Avant 2006, correspond à la somme des données pour les territoires de Repentigny et Le Gardeur.

Source : Statistique Canada, Recensement de la population (2011) et SADR de la MRC de L'Assomption

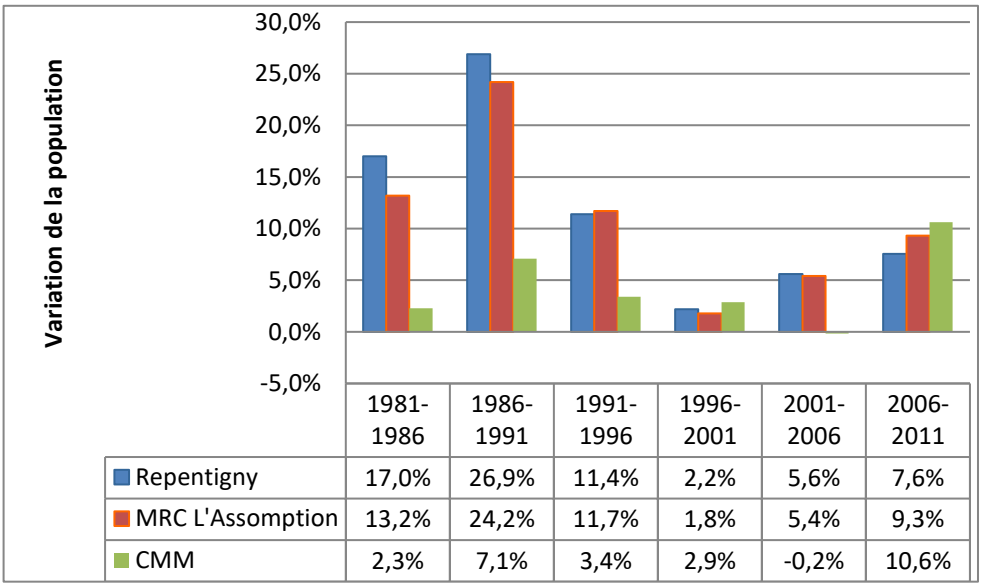
En termes de taux de variation de population, la croissance de Repentigny et de la MRC a été nettement supérieure à la moyenne observée sur le territoire de la CMM à la fin des années 1980, avant de chuter pendant une décennie. On observe toutefois une reprise graduelle et constante de la croissance depuis 2001. Entre

[6] Avant 2006, les données pour Repentigny correspondent à la somme des données pour les municipalités de Repentigny et Le Gardeur.

[7] Décret de population 1293-2013 publié dans la Gazette officielle du Québec le 3 janvier 2014. Le dénombrement est basé sur des estimations faites par l'Institut de la statistique du Québec en date du 1er juillet 2013.

2006 et 2011, la population de Repentigny a augmenté de près de 8%. Cette reprise se confirme également sur l'ensemble de la CMM depuis 2001, qui a observé une croissance de 10,6% sur la même période.

Figure 5. Taux de croissance comparé de la population, entre 1981 et 2011



	1981-1986	1986-1991	1991-1996	1996-2001	2001-2006	2006-2011
Repentigny	17,0%	26,9%	11,4%	2,2%	5,6%	7,6%
MRC L'Assomption	13,2%	24,2%	11,7%	1,8%	5,4%	9,3%
CMM	2,3%	7,1%	3,4%	2,9%	-0,2%	10,6%

Source : Statistique Canada, Recensements de la population (1996, 2001, 2006, 2011), MRC de L'Assomption et Observatoire Grand Montréal de la CMM.

Selon les données de l'ISQ[8], la croissance soutenue de la population de Repentigny devrait se poursuivre pour la période entre 2011 et 2031. En effet, la population devrait passer de 82 000 habitants en 2011, à plus de 86 000 en 2016, à 89 500 en 2021, 93 500 en 2026, pour s'établir à 96 500 en 2031. Il s'agit d'une croissance de 17,5%, soit 14 500 habitants sur 20 ans.

Tout comme la population régionale et métropolitaine, la population repentignoise est vieillissante. Avec un âge médian de 42,5 ans, elle est toutefois plus âgée que la population de l'ensemble de la CMM et de la MRC. Entre 2001 et 2011, l'âge médian y a également augmenté plus vite que sur le territoire de la CMM, ce qui signifie que le vieillissement y a été plus rapide. La population de 65 ans et plus a presque doublé entre 2001 et 2011, alors que la population de moins de 14 ans a diminué de 10%. La répartition des groupes d'âges en 2011 est toutefois la même que dans la MRC et la CMM.

Tableau 2. Évolution comparée de l'âge médian de la population, entre 2001 et 2011

	2001	2006	2011
REPENTIGNY	38,4	41,4	42,5
MRC DE L'ASSOMPTION	37,9	40,8	41,7
CMM	37,9	39,3	39,7

Source : Observatoire Grand Montréal de la CMM et Recensements 2001, 2006 et 2011

[8] ISQ, Projections de population, Municipalités (500 habitants et plus), 2011-2031

Tableau 3. Évolution comparée des groupes d'âges, entre 2001 et 2011

	2001		2011		2001-2011
	Population	%	Population	%	%
REPENTIGNY					
0 à 14 ans	14 975	20,7%	13 410	16,4%	-10%
15 à 64 ans	50 980	70,6%	56 610	69,0%	+11%
65 ans et plus	6 300	8,7%	11 980	14,6%	+90%
MRC DE L'ASSOMPTION					
0 à 14 ans	21 855	21,0%	19 970	16,7%	-9%
15 à 64 ans	72 795	70,0%	83 190	69,4%	+14%
65 ans et plus	9 315	9,0%	16 695	13,9%	+79%
CMM					
0 à 14 ans	605 175	18,0%	612 565	16,5%	+1%
15 à 64 ans	2 318 705	69,0%	2 553 565	68,8%	+10%
65 ans et plus	434 405	12,9%	542 930	14,6%	+25%

Source : Observatoire Grand Montréal de la CMM et Recensements 2001 et 2011

En 2011, Repentigny comptait 32 540 ménages, composés en moyenne de 2,5 personnes. La taille des ménages diminue lentement, tout comme dans la MRC et la CMM, mais reste toutefois légèrement supérieur à la moyenne métropolitaine. Les projections démographiques de l'Institut de la Statistique du Québec[9] prévoient que ce nombre ne cessera d'augmenter pour atteindre 40 160 ménages d'ici 2024.

Tableau 4. Nombre de personnes par ménage, entre 2001 et 2011

	2001	2006	2011
REPENTIGNY	2,7	2,6	2,5
MRC DE L'ASSOMPTION	nd	2,6	2,5
CMM	2,4	2,3	2,3

Source : Observatoire Grand Montréal de la CMM et Recensements de Statistique Canada 2001, 2006 et 2011

Avec 68 849 $ par ménage en 2010, le revenu médian de population repentignoise est plus élevé que celui de l'ensemble de la population de la CMM, qui est de 53 024$. À 5,4%, le taux de chômage était d'ailleurs beaucoup moins élevé à Repentigny que dans l'ensemble de la CMM, et comparable avec celui de la MRC[10]. La population active représente 45 835 personnes.

[9] Perspectives des ménages privées par municipalité du Québec, 2009-2024.
[10] Source: Enquête nationale auprès des ménages 2011, tiré de l'Observatoire Grand Montréal de la CMM.

Tableau 5. Revenu des ménages et taux de chômage

	REPENTIGNY	MRC DE L'ASSOMPTION	CMM
REVENU MÉDIAN DES MÉNAGES (2010)	33 655 $	32 933 $	53 024 $
TAUX DE CHÔMAGE (2011)	5,4%	5,7%	7,7%

Source: Observatoire Grand Montréal de la CMM, d'après les données de l'Enquête nationale auprès des ménages 2011 de Statistique Canada

En 2011, plus de 22 700 personnes travaillaient à Repentigny[11]. L'analyse des données de navettage permet d'estimer que près de la moitié de ces emplois sont occupés par des Repentignois[12]. Repentigny est donc la deuxième destination de travail des Repentignois, après Montréal.

L'automobile domine les autres modes de transport des Repentignois pour se rendre au travail, largement devant le transport en commun (6,5%). Le transport actif reste relativement marginal.

Tableau 6. Mode de transport au travail, 2011

MODE DE TRANSPORT AU TRAVAIL	Nombre	%
Automobile, camion ou fourgonnette - conducteur	35 240	85,5%
Automobile, camion ou fourgonnette - passager	1 595	3,9%
Transport en commun	2 680	6,5%
À pied	1 000	2,4%
Bicyclette	480	1,2%
Autre moyen	220	0,5%

Source : Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages 2011

2.2 PROFIL DE L'HABITATION

Étant donnée l'urbanisation relativement récente de Repentigny, la proportion de logements anciens est faible. Seulement 6,2% ont été construits avant 1960. À l'opposé, plus de la moitié des logements de Repentigny (58%) ont été construits dans les années 1960, 1970 et 1980. De manière générale, les quartiers les plus anciens se trouvent dans l'Ouest de la Ville, notamment à l'Ouest du boulevard Brien et dans le secteur du Petit Village. On retrouve également des demeures anciennes le long des tracés fondateurs (rue Notre-Dame, boulevards de L'Assomption et Lacombe). Les quartiers les plus récents se trouvent dans les limites Est et Nord de la Ville

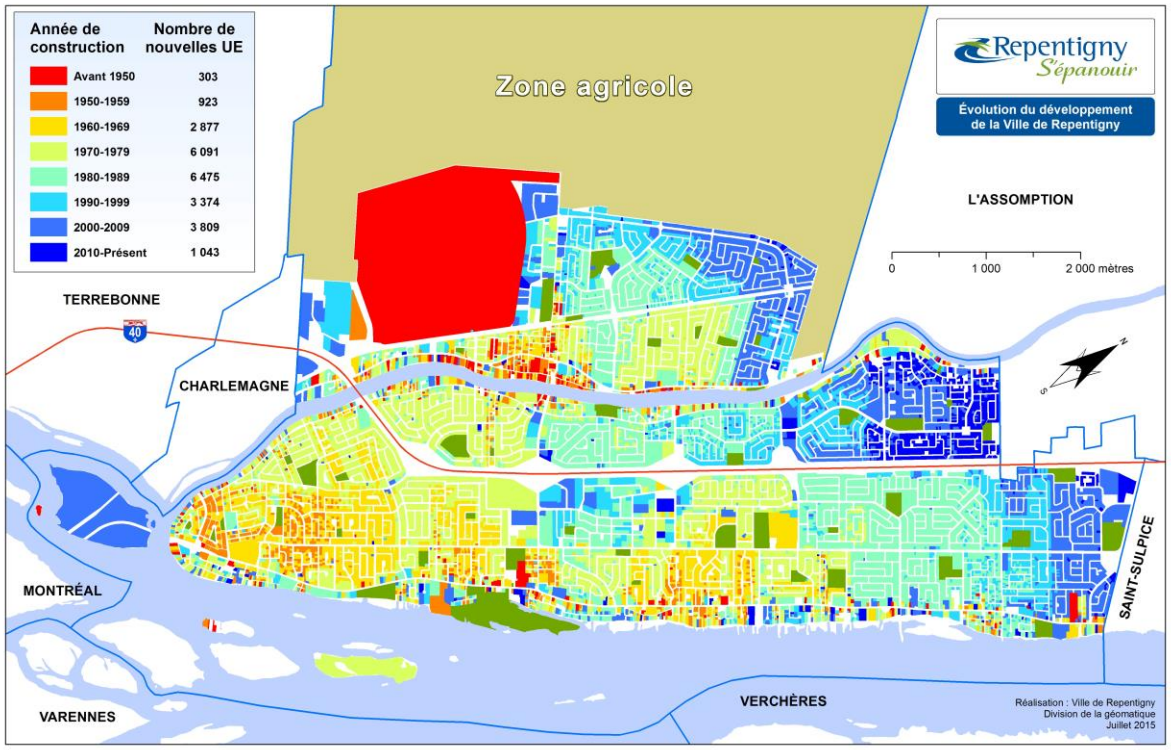
[11] Source : Observatoire Grand Montréal de la CMM, d'après une compilation spéciale de Statistique Canada de 2011.
[12] Enquête nationale auprès des ménages 2011 de Statistique Canada :10 470 personnes ont Repentigny comme lieu de résidence et de travail sur 20 035 qui ont Repentigny comme lieu de travail.

Tableau 7. Nombre de logements privés occupés selon la période de construction, Repentigny

1960 OU AVANT	1961 - 1980	1981 - 1990	1991 - 2000	2000 - 2005	2006 - 2011
2 030	10 380	8 620	4 965	3 365	3 180
6,2%	31,9%	26,5%	15,3%	10,3%	9,8%

Source: Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages 2011

Figure 6. Cadre bâti selon la période de construction (tous types)



Source : Division de la géomatique, Ville de Repentigny, Juillet 2015.

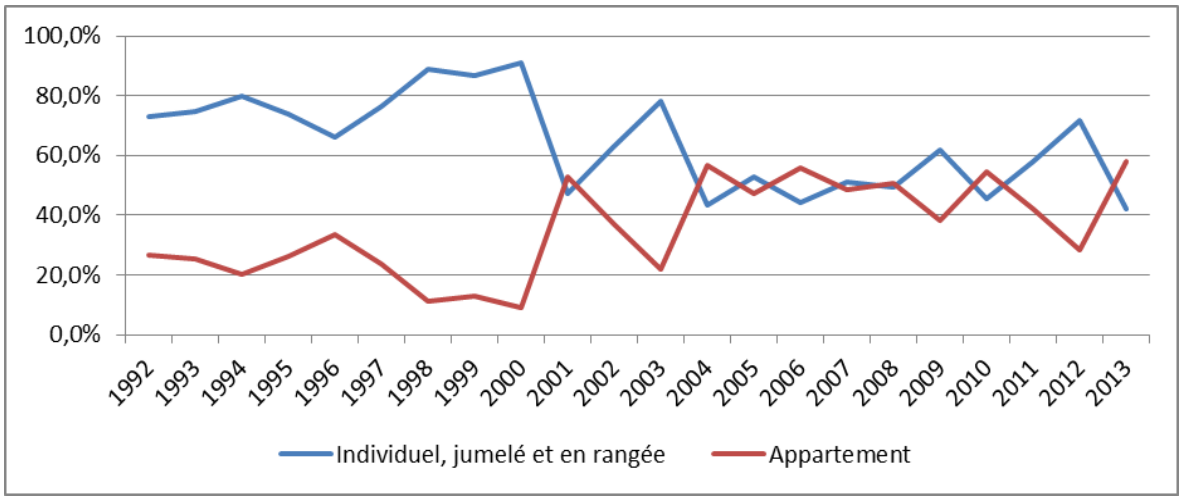
La maison individuelle est la typologie de logement la plus courante, particulièrement la maison unifamiliale isolée, qui représente 61,1% des logements et près de 90% des maisons unifamiliales (Tableau 8). Les appartements dans des immeubles de moins de cinq étages constituent le deuxième type le plus courant, et abrite un quart des logements de Repentigny. Les appartements dans des immeubles de cinq étages ou plus sont encore en faible proportion.

Tableau 8. Nombre total de logements privés occupés selon le type de construction résidentielle

MAISON INDIVIDUELLE NON JUMELÉE	MAISON JUMELÉE	MAISON EN RANGÉE	APPARTEMENT, DUPLEX	APPARTEMENT, MOINS DE 5 ÉTAGES	APPARTEMENT, 5 ÉTAGES OU PLUS	AUTRES LOGEMENTS
19 865	2 185	500	700	8 110	1 115	70
61,1%	6,7%	1,5%	2,2%	24,9%	3,4%	0,2%

Source : Statistique Canada, Recensement 2011

Figure 7. Proportion de mise en chantiers sur le territoire de Repentigny selon le type de logement, 1992-2013



Source : SCHL (1992 à 2012) et Ville de Repentigny (2013)

Plus des trois quarts des logements sont occupés par leurs propriétaires (78,5%). La valeur moyenne des logements est de 242 356 $, légèrement plus élevée que dans l'ensemble de la MRC (236 525$)[13]. On observe toutefois que depuis le début des années 2000, près de la moitié des logements sont construits dans des résidences multifamiliales (Figure 7).

2.3 POTENTIEL D'ACCUEIL DU TERRITOIRE

Pour la période entre 2011 et 2021, l'ISQ prévoit la création de 5 974 ménages pour le territoire de la Ville de Repentigny. L'espace actuellement disponible pour le développement, à l'intérieur du périmètre urbain se chiffre à 60,61 hectares. En appliquant les seuils de densité minimale prescrits, pour les aires TOD et hors TOD, le potentiel d'accueil de nouveaux logements du territoire de la Ville de Repentigny est de 2 187 logements[14].

Tableau 9. Évolution de la capacité d'accueil en fonction des espaces disponibles au développement résidentiel (espaces vacants et à requalifier) pour l'horizon 2011-2031

	Superficie (hectare)	Potentiel d'accueil (logement)
Espaces vacants hors TOD	17 (+ 7 ha fins commerciales)	357
Espaces à requalifier hors TOD	13,75	550
Aires TOD	29,86	1 280
Total	67,61	2 187

La Ville de Repentigny a identifié des espaces à requalifier à l'extérieur des aires TOD et conditionnel à une relocalisation des usages industriels. La relocalisation d'industries situées sur des sites stratégiques permettrait de libérer des sites pour la requalification à d'autres fins. Advenant la relocalisation de certaines entreprises, la superficie libérée pourrait équivaloir à plus de 20 hectares. Le potentiel d'accueil de cet espace à requalifier s'établirait ainsi à 816 nouveaux logements.

[13] Source: Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages 2011
[14] Source : Schéma d'aménagement et de développement révisé, Génération 3, de la MRC de L'Assomption

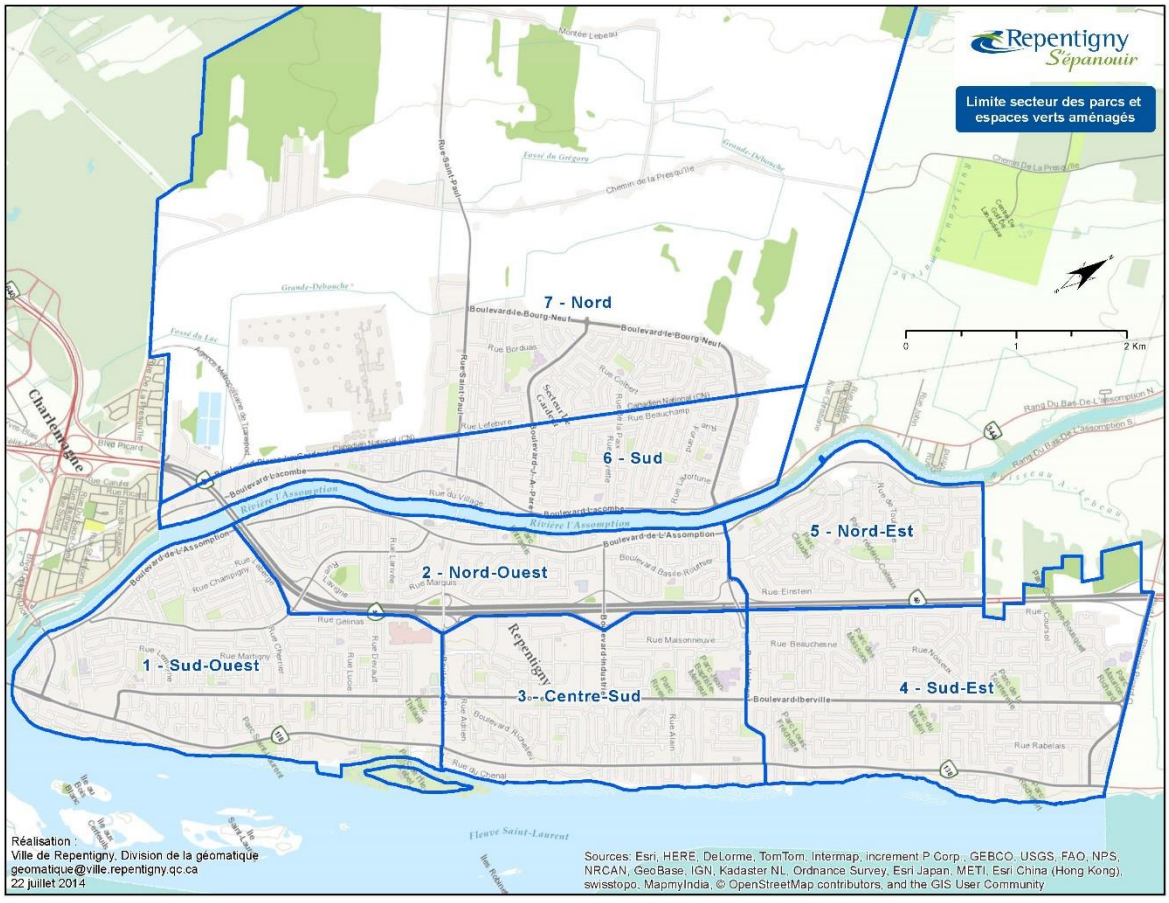
Cependant, la relocalisation des usages industriels nécessiterait une superficie de 43,9 hectares. Sur les 43,9 hectares, la Ville de Repentigny prévoit, afin de combler les besoins commerciaux additionnels et limiter les fuites commerciales, réserver 23,5 hectares à des fins commerciales[15].

2.4 MILIEUX DE VIE

Le territoire de Repentigny est majoritairement composé de secteurs à dominante résidentielle qui constituent des milieux de vie pour la population. On y retrouve généralement une variété de services et d'équipements publics et communautaires de proximité qui répondent aux besoins quotidiens des résidants : commerces, écoles, parcs, terrains de sport, garderies, etc. Ces milieux de vie peuvent être délimités par la présence de barrières physiques qui, même si certaines sont facilement franchissables, limitent de facto les déplacements et circonscrivent la plupart des activités courantes des résidants : secteurs commerciaux et industriels, infrastructures de transport, contraintes naturelles, etc.

Ainsi, en plus du milieu rural, on peut identifier sept milieux de vie délimités par la rivière L'Assomption, l'autoroute, la voie ferrée et les boulevards Brien et Valmont. On remarque d'ailleurs que, dans une certaine mesure, ces milieux de vie correspondent à différentes phases de développement de la ville. Par ailleurs, le développement de l'ensemble des milieux de vie situés à l'intérieur du périmètre urbain est à toute fin pratique entièrement complété.

Figure 8. Milieux de vie



Source : Division de la géomatique, Ville de Repentigny, Juillet 2014.

[15] Source : Schéma d'aménagement et de développement révisé, Génération 3, de la MRC de L'Assomption

Les sept milieux de vie présentent les caractéristiques suivantes :

1. Sud-Ouest :

   - Secteur ancien de basse densité;
   - Construit à partir des années 1950 et 1960;
   - Population plus âgée et davantage de ménages sans enfants ;
   - Éléments d'intérêt : Place Repentigny (commerces et terminus d'autobus régional), Parc de l'Île-Lebel, Parc Saint-Laurent, secteur patrimonial de la Coop, église Notre-Dame-des-Champs, centre multivocationnel Claude-David, proximité du centre-ville et des grandes surfaces;
   - Secteur présentant un couvert forestier plus important composé d'arbres matures;
   - Proximité du fleuve Saint-Laurent.

2. Nord-Ouest :

   - Secteur majoritairement construit entre 1976 et 1989;
   - Population composée de familles avec adolescents et jeunes adultes;
   - Éléments d'intérêt : centre récréatif de Repentigny, commerces du boulevard Brien Nord, centre d'hébergement des Deux-Rives;
   - Proximité de la rivière L'Assomption.

3. Centre-Sud :

   - Secteur majoritairement construit avant 1975;
   - Population composée de familles avec adolescents et jeunes adultes;
   - Éléments d'intérêt : école secondaire Jean-Baptiste-Meilleur, CFP des Riverains, Cégep régional de Lanaudière (formation continue), piscine municipale intérieure, proximité du centre-ville et grandes surfaces, terminus d'autobus de l'AMT;
   - Proximité du fleuve Saint-Laurent.

4. Sud-Est :

   - Secteur construit en deux phases dans les années 1980 et après 1990;
   - Population relativement jeune (jeunes familles);
   - Éléments d'intérêt : école secondaire Félix-Leclerc, Centre sportif Gilles-Tremblay, CLSC, CHSLD, point de correspondance d'autobus régional;
   - Proximité du fleuve Saint-Laurent.

5. Nord-Est :

   - Secteur construit après 1990;
   - Population relativement jeune (jeunes familles);
   - École primaire anglophone Franklin-Hill.

6. Sud de Le Gardeur :

   - Secteur mixte, développé à partir du XVIII^{ème} siècle (noyau villageois), puis progressivement à partir des années 1940 (implantation des usines Cherrier) jusque dans les années 2000.
   - Population représentative de la diversité repentignoise;
   - Éléments d'intérêt : Gare de Train de l'Est, CLSC, poste de police, cour municipale, Petit-village;
   - Proximité de la rivière L'Assomption.

7. Nord :

   - Secteur construit principalement dans les années 1980, 1990 et 2000;
   - Population relativement jeune (jeunes familles);

- Éléments d'intérêt : Centre communautaire Laurent-Venne, aréna, Bibliothèque Edmond-Archambault, école secondaire l'Horizon.

2.5 ACTIVITÉS ET PÔLES ÉCONOMIQUES

Les activités économiques du territoire peuvent être classées selon trois grands domaines : l'agriculture, l'industrie et le commerce. Elles sont généralement regroupées dans des pôles qui concentrent des activités de nature similaire ou complémentaires.

2.5.1 Agriculture

L'agriculture est pratiquée essentiellement à l'intérieur de la zone agricole, qui s'étend sur 2 682 ha dans le secteur Le Gardeur, soit 39,2% du territoire de la ville.

Le territoire agricole est exploité intensivement puisqu'en 2010, près de 89% de la superficie des exploitations agricoles de Repentigny était cultivée. On note que ceci représente une augmentation par rapport à 2004, ou cette proportion était de 85%[16]. La qualité supérieure des sols est en effet propice à l'agriculture. Les terres non cultivées sont principalement occupées par des milieux boisés et humides. La présence d'une ancienne piste de course automobile (asphalte, débris, murs de ciment, etc.) et de monticules de pierres (dépôt de la mer de Champlain, tilt) d'une hauteur variant entre 4 et 5 mètres constitue toutefois une contrainte à la pratique agricole.

L'activité agricole repentignoise est exercée par une vingtaine d'exploitations principalement vouées à la production de céréales, protéagineux et fourrages, mais aussi à l'élevage de bovins et de chevaux. À cela s'ajoute plusieurs entreprises agroalimentaires situées dans le parc industriel du secteur Le Gardeur.

2.5.2 Industrie

Le territoire de la Ville de Repentigny compte deux parcs industriels situés dans chacun des deux secteurs de la Ville. La présence de l'autoroute 40 ainsi que la proximité de l'échangeur avec l'autoroute 640 contribuent à l'attractivité de la Ville pour les entreprises industrielles. On trouve plus de 250 entreprises œuvrant principalement dans les secteurs manufacturiers, de la distribution, du tertiaire moteur et de la nouvelle économie qui génèrent plus de 3 600 emplois[17], ce qui fait de Repentigny le principal pôle industriel de la MRC.

Parc industriel secteur Le Gardeur

Le parc industriel situé au Nord-Ouest de la ville (secteur Le Gardeur) s'étend sur près de 400 hectares, ce qui en fait le plus grand de la Ville. Il est occupé par une centaine d'entreprises qui emploient plus de 2 100 travailleurs. L'entreprise General Dynamics qui remplace aujourd'hui l'ancienne usine Cherrier, dont les activités de fabrication d'armement requièrent de larges périmètres de sécurité autour de ses installations, occupe 80% du parc. La majorité des entreprises se situent ainsi à l'Est de cette dernière, du côté de la rue Saint-Paul.

Après un développement soutenu entre 2003 et 2009, ce parc industriel est arrivé à saturation et ce, depuis déjà plusieurs années. Un échange de terrains avec General Dynamics rendra disponible une dizaine de terrains supplémentaires dans sa portion Nord-Est.

Parc industriel du secteur Repentigny

Ce secteur industriel situé en bordure de l'autoroute 40, entre la rue Louvain et le boulevard Industriel, fait l'objet d'un changement de vocation graduel au profit de la fonction commerciale. Son caractère de vitrine autoroutière

[16] Plan de développement de la zone agricole (PDZA) de la MRC de L'Assomption (2013), p.11
[17] Source : SADR de la MRC de L'Assomption

et sa localisation au cœur de la ville, adjacente au pôle commercial régional et à des secteurs résidentiels, explique en partie cette transformation.

Évaluation prospective des besoins en espaces industriels

La consommation moyenne d'espace pour des fins industrielles s'est chiffrée à quatre hectares par année pour la période entre 1998 et 2008. Selon cette moyenne, il est donc possible de conclure que les besoins en espaces pour ce type d'activité devraient être de 80 hectares entre 2011 et 2031. Cette donnée provient d'une démarche prospective, des études en cours ou futures pourraient modifier ce résultat. De plus, à ces 80 hectares, viennent s'ajouter les 43,9 hectares nécessaires à la relocalisation des industries visées par une démarche de requalification. Selon les données disponibles actuellement, les besoins totaux en espaces industriels totalisent donc 124 hectares entre 2011 et 2031.

2.5.3 Commerce et services

L'offre commerciale de Repentigny est regroupée en plusieurs pôles s'adressant à différentes clientèles : un pôle commercial d'envergure régionale et métropolitaine, un centre-ville, des pôles locaux et de quartier ainsi que plusieurs centres de proximité. Ces pôles sont principalement répartis le long des axes majeurs de circulation, tels que la rue Notre-Dame, les boulevards Brien, Lacombe et Iberville. La rue Notre-Dame, soit le chemin du Roy, est l'artère commerciale historique de la ville, qu'elle traverse d'Est en Ouest.

La ville concentre plusieurs commerces de grandes surfaces et 71% de la superficie commerciale des commerces de détail et de services de la MRC[18], ce qui en fait le principal pôle commercial de la MRC. L'offre commerciale attire ainsi une proportion importante de clients venant de l'extérieur de la ville. Malgré une offre commerciale conséquente, le CLD de la MRC de L'Assomption fait état de fuites commerciales, qui ont triplé entre 2008 et 2011[19] . Il y a donc un potentiel de développement de l'offre commerciale dont Repentigny, à titre de pôle commercial régional, devrait pouvoir tirer parti. Toutefois, la rareté de terrains vacants à vocation commerciale représente un défi à l'augmentation de l'offre.

PÔLES D'ENVERGURE RÉGIONALE

Grandes surfaces du Boulevard Brien

Le pôle des grandes surfaces, qui s'étend de part et d'autres du boulevard Brien entre l'autoroute 40 et le boulevard d'Iberville, est le plus important secteur commercial de la ville. Avec près d'un million de pieds carrés, il possède un rayonnement qui dépasse les limites municipales et régionales. Il est d'ailleurs identifié par la CMM comme un pôle commercial métropolitain intermédiaire. Le centre commercial des Galeries Rive-Nord, qui regroupe plus de 140 magasins, occupe une place centrale dans l'offre commerciale du secteur. On y trouve également plusieurs grandes surfaces (Brault et Martineau, Canadian Tire, etc.).

Centre-ville

La portion de la rue Notre-Dame qui s'étend de part et d'autre du boulevard Brien constitue le « centre-ville » de Repentigny. Au cours des dernières années, ce secteur a fait l'objet de nombreux investissements aussi bien publics que privés qui ont amorcé sa requalification visant à en faire un lieu vivant et animé. Le réaménagement de la rue ainsi que la qualité des projets de redéveloppement commerciaux et résidentiels participent à son caractère de rue d'ambiance. Les terrasses et les vitrines participent à l'animation de la rue, qui se veut à échelle humaine. Le projet de l'Espace culturel permettra de soutenir la vitalité commerciale en renforçant son rôle de destination culturelle régionale, en complément du parc de l'Île-Lebel.

[18] Source : SADR de la MRC de L'Assomption, fig. 4.1. N'inclut pas les autres commerces tels que les concessionnaires automobiles et les professionnels de la santé.
[19] Source : Demarcom.

Pointe Ouest de la rue Notre-Dame / Place Repentigny

Ce secteur est constitué de la Place Repentigny et de commerces situés le long de la rue Notre-Dame, principalement entre le boulevard Notre-Dame-des-Champs et la rue Lorange. L'offre commerciale est variée et dessert adéquatement la population de la pointe Ouest du secteur Repentigny, mais également une clientèle régionale transitant sur la rue Notre-Dame. La présence d'un centre d'échange de transport collectif à être officialisé par l'Agence métropolitaine de transport ainsi que du centre multivocationnel Claude-David attirent également une clientèle régionale.

Secteur de la Marina de Repentigny

Ce secteur commercial situé sur la rue Notre-Dame est composé principalement d'un centre commercial basé sur la restauration, ainsi qu'un restaurant de plus grande envergure donnant directement sur la marina. Plusieurs commerces s'étirent également le long de la rue Notre-Dame. Ce secteur dessert une population régionale (restauration) et locale (offre de proximité).

PÔLE DE VILLE

Boulevard Lacombe / Brien

Pôle principal de commerces et de services du secteur Le Gardeur, ce secteur s'étend sur le boulevard Lacombe, de part et d'autre du boulevard Brien. Les Galeries Le Gardeur constituent le point focal de cet ensemble où se retrouve une variété de commerces qui répondent à la plupart des besoins des habitants du secteur Le Gardeur : restaurants, commerces et services de quartier et de ville.

PÔLES DE QUARTIER

Rue Leclerc

Dans le prolongement du pôle régional du boulevard Brien, le secteur industriel situé au Nord de la rue Leclerc se transforme progressivement en un pôle commercial local dans lequel on trouve de nombreux restaurants, une épicerie, deux centres de conditionnement physique, etc.

Boulevard Iberville / Rue Cherrier

Ce petit ensemble commercial dessert les résidants du sud-ouest de la ville avec des services de proximité et une épicerie.

PÔLES DE PROXIMITÉ

Boulevard Iberville

Plusieurs petits centres commerciaux de proximité (au coin des rues Laurier, Valmont, Beauchesne, Laurentien et Jacques-Cousteau) sont répartis le long du boulevard Iberville et desservent adéquatement la population environnante pour leurs besoins courants.

Rue Notre-Dame Est

À l'Est du centre-ville, la rue Notre-Dame est parsemée de commerces qui s'adressent à une variété de clientèles : résidants, personnes en transit, clients régionaux. On trouve notamment plusieurs commerces et services liés à l'automobile ainsi que deux centres de jardinage, les bureaux de Services Canada, etc.

Boulevard Brien Nord

Cette portion du boulevard Brien, entre l'autoroute 40 et le boulevard Lacombe, comprend une diversité de commerces, dont une importante proportion liée à l'alimentaire (marché public, épicerie, etc.) et à l'automobile.

Boulevard Industriel

Ce pôle commercial s'étend le long du boulevard industriel, entre l'autoroute 40 et le boulevard Iberville. Il offre principalement une desserte de proximité pour les travailleurs de la zone industrielle adjacente et les résidants, mais comporte également des commerces à rayonnement plus large (quincaillerie).

Rue Valmont

Ce petit secteur commercial situé de part et d'autre de la rue Valmont et de la rue Basile-Routhier est relativement récent. L'offre commerciale de proximité dessert adéquatement le secteur résidentiel adjacent lui aussi récent. Certains usages liés à l'automobile (concessionnaire, station-service) se trouvent également dans ce secteur, à la sortie de l'autoroute.

Place Leblanc

Ce pôle commercial est actuellement en développement à la sortie de l'autoroute 40 sur le boulevard Louis-Philippe-Picard. Sa localisation permet de capter la clientèle de passage, incluant les résidants du quartier ainsi que les usagers des institutions à proximité (Complexe sportif, École secondaire Félix-Leclerc et CHSLD Émile-McDuff). Il est appelé à se développer afin de desservir adéquatement les résidants de l'Est de Repentigny, notamment en matière de restauration.

Rue Saint-Paul

Le secteur commercial de la rue Saint-Paul, entre les rues Laverdière et Bourque fait face à la zone industrielle du secteur Le Gardeur. On y trouve une grande variété de commerces de proximité qui desservent une partie du secteur Le Gardeur et du secteur industriel adjacent en complément du pôle principal du boulevard Lacombe. La proximité de la zone industrielle attire également des commerces liés aux véhicules routiers (station-service, réparation, etc.).

Boulevard Lacombe (à l'Est du secteur principal)

Le secteur du boulevard Lacombe, entre le boulevard J.-A. Paré et la rue de la Paix compte quelques commerces et services de proximité.

2.6 ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET INSTITUTIONNELS

La présence d'équipements publics et institutionnels participe à la qualité de vie des Repentignois, en leur fournissant une gamme de services essentiels en matière d'éducation, de santé, d'emploi, de justice, d'utilité et de sécurité publique.

Outre cinq écoles secondaires et une vingtaine d'écoles primaires principalement publiques et francophones, Repentigny accueille un pavillon du Cégep régional de Lanaudière qui offre de la formation continue, ainsi qu'un établissement du centre d'étude de l'UQÀM (dans des locaux de l'école secondaire Jean-Baptiste-Meilleur) qui propose des programmes de certificat.

Trois centres d'hébergement et de soins de longue durée (CHSLD), deux points de service du Centre local de services communautaires (CLSC) Meilleur et un centre multivocationnel (Claude-David) répondent aux besoins de santé de la population, en complément des nombreuses cliniques privées.

La Ville possède son propre service de Police, basé au poste de la Montée des Arsenaux, dans lequel on trouve également la Cour municipale et la Cour des petites créances. Elle possède également son propre service d'incendie, dont le poste principal est situé rue Valmont.

Afin d'assurer le maintien des services d'utilité publique essentiels à la population, la Ville de Repentigny exploite plusieurs grands équipements: une station de purification (rue La Traverse), une station de traitement (l'Île-Lebel) et des étangs aérés d'épuration des eaux usées (parc industriel du secteur Le Gardeur). Ces installations ont fait l'objet d'investissements importants afin de les mettre aux normes et en optimiser le fonctionnement. Un écoparc permet également de recueillir la plupart des matières qui ne sont pas acceptées lors des cueillettes de recyclage (résidus de construction, rénovation et démolition, bois, etc).

Le regroupement de certaines infrastructures, notamment communautaires, d'éducation et de loisirs, a donné naissance à de véritables pôles institutionnels qui desservent tous les secteurs du territoire :

- **Secteur Le Gardeur :** École L'Horizon, bibliothèque Edmond-Archambault, Centre communautaire Laurent-Venne, École La Majuscule, aréna, parc et piscine Jean-Claude-Crevier.
- **Petit-Village :** École Louis-Joseph-Huot, École L'Impact, Église Saint-Paul-l'Ermite.
- **Pointe Ouest :** École L'Alizé, Centre multivocationnel Claude-David, École Jean-XXIII, Église Notre-Dame-des-Champs.
- **Boulevard Iberville / boulevard Brien :** Hôtel de Ville, Bibliothèque Robert-Lussier, Centre d'exposition, aréna, Parc Thifault, Espace culturel, école Alphonse-Desjardins, centre Adrien et centre de réadaptation Le Bouclier, parc Charles-de-Gaulle.
- **Rue Valmont :** Parc et École Jean-Baptiste-Meilleur, piscine municipale, Centre de formation générale de la Croisée, Centre de formation professionnelle des Riverains, poste d'incendie principal.
- **Est de Repentigny :** École Félix-Leclerc, Centre sportif Gilles-Tremblay, parc Maurice-Richard, CHSLD Émile-McDuff, Skate Plaza, terrains de tennis de terre battue, terrains de soccer et football, parc Catherine-Bousquet.

2.7 LOISIRS, TOURISME ET VIE CULTURELLE

2.7.1 Sport et loisirs

Le territoire de la ville de Repentigny compte 56 parcs et 150 espaces verts accessibles à la population toute l'année. Répartis de manière assurer une desserte adéquate de chaque secteur, ces parcs ont des vocations diverses et sont aménagés de manière à offrir une variété d'activités : aires de jeux pour enfants, terrains de sport, aires de repos, etc. Le parc régional de l'Île-Lebel, en bordure du fleuve, est le plus vaste, et aussi le plus fréquenté, grâce aux nombreux évènements sportifs et culturels qui s'y tiennent.

Ville sportive, Repentigny compte deux installations sportives et récréatives majeures : le Centre récréatif de Repentigny et le Complexe sportif Gilles-Tremblay, qui proposent une gamme d'activités sportives, culturelles et communautaires adaptées à une diversité de clientèle. Ils contiennent notamment de nombreux plateaux sportifs intérieurs. À cela s'ajoute une piscine municipale entièrement rénovée, et une multitude d'équipements récréatifs répartis dans différents parcs, dont 9 piscines extérieures, 45 terrains de soccer, 14 terrains de balle et 28 terrains de tennis. Dans ses efforts constants d'amélioration et de diversification de l'offre aux différentes clientèles, la Ville de Repentigny a récemment inauguré le « skate plaza » dans le parc Maurice-Richard, premier équipement destiné aux amateurs de planche à roulettes.

Depuis 1985, Repentigny est l'hôte des Internationaux de tennis junior, l'une des plus importantes compétitions sportives au Canada. Ce tournoi accueille chaque année au parc Larochelle les meilleurs joueurs juniors âgés entre 14 et 18 ans provenant d'une trentaine de pays.

2.7.2 Vie communautaire

Haut lieu de la vie communautaire, le centre communautaire Laurent-Venne propose une vaste gamme d'activités pour toute la famille : activités culturelles, mise en forme, danse, événements spéciaux et conférences, ateliers pour enfants. Le Centre à Nous abrite quant à lui de nombreux groupes et organismes communautaires offrant des activités ou services à différents groupes de population.

2.7.3 Culture

Repentigny peut s'enorgueillir d'une vie culturelle riche et dynamique qui s'adresse à l'ensemble des citoyens. Elle accueille plusieurs événements culturels d'envergure dont les concerts de l'OSM dans les parcs, le kiosque à musique du parc Charles-de-Gaulle, l'Oktoberfest des Québécois, le Festival Feu et Glace et le Rendez vous Estival. La plupart de ces grands évènements se tiennent au parc de l'Île-Lebel. À cela s'ajoutent une multitude d'évènements plus intimes tout au long de l'année, dans plusieurs lieux : concerts à l'Église de la Purification-

de-la-Bienheureuse-Vierge-Marie et à l'Hôtel de Ville, expositions culturelles et artistiques au Centre d'Exposition de Repentigny, spectacles et activités dans les deux bibliothèques de la ville, etc.

Il existe un grand potentiel de développement de l'offre vie culturelle, qui est toutefois limité par la capacité des installations existantes. Le projet d'Espace culturel qui prendra place au cœur de la ville, entre l'Île-Lebel et l'Hôtel de Ville, vise à répondre à ce besoin. Imaginé comme un véritable corridor culturel, ce concept unique comprendra :

- une salle de spectacle à configuration mobile de 350 places assises et 600 places debout;
- un Centre d'art et de création artistique de 1 365 m² (salle d'exposition, salle multifonctionnelle, salle de médiation culturelle, locaux d'enseignement et de répétition musicale);
- des jardins arboretums et d'arts publics et des parvis qui accueilleront des sculptures, des statues, et des expositions temporaires.

L'influence de ce nouvel Espace culturel s'étendra, au-delà des frontières de la ville, à toute la région de Lanaudière, participant ainsi au rayonnement culturel de Repentigny.

2.7.4 Récréotourisme

Plusieurs réseaux récréotouristiques traversent le territoire de Repentigny : la Route Verte et le Sentier Transcanadien (circuits cyclables), la Route Bleue (circuit navigable), la route touristique du Chemin du Roy, le sentier de motoneige Trans-Québec, le circuit agrotouristique des Chemins de Campagne. Les Sentiers de la Presqu'île, situés dans le Nord-ouest de la Ville, proposent un réseau étendu de sentiers pédestres, de ski de fond, de vélo hybride et de vélo de montagne dans un cadre naturel boisé.

Les Repentignois peuvent profiter des attraits récréotouristiques de la ville, qui attirent également des visiteurs de l'extérieur. L'omniprésence des cours d'eau, et particulièrement du fleuve Saint-Laurent, constitue une caractéristique et un attrait majeur de la ville. Le territoire compte deux marinas, ainsi qu'une rampe publique de mise à l'eau d'embarcations au parc Saint-Laurent. Le circuit de la Route bleue, qui permet aux petites embarcations, motorisées ou non, de naviguer depuis la rivière des Outaouais (Carillon) jusqu'à Saint-Sulpice, compte deux arrêts à Repentigny.

Les trois grands parcs riverains (Saint-Laurent, l'Île-Lebel et Rochefort) offrent des points de vue privilégiés sur le fleuve ainsi que des activités récréatives. Du côté de la rivière l'Assomption, le parc Entramis et la halte cyclable du boulevard Lacombe sont les principaux lieux publics riverains. La majorité des rives étant de tenure privée et bâties, les parcs riverains jouent un rôle essentiel dans le maintien des vues vers le fleuve et la rivière.

2.7.5 Patrimoine

Ancienne seigneurie fondée au XVIIe siècle, Repentigny a conservé des traces de son histoire ancienne mais également plus récente. On trouve encore des maisons en pierre le long des tracés fondateurs, à l'image de la Maison Chartier, située au 791 boulevard L'Assomption. Le Chemin du Roy (rue Notre-Dame), qui traverse la ville d'Ouest en Est depuis 1725, regroupe plusieurs constructions d'intérêt patrimonial, dont trois immeubles patrimoniaux classés[20] : le Moulin Grenier (1820), le Moulin Antoine-Jetté (1823) et l'Église de la Purification-de-la-Bienheureuse-Vierge-Marie. Cette dernière, construite à partir de 1723 (puis agrandie en 1850), est la plus ancienne du diocèse de Montréal et l'une des plus anciennes au Québec. C'est également dans sa portion traversant le centre-ville que l'on retrouve quelques bâtiments témoignant de la localisation de l'ancien noyau villageois. Il constitue, avec le boulevard Lacombe, un axe d'intérêt esthétique d'intérêt métropolitain.

Sur la rive Nord de la rivière l'Assomption, le Petit Village a conservé son caractère de noyau villageois et constitue un ensemble remarquable de maisons bourgeoises, de villégiature et d'anciennes villas. Au cœur de l'ancien village, l'Église Saint-Paul-l'Ermite construite en 1858, possède un intérêt patrimonial supérieur.

Repentigny se distingue également par son patrimoine moderne, au premier rang duquel on trouve l'église Notre-Dame-des-Champs, érigée en 1863 au 187, boulevard Iberville, et dessinée par le célèbre architecte Roger d'Astous. Le secteur de la coopérative d'habitation Notre-Dame-des-Champs est l'un des premiers secteurs résidentiels d'après-guerre de Repentigny et se distingue par son plan d'aménagement inspiré de la cité-jardin.

2.8 MOBILITÉ

2.8.1 Pôles générateurs de déplacement

Certains secteurs de la ville concentrent des équipements ou des types d'activités qui génèrent des quantités importantes de déplacements. Il s'agit des pôles industriels (parc industriel de Le Gardeur, zone industrielle de l'autoroute 40), commerciaux (Place Repentigny, Galeries Rive-Nord, grandes surfaces du Boulevard Brien et Galeries Brien) et institutionnels (centre multivocationnel Claude-David, CHSLD des Deux-Rives, Écoles secondaires l'Horizon, Jean-Baptiste-Meilleur et Félix-Leclerc, pôle sportif du parc Maurice-Richard).

[20] Classés par le gouvernement du Québec en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel.*

2.8.2 Transport routier

Repentigny bénéficie d'une bonne accessibilité autoroutière grâce à l'autoroute 40 qui traverse la ville d'Ouest en Est. Toutefois, avec près de 123 000 véhicules par jour[21], cet axe est très sollicité et la fluidité de la circulation aux heures de pointe est problématique, avec des problèmes de congestion récurrente à l'ouest du boulevard Brien. L'autre voie d'accès à l'île de Montréal, le pont Le Gardeur, est également régulièrement saturée aux heures de pointe.

L'axe du boulevard Brien et de la rue Saint-Paul constitue la principale artère Nord-Sud, et le seul lien direct entre les deux secteurs de la ville. La circulation est donc dense, et est particulièrement problématique aux abords du pont Rivest. Les boulevards Industriel et Louis-Philippe-Picard ainsi que les rues Notre-Dame-des-Champs, Valmont, Cherrier et Larochelle constituent les autres artères Nord-Sud. La rue Nord-Dame, les boulevards de L'Assomption, Lacombe et Pierre-Le-Gardeur constituent les principales artères Est-Ouest. L'autoroute 40 et l'axe Brien/Notre-Dame font partie du réseau routier d'intérêt métropolitain identifié par la CMM[22].

Les principales problématiques en matière de transport routier identifiées au schéma d'aménagement de la MRC de L'Assomption sont les suivantes[23] :

- Congestion récurrente sur l'autoroute 40 et le boulevard Brien, notamment aux heures de pointe;
- Absence de bretelle direction Est à la hauteur du viaduc de la rue Valmont;
- Absence de lien entre la rue Valmont et le boulevard Le-Bourg-Neuf, de part et d'autre de la rivière L'Assomption;
- Congestion rue Notre-Dame, accessibilité des commerces et multiplication des entrées charretières;
- Congestion à l'intersection de la rue Notre-Dame et du boulevard Notre-Dame-des-Champs en direction du pont Le Gardeur en heure de pointe du matin;
- Multiplication des entrées charretières sur le boulevard Lacombe (route 344);
- Seul le pont Rivest assure la liaison directe entre les secteurs de la ville;
- Congestion sur le boulevard Pierre-Le-Gardeur aux heures de pointe.

2.8.3 Transport collectif

Repentigny est desservi par le Réseau de transport collectif régional (RTCR) de la MRC de L'Assomption qui exploite plusieurs lignes d'autobus régional ainsi que 4 circuits externes à destination de Montréal (100, 200, 300 et 400). L'autoroute 40 et les boulevards Lacombe, Brien, Iberville, Louis-Philippe-Picard et les rues Notre-Dame-des-Champs et Notre-Dame constituent les principaux corridors de transport collectif régional et métropolitain. La boucle formée par l'autoroute 40, le boulevard Brien et la rue Notre-Dame constitue un axe de rabattement d'autobus d'intérêt métropolitain. Le terminus Repentigny, rue Leclerc, est le principal pôle de transport collectif par autobus de la ville, et est reconnu d'intérêt métropolitain. Les points de correspondance de la Place Repentigny et de la rue Jacques-Plante constituent également des points focaux du transport collectif local et régional.

[21] Étude de Génivar, Plan directeur de transport.
[22] Plan Métropolitain d'Aménagement et de Développement (PMAD) de la Communauté Métropolitain de Montréal (CMM).
[23] Schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de L'Assomption, décembre 2012, chap. 5, p.19.

La mise en service du Train de L'Est a permis de rejoindre la gare de Repentigny à la Gare Centrale de Montréal en 49 minutes. Cette nouvelle gare est située entre le boulevard Lacombe et le boulevard Pierre-Le Gardeur, au pied de l'autoroute 40. Elle comprend un stationnement incitatif et est également desservie par un circuit d'autobus exclusif du RTCR à Repentigny. Cette ligne de train pourrait être prolongée dans le futur vers L'Assomption.

2.8.4 Transport actif

Le réseau cyclable repentignois compte près de 55 km de pistes hors route et en chaussée partagée. La Route Verte traverse le secteur Le Gardeur sur plus de 10 km, et permet de rejoindre l'île de Montréal via le pont Le Gardeur. Cependant, comme pour le transport motorisé, il manque de liens entre les deux rives de la rivière L'Assomption. Le pont Rivest ne permet pas une traversée sécuritaire pour les vélos.

Le développement du transport actif est un élément central du Plan directeur de transport de Repentigny. Pour encourager l'utilisation de ces modes de déplacement, la Ville compte créer un véritable réseau fonctionnel de pistes cyclables interconnectées en plus de mettre en place des conditions de déplacement sécuritaires et confortables pour les usagers (cyclistes et piétons). La création de liens est-ouest et nord-sud est également au cœur de cette stratégie visant à promouvoir le transport actif. Le plan de transport collectif et actif identifie les tracés projetés pour l'extension du réseau cyclable. Parmi les tracés identifiés au schéma d'aménagement et de développement révisé, il y a notamment l'axe de la rue Notre-Dame, le chemin Saint-Paul et le chemin de la Presqu'île.

2.9 MILIEUX NATURELS D'INTÉRÊT

Plusieurs espaces boisés, dont certains abritent des milieux humides (marécages et tourbières), se trouvent en zone agricole, à l'extrémité Nord du territoire. Les rives du fleuve Saint-Laurent, et surtout les îles, constituent des territoires d'intérêt écologique. Outre des milieux humides, on y trouve des habitats fauniques, notamment une aire de concentration d'oiseaux aquatiques. Les rives de la rivière L'Assomption ont quant à elles perdu beaucoup de leur caractère naturel.

Le territoire de la Ville de Repentigny est compris à l'intérieur de trois bassins versants. Le bassin versant de la rivière L'Assomption couvre 51,3% du territoire. Cette rivière se caractérise par ses nombreux méandres et par

un nombre important de cours d'eau secondaires s'y déversant. Le second en importance sur le territoire est le bassin versant du fleuve Saint-Laurent et de ses nombreuses îles. Le fleuve longe en effet toute la limite Est de la Ville. Toutefois, l'accessibilité des rives est limitée en raison du tissu urbanisé. Le troisième bassin versant situé sur le territoire de Repentigny est celui de la rivière Mascouche, par le biais du ruisseau de la Cabane Ronde.

La gestion de l'eau implique de nombreux enjeux liés à l'aménagement et au développement du territoire, à la considération des bassins et des sous-bassins versants, à la sensibilisation et à l'éducation, à l'approvisionnement et à la consommation réfléchie de l'eau potable, à la protection et à la conservation des écosystèmes aquatiques et riverains, à la santé et à la sécurité publique, à la gestion des inondations et des embâcles, au récréotourisme et aux activités nautiques.

2.10 CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES

En raison de la présence du fleuve Saint-Laurent, de la rivière L'Assomption et de la rivière des Prairies, Repentigny est affecté par des risques d'inondations. Les épisodes d'inondations les plus importants surviennent en période de crue centennale (20-100 ans). Les plaines inondables répertoriées sur le territoire de Repentigny réfèrent au profil en long pour le tronçon Varennes-Grondines réalisé par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Des plaines inondables ont également été identifiées en bordure de la rivière L'Assomption. Elles sont illustrées sur le plan des contraintes à l'occupation du sol. L'autre principale contrainte naturelle à l'occupation du sol réside dans les risques de mouvements de terrain qui affectent les rives de la rivière L'Assomption et de ses affluents.

Les contraintes anthropiques sont plus nombreuses. La présence de l'usine de munitions General Dynamics impose des distances séparatrices et des normes de construction spécifiques pour les bâtiments situés à proximité. L'autoroute 40 constitue également une contrainte en termes de bruit routier mais aussi de qualité de l'air et de sécurité. Dans une moindre mesure, le fort trafic de la rue Notre-Dame constitue également une contrainte. Le réseau ferroviaire comporte également des risques relativement au transport de matières dangereuses et au bruit à proximité des secteurs habités, comme dans le secteur Le Gardeur.

Le territoire est également traversé par le gazoduc souterrain Trans-Québec Maritimes, et par une ligne de transport d'électricité d'Hydro-Québec. Des études ont été réalisées pour un projet de ligne à 120 kV Pierre-Le Gardeur-Saint-Sulpice, qui traverserait l'extrémité Nord de la ville, en zone agricole. Enfin, le projet d'oléoduc Énergie Est de TransCanada prévoit un tracé qui traverserait également l'extrémité Nord du territoire.

Finalement, bien que localisé sur le territoire de Terrebonne, le lieu d'enfouissement technique de Lachenaie cause des problèmes d'odeur ressentis jusqu'à Repentigny.

2.11 ÎLOTS DE CHALEUR URBAINS

En Les îlots de chaleur sont des secteurs où la température des surfaces est plus élevée que celle des secteurs environnants. En plus du climat, plusieurs causes favorisent l'émergence et l'intensification des îlots de chaleur telles que la morphologie des villes, les émissions de gaz à effet de serre, la perte progressive du couvert forestier et de la canopée, les propriétés thermiques de certains matériaux, l'imperméabilisation des sols et la chaleur anthropique.

Les conséquences des îlots de chaleurs touchent principalement l'environnement et la santé humaine. Ce phénomène constitue une préoccupation majeure pour la santé publique en milieu urbain, particulièrement durant les périodes de forte chaleur. Les populations vulnérables, telles les personnes âgées, les jeunes enfants et les personnes atteintes de maladies chroniques sont plus susceptibles de subir les effets indésirables des vagues de chaleur.

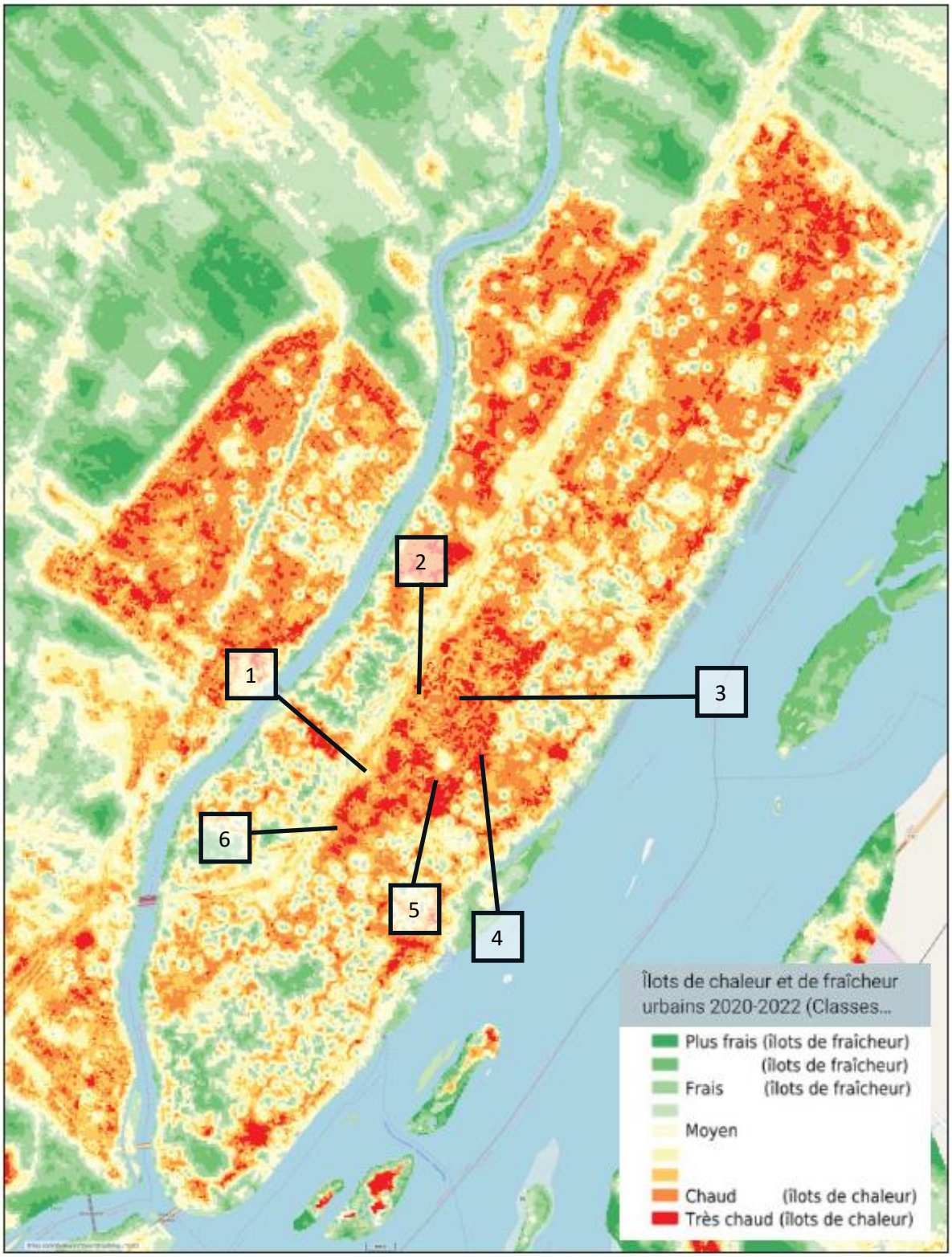
Repentigny comporte des îlots de chaleur, ces derniers se retrouvent principalement dans le quartier industriel situé au sud de l'autoroute 40, les centres commerciaux et les secteurs comportant de grandes surfaces minéralisées ainsi que des revêtements de toiture ayant peu de capacité à absorber la chaleur.

La figure 8.1 intitulée « Identification des îlots de chaleur Ville de Repentigny » illustre les secteurs sujets aux îlots de chaleur urbains.

No	Secteurs
1	Secteur commercial et industriel longeant l'autoroute 40 entre la rue Leclerc, le boulevard Brien et le boulevard Industriel
2	Secteur résidentiel de la rue Lafontaine
3	Secteur résidentiel formé par le carré des rues Laurendeau, Laurier et le boulevard Iberville
4	596, boulevard Iberville
5	Place Laurier
6	Galeries Rive-Nord
Source : Diagnostic des ilots de chaleur MRC de l'Assomption 2023	

2024-03-26, r.437-4, a.1

Figure 8.1 Identification des îlots de chaleur Ville de Repentigny



Source : Institut national de santé publique du Québec

3. VISION ET GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

3.1 VISION

La vision d'aménagement et de développement du plan d'urbanisme de la Ville de Repentigny s'appuie d'abord et avant tout sur celle du schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de L'Assomption. Tel que mentionné à son schéma d'aménagement de 3e génération, ce dernier « *représente un engagement de chacune de ses villes et paroisses à réaliser le plan d'action établi pour faire de la MRC de L'Assomption une communauté viable, participant pleinement à l'attractivité et à la compétitivité de la communauté métropolitaine de Montréal et de la région de Lanaudière. Nos municipalités ont ainsi fait le choix de consolider leurs identités lanaudoise et métropolitaine.* »

Ainsi, l'engagement de la Ville de Repentigny au schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de L'Assomption est le suivant :

« La ville de Repentigny s'identifie entièrement au schéma. Elle tient à y apposer sa signature. L'approche retenue, le travail consenti, les analyses réalisées, les enjeux identifiés, la vision adoptée et le plan d'action établi font du schéma de 3e génération de la MRC de L'Assomption plus qu'un outil de planification. Ils en font un engagement politique de la Ville de Repentigny à contribuer de manière durable à l'essor social, culturel et économique de la MRC de L'Assomption. Par le schéma de 3e génération de la MRC de L'Assomption, la Ville de Repentigny s'engage, sans réserve, envers sa population et sa double région d'appartenance lanaudoise et métropolitaine, à fournir :

- *Un cadre de vie respecté et mis en valeur;*
- *Un milieu de vie solidaire, diversifié et attractif;*
- *Un niveau de vie dynamique et recherché.*

Elle s'engage enfin à assurer une gestion rationnelle de l'espace urbain et rural qui est sien.

La Ville de Repentigny par son adhésion au schéma de 3e génération de la MRC de L'Assomption veut livrer un message sans équivoque à la Communauté métropolitaine de Montréal. Elle peut et elle veut contribuer pleinement à l'amélioration de l'attractivité et de la compétitivité de la région métropolitaine de Montréal. Elle peut et elle veut le faire tout en gardant ses spécificités et son identité propre : lanaudoise et métropolitaine. »

Par ailleurs, la vision du plan d'urbanisme s'articule également autour des trois caractéristiques spécifiques du Plan stratégique de développement de Repentigny soit : « *Une ville à maturité, Une réalité régionale de plus en plus contraignante, Vivre et se loger, des potentiels inexploités ».* De plus, la vision de ce plan se traduit comme suit : *« Ville unique par sa qualité de vie optimale, Repentigny poursuit, avec dynamisme, constance et sans compromis, sa vision précise de créer une ville totalement humaine, accueillante, branché, dynamique, culturelle, prospère, verte et sécuritaire »* alors que la mission du Plan stratégique de développement de la Ville, *« vise à offrir une gamme complète et personnalisée de services municipaux de qualité optimale, propice aux attentes et à l'épanouissement de nos citoyennes et citoyens, et ce, dans le respect de notre capacité financière. »*

Il est essentiel pour une Ville d'importance, tel que Repentigny, de doter son plan d'urbanisme d'orientations marquantes afin de guider son redéveloppement et de consolider son positionnement à l'échelle régionale et métropolitaine et ce, sur un horizon de planification s'étendant sur plusieurs années. Cette vision commune appuie donc la Ville dans son positionnement futur et présente la volonté municipale quant aux choix qui seront faits dans le redéveloppement de son territoire.

Il importe de se doter d'une vision du redéveloppement de la Ville, mais également d'en faire la promotion en misant sur les éléments marquants et originaux, uniques à Repentigny tel que l'île Bourdon, la frange fluviale, la qualité du niveau de services offerts, etc. Afin de faire rayonner l'image de la Ville et faire valoir son positionnement, il faut offrir le maximum de visibilité aux domaines d'activités dans lesquels elle se distingue des autres.

Des domaines d'activités et éléments uniques à Repentigny, certaines caractéristiques distinctives doivent ressortir. C'est sur ces caractéristiques, qui constituent en quelque sorte l'image de marque de Repentigny, qu'il faut miser afin d'assurer le positionnement de la Ville.

Pour soutenir et mettre en valeur les caractéristiques distinctives de Repentigny, il importe de mettre en valeur et d'assurer une visibilité des atouts, avantages et intérêts déjà présents sur le territoire. Ces forces établies constituent la base du développement des caractéristiques distinctives solides et durables.

En ce sens, le développement et la mobilité durable étant des préoccupations grandissantes, la Ville souhaite maintenir sa gestion et sa planification à une dimension humaine. En lien avec la qualité de vie des résidents, le développement et la mobilité durables préconise le redéveloppement du territoire et l'utilisation des ressources de façon rationnelle, et ce, au bénéfice des générations futures.

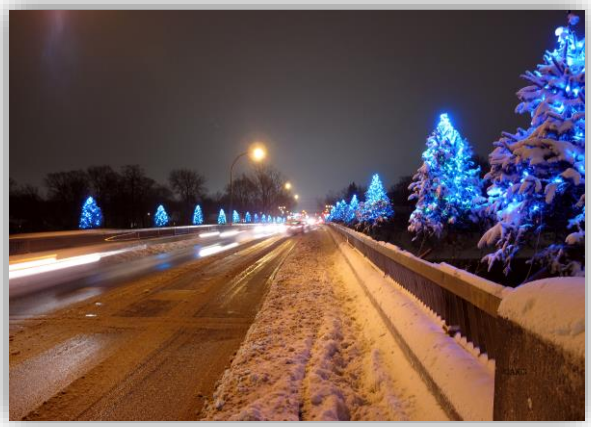
De plus, la Ville doit aussi considérer le fait qu'outre une portion de l'Île Bourdon, elle ne dispose pratiquement plus d'espace développable à des fins résidentielles ainsi qu'à des fins de développement économique à l'intérieur de son périmètre d'urbanisation. Quoique la ville s'engage à redévelopper son territoire déjà urbanisé, il importe également d'assurer l'optimisation de l'espace voué au futur développement, face à cette capacité déficitaire. Ville attractive de la couronne Nord, Repentigny doit être en mesure de se positionner pour répondre à la demande future en matière de développement résidentiel et à des fins économiques.

Les orientations mises de l'avant par le présent plan d'urbanisme correspondent essentiellement à des projets structurants pour la Ville, revêtant ainsi un caractère opérationnel. L'identification de ces projets majeurs et des objectifs qui s'y rattachent est issue des constats et des enjeux qui caractérisent la Ville.

Les grandes orientations de ce plan d'urbanisme représentent les lignes directrices du développement de la Ville de Repentigny et constituent un cadre de référence pour la refonte réglementaire. Une série d'objectifs est associée à chacune des grandes orientations et se traduisent en différentes stratégies et interventions permettant leur atteinte, tel que des politiques, programmes, projets d'immobilisation, planifications détaillées et dispositions réglementaires.

GRANDES ORIENTATIONS

Orientation 1. Un leadership reconnu à l'échelle régionale et métropolitaine



Cinquième ville en importance sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, la Ville de Repentigny exerce un leadership indéniable au sein de la MRC, de la région administrative et de la CMM. En effet, le rythme de développement qu'a connu la ville au cours des dernières décennies lui a permis d'augmenter son poids démographique et de consolider son rôle dans l'échiquier régional et métropolitain. La première orientation du plan d'urbanisme vient affirmer et consolider le leadership majeur de la Ville de Repentigny en s'appuyant notamment sur la consolidation d'un pôle central multifonctionnel unique et fort.

Cette orientation se traduit par les objectifs et les moyens de mise en œuvre suivants :

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
1.1 Maintenir et consolider le leadership et le rôle majeur de la Ville de Repentigny au sein de la Couronne Nord, de Lanaudière et de la CMM	1.1.1 Application et mise à jour régulière du Plan de développement stratégique 1.1.2 Définition d'une image de marque appuyée notamment sur le caractère culturel, sportif et tennistique de la Ville de Repentigny 1.1.3 Mise en œuvre de la stratégie de déploiement de l'image de marque
1.2 Favoriser la consolidation d'un pôle central multifonctionnel unique et fort dans l'axe du Boul. Brien / Saint-Paul	1.2.1 Élaboration d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) du Pôle central multifonctionnel 1.2.2 Élaboration d'une vision d'aménagement du domaine public du pôle central multifonctionnel (définition des portes d'entrée, aménagement et hiérarchie des accès, mobilier urbain, stationnements, etc.) 1.2.3 Élaboration d'une vision et un concept d'aménagement de l'axe du boulevard Brien en tant que lien fonctionnel entre le centre-ville et la portion nord de la Ville (formes du développement, types de fonctions, etc.) 1.2.4 Mise en place de dispositions normatives (superficie minimale, usages autorisés, etc.) et de mesures incitatives pour l'implantation d'équipements à caractère régional dans le pôle central multifonctionnel

Orientation 2. Un haut niveau de services pour l'ensemble de la population

Les Repentignois bénéficient actuellement d'une offre de services élevée qui participe grandement à leur qualité de vie. La présence de nombreux équipements institutionnels et communautaires répartis adéquatement sur le territoire permet à tous d'accéder aisément aux services courants. Toutefois, l'augmentation démographique anticipée et le vieillissement de la population amènent de nouveaux besoins en termes de services. Le maintien de l'attractivité de la Ville passe donc par le maintien de l'offre de services, et surtout son adaptation à l'évolution démographique. Les équipements, infrastructures et services devront donc constamment évoluer en tenant compte de cette nouvelle réalité. La présence d'équipements d'envergure régionale est également un atout qu'il importe de renforcer puisqu'ils bénéficient à l'ensemble de la population de la Ville. Enfin, dans le but de garantir une accessibilité accrue aux différents équipements, l'offre et la demande devront être planifiés de concert et en lien avec la desserte en transport collectif.

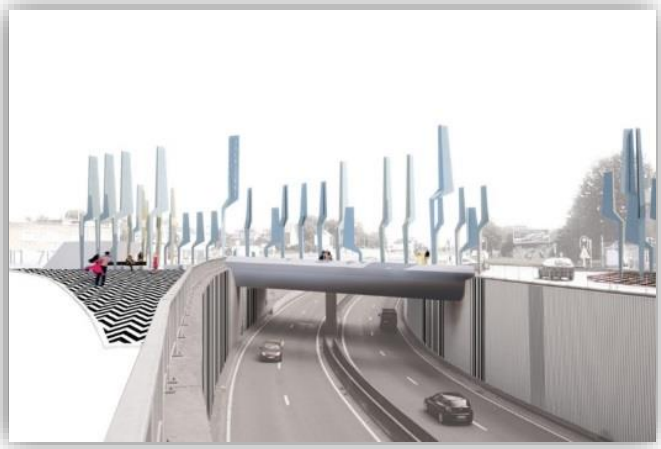
Cette orientation se traduit par les objectifs et les moyens de mise en œuvre suivants :

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
2.1 Assurer la desserte adéquate en parcs, espaces verts et équipements publics et communautaires ainsi que le déploiement du réseau récréatif des secteurs à revitaliser ou à requalifier	2.1.1 Poursuivre les améliorations et la mise à niveau des aménagements et des équipements récréatifs dans les parcs et les espaces verts, en fonction des besoins et des caractéristiques sociodémographiques 2.1.2 Mise à jour et mise en œuvre des recommandations du Plan de transport en vue d'assurer l'arrimage du réseau cyclable local au réseau cyclable récréotouristique (Route verte, piste multifonctionnelle riveraine projetée, etc.) 2.1.3 Mise à jour et mise en œuvre du Plan directeur des équipements récréatifs 2.1.4 Adoption de dispositions relatives à la cession d'une bande cyclable dans le cadre de projets de requalification 2.1.5 Adoption et application d'un règlement sur les PPCMOI et autres outils urbanistiques adéquats
2.2 Adapter le haut niveau de services actuel et les outils de gestion à l'évolution de la réalité démographique	2.2.1 Maintien des services municipaux offerts à l'ensemble de la population (urbanisme, loisirs, culture, sécurité publique, sécurité incendie, aqueducs, égouts, parcs et espaces verts, etc.)

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
	2.2.2 Application et mise à jour de la Politique de la famille et des aînés et de son plan d'action, en incluant les jeunes et les communautés culturelles 2.2.3 Poursuite de la démarche visant à faire reconnaître Repentigny comme municipalité amie des aînés (MADA) 2.2.4 Poursuite de la mise en place d'un programme d'entretien préventif des infrastructures et évaluation des besoins en matière de capacité 2.2.5 Réflexion avec la Commission scolaire des Affluents concernant la gestion de la fluctuation de la clientèle en lien avec les établissements scolaires 2.2.6 Collaboration avec les différents ministères et organismes publics et parapublics concernés afin de localiser de façon optimale les établissements liés à la santé, aux services sociaux, à la petite enfance, etc. 2.2.7 Poursuite de l'amélioration des équipements récréatifs, en visant particulièrement la diversification de l'offre pour les différentes clientèles 2.2.8 Application de la Politique de sécurité urbaine 2.2.9 Poursuite de l'apport soutenu des organismes communautaires et associatifs et développement de nouveaux partenariats
2.3 Assurer l'accessibilité des nouvelles installations et équipements à caractère public et leur arrimage aux réseaux de transport collectif	2.3.1 Adoption de dispositions relatives à la localisation prioritaire de projets structurants (résidences pour personnes âgées, équipements de santé…) au sein des corridors de transport collectifs et à proximité des services 2.3.2 Adoption et application de dispositions relatives à la localisation prioritaire de nouvelles installations publiques d'envergure métropolitaine notamment à caractère universitaire et de recherche dans le pôle central multifonctionnel 2.3.3 Adoption et application de dispositions favorisant l'implantation des installations communautaires et sociales à proximité des parcours de transport en commun

Orientation 3. Des portes d'entrée attrayantes et un accès central prestigieux

Le territoire de la Ville de Repentigny est accessible par le biais de diverses portes d'entrées. De plus, l'autoroute 40 traverse la majeure partie du territoire et offre une belle opportunité de visibilité permettant à la Ville de se mettre en valeur. Afin de se démarquer, les entrées de ville doivent souligner son caractère distinctif. De plus, l'échangeur de l'autoroute 40 et du boulevard Brien, offrant une accessibilité au cœur de la ville, pourrait bénéficier d'une mise en valeur plus significative soulignant le caractère marquant de cette porte d'entrée. La troisième orientation du plan d'urbanisme vise donc à appuyer l'attractivité des principales portes d'entrée ainsi que la planification d'une entrée plus prestigieuse pour accéder au cœur de la ville.



Cette orientation se traduit par les objectifs et les moyens de mise en œuvre suivants :

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
3.1 Établir une signature distinctive pour les principales portes d'entrées de ville	3.1.1 Caractérisation des principales portes d'entrée afin de cerner les problématiques et les enjeux liés à leur fonctionnalité et à leur attractivité 3.1.2 Élaboration d'une vision d'aménagement des portes d'entrée 3.1.3 Mise en place d'aménagements distinctifs aux principales portes d'entrée de la ville
3.2 Simplifier l'accès autoroutier au pôle central multifonctionnel	3.2.1 Négociation avec le MTQ afin d'évaluer les possibilités de création et/ou de réaménagement des entrées et sorties de l'autoroute 40 3.2.2 Réaménagement de l'intersection de la sortie boulevard Brien Sud et de la rue de La Fayette

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
	3.2.3 Réalisation d'une étude relative à la fluidité de la circulation
3.3 Marquer visuellement la présence du pôle central depuis l'autoroute tout en lui donnant une image prestigieuse	3.3.1 Caractérisation des principaux axes routiers et des principales portes d'entrée afin de cerner les problématiques et les enjeux. 3.3.2 Pourparlers avec le MTQ afin d'évaluer les possibilités de transformer la configuration du boulevard Brien et de ses échangeurs 3.3.3 Discussion avec le MTQ pour modifier la signalisation autoroutière afin d'identifier clairement l'accès au pôle multifonctionnel et au centre-ville 3.3.4 Adoption et application de dispositions favorisant les constructions de plusieurs étages, l'augmentation de la volumétrie, la réduction des superficies imperméables, etc. à proximité directe de l'autoroute
3.4 Améliorer le paysage urbain aux abords autoroutiers du pôle central multifonctionnel	3.4.1 Adoption et application de dispositions favorisant la qualité de l'architecture et des aménagements sur les terrains du pôle central multifonctionnel 3.4.2 Négociation avec le MTQ afin de réaliser des aménagements paysagers dans l'emprise autoroutière 3.4.3 Sensibilisation des propriétaires résidentiels, commerciaux et industriels riverains et établissement de mesures incitatives à l'aménagement paysager

Orientation 4. Un pôle central à rayonnement régional, vibrant, attrayant et habité

Le pôle central à rayonnement régional, articulé dans l'axe du boulevard Brien joue un rôle économique majeur. Son redéveloppement vient appuyer la consolidation de la vocation régionale et métropolitaine de ce pôle tout en limitant les fuites commerciales identifiées. Toutefois, les perspectives d'évolution de l'offre commerciale à l'échelle métropolitaine en lien avec les changements démographiques, l'apparition de nouvelles tendances en matière de développement commercial, l'évolution des habitudes de consommation ainsi que la nécessaire rationalisation de l'espace, notamment l'espace dédié au stationnement, incitent à faire évoluer ce pôle vers un modèle de développement plus dense et multifonctionnel. Il s'agit de créer un milieu de vie multifonctionnel où les citoyens pourront consommer mais également se divertir, se restaurer, travailler et vivre. L'ajout d'usages autres que commerciaux vise notamment à soutenir la vitalité commerciale en assurant un bassin de consommateurs à proximité. Le rapprochement entre les lieux d'habitation et les services et commerces s'inscrit également dans une perspective de développement durable et répond également aux besoins de mobilité liés, entre autres, au vieillissement de la population. Enfin, la présence du terminus d'autobus métropolitain constitue également un argument supplémentaire en faveur de la diversification des usages et de la densification de l'occupation du secteur.

Cette orientation se traduit par les objectifs et les moyens de mise en œuvre suivants :

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
4.1 Maintenir et renforcer le rôle de la Ville comme pôle régional de services	4.1.1 Saisie de toutes les opportunités relatives à l'implantation de services d'envergure régionale et métropolitaine tel qu'un campus universitaire, un centre de recherche, etc. 4.1.2 Adoption et application de dispositions visant à autoriser ce type d'usages dans le pôle central multifonctionnel 4.1.3 Collaboration aux travaux de la MRC et du CLD concernant l'évaluation du potentiel de création d'un pôle régional de santé, de services et de soins à la personne
4.2 Renforcer le rôle du pôle central multifonctionnel et favoriser l'implantation d'équipements à caractère régional et métropolitain	4.2.1 Collaboration avec les ministères et les autres organismes publics et parapublics dans l'implantation des services administratifs dans le pôle central multifonctionnel 4.2.2 Mise en place de mesures incitatives pour l'implantation d'équipements à caractère régional et métropolitain (hôtel, centre de congrès, espace culturel, etc.) dans le pôle central multifonctionnel

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
	4.2.3 Adoption et application de dispositions spécifiques au règlement de zonage afin de consolider le pôle central multifonctionnel (grandes institutions, fonction financière, services, bureaux administratifs, sièges sociaux, banques, restaurants, etc.) 4.2.4 Adoption et application de dispositions spécifiques au règlement de zonage limitant l'implantation des équipements à caractère régional et métropolitain dans les autres secteurs de la ville par la gestion des usages et des superficies
4.3 Accroître la densité par le redéveloppement et assurer la mixité des usages du pôle central multifonctionnel	4.3.1 Élaboration de Programmes particuliers d'urbanisme (PPU) en portant une attention spécifique à l'optimisation de l'espace et des bâtiments et aux possibilités de redéveloppement 4.3.2 Évaluation de l'opportunité d'élaborer des mesures incitatives pour le redéveloppement de terrains et bâtiments 4.3.3 Évaluation de l'opportunité d'acquérir, selon le cas, certains terrains et bâtiments du pôle central multifonctionnel 4.3.4 Adoption et application de dispositions spécifiques au règlement de zonage portant notamment sur l'augmentation de la densité, la mixité des usages et le redéveloppement des espaces 4.3.5 Utilisation d'outils de planification et de réglementation visant à gérer la conversion de bâtiments industriels à des fins commerciales ou à des fins résidentielles (densité, usage, etc.)
4.4 Consolider le pôle central multifonctionnel par la création d'un pôle d'activités économiques et le redéveloppement à des fins de mixité d'usages du secteur industriel au sud de l'autoroute 40	4.4.1 Élaboration d'un énoncé de vision pour le secteur industriel situé au sud de l'autoroute 40 4.4.2 Élaboration d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur industriel situé au sud de l'autoroute 40 4.4.3 Soutien à la relocalisation de certaines entreprises situées dans le secteur industriel au sud de l'autoroute 40 en partenariat avec le CLD et la MRC
4.5 Faire du secteur « Centre-ville » un haut lieu d'animation culturelle permettant la rencontre, l'échange et favorisant les liens sociaux	4.5.1 Élaboration d'un PPU du secteur centre-ville 4.5.2 Mise en place de l'Espace culturel 4.5.3 Évaluation de l'opportunité d'élaborer des mesures incitatives de rénovation commerciale 4.5.4 Poursuite du déploiement du réseau Wi-Fi dans tous les espaces publics du centre-ville 4.5.5 Collaboration avec la Société récréotouristique de Repentigny et les organismes partenaires dans la gestion événementielle du centre-ville
4.6 Développer le tourisme d'affaires et de congrès	4.6.1 Mise en place de partenariat avec les secteurs publics et privés pour l'implantation d'infrastructures soutenant le tourisme d'affaires et de congrès 4.6.2 Adoption et application de dispositions relatives aux usages afin de permettre l'implantation d'un hôtel et d'un centre de congrès dans le pôle central multifonctionnel

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
4.7 Réduire les impacts liés aux ilots de chaleur liés aux grandes surfaces commerciales	4.7.1 Adoption de dispositions relatives aux stationnements (ilots de verdure, plantation, nombre de cases minimales, etc.)

Centre-ville

Le centre-ville est le cœur de la ville; il en est le quartier central. Le centre-ville est souvent l'un des quartiers les plus anciens de la ville et l'un des plus animés. Les principaux bâtiments administratifs, les lieux de culte traditionnels et les principaux services y sont regroupés. Sa centralité résulte d'une organisation interne de l'espace qui déborde assez peu du noyau central de la ville. Elle s'exprime, entre autres, à travers une forte densité souvent plus importante que celle du tissu urbain des quartiers périphériques.

Un réseau de rues et trottoirs converge généralement vers le centre-ville, y facilitant ainsi l'accès. Le centre-ville se veut un espace de rassemblement. Une place publique y est souvent aménagée. Cet endroit sert de vecteur à une panoplie d'activités citoyennes et urbaines.

Le centre-ville exerce un pouvoir d'attraction important sur la population, il est une composante importante de l'identité de la ville.

Orientation 5. Des pôles d'emplois et de services bien structurés

Afin de consolider sa position clé dans la MRC, dans la région de Lanaudière et dans la CMM, la Ville de Repentigny doit être en mesure de conserver son attractivité envers les employeurs de choix. La Ville doit notamment stimuler les pôles d'emplois existants tout en favorisant l'émergence de nouveaux secteurs

entrepreneurials tournés vers les nouvelles technologies. Cette consolidation de la base commerciale et industrielle régionale ainsi que l'attractivité que la Ville veut acquérir envers les entreprises technologiques, devra se refléter dans le panier de services offerts.

Cette cinquième orientation du Plan d'urbanisme ancre l'esprit d'entreprenariat comme prémisse importante du développement afin d'affermir le positionnement de la Ville de Repentigny en tant que pôle d'emplois et de services de qualité.

Cette orientation se traduit par les objectifs et les moyens de mise en œuvre suivants :

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
5.1 Permettre aux entreprises d'atteindre leurs objectifs de croissance	5.1.1 Réalisation en collaboration avec le CLD et la MRC d'une étude d'évaluation du potentiel de développement des secteurs industriels 5.1.2 Élaboration d'un énoncé de vision relatif au développement de la fonction industrielle
5.2 Maintenir et consolider les activités industrielles dans l'aire industrielle du secteur Le Gardeur	5.2.1 Amélioration de l'interface entre le secteur industriel de Le Gardeur et les secteurs adjacents

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
	5.2.2 Adoption et application de dispositions spécifiques relatives aux usages industriels
5.3 Maintenir et consolider les activités et les emplois liés à l'agriculture	5.3.1 Soutien des actions prioritaires du Plan de développement de la zone agricole (PDZA) 5.3.2 Discussion avec le CLD pour la réalisation d'analyse de caractérisation du foncier agricole afin de mettre en place un incubateur d'entreprises agricoles et établir les modes de fonctionnement inhérents
5.4 Favoriser l'implantation d'entreprises œuvrant notamment dans le domaine de l'information, l'intelligence urbaine et des nouvelles technologies	5.4.1 Adoption et application de dispositions spécifiques relatives aux établissements axés sur la recherche et les nouvelles technologies, l'information et l'intelligence urbaine 5.4.2 Discussion avec le CLD afin de réaliser des études de faisabilité concernant différents aspects des projets 5.4.3 Adoption et application de dispositions spécifiques relatives à l'implantation d'un centre d'interprétation de ressources renouvelables 5.4.4 Collaboration avec le CLD et la MRC pour la réalisation d'études de faisabilité de projet
5.5 Établir une structuration des artères et des pôles commerciaux en fonction de leur rayonnement et de leur complémentarité	5.5.1 Élaboration d'une vision et d'un concept d'aménagement du boulevard Brien, de la rue Notre-Dame, du boulevard Lacombe et de la rue Saint-Paul 5.5.2 Adoption et application de dispositions spécifiques relatives aux usages commerciaux 5.5.3 Conception de normes d'aménagement pour réduire les îlots de chaleur et pour embellir la Ville 5.5.4 Adoption et application de dispositions spécifiques concernant l'affichage, la localisation, l'envergure et l'aménagement des stationnements publics
5.6 Assurer la revitalisation de la fonction commerciale sur certaines portions de la rue Notre-Dame	5.6.1 Structuration de la fonction commerciale 5.6.2 Adoption et application de dispositions relatives à la localisation, l'implantation, la construction, l'architecture, l'aménagement paysager et l'affichage 5.6.3 Adoption et application de dispositions relatives aux usages et au contingentement des usages 5.6.4 Révision de la localisation optimale des usages relatifs à l'automobile
5.7 Développer l'attractivité et le dynamisme d'Espace culturel et du centre-ville par l'implantation de commerces d'ambiance et de commerces complémentaires	5.7.1 Adoption et application de dispositions relatives aux commerces d'ambiance et aux commerces complémentaires
5.8 Consolider les institutions en tant que pôles d'emploi	5.8.1 Discussion avec les ministères et organismes concernés afin de maintenir et d'augmenter le nombre d'emplois 5.8.2 Poursuite du développement du pôle d'emploi du boulevard Louis-Philippe-Picard

Orientation 6. L'île Bourdon : un écoquartier exemplaire

L'île Bourdon constitue un des rares espaces disponibles en *« zone blanche »* pour le développement sur le territoire de la MRC de L'Assomption, voire sur le territoire de la CMM. Située stratégiquement à l'embouchure de la rivière des Prairies et du fleuve St-Laurent, l'île offre une opportunité de développement écologique sans pareil. En effet, la Ville de Repentigny appuie son leadership métropolitain sur le développement d'un réel quartier écologique à l'île Bourdon. Cet éventuel quartier écologique, inspiré de ceux souvent cités en exemple tel que Hammarby et Vastra Hamnen en Suède ou la Pointe-Nord de l'Île-des-Soeurs, pourrait devenir un projet phare pour la Ville de Repentigny.

La sixième orientation du plan d'urbanisme vise donc la planification d'un modèle de développement écologique sur l'île Bourdon.

Cette orientation se traduit par les objectifs et les moyens de mise en œuvre suivants :

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
6.1 Profiter de la grande visibilité et du positionnement stratégique de l'Île Bourdon pour en faire un projet modèle et innovateur	6.1.1 Élaboration d'un énoncé de vision pour l'ile Bourdon 6.1.2 Élaboration d'un Programme particulier d'urbanisme pour l'ile Bourdon, inspiré des meilleures pratiques de développement urbain durable (LEED ND, Smart Growth, transport actif et collectif, « marchabilité », etc.) 6.1.3 Adoption et application de dispositions visant une architecture innovante et audacieuse
6.2 Créer un milieu de vie complet ayant une faible empreinte environnementale	6.2.1 Adoption et application de dispositions visant à minimiser l'empreinte écologique des constructions, des aménagements et des activités (réduction des îlots de chaleur, gestion des eaux de pluie, efficacité énergétique des bâtiments, gestion des matières résiduelles, enfouissement des fils, utilisation d'énergies renouvelables, etc.)

	6.2.2 Adoption et applications de dispositions favorisant une forme urbaine dense, compacte et comprenant une mixité de fonctions
6.3 Assurer l'intégration du développement de l'Île Bourdon aux principes de mobilité durable	6.3.1 Collaboration avec le RTCR afin de desservir l'Île Bourdon 6.3.2 Discussion avec l'AMT afin de réfléchir à la possibilité d'implanter une desserte du train de l'Est pour l'Île Bourdon
6.4 Capitaliser sur le caractère naturel de l'Île Bourdon pour établir un milieu de vie de haute qualité	6.4.1 Mise en valeur du caractère naturel de la partie Sud de l'île 6.4.2 Planification d'une promenade riveraine sur le pourtour de l'île 6.4.3 Adoption et application de mesures visant le maintien du caractère naturel et l'aménagement d'espace vert public

Quartier écologique

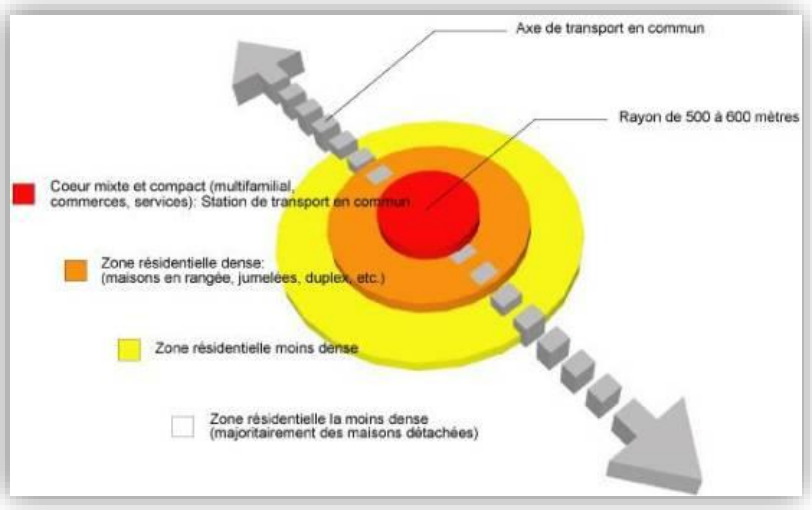
Un quartier écologique, ou écoquartier, constitue un modèle d'urbanisation qui préserve la qualité de vie de ses occupants. Ce modèle de développement urbain permet de réduire l'utilisation des ressources naturelles, énergétiques et financières. Cette réduction de l'empreinte écologique est notable dès la phase de construction et se poursuit dans une perspective de long terme afin d'établir des solutions structurantes en matière de gestion environnementale.

Un écoquartier est un milieu de vie complet répondant aux besoins d'une population diversifiée. Il est interconnecté avec son environnement interne autant qu'externe. Il offre une occasion d'améliorer l'environnement bâti existant ou projeté par une démarche de consolidation, de densification ou de requalification du quartier à convertir. Un des objectifs principal d'un écoquartier est de contribuer au développement de collectivités tout en permettant à ses habitants de réduire leur empreinte écologique.

Orientation 7. Une densification et une mixité du développement liées aux pôles intermodaux de transport

La reconnaissance de l'importance des pôles intermodaux de transport dans l'aménagement et le développement de la Ville de Repentigny introduit une nouvelle dimension à la trame urbaine traditionnelle. En effet, la densification et la mixité des usages constituent désormais des prémisses de base à la façon de développer les aires liées à l'intermodalité des transports. La mise en réseau du Train de l'est et l'implantation d'une gare sur le territoire de la Ville de Repentigny se veulent une excellente opportunité pour des fins de redéveloppement d'un secteur basé sur les principes du *Transit Oriented Development* soit l'aménagement autour d'une gare de voie ferrée locale ou d'une station de transports (autobus, métro, tramway) de secteurs résidentiels et commerciaux favorisant l'usage du transport collectif et dont la densité décroit en allant vers la périphérie.

La septième orientation du plan d'urbanisme vise donc la densification résidentielle et la mixité des usages des pôles intermodaux de transport.



Cette orientation se traduit par les objectifs et les moyens de mise en œuvre suivants :

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
7.1 Favoriser la densification et la mixité des usages à proximité des pôles de transport collectif	7.1.1 Élaboration d'un énoncé de vision du secteur TOD autour de la gare du train de l'est 7.1.2 Élaboration d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur TOD autour de la gare de train de l'Est 7.1.3 Élaboration d'un Programme particulier d'urbanisme autour du secteur du terminus d'autobus de l'AMT 7.1.4 Adoption et application de dispositions relatives à la densité, aux usages et à la forme d'occupation du territoire du secteur de la gare, du secteur du terminus de l'AMT, des corridors de transport collectif et des points de transfert modal incluant le centre d'échange
7.2 Assurer l'intégration des pôles générateurs de déplacement dans la planification des infrastructures de transport	7.2.1 Identification des pôles générateurs de déplacement, dont les pôles commerciaux, industriels et institutionnels 7.2.2 Adoption et application de dispositions relatives à la localisation de nouvelles installations publiques d'envergure régionale et métropolitaine
7.3 Favoriser la densification et la diversification de l'habitat, en particulier à proximité des corridors de transport collectif et des pôles de services	7.3.1 Adoption et application de dispositions relatives à la densité et à la forme d'occupation du territoire

Le TOD

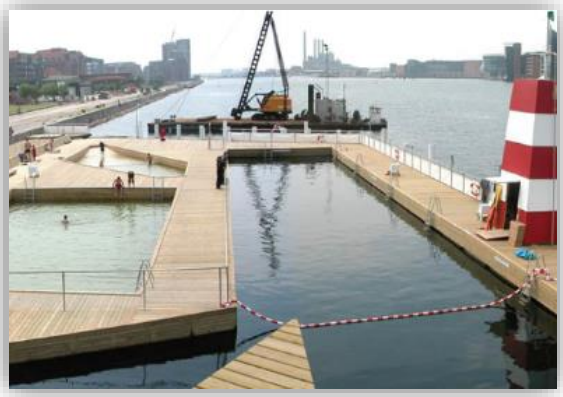
C'est à Peter Calthorpe, un urbaniste, que l'on doit le concept de TOD. Cet acronyme, de Transit-Oriented Development, évoque un retour vers le village urbain en plaçant l'être humain au centre des préoccupations des planificateurs.

Le TOD est un secteur de développement de moyenne à haute densité situé à une distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif. Il offre des opportunités de logement, d'emploi et de commerce et est conçu pour les piétons sans, toutefois, exclure l'automobile. Le TOD peut être un nouveau projet ou le redéveloppement d'un secteur dont la conception facilite l'usage des transports collectifs et actifs.

Le TOD vise à combattre la congestion urbaine et routière, à réorganiser et optimiser le tissu urbain, à répondre aux enjeux sociaux et environnementaux et à accroître la prospérité et la qualité de vie des résidents.

Orientation 8. Une façade dévoilant le caractère fluvial

La Ville de Repentigny bénéficie de la présence du fleuve St-Laurent, de son archipel ainsi que de la rivière L'Assomption. Le fleuve joue un rôle particulièrement important pour les Repentignois(es) puisqu'il constitue une toile de fond et une référence attractive majeure. À l'instar de la plupart des municipalités du Québec, le développement de la Ville s'est fait sans exploiter le plein potentiel des cours d'eau. Le redéveloppement de cette portion particulièrement attrayante du territoire de la Ville doit se préoccuper du maintien des percées visuelles et de l'accessibilité publique aux cours d'eau.



La huitième orientation du Plan d'urbanisme vise donc à mettre en valeur la beauté de ces paysages maritimes et naturels offerts par le fleuve Saint-Laurent et par la rivière L'Assomption.

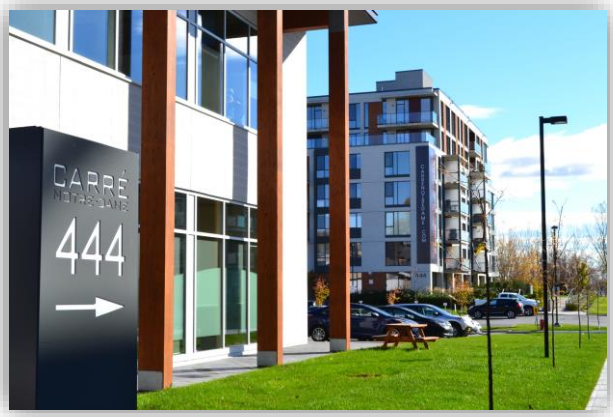
Cette orientation se traduit par les objectifs et les moyens de mise en œuvre suivants :

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
8.1 Rapprocher le fleuve et les citoyens en améliorant l'accessibilité physique et visuelle à celui-ci	8.1.1 Mise en œuvre du Plan directeur de l'aménagement des berges (parc-plage Saint-Laurent, pôle nautique, pôle famille, corridors visuels et fenêtres sur le fleuve, etc.) et création d'une promenade riveraine 8.1.2 Saisie des opportunités d'acquisition de propriétés afin d'aménager des accès au fleuve 8.1.3 Adoption et application de dispositions visant la cession d'une bande de terrain riveraine 8.1.4 Conservation, identification, entretien et maintien de l'accès des emprises publiques riveraines existantes 8.1.5 Adoption et application de dispositions relatives à l'implantation des bâtiments et à l'aménagement des terrains de manière à favoriser les vues vers le fleuve
8.2 Favoriser la densification et le redéveloppement des terrains riverains, en respectant la cohabitation avec le cadre bâti existant	8.2.1 Élaboration d'une planification détaillée encadrant l'analyse des projets dans une approche de développement durable

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
	8.2.2 Actualisation et mise en œuvre du plan directeur des infrastructures afin d'en adapter la capacité aux besoins générés par les projets de redéveloppement 8.2.3 Adoption et application de dispositions relatives à la densité, aux usages et à la forme d'occupation du territoire 8.2.4 Adoption et application de dispositions visant à minimiser l'empreinte écologique des constructions, des aménagements et des activités (réduction des îlots de chaleur, gestion des eaux de pluie, efficacité énergétique des bâtiments, utilisation d'énergies renouvelables, « marchabilité », etc.)
8.3 Favoriser la création de liens entre les parcs de l'Île Lebel et Saint-Laurent et le pôle central	8.3.1 Aménagement de sentiers entre les parcs de l'Île Lebel, Saint-Laurent et le pôle central 8.3.2 Aménagement d'une promenade riveraine dans le secteur de la « Marina de Repentigny »

Orientation 9. Des milieux de vie de qualité orientés sur les besoins des Repentignois (es)

La Ville de Repentigny offre différents milieux de vie répondant aux besoins de l'ensemble de sa population. Afin de faire face aux nombreux défis démographiques, la Ville vise à être proactive dans la gestion de sa croissance et ce, dans le but de garantir une qualité de vie exceptionnelle à ses citoyens. De plus, le contexte actuel de Repentigny fait en sorte que celle-ci ne dispose plus d'espace à développer et doit miser davantage sur le redéveloppement et la densification de son espace actuel. Par conséquent, la Ville vise à introduire la notion de développement durable lors de projets de redéveloppement du milieu bâti existant afin d'assurer leur compatibilité avec le cadre de vie souhaité par la Ville de Repentigny.



La neuvième orientation du Plan d'urbanisme vise donc à fournir des milieux de vie de qualité répondant à l'ensemble des besoins de la population de Repentigny.

Cette orientation se traduit par les objectifs suivants :

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
9.1 Assurer la qualité des milieux de vie par une gestion de la croissance et du redéveloppement urbain basé sur les principes du développement durable	9.1.1 Élaboration d'un énoncé de vision des milieux de vie 9.1.2 Requalification du pôle central multifonctionnel comme milieu de vie en favorisant la diversification de la typologie 9.1.3 Élaboration de Programmes particuliers d'urbanisme (PPU) du pôle central multifonctionnel 9.1.4 Élaboration d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) de l'Île Bourdon 9.1.5 Élaboration d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur TOD/de la Gare 9.1.6 Élaboration de planifications détaillées de certains secteurs de redéveloppement
9.2 Adapter l'offre résidentielle et la mixité d'usages aux caractéristiques démographiques	9.2.1 Identification et localisation des secteurs à potentiel de requalification et des besoins en termes d'habitat (typologie) 9.2.2 Saisie des opportunités et gestion des Programmes de rénovation résidentielle

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
	9.2.3 Adoption de dispositions spécifiques au règlement de zonage portant notamment sur les densités et usages en fonction des orientations de chacun des secteurs 9.2.4 Mise à jour des secteurs assujettis au règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)
9.3 Favoriser la planification du rythme de redéveloppement en tenant compte de la capacité des infrastructures existantes	9.3.1 Analyse de la faisabilité des projets 9.3.2 Actualisation et mise en œuvre du plan directeur des infrastructures
9.4 Assurer la cohabitation harmonieuse des milieux de vie et des usages adjacents	9.4.1 Adoption d'un outil réglementaire visant à gérer les usages de remplacement (PAE, PPCMOI, règlement sur les usages conditionnels, etc.) 9.4.2 Adoption de dispositions spécifiques au règlement de zonage portant notamment sur les zones tampons et la gestion des droits acquis
9.5 Favoriser un développement résidentiel diversifié pour toutes les clientèles	9.5.1 S'appuyer sur les programmes d'aide financière et adopter des mesures visant à bonifier l'offre de logements répondant aux besoins de différentes catégories de ménages et de classes sociales

2022-11-24, r.437-3, a.1

Orientation 10. Un patrimoine bâti et paysager révélateur de l'identité Repentignoise

Une caractéristique importante pour s'identifier à une ville, passe par la reconnaissance de ses citoyens aux paysages humanisés et naturels qu'elle héberge. Or, la Ville de Repentigny vise, par le biais de son Plan d'urbanisme, à protéger et à mettre en valeur son patrimoine bâti et paysager. Les objectifs et moyens du plan d'urbanisme permettent de révéler ce patrimoine à la population en plus d'en assurer son intégration à la dynamique urbaine actuelle. De cette manière, le cadre bâti et les paysages humanisés et naturels rehausseront l'image de la Ville et permettront de lui offrir une signature distinctive unique.

La dixième orientation du Plan d'urbanisme vient reconnaître l'identité de la Ville de Repentigny par la mise en valeur de son patrimoine bâti et paysager.

Cette orientation se traduit par les objectifs suivants :

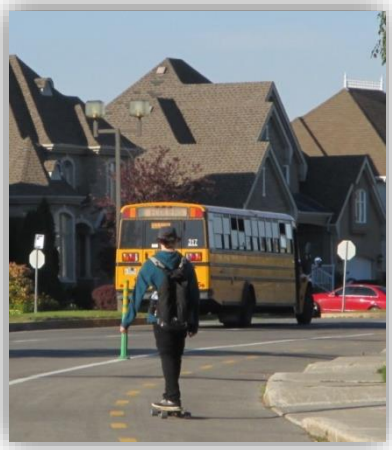
OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
10.1 Protéger et mettre en valeur les ensembles bâtis et les bâtiments d'intérêt patrimonial et historique du Petit Village	10.1.1 Maintien et application de dispositions relatives à la protection et la mise en valeur des ensembles et des bâtiments d'intérêt patrimonial et historique (encadrement des transformations, des nouvelles constructions, de l'affichage, des démolitions, des aménagements paysagers, etc.)

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
	10.1.2 Révision et mise en œuvre de la Politique culturelle 10.1.3 Élaboration d'un Programme d'accompagnement pour encourager la restauration des façades des bâtiments patrimoniaux 10.1.4 Poursuite de l'adhésion aux programmes gouvernementaux afin d'encourager la remise en état des bâtiments 10.1.5 Élargissement du programme de subventions destiné à la rénovation des enseignes commerciales aux enseignes en façade des bâtiments commerciaux d'intérêt patrimonial du village de Saint-Paul-L' Ermite 10.1.6 Évaluation de l'opportunité d'adopter un règlement de citation en vertu de la Loi sur le Patrimoine Culturel pour les immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle et les sites d'intérêt patrimonial 10.1.7 Élaboration d'un circuit patrimonial pour le secteur du Petit Village 10.1.8 Installation de panneaux d'interprétation devant les bâtiments et sites d'intérêt patrimonial et historique
10.2 Protéger et mettre en valeur le cadre paysager du secteur de la COOP (Notre-Dame-des-Champs) tel que prévu au SADR	10.2.1 Adoption et application de dispositions relatives à la protection et à la mise en valeur du couvert végétal et arboricole 10.2.2 Évaluer la pertinence de conférer un statut de protection à l'église Notre-Dame-des-Champs
10.3 Favoriser la protection et la mise en valeur des bâtiments et des sites d'intérêt patrimonial	10.3.1 Adoption et application de dispositions relatives à la protection et la mise en valeur des ensembles et des bâtiments d'intérêt patrimonial et historique (encadrement des transformations, des nouvelles constructions, de l'affichage, des démolitions, des aménagements paysagers, etc.) 10.3.2 Élaboration d'un Programme d'accompagnement pour encourager la restauration des façades des bâtiments patrimoniaux 10.3.3 Élargissement du programme de subventions destiné à la rénovation des enseignes commerciales de la rue Notre-Dame aux enseignes en façade des bâtiments commerciaux d'intérêt patrimonial 10.3.4 Réflexion relative à la réaffectation éventuelle des bâtiments patrimoniaux à caractère religieux 10.3.5 Poursuite de l'adhésion aux programmes gouvernementaux afin d'encourager remise en état des bâtiments 10.3.6 Maintien d'un circuit patrimonial pour le secteur du Chemin du Roy 10.3.7 Élaboration d'un Programme de signalisation distinctive pour les secteurs à caractère patrimonial et historique 10.3.8 Évaluation de l'opportunité d'adopter un règlement de citation en vertu de la Loi sur le Patrimoine Culturel pour les immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
10.4 Préserver et mettre en valeur les paysages d'intérêt et assurer leur insertion dans la dynamique urbaine	10.4.1 Adoption et mise en œuvre d'une Politique de foresterie urbaine et de la biodiversité 10.4.2 Adoption et application de dispositions relatives à la préservation du couvert forestier en milieu urbain et rural 10.4.3 Adoption et application de dispositions relatives à la préservation des qualités paysagères et des percées visuelles des secteurs patrimoniaux et des tracés fondateurs (Chemin du Roy, etc.). ainsi que sur les percées visuelles offertes par le fleuve St-Laurent et par la rivière L'Assomption 10.4.4 Adoption et application de dispositions relatives à la conservation des paysages d'intérêt et des espaces naturels 10.4.5 Mise en œuvre du Plan directeur de l'aménagement des berges dont la création d'une promenade riveraine afin de multiplier les vues sur le paysage fluvial 10.4.6 Adoption de dispositions relatives à l'implantation d'antennes, de structures de télécommunication, etc. 10.4.7 Adoption de dispositions relatives aux éoliennes en milieu agricole 10.4.8 Poursuite des efforts d'arborisation, de plantation de fleurs annuelles et d'embellissement
10.5 Établir une **signature distinctive** pour les tracés fondateurs (chemin du Roy, boulevard Lacombe – portion hors village, boulevard L'Assomption) Chemin du Roy	10.5.1 Caractérisation des tracés fondateurs afin de cerner les problématiques et les enjeux 10.5.2 Élaboration d'une vision d'aménagement des tracés fondateurs 10.5.3 Mise en place d'aménagements distinctifs le long des tracés fondateurs de la Ville

Orientation 11. Un réseau de mobilité multimodal et performant

La planification de la mobilité des biens et des gens est un défi de première importance pour les villes du 21ème siècle. Afin d'assurer la fluidité des déplacements, la Ville de Repentigny intègre à sa planification du territoire une série d'objectifs visant à accroître l'efficacité des systèmes de transports. Celle-ci s'illustre par une collaboration entre les divers paliers d'intervenants en matière d'aménagement des transports, par l'amélioration des liens fonctionnels entre les divers partis du territoire, par l'amélioration des transports en commun ainsi que par l'élaboration de stratégies novatrices accentuant la performance et l'efficience des désertes multimodales. L'ensemble de ces objectifs et moyens de mise en œuvre vise à intégrer l'offre de transport repentignoise à celle de la MRC et du territoire métropolitain.



La onzième orientation du plan d'urbanisme vise donc à construire un réseau de mobilité multimodal et performant.

Cette orientation se traduit par les objectifs suivants :

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
11.1 Assurer l'arrimage entre l'aménagement du territoire et le transport	11.1.1 Adoption de dispositions relatives à la localisation prioritaire d'équipements structurants et des usages générateurs de déplacements à proximité des corridors de transport collectif 11.1.2 Collaboration avec le RTCR afin d'assurer la desserte adéquate des pôles générateurs de déplacements (pôles commerciaux, industriels, institutionnels, etc.) et l'adaptation de l'offre à l'évolution de la demande suscitée par les projets de développement et de redéveloppement (île Bourdon, pôle central multifonctionnel, etc.)
11.2 Compléter et améliorer la fonctionnalité des liens entre les quartiers et les pôles d'activité de la ville, tout en	11.2.1 Mise à jour et mise en œuvre des recommandations du Plan de transport (mesures d'apaisement de la

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
assurant un partage équitable de l'espace entre les différents usagers	circulation, aménagements cyclables et piétonniers, etc.) 11.2.2 Réalisation, en collaboration avec le MTQ, d'une étude de circulation de l'axe Nord-Sud (Brien/Saint-Paul) traitant de l'élargissement du pont Rivest, et de la configuration géométrique de l'intersection Brien/Lacombe/Saint-Paul 11.2.3 Collaboration avec le RTCR afin d'améliorer la desserte interne 11.2.4 Bouclage du réseau de transport actif et amélioration de la « marchabilité » (pistes cyclables utilitaires, trottoirs, etc.)
11.3 Améliorer l'accessibilité des Repentignois à l'ensemble de la MRC et du territoire métropolitain	11.3.1 Mise à jour et mise en œuvre des recommandations du Plan de transport 11.3.2 Collaboration avec l'AMT et le MTQ à la mise en place de mesures préférentielles pour le transport collectif et le covoiturage (voie réservée sur l'autoroute 40) 11.3.3 Collaboration avec l'AMT afin d'évaluer la possibilité d'implanter une desserte de train pour l'île Bourdon et de poursuivre le circuit vers L'Assomption 11.3.4 Participation avec les instances concernées à la planification de pistes et d'itinéraires cyclables intermunicipaux (route 341, route 138, chemin de la Presqu'île) et à la définition du Réseau Vélo métropolitain 11.3.5 Discussion avec la Ville de Terrebonne et la MRC Les Moulins pour la création d'un lien routier entre le chemin de la Presqu'île et le pont d'étagement de la montée des Pionniers (secteur Lachenaie) donnant accès à l'autoroute 640 11.3.6 Collaboration avec le MTQ et les instances concernées dans le but d'améliorer la fluidité du réseau autoroutier (40/640)
11.4 Assurer l'interconnexion des différents réseaux de transport afin de favoriser l'intermodalité	11.4.1 Évaluation de la possibilité d'ajout de nouveaux stationnements incitatifs complémentaires au réseau d'autobus express (boulevard de La Rochelle, Place Repentigny, route 341) 11.4.2 Aménagement d'abribus et de mobilier, de supports ou abris pour vélos aux principaux points de transfert de transport collectif (gare, terminus Repentigny, Place Repentigny, Louis-Philippe-Picard) 11.4.3 Discussion avec le MTQ et la Ville de Charlemagne concernant l'aménagement d'une sortie sur l'autoroute 40, direction ouest en lien avec le chemin des Quarante-Arpents pour desservir le secteur de la Gare 11.4.4 Adoption et application de dispositions visant l'aménagement de supports à vélos dans les bâtiments générateurs de déplacements (espaces commerciaux d'envergure, bâtiments institutionnels, bureaux, résidences multifamiliales importantes), en particulier ceux s'adressant à une clientèle jeune (écoles, etc.) 11.4.5 Révision et mise à jour, le cas échéant, du réseau local de camionnage lourd
11.5 Consolider les infrastructures en transport collectif	11.5.1 Discussion avec le MTQ afin de relocaliser une

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
	partie du terminus de La Rochelle à même une partie de l'emprise de l'autoroute 40 11.5.2 Discussion avec l'AMT à des fins de reconnaissance du Centre d'échange (Place Repentigny) 11.5.3 Augmentation de la capacité de l'aire de stationnement de la Gare 11.5.4 Raccordement de la voie réservée sur la rue Notre-Dame au réseau de la STM

Orientation 12. Une offre culturelle et récréotouristique riche et épanouissante en toute saison

Bénéficiant d'un cadre de vie inspirant, la Ville de Repentigny se distingue de plus en plus par son offre culturelle et récréotouristique. Ceci incite la Ville à élaborer une liste d'objectifs visant à encadrer et à favoriser l'offre culturelle présente sur le territoire. Pour y parvenir, le Plan d'urbanisme appuie la réalisation d'Espace culturel promouvant, entre autres, la culture locale. De plus, le Plan vise à intégrer l'offre touristique locale au réseau régional et métropolitain par le biais de circuits touristiques incluant des activités nautiques en lien avec le fleuve St-Laurent. Les activités agricoles seront mises en valeur grâce aux activités agrotouristiques. Ces circuits touristiques et culturels doivent refléter l'ensemble des quatre saisons climatiques caractérielles des basses terres du St-Laurent.

La douzième orientation du plan d'urbanisme vise donc à doter la Ville de Repentigny d'un offre culturelle et récréotouristique riche et épanouissante en toute saison.

Cette orientation se traduit par les objectifs suivants :

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
12.1 Assurer la réalisation de l'Espace culturel afin de propulser la culture à la hauteur du dynamisme et des ambitions de Repentigny	12.1.1 Adoption de dispositions relatives à l'Espace Culturel (salle de spectacle, Centre d'art et de création artistique, jardins thématiques) 12.1.2 Poursuite des démarches relatives à la réalisation du projet Espace Culturel 12.1.3 Révision et mise en œuvre de la Politique culturelle
12.2 Favoriser la mise en réseau des composantes de l'offre touristique locale, régionale et métropolitaine (Route verte, Route bleue, etc.)	12.2.1 Collaboration avec la CMM et la MRC au développement des attraits et des circuits touristiques et thématiques en lien avec la Route Verte, la Route Bleue, le Chemin du Roy et les territoires d'intérêt historique et esthétique (centre-ville, Petit Village, points de vue sur le fleuve, Sentiers de la Presqu'île, etc.)

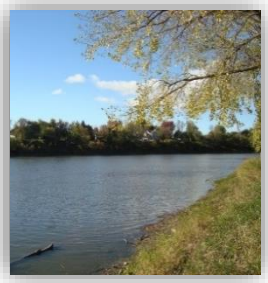
OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
	12.2.2 Collaboration à la mise en valeur et au développement de circuits récréotouristiques sur le fleuve et son archipel, et sur la rivière L'Assomption 12.2.3 Collaboration avec la Ville de Varennes et l'arrondissement RDP/PAT pour la mise en place d'une navette fluviale entre l'ile Sainte-Thérèse, Repentigny, RDP/PAT et Varennes 12.2.4 Identification des attraits situés sur le parcours ou à proximité des circuits et haltes récréotouristiques (Route verte, Route Bleue, Chemin du Roy, marinas, etc.) SENTIER MARITIME DU SAINT-LAURENT Route bleue des voyageurs 12.2.5 Création de liens cyclables depuis la Route Verte afin de rejoindre les principaux attraits de la ville (Sentiers de la Presqu'Île, le Petit Village, le centre-ville et le parc de l'île Lebel, etc.) 12.2.6 Adoption du Plan directeur de l'aménagement des berges et mise en œuvre des projets de circuits nautiques et des liens cyclables 12.2.7 Collaboration avec la CMM et le Ministère du Développement durable, Environnement et Lutte contre les changements climatiques en vue de l'aménagement d'une voie cyclable ou multifonctionnelle dans l'axe de la rue Notre-Dame et du fleuve, dans le cadre du projet de Réseau Vélo métropolitain
12.3 Exploiter davantage le potentiel récréotouristique du fleuve et de la rivière en améliorant leur accessibilité et en développant les activités nautiques et riveraines quatre saisons	12.3.1 Adoption et mise en œuvre du Plan directeur de l'aménagement des berges : pôle récréotouristique riverain, pôle nautique, pôle famille, pôle des archipels, mini-plages, circuits nautiques, parcs riverains sur la rivière, etc. 12.3.2 Saisie des opportunités d'acquisition d'immeubles riverains afin d'améliorer l'accessibilité publique au fleuve et à la rivière 12.3.3 Collaboration avec la CMM en vue d'intégrer la création d'une piste multifonctionnelle riveraine au projet de Réseau Vélo métropolitain 12.3.4 Adoption et application de dispositions visant la cession d'une bande de terrain riveraine 12.3.5 Conservation, entretien et maintien de l'accès de certaines emprises publiques riveraines existantes 12.3.6 Adoption et application de dispositions relatives à l'implantation des bâtiments et à l'aménagement des terrains de manière à favoriser les vues vers le fleuve 12.3.7 Promotion du circuit de la Route bleue des voyageurs
12.4 Préserver et mettre en valeur le potentiel récréotouristique du milieu rural et agricole	12.4.1 Collaboration avec la CMM et la MRC afin d'évaluer le potentiel de création d'un parc de la biodiversité sur le site des sentiers de la Presqu'île

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
	12.4.2 Collaboration avec la MRC afin d'évaluer le potentiel de création d'un itinéraire cyclable récréotouristique sur le chemin de la Presqu'île 12.4.3 Adoption et application de mesures relatives à la gestion des usages complémentaires agrotouristiques

Orientation 13. Une ville en équilibre avec son environnement

La qualité et la protection de l'environnement sont au cœur des préoccupations des citoyens de Repentigny. Il s'avère essentiel d'intégrer ces notions dans la planification du territoire. Ceci passera, notamment, par le biais de projets structurants imprégnés des principes de développement durable. Ce concept guidera tous projets de développement et de redéveloppement du territoire de la Ville. De plus, divers objectifs toucheront la considération des contraintes naturelles et anthropiques ainsi que la protection de la qualité de l'eau grâce à l'élaboration de politiques visant à améliorer les habitats naturels présents sur le territoire et en particulier celui des bandes riveraines des cours d'eau. Ces politiques incluront également des notions de gestion des matières résiduelles, de lutte au GES, de diminution des îlots de chaleur ainsi qu'une panoplie de mesures mettant en valeur l'environnement.

La treizième orientation du plan d'urbanisme vise donc à permettre à la Ville de Repentigny de vivre en équilibre avec son environnement.



Cette orientation se traduit par les objectifs suivants :

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
13.1 Rehausser le cadre environnemental du développement et de l'aménagement de la Ville	13.1.1 Actualisation de la Politique environnementale, mise en œuvre et mise à jour du plan d'action 13.1.2 Adhésion à une vision qui s'appuie sur des critères de performance basés sur les principes de développement durable 13.1.3 Adoption et mise en œuvre d'une Politique de foresterie urbaine et de la biodiversité 13.1.4 Mise à jour et application de dispositions réglementaires spécifiques concernant la plantation et l'abattage d'arbres
13.2 Assurer le maintien de la qualité de l'eau par une gestion par bassin versant	13.2.1 Élaboration et adoption d'un Programme d'économie de l'eau potable 13.2.2 Adoption et application des dispositions relatives aux point de captage des eaux souterraines, aux excavations dans les zones vulnérables à la contamination des aquifères et à la gestion des eaux de ruissellement liées à certains usages 13.2.3 Maintien et application des dispositions sur les rejets des eaux usées 13.2.4 Adoption et application de dispositions relatives à la gestion des eaux pluviales

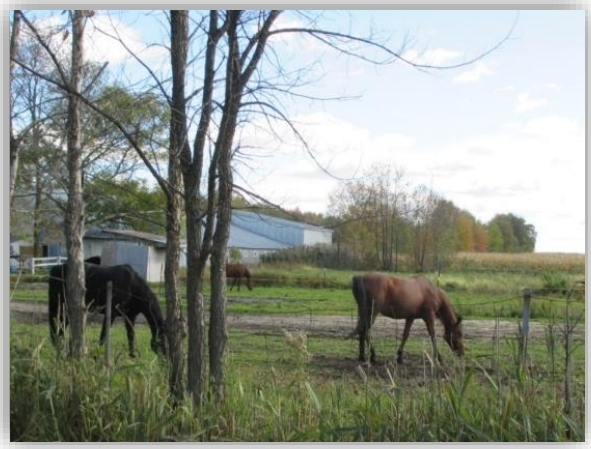
OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
13.3 Protéger et restaurer les bandes riveraines	13.3.1 Adoption et application de dispositions relatives à la protection, la restauration et la renaturalisation, le cas échéant, des bandes riveraines 13.3.2 Diffusion du Guide de protection des berges à la population riveraine à la rivière de L'Assomption
13.4 Préserver les habitats fauniques et floristiques, ainsi que les milieux naturels d'intérêt 	13.4.1 Identification d'une aire d'affectation « conservation » pour les habitats fauniques légaux et les milieux naturels d'intérêt écologique 13.4.2 Adoption et application de dispositions relatives à la protection des rives, du littoral et des plaines inondables, à la préservation du couvert forestier et des milieux humides 13.4.3 Élaboration et mise en œuvre d'un plan de gestion des milieux humides en collaboration avec la MRC et ministères concernés 13.4.4 Mise en œuvre du plan d'action découlant de la Politique environnementale 13.4.5 Collaboration avec les organismes du milieu à l'assainissement de la rivière L'Assomption et du fleuve Saint-Laurent (CARA, ZIP de la Seigneurie, etc.)
13.5 Préserver et mettre en valeur le couvert et les corridors forestiers, consolider la foresterie urbaine et réduire les îlots de chaleur	13.5.1 Identification d'une aire d'affectation « agroforestière » ou « conservation » 13.5.2 Identification et caractérisation des îlots de chaleur 13.5.3 Adoption et application de dispositions relatives à la protection du couvert et des corridors forestiers, à l'abattage d'arbres et à la création d'îlots de fraîcheur 13.5.4 Collaboration avec l'Agence régionale de mise en valeur de la forêt privée de Lanaudière 13.5.5 Adoption et mise en œuvre de la politique de foresterie urbaine et de la biodiversité 13.5.6 Mise à jour et application de dispositions relatives à la plantation et à l'abattage d'arbres 13.5.7 Adoption et mise en œuvre d'un plan de lutte contre les îlots de chaleur 13.5.8 Adoption et mise en œuvre d'un plan d'adaptation aux changements climatiques
13.6 Assurer la gestion des matières résiduelles	13.6.1 Contribution à la mise à jour du plan de gestion des matières résiduelles de la CMM 13.6.2 Application de dispositions relatives aux équipements de gestion des matières résiduelles et dangereuses
13.7 Favoriser la réduction des émissions de GES	13.7.1 Application du plan d'action pour la réduction des émissions de GES
13.8 Assurer la gestion de l'occupation du sol et des impacts liés aux contraintes anthropiques sur les interfaces sensibles (voies de circulation contraignantes, oléoduc, corridor de transport d'énergie, voies ferrées, industries, etc.)	13.8.1 Adoption et application de dispositions réglementaires spécifiques concernant l'aménagement des zones tampons et distances séparatrices ou d'autres mesures d'atténuation 13.8.2 Réalisation séquentielle, conjointement avec le MTQ, de l'aménagement de zones tampons en bordure de secteurs sensibles le long de l'autoroute 40

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
	13.8.3 Mise à jour et application du règlement sur les nuisances 13.8.4 Adoption et application de dispositions relatives aux aires d'affectation industrielles et aux usages prohibés 13.8.5 Adoption et application de dispositions relatives aux axes générant des risques à l'égard de la sécurité, de la santé et du bien-être général, à la cohabitation des usages, aux terrains contaminés, aux réseaux énergétiques, aux dépôts de neiges usées, aux équipements relatifs à la gestion des matières résiduelles et dangereuses, aux station d'épuration des eaux usées, aux éoliennes, aux voies ferrées, etc. 13.8.6 Application de la Politique de sécurité urbaine (plan de mesures d'urgence) 13.8.7 Mise en œuvre du plan d'action découlant de la Politique environnementale 13.8.8 Application du schéma de couverture de risques en sécurité incendie
13.9 Assurer la gestion des contraintes naturelles	13.9.1 Adoption et application des dispositions relatives aux rives, au littoral, aux plaines inondables ainsi qu'aux zones sujettes à des mouvements de terrain, aux zones d'embâcles, etc. 13.9.2 Application de la Politique de sécurité urbaine (plan de mesures d'urgence) 13.9.3 Mise en place d'une vigie printanière des zones inondables et d'embâcles 13.9.4 Tenue d'un registre sur les épisodes de mouvements de terrain 13.9.5 Mise en œuvre du plan d'action découlant de la Politique environnementale

2024-03-26, r.437-4, a.2

Orientation 14. Un territoire et des activités agricoles protégés et mis en valeur

Une portion du territoire de la Ville de Repentigny est localisée en zone agricole permanente et par conséquent, est assujettie à la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.* Le milieu rural Repentignois compte des établissements agricoles dynamiques ne générant pas de contraintes de cohabitation avec les usages non agricoles.



Par ailleurs, un secteur du territoire agricole, dont le secteur des Sentiers de la Presqu'île, est sous couvert forestier. La Ville de Repentigny vise à protéger et à mettre en valeur son territoire agricole tout en optimisant l'occupation de l'espace ainsi que la valorisation des activités. La Ville vise également à favoriser le développement de l'agrotourisme. Par ailleurs, consciente de la richesse et de la rareté du couvert forestier en région métropolitaine, la Ville souhaite assurer la pérennité de ces espaces et de ces milieux favorisant la biodiversité sur son territoire. La quatorzième orientation du plan d'urbanisme vise donc la protection et la mise en valeur du territoire et des activités agricoles.

Cette orientation se traduit par les objectifs suivants :

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
14.1 Assurer l'optimisation de l'espace ainsi que la valorisation des activités qui s'y rattachent	14.1.1 Mise en œuvre du Plan de développement de la zone agricole (PDZA) 14.1.2 Identification d'une aire d'affectation « agricole » 14.1.3 Concentration des usages urbains à l'intérieur du périmètre d'urbanisation

OBJECTIFS	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE
	14.1.4 Mise à jour et application de dispositions limitant les usages et constructions non agricoles en zone agricole 14.1.5 Adoption et application de dispositions relatives à l'interdiction de l'ouverture de nouvelles rues à l'extérieur du périmètre urbain
14.2 Assurer la cohabitation harmonieuse et réciproque des usages en zone agricole et la gestion des impacts des activités agricoles sur les milieux de vie	14.2.1 Mise à jour et application de dispositions limitant les usages et constructions non agricoles en zone agricole 14.2.2 Adoption et application de dispositions relatives à la gestion des autorisations (CPTAQ) et des droits acquis relatifs aux usages et aux constructions non agricoles en zone agricole 14.2.3 Adoption et application de dispositions relatives à la gestion des odeurs inhérentes aux activités agricoles, aux distances séparatrices, aux établissements à forte charge d'odeur et au contingentement des nouvelles unités d'élevage porcin et l'épandage des déjections animales 14.2.4 Sensibilisation des agriculteurs à l'application des principes de développement durable à la pratique de l'agriculture
14.3 Favoriser le développement de l'agrotourisme	14.3.1 Établissement d'une stratégie de mise en valeur du territoire agricole à des fins agrotouristiques 14.3.2 Adoption de dispositions relatives à la gestion des usages complémentaires en zone agricole
14.4 Consolider les îlots déstructurés en zone agricole	14.4.1 Intégration des dispositions de la décision de la CPTAQ relative à la demande à portée collective à l'égard des îlots déstructurés en zone agricole 14.4.2 Adoption et application des dispositions relatives à la gestion des usages dans les îlots déstructurés
14.5 Assurer la pérennité des ressources et des milieux naturels (couvert forestier et milieux humides)	14.5.1 Mise en œuvre de la Politique de sur la foresterie et la biodiversité 14.5.2 Adoption et application des dispositions relatives à la préservation du couvert forestier, des milieux humides et de la ressource « eau » 14.5.3 Adoption et application des dispositions relatives à la plantation et à l'abattage d'arbres

4. CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le concept d'organisation spatiale du territoire traduit dans l'espace la vision, les grandes orientations d'aménagement et les objectifs définis aux chapitres précédents. Il illustre, synthétise et localise dans l'espace les éléments structurants existants et projetés qui guideront le développement et le redéveloppement de la Ville. À ce titre, il constitue également une référence à la détermination des grandes affectations du sol.

Le présent chapitre identifie les principales composantes du concept d'organisation spatiale :

La Ville de Repentigny bénéficie de différentes **portes d'entrées** dont les principales sont situées sur l'autoroute 40. Ces portes d'entrées jouent un rôle de vitrine et constituent le premier contact visuel que les citoyens et les visiteurs ont avec la ville. Il s'avère donc primordial qu'une attention particulière soit donnée à leur forme, leur aménagement et à leur fonctionnalité. La Ville envisage d'améliorer ces portes d'entrées, notamment les interfaces avec l'autoroute et la zone industrielle afin de rendre ces entrées de ville plus accueillantes et invitantes.

Les **échangeurs** autoroutiers permettent l'accès aux différents secteurs de la ville. Une réflexion sur leur fonctionnalité doit être amorcée. En effet, le lien entre l'autoroute 40 et l'aire TOD où est aménagée la gare du train de l'Est, ne comporte pas d'accès vers cet équipement de transport collectif à partir de l'autoroute. Il permet uniquement aux automobilistes d'atteindre cette autoroute. Par ailleurs, à partir de Montréal, l'accès au boulevard Brien, constituant le cœur du pôle central multifonctionnel, doit actuellement se faire par l'échangeur numéro 98 plutôt que par l'échangeur numéro 100. Cette configuration complique l'entrée vers le pôle central multifonctionnel et diminue son attractivité et son caractère prestigieux.

Un **réseau de train de banlieue**, le train de l'Est, s'arrête désormais à Repentigny, cette étape fait partie de la phase 1 du projet proposé par l'AMT. Une seconde phase devrait permettre le prolongement de cette ligne vers la Ville de L'Assomption par le biais de la portion est du territoire de la ville.

Une **aire de *transit-oriented developement* (TOD)** sera développée autour de la gare du train de l'Est afin de créer un modèle urbain plus dense et aux usages variés. Par ailleurs, la présence du terminus d'autobus de l'AMT dans le pôle central multifonctionnel incite à tirer parti de cette infrastructure pour densifier les activités, sur le modèle du **TOD**, autour de cet équipement de transport collectif. Il sera aussi le lieu privilégié pour l'implantation de grands équipements à caractère régional (tels qu'un hôtel ou un centre de congrès) permettant ainsi aux consommateurs et touristes de prolonger leur séjour. La fonction résidentielle qui émergera à l'intérieur et autour du pôle viendra également soutenir la vitalité commerciale.

Le **secteur patrimonial et historique du Petit-village** témoigne d'une période importante de l'urbanisation de la ville. Il sera valorisé et préservé afin de maintenir ses particularités historiques permettant de créer une ambiance invitant à la promenade et à l'exploration du secteur.

Le **secteur industriel** se développera en lien avec les entreprises déjà établies (General Dynamics) et celles présentes dans le secteur Le Gardeur afin d'offrir un espace favorisant l'implantation d'entreprise œuvrant dans le domaine des nouvelles technologies.

Le **secteur de la COOP** se veut une cité jardin dans laquelle une forêt urbaine offre de magnifique paysage naturelle à ses visiteurs. Cette forêt, ainsi que ses paysages, seront protégés afin de sauvegarder cette richesse naturelle au sein de la Ville.

L'île Bourdon deviendra un **secteur de valorisation** dans lequel un modèle de quartier écologique durable sera aménagé. Ce développement écologique promet de devenir un projet phare et distinctif où les plus hauts standards mondiaux en matière de développement urbain écologique seront appliqués. Une portion importante de cette île sera protégée et ses berges seront accessibles à tous.

Par ailleurs, une lanière de terrain située au nord du secteur Le Gardeur sera incluse comme **secteur de valorisation**. Celle-ci sera liée au **secteur d'optimisation** situé en zone agricole permanente.

Quelques **secteurs de densification** émergeront le long de certains grands axes de transport parcourant la Ville. De plus, ces secteurs de densification apparaîtront avec les aires TOD prévu au Plan d'urbanisme. La façade fluviale, comprise entre la rue Notre-Dame et le fleuve, fera l'objet d'un redéveloppement à des fins résidentielles de moyenne et haute densité, permettant ainsi l'aménagement de différents types d'accès au fleuve (belvédères, chemins piétonniers, pistes cyclables, etc.) et la création de percées visuelles.

Afin d'offrir un espace naturel de qualité, deux **secteurs de conservation** sont planifiés. Ce secteur inclura l'archipel du fleuve St-Laurent, le parc Saint-Laurent, le Parc de Île Lebel ainsi que les Sentiers de la Presqu'île.

Le **Pôle central multifonctionnel** constitue l'élément central du concept d'organisation spatial. Cet espace aux multiples facettes concentre la majorité des activités et attraits dont l'envergure dépasse les limites locales et même régionales. Ce secteur est appelé à renforcer son statut de pôle commercial et culturel, tout en évoluant vers un véritable centre urbain plus dense et multifonctionnel. Son accès principal, au niveau de l'autoroute 40, sera d'ailleurs réaménagé en une véritable porte d'entrée à la hauteur des ambitions de Repentigny.

Des **secteurs de requalification** émergeront dans trois portions de la Ville. Le premier se fera en lien avec les aménagements prévus sur l'Île Bourdon. Il inclut la portion Ouest de la Ville. Le second secteur sera composé de la façade fluviale comprise entre la rue Notre-Dame et le fleuve. La dernière portion de territoire incluse dans les **secteurs de requalification** est le secteur industriel situé au Sud de l'autoroute 40. Ce milieu profitera

pleinement de la proximité du terminus d'autobus de l'AMT, mais également des commerces et services du pôle commercial et du centre-ville. La qualité des **milieux de vie** établis sera conservée en maintenant et bonifiant lorsque nécessaire la desserte en commerces de proximité, équipements communautaires et réseaux de transport actif et collectif. Les quartiers les plus anciens et situés à proximité des services seront les plus susceptibles de faire l'objet de rénovations afin de répondre aux besoins des familles d'aujourd'hui.

Une véritable **piste multifonctionnelle riveraine** sera créée dans l'axe de la rue Notre-Dame, et reliera les différents parcs et attraits en bordant ponctuellement le fleuve. La création d'un **pôle nautique**, d'un pôle récéotouristique et l'aménagement de nouveaux espaces publics (mini-plages, quais) font partie intégrante de ce réseau qui permettra aux Repentignois et Repentignoises de se réapproprier les berges et profiter pleinement de la présence du fleuve. L'aménagement et la mise en réseau de haltes fluviales permettra le développement d'un réseau nautique récréatif sur le fleuve et la rivière, tout en maintenant la préservation des territoires d'intérêt écologique de l'archipel. Le parc des sentiers de la Presqu'île sera quant à lui mis en valeur en tant que pôle nature.

La **zone agricole** permanente occupe une importante proportion du territoire repentignois. Cette zone vise à valoriser le territoire et les activités agricoles en assurant une cohabitation harmonieuse entre les usages agricoles et non agricoles. Le développement des activités agrotouristiques y sera favorisé.

Les **liens à créer** entre divers point du territoire de la Ville de Repentigny sont importants afin d'assurer une fluidité de la circulation. Le premier lien à créer vise à favoriser les échanges de biens et de personnes entre le chemin de la Presqu'Île et l'échangeur de l'autoroute 640. De plus, un second lien d'importance devra faciliter l'accès aux usagers du transport collectif de la Gare du train de l'Est vers le chemin de la Presqu'Île. Par ailleurs, les **échanges** de part et d'autre de la rivière L'Assomption seront facilités par l'élargissement du pont Rivest pour accueillir adéquatement les véhicules, les cyclistes et les piétons.

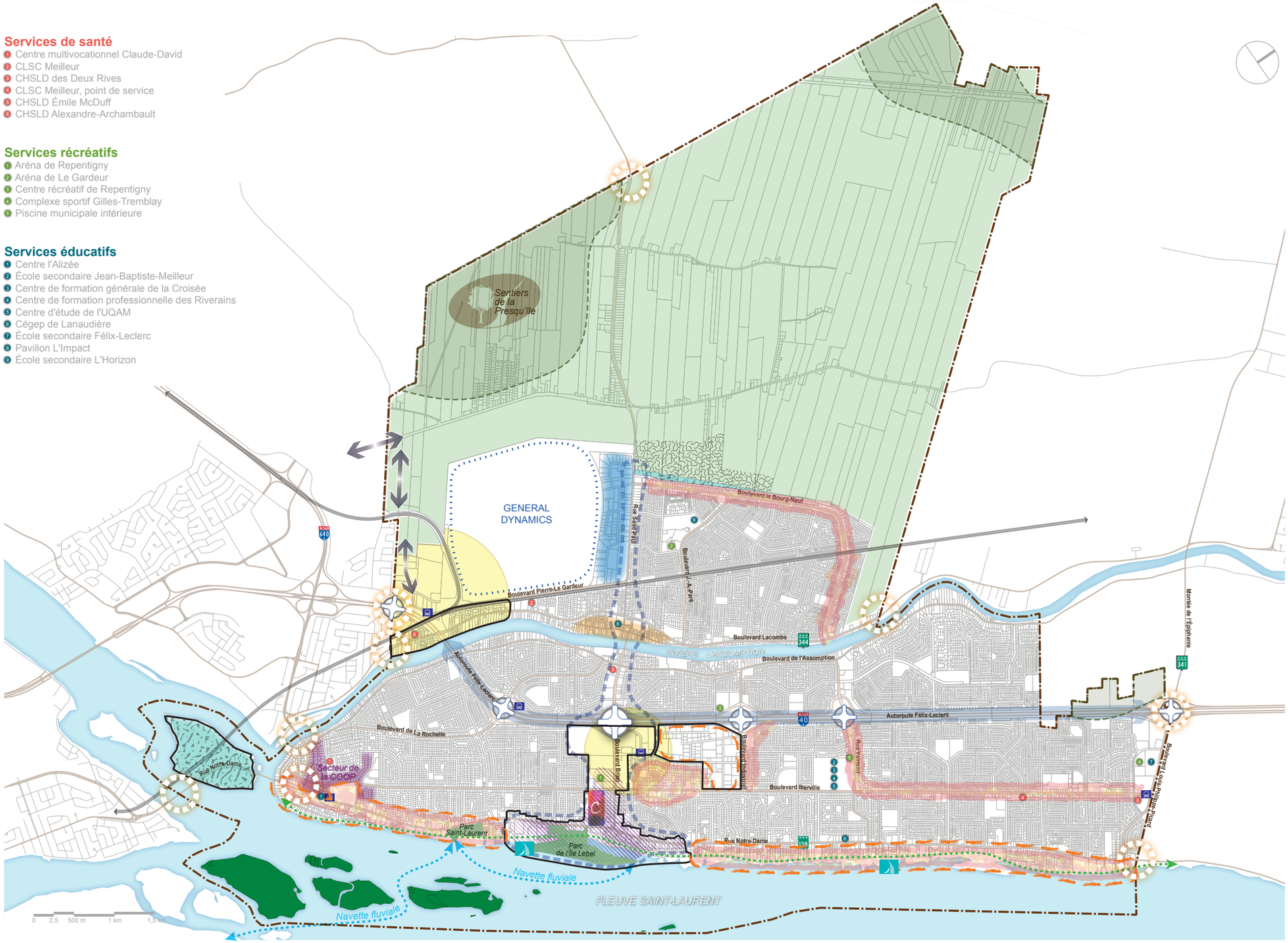
La réalisation du projet de l'Espace culturel permettra de renforcer la vocation du **secteur centre-ville** en tant que lieu de destination culturelle régionale, en créant un véritable corridor d'animation et de culture reliant la bibliothèque et le parc de l'Île Lebel. Véritable épine dorsale du centre-ville, la rue Notre-Dame accueillera dans ce secteur de nombreux résidents et commerces à l'intérieur de développements relativement denses et mixtes. Les nombreux commerces liés à la restauration, les terrasses et les vitrines des boutiques lui confèreront un caractère de rue d'ambiance qui incite à la promenade.

PLAN CONCEPT

Services de santé
1. Centre multivocationnel Claude-David
2. CLSC Meilleur
3. CHSLD des Deux Rives
4. CLSC Meilleur, point de service
5. CHSLD Émile McDuff
6. CHSLD Alexandre-Archambault

Services récréatifs
1. Aréna de Repentigny
2. Aréna de Le Gardeur
3. Centre récréatif de Repentigny
4. Complexe sportif Gilles-Tremblay
5. Piscine municipale intérieure

Services éducatifs
1. Centre l'Alizée
2. École secondaire Jean-Baptiste-Meilleur
3. Centre de formation générale de la Croisée
4. Centre de formation professionnelle des Riverains
5. Centre d'étude de l'UQAM
6. Cégep de Lanaudière
7. École secondaire Félix-Leclerc
8. Pavillon L'Impact
9. École secondaire L'Horizon



LÉGENDE
- Limite municipale
- PPU
- Porte d'entrée
- Échangeur
- Réseau de train de banlieue (Phases 1 & 2)
- Équipement de transport collectif
- Aire de TOD
- Petit village
- Secteur centre-ville
- Secteur industriel
- Secteur de la COOP
- Secteur de valorisation
- Secteur d'optimisation
- Secteur de densification
- Secteur de conservation et de mise en valeur
- Pôle central multifonctionnel
- Secteur de requalification
- Piste multifonctionnelle riveraine
- Marina
- Zone agricole
- Corridor forestier
- Lien à créer
- Espace culturel

Plan concept
Plan d'urbanisme numéro 437 | REPENTIGNY
Juillet 2015

5. GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉS D'OCCUPATION

5.1 IDENTIFICATION DES AIRES D'AFFECTATION

Chaque aire d'affectation identifiée au plan des aires d'affectation est représentée par deux lettres indiquant la ou les fonctions dominantes (par exemple CO). Le tableau suivant présente leur identification. L'ensemble des aires d'affectations ainsi que la compatibilité des usages par aires d'affectation est présentée aux tableaux suivants.

Tableau 10. Identification des aires d'affectation

TERRITOIRE SITUÉ À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION
▪ Centre-Ville « CV »
▪ Commerciale « CO »
▪ Commerciale-Industrielle « CI »
▪ Conservation « CN »
▪ Industrielle « IN »
▪ Industrielle lourde « IL »
▪ Institutionnelle « IT »
▪ Mixte « MI »
▪ Patrimoniale « PA »
▪ Résidentielle écologique « RE »
▪ Résidentielle « RES »
TERRITOIRE ASSUJETTI À LA *LOI SUR LA PROTECTION DU TERRITOIRE ET DES ACTIVITÉS AGRICOLES*
▪ Agricole « AG »
▪ Agricole-Conservation « AC »
▪ Agricole-Forestière « AF »

5.2 COMPATIBILITÉ DES USAGES

Les usages compatibles sont identifiés en fonction de deux catégories : les usages compatibles et usages compatibles conditionnellement à l'application de certaines balises.

5.3 DENSITÉ D'OCCUPATION

Les densités brutes d'occupation résidentielle sont prescrites par un nombre de logements à l'hectare.

5.4 DÉLIMITATION DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

Le périmètre d'urbanisation de la Ville de Repentigny correspond à la limite de la zone agricole permanente. Ainsi, la portion du territoire de la Ville qui n'est pas comprise dans le périmètre d'urbanisation est assujettie à l'application de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

Aire d'affectation

Les aires d'affectation du sol permettent de définir, de manière générale, les fonctions dominantes des diverses parties du territoire composant la Ville afin de répondre aux orientations et objectifs d'aménagement. Elles constituent un outil décisif dans la définition du territoire et dans son développement. Elles respectent les grandes fonctions du territoire prévues au schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de L'Assomption en vigueur qui précisent les affectations dominantes pour chacun des secteurs du territoire régional.

5.5 PRÉCISIONS RELATIVES À LA TERMINOLOGIE

- Le commerce et service, bureau, équipement public, institutionnel et communautaire **non structurant** : superficie du bâtiment de moins de 7 000 mètres carrés;
- Le commerce et service, bureau, équipement public, institutionnel et communautaire **structurant** : superficie du bâtiment de 7 000 mètres carrés et plus.

5.6 AFFECTATION DES AIRES ET DENSITÉ

Les tableaux suivants présentent les usages compatibles, les usages compatibles selon certaines balises ainsi que la densité pour chacune des aires d'affectation.

TERRITOIRE SITUÉ À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

Tableau 11. Usages et densité de l'aire d'affectation Centre-ville « CV »

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
▪ Habitation ▪ Commerce et service non structurant ▪ Commerce de quartier ▪ Bureau non structurant ▪ Équipement public, institutionnel et communautaire structurant ▪ Équipement public, institutionnel et communautaire non structurant ▪ Activité récréative extensive ▪ Activité récréative intensive ▪ Parcs et espaces verts ▪ Activité de conservation ▪ Utilité publique et infrastructures	Aucun
DENSITÉ	
Nombre de logements à l'hectare de 40 et plus	

Tableau 12. Usages et densité de l'aire d'affectation Commerciale « CO »

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
▪ Commerce et service non structurant ▪ Commerce de quartier ▪ Bureau non structurant ▪ Équipement public, institutionnel et communautaire non structurant ▪ Activité récréative extensive ▪ Parcs et espaces verts ▪ Activité de conservation ▪ Utilité publique et infrastructures	Aucun
DENSITÉ	
N/A	

Tableau 13. Usages et densité de l'aire d'affectation Commerciale-Industrielle « CI »

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
▪ Commerce et service structurant ▪ Commerce et service non structurant ▪ Commerce de quartier ▪ Bureau structurant ▪ Bureau non structurant ▪ Industrie sans incidence environnementale ▪ Industrie nouvelle technologie ▪ Commerce lourd ▪ Parcs et espaces verts ▪ Utilité publique et infrastructures	▪ Équipement public, institutionnel et communautaire non structurant : équipements publics seulement ▪ Activité récréative intensive : aréna et centre sportif seulement ▪ Activité récréative extensive : pistes cyclables seulement
DENSITÉ	
N/A	

Tableau 14. Usages et densité de l'aire d'affectation Conservation « CN »

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
▪ Activité récréative extensive ▪ Parcs et espaces verts ▪ Activité de conservation	Aucun
DENSITÉ	
N/A	

Tableau 15. Usages et densité de l'aire d'affectation Industrielle « IN »

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
▪ Industrie sans incidence environnementale ▪ Industrie nouvelle technologie ▪ Commerce lourd ▪ Parcs et espaces verts ▪ Utilité publique et infrastructures	▪ Activité récréative extensive : pistes cyclables seulement ▪ Bureau non structurant. Uniquement lorsque compatible avec un parc industriel
DENSITÉ	
N/A	

Tableau 16. Usages et densité de l'aire d'affectation Industrielle lourde « IL »

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
▪ Industrie avec incidence environnementale ▪ Parcs et espaces verts ▪ Utilité publique et infrastructures	▪ Activité récréative extensive : pistes cyclables seulement ▪ Bureau non structurant. Uniquement lorsque compatible avec un parc industriel
DENSITÉ	
N/A	

Tableau 17. Usages et densité de l'aire d'affectation Institutionnelle « IT »

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
▪ Commerce et service non structurant ▪ Commerce de quartier ▪ Bureau non structurant ▪ Équipement public, institutionnel et communautaire structurant ▪ Équipement public, institutionnel et communautaire non structurant ▪ Activité récréative extensive ▪ Activité récréative intensive ▪ Parcs et espaces verts ▪ Activité de conservation ▪ Utilité publique et infrastructures	
DENSITÉ	
N/A	

Tableau 18. Usages et densité de l'aire d'affectation Mixte « MI »

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
▪ Habitation ▪ Commerce et service structurant et non structurant ▪ Commerce de quartier ▪ Bureau structurant et non structurant ▪ Équipement public, institutionnel et communautaire structurant et non structurant ▪ Industrie nouvelle technologie ▪ Activité récréative extensive et intensive ▪ Parcs et espaces verts ▪ Activité de conservation ▪ Utilité publique et infrastructures	Aucun
DENSITÉ	
Nombre de logements à l'hectare de 40 et plus	

Tableau 19. Usages et densité de l'aire d'affectation Patrimoniale « PA »

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
▪ Habitation ▪ Commerce et service non structurant ▪ Commerce de quartier ▪ Bureau non structurant ▪ Équipement public, institutionnel et communautaire non structurant ▪ Activité récréative extensive ▪ Parcs et espaces verts ▪ Activité de conservation ▪ Utilité publique et infrastructures	Aucun
DENSITÉ	
Nombre de logements à l'hectare variant entre 0 et 20	

Tableau 20. Usages et densité de l'aire d'affectation Résidentielle écologique « RE »

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
▪ Habitation ▪ Commerce de quartier ▪ Équipement public, institutionnel et communautaire non structurant ▪ Activité récréative extensive ▪ Parcs et espaces verts ▪ Activité de conservation ▪ Utilité publique et infrastructures	Aucun
DENSITÉ	
Nombre de logements à l'hectare de 70 et plus	

Tableau 21. Usages et densité de l'aire d'affectation Résidentielle

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
▪ Habitation ▪ Commerce et service non structurant ▪ Commerce de quartier ▪ Bureau non structurant ▪ Équipement public, institutionnel et communautaire non structurant ▪ Activité récréative extensive ▪ Parcs et espaces verts ▪ Activité de conservation ▪ Utilité publique et infrastructures	Aucun
DENSITÉ	
Nombre de logements à l'hectare de 10 log/ha et plus	

TERRITOIRE ASSUJETTI À LA LOI SUR LA PROTECTION DU TERRITOIRE ET DES ACTIVITÉS AGRICOLES

Tableau 22. Usages et densité de l'aire d'affectation Agricole « AG »

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
▪ Activité agricole ▪ Activité récréative extensive ▪ Parcs et espaces verts ▪ Activité de conservation ▪ Activité forestière ▪ Utilité publique et infrastructures	▪ Habitation. Droits d'usage résidentiel et droits acquis ou autorisation prévus en vertu de la LPTAAQ seulement. ▪ Activité agro-touristique. Les activités liées à l'agrotourisme tel que l'autocueillette, les cabanes à sucre, les vignobles, les cidreries, la vente de produits de la ferme sont autorisées. Toute entreprise agrotouristique doit toutefois être directement liée aux productions de l'entreprise agricole où elle se trouve.
DENSITÉ	
N/A	

Tableau 23. Usages et densité de l'aire d'affectation Agricole - Conservation « AC »

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
▪ Activité récréative extensive ▪ Parcs et espaces verts ▪ Activité de conservation	▪ Activité agricole : autorisée que sur les sols non boisés et sous certaines conditions édictées au règlement de zonage ▪ Activité forestière assujettis à certaines conditions édictées au règlement de zonage
DENSITÉ	
N/A	

Tableau 24. Usages et densité de l'aire d'affectation Agricole - Forestier « AF »

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
▪ Activité récréative extensive ▪ Parcs et espaces verts ▪ Activité de conservation ▪ Activité forestière ▪ Utilité publique et infrastructures	▪ Activité agricole : autorisée que sur les sols non boisés et sous certaines conditions édictées au règlement de zonage
DENSITÉ	
N/A	

Tableau 25. Synthèse de la compatibilité des usages des aires d'affectation du sol

USAGES / AIRES D'AFFECTATION	Habitation	Commerce et service structurant	Commerce et service non structurant	Commerce de quartier	Bureau structurant	Bureau non structurant	Équipement public, institutionnel et communautaire structurant	Équipement public, institutionnel et communautaire non structurant	Industrie avec incidence environnementale	Industrie sans incidence environnementale	Industrielle nouvelles technologies	Commerce lourd	Activité récréative extensive	Activité récréative intensive	Parcs et espaces verts	Activité de conservation	Activité agricole	Activité agro-touristique	Activité forestière	Utilité publique et infrastructures	Nombre de logement à l'hectare minimal / maximal
TERRITOIRE SITUÉ À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION																					
Centre-ville	●	-	●	●	-	●	●	●	-	-	-	-	●	●	●	●	-	-	-	●	40 log/ha et plus
Commerciale	-	-	●	●	-	●	-	●	-	-	-	-	●	-	●	●	-	-	-	●	-
Commerciale - Industrielle	-	●	●	●	●	●	-	●	-	●	●	●	●[1]	●[7]	●	●	-	-	-	●	-
Conservation	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	-	●	●	-	-	-	-	-
Industrielle	-	-	-	-	-	●[2]	-	-	-	●	●	●	●[1]	-	●	●	-	-	-	●	-
Industrielle lourde	-	-	-	-	-	●[2]	-	-	●	-	-	-	●[1]	-	●	●	-	-	-	●	-
Institutionnelle	-	-	●	●	-	●	●	●	-	-	-	-	●	●	●	●	-	-	-	●	-
Mixte	●	●	●	●	●	●	●	●	-	-	●	-	●	●	●	●	-	-	-	●	40 log/ha et plus
Patrimoniale	●	-	●	●	-	●	-	●	-	-	-	-	●	-	●	●	-	-	-	●	0 à 20 log/ha
Résidentielle écologique	●	-	-	●	-	-	-	●	-	-	-	-	●	-	●	●	-	-	-	●	70 log/ha et plus

USAGES AIRES D'AFFECTATION	Habitation	Commerce et service structurant	Commerce et service non structurant	Commerce de quartier	Bureau structurant	Bureau non structurant	Équipement public, institutionnel et commu-nautaire structurant	Équipement public, institutionnel et communautaire non structurant	Industrie avec incidence environnementale	Industrie sans incidence environnementale	Industrielle nouvelles technologies	Commerce lourd	Activité récréative extensive	Activité récréative intensive	Parcs et espaces verts	Activité de conservation	Activité agricole	Activité agro-touristique	Activité forestière	Utilité publique et infrastructures	Nombre de logement à l' hectare minimal / maximal
Résidentielle	●	-	●	●	-	●	-	●	-	-	-	-	●	-	●	●	-	-	-	●	10 log/ha et plus
TERRITOIRE ASSUJETTI À LA *LOI SUR LA PROTECTION DU TERRITOIRE ET DES ACTIVITÉS AGRICOLES*																					
Agricole	●[3]	-	●[4]	-	-	-	-	-	-	●[4]	-	-	●	-	●	-	●	●[5]	●	●	-
Agricole - Conservation	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	-	●	●	●[6]	-	●[8]	-	-
Agricole - Forestière	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	-	●	●	●[6]	-	●	●	-

Légende ● Compatible - Incompatible

1 Pistes cyclables seulement

2 Uniquement lorsque compatible avec un parc industriel

3 Droits d'usage résidentiel et droits acquis ou autorisation prévus en vertu de la LPTAA seulement.

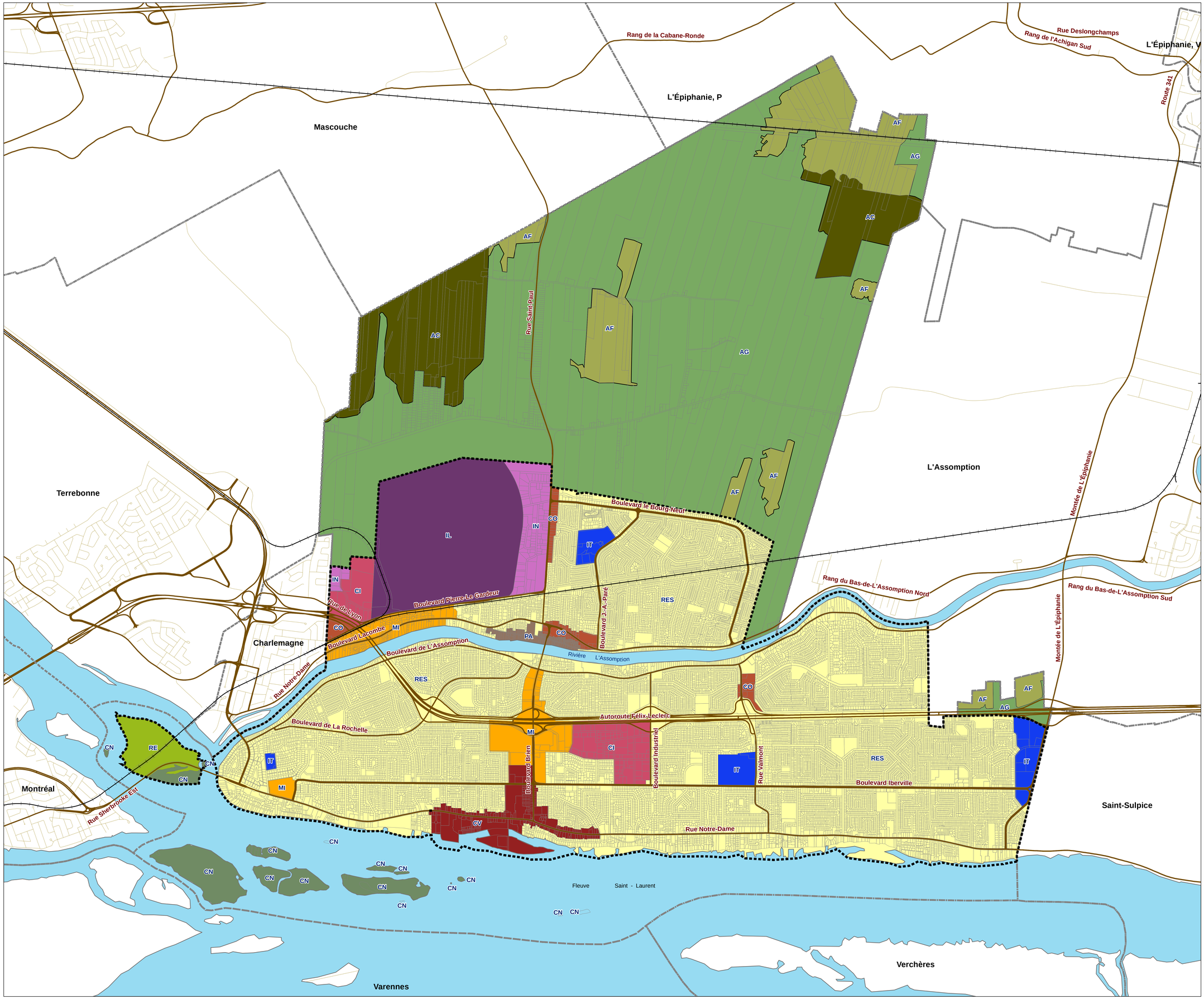
4 Droits acquis ou autorisation prévus en vertu de la LPTAA seulement.

5 Les activités liées à l'agrotourisme tel que l'autocueillette, les cabanes à sucre, les vignobles, les cidreries, la vente de produits de la ferme sont autorisées. Toute entreprise agrotouristique doit toutefois être directement liée aux productions de l'entreprise agricole où elle se trouve.

6 Autorisée que sur les sols non boisés et sous certaines conditions édictées au règlement de zonage

7 Aréna et centre sportif seulement

8 Assujettis à certaines conditions édictées au règlement de zonage



Repentigny S'épanouir

Légende

Affectations

- AG: Agricole
- AC: Agricole Conservation
- AF: Agricole Forestière
- CV: Centre-ville
- CO: Commerciale
- CI: Commerciale Industrielle
- CN: Conservation
- IN: Industrielle
- IL: Industrielle lourde
- IT: Institutionnelle
- MI: Mixte
- PA: Patrimoniale
- RES: Résidentielle
- RE: Résidentielle Écologique
- Périmètre d'urbanisation
- Réseau routier supérieur
- Voie Ferrée
- Cadastre
- Municipalité
- Hydrographie

N

1:15 000

0 1 2 km

Plan d'urbanisme

Affectations

Projet : 1201303

Sources : Ville de Repentigny
MRC de l'Assomption
MRNF, 2012

Projection : NAD83 / MTM8

Date : 1er juin 2015

GROUPE BC2
296, RUE SAINT-PAUL O. BUREAU 200
MONTRÉAL (QUÉBEC) H2Y2A3
T 514 507 3600

6. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES ET OUTILS DE MISE EN ŒUVRE

6.1 OUTILS DE PLANIFICATION PARTICULIÈRE

Le Plan d'urbanisme identifie deux outils de planification particulière soit la planification détaillée et le programme particulier d'urbanisme (PPU).

6.1.1 Planification détaillée

La planification et la mise en valeur de certains secteurs de la ville nécessitent une approche particulière. Pour ces secteurs, le Plan d'urbanisme préconise une démarche de planification détaillée.

Cette planification s'appuie sur les éléments et principes suivants :

- Les secteurs visés connaissent des enjeux d'aménagement, de développement et/ou de redéveloppement complexe nécessitant une analyse approfondie;
- Des objectifs et des dispositions normatives spécifiques ainsi qu'un choix d'autres outils de mise en œuvre adaptés spécifiquement aux secteurs visés.

Cet exercice sera réalisé suite à l'entrée en vigueur du Plan d'urbanisme et permettra ainsi d'apporter certaines précisions pour les secteurs visés.

Le plan d'urbanisme prévoit la réalisation de la planification détaillée suivante :

- pour l'axe du boulevard Brien en tant que lien du noyau central multifonctionnel;
- de certains secteurs de redéveloppement

6.1.2 Programme particulier d'urbanisme

La Ville peut se doter d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) lorsqu'une portion de son territoire fait l'objet de préoccupations particulières. Cet outil de planification permet à la Ville d'apporter davantage de précisions quant au développement et à l'aménagement de ce territoire. Un Programme particulier d'urbanisme doit obligatoirement comprendre les grandes orientations d'aménagement.

Il peut également comprendre :

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

Le plan d'urbanisme prévoit la réalisation des programmes particuliers d'urbanisme suivants :

- pour le secteur du TOD de la gare de Repentigny;
- pour le secteur du pôle central multifonctionnel incluant le centre-ville;
- pour le secteur du terminus d'autobus de l'AMT et du secteur industriel au sud de l'A40;
- pour l'île Bourdon.

6.2 OUTILS RÉGLEMENTAIRES

Outre les dispositions spécifiques intégrées aux règlements de zonage et de lotissement, les outils réglementaires suivants s'appliquent : règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale, règlement sur les projets particuliers de construction et de modification ou d'occupation d'un immeuble, règlement relatif aux ententes avec les promoteurs ainsi que certains autres règlements (nuisances, etc.).

6.3 TERRITOIRES D'INTÉRÊT

6.3.1 Territoires d'intérêt environnemental et écologique

La Ville entend assurer la protection des territoires d'intérêt environnemental et écologique en plus d'assurer la protection des rives et du littoral de l'ensemble des cours d'eau par le biais de l'application des dispositions de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables. La ville de Repentigny recèle plusieurs éléments d'intérêt esthétique ou écologique. Il s'agit d'espaces boisés, du fleuve Saint-Laurent et de son archipel, de la rivière L'Assomption et de leurs berges. La pérennité de ces milieux naturels d'intérêt doit être assurée en lien avec l'équilibre des écosystèmes présents (milieux humides, habitats fauniques, etc.). Il est essentiel d'assurer une protection adéquate et de consolider l'aménagement de ces territoires d'intérêt naturel qui sont particulièrement sensibles aux interventions humaines tout en assurant le maintien des corridors de biodiversité. Des dispositions normatives liées à la protection des rives et du littoral des cours d'eau sont présentes à la réglementation d'urbanisme.

En ce qui concerne le fleuve Saint-Laurent et son archipel ainsi que la rivière L'Assomption, la Ville de Repentigny vise à mettre en valeur ces corridors nautiques et à assurer la protection des berges tout en améliorant leur accessibilité à partir des différents milieux de vie.

Concernant les espaces boisés, des dispositions réglementaires s'inscrivent en lien avec leur protection et leur mise en valeur.

6.3.2 Territoires et bâtiment d'intérêt patrimonial

Le secteur du « Petit Village » bénéficie d'une affectation particulière au plan des affectations du sol. Cette affectation spécifique, basée sur la présence d'une concentration de bâtiments patrimoniaux, permet la reconnaissance de cet ensemble distinct nécessitant une protection et une mise en valeur particulière. Dans ce sens, le Plan d'urbanisme prévoit l'intégration au règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) de critères et d'objectifs spécifiques concernant la restauration des bâtiments patrimoniaux et l'insertion de nouveaux bâtiments, ce qui permet de contrôler le redéveloppement à l'intérieur de ce secteur.

Le secteur du chemin du Roy et des tracés fondateurs centre-ville recèlent également certains bâtiments d'intérêt patrimonial nécessitant une attention particulière. Ainsi, des critères et objectifs spécifiques liés aux bâtiments d'intérêt patrimonial sont présents dans le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

6.3.3 Les composantes paysagères

Le paysage du territoire de la Ville de Repentigny est caractéristique des basses-terres du Saint-Laurent. Il est composé de cours d'eau méandreux où s'insèrent de grands massifs boisés, des plaines agricoles et d'importantes zones urbaines (Robitaille et Saucier, 1998, Archéotec, 2002 et CARA, 2006). Le territoire de Repentigny est traversé par l'autoroute 40, l'un des principaux corridors d'accès à la CMM. Cet axe met en valeur les traits dominants du paysage. Le fleuve constitue également un élément structurant de l'organisation spatiale, tant pour le territoire de Repentigny que pour le reste de la CMM. Notons, que la route 138 offre des points de vue, des ouvertures et des champs visuels remarquables sur cet élément central dans le paysage métropolitain. La route 138, de même que la route 344 bordant la rivière L'Assomption sont d'ailleurs identifiées à titre de routes panoramiques. Les autres composantes paysagères se retrouvant sur le territoire de Repentigny sont :

- Le centre-ville, qui en tant qu'ancien noyau villageois, offre des qualités paysagères intéressantes;
- Le « Petit village », un ancien noyau villageois possédant une grande valeur patrimoniale et qui regroupe des éléments caractéristiques de toutes les époques de développement;
- Le secteur de la coopérative Notre-Dame-des-Champs, qui constitue un bel exemple de cité-jardin et le premier quartier de type banlieue de Repentigny.

Les composantes paysagères majeures sont identifiées au plan des potentiels et intérêts. Ce plan regroupe notamment, les territoires d'intérêt, les points de vue panoramiques et les bâtiments d'intérêt.

6.3.4 Les écosystèmes et la foresterie urbaine

La fragilité des écosystèmes et l'importance de la foresterie urbaine font l'objet de considérations particulières par la Ville de Repentigny. La réglementation d'urbanisme vise donc à traduire cette préoccupation par l'intégration de dispositions normatives relatives à la coupe des arbres, aux espaces boisés, aux types de coupe, aux activités prohibées et autorisées, à la conservation des massifs forestiers, aux opérations forestières ou sylvicoles planifiées, au contenu d'un plan d'aménagement forestier et de la prescription sylvicole et à l'obligation d'un certificat d'autorisation relatif à un changement d'usage d'un espace boisé.

6.3.5 La conservation des milieux humides

La conservation des milieux humides témoigne de l'importance de la richesse des écosystèmes sur le territoire de la ville de Repentigny. La réglementation d'urbanisme vise donc à traduire cet enjeu par l'intégration de dispositions normatives relatives aux types de milieux humides, à l'identification et à la protection des milieux humides et à l'aménagement forestier spécifique aux tourbières boisées et aux marécages.

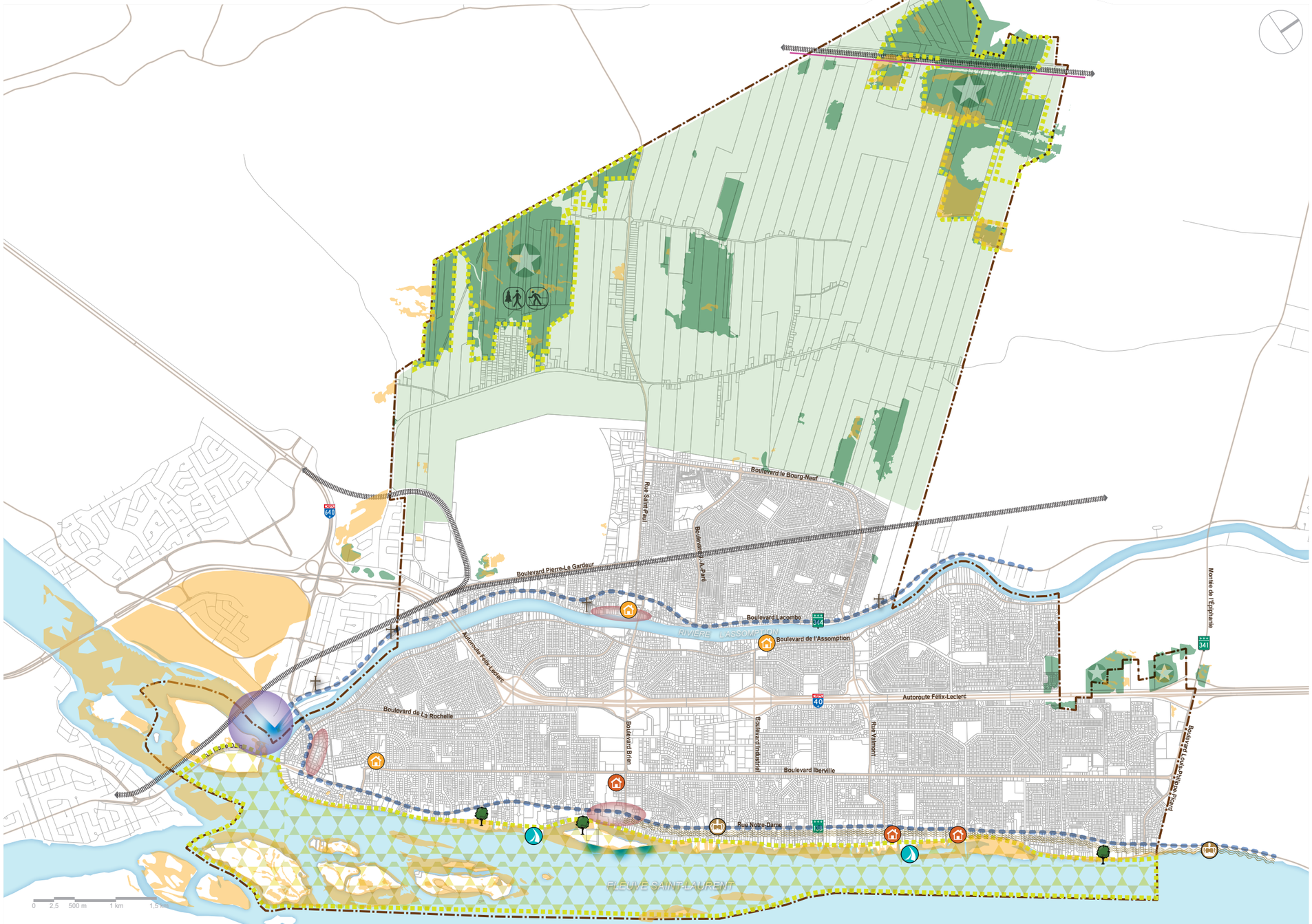
6.3.6 La foresterie urbaine et les îlots de chaleur

La Ville de Repentigny est préoccupée par la foresterie urbaine et la présence actuelle d'îlots de chaleur. La réglementation d'urbanisme vise donc à traduire cette préoccupation par le contrôle de l'abattage d'arbres sur les propriétés privées dans un contexte de requalification, par des exigences de plantation ou d'aménagement d'espaces verts pour les nouvelles constructions résidentielles, commerciales, industrielles et institutionnelles, par l'élaboration d'une stratégie de verdissement des quartiers existants et par l'application des dispositions relatives à la contribution pour fins de parcs, terrains de jeux et espaces naturels lors d'une demande d'obtention d'un permis de lotissement ou d'un permis de construction lors d'un nouveau projet de développement ou d'un projet de redéveloppement.

6.3.7 Le plan de conservation des milieux humides

La Ville de Repentigny, de concert avec la MRC de L'Assomption souhaite se doter d'un plan de conservation des milieux humides. Ce dernier respectera la démarche proposée par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques dans le Guide d'élaboration d'un plan de conservation des milieux humides.

POTENTIELS ET INTÉRÊTS



LÉGENDE

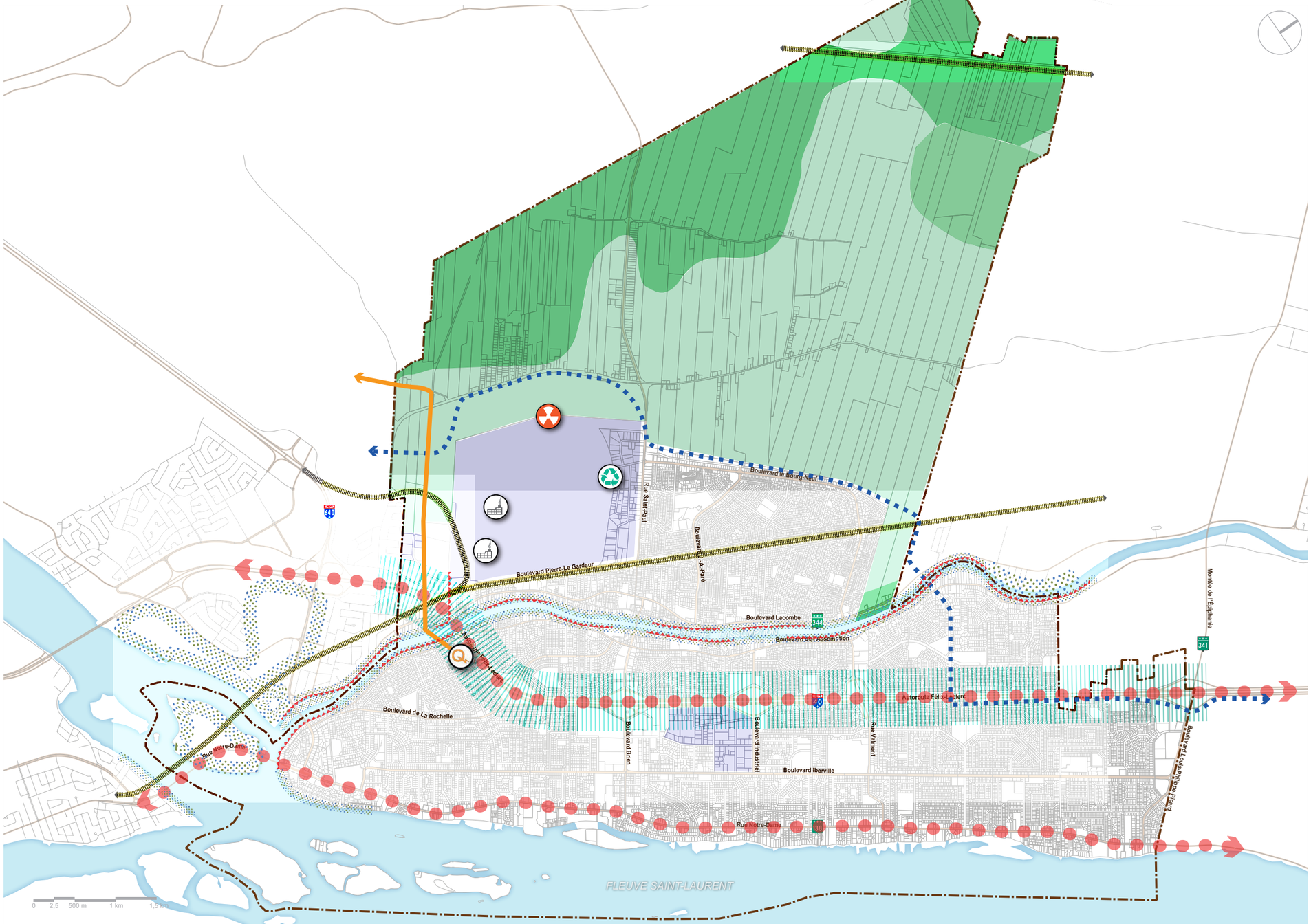
- Limite municipale
- Site d'intérêt écologique
- Couvert forestier
- Milieu humide
- Aire de concentration d'oiseaux aquatiques
- Bois d'intérêt métropolitain
- Bâtiment historique classé
- Bâtiment historique d'intérêt
- Territoire d'intérêt esthétique
- Territoire d'intérêt historique
- Axe d'intérêt métropolitain
- Point de vue panoramique
- Sentier de motoneige Trans-Québec
- Chemin du Roy
- Croix de chemin
- Parc
- Marche
- Ski de fond
- Marina

Plan des potentiels et intérêts

Plan d'urbanisme numéro 437 | REPENTIGNY

Juillet 2015

CONTRAINTES



LÉGENDE

- Limite municipale
- Zone inondable
- Zone de glissement de terrain
- Zone industrielle
- Zone de faible vulnérabilité des eaux souterraines (en zone agricole)
- Zone modérée de vulnérabilité des eaux souterraines (en zone agricole)
- Zone élevée de vulnérabilité des eaux souterraines (en zone agricole)
- Zone urbaine affectée par un niveau sonore égal ou supérieur à 55 dBA
- Gazoduc Trans-Québec Maritimes
- Poste de transformation (Hydro-Québec)
- Ligne de transport d'énergie (Hydro-Québec)
- Réseau ferroviaire
- Réseau routier
- Terrain contaminé
- Éco-Parc et matériaux secs
- Établissement industriel d'usage contraignant

Plan des contraintes à l'occupation du sol

Plan d'urbanisme numéro 437 | REPENTIGNY

Juillet 2015

6.4 CONTRAINTES PARTICULIÈRES À L'OCCUPATION DU SOL

6.4.1 Les zones à risque d'inondation en eau libre

Sur le territoire de Repentigny, les plaines inondables concernent les abords de la rivière L'assomption et du fleuve Saint-Laurent. Deux types de plaines inondables doivent être distinguées : grand courant (0-20 ans) et faible courant (20-100 ans).

Une cartographie officielle des zones inondables en eau libre a été réalisée dans le cadre de la Convention Canada-Québec et prévaut sur toute autre représentation cartographique. Ces cartes sont jointes à la réglementation d'urbanisme de la Ville de Repentigny pour en faire partie intégrante. Des graphes et des tableaux identifiant les cotes de crues et réalisés par le Centre d'expertise hydrique complètent également la cartographie officielle.

Cartes illustrant les plaines inondables de Repentigny

NUMÉRO DE CARTE
11.1-A*
31H11-100-5234
31H14-100-5235
31H11-100-0401

* La carte 11.1-A fait référence aux feuillets applicables de la cartographie officielle pour le territoire de la MRC de L'Assomption.

Afin d'assurer la protection du public et la préservation des écosystèmes et de l'équilibre écologique entre le milieu aquatique et le milieu riverain, l'application de dispositions spécifiques est prévue dans la plaine inondable de grand courant (récurrence 0-20 ans) ainsi que dans la plaine inondable de faible courant (récurrence 20-100 ans), de même que la détermination d'aires de protection. Ces dispositions s'inscrivent en conformité avec l'application de la Politique sur la protection des rives, du littoral et des plaines inondables du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Par ailleurs, en ce qui concerne la plaine inondable de grand courant (0-20 ans) et de faible courant (20-100 ans), la réglementation d'urbanisme de Repentigny comporte les dispositions normatives applicables aux lotissements, constructions, ouvrages et travaux en bordure d'un littoral ou d'un cours d'eau, qui sont issues du document complémentaire du schéma d'aménagement de la MRC de L'Assomption, et ce, en conformité avec la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables du gouvernement du Québec.

6.4.2 Les zones à risque de mouvement de terrain

Des zones à risque de mouvement de terrains ont été répertoriées sur le territoire de la Ville de Repentigny. La détermination de ces zones est basée sur une étude effectuée par le gouvernement provincial et a permis de réaliser une cartographie officielle des zones à risque de mouvement de terrains. Cette cartographie officielle du ministère des Transports du Québec prime sur toute autre information dans le cas de contradictions.

Afin d'assurer la sécurité publique, l'application de dispositions spécifiques relatives aux zones à risque de mouvement de terrain est prévue. Par conséquent, la réglementation d'urbanisme de Repentigny présente les dispositions normatives applicables aux zones à risque de mouvements de terrains issues du document complémentaire du schéma d'aménagement de la MRC de L'Assomption.

6.4.3 Les établissements industriels qui présentent une source potentielle ou significative de contraintes et nuisances

Afin d'assurer la sécurité du public et la cohabitation harmonieuse des usages, l'application de dispositions spécifiques relatives aux établissements industriels qui présentent une source potentielle ou significative de contraintes et nuisances est prévue. Par conséquent, la réglementation d'urbanisme de Repentigny présente les dispositions normatives applicables aux établissements industriels potentiellement contraignants susceptibles d'utiliser ou d'entreposer des matières dangereuses. Il s'agit, entre autres, d'entreprises œuvrant dans les secteurs de l'industrie chimique, de l'industrie du plastique et du caoutchouc et de l'industrie du pétrole.

Une bande de précaution s'applique lorsqu'une zone résidentielle jouxte une zone industrielle où y sont présents, ou y sont autorisés, des établissements industriels potentiellement contraignants. De même lorsque des établissements publics sensibles sont présents ou autorisés dans une zone contiguë à de telles zones industrielles. Ces dispositions sont issues de l'article 91 du document complémentaire du Schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de L'Assomption.

Deux établissements industriels présentant une source potentielle ou significative de contraintes ont été identifiés sur le territoire, soit Auto-Chem, une industrie de savons et de composés de nettoyage, et General Dynamics, une usine de fabrication de munitions.

Tout nouvel établissement industriel potentiellement contraignant devra, avant son implantation sur le territoire, effectuer une étude d'évaluation du risque et des conséquences prévisibles associées à ce risque, dont le territoire qui pourrait en être affecté. Ce nouvel établissement devra être identifié au présent plan d'urbanisme.

La Ville de Repentigny tient un registre des établissements industriels potentiellement contraignants localisés sur son territoire et en transmet une copie à la MRC annuellement.

2021-03-25, r.437-1, a.6

6.4.4 Les zones de niveau sonore élevé

L'autoroute Félix-Leclerc (A40) est identifiée comme voie de circulation qui occasionne des contraintes à l'occupation du sol, en raison de son niveau sonore élevé. Des dispositions normatives relatives à l'occupation du sol en bordure de cet axe autoroutier sont présentes à la réglementation d'urbanisme.

6.4.5 L'axe de la route 138

La route 138 est identifiée comme source possible de risques à l'égard de la sécurité, de la santé et du bien-être général. Des dispositions normatives favorisant une cohabitation harmonieuse des usages, dont le résidentiel, sont présentes à la réglementation d'urbanisme.

6.4.6 Le réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire est identifié à titre d'élément de contrainte à l'occupation du sol. Des dispositions normatives relatives à l'occupation de l'emprise du réseau ferroviaire, aux mesures d'intégration des nuisances lors de la planification détaillée, tel qu'un PPU, et de la profondeur minimale accrue des lots à des fins résidentielle sont présentes à la réglementation d'urbanisme.

6.4.7 Le réseau énergétique

Les réseaux énergétiques, soit le réseau majeur de transport d'électricité (120-25 kV) et de gaz, le poste de transformation et le gazoduc, sont identifiés à titre d'élément de contrainte à l'occupation du sol. Des

dispositions normatives relatives à l'occupation du sol en bordure de ces réseaux sont présentes à la réglementation d'urbanisme.

6.4.8 Les sols contaminés

Les sols présentant un niveau de contamination d'intérêt régional, soit l'ancienne cellule de confinement de sols contaminés de General Dynamics, est identifié à titre d'élément de contrainte à l'occupation du sol. Des dispositions normatives relatives à l'occupation du sol en bordure de ce territoire de contrainte et au plan de réhabilitation sont présentes à la réglementation d'urbanisme.

6.4.9 Les éoliennes et les parcs éoliens

Les éoliennes et les parcs éoliens sont identifiés à titre d'élément de contrainte à l'occupation du sol. Des dispositions normatives relatives à la gestion de l'implantation sont présentes à la réglementation d'urbanisme.

6.4.10 Les stations d'épuration et de filtration des eaux

Les stations d'épuration et de filtration des eaux sont identifiées à titre d'élément de contrainte à l'occupation du sol. Des dispositions normatives relatives à l'aménagement d'une zone tampon ou à l'application de mesures d'atténuation au pourtour de toute nouvelle station d'épuration des eaux usées lorsque l'immeuble de cette dernière demeure contigu à la limite d'un usage résidentiel ainsi qu'à l'identification des fonctions compatibles au pourtour des stations d'épuration des eaux usées sont présentes à la réglementation d'urbanisme.

6.4.11 Les points de captage des eaux souterraines, les zones vulnérables à la contamination des aquifères et la gestion des eaux de ruissellement

La Ville de Repentigny est préoccupée par les points de captage des eaux souterraines, les zones vulnérables à la contamination des aquifères et la gestion des eaux de ruissellement. La réglementation d'urbanisme vise donc à traduire cette préoccupation par l'obligation d'une autorisation et l'intégration de dispositions normatives sur les techniques et matériaux, les conditions de réalisation des travaux, la localisation, le nettoyage, la désinfection et l'entretien pour tout aménagement d'ouvrage de captage des eaux souterraines ainsi que pour l'épandage de déjections animales, de compost de ferme, d'engrais minéraux et de matières résiduelles fertilisantes, l'épandage de boues provenant d'ouvrages municipaux d'assainissement des eaux usées ou de tout autre système de traitement ou d'accumulation d'eaux usées sanitaires, ou de matières contenant de telles boues.

La réglementation d'urbanisme vise également à traduire cette préoccupation par l'obligation d'une étude hydrogéologiques au requérant de tout nouveau projet présentant des risques de contamination des eaux souterraines et l'intégration de dispositions normatives relatives au contenu de l'étude hydrogéologique et les excavations à des fins agricoles ainsi qu'à la gestion qualitative des rejets aux cours d'eau et à la gestion durable des eaux pluviales.

6.4.12 Les barrages

Érigé en 1939 et d'une longueur de 153 mètres, le barrage X2010306, tel qu'identifié par le Centre d'expertise hydrique du Québec est situé sur la rivière L'Assomption et est identifié à titre d'élément de contrainte à l'occupation du sol. Il n'y a toutefois pas de disposition normative relative à la gestion du barrage à la réglementation d'urbanisme, ce dernier relevant d'un autre niveau de juridiction.

6.4.13 La zone agricole

La zone agricole, assujettie à l'application de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, occupe une importante proportion du territoire de la ville de Repentigny. En conformité aux dispositions du document complémentaire, des dispositions normatives relatives à la gestion des odeurs inhérentes aux activités agricoles, à la méthode de calcul des distances séparatrices, aux droits acquis et privilèges en zone agricole, aux installations d'élevage à forte charge d'odeur, au contingentement des nouvelles unités d'élevage porcin et aux modalités relatives à l'épandage des déjections animales, aux îlots déstructurés de la zone agricole résultants de la demande à portée collective (article 59 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles), aux droits acquis et aux conditions particulières relatives aux usages et constructions non agricoles en zone agricole et à l'excavation en zone agricole sont présentes à la réglementation d'urbanisme.

6.4.14 L'affichage le long de l'autoroute Félix-Leclerc (A40)

Afin de contrôler les enseignes, la multiplicité de la publicité et d'assurer une sobriété dans l'éclairage, la réglementation d'urbanisme introduit des dispositions normatives spécifiques applicables à l'affichage le long de l'autoroute 40.

6.4.15 Les démolitions

Afin d'assurer la gestion et le contrôle des démolitions sur son territoire, la Ville de Repentigny en assurera l'encadrement par le biais d'un Règlement sur les démolitions qui traite notamment de la protection et la gestion des bâtiments, de la réutilisation des espaces dégagés résultant des démolitions, etc.

6.5 GESTION DE L'URBANISATION ET DU TRANSPORT

6.5.1 Les pôles générateurs de déplacement

Les pôles générateurs de déplacement, identifiés à la Figure 2.1.3 du *Plan directeur des transports de la Ville de Repentigny* en tant que Place Repentigny, Rue Notre-Dame, Boulevard Lacombe, Commerces boulevard Brien, Hôtel de ville, Pôle multifonctionnel, Jean-Baptiste-Meilleur/UQTR/Centre de formation, Complexe sportif, Zone industrielle, Zone d'emploi, etc. se traduisent au plan du concept d'organisation spatiale du présent plan d'urbanisme en tant que pôle central multifonctionnel, aires TOD (gare du train de l'Est et Terminus de l'AMT), secteur centre-ville, secteur industriel, secteurs de densifications et de requalification, etc. Par ailleurs, plusieurs de ces pôles générateurs de déplacement feront l'objet d'une analyse spécifique par le biais d'une planification détaillée ou d'un Programme particulier d'urbanisme. La planification détaillée ou le Programme particulier d'urbanisme prendra en considération la caractérisation des axes routiers qui desservent les pôles générateurs de déplacement, l'analyse de la desserte en transport, la capacité des axes routiers, la présence de contraintes et les mesures d'aménagement à privilégier afin d'assurer la fonctionnalité et la fluidité des pôles par les différents modes de transport, dont les transports collectif et actif.

6.5.2 Les usages prohibés sur l'ensemble du territoire de la ville de Repentigny

Les usages suivants sont prohibés sur l'ensemble du territoire de la ville de Repentigny :

- les cimetières d'automobiles;
- les marchés aux puces soit un établissement regroupant des commerces de détail dont les activités commerciales sont faites à l'intérieur et/ou à l'extérieur d'un bâtiment, offrant la vente d'objets divers, neufs et d'occasion et comptant des espaces locatifs mis à la disposition de plusieurs vendeurs;

- les maisons mobiles, soit une habitation fabriquée en usine et conçue pour être déplacée sur ses propres roues ou sur un véhicule jusqu'au terrain qui lui est destiné. Sa longueur minimale est supérieure à onze (11) mètres et sa largeur est inférieure à cinq (5) mètres.

6.5.3 Les usages prohibés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la ville de Repentigny

Les usages suivants sont prohibés à l'intérieur des périmètres d'urbanisation de la ville de Repentigny :

- les cours de ferraille, sauf à l'intérieur d'une aire d'affectation industrielle lourde;
- les établissements de production animale;
- les sablières et les gravières;
- les usines de béton bitumineux et les usines de béton et de ciment, sauf à l'intérieur d'une aire d'affectation industrielle lourde.

6.5.4 Les principes d'aménagement des nouveaux secteurs à développer

Dans l'éventualité du développement d'un nouveau secteur sur son territoire, la Ville de Repentigny observera les principes suivants :

- planifier la hiérarchisation de la trame routière en conformité au schéma d'aménagement de la MRC de L'Assomption;
- favoriser la continuité des collectrices et des artères d'un quartier à l'autre;
- favoriser le raccordement au réseau de transport collectif existant et projeté;
- prévoir la localisation des arrêts de transport en commun le plus tôt possible dans le processus de planification du secteur à urbaniser.

6.5.5 La conception du réseau routier des nouveaux secteurs à urbaniser

Dans l'éventualité du développement d'un nouveau secteur sur son territoire, la Ville de Repentigny observera les principes suivants dans la conception du réseau routier et de transport collectif :

- évaluer le type de rue à mettre en place selon les caractéristiques de la hiérarchie routière. Les rues destinées à recevoir les parcours d'autobus doivent être conçues selon les normes de collectrices ou d'artères;
- s'inspirer des critères de conception géométrique des rues où le passage des autobus est prévu;
- intégrer les infrastructures de transport collectif au cœur des quartiers afin de créer des lieux publics et animés;
- privilégier un design de rues locales et le recours à des aménagements urbains favorisant un accès direct aux axes de transport collectif et les intégrer aux réseaux cyclables et piétonniers;
- optimiser l'emplacement des arrêts d'autobus en respect de la distance de marche maximale d'environ six cents mètres (600 m);
- orienter les bâtiments vers la rue et à proximité de celle-ci afin de favoriser la création d'un environnement convivial pour les piétons;
- prioriser la sécurité et le confort du piéton et du cycliste lors de l'aménagement des espaces publics et du réseau routier.

6.5.6 Les corridors de transport collectif et les points de transfert modal

Le traitement des corridors de transport collectif et des points de transfert modal localisés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et identifiés au plan Transport collectif et actif s'appuient sur les principes suivants :

- implanter les usages générateurs de déplacements à proximité des tracés du transport en commun;

- favoriser l'implantation des infrastructures communautaires et sociales à proximité des parcours de transport en commun;
- encourager le développement ou le redéveloppement des terrains riverains et favoriser l'augmentation des densités par les dimensions minimales des terrains, la mixité des usages, les hauteurs permises, la conversion de maisons unifamiliales en habitations multifamiliales et l'augmentation des rapports plancher / terrain
- assurer une connectivité entre les circuits de transport collectif et les points de transfert modal.

6.5.7 Les projets générateurs de déplacement des personnes

La Ville de Repentigny introduit à sa réglementation d'urbanisme les exigences suivantes dans l'éventualité d'un nouveau projet de développement ou de redéveloppement générateur de déplacement des personnes :

- une évaluation de la desserte en transport afin d'y assurer l'accessibilité par divers modes de transport et ses aménagements;
- une évaluation des impacts relatifs à la fluidité et à la sécurité des échanges avec le réseau routier et à sa capacité de les gérer.

Les projets suivants sont considérés comme projet générateur de déplacement des personnes :

- un établissement commercial sur un lot distinct de plus de huit mille mètres carrés (8 000 m²);
- une aire commerciale d'une superficie supérieure à quarante-deux mille mètres carrés (42 000 m²);
- un ensemble d'établissements commerciaux sur un lot distinct totalisant une superficie commerciale de plus de douze mille mètres carrés (12 000 m²);
- un ensemble d'édifices à bureaux et ou d'établissements offrant des services personnels dont la superficie totale de plancher sur un lot distinct est de plus de dix mille mètres carrés (10 000 m²);
- un ensemble résidentiel de plus de cinquante (50) unités de logement sur un lot distinct et localisé sur un réseau local;
- une résidence pour personnes âgées de plus de cent (100) unités de chambre sur un lot distinct et localisé sur un réseau local.

6.5.8 Les projets générateurs de déplacement des marchandises

Afin de s'assurer de l'efficacité et de la capacité des infrastructures de transport permettant l'intermodalité, la Ville de Repentigny considère les facteurs suivants dans le choix de la localisation d'un nouveau projet de développement ou de redéveloppement générateur de déplacement des marchandises :

- site bénéficiant d'un accès direct au réseau routier métropolitain;
- site ayant un accès direct au réseau ferroviaire;
- site permettant d'aménager une zone tampon afin de minimiser les impacts occasionnés par les activités du site (ex. bruit, matières dangereuses, etc.).

Les projets suivants sont considérés comme projet générateur de déplacement des marchandises :

- un site à vocation multiple liée à la distribution, à l'entreposage et au traitement des marchandises (aucune fabrication) qui produit un flux important de déplacements et qui a une superficie d'au moins 15 000 m^2);

6.5.9 Les accès au réseau routier

La Ville de Repentigny intègre des dispositions normatives à sa réglementation afin d'assurer une meilleure efficacité des voies de circulation du réseau supérieur et une sécurité accrue des usagers et des résidents habitant en bordure ou à proximité de ces voies de circulation en s'appuyant sur les principes suivants :

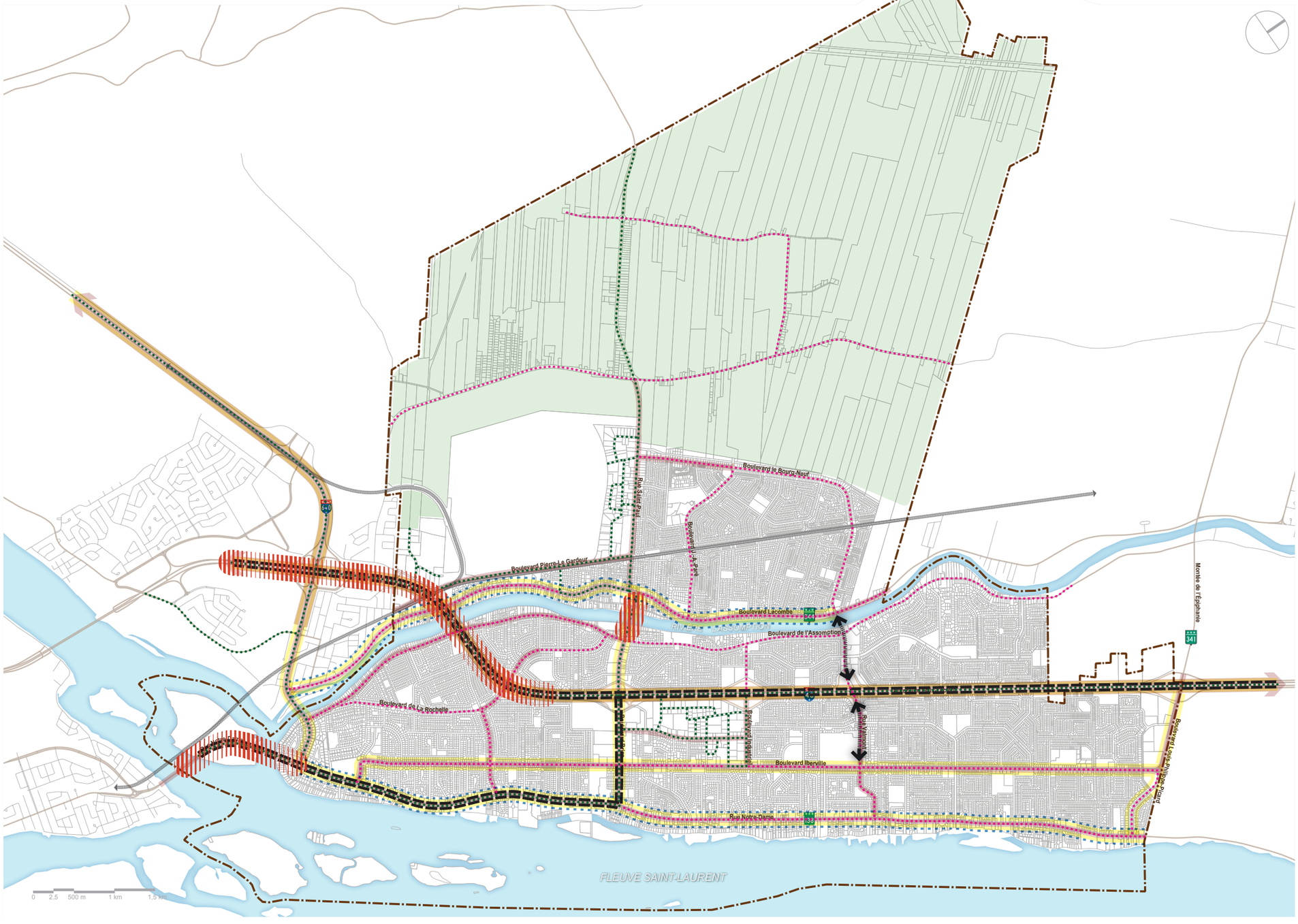
- à l'intérieur des aires déjà bâties, favoriser la réduction du nombre d'accès à la rue au moyen d'ententes entre les propriétaires (entrée mitoyenne ou commune) ou par l'élimination des accès directs sur la route pour les établissements situés sur des terrains de coin ;
- si possible et sans nuire à la fonctionnalité et à la sécurité des déplacements, réduire le nombre de rues donnant accès à une route nationale (138), régionale (341) ou collectrice (boulevard Lacombe et 344) ;
- prioriser l'aménagement des accès aux propriétés adjacentes aux voies de circulation majeures par les rues secondaires à l'intérieur des aires non bâties. Dans la mesure du possible sur les voies de circulation majeure, les intersections de rues devront respecter une distance minimale de cinq cents mètres.

6.5.10 Le transport actif

La Ville de Repentigny intègre la notion de transport actif à l'ensemble de son plan d'urbanisme :

- l'intégration de cette approche s'appuiera sur la réalisation d'un diagnostic à l'égard des réseaux piétonniers (trottoirs, voies piétonnes, etc.) et des pistes cyclables existants;
- l'identification des secteurs ou des points à raccorder, notamment en fonction des services de proximité, des pôles d'emplois, ou d'enseignement, d'activités ou des corridors et des points de transfert modal de notre réseau de transport collectif;
- le choix des instruments de planification et de réglementation à privilégier : planification, définition d'objectifs au plan d'urbanisme, intégration des concepts de transport actif et d'emprise routière polyvalente dans la planification des infrastructures de transport terrestre, etc.; réglementation : modalités d'aménagement des voies de circulation (règlement de lotissement), ententes relatives aux travaux municipaux, critères dans un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble ou les plans d'implantation et d'intégration architecturale, mesures de modération de la vitesse, etc.).
- prévoir une programmation des actions à entreprendre dans le temps.

TRANSPORT ET CIRCULATION



LÉGENDE

- Limite municipale
- Autoroute
- Artère
- Transit de camionnage permis
- Transit de camionnage interdit
- Débit élevé de circulation
- Zone de congestion récurente
- Multiplicité des entrées privées et des intersections
- Liaison déficitaire
- Réseau routier d'intérêt métropolitain

Plan de transport et circulation

Plan d'urbanisme numéro 437 | REPENTIGNY

Juillet 2015

TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF

Pôles générateurs de déplacement

1- Pôle industriel secteur Le Gardeur
2- Place Repentigny et centre multivocationnel Claude-David
3- Pôle commercial Charlemagne
4- Pôle industriel les galeries Rive-Nord et commerces environnants
5- Pôle industriel et commercial
6- Les galeries Brien
7- CHSLD Des Deux-Rives
8- École secondaire l'Horizon
9- École secondaire Jean-Baptiste-Meilleur
10- École secondaire Félix-Leclerc et pôle d'équipements sportifs

LÉGENDE

- Limite municipale
- Circuits d'autobus d'intérêt régional
- Axe de rabattement d'autobus d'intérêt métropolitain
- Train de l'est (phase 1)
- Train de l'est (phase à l'étude)
- Aire d'influence du corridor de transport collectif d'intérêt métropolitain existant
- Aire d'influence du corridor de transport collectif d'intérêt métropolitain projeté
- Points focaux du transport collectif:
  - *Intérêt métropolitain (TOD)*
  - *Intérêt régional*
  - *Potentiel*
- Pôle générateur de déplacement
- Piste cyclable en site propre
- Piste cyclable en site partagé
- Circuit cyclable Route verte (intérêt métropolitain)
- Circuit de transport actif
- Itinéraire cyclable à caractère touristique
- Itinéraire cyclable d'intérêt métropolitain

Plan transport collectif et actif

Plan d'urbanisme numéro 437 | REPENTIGNY

Juillet 2015

6.5.11 Le potentiel de requalification et de redéploiement urbain du secteur industriel situé au sud de l'autoroute Félix-Leclerc (A40)

Le secteur industriel situé au sud de l'autoroute 40 fait l'objet d'un Programme particulier d'urbanisme. Ce secteur, dont la transition des usages industriels vers les usages commerciaux est déjà amorcée, est une des portions de la ville qui pourrait connaître de fortes transformations. En effet, sa localisation stratégique, le contexte actuel de densification urbaine, ainsi que la présence de pôles de transport collectif à proximité font en sorte que le rôle de ce secteur, au sein de la trame urbaine de la ville, est à repenser de façon à élaborer une vision d'ensemble favorisant l'émergence d'un concept de vie de quartier. Le Programme particulier d'urbanisme de ce secteur traitera spécifiquement de son potentiel de requalification et de redéploiement urbain et identifiera la vocation, les usages projetés, les densités et les besoins en infrastructures et équipements.

6.5.12 L'exigence des deux services à l'intérieur du périmètre d'urbanisation

La réglementation d'urbanisme identifie l'exigence, pour toute nouvelle construction, des deux services soit l'aqueduc et l'égout à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.

6.5.13 La construction de bâtiments durables

La Ville de Repentigny est particulièrement sensibilisée à l'importance de la construction de bâtiments durables et par conséquent, à la consommation d'eau, à l'efficacité énergétique, à la qualité de l'air, aux matériaux et aux ressources, ainsi qu'à l'architecture et à la localisation des bâtiments.

La réglementation d'urbanisme traduit cette préoccupation par des dispositions normatives et des critères liés au lotissement, au design urbain, à l'insertion des projets, à l'aménagement écologique, aux impacts visuels, etc.

6.5.14 Les critères d'évaluation des projets de développement ou de redéveloppement

Dans un esprit d'aide à la prise de décision, la Ville de Repentigny adhère aux critères discrétionnaires suivants en matière d'évaluation des projets de développement ou de redéveloppement :

- la densité de l'occupation du sol en fonction des particularités locales et ce, afin d'optimiser l'occupation du sol par une typologie variée de l'habitat;
- la diversité des usages en privilégiant les projets d'ensemble ou mixte permettant ainsi une meilleure intégration et une proximité des fonctions dans l'espace ainsi qu'une accessibilité accrue par divers modes de déplacement;
- l'offre de services collectifs tels que piscine, aréna, piste cyclable, bibliothèque, maisons de la culture, établissements scolaires et de santé, etc.
- le design urbain et la qualité du développement urbain visant à favoriser le transport collectif, actif et l'appropriation de l'espace public par le biais des éléments tels que l'aménagement de trottoirs et de cheminements cyclables, la création de places publiques, l'implantation de bâtiments tournés vers la rue et les piétons, etc.
- l'acceptabilité sociale en lien avec les nouvelles pratiques d'urbanisme et de développement durable;
- les contraintes à la faisabilité et la prise en compte des particularités locales;
- les gains fiscaux bruts potentiels démontrant que le projet constitue une amélioration de la situation existante ou une plus-value à l'échelle de la Ville;
- les coûts des responsabilités publiques en matière d'infrastructures et de services municipaux et gouvernementaux.

6.5.15 Les seuils minimaux de densité applicables à l'extérieur des aires TOD et des corridors de transport collectif d'intérêt métropolitain

La Ville de Repentigny adhère aux seuils minimaux de densité applicables à l'extérieur des aires TOD et des corridors de transport métropolitain. La réglementation d'urbanisme traduit cette préoccupation par des dispositions normatives et des critères permettant l'atteinte des cibles de densité résidentielle brute moyenne pour tous les projets de développement et de redéveloppement résidentiels réalisés, durant la période de référence, dans le périmètre urbain, mais à l'extérieur des aires TOD et de l'aire d'influence du corridor de transport collectif d'intérêt métropolitain existant. Les cibles de densité visées sont les suivantes :

ANNÉE	2016	2021	2026	2031
Cible de densité	21 log/ha	21 log/ha	23 log/ha	25 log/ha

2021-03-25, r.437-1, a.1

6.5.16 Les seuils minimaux de densité applicables aux aires TOD et aux corridors de transport collectif métropolitain

La Ville de Repentigny adhère également aux seuils minimaux de densité applicables aux aires TOD et aux corridors de transport métropolitain. La réglementation d'urbanisme traduit cette préoccupation par des dispositions normatives et des critères permettant l'atteinte des cibles minimale de densité résidentielle brute. Le seuil de densité minimal applicable en moyenne pour tous les projets de développement et de redéveloppement résidentiels réalisés durant la période de référence est fixé à :

- trente logements à l'hectare (30 log. / ha) à l'intérieur de l'aire d'influence du corridor de transport collectif d'intérêt métropolitain existant;
- quarante logements à l'hectare (40 log. / ha) à l'intérieur des aires TOD de la gare de Repentigny et du Terminus de Repentigny;
- soixante-dix logements à l'hectare (70 log. / ha) à l'intérieur du secteur de densification accrue de l'aire TOD de la gare de Repentigny, tel qu'indiqué à la figure 9 *Planification détaillée de l'aire TOD de la gare de Repentigny.*

Figure 9. Planification détaillée de l'aire TOD de la gare de Repentigny

Source : Figure 13 *Planification détaillée de l'aire TOD de la gare de Repentigny (train de l'Est) – Ville de Repentigny,* Schéma d'aménagement et de développement révisé, Génération 3, de la MRC de L'Assomption.

2021-03-25, r.437-1, a.2

6.5.17 Les modalités de gestion comptable des seuils minimaux de densité

Les seuils de densité minimale identifiés aux articles 6.5.15 et 6.5.16 constituent des densités brutes moyennes applicables pour tous les projets de développement et de redéveloppement à des fins résidentielles ou mixtes, réalisés durant une même période de référence à l'intérieur des secteurs visés.

1. Une densité brute moyenne doit être calculée pour chaque secteur, à savoir :

    a) le territoire délimité par le périmètre d'urbanisation, en excluant les territoires visés par les paragraphes b à d;

    b) l'aire TOD de la gare de Repentigny et l'aire TOD du Terminus Repentigny. La densité moyenne brute d'une aire TOD qui chevauche deux municipalités se calcule pour l'ensemble de l'aire sans considérer la limite municipale. La densité moyenne de l'aire TOD de la gare de Repentigny inclut les projets réalisés dans l'aire de densification accrue visée au paragraphe c;

    c) l'aire de densification accrue de l'aire TOD de la gare de Repentigny;

d) l'aire d'influence du corridor de transport en commun d'intérêt métropolitain existant.

2. Les périodes de référence pour tous les seuils de densité sont les mêmes que celles décrites à l'article 6.5.15.

3. La densité brute moyenne se calcule comme suit : le nombre total de logements divisé par la superficie brute du projet, où :

   a) le nombre total de logements se calcule en additionnant le nombre de logements du projet et en ajoutant 1 logement pour chaque 100 m^2 de plancher voué à un usage non résidentiel dans un bâtiment mixte;

   b) la superficie brute se calcule en multipliant la superficie nette du projet par un facteur de 1,25. La superficie nette correspond à la superficie du terrain sur lequel la nouvelle construction résidentielle a été érigée. Dans le cas d'un projet intégré incluant des voies de circulation et des espaces communs, la superficie du terrain est considérée comme une superficie brute.

4. Une partie de la superficie du terrain où est réalisé le projet de redéveloppement peut être exclue du calcul de la densité s'il est affecté par l'une des situations suivantes :

   a) les superficies de terrain inconstructibles en raison de la présence d'un milieu naturel, telles que :

      i. les cours d'eau et leur bande riveraine;

      ii. les milieux humides.

   b) les superficies de terrain inconstructibles en raison de la présence d'une contrainte à l'occupation du sol, telles que :

      i. les zones potentiellement exposées aux glissements de terrain;

      ii. les plaines inondables 0-20 ans et les plaines inondables par embâcles;

      iii. les zones tampons appliquées en raison de la proximité à une voie ferrée ou une zone affectée par le bruit routier.

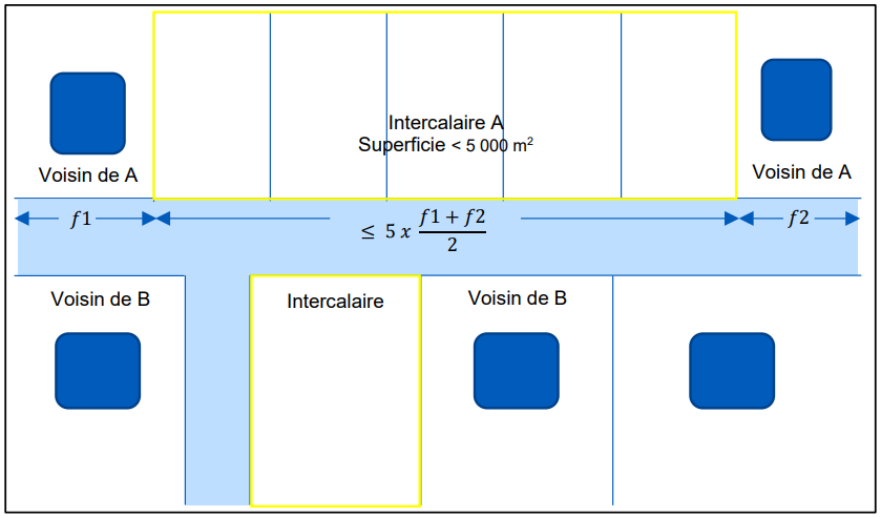
   c) terrain vacant intercalaire constitué d'un lot ou un ensemble de lots ayant les caractéristiques suivantes :

      i. localisé entre deux lots construits dont la densité moyenne est inférieure à la densité prescrite. Le terrain demeure intercalaire, s'il est séparé par une rue de l'un des lots voisins (lots adjacents ayant front sur la même rue) ou si l'un de ces lots est occupé par un usage autre que résidentiel;

      ii. a un frontage égal ou inférieur à cinq fois le frontage moyen des lots voisins;

      iii. a une superficie de moins de 5 000 m^2.

Figure 6.5.17 Croquis illustrant la définition d'un terrain vacant intercalaire



5. À la fin de la période de référence, la ville de Repentigny transmettra les informations pertinentes pour le calcul des densités moyennes brutes à la MRC de L'Assomption.

2021-03-25, r.437-1, a.3

6.5.18 Critères et règles relatifs à la planification détaillée des points d'accès au réseau structurant de transport collectif métropolitain (aires TOD)

Le plan d'urbanisme de la Ville de Repentigny reconnait l'importance de se doter d'une planification détaillée pour les points d'accès au réseau structurant de transport collectif métropolitain (aires TOD). La réglementation d'urbanisme introduit les dispositions normatives relatives à ces planifications détaillées.

La Ville de Repentigny adhère aux critères et règles suivants relatifs à la planification détaillée des points d'accès au réseau structurant de transport collectif métropolitain soit l'aire TOD de la gare de Repentigny (train de l'Est) et de l'aire TOD du Terminus de Repentigny tels qu'identifiés au plan Concept.

- concevoir un aménagement et/ou un réaménagement urbain d'une portion de la ville adjacente à une infrastructure de transport collectif selon une optique de développement durable, et ce en créant un milieu de vie à échelle humaine, en maximisant les retombées fiscales et la rentabilisation des infrastructures existantes, en optimisant le potentiel d'utilisation du sol;
- les normes de densité résidentielle minimale brute sont de 40 logements à l'hectare pour les terrains vacants ou à redévelopper compris dans le secteur de planification détaillée et de 70 logements à l'hectare pour les terrains vacants ou à redévelopper compris dans le secteur de densification accrue;
- lorsque le secteur de planification détaillée comprend un bâtiment ou un secteur d'intérêt patrimonial et/ou un noyau villageois d'intérêt, les particularités de ce bâtiment, secteur ou noyau prévalent à celles sur la densité des projets de redéveloppement;
- la planification détaillée doit prendre en compte toutes contraintes particulières naturelle et anthropique;
- lorsqu'un secteur de planification détaillée est compris, partiellement ou totalement, ou adjacent à un centre-ville ou un secteur central reconnu, des mesures particulières d'intégration à la trame urbaine de ce centre-ville ou secteur sont définies;
- la planification détaillée du secteur devra se réaliser à une échelle humaine où divers modes de transport convergent et intègrent le secteur de façon à améliorer l'intégration du point d'accès au milieu

environnant. En ce sens, les mesures favorisant le transport actif (piétons, cyclistes) sont à prioriser, tels les liens cyclables et piétonniers;

- la mixité et une meilleure intégration horizontale et verticale des usages (commerces, services, résidences et institutions) afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique (mixité des fonctions);
- une offre diversifiée de logements (typologie et tenure) afin de répondre aux besoins variés des ménages;
- favoriser un aménagement distinctif et harmonieux qui met en valeur l'identité des lieux et dégager une vision de développement urbain durable;
- implanter le cadre bâti en front de rue afin de créer un milieu de vie convivial;
- assurer une gestion du stationnement hors rue visant à limiter le nombre de places de stationnement en favorisant d'autres formes de stationnements - souterrains ou en structure - et qui priorise le transport collectif et actif.

6.5.19 Identification et seuil de densité applicable aux secteurs propices au redéveloppement

Nonobstant les dispositions de l'article 6.5.15, les lots identifiés sur le plan des secteurs de redéveloppement faisant l'objet d'un projet de développement et de redéveloppement doivent respecter un seuil de densité minimale brute de trente logements à l'hectare (30 log. / ha).

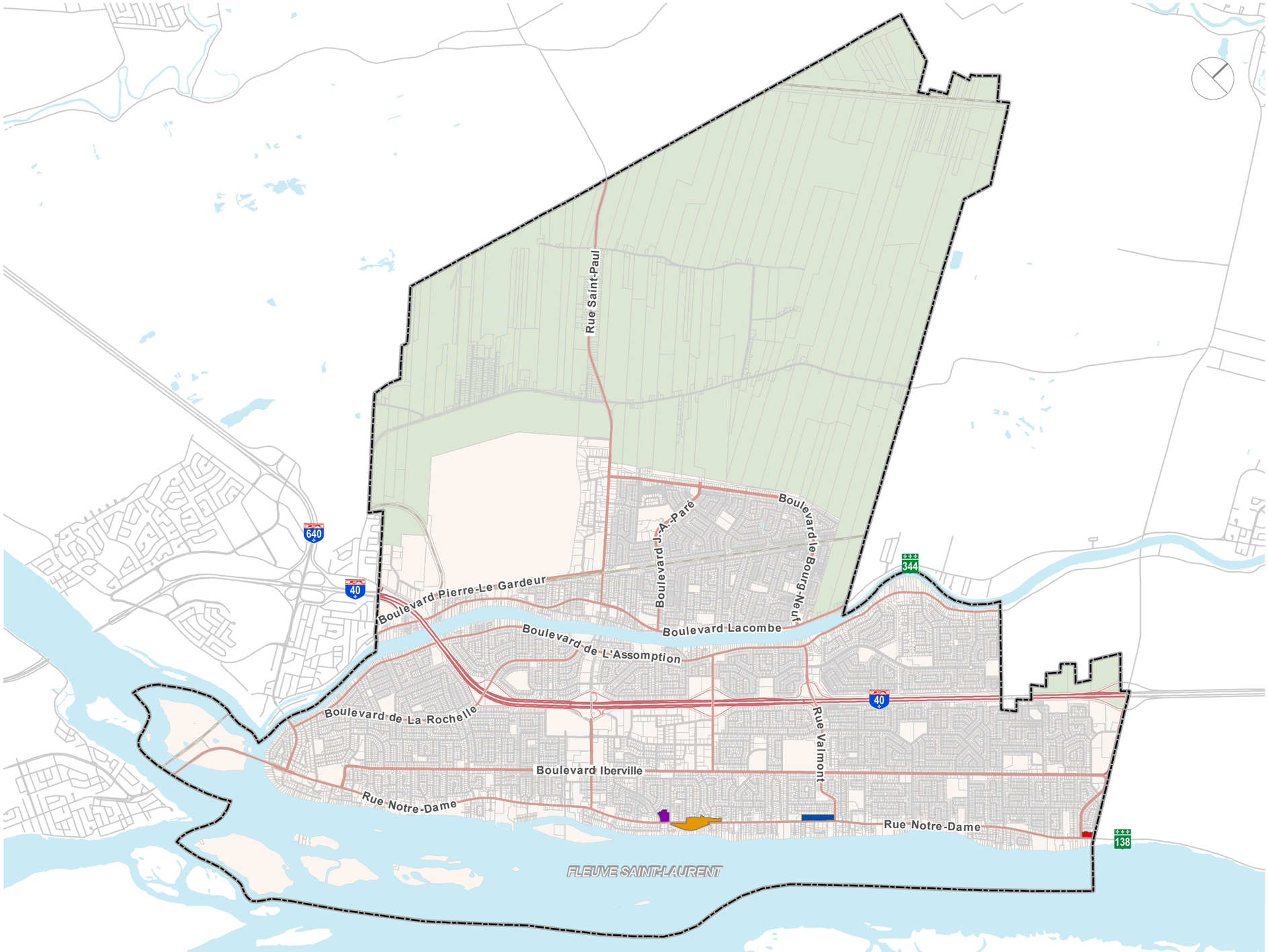
Les secteurs identifiés se caractérisent par une mixité des usages existants, principalement des ensembles commerciaux de faible envergure et des bâtiments résidentiels de faible et de moyenne densités, le tout dans une trame interrompue. Le redéveloppement de ces secteurs se caractérise notamment par une densification résidentielle via des habitations de plus forte densité tout en considérant la volumétrie des secteurs voisins.

Dans certains cas où la trame commerciale adjacente est plus importante, le rez-de-chaussée de certains bâtiments ayant façade sur la rue Notre-Dame pourrait être utilisé à des fins commerciales (utilisation mixte).

Au-delà de la vocation souhaitée, les usages compatibles suivants sont autorisés :

- Habitation
- Commerce et service non structurant
- Commerce de quartier
- Bureau non structurant
- Équipement public, institutionnel et communautaire non structurant
- Activité récréative extensive
- Parcs et espaces verts
- Activité de conservation
- Utilité publique et infrastructures

2021-03-25, r.437-1, a.4 et 5



SECTEURS DE REDÉVELOPPEMENT

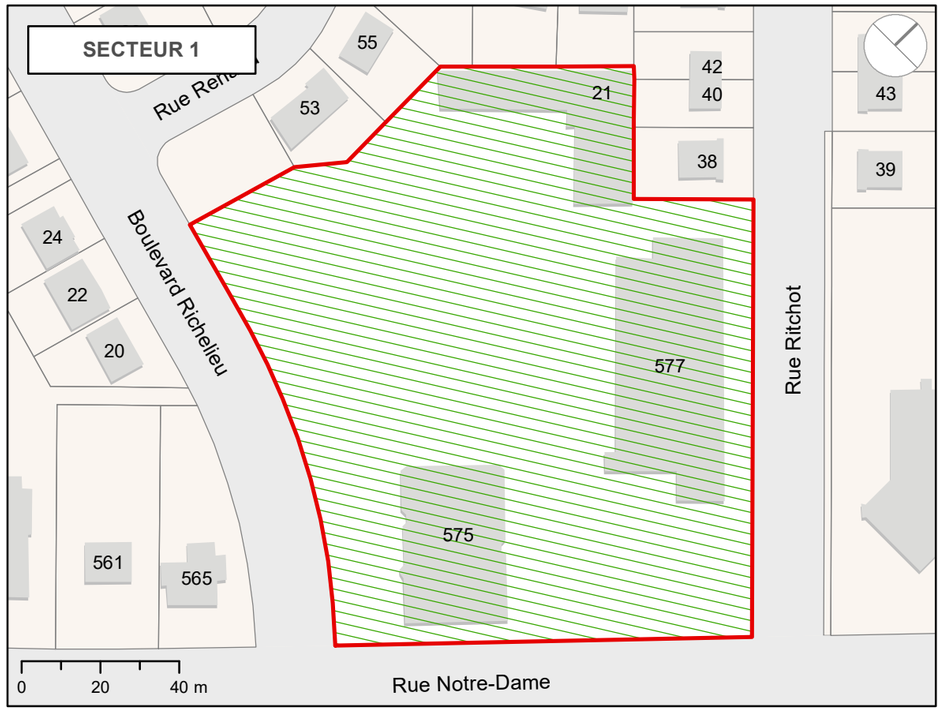
LÉGENDE

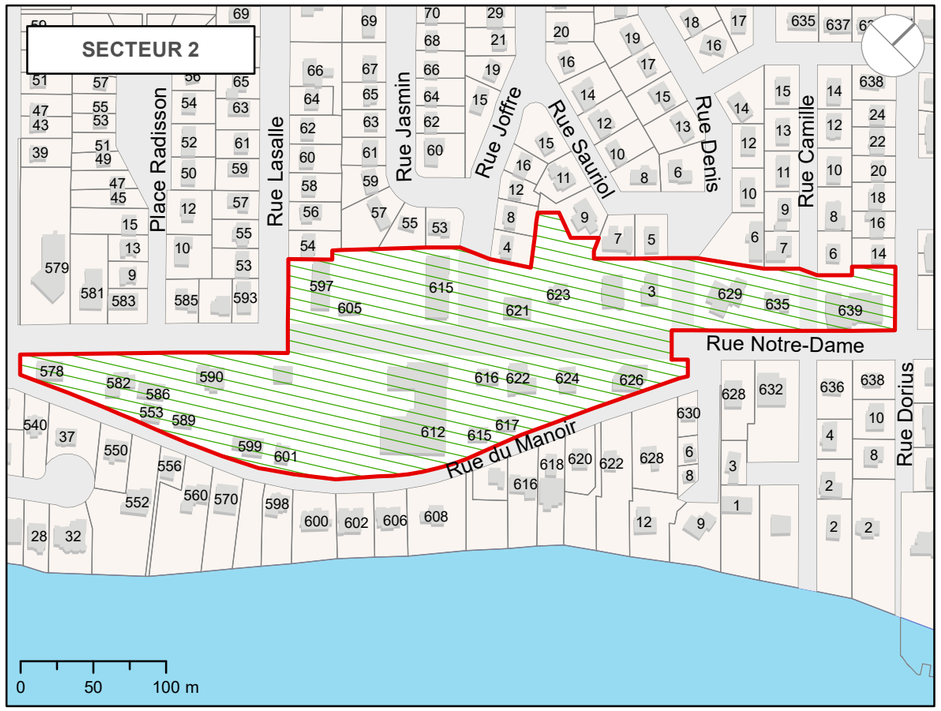
- AUTOROUTE
- ARTÈRE
- LIMITE MUNICIPALE
- SECTEUR 1
- SECTEUR 2
- SECTEUR 3
- SECTEUR 4

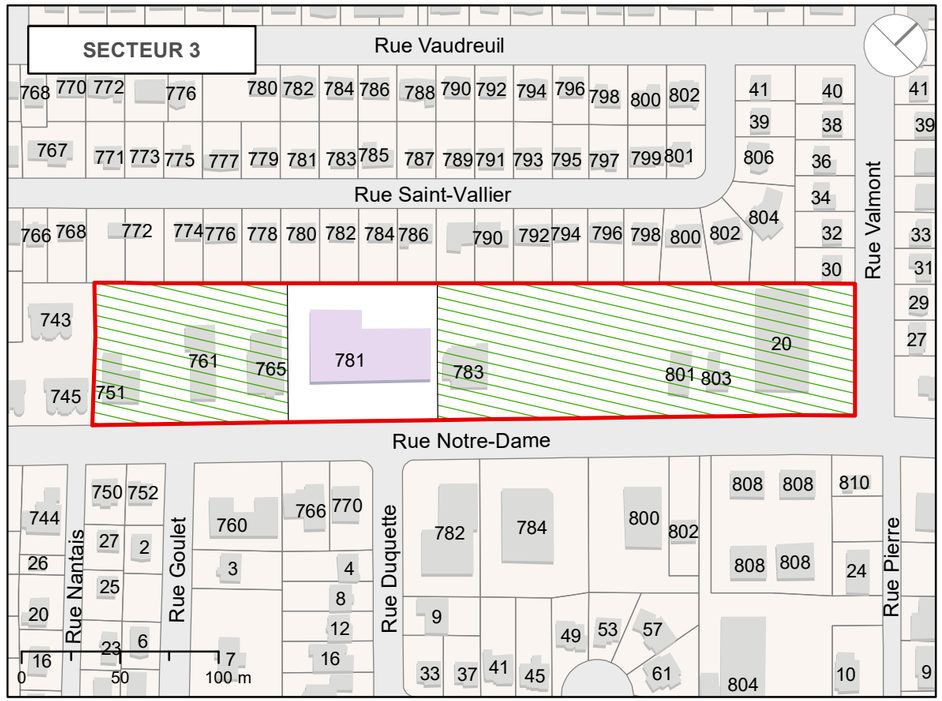
Plan d'ensemble des secteurs de redéveloppement
Plan d'urbanisme numéro 437 | REPENTIGNY
Février 2021

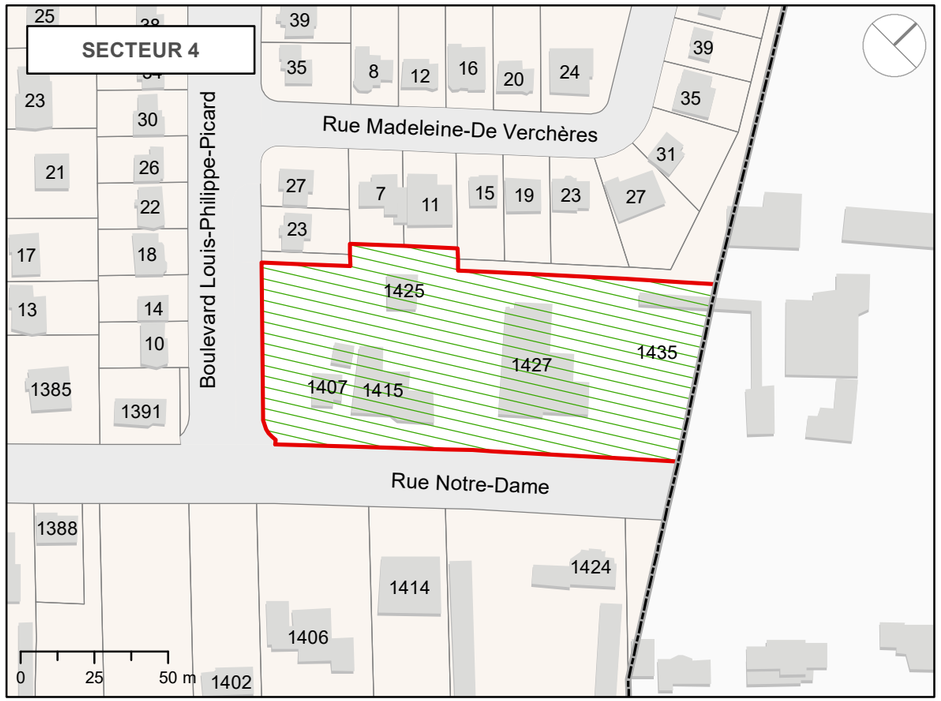
Ville de Repentigny, Division géomatique et système d'information.
geomatique@ville.repentigny.qc.ca
24 février 2021

SECTEURS DE REDÉVELOPPEMENT









LÉGENDE

- Densité minimale brute: 30 log/ha
- Limite du secteur
- Limite municipale

Plan rapproché des secteurs de redéveloppement
Plan d'urbanisme numéro 437 | REPENTIGNY
Février 2021

Ville de Repentigny, Division géomatique et système d'information.
geomatique@ville.repentigny.qc.ca
24 février 2021

6.5.20 Les critères de performance applicables lors de la modification ou de la révision des périmètres d'urbanisation

Dans l'éventualité d'une demande de modification ou de révision de son périmètre d'urbanisation, la Ville de Repentigny adhère aux critères de performance suivants :

- la contiguïté aux périmètres d'urbanisation existants;
- la recherche des sites de moindre impact sur l'agriculture, l'environnement et le paysage;
- localisation et accessibilité aux infrastructures structurantes de transport existantes ou projetées (routier et collectif).
- la continuité des réseaux d'aqueduc et d'égout existants;
- l'évaluation de la capacité de support des équipements publics par rapport au potentiel d'accueil des nouvelles zones urbaines;
- le respect des seuils minimaux de densité établis au présent plan d'urbanisme;
- le maintien de la population et des services au sein de la Ville;
- la conformité aux principes et critères définis au critère 1.6.2 du PMAD de la CMM.

6.5.21 La localisation des installations d'intérêt métropolitain

Afin d'assurer un lien entre les pôles générateurs de déplacement et le réseau de transport en collectif et actif, la réglementation d'urbanisme vise à assurer la localisation des installations d'intérêt métropolitain dans le périmètre d'urbanisation en lien avec un point d'accès du réseau de transport en commun métropolitain, sur un site accessible par transport actif et à l'extérieur des aires de contraintes naturelles et anthropiques.

6.5.22 Les mesures transitoires relatives à l'aire du TOD de la Gare

D'ici l'intégration du Programme particulier d'urbanisme au présent plan d'urbanisme et par conséquent, d'ici son entrée en vigueur, les usages autorisés et les dispositions applicables reflètent l'occupation du territoire à la date d'entrée en vigueur du plan d'urbanisme. Tout projet dérogeant à ces dispositions et nécessitant une modification réglementaire devra être évalué en fonction des critères spécifiés aux articles 6.5.14 et 6.5.18 avant toute modification des règlements.

2021-04-29, r.437-2, a.1

6.6 ENTRÉE EN VIGUEUR

Ce règlement entre en vigueur conformément à la Loi.

Chantal Deschamps

MME CHANTAL DESCHAMPS, PH. D.

MAIRESSE

Louis-André Garceau

M. LOUIS-ANDRÉ GARCEAU, AVOCAT

GREFFIER

Adopté à une séance du conseil
tenue le 14 juillet 2015.

RÉALISATION

Madame Vivianne Joyal, Urbaniste
Directrice adjointe aux opérations
Service d'aménagement et de développement du territoire

Monsieur Ghislain Bélanger, Urbaniste
Directeur adjoint aux projets spéciaux
Service d'aménagement et de développement du territoire

Monsieur Julien Lauzon, Urbaniste
Directeur
Service d'aménagement et de développement du territoire

Membres de la Commission de développement et renouveau urbain :

Monsieur Georges Robinson, Conseiller
Président

Monsieur Éric Chartré, Conseiller

Monsieur David Legault, Urbaniste
Directeur général

Monsieur Michel Collins, Urbaniste
Président

Monsieur Yves Perron, Urbaniste
Associé / Vice-président

Monsieur François St-Germain, Urbaniste
Directeur de projets

Monsieur Bertrand Goutorbe, Urbaniste-stagiaire
Chargé de projet

Tammy Clements
Directrice d'atelier

Repentigny
S'épanouir