

ASSEMBLÉE PUBLIQUE DE CONSULTATION

Premier projet de règlement CA29 0144 modifiant le règlement de zonage CA29 0040, le règlement de lotissement CA29 0041 et le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale CA29 0042, afin d'assurer la concordance au règlement 04-047 sur le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal suivant l'entrée en vigueur du règlement 04-047-264 visant à intégrer le Plan particulier d'urbanisme du boulevard Saint-Charles

À TOUTES LES PERSONNES SUSCEPTIBLES D'ÊTRE INTÉRESSÉES PAR LE PROJET DE RÈGLEMENT NUMERO **CA29 0144** DE L'ARRONDISSEMENT DE PIERREFONDS-ROXBORO :

AVIS est, par les présentes, donné par le soussigné :

QUE le conseil d'arrondissement, à la suite de l'adoption, à la séance ordinaire du 9 septembre 2024, du projet de règlement intitulé comme ci-dessus, tiendra une assemblée publique de consultation le **mardi 1^{er} octobre 2024 à 19 h**, dans la salle du conseil située au 13665, boulevard de Pierrefonds, en conformité aux dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1).

QUE l'objet du projet de règlement est de modifier le règlement de zonage CA29 0040, le règlement de lotissement CA29 0041 et le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale CA29 0042, afin d'assurer la concordance au règlement 04-047 sur le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal suivant l'entrée en vigueur du règlement 04-047-264 visant à intégrer le Plan particulier d'urbanisme du boulevard Saint-Charles.

QU'au cours de cette assemblée publique, le maire de l'arrondissement ou un autre membre du conseil expliquera le projet de résolution ainsi que les conséquences de son adoption et entendra les personnes qui désirent s'exprimer à ce sujet.

QUE le projet de résolution et la description du projet particulier sont disponibles dans la page « avis publics » sur le site Internet de l'arrondissement au <https://montreal.ca/pierrefonds-roxboro>.

En cas de divergence ou de différence entre les versions française et anglaise, la version française primera.

FAIT À MONTRÉAL, ARRONDISSEMENT DE PIERREFONDS-ROXBORO
ce dix-neuvième jour du mois de septembre 2024.

Le secrétaire d'arrondissement



Me Jean-François Gauthier, MBA

/ac

PROVINCE DE QUÉBEC

VILLE DE MONTRÉAL
ARRONDISSEMENT DE PIERREFONDS-ROXBORO

PROJET DE RÈGLEMENT CA29 0144

RÈGLEMENT NUMÉRO CA29 0144 MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE ZONAGE CA29 0040, LE RÈGLEMENT DE LOTISSEMENT CA29 0041 ET LE RÈGLEMENT SUR LES PLANS D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION ARCHITECTURALE CA29 0042 AFIN D'ASSURER LA CONCORDANCE AU RÈGLEMENT 04-047 SUR LE PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL SUIVANT L'ENTRÉE EN VIGUEUR DU RÈGLEMENT 04-047-264 VISANT À INTÉGRER LE PLAN PARTICULIER D'URBANISME DU BOULEVARD SAINT-CHARLES

À une séance ordinaire du conseil d'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro, tenue le 9 septembre 2024 à 19 h 00, conformément à la Loi sur les cités et villes (L.R.Q., chapitre C 19), à laquelle assistent :

Le maire d'arrondissement Dimitrios (Jim) Beis et les conseillers Catherine Clément-Talbot, Chahi (Sharkie) Tarakjian, Benoit Langevin et Louise Leroux, tous formant quorum sous la présidence du maire d'arrondissement Dimitrios (Jim) Beis.

Monsieur Dominique Jacob, directeur de l'arrondissement, et le secrétaire d'arrondissement, Me Jean-François Gauthier, sont également présents.

ATTENDU QU'un avis de motion du présent règlement a été donné le 9 septembre 2024;

VU les articles 110.4 et 113 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., chapitre A-19.1);

LE CONSEIL D'ARRONDISSEMENT DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1. L'article 5 du Règlement de zonage numéro CA29 0040 est modifié par l'ajout des paragraphes suivants à la liste du premier alinéa :

« 14° Normes spéciales de stationnement
Ce document est intégré à l'Annexe N et fait partie du présent règlement.

15° Facteurs de résilience climatique.
Ce document est intégré à l'Annexe O et fait partie intégrante du présent règlement.

17° Groupes fonctionnels des espèces d'arbres.
Ce document est intégré à l'Annexe P et fait partie intégrante du présent règlement.

18° Types d'arbres selon leur déploiement
Ce tableau est intégré à l'Annexe Q et fait partie intégrante du présent règlement. ».

ARTICLE 2. L'article 13 est modifié par :

a) L'insertion, après la définition de « Façade principale du bâtiment », de la suivante :

« FACTEUR DE RÉSILIENCE CLIMATIQUE (FRC) :

Un indice qui exprime le rapport entre la somme des aires de résilience climatique, soit les éléments de l'aménagement paysager, et la superficie du terrain sur lequel elles se trouvent. La méthode de calcul de cet indice est plus amplement décrite à l'annexe O. »

- b) L'insertion, après la définition de « Antenne domestique », des suivantes :

« ARBRE À GRAND DÉPLOIEMENT :

Arbre ayant une hauteur minimale à maturité de 15 mètres et dont la canopée à maturité peut varier de 5 à 13 mètres de diamètre ou identifié comme « grand déploiement » à l'annexe Q du présent règlement.

ARBRE À MOYEN DÉPLOIEMENT :

Arbre ayant une hauteur à maturité variant de 8 à 15 mètres et dont la canopée à maturité peut varier de 3 à 8 mètres de diamètre ou identifié comme « moyen déploiement » à l'annexe Q du présent règlement.

ARBRE À FAIBLE DÉPLOIEMENT :

Un arbre ayant une hauteur à maturité inférieure à 8 mètres et dont la canopée à maturité peut varier de 1 à 7 mètres de diamètre ou identifié comme « faible déploiement » à l'annexe Q du présent règlement. »

- c) L'insertion, après la définition de « Promenade », de la suivante :

« PROMENADE URBAINE :

Corridor de mobilité axé sur la mobilité active qui limite les déplacements aux modes actifs sur un axe sécuritaire. Autres que les piétons, les cyclistes, incluant ceux sur bicyclette assistée, et les trottinettes, seuls les véhicules d'urgence et les véhicules de livraison sont autorisés à y circuler. »

- d) La modification du deuxième alinéa de la définition de « Voie de circulation » par l'ajout, après les mots « un sentier de piétons, », des mots « un passage piétonnier, une promenade urbaine »

ARTICLE 3. L'article 196 est modifié par le remplacement du quatrième alinéa et de ses paragraphes 1° et 2° par le texte suivant :

« Des secteurs pour lesquels des normes spéciales s'appliquent en matière de stationnement ont été définis par le présent règlement. Ces secteurs sont les suivants :

- 1° Secteur 1 ou « secteur de l'îlot Saint-Jean, tel que défini à l'annexe N;
- 2° Secteur 2 ou « secteur des gares », tel que défini à l'annexe N;

3° Secteur 3 ou « secteur du boulevard Saint-Charles », tel que défini à la section 4 du chapitre 20. »

ARTICLE 4. L'article 207 est modifié par :

- a) l'ajout, après la dernière ligne du tableau « Usages « habitation bifamiliale et trifamiliale » (h2) », de la ligne suivante :

Secteur 3 (secteur du boulevard Saint-Charles)	Voir règles particulières – Chapitre 20 – section 4
--	---

- b) l'ajout, après la dernière ligne du tableau « Usages « habitation multifamiliale » (h3) », de la ligne suivante :

Secteur 3 (secteur du boulevard Saint-Charles)	Voir règles particulières – Chapitre 20 – section 4
--	---

- c) l'ajout, après la dernière ligne du tableau « Usages « habitation collective » (h4) », de la ligne suivante :

Secteur 3 (secteur du boulevard Saint-Charles)	Voir règles particulières – Chapitre 20 – section 4
--	---

- d) l'ajout, après la dernière phrase du 4^e alinéa, du texte suivant : « Pour le secteur 3 – secteur du boulevard Saint-Charles, des règles particulières sur les unités de stationnement pour vélo sont établies au chapitre 20 – section 4. ».

ARTICLE 5. L'article 211 est modifié par :

- a) l'ajout, après la dernière ligne du tableau « Usages « commerce » (c) », de la ligne suivante :

Secteur 3 (secteur du boulevard Saint-Charles)	Voir règles particulières – Chapitre 20 – section 4
--	---

- b) l'ajout, après la dernière phrase du 3^e alinéa, du texte suivant : « Pour le secteur 3 – secteur du boulevard Saint-Charles, des règles particulières sur les unités de stationnement pour vélo sont établies au chapitre 20 – section 4. ».

ARTICLE 6. L'article 220 est modifié par :

- a) l'ajout, après la dernière ligne du tableau « Usages « Communautaire » (p) », de la ligne suivante :

Secteur 3 (secteur du boulevard Saint-Charles)	Voir règles particulières – Chapitre 20 – section 4
--	---

- b) l'ajout, après la dernière phrase du 3e alinéa, du texte suivant : « Pour le secteur 3 – secteur du boulevard Saint-Charles, des règles particulières sur les unités de stationnement pour vélo sont établies au chapitre 20 – section 4. ».

ARTICLE 7. L'article 207 est modifié par l'ajout, après la dernière ligne du tableau « Usages "commerce" (c) » (h3)» de l'article 211, de la ligne suivante :

Secteur 3 (secteur du boulevard Saint-Charles)	Voir règles particulières – Chapitre 20 – section 4
--	---

ARTICLE 8. L'article 335 est abrogé.

ARTICLE 9. L'article 338 est abrogé.

ARTICLE 10. Le chapitre 20 est modifié par l'ajout de la section suivante :

**« SECTION 4 : DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES
APPLICABLES AU SECTEUR DU
BOULEVARD SAINT-CHARLES**

SOUS-SECTION 1 : DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES

347.1 GÉNÉRALITÉS

Parmi le territoire du secteur du boulevard Saint-Charles défini à l'article 347.2, les dispositions de la présente section ont préséance sur toute autre disposition du règlement CA29 0040.

Toutefois, toute disposition du règlement qui n'est pas incompatible avec la présente section demeure applicable.

347.2 TERRITOIRE D'APPLICATION

La présente section s'applique aux zones situées à l'intérieur du « Secteur du boulevard Saint-Charles », défini par les zones suivantes : H2-3-169-1, C-3-169-2, C-3-170-1, H4-3-174-1, P-3-174-2, P-3-175-1, C-3-175-2, H2-3-198-1, C-3-209-1, C-3-213-1, C-3-214, C-3-216-1, C-3-219-1, C-3-220-1, C-3-221, P-3-222, C-3-223-1, C-3-223-2, C-3-224-1, C-3-224-2, P-4-257 et C-4-258.

SOUS-SECTION 2 : USAGES

347.3 OBLIGATIONS D'OCCUPATION PAR UN USAGE DU GROUPE HABITATION (H)

Un bâtiment doit être occupé par un usage du groupe « Habitation (h) » lorsqu'il est autorisé à la grille de spécifications.

Lorsque plusieurs catégories d'usages sont permises dans une zone à la grille des spécifications, les usages de ces catégories peuvent être exercés dans un même bâtiment, à la condition qu'une partie du bâtiment soit occupée par un usage du groupe « Habitation (h) ». Un usage faisant partie du groupe « Commercial (c) » ou « Communautaire (p) » ne peut toutefois pas occuper un étage situé au-dessus d'un étage occupé par un usage faisant partie du groupe « Habitation (h) ».

347.4 OBLIGATION D'OCCUPATION D'UN REZ-DE-CHAUSSÉE PAR UN USAGE DU GROUPE COMMERCIAL (C)

Le présent article s'applique aux zones d'affectation principale « Commerciale (C) ».

Le rez-de-chaussée d'une nouvelle construction, à l'exception des aires communes et de circulation menant aux logements et locaux afférents à l'usage du groupe « Habitation (h) », doit être exclusivement occupé par un usage ou une combinaison d'usages du groupe « Commercial (c) » autorisés à la grille des spécifications de la zone. Le cas échéant, une suite desservant un usage commercial doit être desservie par une entrée distincte de celle de l'usage résidentiel se retrouvant dans le même bâtiment.

Dans un bâtiment existant, la conversion d'une suite située au rez-de-chaussée occupée par un usage du groupe « Commercial (c) » en un usage du groupe « Habitation (h) » est interdite. Une telle conversion est toutefois permise aux étages supérieurs au rez-de-chaussée selon les dispositions prescrites par la grille des spécifications de la zone.

SOUS-SECTION 3 : STATIONNEMENT

347.5 INTERDICTION D'AMÉNAGER UN ESPACE DE STATIONNEMENT PARMI CERTAINES COURS

Aucune case de stationnement ne doit être aménagée parmi une cour adjacente au boulevard Saint-Charles ou d'une promenade urbaine, et ce, pour l'ensemble des usages et tout type de case de stationnement.

En plus de la disposition du paragraphe précédent, l'aménagement d'une case de stationnement parmi toute autre cour doit être située à une distance de 5 mètres d'une promenade urbaine.

347.6 OBLIGATION D'AMÉNAGER CERTAINES CASES DE STATIONNEMENT À L'INTÉRIEUR D'UN BÂTIMENT

Les cases de stationnement servant un usage des catégories « Habitation multifamiliale (h3) » ou « Habitation collective (h4) » doivent être aménagées à l'intérieur d'un bâtiment. Cette disposition ne s'applique toutefois pas à une case réservée aux visiteurs ou à l'autopartage.

347.7 NOMBRES MINIMAL ET MAXIMAL DE CASES DE STATIONNEMENT

Les nombres minimal et maximal de cases de stationnement hors-rue à fournir parmi le secteur du boulevard Saint-Charles s'établissent comme suit :

1° Pour un usage du groupe Habitation (h) :

Usage « Habitation bifamiliale et trifamiliale (h2) »	
Nombre minimal de cases pour résidents	Aucun
Nombre maximal de cases pour résidents	1 case par unité d'habitation

Usages « Habitation multifamiliale (h3) » et « Habitation collective (h4) »	
Nombre minimal de cases pour résidents	Aucun
Nombre maximal de cases pour résidents	1 case par unité d'habitation
Proportion maximale de cases pour visiteurs	Jusqu'à 10 % du nombre de cases
Proportion maximale de cases réservées aux petits véhicules	Jusqu'à 30% du nombre de cases
Proportion maximale de cases réservées à une station d'autopartage	Jusqu'à 10 % du nombre de cases, maximum de 6 cases
Proportion maximale de cases aménagées en tandem	Jusqu'à 30% du nombre de cases

2° Pour un usage de toute autre catégorie :

Usage autre que le groupe « Habitation (h) »	
Nombre minimal de cases	Aucun
Nombre maximal de cases	1 case par 35 mètres carrés de superficie de plancher

347.8 AMÉNAGEMENT D'UN ESPACE DE STATIONNEMENT EXTÉRIEUR DE 12 CASES OU PLUS

Le présent article s'applique aux situations suivantes :

- 1° pour l'aménagement d'un nouvel espace de stationnement de plus de 12 cases;
- 2° pour l'ajout de plus de 4 cases de stationnement totalisant un espace de plus de 12 cases;
- 3° pour le réaménagement d'un espace de stationnement de plus de douze cases de stationnement, excluant la modification du marquage au sol.

En plus des dispositions des paragraphes 1° et 2° de l'article 201, un espace de stationnement visé par le présent article doit respecter les dispositions suivantes :

- 1° Il doit être situé à une distance minimale de :
 - a. 2 mètres d'une ligne de rue publique;
 - b. 3 mètres d'une autre ligne de terrain;
 - c. 2 mètres d'un bâtiment principal.
- 2° L'espace de stationnement hors rue doit être pourvu d'un système d'éclairage.

- 3° Une superficie correspondant à au moins 20 % de l'aire de stationnement doit être aménagée sous forme de baies paysagères ou de bande paysagère. Chaque baie ou bande paysagère doit :
 - a. avoir une largeur minimale de 2,5 mètres ;
 - b. avoir une superficie minimale de 15 mètres carrés;
 - c. comprendre un aménagement paysager ou un couvert végétal composé de plantes couvre-sol, de vivaces, d'arbustes ou d'arbres;
 - d. être entourée d'une bordure de matière minérale d'une hauteur minimale de 0,15 mètre et d'une largeur minimale de 0,15 mètre. Cette bordure doit être interrompue au niveau du revêtement de sol sur une longueur d'au moins 0,5 m tous les 10 mètres afin de permettre l'infiltration des eaux vers la baie;
 - e. être situé à un niveau de 50 millimètres plus bas que la surface de l'aire de stationnement.
- 4° L'espace de stationnement doit être planté d'arbres afin que la canopée couvre 40% de la superficie des cases de stationnement. La couverture d'ombrage doit être calculée selon la projection verticale au sol du houppier des arbres ayant atteint leur canopée à maturité.
- 5° Malgré l'article 201.1, l'asphalte est autorisé comme matériau de revêtement uniquement pour les cases de stationnement à condition que la canopée des arbres à maturité couvre au moins 60% de leur superficie.
- 6° Tout arbre requis en vertu du présent article doit être planté dans une fosse de plantation conforme aux dispositions suivantes:
 - a. un fond perméable;
 - b. une profondeur d'au moins 0,9 mètre sous le niveau du sol;
 - c. une largeur d'au moins 2,5 mètres;
 - d. un volume de terre d'au moins 10 mètres cubes pour un arbre à moyen ou à grand déploiement.

347.9 AMÉNAGEMENT D'UN ESPACE DE STATIONNEMENT INTÉRIEUR

Les dispositions suivantes s'appliquent à l'aménagement d'un espace de stationnement intérieur :

- 1° Lorsque qu'un espace de stationnement est aménagé en sous-sol, celui-ci peut excéder le périmètre du bâtiment qu'il dessert et s'implanter jusqu'aux limites de terrain, sans égard aux marges applicables de la grille de spécifications.
Toutefois, toute portion d'un espace de stationnement en sous-sol excédant le périmètre du bâtiment doit être située à une profondeur minimale de 1,2 mètre par rapport au niveau moyen du sol.
- 2° La hauteur maximale de la porte donnant accès aux véhicules vers un espace de stationnement intérieur est fixée à 3,05 mètres;
- 3° Pour tout espace de stationnement intérieur comptant 4 cases de stationnement ou plus, le sens de la circulation et les cases de stationnement doivent être indiqués par un tracé composé d'un marquage au sol ainsi qu'une signalisation;
- 4° L'allée d'accès en plongée vers un espace de stationnement intérieur peut excéder 10%, sans toutefois excéder 14% en tout point, sous les conditions suivantes :
 - Le premier segment de l'allée d'une longueur de 4 mètres à partir d'un trottoir ne peut excéder une pente de 10%;

- L'allée doit être munie d'un système de déglacage automatique ou d'un revêtement spécifique visant à augmenter l'adhérence.

SOUS-SECTION 4 : STATIONNEMENT POUR VÉLOS

347.10 NOMBRES MINIMAL D'UNITÉS DE STATIONNEMENT POUR VÉLO

Le nombre minimal d'unités de stationnement pour vélo à fournir s'établit comme suit :

- 1° Pour un usage du groupe « Habitation (h) » : 1 unité par 35 mètres carrés de superficie de plancher, et ce, jusqu'à concurrence de 200 unités;
- 2° Pour un usage d'un groupe autre que « Habitation (h) » : 5 unités de stationnement pour vélo pour un ou des locaux d'un même bâtiment regroupant une superficie de plancher supérieure à 100 mètres carrés, à laquelle s'ajoutent 5 unités pour chaque tranche de superficie de plancher de 200 mètres carrés supplémentaire, et ce, jusqu'à concurrence de 200 unités.

347.11 LOCALISATION DES UNITÉS DE STATIONNEMENT POUR VÉLO

Les unités de stationnement pour vélo requises doivent être aménagées aux localisations suivantes :

- 1° Pour un usage du groupe « Habitation (h) » : les unités de stationnements pour vélo peuvent être aménagées à l'intérieur ou à l'extérieur du bâtiment, mais doivent être accessibles qu'aux résidents seulement. Toutefois, une aire de stationnement pour visiteurs regroupant un minimum de trois unités et un maximum de 10 % du nombre total d'unités de stationnement pour vélo doit être implantée à l'extérieur, à proximité de l'entrée principale du bâtiment, et être accessibles par tous les usagers du site.
- 2° Pour un usage d'un groupe autre que « Habitation (h) » : les unités de stationnement pour vélo doivent être aménagées à l'extérieur, accessibles en tout temps des usagers du site.

SOUS-SECTION 5 : ACCÈS À UN TERRAIN

347.12 NOMBRE D'ACCÈS À UN TERRAIN

En plus des dispositions du chapitre 9, les règles particulières sur le nombre maximal d'accès au terrain parmi le secteur du boulevard Saint-Charles s'appliquent :

- 1° Un accès au terrain est autorisé par bâtiment principal dans le cas d'un bâtiment occupé par un usage faisant partie de la catégorie « Habitation bifamiliale ou trifamiliale (h2) »;
- 2° Deux accès au terrain sont autorisés par bâtiment principal dans le cas d'un bâtiment occupé par un usage des catégories « Habitation multifamiliale » (h3), « Habitation collective » (h4), du groupe « Commercial (c) » ou du groupe « Communautaire (p) ».

347.13 LOCALISATION D'UN ACCÈS À UN TERRAIN

En plus des dispositions du chapitre 9, la localisation d'un accès au terrain doit respecter les règles particulières suivantes pour tous les usages parmi le secteur du boulevard Saint-Charles :

- 1° Un accès au terrain doit être localisé à une distance minimale de 12 mètres du point d'intersection de la bordure ou du pavage de deux voies de circulation;
- 2° Un accès au terrain doit être séparé d'un autre accès par une distance minimale de 15 mètres.

SOUS-SECTION 6 : PLANTATION D'ARBRES ET VERDISSEMENT**347.14 PROPORTION D'UN TERRAIN EN SURFACE VÉGÉTALE**

En plus des dispositions relatives à l'aménagement des espaces libres (chapitre 12) et à la plantation de végétaux (chapitre 13), une proportion minimale d'un terrain doit être occupée par une surface végétale en pleine terre.

La proportion minimale de la superficie totale d'un terrain qui doit être occupée par une surface végétale varie selon le rapport espace bâti / terrain (C.E.S.) sur le terrain visé, conformément au tableau suivant :

Rapport espace bâti/terrain	Proportion minimale de la superficie totale d'un terrain recouverte d'une surface végétale
Moins de 50%	30 %
De 50% à 65%	20 %
Plus de 65 %	10 %

Une surface végétale en pleine terre doit être non scellée, perméable et recouverte d'éléments végétaux tels que plantes couvre-sol, arbustes ou arbres. La partie végétalisée d'un ouvrage de gestion des eaux de ruissellement, y compris un bassin de rétention des eaux pluviales, peut être comptabilisée dans le calcul du pourcentage de surface végétale.

Dans le cas d'un bâtiment ayant un rapport espace bâti / terrain de 85 % ou plus, la surface d'un toit végétalisé peut être comptabilisée dans le calcul de la proportion de surface végétale requise. Le toit végétalisé doit avoir une épaisseur de substrat d'un minimum de 150 millimètres.

347.15 PLANTATION D'ARBRES

En plus des autres dispositions du chapitre 13, les règles particulières suivantes sur le nombre minimal de plantation d'arbres parmi le secteur du boulevard Saint-Charles s'appliquent :

- 1° Pour un terrain occupé exclusivement par un usage principal de la catégorie « Habitation bifamiliale ou trifamiliale (h2) » : au moins 2 arbres par lot doivent être plantés, dont au moins 1 localisé dans la cour avant;

- 2° Pour un terrain occupé exclusivement par un usage principal des catégories « Habitation multifamiliale (h3) » ou « Habitation collective (h4) »: au moins 1 arbre par 200 mètres carrés de terrain doit être planté, dont au moins la moitié est localisée dans la cour avant;
- 3° Pour un terrain occupé par tout usage principal autre, en mixité ou non avec un usage du groupe « Habitation (h) », au moins un arbre par 8 mètres linéaires de largeur du terrain et de profondeur de terrain dans le cas d'un terrain d'angle, le cas échéant, doit être planté en bordure de toute ligne de rue.

Les arbres exigés dans la bande gazonnée ou aménagée à l'aide de végétaux bordant tout espace de stationnement hors rue de 5 cases et plus en vertu de l'article 201 peuvent être inclus dans le calcul des arbres exigés au présent article.

SOUS SECTION 7 : ARCHITECTURE DES BÂTIMENTS

347.16 RETRAITS EXIGÉS POUR LES ÉTAGES SUPÉRIEURS AU TROISIÈME ÉTAGE

Pour la construction d'un nouveau bâtiment de plus de 3 étages, un retrait d'une distance horizontale minimale de 2 mètres par rapport au plan principal de la façade principale doit être prévu pour tous les étages situés au-dessus du troisième étage.

Pour les fins du présent article, le plan de façade principale correspond à l'alignement général du mur extérieur de la façade principale au niveau du troisième étage du bâtiment visé.

347.17 CONSTRUCTION HORS-TOIT

Malgré l'article 258, afin qu'une construction hors-toit puisse être considérée comme étant une mezzanine, celle-ci doit respecter les conditions suivantes :

- 1° l'aire cumulée des mezzanines non superposées à l'intérieur d'une suite ne dépasse pas 40 % de l'aire de la suite qu'elles surmontent ;
- 2° l'ensemble des murs extérieurs de la mezzanine sont en retrait en tout point par rapport aux murs extérieurs de l'étage qu'elle surmonte d'un minimum de :
 - deux fois sa hauteur pour la façade principale;
 - une fois sa hauteur pour une autre façade donnant sur une voie de circulation;
 - une demi-fois sa hauteur pour toute autre façade.

347.18 HAUTEUR MAXIMALE DU PLANCHER D'UN REZ-DE-CHAUSSÉE

La hauteur maximale du niveau du plancher du rez-de-chaussée est fixée à 0,2 mètre au-dessus du niveau moyen du centre de la rue, calculé sur la largeur totale du lot.

347.19 POURCENTAGE D'OUVERTURE D'UNE FAÇADE D'UN ÉTABLISSEMENT COMMERCIAL

Pour tout bâtiment principal, toute portion d'une façade adjacente à une suite occupée par un usage du groupe « Commerce (c) » est assujettie au respect des proportions minimales d'ouvertures au rez-de-chaussée suivantes :

- 1° Façade principale : 30 %
- 2° Toute autre façade adjacente à une voie de circulation : 20 %

Pour le calcul de la proportion d'ouverture, la superficie de la façade correspond à la portion de la façade du bâtiment comprise entre le plancher du rez-de-chaussée et le plancher de l'étage immédiatement au-dessus ou, le cas échéant, le plafond du dernier étage du bâtiment. La superficie d'une porte de garage ou d'une ouverture pour aménager une allée d'accès vers un garage intérieur est exclue du calcul de la proportion d'ouverture d'une façade.

SOUS-SECTION 8 : FACTEUR DE RÉSILIENCE CLIMATIQUE (FRC)

347.20 DOMAINE D'APPLICATION

La présente sous-section s'applique lors de la construction d'un bâtiment ou de l'agrandissement de plus de 2 000 mètres carrés de la superficie de plancher d'un bâtiment parmi le secteur du boulevard Saint-Charles.

La construction ou l'agrandissement d'un bâtiment occupé par un usage de la catégorie d'usages « Habitation bifamiliale ou trifamiliale (h2) » est toutefois exclue de l'application de la présente sous-section.

Un terrain assujetti à la présente sous-section n'est pas assujetti aux exigences minimales sur la proportion d'un terrain en surface végétale prévues à l'article 347.14.

347.21 RESPECT DU FRC SELON LE RAPPORT ESPACE / BÂTI

Sur un terrain, un facteur de résilience climatique minimal doit être respecté, lequel varie selon l'usage exercé, le rapport espace / bâti (C.E.S) et la nature des travaux conformément aux tableaux suivants :

- 1° pour un bâtiment occupé exclusivement par un usage du groupe « Habitation (h) » :

Rapport espace / bâti	Facteur de résilience climatique minimal	
	Agrandissement	Nouvelle construction
Moins de 35%	0,60	0,60
De 35% à 50%	0,45	0,60
Plus de 50%	0,30	0,50

2° pour un bâtiment qui n'est pas occupé exclusivement par un usage du groupe « Habitation (h) »:

Rapport espace / bâti	Facteur de résilience climatique minimal	
	Agrandissement	Nouvelle construction
Moins de 35%	0,40	0,45
De 35% à 50%	0,35	0,40
Plus de 50%	0,30	0,35

Le calcul du facteur de résilience climatique se fait tel qu'il est indiqué à l'annexe O du présent règlement. »

ARTICLE 11. Les grilles de spécifications des zones C-3-214, C-3-221, P-3-222, P-4-257 et C-4-258 de l'annexe A du Règlement de zonage CA29 0040 sont remplacées par les grilles de spécifications intégrées à l'annexe 1 du présent règlement.

ARTICLE 12. L'annexe A du Règlement de zonage CA29 0040 est modifiée par l'ajout des grilles de spécifications des zones H2-3-169-1, C-3-169-2, C-3-170-1, H4-3-174-1, P-3-174-2, P-3-175-1, C-3-175-2, C-3-209-1, C-3-213-1, C-3-216-1, C-3-219-1, C-3-220-1, H2-3-198-1, C-3-223-1, C-3-223-2, C-3-224-1 et C-3-224-2, le tout tel que présenté à l'annexe 2 du présent règlement.

ARTICLE 13. Les grilles de spécifications des zones C-3-169, C-3-170, P-3-173, P-3-174, C-3-175, C-3-209, C-3-210, C-3-212, C-3-213, C-3-216, C-3-217, C-3-218, C-3-219, C-3-220, C-3-223 et C-3-224 sont abrogées et retirées de l'annexe A du règlement de zonage CA29 0040.

ARTICLE 14. Le plan de zonage de l'annexe C du Règlement de zonage CA29 0040 est modifié par les modifications suivantes, le tout tel qu'illustré au plan joint en annexe 3 du présent règlement :

- a) Les zones suivantes sont créées :
- la zone H2-3-169-1 est créée à partir d'une partie de la zone C-3-169;
 - la zone C-3-169-2 est créée à partir d'une partie de la zone C-3-169;
 - la zone C-3-170-1 est créée à partir de la zone C-3-170 et d'une partie de la zone C-3-169;
 - la zone H4-3-174-1 est créée à partir d'une partie de la zone P-3-174;
 - la zone P-3-174-2 est créée à partir de la zone P-3-173 et d'une partie de la zone P-3-174;
 - les zones P-3-175-1 et C-3-175-2 sont créées par la division de la zone C-3-175;
 - La zone C-3-209-1 est créée à partir de la zone C-3-209 et C-3-210 ainsi que d'une partie de la zone C-3-169;
 - la zone C-3-213-1 est créée à partir des zones C-3-212 et C-3-213;
 - la zone C-3-216-1 est créée à partir des zones C-3-216, C-3-217 et d'une partie des zones H1-3-215 et C-3-218;
 - la zone C-3-219-1 est créée à partir de la zone C-3-219 et d'une partie de la zone C-3-218;

- la zone C-3-220-1 est créée à partir de la zone C-3-220 et d'une partie de la zone H1-3-198;
 - La zone H2-3-198-1 est créée à partir d'une partie de la zone H1-3-198;
 - La zone C-3-223-1 est créée à partir d'une partie des zones C-3-223 et H1-4-246;
 - La zone C-3-223-2 est créée à partir d'une partie de la zone C-223;
 - Les zones C-3-224-1 et C-3-224-2 sont créées par la division de la zone C-3-224;
 - La C-4-256 est agrandie aux dépens d'une partie de la zone C-3-223.
- b) Les zones C-3-169, C-3-170, P-3-173, P-3-174, C-3-175, C-3-209, C-3-210, C-3-212, C-3-213, C-3-216, C-3-217, C-3-218, C-3-219, C-3-220, C-3-223 et C-3-224 sont abrogées et retirées du plan de l'annexe C.

ARTICLE 15. Le Règlement de zonage numéro CA290-0040 est modifié par l'ajout, à la suite de l'annexe N, des annexes « O », « P » et « Q », telles que présentées aux annexes 4 à 6 du présent règlement.

ARTICLE 16. L'article 33 du Règlement de lotissement numéro CA29 0041 est remplacé par le suivant :

« 33. TRACÉ DES VOIES DE CIRCULATION MONTRÉES AU PLAN D'URBANISME

Une voie de circulation ou tronçon de voie de circulation visé par une opération cadastrale doit être compatible avec le tracé général montré au plan d'urbanisme, sans nécessairement être parfaitement concordant, lorsqu'un tel tracé est montré au plan d'urbanisme. Le statut de la voie de circulation projetée ou du tronçon de voie de circulation doit respecter le statut de promenade urbaine, de rue locale, collectrice ou artérielle lorsqu'un tel statut est indiqué au plan d'urbanisme. »

ARTICLE 17. L'article 36 de ce règlement est modifié comme suit :

- a) Le remplacement, à la première ligne du premier alinéa, du mot « rue » par les mots « voies de circulation »;
- b) L'ajout, après le paragraphe 3^o du premier alinéa, du suivant :
« 4^o Promenade urbaine : 8m; ».

ARTICLE 18. Le chapitre 5 du Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale numéro CA29 0042 est modifié par l'ajout, après la section 7, de la suivante :

« SECTION 8 : SECTEUR DU BOULEVARD SAINT-CHARLES

82.7 DOMAINE D'APPLICATION

Les dispositions relatives à la présente section s'appliquent à la zone 12 « Secteur du boulevard Saint-Charles » définie au plan de l'annexe A « Plan des zones assujetties » du présent règlement.

82.8 INTERVENTIONS ASSUJETTIES

Les interventions assujetties aux objectifs et critères de la présente section concernent :

- une opération cadastrale qui entraîne la création d'un nouveau terrain ;
- la construction d'un nouveau bâtiment principal;
- l'agrandissement d'un bâtiment principal;
- la modification à l'apparence extérieure d'un bâtiment principal;
- l'aménagement d'un nouvel espace de stationnement ou la modification à l'aménagement d'un espace de stationnement existant (excluant la modification du marquage au sol);
- l'installation, la modification ou le remplacement d'une enseigne.

Aux fins de la présente section, sont considérées comme des emprises publiques les voies de circulation.

82.9 OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Les objectifs généraux visés pour le secteur visé sont les suivants :

- a) Encourager la requalification de certains espaces industriels et commerciaux en privilégiant les projets innovants et durables;
- b) Développer un milieu de vie multifonctionnel à échelle humaine caractérisé par une forte présence de commerces de proximités
- c) Créer une promenade urbaine ancrée sur l'emploi de la mobilité active
- d) Diversifier et améliorer la mobilité sur le boulevard Saint-Charles
- e) Optimiser le développement du secteur du boulevard Saint-Charles privilégiant la compacité;
- f) Embellir le cadre bâti et favoriser les îlots de fraîcheur en encourageant le verdissement des espaces publics et privés.

82.10 OBJECTIFS ET CRITÈRES

OBJECTIFS	CRITÈRES D'ÉVALUATION
OPÉRATIONS CADASTRALES	
Contribuer à la création d'une promenade urbaine à l'ouest du boulevard Saint-Charles	<p>L'intervention contribue à créer des lots et espaces constructibles qui permettront la création d'une promenade urbaine.</p> <p>L'intervention permet l'implantation de bâtiments qui auront un encadrement et une relation d'échelle humaine avec la promenade urbaine.</p>
Assurer la continuité et la cohérence du lotissement avec la trame du secteur environnement	<p>L'intervention préserve les caractéristiques du tissu urbain du secteur environnant.</p> <p>L'intervention permet un accès sécuritaire aux véhicules d'urgence.</p> <p>L'intervention permet des déplacements véhiculaires, piétonniers et cyclables sécuritaires et optimaux.</p>

OBJECTIFS	CRITÈRES D'ÉVALUATION
	<p>Les rues sont conçues de manière à intégrer des éléments de verdure et du mobilier urbain en emprise.</p> <p>La trame de rue et les accès véhiculaires proposés évitent les impacts négatifs sur la circulation des rues avoisinantes ainsi que la circulation de transit.</p> <p>L'intervention évite la création d'espace résiduel inexploitable et peu accessible sur le terrain.</p> <p>L'intervention, de par les dimensions et la superficie, permet une implantation optimale des constructions, un aménagement de terrain de qualité et une gestion adéquate des eaux de surface.</p>
IMPLANTATION DES BÂTIMENTS	
<p>Contribuer à la création et à l'animation d'une promenade urbaine à l'ouest du boulevard Saint-Charles</p>	<p>L'implantation des bâtiments permet un encadrement d'échelle humaine avec la promenade urbaine.</p> <p>L'implantation des bâtiments contribue à créer des espaces commerciaux extérieurs (terrasses et autres) permettant d'animer la promenade urbaine.</p> <p>L'implantation des bâtiments permet une relation de complémentarité entre les espaces commerciaux intérieurs et la promenade urbaine.</p> <p>L'interconnectivité entre les différents segments de la promenade urbaine permet la mise en réseau des lieux d'intérêt à caractère commercial, espaces verts, culturel ou artistique du secteur.</p>
<p>L'implantation des bâtiments encadre le domaine public et rehausse la qualité du paysage urbain.</p>	<p>L'orientation et l'implantation des bâtiments encadrent le domaine public existant, les places publiques, les promenades urbaines, les voies de circulation, les intersections, les parcs, et mettent en valeur les bâtiments et les percées visuelles d'intérêt, notamment la tour d'eau et les vues vers L'Île-Bizard.</p> <p>L'orientation et l'implantation des bâtiments procurent des places publiques viables et accessibles favorisant le rassemblement des usagers.</p> <p>L'implantation des bâtiments assure un alignement des façades continu et homogène, le long d'une voie de circulation ou d'une place publique.</p> <p>Autour d'une place publique ou le long d'une voie de circulation piétonnière, la marge avant d'un bâtiment réserve un dégagement suffisant pour l'implantation d'une terrasse, l'aménagement d'aires d'agrément ou la plantation d'arbres.</p> <p>Le dégagement entre deux bâtiments permet l'aménagement d'une voie de circulation piétonnière pouvant accueillir divers débits.</p>

OBJECTIFS	CRITÈRES D'ÉVALUATION
<p>L'implantation des bâtiments optimise la fonctionnalité du site et minimise les inconvénients sur les secteurs adjacents.</p>	<p>L'implantation des bâtiments réduit la longueur des déplacements des usagers entre la rue, les stations de transport en commun, les espaces de stationnement et les bâtiments.</p> <p>L'implantation des bâtiments proposent des espaces transversaux afin d'assurer une transparence et permettre la perméabilité entre le boulevard Saint-Charles et la promenade urbaine.</p> <p>L'implantation d'un nouveau bâtiment s'insère de manière cohérente à l'environnement existant ou projeté pour le secteur et assure la fonctionnalité du projet.</p> <p>L'implantation des bâtiments évite la création d'espace résiduel inexploitable et peu accessible sur le terrain.</p> <p>L'implantation minimise la visibilité des aires d'entreposage, de manœuvre, de manutention ainsi que des équipements mécaniques et techniques.</p> <p>Un dégagement significatif est prévu entre les aires d'entreposage, de manœuvre et de manutention, des bâtiments commerciaux adjacents aux bâtiments résidentiels</p>
VOLUMÉTRIE	
<p>Les volumétries du cadre bâti s'harmonisent en tenant compte du contexte d'ensemble pour maximiser son impact visuel.</p>	<p>Le gabarit et la volumétrie des bâtiments mettent en valeur les intersections, les bâtiments d'intérêt, encadrent le domaine public et renforcent les perspectives visuelles d'intérêt.</p> <p>La volumétrie limite l'impact sur l'ensoleillement et les impacts éoliens sur la promenade urbaine en intégrant des retraits pour les étages supérieurs.</p> <p>Le rapport entre le gabarit des bâtiments et le domaine public est suffisant pour un encadrement proportionné.</p> <p>Un basilaire facilite l'intégration d'un bâtiment de densité élevée au contexte existant.</p> <p>Les éléments architecturaux d'intérêts du bâtiment pouvant avoir une incidence sur la composition volumétrique sont identifiés par un traitement particulier.</p> <p>La volumétrie d'un nouveau bâtiment respecte et s'inspire de la volumétrie du cadre bâti du milieu environnant significatif.</p> <p>Le traitement volumétrique d'un bâtiment voit à l'échelle piétonnière de la rue.</p>
ENTRÉE PRINCIPALE ET SECONDAIRE	

OBJECTIFS	CRITÈRES D'ÉVALUATION
<p>Les entrées principales du cadre bâti s'ouvrent au domaine public et attirent différents types d'usagers.</p>	<p>L'entrée menant à un bâtiment crée un lien direct avec le domaine public et le réseau environnant de voies de circulation piétonnières.</p> <p>L'entrée menant à un bâtiment assure l'accessibilité pour les usagers aux points de desserte de transport en commun.</p> <p>Un bâtiment situé sur un terrain d'angle privilégie la localisation de l'entrée principale à l'angle du bâtiment ou face à la rue principale.</p> <p>La façade comportant une entrée principale du bâtiment est identifiée depuis les rues adjacentes du projet.</p> <p>L'entrée principale est accessible universellement.</p>
RÉSEAU PIÉTONNIER ET CYCLABLE	
<p>Les réseaux piétonnier et cyclable du site sont fonctionnels, sécuritaires et s'intègrent au réseau de transport en commun et les réseaux existants et planifiés du milieu urbain.</p>	<p>Des parcours directs et courts sont aménagés afin de favoriser les déplacements piétons, cyclables et relient les voies de circulation, les espaces de stationnements, les stations de transport en commun et les entrées principales des bâtiments.</p> <p>Les rues projetées, la promenade urbaine, et les espaces publics permettent d'aménager des espaces plus sécuritaires et attirants pour la marche, le vélo et l'activité physique. Le projet vise la création de lieux adaptés autant pour les jeunes que les familles ou les personnes âgées.</p> <p>Les voies de circulation piétonnières et cyclables du terrain sont reliées au réseau de transport en commun, au réseau de voies de circulation piétonnières et cyclables existantes ou planifiées du secteur et des secteurs limitrophes.</p> <p>Un réseau de voies de circulation piétonnières et cyclables est prévu et assure le lien entre chacun des bâtiments.</p> <p>Les voies de circulation piétonnières et l'aménagement paysager divisent l'espace de stationnement en plusieurs aires, de taille réduite, visant l'accessibilité et la perméabilité des lieux.</p> <p>L'espace de stationnement de grande surface desservant plusieurs bâtiments est aménagé de manière à définir des voies de circulation piétonnière sécuritaires.</p> <p>Les allées de circulation automobile ou les espaces de stationnement évitent d'entrecouper les liens entre une entrée menant au bâtiment et les voies de circulation piétonnières.</p> <p>Les voies de circulation piétonnières sont conçues en fonction des débits de circulation piétonnière envisagés sur l'ensemble du terrain.</p>

OBJECTIFS	CRITÈRES D'ÉVALUATION
	<p>Les voies de circulation viseront à diminuer l'espace réservé à l'automobile et à réduire l'effet des îlots de chaleur afin d'offrir aux piétons et aux cyclistes des parcours sécuritaires et confortables.</p>
ACCÈS, ALLÉES, STATIONNEMENT ET AIRES DE SERVICES	
<p>Les accès véhiculaires, les voies d'attente, les allées de circulation et les aires de stationnement permettent aux piétons et aux cyclistes des parcours sécuritaires et confortables tout en minimisant les nuisances sur le domaine public et le milieu environnant.</p>	<p>Le nombre d'allées d'accès le long d'une rue est réduit au minimum.</p> <p>Le partage d'allées d'accès entre des terrains contigus est encouragé.</p> <p>Les accès aux terrains et aux bâtiments sont aménagés et organisés afin d'encourager les modes de déplacement actifs et de réduire la présence de l'automobile dans le paysage urbain.</p> <p>L'aménagement des allées d'accès sur les rues secondaires est privilégié.</p> <p>Les allées d'accès, les voies d'attentes ou les allées de circulation évitent d'être localisées entre un bâtiment et la rue.</p> <p>Des voies d'attente et des allées de circulation sont prévues pour l'ensemble du terrain.</p> <p>Les espaces de stationnement extérieurs sont localisés en cour arrière ou latérale.</p> <p>La longueur des rangées de cases de stationnement est réduite au minimum</p> <p>Les entrées charretières se situent sur les rues transversales au boulevard Saint-Charles.</p>
<p>Les aires de services et les équipements techniques sont fonctionnels et dissimulés.</p>	<p>L'ensemble des espaces d'entreposage, de manœuvre, de manutention ainsi que les équipements mécaniques, les dépôts à déchets et à matières récupérables d'un terrain présentent un traitement architectural similaire ou harmonisé aux bâtiments principaux.</p> <p>L'entreposage des équipements liés à la gestion des matières résiduelles à l'intérieur du bâtiment principal ou accessoire est privilégié.</p> <p>L'entreposage des équipements liés à la gestion des matières résiduelles dans des dépôts intérieurs ou semi-enfouis à l'extérieur des bâtiments est encouragé.</p> <p>Un élément architectural dissimule complètement le dépôt des équipements liés à la gestion des matières résiduelles installé à l'extérieur du bâtiment.</p> <p>Une surface accessible d'entreposage temporaire des équipements liés à la gestion des matières résiduelles le</p>

OBJECTIFS	CRITÈRES D'ÉVALUATION
	<p>jour de la collecte est définie et délimitée par des aménagements paysagers ou autres.</p> <p>Un espace de réception dédié aux neiges usées répond aux besoins du terrain.</p> <p>Un espace de réception dédié aux neiges usées est aménagé à l'extérieur de l'espace de stationnement.</p>
INTÉGRATION ARCHITECTURALE	
<p>Le traitement architectural de qualité contribue au caractère attrayant d'ensemble du cadre bâti.</p>	<p>L'articulation des façades est proportionnelle et hiérarchique et s'intègre au style architectural, à la fonction et à la structure du bâtiment.</p> <p>Les éléments architecturaux ornementaux mettent en valeur les composantes structurales du bâtiment</p> <p>Les éléments architecturaux renforcent le lien entre les façades et le caractère architectural d'ensemble du cadre bâti.</p> <p>La façade d'intérêt d'un bâtiment donnant sur le domaine public présente un traitement architectural et une fenestration distinguée.</p> <p>Le couronnement d'un bâtiment est souligné par un élément architectural distinctif.</p> <p>L'architecture des bâtiments est contemporaine et distinctive.</p> <p>Pour un ensemble de bâtiments de même nature, un traitement architectural similaire est préconisé.</p> <p>L'ensemble des façades d'un bâtiment présente un traitement architectural similaire</p>
<p>Le traitement architectural du rez-de-chaussée contribue à l'animation du domaine public et au confort des piétons.</p>	<p>Le rez-de-chaussée se distingue en hauteur par rapport aux autres étages.</p> <p>La façade d'un rez-de-chaussée donnant sur une voie de circulation présente une proportion significative d'ouvertures.</p> <p>La façade donnant sur une voie de circulation présente des jeux architecturaux qui en brisent la monotonie.</p> <p>Des détails architecturaux et ornementaux permettent d'identifier et localiser facilement l'entrée principale d'un bâtiment.</p> <p>L'installation d'auvents et d'arcades de manière continue, au-dessus d'une entrée menant à un commerce ou d'une vitrine commerciale, est favorisée.</p> <p>Les auvents s'agencent aux ouvertures, aux couleurs et aux éléments décoratifs du bâtiment.</p>

OBJECTIFS	CRITÈRES D'ÉVALUATION
Le traitement architectural du bâtiment intègre des principes écoénergétiques et de durabilité.	<p>La construction intègre plusieurs mesures visant à réduire son impact écologique, tel que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une faible consommation énergétique (isolation et étanchéité supérieures aux normes de construction, apport solaire maximisé en hiver et limité en été, récupération de chaleur, utilisation d'énergies renouvelables, etc.); • Une réduction des besoins en eau potable (réutilisation des eaux grises ou des eaux de pluie, matériel à faible consommation, etc.); • L'utilisation de matériaux durables et de faible empreinte environnementale, par exemple, ayant une provenance locale, recyclés, récupérés, recyclables, composés de matières biologiques, bois certifié, etc. <p>Les ouvertures du bâtiment favorisent l'ensoleillement et maximisent le confort des occupants</p>
MATÉRIAUX DE REVÊTEMENT	
Les matériaux de revêtement du cadre bâti sont de qualité supérieure et contribuent à renforcer le caractère homogène du paysage urbain.	<p>Les matériaux de revêtement extérieur sont agencés sur toutes les façades.</p> <p>L'utilisation de matériaux complémentaires accentuant les caractéristiques identitaires d'un bâtiment est prévue.</p>
Les matériaux de revêtement du cadre bâti contribuent à l'atteinte d'objectifs liés au développement durable.	<p>Les matériaux et les composantes architecturales d'un bâtiment sont de qualité supérieure et résistent aux intempéries et à l'entretien courant du bâtiment</p> <p>Les matériaux de recouvrements et les aménagements des toits répondent à des principes écoénergétiques.</p> <p>L'utilisation de matériaux de revêtement ayant un degré élevé de réflectivité est préconisée.</p> <p>L'aménagement d'un couvert végétal sur le toit est préconisé.</p> <p>L'utilisation de produits et de matériaux de construction d'extraction et de fabrication régionale est privilégiée.</p>
INTERFACE AVEC L'ESPACE PUBLIC	
Les aménagements extérieurs s'harmonisent au cadre bâti et animent le domaine public.	<p>Le pourtour du terrain doit comporter des aménagements paysagers.</p> <p>Des aménagements extérieurs et du mobilier urbain créent des espaces de repos adjacents au rez-de-chaussée du bâtiment.</p> <p>Les aménagements extérieurs s'inspirent des aménagements paysagers de qualité existants.</p>

OBJECTIFS	CRITÈRES D'ÉVALUATION
	<p>L'intégration d'une terrasse à son bâtiment est harmonieuse et respecte le caractère d'ensemble du lieu.</p> <p>L'aménagement des aires d'agrément et des places publiques favorise l'utilisation temporaire de l'espace sous forme de terrasse, d'étalage, ou d'espace de jeux d'enfants.</p>
<p>Les aménagements extérieurs créent un milieu confortable, durable, attrayant et sécuritaire pour les piétons et cyclistes.</p>	<p>Des éléments de structure protègent contre les intempéries les usagers à l'entrée d'un bâtiment, le long d'une façade ou d'une voie de circulation piétonnière ou cyclable.</p> <p>Les espaces publics tels que les parvis, les voies de circulation piétonnière et les jardins urbains sont privilégiés.</p> <p>Le revêtement de sol d'une voie de circulation piétonnière ou cyclable diffère visuellement du revêtement de sol de l'espace de stationnement.</p> <p>Les stationnements pour vélos destinés à l'ensemble des usagers sont facilement accessibles et n'entrent pas en conflit avec les autres modes de déplacements.</p> <p>Les aménagements extérieurs visent à offrir des trottoirs suffisamment larges qui offrent un environnement sécuritaire et confortable aux piétons.</p> <p>Les traverses piétonnières sont sécuritaires et aisément repérables (marquage au sol et/ou pavage surélevé) aux intersections des rues publiques traversantes.</p> <p>Des resserrements de chaussée aux intersections de rues desservies par le transport en commun sont offerts afin de réduire le temps de traversée des piétons;</p> <p>Les feux piétons offrent un délai raisonnable et priorisant le passage des piétons aux intersections.</p> <p>Le choix du type d'éclairage urbain est uniformisé et adéquat, en plus d'être non éblouissant pour accroître la visibilité (voir et être vu) des piétons la nuit.</p> <p>Des secteurs ombragés et des plantations d'arbres le long de la promenade urbaine et du boulevard Saint-Charles sont réalisés afin de réduire l'impact d'îlot de chaleur causé par les surfaces asphaltées.</p> <p>Une signalisation uniforme est implantée afin de favoriser la mise en valeur du patrimoine urbain et culturel.</p> <p>Une gestion écologique des eaux de ruissellement est conçue par des aménagements de surface plus perméables.</p>
<p>Le mobilier urbain accessible, distinctif et unique, s'intègre au</p>	<p>La conception du mobilier urbain contribue au confort des usagers et à la convivialité du lieu.</p>

OBJECTIFS	CRITÈRES D'ÉVALUATION
caractère d'ensemble du projet.	<p>La conception, la qualité et l'homogénéité du mobilier urbain contribuent à l'image distinctive du secteur.</p> <p>L'aménagement des aires de repos et le mobilier urbain doit être convenable, suffisamment nombreux et de format adapté, en plus d'être axé sur un mode inclusif de la population (mobilité réduite, âge).</p>
AMÉNAGEMENT PAYSAGER	
Les aménagements paysagers mettent en valeur les attraits du projet et améliorent le paysage urbain	<p>Les aménagements paysagers, par la diversité des végétaux, dirigent les vues vers les accès, les éléments architecturaux et directionnels du terrain.</p> <p>L'aménagement paysager enrichit et agrmente le pourtour du bâtiment et les abords des voies de circulation piétonnières.</p> <p>Les végétaux accompagnent et complètent l'affichage du bâtiment et l'affichage directionnel du terrain.</p> <p>Les matériaux de construction utilisés pour les murs de soutènement, les clôtures et les autres composants de l'aménagement paysager du site s'harmonisent avec les composantes architecturales du cadre bâti.</p>
L'aménagement paysager contribue à diminuer les impacts négatifs de l'espace de stationnement sur les secteurs résidentiels contigus	<p>Les aménagements paysagers sont alignés aux abords des voies de circulation et forment des écrans dissimulant les aires d'entreposage, de manutention, de manœuvre et l'espace de stationnement.</p> <p>La réverbération du bruit sur les façades est réduite par la plantation d'alignement d'arbres sur le boulevard Saint-Charles.</p>
Les projets comprenant des usages résidentiels doivent intégrer des aires d'agrément dédiées aux résidents	<p>Un projet comprenant des usages résidentiels doit comporter des aires d'agrément extérieures ou des cours intérieures privatifs et communs ayant des dimensions et une superficie adaptée aux besoins des occupants.</p> <p>Le projet prévoit à même le bâtiment (ex. : au balcon, au toit) des aménagements qui permettent la pratique de l'agriculture urbaine;</p> <p>L'aménagement du terrain doit être conçu de façon à bien distinguer l'aire d'agrément destinée aux résidents de l'aire d'agrément publique.</p>
DÉVELOPPEMENT DURABLE	
Les aménagements extérieurs et paysagers réduisent les effets d'îlot de chaleur et favorisent la gestion écologique des eaux de pluie	<p>Les aménagements sont adaptés à la topographie et permettent le drainage naturel du terrain.</p> <p>La plantation de végétaux procure d'importantes surfaces ombragées au lieu, à l'espace de stationnement et à son pourtour.</p>

OBJECTIFS	CRITÈRES D'ÉVALUATION
	<p>Les bandes d'aménagements paysagers sont de dimension assurant la viabilité et la croissance des végétaux.</p> <p>Les aménagements paysagers privilégient le remplacement des surfaces perméables par des plantations d'espèces indigènes ou adaptées aux conditions locales.</p> <p>L'utilisation d'un revêtement de sol de couleur pâle ayant un degré de réflectivité élevé ou composé de pavés perméables est souhaitable.</p> <p>Un système naturel de rétention, de traitement et de récupération des eaux de ruissellement est intégré à l'aménagement d'ensemble du projet.</p>
AFFICHAGE	
<p>Les enseignes sont attrayantes et s'harmonisent à la façade principale, à l'architecture du bâtiment et au paysage urbain</p>	<p>Un concept d'affichage intégré est planifié pour l'ensemble des enseignes d'un même projet.</p> <p>La disposition des enseignes aux abords des allées de circulation facilite l'orientation des usagers.</p> <p>La disposition, les formes, le design, les couleurs, les matériaux et l'éclairage des enseignes s'harmonisent aux détails architecturaux de la façade du bâtiment.</p> <p>Les enseignes rattachées aux bâtiments et les enseignes détachées présentent un style distinct à chaque catégorie pour l'ensemble du concept commercial.</p> <p>La continuité et l'alignement des enseignes sur les façades contribuent à l'animation du lieu.</p>
<p>L'implantation et la conception des enseignes détachées sur un terrain sont uniformes et bonifient le paysage urbain</p>	<p>Les enseignes détachées s'implantent en bordure d'une rue ou à un emplacement stratégique sur le terrain.</p> <p>Les enseignes détachées localisées en bordure d'une même rue s'alignent similairement.</p> <p>Les différents types d'enseignes détachés utilisent des matériaux, des couleurs, une typographie et une composition similaires pour leur conception.</p> <p>Un même type d'enseignes détachées présente une uniformité des messages et facilite le repérage des lieux par les usagers.</p>
ÉCLAIRAGE	
<p>L'éclairage contribue à l'animation du domaine public et à la sécurité des usagers</p>	<p>Le concept commercial intègre un concept d'éclairage, en accord avec l'éclairage de la rue.</p> <p>Le concept d'éclairage commercial met en valeur les façades et les composantes architecturales d'intérêt du bâtiment.</p>

OBJECTIFS	CRITÈRES D'ÉVALUATION
	<p>Le concept d'éclairage commercial assure la visibilité et la sécurité des lieux.</p> <p>Le concept d'éclairage commercial met en valeur les enseignes.</p> <p>Le réseau de voies de circulation piétonnières et cyclables est entièrement éclairé par des luminaires de faible hauteur et à éclairage directionnel.</p> <p>L'utilisation de luminaires de faible hauteur et à l'éclairage directionnel dans un espace de stationnement évite de nuire au secteur résidentiel contigu.</p>

ARTICLE 19. Le plan de l'annexe A « Plan des zones assujetties » du règlement CA29 0042 est modifié par l'ajout du « Secteur 12 : Secteur du boulevard Saint-Charles », le tout tel qu'illustré au plan de l'annexe 6 du présent règlement.

ARTICLE 20. L'annexe D « Guide de description des zones particulières » du règlement CA29 0042 est modifié par l'ajout, à la suite du dernier alinéa, de l'alinéa suivant :

« ZONE 12 – SECTEUR DU BOULEVARD SAINT-CHARLES

La zone 12 correspond au secteur au pourtour du boulevard Saint-Charles ayant fait l'objet d'une planification particulière encadrée par le plan particulier d'urbanisme (PPU) du boulevard Saint-Charles. ».

ARTICLE 21. Le présent règlement entre en vigueur selon la Loi.

MAIRE D'ARRONDISSEMENT

SECRÉTAIRE
D'ARRONDISSEMENT

Annexe 1 :

Grilles de spécifications remplacées des zones C-3-214, C-3-221, P-3-222, P-4-257 et C-4-258 de l'annexe A du règlement CA29 0040

Annexe 2 :

Grilles de spécifications des nouvelles zones H2-3-169-1, C-3-169-2, C-3-170-1, H4-3-174-1, P-3-174-2, P-3-175-1, C-3-175-2, C-3-209-1, C-3-213-1, C-3-216-1, C-3-219-1, C-3-220-1, H2-3-198-1, C-3-223-1, C-3-223-2, C-3-224-1 et C-3-224-2 de l'annexe A du règlement CA29 0040.

Annexe 3 :

Modifications de l'annexe C « Plan de zonage » du règlement CA29 0040

Annexe 4 :

Nouvelle annexe O « Facteur de résilience climatique » du règlement CA29 0040

Annexe 5 :

Nouvelle annexe P « Groupes fonctionnels des espèces d'arbres » du règlement CA29 0040

Annexe 6 :

Nouvelle annexe Q « Types d'arbres selon leur déploiement » du règlement CA29 0040

Annexe 7:

Modification de l'annexe C « Plan des zones assujetties » du règlement CA29 0042