Secteur du terminus d'autobus Exo et secteur industriel au sud de l'autoroute 40

Plan particulier d'urbanisme

Repentigny
Sépanouir

Le plan particulier d'urbanisme vise à encadrer les **opportunités** qui permettront au secteur à vocation industrielle **d'évoluer** vers un milieu de vie résolument **durable.**

Table des matières

01 • Mise en contexte 4
Introduction 5
Territoire d'intervention 6
L'approche préconisée 9
Consultations et ateliers participatifs 10
Grandes tendances en aménagement 11

02 • Cadre de planification 17
Survol du cadre de planification 18
Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) 19
Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) 20
Plan d'urbanisme 21
Règlement de zonage 22

03 • Portrait du territoire 23
Historique 24
Contexte environnant 25
Contexte existant 27
Analyse des forces et faiblesses 36
Analyse des opportunités et contraintes 37
Synthèse 38

04 • Vision et orientations 39
Énoncé de vision 40
Survol des orientations 40
Orientations et objectifs 41

05 • Concept d'aménagement 44
Concept d'aménagement 45
Les sous-secteurs 46
Visualisation conceptuelle du plan d'aménagement 53

06 • Mise en œuvre 60
Plan d'action 61
Mobilité 66
Plan d'acquisition d'immeuble 67
Stratégie réglementaire 68

01
Mise
en contexte

Introduction

Le Plan particulier d'urbanisme (PPU) du nouveau milieu de vie complet de Repentigny repose sur une démarche ambitieuse qui vise la revitalisation du cœur industriel de la ville. Situé au sud de l'autoroute 40 et encadré par des axes majeurs, ce secteur a été désigné comme une zone de requalification stratégique, un choix réfléchi pour répondre aux défis contemporains d'aménagement urbain et de développement économique durable.

Ce PPU est l'outil de choix pour orchestrer la transformation d'un parc industriel de première génération en un pôle dynamique et intégré, mélangeant habilement industrie à valeur ajoutée et espaces résidentiels, commerciaux et de services. Repentigny, par cette initiative, s'engage dans une réflexion approfondie en vue de réinventer son tissu urbain et économique tout en tenant compte des meilleures pratiques et tendances actuelles.

La collaboration proposée dans cette entreprise reflète l'approche concertée de la Ville, laquelle mise sur la participation active des experts et des parties prenantes, tout comme sur l'engagement de la population repentignoise pour façonner un concept d'aménagement en parfaite adéquation avec les aspirations collectives. Les phases de ce projet, incluant la concertation, la planification, la consultation et la mise en œuvre, sont conçues pour aboutir à l'aménagement d'un nouveau centre-ville, un lieu attractif et prospère, qui valorise les avoirs de Repentigny, tout en renforçant son identité et son attractivité régionale.

Structure du PPU

Le PPU comporte six chapitres principaux :

— **Mise en contexte :** expose les fondements et l'approche du projet
— **Cadre de planification :** détaille les politiques d'aménagement et les réglementations existantes
— **Portrait du territoire :** offre une analyse approfondie du contexte environnant et des enjeux socioéconomiques
— **Vision et orientations :** articule les aspirations et les objectifs du réaménagement
— **Concept d'aménagement :** traduit dans l'espace la vision stratégique
— **Mise en œuvre :** propose un plan d'action, des affectations, la hauteur et la densité, ainsi que la stratégie réglementaire

Chaque section du PPU révèle une volonté de synergie entre les aspirations citoyennes et les impératifs urbains, garantissant ainsi un développement harmonieux et durable pour Repentigny.

Vue du secteur du PPU

Google Earth

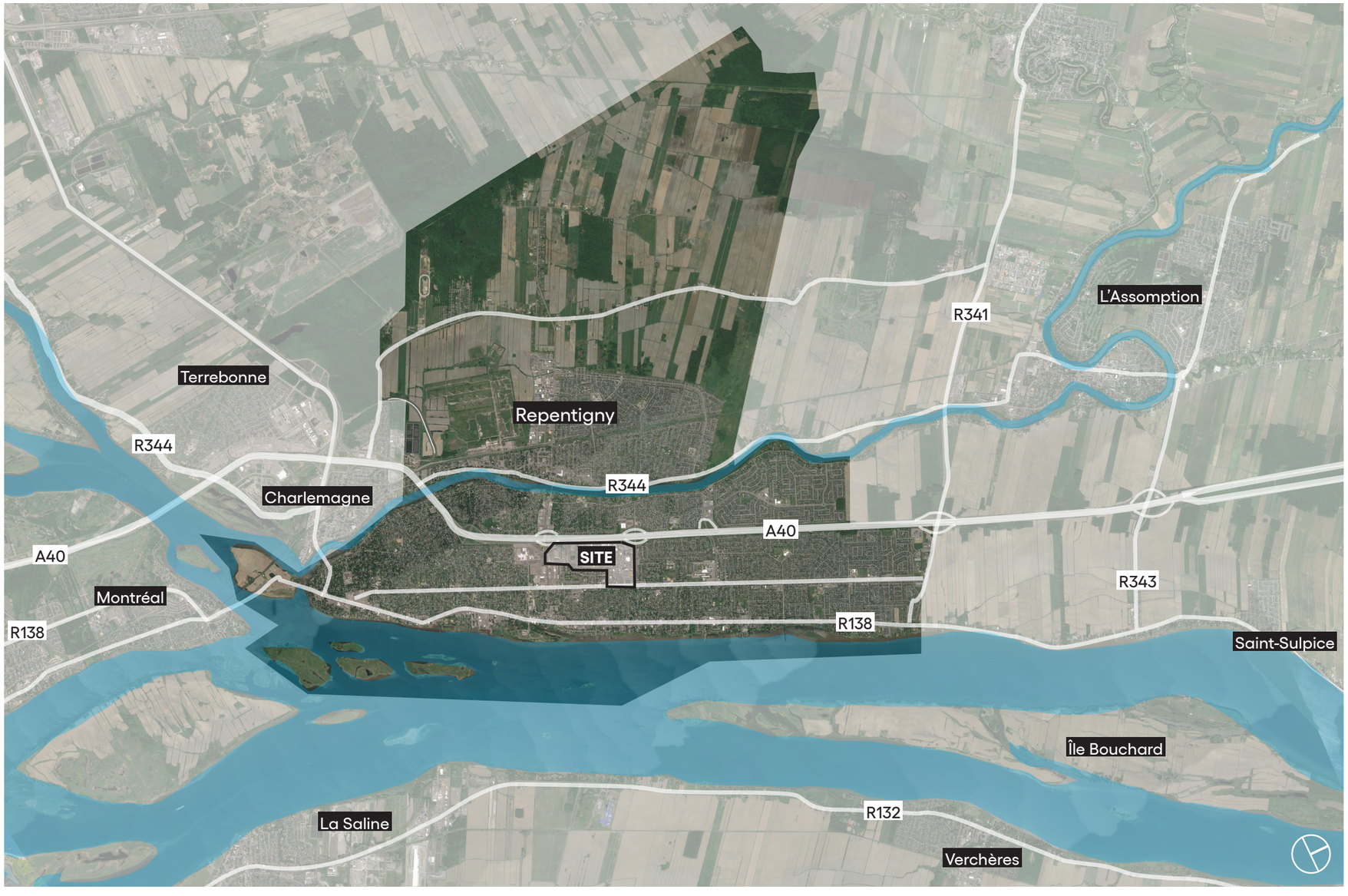
Territoire d'intervention

Contexte régional

Située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, Repentigny fait partie de la MRC de l'Assomption et de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

La ville compte plus de 89 857 habitants et se trouve à environ 35 kilomètres à l'est du centre-ville de Montréal.

Le secteur du PPU dans le contexte régional



Google Earth

Territoire d'intervention

Contexte local

La zone industrielle de Repentigny, située en plein cœur de la ville, est facilement accessible par l'autoroute 40 et les boulevards Industriel, Brien et Iberville.

Le territoire de Repentigny étant **construit à près de 100 %**, le redéveloppement de terrains sous-utilisés devient une nécessité étant donné la volonté de la Ville de poursuivre sa croissance et d'assurer une **utilisation optimale de l'espace urbain.**

Ainsi, au cours des dernières années, on a assisté au **redéveloppement de terrains le long de la rue Notre-Dame**, en bordure du fleuve, où des tours résidentielles ont été érigées en modifiant considérablement le caractère de cette artère historique et des milieux résidentiels de faible densité qui la bordent.

Aujourd'hui, la Ville identifie le secteur industriel implanté au sud de l'autoroute 40 comme ayant un **fort potentiel de requalification.** Cette zone industrielle quelque peu désuète et hétérogène semble chercher sa vocation.

Le Plan d'urbanisme entré en vigueur en 2015 mentionne que « 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 » .

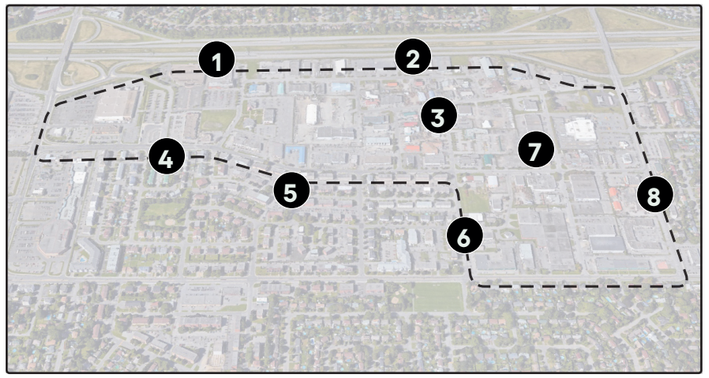
En effet, la zone industrielle est située au cœur de la ville, à proximité de deux pôles urbains majeurs que sont le centre-ville et le boulevard Brien, et est desservie par un terminus d'autobus métropolitain. La proximité de cette infrastructure de transport collectif incite à envisager une requalification sur le modèle du transit-oriented development (TOD), soit principalement une intensification de son occupation et une diversification des activités.

Toutefois, puisque Repentigny compte peu de zones d'emplois sur son territoire, le maintien de la vocation économique du secteur est privilégié, et ce, tant au niveau local que régional.

Vue du secteur depuis le boulevard Industriel

Ville de Repentigny

PLAN CLÉ



Google Earth

1 Vue de l'autoroute 40

Google Earth

2 Vue de l'autoroute 40

Google Earth

3 Intersection rues Laroche / Lavoisier

Ville de Repentigny

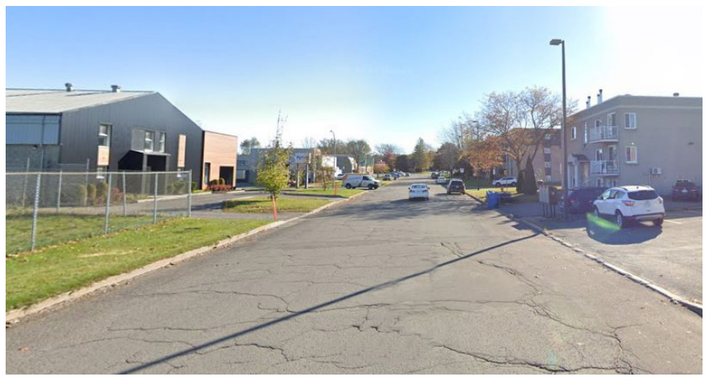
4 Terminus Repentigny

Ville de Repentigny

5 Quartier résidentiel au sud du boulevard Leclerc

Google Earth

6 Interface entre quartiers résidentiel et industriel, rue Laroche



Google Earth

7 Bâtiment industriel typique, rue de Normandie

Ville de Repentigny

8 Interface le long du boulevard Industriel

Ville de Repentigny

L’approche préconisée

Une planification qui répond aux réalités du secteur

Une démarche méthodique et participative a marqué la genèse du Plan particulier d’urbanisme du secteur. Le processus a débuté par l’élaboration d’un énoncé de vision, ancré dans une étude de diagnostic approfondie, lequel a mis en lumière les enjeux clés et les tendances actuelles en matière de réaménagement urbain. Une consultation exhaustive et une stratégie de communication ont été déployées, favorisant un dialogue ouvert et constructif avec la communauté.

L’élaboration du concept d’aménagement et celle de la stratégie de mise en œuvre ont été les étapes subséquentes, visant à transformer l’espace industriel existant pour répondre aux besoins actuels et futurs de la ville.

Une approche participative

Le redéveloppement d’un espace comme le parc industriel de première génération est un exercice important. Cette planification vise à encadrer la transformation du secteur et de son paysage urbain sur plusieurs années. Dans ce contexte, il est important, voire essentiel, d’échanger et d’associer un grand nombre d’intervenants à la planification d’une telle opération.

Une démarche de consultation a donc été mise en place dans le cadre de la présente réflexion.

La table de consultation

La table d’experts constitue un pilier fondamental de la démarche participative de l’approche préconisée. Celle-ci regroupe des experts en développement immobilier et un comité de suivi composé de représentants de partenaires institutionnels (ministères, Communauté métropolitaine de Montréal, Exo, etc.) qui ont joué un rôle crucial dans la réflexion axée sur la planification du redéveloppement de ce secteur stratégique de la ville.

Ces groupes, rencontrés à différents moments clés de la démarche, ont apporté des commentaires éclairés sur les enjeux majeurs et les stratégies proposées, stimulant ainsi la réflexion pour en arriver à des observations pertinentes pour le réaménagement du secteur.

Atelier d’idéation

Un atelier d’idéation, réunissant cinquante personnes dont des partenaires d’affaires du milieu, des promoteurs, des fonctionnaires et des élus, a permis de partager les principaux éléments du diagnostic et d’établir collectivement une vision et les conditions de succès du redéveloppement du site.

Les éléments de conclusions qui suivent tiennent compte des analyses, commentaires et constats qui ont été formulés lors des différentes rencontres de consultation.

Atelier d’idéation au printemps 2023

BC2

Activité de type Slido réalisée avec la table de consultation

BC2

Consultations et ateliers participatifs

Objectifs clarifiés et constats majeurs

Les consultations ont permis de clarifier les objectifs du PPU, soit d'accueillir des emplois de qualité et d'optimiser la valeur foncière ainsi que les recettes municipales générées dans ce secteur. Les constats suivants ont été mis en évidence :

1. Atouts stratégiques du site : Le site bénéficie d'une localisation stratégique exceptionnelle et se présente comme un contexte favorable au redéveloppement.
2. Pertinence de la réflexion : Le diagnostic confirme que la réflexion engagée est tout à fait appropriée et nécessaire.

Vision de développement et orientations d'aménagement

La grande question soulevée lors du deuxième volet des consultations concernait la vision de développement à privilégier pour optimiser la mise en valeur du site. Plusieurs pistes de réflexion ont été identifiées :

— **Rejet du statu quo** : ne pas rester inactif face à ce projet visant à transformer le centre de Repentigny;

— **Éviter le manque d'ambition** : reconnaître le caractère essentiel d'un projet signature pour la Ville;

— **Milieu de vie mixte** : offrir un environnement urbain intégré et diversifié en assurant une mixité et une complémentarité des usages;

— **Cœur urbain mixte** : développer un centre urbain dynamique près du pôle de mobilité;

— **Connexions avec les quartiers** : renforcer les liens avec les quartiers voisins et les pôles existants;

— **Interface avec les quartiers voisins** : améliorer et enrichir les interactions entre les différents quartiers;

— **Infrastructures vertes** : intégrer des espaces verts et des infrastructures durables;

— **Mobilité active et transport collectif** : prioriser les modes de transport durables et efficaces;

— **Zones d'emploi à valeur ajoutée** : planifier des espaces réservés à des emplois de qualité.

En conclusion, ces consultations ont été un exercice fondamental dans la détermination d'une vision cohérente et ambitieuse pour le redéveloppement du secteur. Elles ont permis d'identifier des objectifs consensuels sur lesquels se reposent la vision, les orientations et les objectifs de ce PPU.

Grandes tendances en aménagement

Mobilité, densité et mixité fonctionnelle

Au cours des dernières années, les villes ont connu de profonds changements économiques, sociaux et environnementaux, lesquels ont conduit à une réévaluation de la façon dont nous concevons et vivons dans nos espaces urbains. La croissance continue de la population urbaine et les efforts visant à promouvoir les modes de transport durable jouent un rôle important dans la densification des villes et banlieues qui s'autonomisent de plus en plus. C'est dans ce contexte que de nombreux décideurs politiques, développeurs, urbanistes et communautés urbaines se tournent vers des projets de redéveloppement ou de réhabilitation pour créer des espaces de vie durables, viables et résilients.

De tels projets incluent la réhabilitation de friches industrielles, la création de quartiers mixtes et polyvalents, ou encore des séries d'interventions ponctuelles qui s'inscrivent dans une stratégie d'aménagement marquée par une pénurie d'espaces vacants, la désuétude de certains espaces urbains et l'évolution des priorités citoyennes.

Alors que plusieurs tendances en réaménagement urbain coexistent aujourd'hui, la plupart d'entre elles cherchent à satisfaire des objectifs communs, dont le développement durable et l'aménagement de milieux de vie dynamique. Cela se traduit généralement par des aménagements plus denses avec une mixité fonctionnelle permettant d'offrir une offre commerciale attrayante (restaurants, cafés, épiceries, etc.) et des services adéquats (écoles, transport en commun, parcs, etc.) aux résidents nouvellement arrivés de ces projets à usage mixte. La création de secteurs d'emplois adaptés aux besoins du marché joue également un rôle important, favorisant l'autonomie des villes périphériques et banlieues tout en permettant des trajets plus courts entre les lieux de résidence et de travail.

Exemple du Technopôle Angus à Montréal

— **1904** Le Canadien Pacifique ouvre sa plus grande usine d'Amérique du Nord dans le quartier Rosemont.

— **1991** Le Canadien Pacifique annonce la fermeture des Shop Angus. La Corporation de développement économique et communautaire Rosemont-Petite Patrie relance le site.

— **1998** Les travaux débutent avec la restauration du Locoshop Angus où on assemblait les locomotives 100 ans plus tôt.

— **2018** Pas moins de 50 % des terrains acquis pas la Société de développement Angus sont construits et incluent un volet résidentiel et commercial (bureaux et commerces de quartier).

— **2021** Le siège social de l'agence lg2 s'y installe, ainsi qu'une cité médicale et un nouveau bâtiment résidentiel dans l'écoquartier.

Friche industrielle avant l'aménagement du Technopôle Angus vers 1990

Technopôle Angus

Place Léopold Beaulieu et l'allée marchande sur la rue William-Tremblay, Technopôle Angus, 2017

Technopôle Angus

Technopôle Angus, un quartier à usage mixte inspiré du nouvel urbanisme, 2022

Technopôle Angus

Grandes tendances en aménagement

Deux stratégies en aménagement urbain sont particulièrement connues pour leurs effets sur le dynamisme des milieux de vie et le développement durable, soit le « TOD » et la « ville de 15 minutes ».

Transit-Oriented Development (TOD)

TOD, l'acronyme de l'expression anglophone « Transit-Oriented Development », est une approche de développement urbain qui vise à créer des quartiers plus denses et polyvalents dans un rayon d'un kilomètre autour des gares de transport en commun, comme les métros, les tramways, les bus rapides ou les trains de banlieue.

L'objectif d'un quartier TOD est de favoriser la mobilité active et durable en réduisant la dépendance à la voiture, en encourageant la marche, le vélo et l'utilisation des transports en commun. En retour, la création de ces quartiers denses et variés autour des stations de transport en commun permet la vitalité économique de nouveaux services et commerces de quartier voués aux résidents.

Les projets de type TOD peuvent inclure la construction de logements de différentes tailles et types, la création d'espaces publics tels que des parcs et des places publiques, ainsi que des équipements tels que des écoles, des centres de santé et des installations sportives. À titre de solution durable, les projets de type TOD sont de plus en plus populaires pour créer des quartiers inclusifs, animés et faciles à vivre.

La ville de 15 minutes

La « ville de 15 minutes » est une grande tendance en matière de redéveloppement urbain. L'idée est de créer des villes où les habitants peuvent accéder à tous les services et commodités essentiels — écoles, commerces, emplois, parcs, etc. — à moins de 15 minutes de marche ou à vélo de leur domicile.

Cette approche vise à promouvoir la mobilité active, à réduire la dépendance à la voiture et à créer des quartiers plus conviviaux et résilients. Le concept de la ville de 15 minutes peut servir de modèle dans la création de nouveaux quartiers ou dans la reconfiguration de secteurs déjà existants en identifiant certains besoins liés à un secteur plus large que celui du TOD ou même du quartier. De nombreuses villes du monde, notamment Paris, Madrid, Melbourne et Montréal, ont adopté cette approche afin de mettre au point des aménagements qui s'inscrivent dans la transition écologique.

La ville de 15 minutes peut incorporer certains types d'espaces industriels consacrés aux industries qui desservent les derniers kilomètres, ou encore aux industries à valeur ajoutée pouvant participer à la création d'emplois sans générer d'enjeux de cohabitation contraignants. De telles stratégies peuvent très bien être adaptées pour la réhabilitation d'espaces vétustes situés à proximité des lieux de résidence et des commerces du quartier.

Quartier TOD de Châteauguay débuté en 2015

Ville de Châteauguay

Exemple de réalisation d'un quartier TOD en cours

La Ville de Châteauguay a procédé à la planification détaillée de l'aire TOD de son terminus d'autobus pour se doter d'une vision claire et d'un encadrement approprié pour un secteur où plusieurs projets de redéveloppement étaient en gestation. Elle souhaitait par ailleurs améliorer l'accès au terminus pour sa population et développer une image distinctive pour cette importante entrée de ville.

— Potentiel de 2 413 nouveaux logements
— Potentiel d'une superficie commerciale de 38 000 m^2
— Potentiel d'une superficie de bureau de 34 000 m^2
— Potentiel de 45,4 M$ en valeur foncière
— Ajout de près de 1,5 km de piste cyclable

Grandes tendances en aménagement

Revalorisation de quartiers industriels et la mixité des usages

« Le parc industriel du futur se veut un environnement à vocations multiples où la personne peut travailler, certes, mais aussi s'amuser et pourquoi pas y vivre. Les nuisances liées à la fabrication lourde se font plus rares qu'autrefois, un constat qui ouvre la porte au voisinage des fonctions. » Voilà ce que proposait André Dubuc de La Presse le 18 février 2023 en réponse à l'annonce du nouveau Programme de revalorisation des espaces industriels (PREI) visant à accélérer la transition écologique des parcs, des terrains et des bâtiments industriels du Grand Montréal. Cette nouvelle initiative s'inscrit dans le cadre du Plan métropolitain de développement économique 2022-2031 et démontre notre intérêt collectif pour une revalorisation des quartiers industriels dans une optique de transition écologique.

La mixité des usages est un enjeu majeur pour la revalorisation des secteurs industriels. Les nuisances associées aux industries et leurs besoins spécifiques en matière d'aménagement (profondeur des bâtiments, dégagement des plafonds, équipements mécaniques adaptés, espaces des chargements, etc.) engendrent plusieurs contraintes difficiles à concilier avec les usages résidentiels.

Néanmoins, les usages issus de l'industrie à valeur ajoutée ou d'autres industries légères peuvent cohabiter avec des usages de bureaux ou même d'habitations.

Mon Espace Atelier, succursale de Drummondville

Mon espace Atelier

Certains projets canadiens ont d'ailleurs réussi à intégrer des usages industriels, des espaces bureaux et des commerces de services dans un même bâtiment. Cet assemblage d'usages distincts est d'ailleurs au cœur du succès du projet Mon Espace Atelier qui accueille aujourd'hui environ 480 entreprises dans ses espaces locatifs à travers le Québec. Les espaces au rez-de-chaussée sont généralement réservés aux industries à valeur ajoutée alors que les étages sont occupés par des commerces de services et des microbureaux.

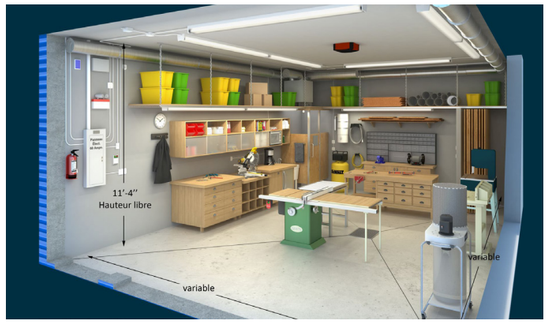
Exemple de mixité des usages : Mon Espace Atelier

- Mixité des usages industriels, commerces et bureaux
- RDC utilisé pour les activités industrielles à valeur ajoutée, alors que des bureaux et des commerces de services occupent les étages supérieurs
- Mixité possible pour des usages non contraignants

Aménagement extérieur, Mon Espace Atelier

Mon espace Atelier

Aménagement intérieur, Mon Espace Atelier



Mon espace Atelier

Mon Espace Atelier, succursale de Mascouche

Mon espace Atelier

Grandes tendances en aménagement

Revalorisation des quartiers industriels et la mixité des usages

Exemple de mixité d'usages industriel, de bureau et culturel : le cas de Showa Note

Mixité d'un usage industriel et de bureau, surtout pratiqué lorsque les deux types d'usage sont pour la même entreprise :

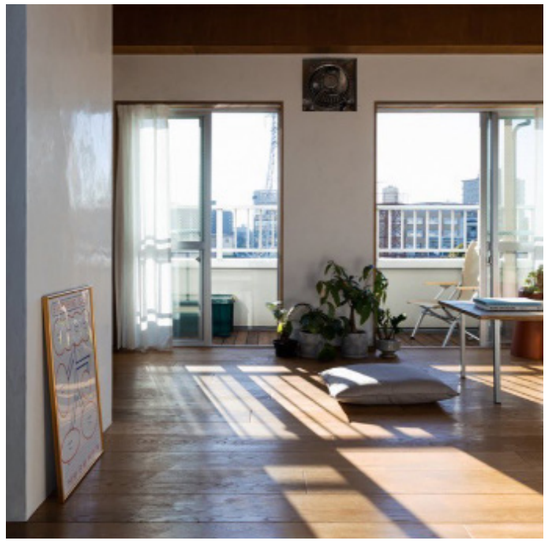
— Ce bâtiment de Showa Note propose un espace de fabrication et un entrepôt au RDC, alors que les bureaux de l'entreprise ainsi qu'un musée de compagnie occupent l'étage.

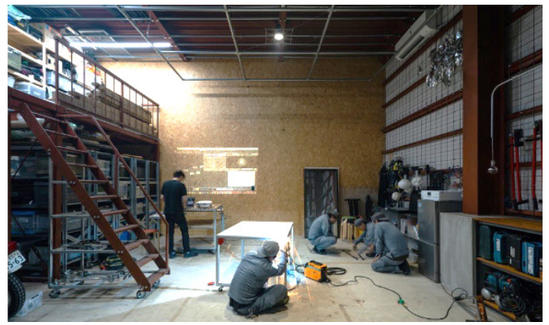
Espaces de fabrication et siège social de Showa Note, à Takaoka, au Japon

Junpei Nousaku Architect

Appartements superposés à un atelier de fabrication au Japon

Sobajima Toshihiro





Exemple de mixité d'usages industriel et résidentiel

— Certains exemples de mixité entre l'usage industriel et résidentiel voient le jour, mais le phénomène demeure plus rare en 2025.

— Étant donné que de nombreuses personnes sont absentes de leur domicile pendant les heures de travail, les nuisances sonores liées aux activités industrielles au rez-de-chaussée du bâtiment ne posent généralement pas de problème. De plus, l'intensité de ces nuisances est comparable à celle engendrée par un usage commercial, comme un restaurant.

— Ce type de cohabitation peut intéresser les opérateurs désireux de vivre à proximité immédiate de leur industrie, permettant ainsi de réduire les défis liés à la cohabitation entre ces différents usages.

Grandes tendances en aménagement

Revalorisation de quartiers industriels et la mixité des usages

Exemple de mixité d'usages industriel, commercial lourd et de bureau : le cas du 1055 Vernon Drive, à Vancouver

— Mixité possible pour usages industriels non contraignants
— Occupants issus de plusieurs entreprises distinctes
— 10 000 m² de superficie louable en usage industriel avec bureau superposé
— Plafond du RDC variant de 4 à 7,5 m de hauteur
— Bâtiment de 4 étages
— Lot de 0,8 acre

Coupe conceptuelle

IntraUrban Evolution

Vue extérieure

IntraUrban Evolution

Vue extérieure

Nº1 Collision Group

Vue intérieure

Nº1 Collision Group

Grandes tendances en aménagement

Parcs industriels thématiques

L'aménagement d'un parc industriel thématique ou conventionnel peut s'avérer viable dans certains contextes.

Pour les industries lourdes causant des préjudices au voisinage (pollution, bruit, camionnage, etc.), le parc industriel isolé et sans mixité fonctionnelle demeure une solution viable. Ceux-ci sont généralement situés à l'écart des lieux de résidence et faciles d'accès pour le camionnage.

Par contre, le parc industriel thématique imaginé pour encourager des synergies entre entreprises opérant dans le même secteur peut également être envisagé à des emplacements stratégiques où la demande est élevée. On pense notamment aux parcs technologiques de Sherbrooke et de Montréal, aux parcs scientifiques de Bromont et de Trois-Rivières, ou encore au parc agrotechnologique de L'Assomption. Ces espaces industriels sélectifs sont par ailleurs lents à développer du fait que seule une fraction des acteurs industriels peut s'y implanter.

Les bâtiments en parc industriel conventionnel ou thématique ont longtemps été aménagés pour accueillir une seule entreprise. La popularisation des industries à valeur ajoutée et des petites entreprises a encouragé le développement de bâtiments industriels partagés. Certains projets offrent plusieurs services communs afin de permettre aux entreprises d'offrir une gamme de services associés à une grande entreprise grâce à la mutualisation d'espaces comme une salle de sport, une garderie, un café et des salles de conférence de tous types.

Plan d'ensemble du parc industriel d'entreprises agrotechnologiques Agtech à L'Assomption

BC2

Exemple d'Agtech à L'Assomption

— Élaboration d'un parc centré sur une seule industrie

— Formule restrictive sur la sélection des locataires (priorisation des entreprises de l'industrie agrotechnologique)

— Autres exemples : Technoparc de Montréal, Technoparc de Sherbrooke, Parc scientifique Bromont, Micro Sciences Trois-Rivières

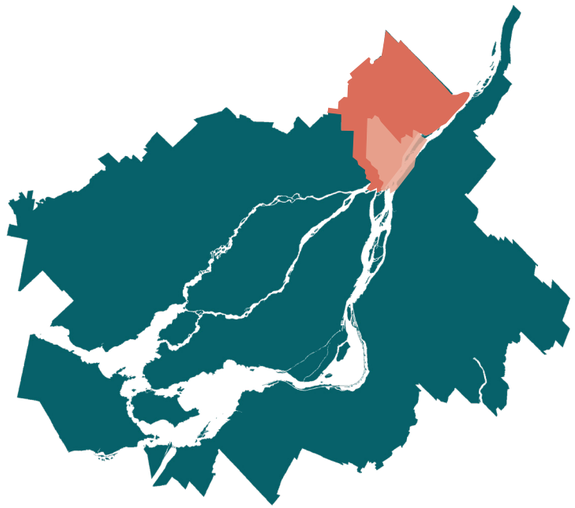
02

Cadre de planification

Survol du cadre de planification

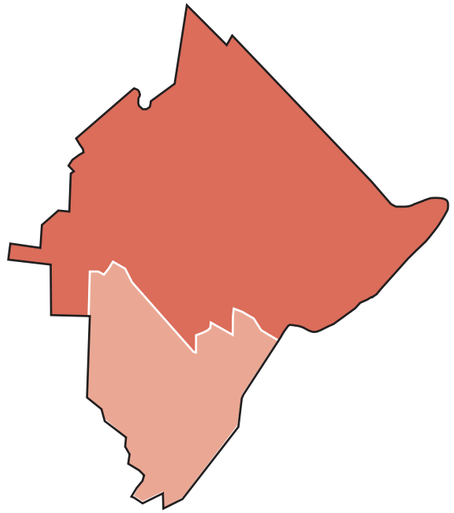
La planification du secteur par le biais de ce PPU s'appuie sur trois documents de planification qui déterminent les paramètres de développement applicables sur ce territoire, soit le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, le Schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de L'Assomption, et le Plan d'urbanisme de la Ville de Repentigny dans lequel s'inscrit ce PPU. À ceux-ci s'ajoutent les différentes politiques de ville et plans stratégiques.

Cette section constitue un survol des grandes dispositions applicables dans le cadre de ces documents de planification, ainsi que des politiques de ville et plans stratégiques ayant un effet particulièrement significatif sur le secteur.



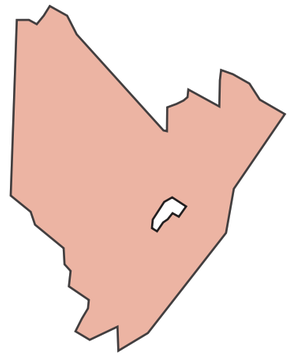
1. Échelle métropolitaine (CMM)

Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)



2. Échelle de la MRC

Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR)



3. Échelle municipale

— Plan d'urbanisme (territoire complet)

— Plan particulier d'urbanisme (à l'échelle d'un secteur)

Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)

Le PMAD, adopté en 2012, définit les orientations d'aménagement et de développement du territoire métropolitain sur une période de vingt ans. Il s'articule autour de piliers essentiels qui guident l'urbanisation de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), soit l'aménagement, le transport et l'environnement.

Faits saillants du PMAD pour le territoire d'intervention :

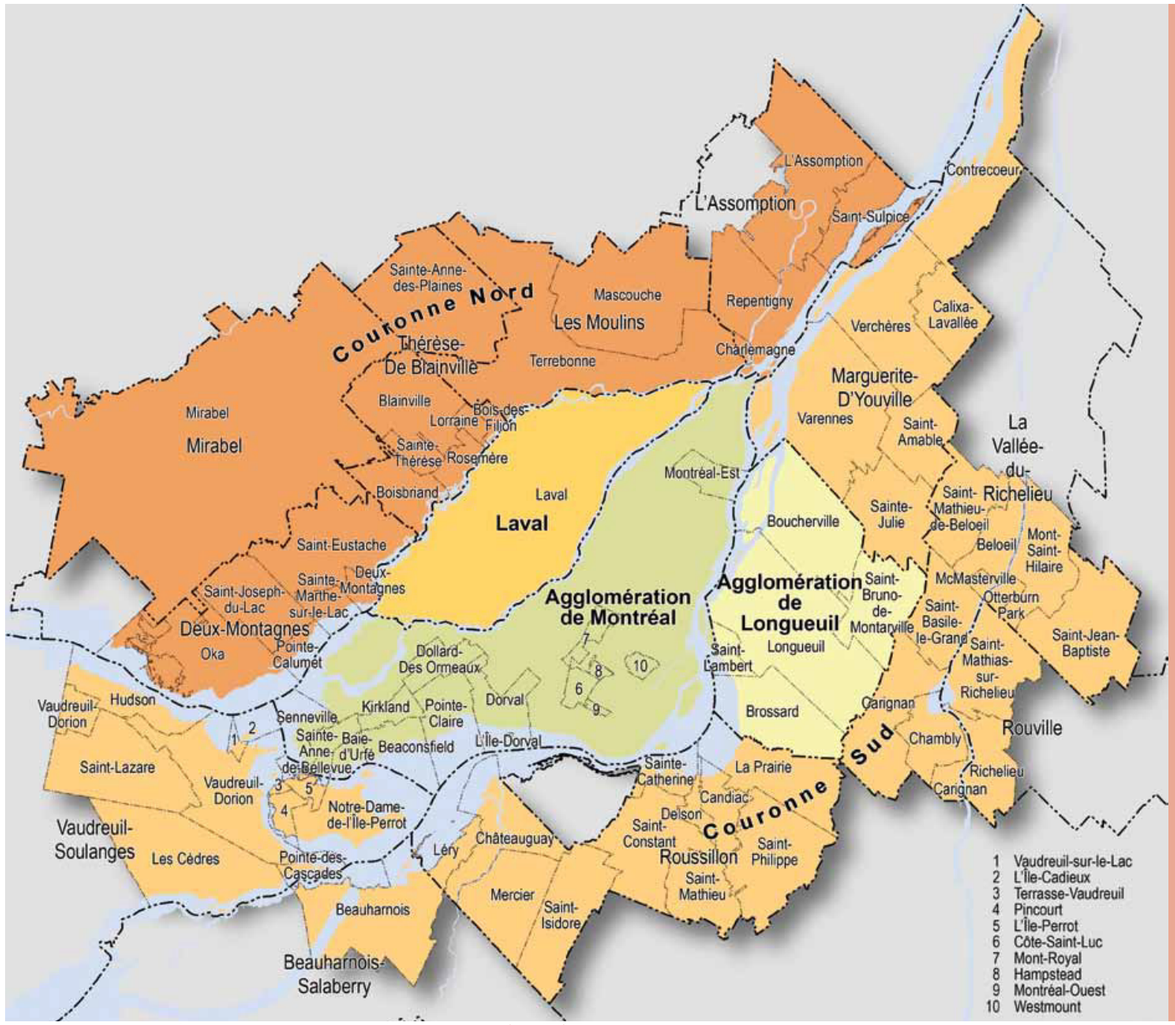
— Pour les secteurs hors TOD de la MRC de L'Assomption, le PMAD prévoit un seuil minimal de densité brute de 23 log/ha entre 2022-2026 et de 25 log/ha entre 2027-2031.

— Une partie située dans la portion ouest du territoire d'intervention se retrouve à l'intérieur d'une aire TOD du réseau de bus où le seuil de densité résidentielle minimum est de 40 log/ha.

— Un réseau cyclable à développer est prévu à environ 800 mètres au sud du site, le long du fleuve Saint-Laurent.

— Le territoire d'intervention est bordé d'un des pôles commerciaux du Grand Montréal, soit les Galeries Rive Nord.

La CMM, ses 5 secteurs géographiques, ses 14 MRC et ses 82 municipalités



Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)

— Le territoire d'application du PMAD recouvre l'ensemble de la CMM, un territoire d'environ 4 360 km² où plus de 3,7 millions de personnes vivent, travaillent, étudient et se divertissent.

Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR)

Le Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la MRC de L'Assomption établit les lignes directrices de l'organisation spatiale de son territoire. Ce document, adopté en décembre 2012 précise notamment les grandes affectations du territoire, le périmètre d'urbanisation et les grandes orientations d'aménagement, de même que plusieurs règles et critères établis à l'aide de son document complémentaire et devant être respectés dans le cadre des règlements d'urbanisme.

Grandes affectations

Le site est visé par une affectation industrielle identifiée par le code administratif « IND-B-1 ». Cette affectation concerne les parcs industriels en requalification où l'aménagement doit optimiser l'occupation au sol des activités et préserver leur vocation économique. Les usages autorisés sont de nature industrielle, commerciale et institutionnelle. L'insertion de la vocation résidentielle est conditionnelle à l'adoption de ce plan particulier d'urbanisme, lequel doit du même coup, assurer un lien avec l'aire TOD du Terminus de Repentigny.

Le site est entouré par un grand territoire d'affectation urbaine identifié par le code administratif « URB-2 ». Cette affection vise les périmètres urbains de la MRC, à l'exception des parcs industriels. Les usages autorisés, de façon non limitative, sont les fonctions résidentielles, commerciales, de services, institutionnelles, publiques, de parcs et espaces verts et récréatifs.

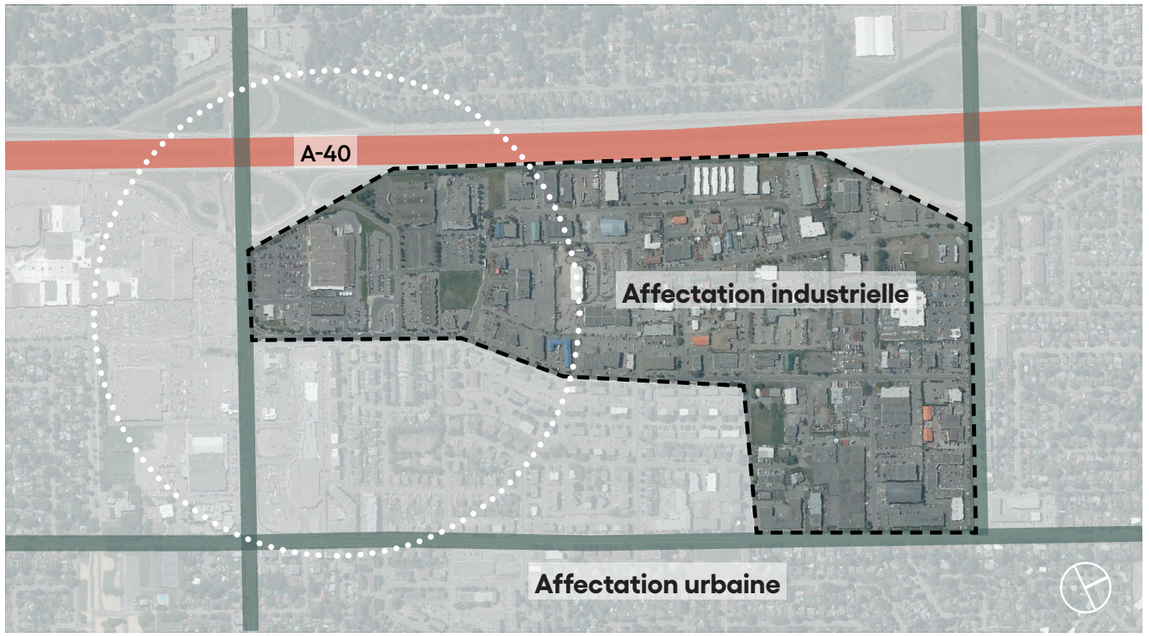
Secteurs de redéveloppement

La partie ouest du site est identifiée au SADR comme étant une aire TOD. Selon le concept d'organisation spatiale, une densification accrue des espaces vacants et des aires TOD est nécessaire pour répondre aux besoins en matière de nouveaux logements. Le SADR souligne également l'importance de la mixité des activités urbaines aux abords des axes de transport dominants et des pôles de services.

Contraintes naturelles et anthropiques

Le Schéma d'aménagement n'identifie aucune contrainte naturelle sur le site, mais identifie la zone adjacente à l'autoroute 40 comme étant une contrainte à l'occupation du sol compte tenu du bruit routier important. Le SADR indique que les impacts sonores engendrés par la proximité des bâtiments à l'autoroute 40 doivent être contrôlés par des mesures d'atténuation du bruit.

Grandes affectations du sol



Google Earth

- Secteur du PPU
- Corridor de déplacement primaire
- Corridor de déplacement secondaire
- Aire TOD

Plan d'urbanisme

Contexte démographique

Selon les prévisions de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), la Ville de Repentigny devait connaître la création de près de 6 000 nouveaux ménages entre 2011 et 2021. Par ailleurs, en appliquant les seuils de densité minimale requis pour les aires de développement axées sur le transport en commun (TOD) et hors TOD, le potentiel d'accueil de nouveaux logements était estimé à environ 2 200 unités résidentielles seulement lors de la publication du Plan d'urbanisme en 2015. Ce constat soulève un enjeu important pour Repentigny et suggère l'importance d'évaluer des scénarios d'aménagements plus denses.

Milieu de vie « Centre-Sud »

Le Plan d'urbanisme découpe le territoire en sept milieux de vie correspondant à différentes phases de développement de la ville. Le site fait partie du milieu de vie « Centre-Sud » délimité par l'autoroute 40 au nord, le fleuve St-Laurent au sud, le boulevard Brien à l'ouest et la rue Valmont à l'est. Il s'agit d'un secteur à basse densité construit à partir des années 1950. La population est plus âgée par rapport à l'ensemble du territoire et la proportion de ménages sans enfant prédomine.

Le Plan d'urbanisme souligne que le secteur industriel situé au nord de la rue Leclerc se transforme progressivement en un pôle commercial local comportant plusieurs commerces de quartier.

Vision d'aménagement

La vision d'aménagement et de développement du Plan d'urbanisme de la Ville de Repentigny s'appuie sur celle du SADR de la MRC de L'Assomption et qui 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, branchée, dynamique, culturelle, prospère, verte et sécuritaire. »

Concept d'organisation spatiale

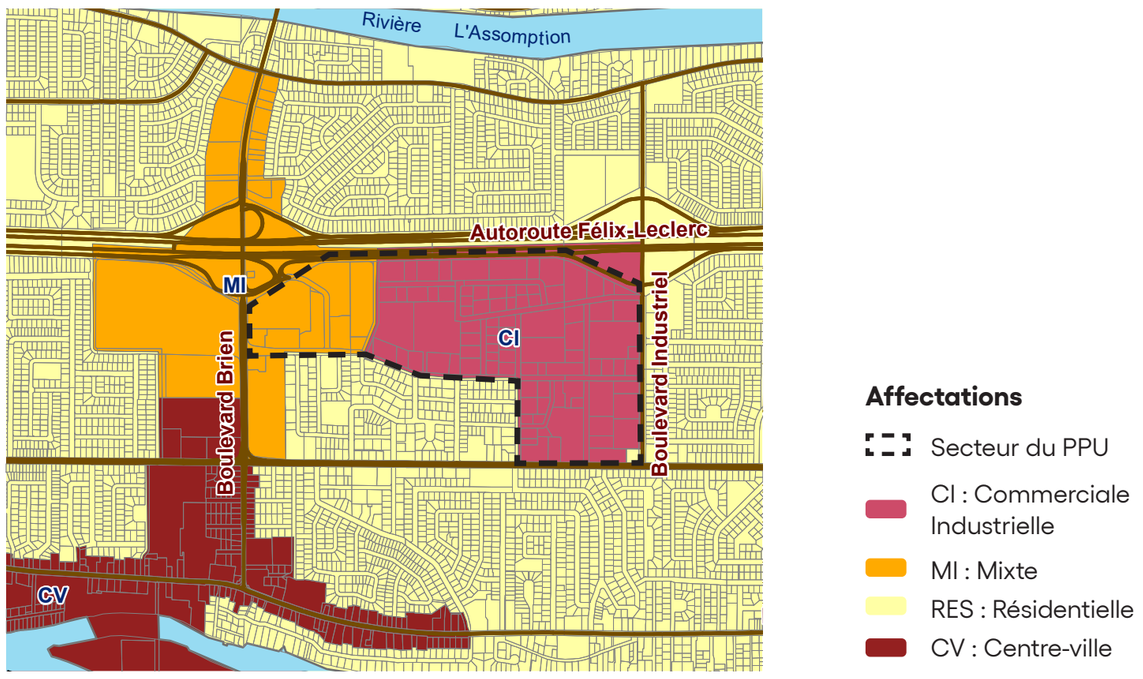
Le Plan d'urbanisme identifie trois secteurs de requalification, dont celui du site en question. Selon le Plan, ce milieu profitera de la proximité du terminus d'autobus d'Exo et des commerces et services du pôle commercial et du centre-ville. Les quartiers les plus anciens et situés à proximité des services seront les plus susceptibles de faire l'objet de rénovations à même de répondre aux besoins des familles d'aujourd'hui. La partie ouest du site est comprise dans l'aire TOD du Terminus de Repentigny. Enfin, des secteurs de densification sont identifiés juste à l'extérieur du site, au sud-est et à l'ouest du boulevard Industriel.

Affectations

Le site comprend deux aires d'affectation. Pour l'aire commerciale industrielle « CI », les usages suivants sont compatibles : commerce et service structurant et non structurant, commerce de quartier, bureau structurant et non structurant, industrie sans incidence environnementale, industrie nouvelle technologie, commerce lourd, parc et espace vert, utilité publique et infrastructures. Les usages résidentiels ne sont pas autorisés.

Pour l'aire d'affectation mixte « MI », les usages suivants sont compatibles : habitation, commerce et service structurant et non structurant, commerce de quartier, bureau structurant et non structurant, équipement public et communautaire, industrie nouvelle technologie, activité récréative, parc et espace vert, activité de conservation, et utilité publique et infrastructures. Le nombre minimal de logements à l'hectare est de 40.

Extrait du Plan d'affectations du Plan d'urbanisme



Plan d'urbanisme de Repentigny

Règlement de zonage

Usages autorisés

Le site est divisé en neuf zones distinctes au plan de zonage, toutes faisant partie du groupe d'usage « Commerce ». La plupart de ces zones appartiennent à la classe d'usage « Commerce régional », mais on trouve également une zone de classe d'usage « Commerce de grande surface » dans la partie est du site, ainsi qu'une zone de classe d'usage « Station-service ». Des activités de classe d'usage « Industriel léger » sont permises sur la majeure partie du site.

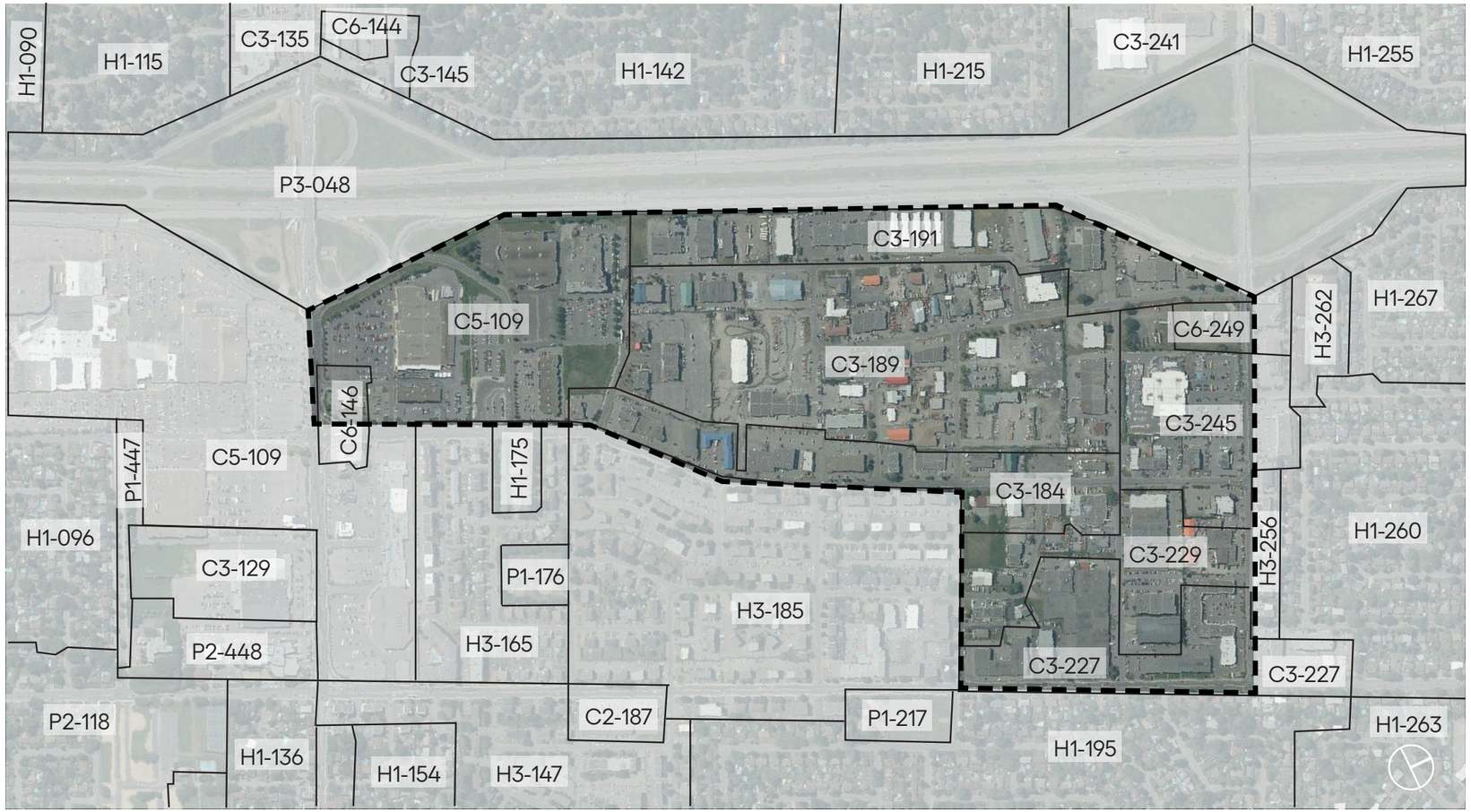
Implantation

Le Règlement de zonage exige des marges minimales allant de 7,5 à 18 mètres et ne prévoit aucun coefficient d'emprise au sol ou d'occupation du sol dans ces zones.

Hauteur

Pour ce qui est des hauteurs autorisées, le Règlement permet un maximum qui varie de 1 à 2 étages dans chaque zone, à l'exception de la zone C5-109 où 3 étages sont autorisés.

Plan de zonage



Google Earth

Secteur du PPU

Groupe d'usages habitation (H)

Code	Classe d'usages
H1	Habitation unifamiliale
H3	Habitation multifamiliale

Groupe d'usages commerciaux (C)

Code	Classe d'usages
C2	Commerce artériel
C3	Commerce régional
C5	Commerce de grande surface
C6	Station-service

Groupe d'usages communautaire (P)

Code	Classe d'usages
P1	Éducationnel et récréatif de voisinage
P2	Communautaire
P3	Infrastructure et équipement

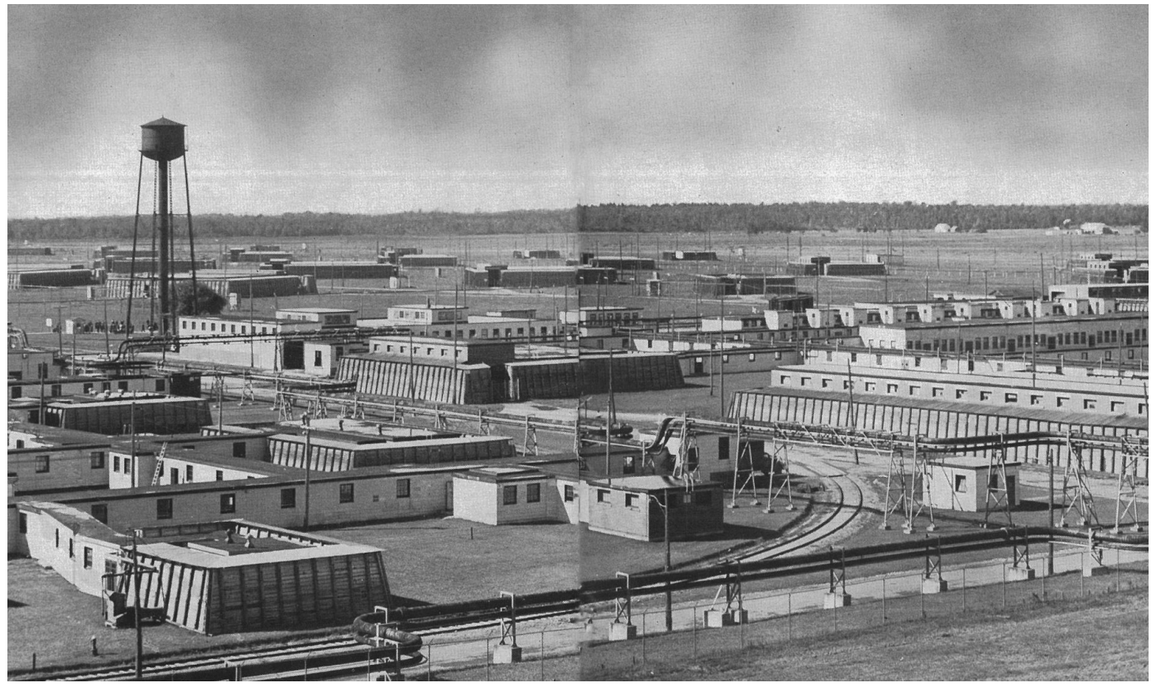
03
Portrait du territoire

Historique

Fondée en 1670, Repentigny fait partie de la MRC de L'Assomption et de la couronne Nord de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Elle obtient son statut de ville en 1970, soit quelques décennies après l'ouverture en 1939 du pont Le Gardeur qui relie Montréal à Repentigny, et quelques années après la construction en 1967 du tronçon de l'autoroute 40 qui traverse la municipalité. Ces catalyseurs ont joué un rôle certain dans le développement de ce territoire dont l'expansion urbaine a commencé dans les années 1940 avec l'expropriation de 13 hectares de terres agricoles permettant la naissance du plus grand complexe industriel entre Montréal et Québec. Les Usines Cherrier (nommé à l'origine Les Arsenaux Canadiens Limitée) sont alors construites, un complexe militaro-industriel comportant 476 bâtiments en plus des « hôtelleries » logeant les employés de l'extérieur. Environ 65 % de la main-d'œuvre étant féminine, ces usines participent à l'émancipation des femmes au Québec.

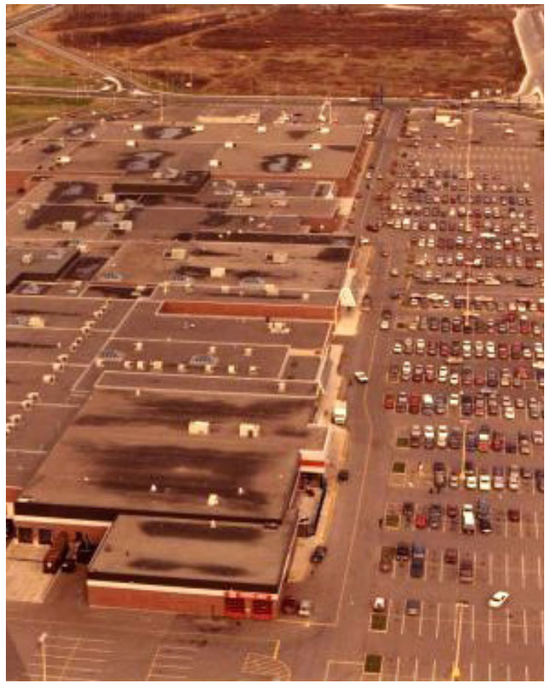
Ainsi, Repentigny voit sa population augmenter de 1 355 habitants en 1951 à plus de 40 000 habitants 35 ans plus tard en 1986. En 2002, Repentigny a connu un tournant majeur avec sa fusion volontaire avec la municipalité de Le Gardeur. Cette démarche a été largement bénéfique, créant une entité plus forte et mieux intégrée. La réussite de cette fusion a été rendue possible grâce à des efforts soutenus des employés des deux anciennes municipalités, lesquels ont travaillé à l'uniformisation des règlements et à l'intégration des ressources, contribuant ainsi à la réingénierie du paysage municipal québécois de l'époque. Aujourd'hui, la Ville de Repentigny offre à sa population tous les services d'un territoire autonome complet.

Les Arsenaux Canadiens Limitée, 1945



www.patrimoine.repentigny.ca

Galeries Rive Nord, 1989

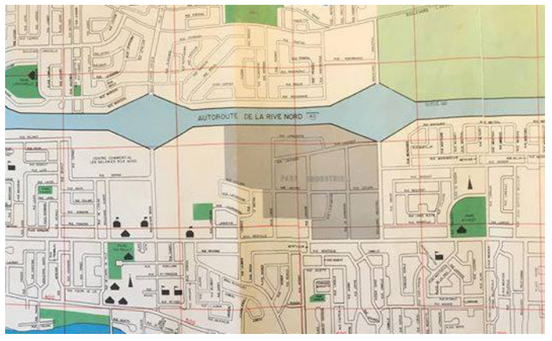


Fonds Point du jour aviation limitée, Jean-Marie Cossette (BAnQ Vieux-Montréal)

Travailleuses, Les Arsenaux Canadiens Limitée

www.patrimoine.repentigny.ca

Cartographie du secteur, 1982



Ville de Repentigny

Secteur du PPU, 1989

Fonds Point du jour aviation limitée, Jean-Marie Cossette (BAnQ Vieux-Montréal)

Contexte environnant

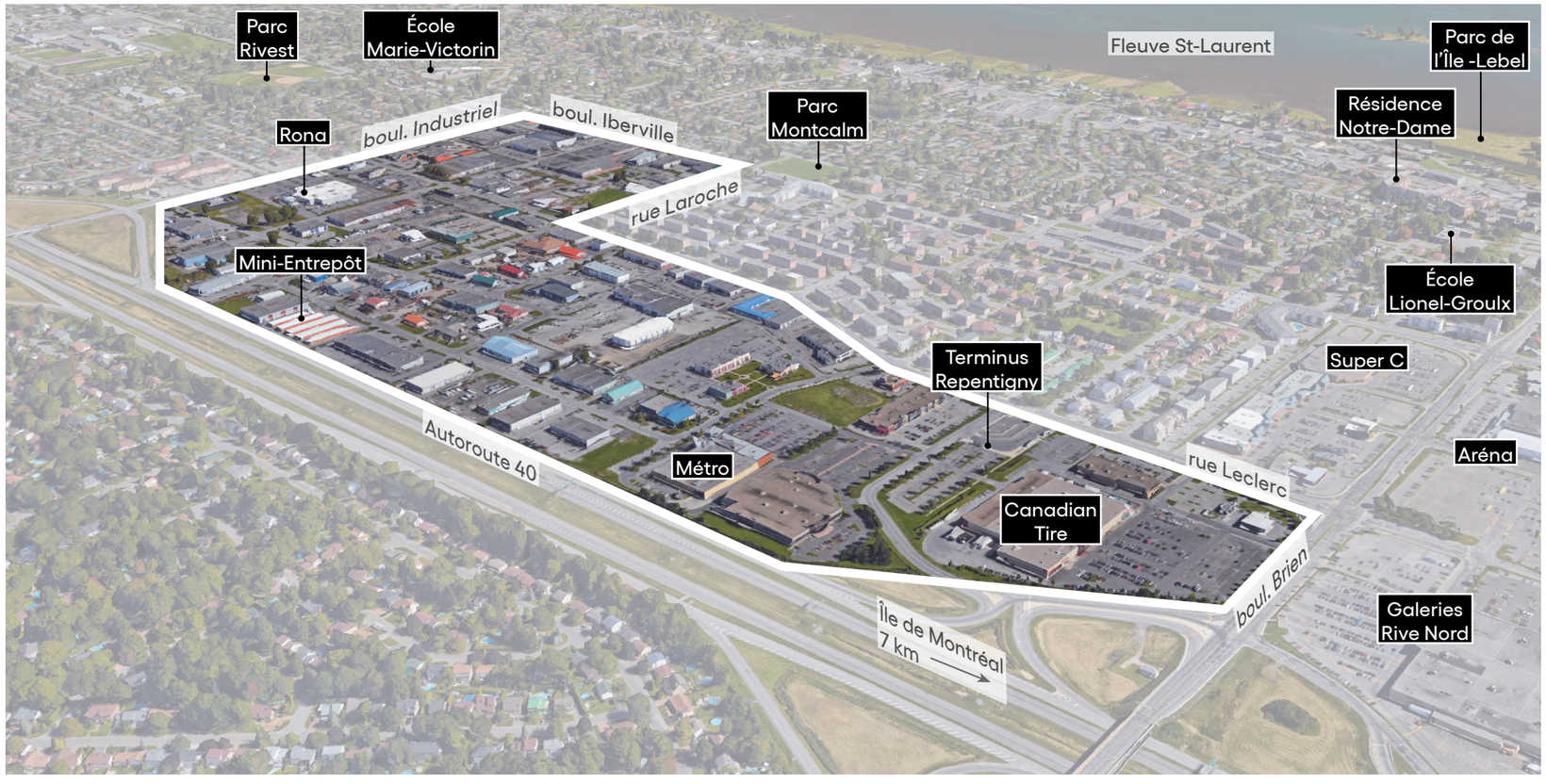
Le secteur se trouve au cœur de Repentigny, jouxtant le plus important pôle commercial de la ville situé aux abords des boulevards Brien et Industriel. Cette localisation stratégique place le secteur au centre de l'activité économique et commerciale, offrant ainsi une vitalité et des possibilités de développement considérables.

À seulement un kilomètre de distance, on peut accéder au pôle culturel de la ville, renforçant l'attractivité du secteur en tant que destination pour les loisirs et la culture. La connexion au réseau routier est optimisée grâce à un accès direct à l'autoroute 40 par deux échangeurs, facilitant les déplacements vers d'autres points d'intérêt, notamment le centre-ville de Montréal qui se trouve à environ 40 minutes en voiture.

Le secteur bénéficie également d'une richesse en termes d'infrastructures éducatives et récréatives, étant à proximité immédiate de trois écoles et de plusieurs parcs dotés de terrains sportifs, incluant des installations pour le baseball et le soccer, ainsi qu'un aréna pour les activités de glace, favorisant ainsi un cadre de vie dynamique et familial.

À une distance de 7 kilomètres de l'île de Montréal, le secteur se positionne avantageusement pour ceux qui cherchent un accès rapide à la métropole tout en bénéficiant d'un environnement moins dense. De plus, à 2 kilomètres se trouve le parc industriel Le Gardeur, renforçant le potentiel économique de la région, tandis que la Gare de Repentigny, à 3 kilomètres, offre des options de transport en commun pour les résidents et les professionnels du secteur.

Points de repère et contexte environnant



Goolge Earth

Contexte environnant

Usages résidentiels

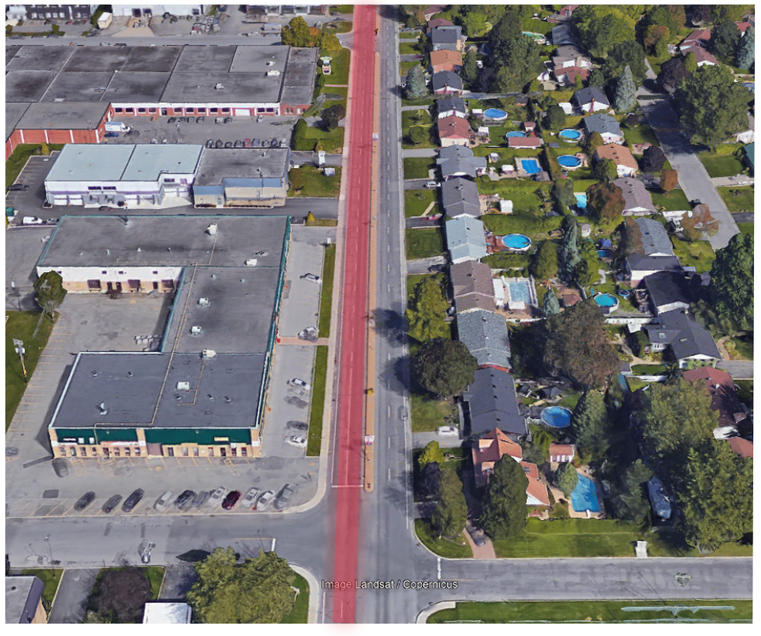
Des quartiers résidentiels s'étendent juste à l'extérieur du secteur, en direction sud-est, contrastant avec l'ambiance commerciale et industrielle adjacente. Ces quartiers comportent toute une mosaïque de typologies de logement, incluant des maisons unifamiliales, des duplex, des triplex, de même que des multiplex de neuf logements ou plus. Cette diversité résidentielle reflète un éventail de choix de vie pour la population et une structure urbaine diversifiée.

Notamment, le secteur délimité par la rue Leclerc, la rue Laroche et le boulevard Iberville se distingue comme l'un des rares quartiers à densité résidentielle élevée à Repentigny. La concentration de population est plus importante dans ce périmètre, ce qui peut avoir un impact sur les dynamiques locales, les besoins en services et les interactions communautaires.

Une proportion importante du secteur résidentiel est habitée par des locataires. Cette caractéristique peut être le reflet de la dynamique socio-économique ou d'une demande pour des options de logement flexibles.

Quant à la portion résidentielle le long du boulevard Iberville, elle est caractérisée par des maisons unifamiliales isolées, offrant de ce fait un cadre de vie moins dense. La présence de ces habitations nécessite une attention particulière lors de la planification de projets de développement à proximité, car l'acceptabilité de ces projets par la communauté locale sera cruciale. Il sera important d'assurer une intégration harmonieuse tout en respectant la qualité de vie des résidents actuels et l'esthétique du quartier.

Maisons isolées (boulevard Iberville)



Google Earth

6 plex, 8 plex (rue Leclerc)

Google Earth

Contexte existant

Utilisation du sol

Le secteur se distingue par une prédominance d'activités économiques, avec des zones consacrées au commerce et à l'industrie, tout en étant encadré par des quartiers résidentiels au sud, à l'est, et au nord de l'autoroute 40. Cette cohabitation crée une dynamique urbaine complexe où les interactions entre différentes fonctions urbaines doivent être soigneusement gérées.

Le Terminus de Repentigny, situé sur le site, ainsi que ses stationnements incitatifs, témoignent de la volonté d'intégrer des solutions de mobilité et de favoriser l'utilisation des transports en commun. On observe une transition progressive des usages du sol, avec un glissement des activités industrielles vers des activités commerciales, reflétant une évolution économique et une adaptation aux besoins actuels tout en concentrant les usages les plus contraignants à l'écart des quartiers résidentiels.

Malgré cette transition, il existe un manque d'espace pour le développement sur le site, de même qu'à l'échelle de la ville, posant des défis en termes de planification et d'expansion futures. Les terrains environnants sont principalement occupés par des résidences de basse à moyenne densité, suggérant une intégration résidentielle stable, mais potentiellement sous pression compte tenu de l'accroissement des besoins en matière d'espaces commerciaux et de services.

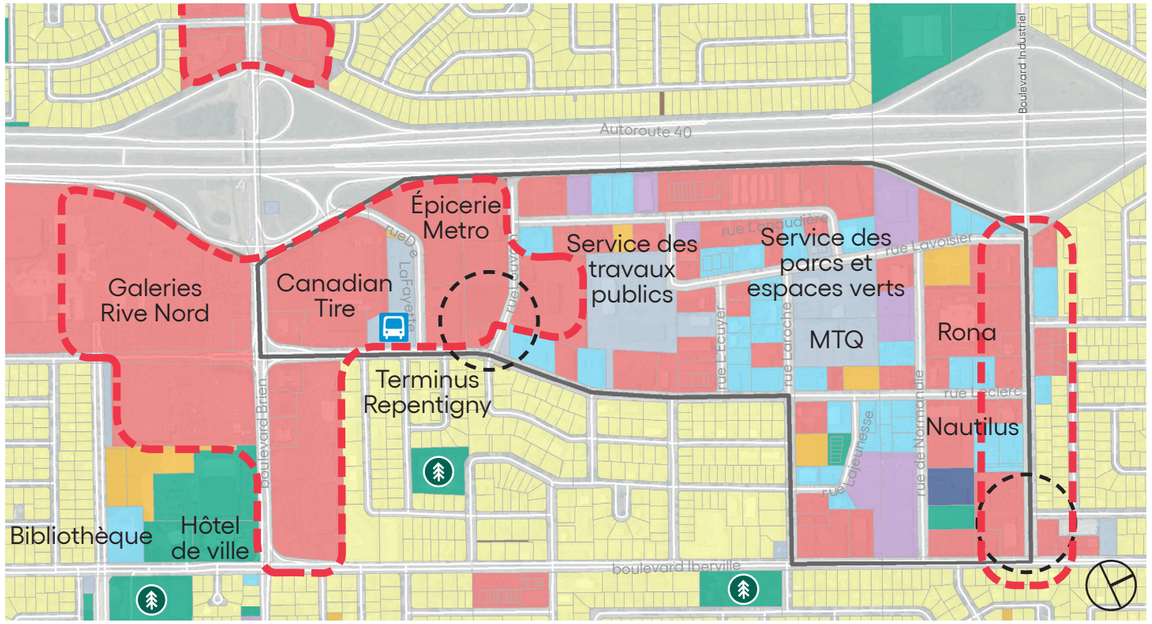
La reconversion de bâtiments industriels, comme celle observée dans l'exemple de Nautilus, illustre une tendance à réutiliser les structures existantes pour des commerces de proximité, renforçant ainsi le tissu économique local. Cependant, ce processus est aussi indicatif d'un Exode des usages industriels traditionnels.

La partie ouest du site bénéficie de la proximité avec le centre commercial Galeries Rive Nord, lequel en fait un secteur commercial majeur pour la ville, ce qui contribue à son attrait économique. De plus, la présence du pôle culturel le long du boulevard Brien en direction sud ajoute une dimension culturelle et de loisir à l'environnement urbain.

Répartition des usages

- Commercial : 53 lots, 31,44 ha
- Industriel : 11 lots, 8,45 ha
- Service : 40 lots, 9,16 ha
- Éducationnel : 1 lot, 0,63 ha
- Culturel, récréatif et loisir : 2 lots, 0,64 ha

Utilisation du sol



Google Earth

Secteur du PPU

Secteurs commerciaux

Concentration de services de proximité

Espace vert

Utilisation du sol

Résidentielle

Industrielle

Commerciale

Éducationnelle

Service

Culturelle, récréative et de loisir

Transport, communication et service public

Contexte existant

Trame parcellaire

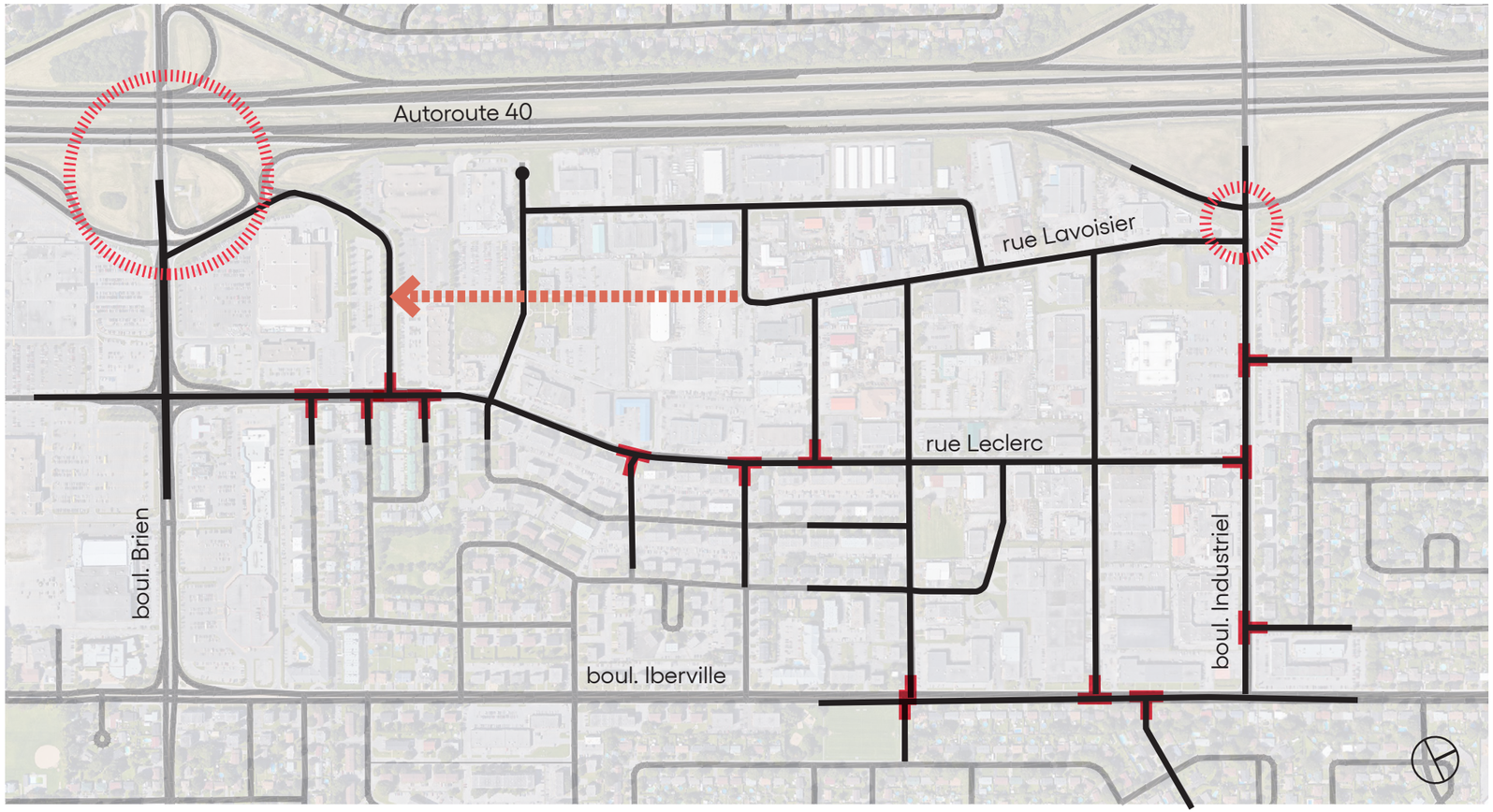
Le secteur est adossé à l'autoroute 40, laquelle constitue une barrière physique significative, bien que des accès à cette autoroute soient disponibles aux extrémités est et ouest du site, facilitant ainsi la connectivité à l'échelle régionale. Toutefois, le non-alignement des rues avec la trame environnante engendre plusieurs intersections en T, ce qui présente des défis additionnels en termes de circulation et d'accès au niveau local.

La configuration des rues dans la zone est généralement orthogonale et offre une perméabilité appréciable, facilitant le déplacement à travers le quartier. Les îlots urbains créés par cette trame ont des dimensions variables, ce qui introduit une diversité dans les aménagements potentiels. Certains grands îlots, tels que ceux occupés par le Service des travaux publics et le ministère des Transports du Québec (MTQ), offrent une flexibilité notable pour l'implantation d'activités nécessitant de vastes étendues.

En revanche, des groupes de petits îlots sont assez étroits, rendant le développement industriel moderne difficile en raison de la contrainte d'espace. Au sein même des îlots, on remarque que les lots sont souvent de petite superficie, ce qui peut limiter les possibilités de développement ou nécessiter une consolidation foncière pour des projets d'envergure.

En termes de circulation, la rue Leclerc se distingue comme le seul axe majeur traversant le secteur d'est en ouest, tandis que la rue Lavoisier rencontre un cul-de-sac au niveau du terrain du Service des travaux publics, interrompant ainsi la continuité du réseau viaire.

Trame parcellaire



Google Earth

Intersection en T sans alignement avec la trame voisine

Trame parcellaire à l'intérieur du secteur

Connexion manquante

Entrée de ville

Contexte existant

Implantation au sol

L'aménagement actuel du secteur révèle un lotissement de petite taille mal adapté à l'accueil de nouvelles industries de grande envergure. Cette contrainte foncière a partiellement motivé une évolution vers une densité accrue de petits commerces, ainsi que des services de réparation et de construction, mieux adaptés aux dimensions et à la configuration des parcelles disponibles.

L'espace est également influencé par la présence du stationnement incitatif Exo. Bien qu'il soit fonctionnel pour encourager l'utilisation des transports en commun, il occupe une superficie considérable, limitant ainsi l'espace disponible pour d'autres développements.

Un examen approfondi du cadre bâti révèle un manque d'harmonie esthétique et structurelle : les bâtiments présentent une grande variété de tailles et de formes, et on constate un manque d'alignement cohérent le long des rues. Ces irrégularités contribuent à un paysage urbain hétérogène et à une certaine discontinuité visuelle.

En termes de densité de construction, le taux d'implantation des bâtiments oscille entre 20 % et 30 %. Ce faible taux limite les possibilités de développement vertical ou d'expansion des structures existantes, posant des défis pour une utilisation optimale de l'espace vertical.

Les terrains appartenant au Service des travaux publics, au Service des parcs et espaces verts de même qu'au ministère des Transports du Québec (MTQ), montrent un faible taux d'occupation, suggérant un potentiel de valorisation et d'aménagement sous-exploité.

Implantation au sol

Google Earth

Par ailleurs, le secteur est parsemé de nombreux grands stationnements extérieurs et sites d'entreposage à ciel ouvert. Ces espaces, souvent peu ou mal aménagés, peuvent accentuer le phénomène des îlots de chaleur, exacerbant les enjeux environnementaux urbains, notamment en matière de changements climatiques et de qualité de vie pour les résidents. Une réflexion sur la réduction de ces surfaces imperméables et la promotion de l'aménagement durable s'avère donc nécessaire pour atténuer ces impacts.

- Bâtiments
- Grandes surfaces consacrées au stationnement
- Grandes surfaces consacrées à l'entreposage extérieur

Contexte existant

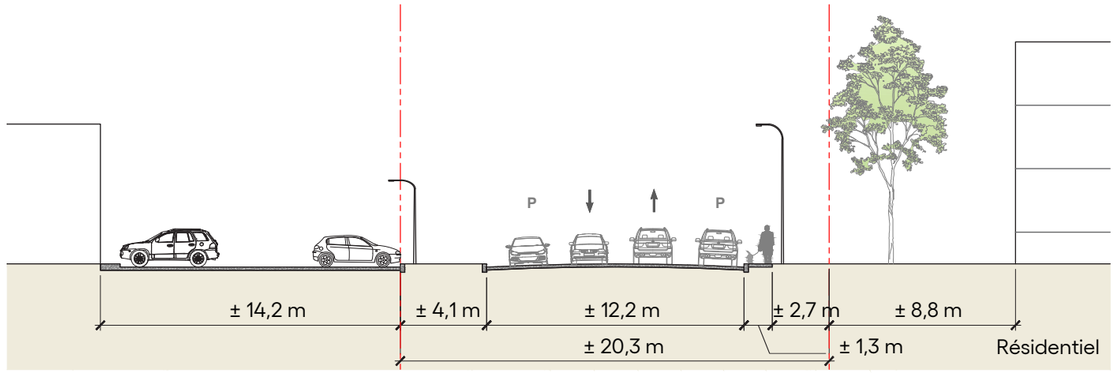
Emprise et cour avant

Dans le secteur, la conception des rues présente une certaine uniformité. La plupart des voies ont une emprise totale d'environ 20 mètres de large, avec une chaussée asphaltée d'une largeur approximative de 12 mètres, sans marquage. Le stationnement est autorisé le long de ces rues sur l'ensemble du territoire étudié.

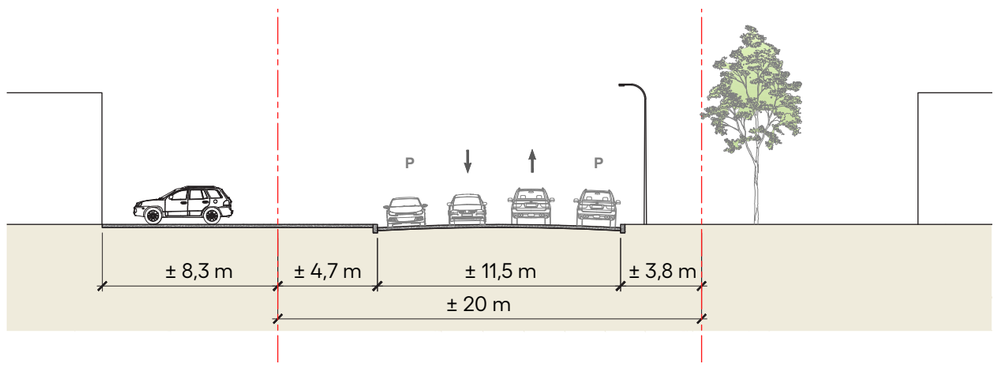
Néanmoins, l'aménagement actuel de ces espaces pose des défis du point de vue urbain. La distance entre les bâtiments et la rue est notable, et le manque d'aménagements paysagers contribue à une atmosphère austère. De plus, la présence quasi systématique de stationnements dans les cours avant renforce l'impression que l'espace est presque exclusivement consacré à la circulation et au stationnement des véhicules. Cette configuration favorise un environnement centré sur l'automobile et peut diminuer l'attrait esthétique du quartier, tout en limitant les interactions sociales et la convivialité qui sont souvent associées à des rues plus accueillantes et à des espaces publics soigneusement aménagés.

Il en résulte une rue où l'expérience piétonne est reléguée au second plan, avec peu d'incitations à la flânerie ou à l'utilisation des espaces extérieurs comme lieux de rencontre et d'échange pour la population locale et les gens de l'extérieur. Une réflexion sur la réappropriation de ces espaces est nécessaire pour favoriser une plus grande mixité des usages et encourager une plus grande vie de quartier.

Coupe rue Leclerc



Coupe rue Lavoisier



Vis à vis résidentiel-commercial, rue Leclerc

Google Earth

Stationnement en cour avant, rue L'Écuyer

Google Earth

Contexte existant

Couvert végétal et gestion des eaux pluviales

Le secteur présente un enjeu environnemental notable lié à la prédominance de surfaces minéralisées telles que les stationnements, l'emprise des rues et les zones d'entreposage extérieur. Cette minéralisation massive contribue à la formation d'îlots de chaleur, particulièrement exacerbés par la présence de grandes surfaces commerciales sur le boulevard Brien. La chaleur accumulée par ces étendues asphaltées et bétonnées pendant la journée se dissipe lentement durant la nuit, ce qui peut entraîner une augmentation des températures locales et affecter le confort urbain.

Les rares îlots de verdure substantiels dans le secteur sont principalement des lots ou portions de lot actuellement vacants. On observe des bandes végétalisées le long de certaines rues, bien que celles-ci soient relativement rares. De manière générale, l'aménagement paysager est limité et les cours avant sont souvent dominées par des stationnements, ce qui réduit encore plus les surfaces perméables et les possibilités de plantation.

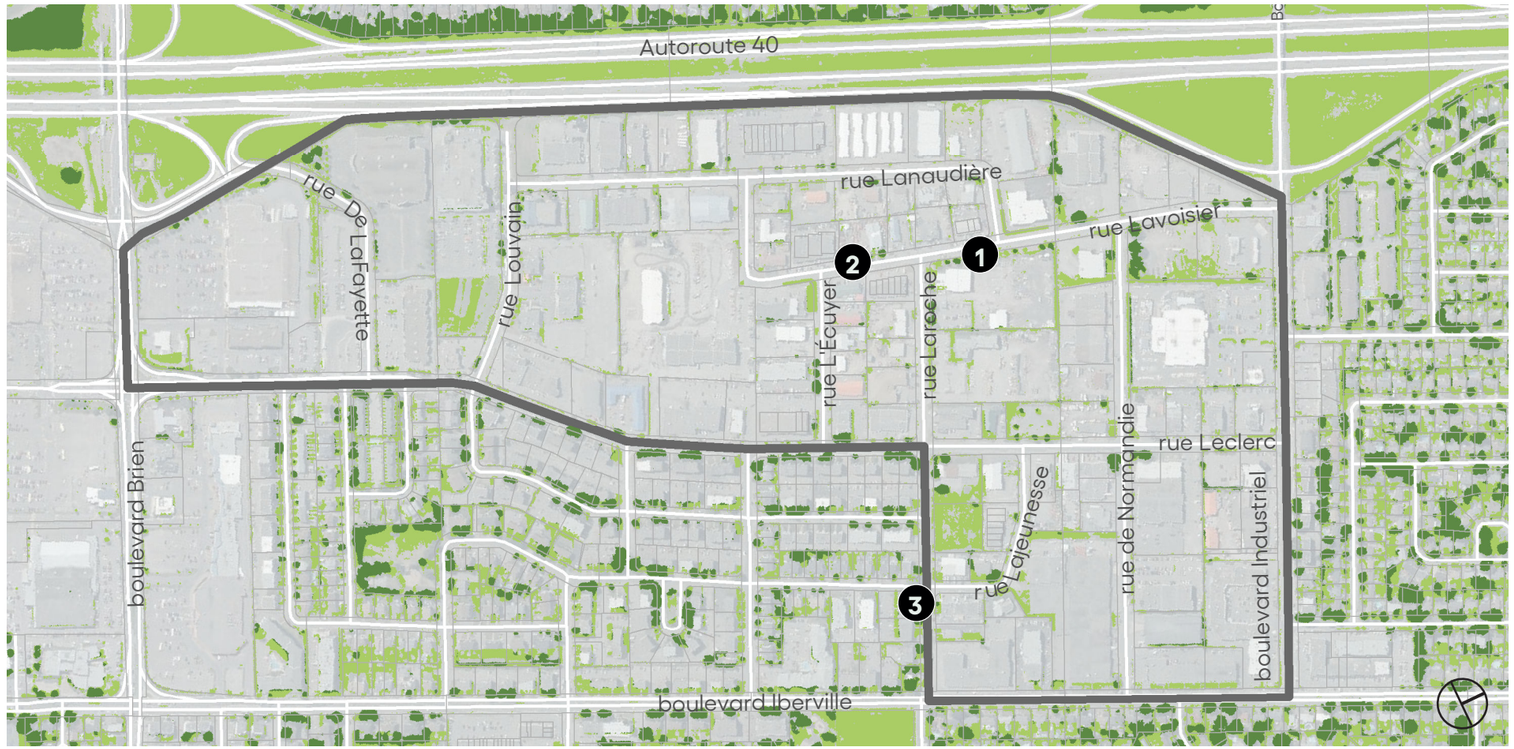
Par ailleurs, on constate que plusieurs propriétés ont des toits blancs, réfléchissant mieux la lumière solaire et contribuant ainsi à diminuer l'accumulation de chaleur.

La gestion des eaux pluviales est également une préoccupation dans ce contexte urbain. À l'époque de la construction, il n'y avait pas de pratiques établies pour la gestion du traitement des eaux pluviales, ce qui peut entraîner des problèmes d'écoulement et de surcharge des systèmes d'égout lors de fortes pluies, ainsi que des occasions manquées pour recharger les nappes phréatiques et créer des environnements urbains plus résilients et durables. La mise en place de solutions de gestion des eaux pluviales, telles que des jardins de pluie, des toitures végétalisées ou des pavés perméables, est envisagée pour améliorer la situation.

Végétation basse

Végétation haute (canopée)

Couvert végétal



Google Earth

Certaines sections comme le côté sud de la rue Lavoisier comprennent une bande végétale.

Google Earth

La minéralisation est complète entre la rue et le bâtiment.

Google Earth

L'espace vacant sur Laroche comporte une bande végétalisée le long du stationnement.

Google Earth

Contexte existant

Transport et mobilité

La centralité géographique du secteur est un atout majeur, bénéficiant d'un accès véhiculaire facile vers le réseau routier supérieur. Cette position stratégique permet de rejoindre le centre-ville de Montréal en 40 minutes environ en voiture, ce qui en fait une localisation attrayante pour les entreprises et les résidents souhaitant maintenir une proximité avec la métropole tout en évoluant dans un contexte suburbain.

En matière de transport en commun, le Terminus de Repentigny joue un rôle crucial en facilitant la connexion avec le centre-ville de Montréal grâce à des services de bus express. Ces liaisons directes rendent le cœur de la métropole accessible en 1 h 10 environ, offrant ainsi une alternative viable à l'usage de la voiture pour les déplacements quotidiens.

Toutefois, malgré ses atouts en termes de mobilité régionale, le secteur présente des lacunes en matière de déplacements actifs. En effet, l'aménagement actuel du secteur n'est pas particulièrement convivial pour les piétons et les cyclistes, ce qui peut constituer un obstacle à l'adoption de ces modes de transport plus durables. L'absence de voies cyclables sécurisées, de trottoirs larges et confortables, ainsi que d'autres infrastructures consacrées aux déplacements actifs, souligne le besoin d'une réflexion approfondie sur l'amélioration de l'espace public afin de le rendre plus accueillant et fonctionnel pour tous les usagers.

Réseau de mobilité régional

Google Earth

Contexte existant

Mobilité véhiculaire

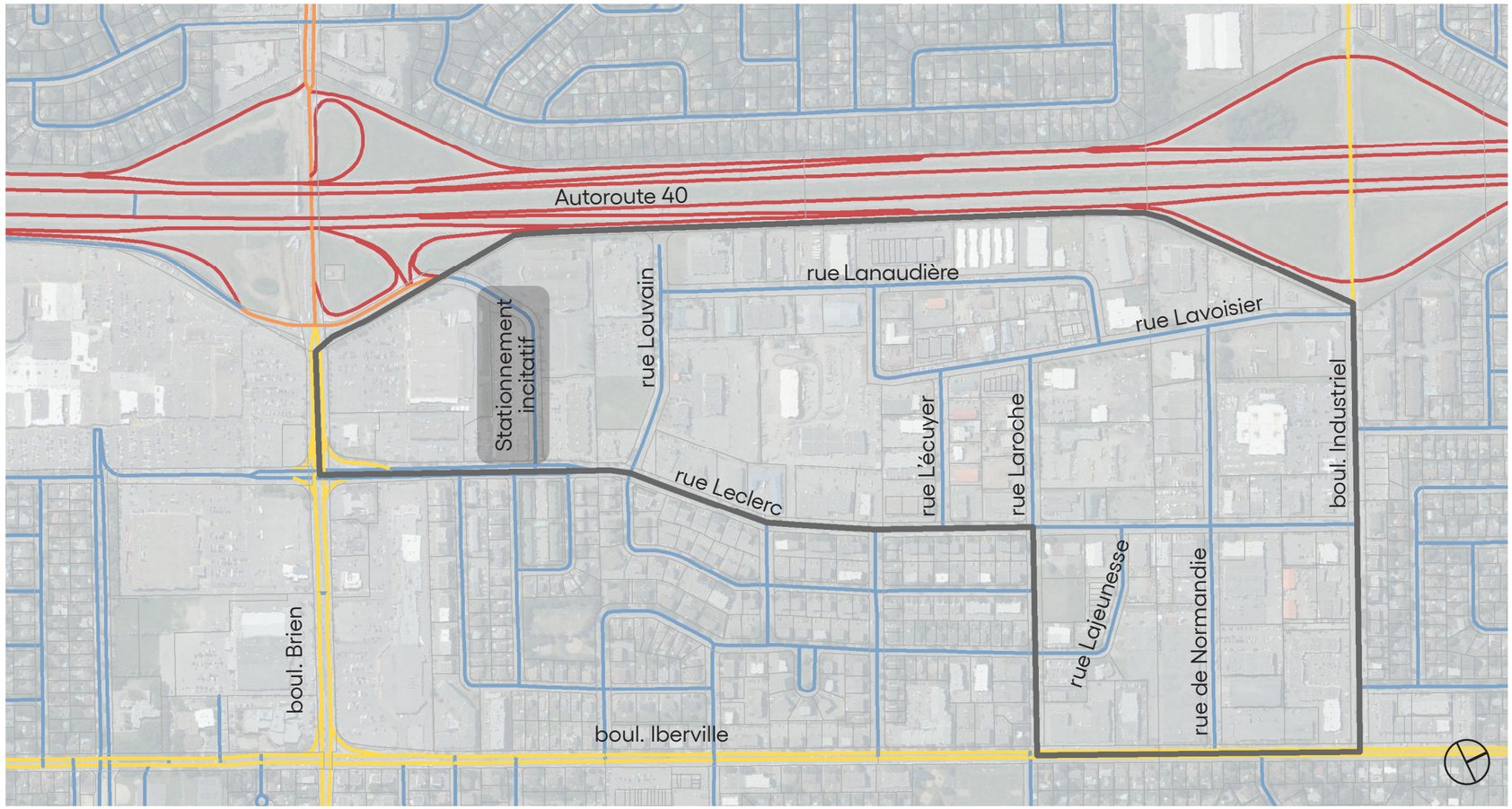
La mobilité véhiculaire au sein du secteur bénéficie grandement de sa localisation adjacente à l'autoroute 40, une artère majeure qui facilite les déplacements régionaux. Deux échangeurs offrent un accès direct à ce réseau supérieur, ce qui est un avantage indéniable pour la fluidité du trafic et la desserte de la zone. De plus, la rue De La Fayette assure une connexion directe vers l'autoroute, renforçant ainsi l'intégration du secteur au réseau routier principal.

Les rues existantes sont larges dans le secteur et la priorité donnée à l'automobile se traduit par une circulation véhiculaire aisée. Cette configuration favorise les déplacements en voiture, ce qui est cohérent avec la nature des commerces et des industries présents (construction, garages) dont les travailleurs et clients ont tendance à privilégier l'usage du véhicule individuel pour accéder au site.

Le secteur dispose également de 290 places de stationnement incitatif, ce qui encourage l'utilisation des transports en commun pour les trajets vers le centre-ville de Montréal, tout en offrant la possibilité de se rendre sur le site en voiture.

Le camionnage étant autorisé sur la périphérie du site peut engendrer des conflits entre les différents usagers de la route, notamment aux heures de pointe ou en présence d'une activité industrielle intense. Ces interactions non souhaitables font ressortir le besoin d'une planification attentive des flux de trafic et d'une possible révision de la réglementation routière pour minimiser les frictions et améliorer la sécurité pour tous.

Mobilité véhiculaire



Google Earth

Secteur du PPU

Autoroute

Collectrice

Artère

Rue locale

Contexte existant

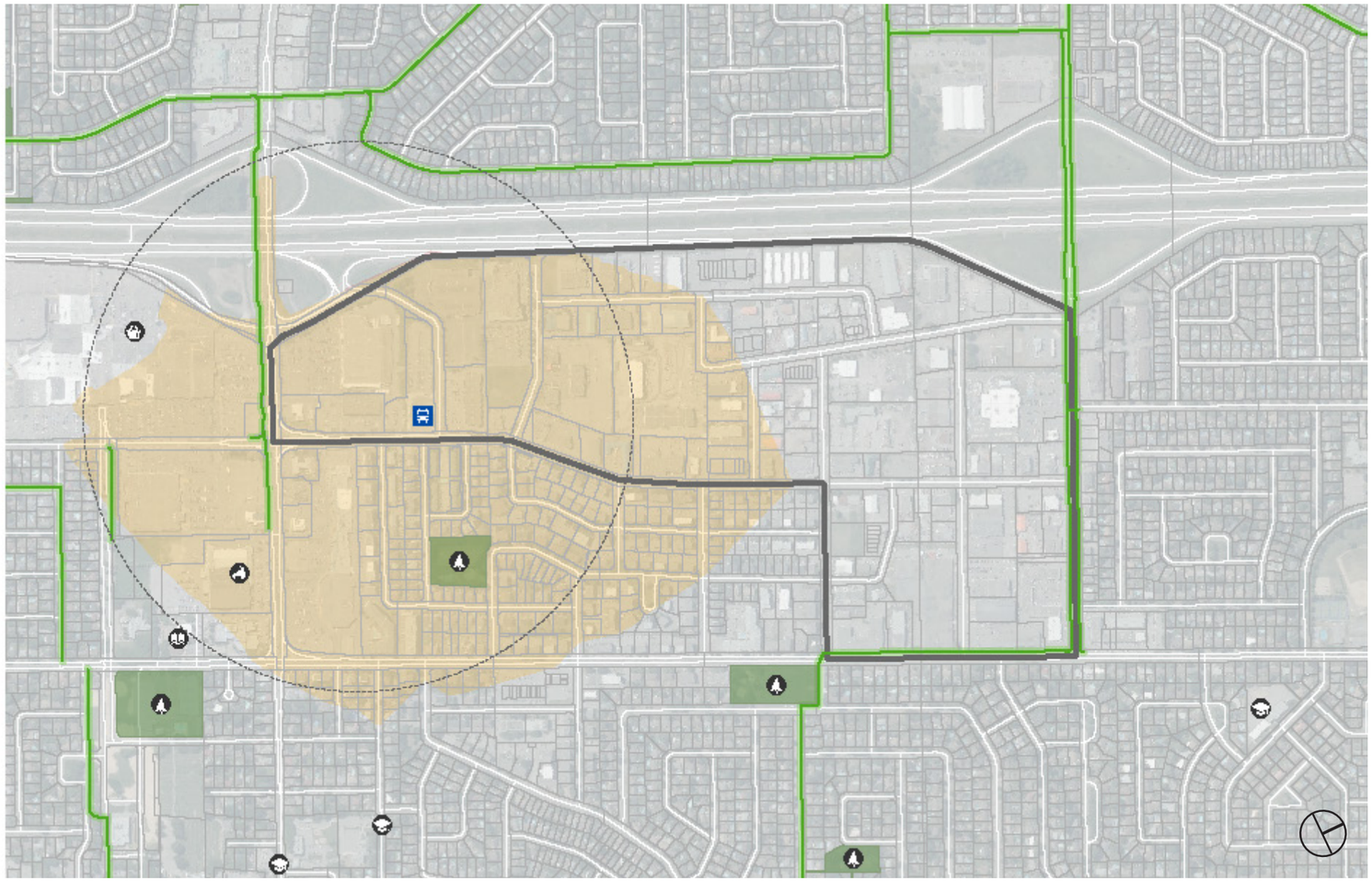
Mobilité active

La mobilité active au sein du secteur est actuellement à un stade embryonnaire, notamment en raison de l'absence d'un réseau cyclable intégré directement au site. Cependant, il est à noter que le réseau cyclable existant longe les contours du site le long des boulevards Brien et Industriel.

Les infrastructures dédiées à la circulation piétonnière sont également restreintes. Les trottoirs sont limités à la rue Leclerc et du côté ouest de la rue Louvain, ce qui reflète une priorisation de la circulation véhiculaire dans le secteur. Cette configuration restreint les déplacements sécuritaires et confortables pour les piétons et, par extension, diminue l'attractivité du secteur pour la marche.

Globalement, la proximité des parcs et des écoles ajoute à la pertinence d'améliorer les infrastructures pour les modes de déplacement actif. La mise en place d'un réseau plus cohérent et sécurisé pourrait encourager les élèves et les riverains à opter pour la marche ou le vélo, pour leurs déplacements quotidiens, et contribuer à une dynamique de quartier plus vivante et plus saine.

Réseau de mobilité active



Google Earth

Secteur du PPU

Aire TOD, rayon de 1 km

Rayon de marche de 10 minutes du terminus

Piste cyclable

Contexte existant

Transport collectif

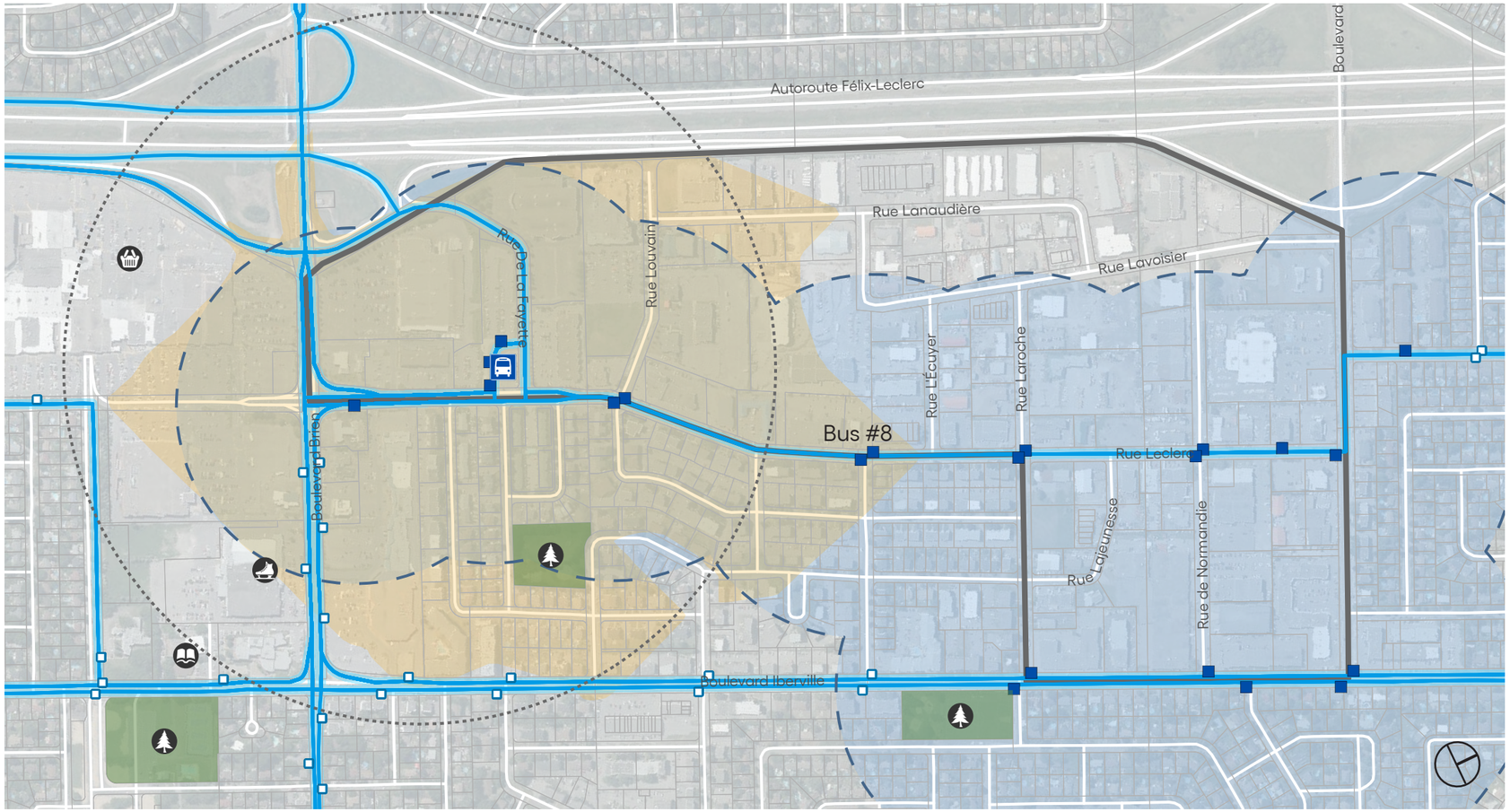
Le Terminus de Repentigny représente un nœud vital pour le réseau de transport collectif de la ville. Il sert de point de départ pour onze lignes d'autobus desservant à la fois les destinations locales et régionales, ce qui permet une connectivité essentielle pour les résidents et les travailleurs.

Parmi ces lignes, la ligne 200 est particulièrement notable, car elle assure une liaison directe avec la station Bonaventure à Montréal, permettant aux passagers de rejoindre le cœur de la métropole en 1 h 10 environ. Cette ligne constitue une artère importante pour les déplacements interurbains, rendant le centre-ville montréalais accessible pour ceux qui résident ou travaillent dans la région de Repentigny.

Toutefois, l'offre de transport en commun est limitée pour circuler à l'intérieur du secteur. Le bus numéro 8 est l'unique ligne qui traverse le secteur, reliant le site au Cégep de L'Assomption. Cette ligne souffre d'une faible fréquence, avec un passage toutes les 60 minutes environ, ce qui peut constituer un frein à son utilisation pour les déplacements réguliers et inciter les usagers à préférer l'utilisation de la voiture.

Il convient de mentionner que plusieurs lignes orientées est-ouest offrent une fréquence de service intéressante pour les résidents de l'extrémité ouest de Repentigny. Ces lignes contribuent à une desserte en transport en commun relativement efficace pour une partie de la population, soulignant le potentiel d'expansion et d'amélioration du service pour répondre aux besoins de mobilité sur l'ensemble du secteur.

Réseau de transport collectif



Google Earth

Secteur du PPU

Aire TOD, rayon de 1 km

Rayon de marche de 10 minutes du terminus

Trajet d'autobus (Exo-L'Assomption)

Analyse des forces et faiblesses

Forces

Mobilité

— Proximité de voies de circulation supralocales
— Trame de rue relativement perméable
— Nombreux points d'accès au secteur
— Présence du Terminus de Repentigny (bus Exo) dans le secteur
— Bordé par le réseau de pistes cyclables

Environnement bâti

— Localisation au cœur de Repentigny
— Proximité des milieux de vie (habitations, commerces, équipements communautaires)

Activités économiques

— Pôles commerciaux importants aux abords des boulevards Brien et Industriel
— Présence de bureaux (services gouvernementaux), dont certaines constructions récentes (Centre de services scolaire), témoignant de la capacité d'attraction du secteur pour ce type d'usage

Faiblesses

Mobilité

— Trajet de bus à faible fréquence dans le secteur
— Environnement hostile aux mobilités actives : trottoirs étroits ou absents, entrées charretières démesurées, absence de piste cyclable, circulation véhiculaire et camionnage importants

Environnement bâti

— Présence de petits îlots et terrains peu adaptés à des activités industrielles d'envergure
— Très peu de couvert végétal ou d'aménagements durables
— Zones d'îlots de chaleur
— Aménagement du domaine public et encadrement de rue peu conviviaux
— Conception orientée sur l'automobile et non à l'échelle humaine
— Possibilités d'agrandissement limitées pour de nombreuses entreprises
— Qualité architecturale des bâtiments généralement faible
— Absence de milieux de vie pour les travailleurs (parcs, espaces de repos)
— Nuisances générées par la proximité de l'autoroute
— Une interface entre le secteur industriel et les quartiers adjacents qui n'encourage pas les mouvements entre ces secteurs

Activités économiques

— Remplacement sans planification d'ensemble des industries de première génération par de nouveaux commerces axés sur la construction et les véhicules
— Nuisances générées par le camionnage et certaines activités sur les milieux de vie, notamment sur la rue Leclerc (interface avec milieu résidentiel dense)

Analyse des opportunités et contraintes

Opportunités

Mobilité

— Occasion de tirer profit du terminus comme un point d'ancrage pour le redéveloppement du secteur

— Potentiel d'augmentation de la desserte en transport en commun sur le site (fréquence de passages) suite à l'aménagement de quartiers pouvant attirer de nouveaux résidents et commerces dans le secteur

— Possibilité d'être desservi par le Projet structurant de l'est (PSE) dans le secteur

— Possibilité de se connecter au réseau de mobilité active

— Vastes emprises existantes permettant une amélioration de leur aménagement (verdissement, pistes cyclables, trottoirs, etc.)

Environnement bâti

— Visibilité offerte par l'autoroute 40 pour les commerces et industries

— Potentiel de consolidation dans les vastes espaces de stationnement commerciaux

— Potentiel de redéveloppement élevé de nombreux terrains

— Quelques terrains de grande dimension de tenure publique

— Densité moyennement élevée du milieu de vie adjacent

— Opportunité de réinventer un secteur homogène en plusieurs sous-secteurs pour créer des milieux de vie et d'emplois dynamiques et complémentaires

Activités économiques

— Volonté des administrations locales et régionales de requalifier le site

— Dynamisme du marché immobilier résidentiel multifamilial

— Forte demande pour le développement de terrains industriels

— Émergence de nouveaux modèles de bâtiments commerciaux et industriels en mixité verticale

— Projets de relocalisation du Centre d'intégration et d'expertise en technologies d'expérience client (CIETECH) et de l'implantation éventuelle d'une antenne universitaire

Contraintes

Mobilité

— Congestion à la périphérie du site

— Acceptabilité du camionnage à proximité des milieux de vie voisins (résidentiels, pôle commercial)

Environnement bâti

— Remembrement des lots difficile (plusieurs propriétaires pouvant avoir des intérêts variés)

Activités économiques

— Relocalisation des entreprises limitée par la contrainte de terrains disponibles tant sur le territoire de la ville que dans l'ensemble de la MRC, augmentant ainsi le risque d'un Exode vers des régions voisines

— Intégration des fonctions actuelles sur le site potentiellement difficile en fonction des dynamiques du marché pour les nouveaux bâtiments et développements immobiliers

— Acceptabilité des projets de densification, particulièrement pour les secteurs de maisons isolées au sud-est du secteur

— Incertitude concernant la viabilité économique à moyen et long terme des centres commerciaux intérieurs situés à proximité du secteur

Synthèse

Un parc industriel de première génération dont la planification d'ensemble s'est effritée au fil des ans et qui répond difficilement aux besoins de l'industrie

— De petits îlots
— Des aménagements du domaine public peu conviviaux
— Des possibilités d'agrandissement limitées
— Une qualité architecturale généralement faible
— L'absence de milieux de vie

Un espace non optimisé fiscalement pour la ville et qui engendre des nuisances sur les milieux de vie environnants

— Des bâtiments avec de faibles valeurs foncières
— L'importance des espaces d'entreposage extérieur
— Des possibilités d'agrandissement limitées
— Une qualité architecturale généralement faible
— L'absence de milieux de vie

Un secteur qui présente des opportunités de développement intéressantes avec des avantages de localisation évidents

— Accessible, près des voies de circulation supralocales
— Une visibilité sur l'autoroute 40
— À proximité du Terminus de Repentigny et possiblement du futur Projet structurant de l'est (PSE)
— Au cœur de Repentigny, à proximité des milieux de vie
— Une demande pour des espaces industriels, commerciaux et résidentiels adaptés aux besoins d'aujourd'hui à Repentigny

Un espace attrayant pour des projets structurants qui sont actuellement en planification

— Dynamisme des marchés immobiliers
— Projets de redéveloppement : des opérations de plus en plus fréquentes

Vue du secteur depuis le boulevard Industriel

Ville de Repentigny

04

Vision et orientations

Énoncé de vision

En transformant ce secteur industriel en un carrefour d'opportunités économiques et de vie urbaine, le secteur incarne la vision d'un futur durable, prospère et inclusif où les résidents, les entreprises et les institutions de différentes envergures coexistent pour former un pôle rayonnant à l'échelle régionale.

Servant de boussole stratégique pour guider le développement d'un projet, l'énoncé de vision est une composante cruciale de la planification urbaine. Il articule clairement les aspirations et les objectifs à long terme d'une initiative, dans ce cas, le Plan particulier d'urbanisme du secteur. Cette vision fournit un cadre de référence pour toutes les décisions et actions, assurant que le développement progresse de manière cohérente et alignée sur les objectifs globaux visant à transformer un secteur industriel en un espace urbain dynamique, durable et inclusif.

Avec cet énoncé de vision, Repentigny annonce son intérêt pour un projet ambitieux. Ce PPU vise à transformer un secteur industriel autrefois passif en un vibrant carrefour d'opportunités économiques et de vie urbaine. Cette vision, tournée vers l'avenir, s'articule autour d'un développement durable, prospère et inclusif où résidents, entreprises et institutions de diverses envergures coexistent harmonieusement. Le secteur est conçu pour devenir un pôle d'attraction et d'innovation à l'échelle régionale, incarnant une symbiose entre les aspirations sociales, économiques et environnementales de la communauté.

Survol des orientations

Pour concrétiser cette vision, le PPU du secteur s'appuie sur cinq orientations principales :

1. **Optimiser et densifier un secteur central sous-utilisé** : Cette orientation vise à revitaliser le tissu urbain par une utilisation plus efficace de l'espace, en créant des structures plus denses et fonctionnelles.
2. **Créer des milieux de vie et d'emploi dynamiques** : L'objectif est de favoriser l'émergence de zones urbaines animées où travailler, vivre et se divertir se fondent dans un écosystème urbain intégré.
3. **Tisser des liens à l'échelle de la ville** : Cette orientation met l'accent sur la connectivité et l'accessibilité à travers la ville, renforçant ainsi le sentiment d'appartenance et la cohésion communautaire.
4. **Axer la planification sur une mobilité durable** : Le PPU encourage des solutions de transport durable, réduisant la dépendance à l'automobile et favorisant des modes de transport alternatifs comme le vélo ou la marche.
5. **Favoriser l'intégration de principes de développement durable** : Cette orientation vise à intégrer des pratiques écoresponsables dans le développement urbain, telles que l'efficacité énergétique, la gestion des eaux de ruissellement et la lutte contre les îlots de chaleur.

Orientations et objectifs

Pour façonner l'avenir de Repentigny, des orientations stratégiques claires, accompagnées d'objectifs précis, sont établies afin de transformer ce secteur central en un espace dynamique. Ces directives serviront de fondation pour encadrer l'aménagement de ce secteur industriel en un carrefour de vie urbaine, économique et durable, répondant aux aspirations des citoyens et reflétant un engagement envers la transition écologique, l'aménagement à échelle humaine, l'inclusion et les grappes économiques en pleine croissance. Voici les orientations et objectifs qui guideront la métamorphose du secteur en un pôle rayonnant, où l'innovation et la qualité de vie se conjuguent au futur.

ORIENTATION 1	OPTIMISER ET DENSIFIER UN SECTEUR CENTRAL SOUS-UTILISÉ
Objectif 1.1	Favoriser une densification résidentielle en introduisant des logements diversifiés qui apportent vitalité et dynamisme au secteur, et ce, tout en créant des milieux de vie attractifs et fonctionnels
Objectif 1.2	Encourager la construction verticale et l'utilisation mixte des bâtiments pour maximiser l'espace, assurer la viabilité économique des commerces de quartier et favoriser une ville à échelle humaine
Objectif 1.3	Développer un milieu de vie complet à Repentigny, permettant à la population d'accéder localement à un éventail de services, de loisirs et d'emplois, et ainsi promouvoir l'autonomie de la ville en réduisant les déplacements pendulaires

ORIENTATION 2	CRÉER DES MILIEUX DE VIE ET D'EMPLOI DYNAMIQUES
Objectif 2.1	Assurer la complémentarité des usages pour encadrer un développement viable sur les plans humain et économique
Objectif 2.2	Développer des espaces publics polyvalents qui favorisent l'inclusion et la cohésion sociale à travers l'aménagement d'espaces communautaires, culturels et à vocation économique
Objectif 2.3	Assurer la viabilité économique du secteur par le développement de zones d'emplois et d'industries à haute valeur ajoutée et de commerces de proximité qui correspondent aux intérêts de la population

Maisons de ville permettant une densification douce

Résidence Marquette par Naturehumaine

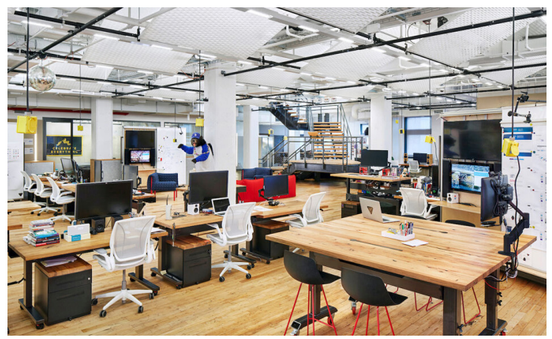
Bâtiment à usage mixte de six étages

2177 Third Street par Woods Bagot

Restaurant de quartier au rez-de-chaussée d'un bâtiment résidentiel

Restaurant Manu Cornuto à Griffintown au pied d'un bâtiment résidentiel

Intérieur d'un bureau professionnel dans le domaine de la création



Situ Studio par Renfro Design Group ©John Muggenborg

Orientations et objectifs

Voitures mutualisées de l'entreprise Communauto

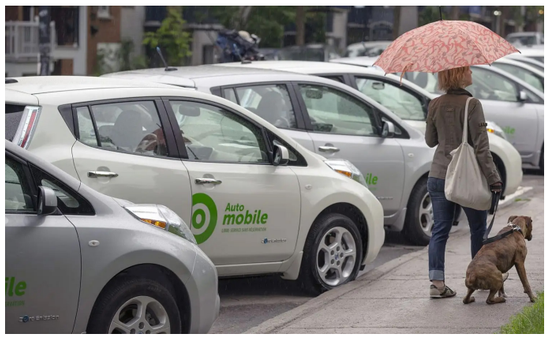


Photo par Pedro Ruiz pour *Le Devoir*

Vélos mutualisés de l'entreprise Bixi

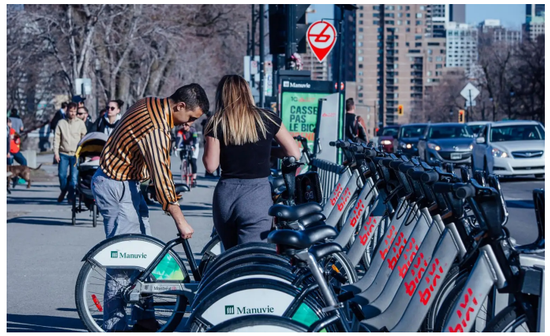


Photo par Valérian Mazataud pour *Le Devoir*

ORIENTATION 3	TISSER DES LIENS À L'ÉCHELLE DE LA VILLE
Objectif 3.1	Renforcer les liaisons piétonnes et cyclables entre le secteur et les autres quartiers de Repentigny pour une ville connectée (ex. : L'Espace culturel, le centre-ville, l'île Lebel, la Route verte, etc.)
Objectif 3.2	Favoriser l'intégration des espaces publics et des commerces ou services privés diversifiés pour rendre le secteur attrayant, tant pour les résidents du secteur que pour ceux provenant d'ailleurs
Objectif 3.3	Stimuler des liens facilitant la mobilité dans le secteur afin d'encourager les résidents, les travailleurs et les gens de passage de circuler librement dans ce quartier d'une longueur de près de 1,5 kilomètre

ORIENTATION 4	AXER LA PLANIFICATION SUR UNE MOBILITÉ DURABLE
Objectif 4.1	Créer un réseau de mobilité intégré qui favorise le transport collectif et les déplacements actifs, réduisant la dépendance aux véhicules personnels
Objectif 4.2	Développer un système de partage de véhicules et d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques
Objectif 4.3	Implanter des solutions de mobilité intelligente pour optimiser la circulation et le stationnement
Objectif 4.4	Prévoir des pôles de mobilité afin de faciliter et d'encourager l'intermodalité

Corridor piéton dans un projet de transformation d'un secteur industriel désaffecté en quartier à usages mixtes

Plan directeur de Traelasten, par Gehl

Espace public dynamique et accessible

800 Robson Plaza, photo par Allison Boulier

Orientations et objectifs

ORIENTATION 5	INTÉGRER LES PRINCIPES DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE
Objectif 5.1	Encourager l'adoption de pratiques de construction et d'urbanisme écologiques, en visant une réduction progressive des émissions de carbone pour atteindre la carboneutralité
Objectif 5.2	Favoriser la biodiversité et la résilience climatique par la création d'espaces verts, la plantation d'arbres et la mise en place de corridors végétalisés
Objectif 5.3	Instaurer une gestion durable des ressources en eau, incluant la collecte et le recyclage des eaux pluviales

Bâtiment passif pouvant accueillir 2 400 étudiants

Centre for Medicine, University of Leicester, réalisé par Jonathan Chadwick (Associated Architects), photo par Martine Hamilton Knight

Aménagement de toit vert

Columbia Green Technologies

Jardin de pluie face à un bâtiment avec géothermie

HPQ Physics Building à ETH Zurich, par Ilg Santer Architekten

05
Concept d’aménagement

Concept d'aménagement

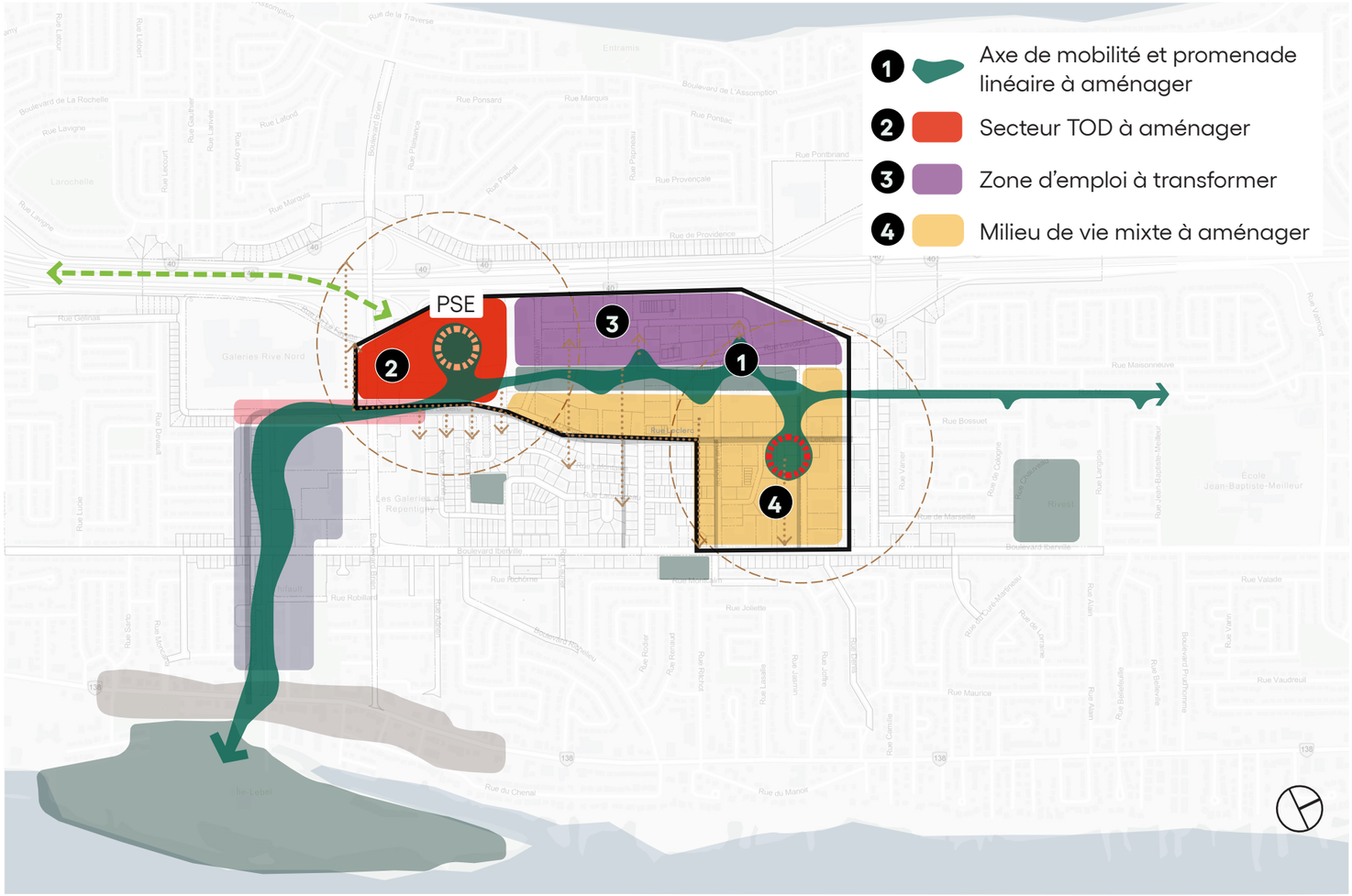
Le concept d'aménagement présenté dans cette section incarne la vision stratégique du Plan particulier d'urbanisme en comportant une série d'interventions tangibles et planifiées. Il s'agit d'une traduction spatiale des orientations et objectifs détaillés précédemment, permettant de visualiser concrètement la transformation envisagée pour le quartier. Ce concept décline les grandes lignes directrices en un plan d'ensemble cohérent, illustrant comment chaque intervention contribuera à tisser un nouveau tissu urbain, plus dense, intégré et dynamique.

Cette section met en lumière la manière dont les espaces seront réaménagés et optimisés pour refléter les aspirations actuelles en matière de développement urbain. Elle propose un cadre clair pour guider le développement futur, en accord avec les valeurs et les besoins de la communauté.

Plan concept

Le plan concept illustre, de manière schématique, les composantes principales qui guideront l'organisation du secteur.

Plan concept



BC2

- Parcs et grands espaces verts
- Cœur institutionnel et culturel
- Cœur historique de Repentigny
- Promenade commerciale
- Pôle civique à aménager
- Pôle de mobilité à aménager
- Rayon d'environ 5 minutes de marche
- Réseau du PSE
- Axe de mobilité active à aménager

Les sous-secteurs

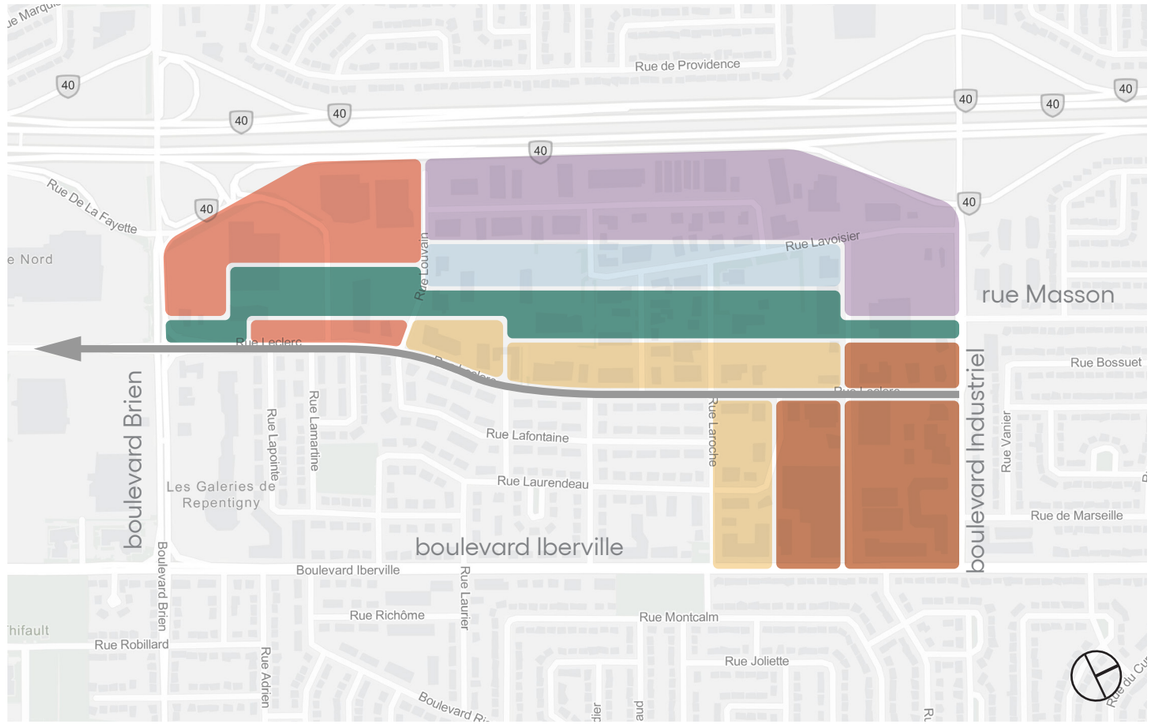
Le secteur a été segmenté en six sous-secteurs distincts. Cette division stratégique vise à reconnaître et à renforcer le caractère unique et le rôle spécifique de chaque zone, contribuant ainsi à la cohérence globale et à la synergie des différentes parties du secteur.

La section suivante détaille la personnalité et la fonction de chaque sous-secteur, en offrant une description nuancée qui esquisse les lignes directrices pour leur développement futur.

Pour chacun de ces sous-secteurs, des exemples de projets similaires ont été inclus, lesquels non seulement illustrent les ambitions de Repentigny, mais de plus attestent de leur réalisme et de leur potentiel de succès. Ces cas de figure servent de modèles inspirants, démontrant la manière dont des interventions ciblées et réfléchies peuvent transformer des espaces urbains en lieux de vie dynamiques et en pôles d'activité florissants.

Cette démarche est fondamentale pour établir une feuille de route claire vers la concrétisation de cette vision d'aménagement et pour assurer que chaque sous-secteur contribue pleinement à l'essor et au bien-être de la collectivité.

Les sous-secteurs du PPU



Google maps

Secteur TOD
Il s'agit d'un quartier mixte, dynamique et durable de haute densité marquant la porte d'entrée de Repentigny.

Vitrine autoroutière
Le long de l'autoroute 40, de grands terrains sont aménagés pour permettre des activités industrielles et certaines activités commerciales en complémentarité aux usages industriels.

Fabrique urbaine
Une zone tampon avec des activités industrielles légères, commerciales et résidentielles favorise la mixité économique et sociale dans un cadre urbain.

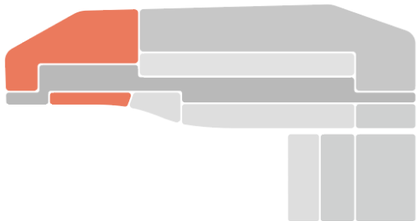
Milieu de vie mixte à dominance résidentielle
Ce sous-secteur est principalement résidentiel et comporte des usages commerciaux qui varient selon l'emplacement.

Milieu de vie mixte à dominance commerciale
Ce sous-secteur est principalement commercial et comporte des usages secondaires résidentiels avec ses bâtiments aux usages mixtes.

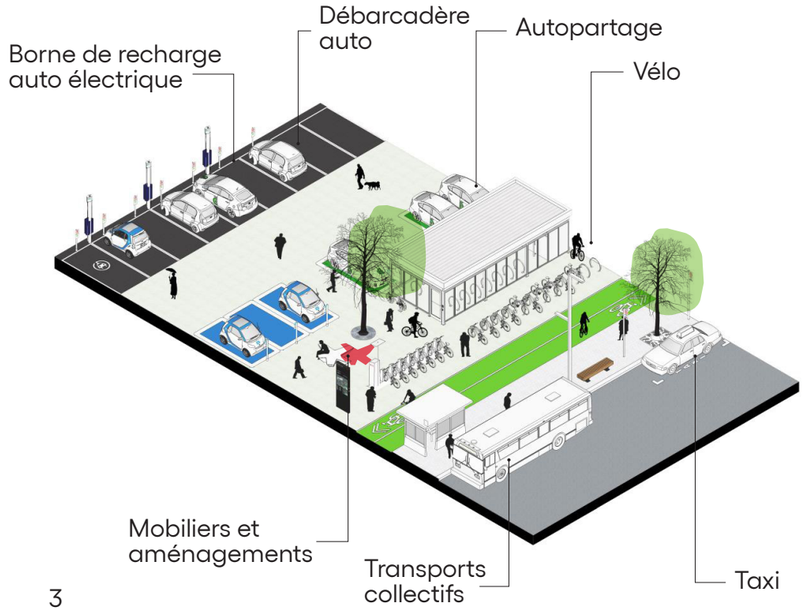
Épine dorsale
Ce lien vert relie les sous-secteurs et les milieux de vie voisins, en plus d'être l'élément identitaire d'un nouveau quartier mixte, sain et durable.

Secteur TOD

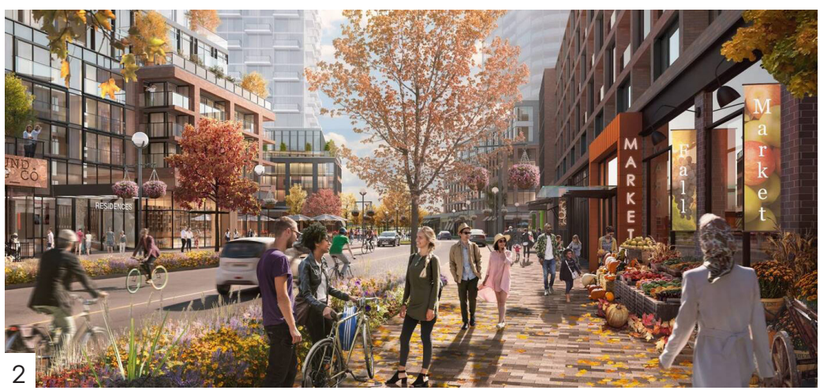
Au cœur du projet, un secteur TOD marque l'entrée de la ville et une nouvelle centralité urbaine se rattachant au pôle culturel, au noyau historique de Repentigny et aux secteurs commerciaux de la ville. Le secteur TOD introduit un usage résidentiel de haute densité assurant la vitalité économique des nouveaux commerces et encourageant les modes de vie plus durables. L'arrivée de nouveaux résidents supplémentaires dans le secteur permet également d'assurer la vitalité du quartier en dehors des heures de bureau.



1



3



2

4

1. OKU House, Amsterdam, projet à usage mixte, par KCAP

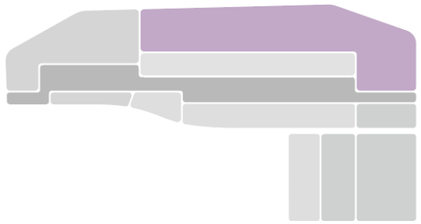
2. Scarborough Junction mixed-use development, Toronto, par Giannone Petricone Associates

3. Pôle de mobilité, Ville de Montréal

4. Grand Central Mimico, Toronto, projet à usage mixte, par SvN

Vitrine autoroutière

Longeant l'autoroute 40, de grands terrains sont aménagés pour permettre des activités industrielles et commerciales complémentaires ayant peu d'externalités négatives sur les milieux de vie avoisinants. Ceci a pour but de moderniser les activités économiques existantes, de créer de nouveaux secteurs d'emplois, et de combler une demande régionale pour ce type de terrain. Le développement durable et des milieux de travail stimulant servent de trame de fond au développement de ce sous-secteur.



1. Siège social ABB, Technoparc Montréal, Recherche, production, bureaux

2. Showa Note Takaoka Factory, Takaoka, Projet industriel, culturel et commercial, par Junpei Nousaku Architects

3. CentrOParc, Mascouche, par Montoni

4. Siège social d'Ericsson, Saint-Laurent, par Montoni

5. Serre sur toit, par Lufa

1

2

3

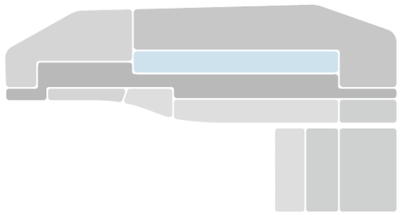
4

5

Fabrique urbaine

Ce sous-secteur offre des bâtiments à usages mixtes pouvant accommoder des activités industrielles légères (fabrication artisanale, technologies digitales, etc.), des commerces de services (traiteurs, cliniques, bureaux professionnels, etc.) et des unités d'habitation qui favorisent la mixité économique, sociale et intergénérationnelle.

Ce secteur sert également d'espace tampon pour assurer une transition douce vers des milieux majoritairement résidentiels.



1

3

2

4

1. 140 Oregon, El Segundo, projet à usage mixte, par Balian

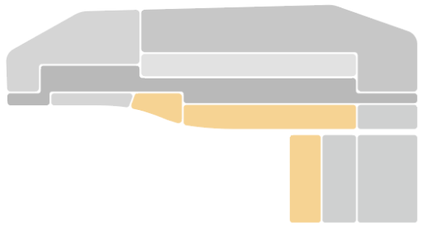
2. Technopôle Angus, Montréal, projet mixte, par Provencher Roy

3. Anaheim Packing House, Anaheim, marché alimentaire

4. IntraUrbain Evolution, Vancouver, projet commercial et industriel, par PC Urban

Milieu de vie mixte à dominance résidentielle

Ce sous-secteur est principalement résidentiel et comporte des usages commerciaux qui varient selon l'emplacement. Ainsi, on y retrouve des commerces de quartier dans la partie centrale du site, laquelle est plus éloignée des deux grands axes commerciaux (boulevards Brien et Industriel), de même que des services culturels ou communautaires aux endroits appropriés. La densité du quartier varie de moyenne à élevée en proposant des bâtiments offrant un bon encadrement de la rue et en priorisant des aires d'agréments partagées ou publiques (placette, placottoirs, cours végétalisées, etc.).



1

2

3

4

5

1. Technopôle Angus, Montréal, projet mixte, par Provencher Roy

2. Concept de quartier à usage mixte, par Pivot North/GGLO

3. Hubert, Ville de Québec, projet résidentiel, par Quinzhee Architecture

4. Square Mont-Royal, Ville Mont-Royal, projet résidentiel, par Prével

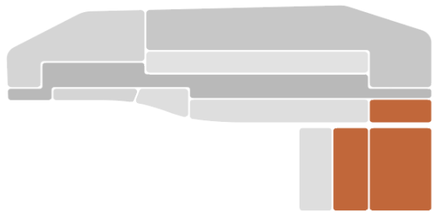
5. The Block, Philadelphie, projet à usage mixte, par ISA

Milieu de vie mixte à dominance commerciale

Ce sous-secteur est principalement commercial et se prête à des usages secondaires résidentiels. On y retrouve des commerces de différentes échelles desservant la population locale et régionale. La densification par l'ajout de fonctions résidentielles aux étages contribue à la viabilité des commerces.

Il est possible de retrouver de grands espaces pour un marché public ou un autre type d'activité commerciale similaire.

Ces développements pourraient se faire par la conversion ou l'optimisation de certains bâtiments existants d'intérêt.



1

2

3

4

1. 310 Oak Street, Hood River, Oregon, projet à usage mixte, par Holst Architecture

2. Flawil Apartments, Suisse, projet à usage mixte, par Brechbuehler Walser Architekten

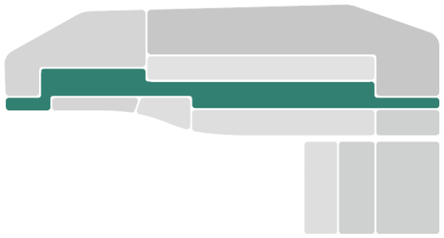
3. Facebook Willow Village, Californie, quartier résidentiel et place publique, par OMA

4. Avenue Laurier Ouest, Montréal, Tripadvisor

Épine dorsale

Ce lien vert connecte l'ensemble des sous-secteurs et les quartiers existants. Il s'agit à la fois d'un élément identitaire au secteur et d'un axe de mobilité permettant de tisser des liens avec les quartiers voisins. Ce lien vert à géométrie variable est parfois un parc où se détendre et parfois une rue conviviale intégrant des trottoirs généreux, une piste cyclable, des équipements accessibles et invitants, et des aménagements paysagers attrayants. L'épine dorsale compte également des tentacules qui permettent d'incorporer des espaces verts, des coulées vertes et des liens pour les mobilités douces à des endroits stratégiques.

Le parc servira aussi des fonctions écologiques importantes visant à ramener sur le site une biodiversité actuellement faible, de même qu'un système de gestion des eaux pluviales.



1

2

3

4

5

1. Parc du Bois-Franc, Saint-Laurent, Google Earth

2. Portland South waterfront, Portland, rue partagée, par Next Portland

3. University Boulevard, UBC, plaza et rue partagée, The University of British Colombia

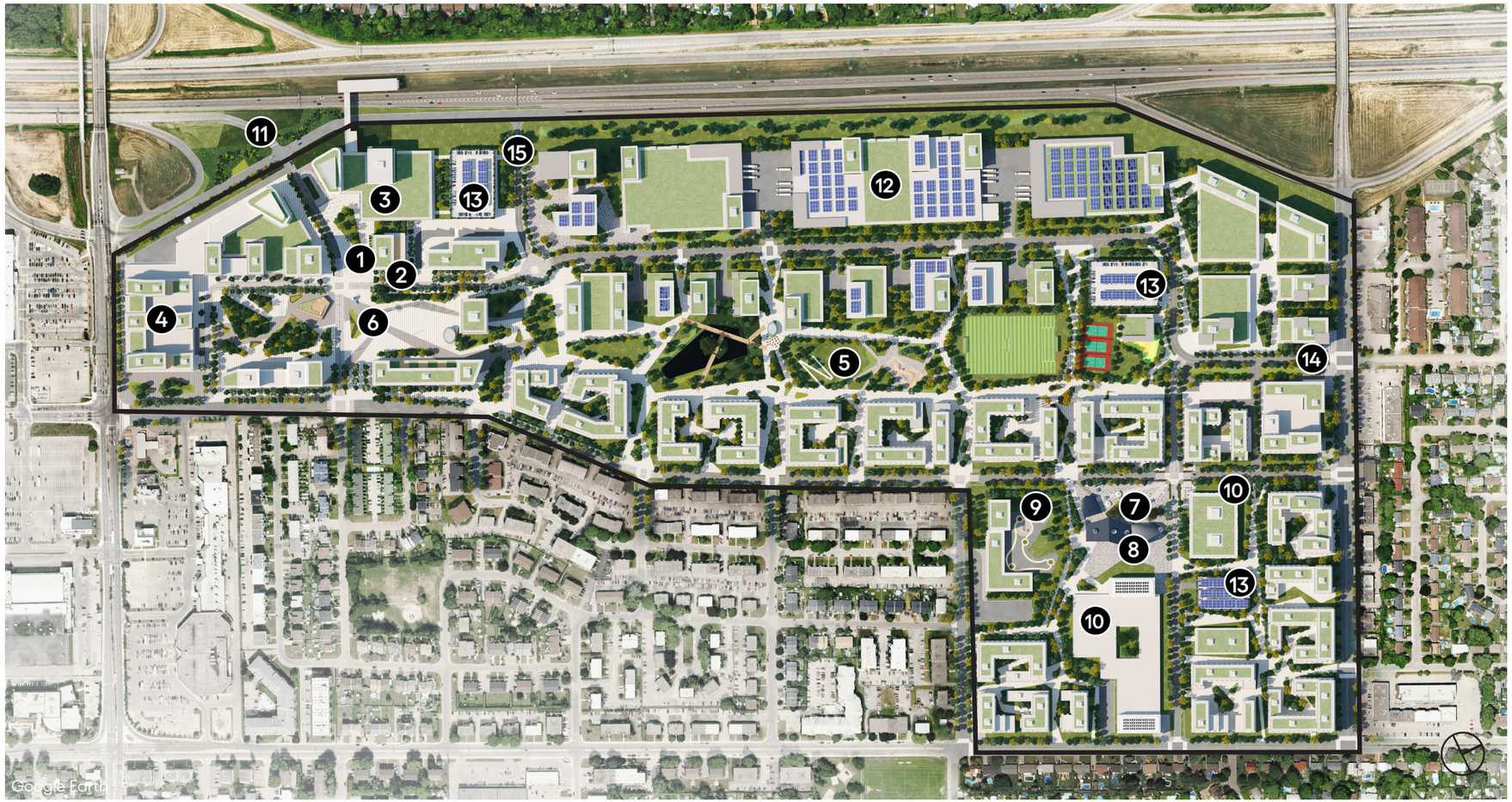
4. University of Utah, Utah, colonne verte, par Pekins&Will

5. Facebook Willow Village, Californie, quartier résidentiel et place publique, par OMA

Visualisation conceptuelle du plan d'aménagement

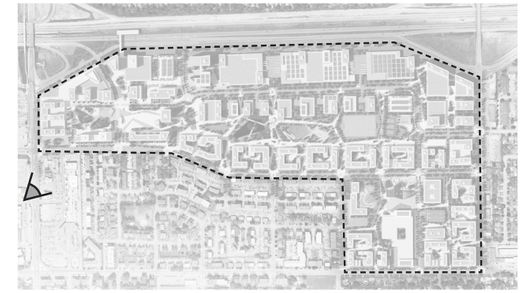
Pour offrir une compréhension approfondie de l'aménagement urbain et du cadre bâti envisagé pour le secteur, des visualisations conceptuelles en 3D ont été réalisées. Ces rendus illustrent les divers composants et caractéristiques du projet, permettant ainsi aux citoyens et aux parties prenantes de visualiser le futur aménagement du quartier. Ces représentations, conçues pour être informatives et inspirantes, mettent en valeur l'innovation et la durabilité, des éléments essentiels du plan d'aménagement.

Plan conceptuel du secteur



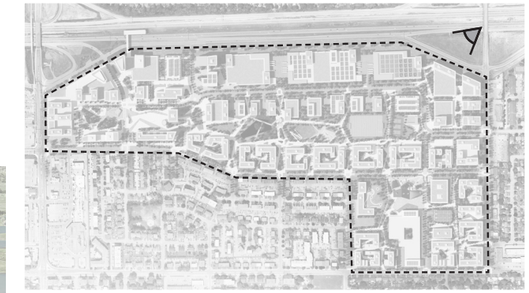
1. Localisation stratégique du Projet structurant de l'est (PSE) et création d'un pôle de mobilité plus compact en rapprochant le terminus de bus
2. Terminus d'autobus
3. Centre des congrès, fonction universitaire, hôtel couplé à un grand stationnement étagé servant aussi de stationnement incitatif
4. Bâtiment au cœur du TOD avec un rez-de-chaussée commercial de grande surface
5. Parc central connectant l'ensemble du projet et priorise les mobilités actives
6. Placette dynamisée par des commerces sur rue et points de transition entre la mobilité active et le transport collectif, comprenant aussi une esplanade pour spectacle
7. Pôle communautaire avec fonctions communautaires et institutionnelles
8. Commerces de proximité servant à améliorer la desserte alimentaire
9. École primaire située au sud de la rue Leclerc pour minimiser les distances de marche pour un plus grand nombre d'élèves
10. Réutilisation de bâtiments existants
11. Point d'accès optimisé pour accueillir un plus grand débit véhiculaire
12. Vitrine autoroutière
13. Stationnement commun aux entrées du secteur d'emplois avec usages complémentaires (ex. : garderies)
14. Accès au camionnage possible seulement par le boulevard Industriel
15. Ouverture d'un accès vers l'autoroute 40 pour le camionnage

Vue aérienne du secteur



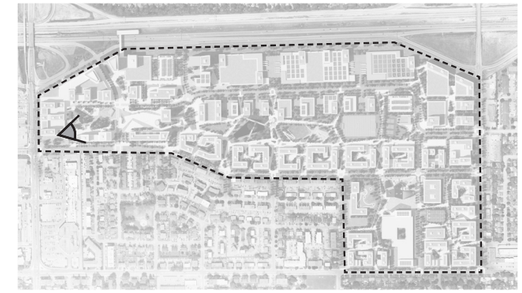
BC2

Vue aérienne du secteur



BC2

Vue au cœur du secteur TOD à aménager

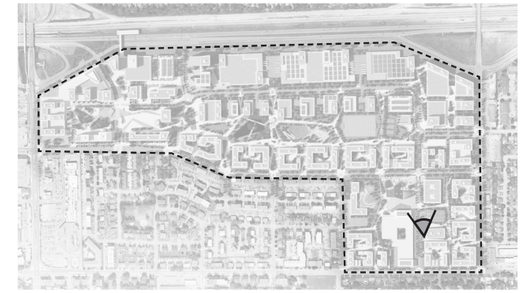


BC2

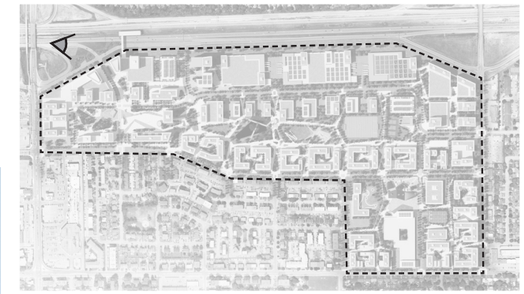
Vue du la promenade linéaire à aménager

BC2

Vue du milieu de vie mixte à aménager



BC2



Vue du secteur à partir de l'intersection de l'autoroute 40, sortie boulevard Brien

BC2

06

Mise en œuvre

Plan d'action

Orientation 1
Optimiser et densifier un secteur central sous-utilisé

Objectif 1.1

Favoriser une densification résidentielle en introduisant des logements diversifiés qui apporteraient vitalité et dynamisme au secteur du PPU, tout en créant des milieux de vie attractifs et fonctionnels

Objectif 1.2

Encourager la construction verticale et l'utilisation mixte des bâtiments pour maximiser l'espace, assurer la viabilité économique des commerces de quartier et favoriser une ville à l'échelle humaine

Objectif 1.3

Développer un milieu de vie complet à Repentigny, permettant aux résidents d'accéder localement à un éventail de services, de loisirs et d'emplois, et ainsi promouvoir l'autonomie de la Ville en réduisant les déplacements pendulaires

Type d'intervention

Afin d'assurer la mise en œuvre des orientations et des objectifs précédemment décrits, divers types d'interventions ont été ciblés :

- **Planification / Politique :** correspond à des politiques, des études techniques, des initiatives de démarchage ou de partenariats, ainsi qu'à des programmes incitatifs que la Ville pourra mettre en place pour assurer le redéveloppement du secteur.
- **Travaux :** correspondent à des réparations ou modifications publiques ciblées sur le territoire.
- **Règlement :** correspond à des modifications ou des ajouts qui devront être apportés à la réglementation existante.
- **Suivi :** correspond à des études de suivi pour évaluer l'impact des mesures mises en place.

INTERVENTIONS	TYPE	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Mettre en place, à même le présent plan particulier d'urbanisme, d'un plan d'acquisition d'immeubles pour favoriser la réalisation des fins prévues au présent PPU	Règlement	Ville	Inclus au présent PPU
Réaliser un plan de développement détaillé des terrains privés en collaboration avec les propriétaires et promoteurs immobiliers.	Planification	Ville, propriétaires immobiliers, promoteurs	● ○ ○
Assurer la concordance des dispositions réglementaires applicables en fonction des nouveaux paramètres d'aménagement pour encadrer la mixité des usages, la densité, les hauteurs, le stationnement, et tout autre élément nécessaire à la réalisation de la vision d'aménagement du secteur.	Règlement	Ville	● ○ ○
Réaliser les études préparatoires nécessaires au redéveloppement du secteur (infrastructures à prévoir, circulation, études environnementales, capacité portante des sols, relevé d'arpentage, enfouissement ou déplacement du réseau électrique, etc.).	Planification	Ville	● ○ ○
Initier la rénovation et la mise à niveau des infrastructures urbaines pour soutenir la densité accrue et encourager le développement immobilier	Travaux	Ville	● ● ○
Initier des travaux d'aménagement de l'espace et des bâtiments publics pour rendre le secteur plus attractif et fonctionnel, avec des places publiques, des voies piétonnes et des aires de jeux adaptés aux besoins de la population	Travaux	Ville	● ● ○

Plan d'action

Orientation 2
Créer des milieux de vie et d'emploi dynamiques

Objectif 2.1

Assurer la complémentarité des usages pour encadrer un développement viable sur les plans humain et économique

Objectif 2.2

Développer des espaces publics polyvalents qui favorisent l'inclusion et la cohésion sociale à travers l'aménagement d'espaces communautaires, culturels et à vocation économique

Objectif 2.3

Assurer la viabilité économique du secteur par le développement de zones d'emplois à haute valeur ajoutée et de commerces de proximité qui correspondent aux intérêts de la population

INTERVENTIONS	TYPE	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Établir des partenariats avec des entreprises clés pour la création d'emplois à valeur ajoutée	Planification	Ville, MRC, secteur privé	● ○ ○
Établir des ententes de développement avec les propriétaires et promoteurs immobiliers pour encourager la réalisation de projets	Planification	Ville, propriétaires immobiliers, promoteurs	● ○ ○
Créer des incitations fiscales pour les entreprises à valeur ajoutée qui correspondent aux types d'activités économiques désirées pour stimuler l'intérêt des employeurs	Politique	Ville, MRC	● ○ ○
Assurer la concordance réglementaire pour autoriser les types d'activités souhaitées et réaliser des milieux de vie qui répondent aux besoins des nouvelles entreprises du secteur	Règlement	Ville	● ○ ○
Développer et déployer une identité visuelle distinctive reflétant le caractère innovant du secteur avec un marquage stratégique aux entrées du secteur	Planification/ Travaux	Ville	● ○ ○
Initier des travaux de réalisation d'espaces publics attrayants, inclusifs et polyvalents, en priorisant le secteur TOD et l'épine dorsale du secteur	Travaux	Ville	● ● ○
Mettre en place des événements pour stimuler l'attractivité touristique et la santé socioéconomique du secteur	Planification	Ville, organismes communautaires	● ● ○
Établir des partenariats avec des institutions d'enseignement et des incubateurs d'entreprises pour créer des synergies entre éducation, innovation et marché du travail	Planification	Ville, secteur privé, institution d'enseignement	● ● ○
Planifier des études de suivi pour évaluer l'impact des politiques mises en place sur la dynamique des milieux de vie et d'emploi	Suivi	Ville	● ● ●

Plan d'action

Orientation 3
Tisser des liens à l'échelle de la ville

Objectif 3.1

Renforcer les liaisons piétonnes et cyclables entre le secteur du PPU et les autres quartiers de Repentigny (ex. : L'Espace culturel, le centre-ville, l'île Lebel, la Route verte, etc.) pour une ville connectée

Objectif 3.2

Favoriser l'intégration des espaces publics, des commerces ou des services privés diversifiés pour rendre le secteur attrayant, tant pour les résidents du secteur que pour ceux provenant d'ailleurs

Objectif 3.3

Stimuler des liens facilitant la mobilité dans le secteur afin d'encourager les résidents, les travailleurs et les gens de passage de circuler librement dans ce quartier d'une longueur de près de 1,5 kilomètre

INTERVENTIONS	TYPE	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Réaliser une cartographie détaillée des itinéraires piétonniers et cyclables populaires pour optimiser la connexion aux endroits stratégiques entre le secteur et les secteurs environnants	Planification	Ville	● ○ ○
Mettre à jour le plan directeur des transports actifs pour encourager l'inclusion de stationnements pour vélos et de voitures partagées dans les nouveaux projets immobiliers	Planification	Ville	● ○ ○
Entamer des démarches auprès d'acteurs offrant des services de mobilité du dernier kilomètre, comme les vélos mutualisés	Planification	Ville, secteur privé et parapublic	● ○ ○
Concevoir et déployer un système de signalétique conçu pour faciliter l'orientation et le déplacement des usagers dans le secteur en priorisant les points d'intérêt, les services et les nœuds de transport	Planification/ Travaux	Ville	● ● ○
Construire des infrastructures permanentes pour les piétons et les cyclistes, comme des pistes cyclables protégées, des trottoirs élargis, des espaces de repos, des supports à vélos couverts et des bornes de réparation de vélos	Travaux	Ville	● ● ○
Prévoir des espaces publics attractifs, comme des squares ou *plazas*, situés le long des liens de mobilité active et incluant des espaces commerciaux pouvant accueillir des restaurants, cafés ou scènes musicales de quartier	Planification/ Travaux	Ville	● ● ○

Plan d'action

Orientation 4
Axer la planification sur une mobilité durable

Objectif 4.1

Créer un réseau de mobilité intégré qui favorise le transport collectif et les déplacements actifs, réduisant la dépendance aux véhicules personnels

Objectif 4.2

Développer un système de partage de véhicules et d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques

Objectif 4.3

Implanter des solutions de mobilité intelligente pour optimiser la circulation et le stationnement

Objectif 4.4

Prévoir des pôles de mobilité afin de faciliter et d'encourager l'intermodalité

INTERVENTIONS	TYPE	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Poursuivre les démarches auprès de l'ARTM et d'Exo afin de définir la nature précise des pôles de mobilité	Planification	Ville, ARTM	● ○ ○
Entamer des démarches auprès d'acteurs offrant des services de voitures électriques mutualisés	Planification	Ville, secteur privé et parapublic	● ○ ○
Encourager l'arrivée d'entreprises de livraison du dernier kilomètre par vélo en prévoyant des dispositions permettant l'aménagement d'un *mini-hub* de livraison urbaine	Planification	Ville, secteur privé	● ○ ○
Adapter le cadre réglementaire pour assurer l'inclusion de bornes de recharge, encourager l'inclusion de voitures électriques dans les nouveaux projets immobiliers résidentiels et réduire l'espace dédié au stationnement de surface	Règlement	Ville, promoteurs	● ○ ○
Adapter la réglementation discrétionnaire qui assure l'aménagement de façades de bâtiment qui participe à l'animation des rues	Règlement	Ville	● ○ ○
Réviser la politique de stationnement sur rue pour assurer que le stationnement des résidents soit géré sur les terrains privés en interdisant le stationnement sur rue à certains moments de la nuit	Règlement	Ville	● ● ○
Prévoir et aménager des infrastructures consacrées aux mobilités actives et collectives dans les projets d'aménagement	Planification/ Travaux	Ville, propriétaires immobiliers, promoteurs	● ● ○
Inclure du mobilier urbain de haute qualité le long des axes de mobilité et une végétation qui participe à la création de microclimats au service des usagers (ombrage, blocage des vents du nord, attrait visuel, création d'une zone tampon aux endroits stratégiques, etc.)	Travaux	Ville	● ● ○

Plan d'action

Orientation 5
Intégrer les principes de la transition écologique

Objectif 5.1

Encourager l'adoption de pratiques de construction et d'urbanisme écologiques, en visant une réduction progressive des émissions de carbone pour atteindre la carboneutralité

Objectif 5.2

Favoriser la biodiversité et la résilience climatique par la création d'espaces verts, la plantation d'arbres et la mise en place de corridors végétalisés

Objectif 5.3

Instaurer une gestion durable des ressources en eau, incluant la collecte et le recyclage des eaux pluviales

INTERVENTIONS	TYPE	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Intégrer des exigences de construction et d'aménagement écologiques dans les règlements d'urbanisme	Règlement	Ville	● ○ ○
Favoriser une identité architecturale forte et des aménagements extérieurs de qualité, comme l'optimisation de l'ensoleillement, la présence de toitures végétalisées et des façades plantées, l'utilisation de panneaux solaires et la réduction des surfaces imperméables	Règlement	Ville	● ○ ○
Modifier les exigences en matière de stationnement pour réduire le nombre de places requises dans les nouveaux projets et renforcer les obligations de verdir les aires de stationnement	Règlement	Ville	● ○ ○
Permettre le partage des entrées, des allées, des stationnements et des zones de chargement afin d'optimiser l'utilisation de l'espace disponible et de réduire les surfaces minéralisées	Règlement	Ville	● ○ ○
Prévoir l'installation de systèmes de collecte d'eau de pluie dans les bâtiments et les parcs pour une gestion plus durable des ressources en eau	Travaux	Ville	● ● ○
Développer et aménager des parcs et des espaces verts qui serviront également de corridors végétalisés	Travaux	Ville	● ● ○
Construire de nouveaux bâtiments publics en y intégrant les dernières avancées en matière de durabilité, afin de démontrer la faisabilité et la viabilité de la réalisation de constructions durables	Travaux	Ville	● ● ○
Élaborer des guides techniques expliquant comment intégrer des méthodes de construction et de rénovation durables dans les types de projets couramment réalisés à Repentigny	Planification	Ville	● ● ○

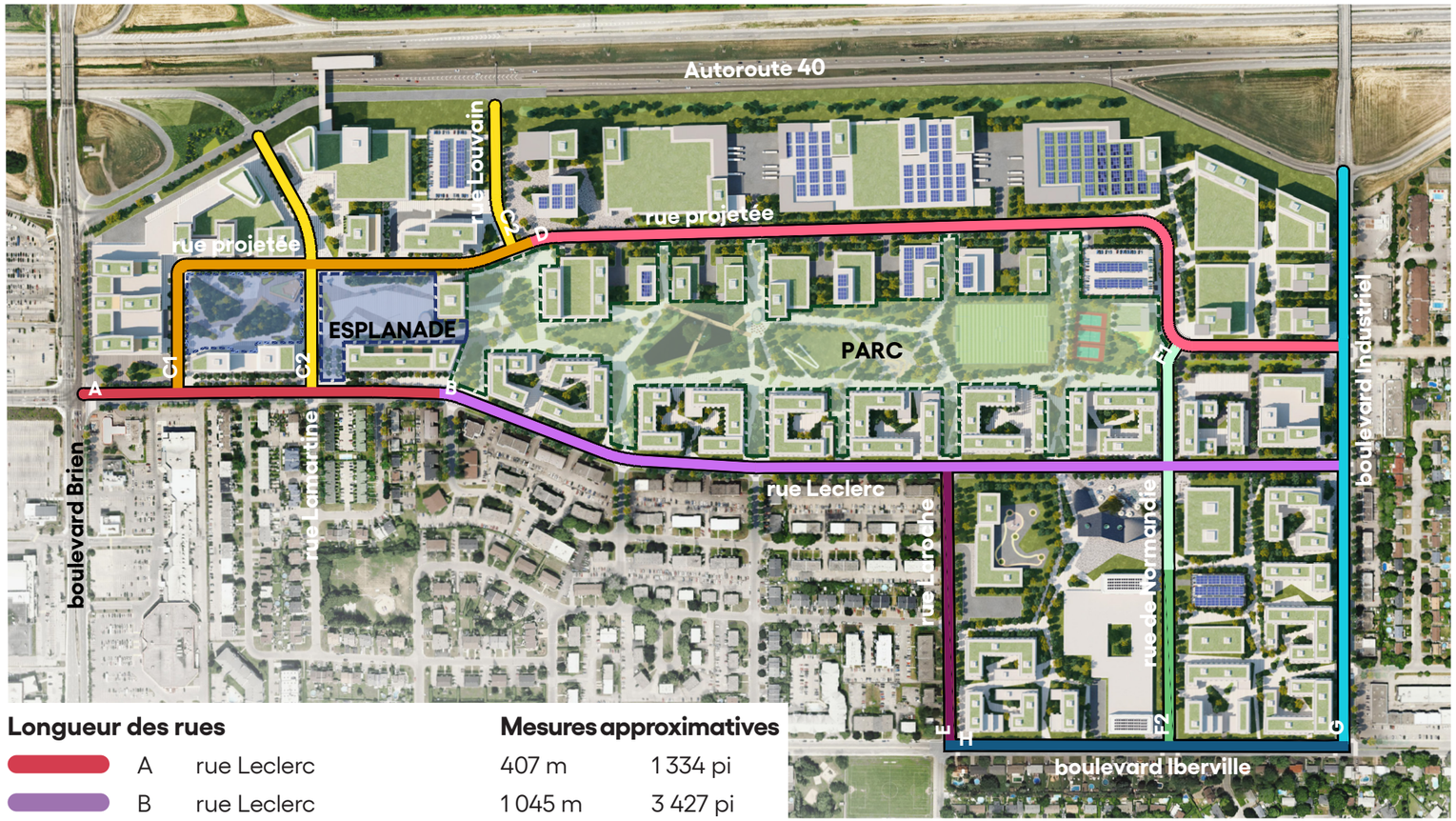
Mobilité

Alors que la mobilité joue un rôle important dans ce plan d'action, l'aménagement des emprises publiques doit permettre aux usagers de se déplacer de manière sécurisée et efficace. Aussi, il est essentiel de prendre en compte les besoins spécifiques de chacun, notamment les piétons, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite et les conducteurs de véhicules motorisés, y compris le camionnage.

Il convient également de favoriser les modes de transport durables et de promouvoir l'utilisation des transports collectifs de manière à réduire la congestion routière et les émissions de gaz à effet de serre.

En somme, l'aménagement des emprises publiques doit contribuer à créer un environnement urbain plus agréable, inclusif et respectueux de l'environnement pour tous les citoyens, et ce, tout en tenant compte des besoins fonctionnels des résidents, entreprises et services publics.

Tracé des rues actuelles et projetées



Google Earth

Longueur des rues			Mesures approximatives	
	A	rue Leclerc	407 m	1 334 pi
	B	rue Leclerc	1 045 m	3 427 pi
	C1	rue projetée	551 m	1 806 pi
	C2	rues Louvain et Lamartine	471 m	1 546 pi
	D	rue projetée	1 043 m	3 423 pi
	E	rue Laroche	313 m	1 026 pi
	F1	rue de Normandie	263 m	862 pi
	F2	rue de Normandie	201 m	660 pi
	G	boulevard Industriel	653 m	2 142 pi
	H	boulevard Iberville	459 m	1 506 pi

Superficie		Mesures approximatives	
	Parc	90 629 m²	975 523 pi²
	Esplanade	23 055 m²	248 164 pi²

Plan d'acquisition d'immeuble

Conformément aux dispositions de l'article 85 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1) et dans le but de favoriser la concrétisation des fins prévues au présent plan particulier d'urbanisme, la Ville de Repentigny décrète la mise en place d'un plan d'acquisition d'immeuble.

En application de ce plan d'acquisition d'immeuble, la Ville de Repentigny peut acquérir, de gré-à-gré ou par expropriation, tout immeuble visé par le présent plan particulier d'urbanisme.

Il est par ailleurs à noter que la Ville de Repentigny, en application de sa règlementation, a déjà publié un droit de préemption sur la totalité des immeubles du secteur.

La Ville de Repentigny pourra administrer tout immeuble qu'elle acquerra en application du présent plan d'acquisition d'immeuble et y réaliser tous travaux.

Les immeubles acquis en application du présent plan d'acquisition d'immeuble pourront être aliénés ou loués aux fins prévues au présent plan particulier d'urbanisme.

Stratégie réglementaire

Modification du Plan d'urbanisme

L'ajout du PPU du secteur au Plan d'urbanisme exige la création de deux nouvelles affectations (MX) et (IC) afin de pouvoir autoriser l'usage résidentiel tel que prévu dans ce PPU.

Aire d'affectation
Mixte urbaine (MX)

Usages compatibles

- 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
- Activité récréative extensive et intensive
- Parcs et espaces verts
- Activité de conservation
- Utilité publique et infrastructures

Usages assujettis à certaines balises

- Industrie nouvelle technologie, industrie sans incidence environnementale : sous respect de conditions relatives à la compatibilité avec les usages résidentiels

Densité

Minimum 40 logements à l'hectare

Aire d'affectation
Industrielle commerciale (IC)

Usages compatibles

- Bureau structurant et non structurant
- Industrie sans incidence environnementale
- Industrie nouvelle technologie
- Parcs et espaces verts
- Utilité publique et infrastructures
- Équipement public, institutionnel et communautaire structurant et non structurant
- Activité récréative extensive

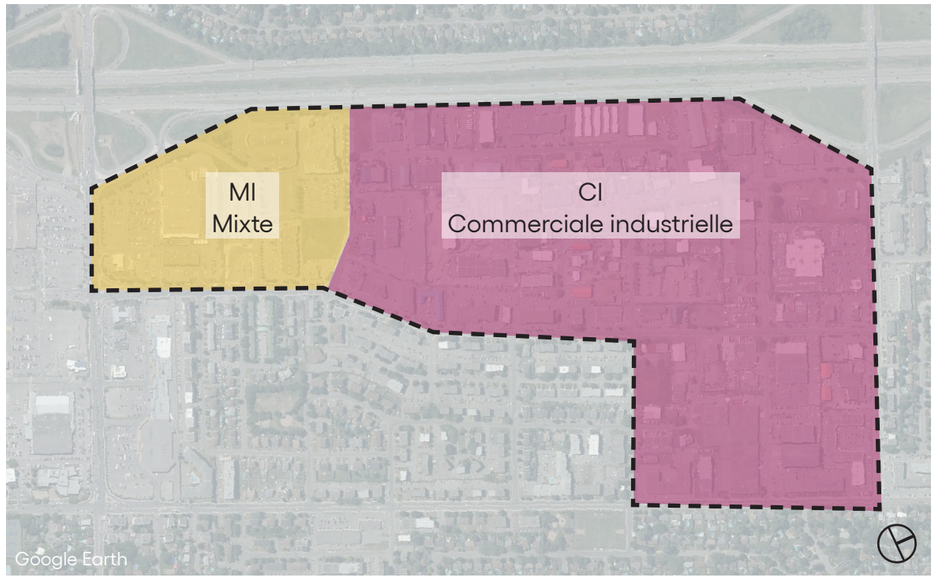
Usages assujettis à certaines balises

- Habitation : sous respect de conditions relatives à la compatibilité avec les usages industriels
- Commerce et service structurant et non structurant, commerce lourd, commerce de quartier : sous respect de conditions relatives à l'optimisation des terrains industriels
- Activité récréative intensive : uniquement les usages compatibles dans un quartier industriel

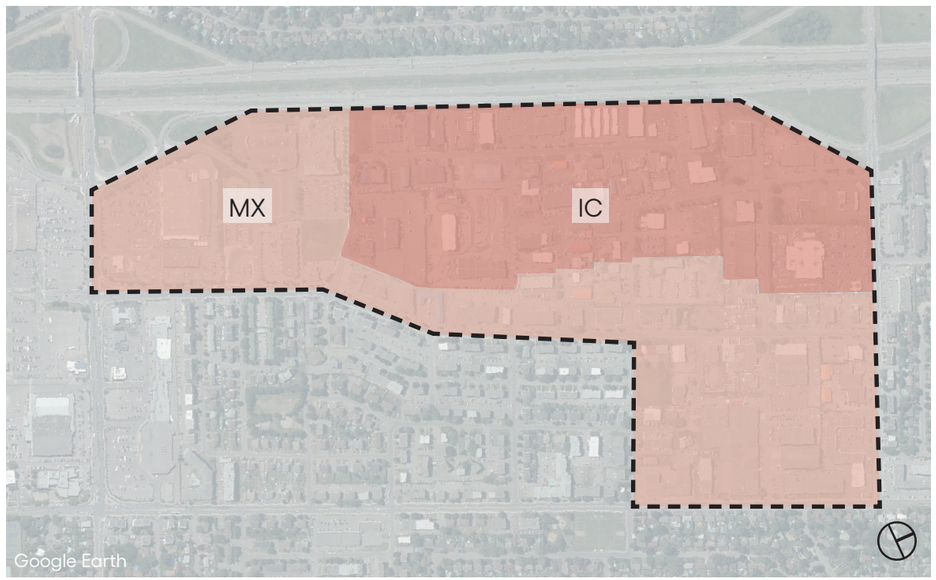
Densité

Minimum 40 logements à l'hectare

Affectations actuelles



Affectations proposées



Stratégie réglementaire

L'adoption du PPU et sa mise en œuvre impliquent la modification des règlements d'urbanisme suivants, ainsi que l'adoption d'un nouveau règlement :

— Règlement de zonage (n° 438)
— Règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) (n° 442)
— Règlement relatif aux projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) (n° 443)
— Règlement relatif aux usages conditionnels (n° 444)
— Nouveau règlement : Règlement relatif au zonage incitatif (n° 667)

Règlement de zonage

Plusieurs dispositions du Règlement de zonage doivent être modifiées ou ajoutées pour permettre la mise en œuvre du PPU. En premier lieu, le plan de zonage devra être révisé pour répondre aux ambitions du PPU pour chaque sous-secteur.

Par la suite, les dispositions prévues aux grilles des spécifications devront être modifiées afin d'autoriser les usages, la mixité des usages, les types de structures, les marges, les hauteurs, etc., permettant la mise en œuvre du concept d'aménagement présenté dans ce PPU. Des dispositions spéciales seront également incorporées aux nouvelles grilles dans le but d'encadrer adéquatement la transformation du secteur.

Règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)

Ce règlement est un outil discrétionnaire basé sur des objectifs et des critères d'évaluation propres à un secteur en particulier, permettant d'évaluer la qualité architecturale d'un projet et son insertion dans le milieu bâti.

Une nouvelle section doit être ajoutée au règlement afin de concrétiser la vision du secteur au niveau de la valeur architecturale des bâtiments et de leur implantation au sein d'un quartier pensé pour optimiser les déplacements actifs.

Des objectifs et des critères relatifs à la trame urbaine, à l'implantation et la forme urbaine, aux espaces verts, à la qualité des espaces de vie et la qualité architecturale permettront de réaliser, au fil des projets, la signature propre au secteur.

Règlement relatif aux projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI)

Ce règlement a pour but de permettre la réalisation de travaux qui dérogent aux règlements d'urbanisme. Il peut s'avérer utile d'utiliser cet outil dans le cas de projets d'envergure ou complexes. Malgré que ces projets dérogent sur une ou plusieurs dispositions d'un règlement, un tel projet doit respecter les objectifs du Plan d'urbanisme ainsi que ceux du PPU.

Ce règlement doit être modifié afin d'y intégrer des critères d'analyse lorsque les projets dérogent à certaines normes en particulier, permettant de s'assurer que ceux-ci soient bonifiés sur d'autres aspects par rapport à un projet conforme.

Règlement relatif aux usages conditionnels

Ce règlement permet d'autoriser des usages compatibles et complémentaires aux usages autorisés de plein droit dans un secteur en particulier, selon certains critères d'évaluation. Il permet aussi d'assurer une meilleure intégration de l'usage dans son milieu d'insertion.

Pour le secteur du PPU, il est judicieux de contrôler les usages commerciaux dans les zones à prédominance industrielle, tout comme le contrôle du développement industriel par l'évaluation de la valeur ajoutée de certaines entreprises.

De plus, comme la mixité des usages est fort présente dans la vision du secteur, il est opportun de s'assurer de la compatibilité des usages industriels et résidentiels avant d'autoriser un projet mixte regroupant ces deux types d'activités.

Règlement relatif au zonage incitatif

Ce nouveau règlement permet le remplacement de certaines normes de zonage applicable à un projet, par exemple un nombre d'étages plus élevé, en échange d'une prestation d'intérêt collectif, conformément à une entente établie entre le requérant et la Ville.

Cette prestation peut prendre plusieurs formes, notamment :

— L'intégration de logements sociaux ou abordables au sein du projet
— L'aménagement d'un parc prévu au PPU
— L'aménagement d'espaces de stationnements intérieurs destinés au public permettant de contribuer à la mutualisation du stationnement dans le secteur
— L'intégration d'un équipement public permettant de répondre au besoin futur en équipement scolaire, culturel ou communautaire dans le secteur