



CARREFOUR 20/20

2.1.4 Constructions et travaux assujettis dans les zones du carrefour 20/20

Dans les zones 43C et 32.1C, telles identifiées au plan de zonage inséré en annexe du Règlement de zonage numéro 529, les travaux, ouvrages et constructions assujettis sont les suivants :

- a. Les projets de lotissement comportant la création ou le prolongement d'une rue;
- b. Les projets de développement faisant l'objet d'un concept architectural d'ensemble;
- c. Tout projet de construction d'un bâtiment principal;
- d. L'agrandissement et la modification extérieure d'un bâtiment principal ou d'un bâtiment accessoire;
- e. L'ajout ou la modification d'une affiche ou enseigne.

(535-1, 2015, a.1)



[...]

4.1.4 Contenu d'un PIIA dans les zones du carrefour 20/20

Les documents et information suivants doivent être fournis à la Municipalité par le demandeur :

A) IMPACTS SUR LA CIRCULATION

Une étude d'impact sur la circulation doit être produite pour tout projet commercial susceptible de causer une augmentation substantielle de la circulation automobile sur les rues publiques. Cette étude doit comprendre :

1. Une caractérisation de la zone potentiellement touchée, comprenant notamment un état actuel de l'offre en transport, des conditions actuelles de circulation et de stationnement;
2. Une estimation des déplacements générés par le projet selon les différents modes de transport, ainsi que des besoins en stationnement;

3. Une évaluation des impacts sur les déplacements, la circulation et le stationnement;
4. Les mesures de mitigation proposées et l'évaluation des impacts en tenant compte de ces mesures (le cas échéant).

B) GUIDE D'AMÉNAGEMENT DU SITE

Le demandeur doit produire un guide d'aménagement couvrant l'ensemble de la zone ou des zones dans lequel prend place le projet, et comprenant l'information suivante :

1. Un énoncé de vision et un concept d'aménagement global pour l'ensemble du site;
2. Des principes d'aménagement qui orienteront la conception et l'implantation des bâtiments;
3. Des objectifs et critères d'architecture, d'implantation et d'harmonisation des différents bâtiments et ensembles de bâtiments proposés et des espaces extérieurs (aménagement paysager, stationnement, éclairage, entreposage de matières recyclables et résiduelles, etc.);
4. Le contexte d'insertion du projet :
 - a. Un plan montrant la configuration du site et indiquant les dimensions et la superficie totale du terrain;
 - b. Un plan de localisation permettant de saisir l'intégration du projet à l'ensemble du secteur environnant;
 - c. Les caractéristiques naturelles et anthropiques du secteur;
 - d. L'identification et la localisation des servitudes et droits de passage existants ou projetés sur le site ou en bordure de celui-ci;
 - e. Les infrastructures publiques existantes et projetées (ex. : piste cyclable, étangs d'épuration, etc.) sur le site ou en bordure de celui-ci.
5. L'agencement entre les bâtiments :
 - a. Un plan montrant la localisation approximative des divers types de bâtiment à l'intérieur du secteur à développer. Les différents types doivent être précisés pour chaque terrain selon leur utilisation et leur gabarit;
 - b. Les élévations des bâtiments-modèles prévus dans le développement (forme, gabarit, détails architecturaux, etc.).
6. Le milieu naturel :
 - a. Un plan démontrant la localisation des interventions projetées sur le milieu naturel (exemple : les arbres à abattre, les boisés à conserver, les remblais et déblais, les interventions dans un cours d'eau ou milieu humide, etc.).
7. L'affichage :
 - a. Un plan général de l'affichage, en y incluant la forme, le style, les matériaux, les supports, les dimensions et le type de lettrage, ainsi que les couleurs de l'enseigne;

- b. Un plan général de l'éclairage de l'enseigne, en y incluant le type de luminaire ainsi que les couleurs utilisées, le raccordement électrique et le mode d'éclairage.
8. Construction de bâtiments :
- a. Les types ou modèles de bâtiments principaux projetés à l'intérieur du projet faisant l'objet de la demande :
- Une vue en isométrie ou en perspective des bâtiments projetés ou les élévations;
 - Les caractéristiques architecturales et les liens volumétriques des bâtiments projetés et les bâtiments existants situés sur les terrains contigus;
 - Le style des bâtiments projetés;
 - Les matériaux de revêtement extérieur des bâtiments avec indication de la couleur, de la dimension, de l'identification et du type d'appareillage;
 - La forme de la toiture;
 - Le type d'ouvertures qui seront installées.
- b. Les implantations types de chaque bâtiment projeté à l'intérieur du projet : marges de recul avant, latérales et arrière, distance entre les bâtiments, hauteur en mètres et en étages, la superficie minimale d'implantation au sol;
- c. Un relevé photographique des détails architecturaux des bâtiments existants environnants.

Ces éléments doivent être inclus au Plan d'implantation et d'intégration architecturale lors d'une demande de permis de construction.

Un projet de construction individuel qui a déjà fait l'objet d'un dépôt d'un PIIA lors d'une étape précédente, qui a été accepté par le conseil municipal n'a pas à faire l'objet d'une seconde analyse en vertu du présent règlement.

(535-1, 2015, a.2)



[...]

5.4 OBJECTIFS ET CRITÈRES POUR LE CARREFOUR 20/20

A) LES PROJETS DE LOTISSEMENT COMPORTANT LA CRÉATION OU LE PROLONGEMENT D'UNE RUE

Objectif 1 :

Concevoir un projet de lotissement qui s'intègre à la trame urbaine et aux milieux naturels d'intérêt.

- A1. Le réseau routier doit s'intégrer au réseau existant de manière à favoriser le raccordement des rues et à éviter les rues en cul-de-sac;
- A2. Le réseau routier doit être hiérarchisé en favorisant les principaux axes de déplacement prévus au plan d'urbanisme;
- A3. Le lotissement doit favoriser les déplacements alternatifs à l'automobile dans la Municipalité;
- A4. Le lotissement favorise la conservation des éléments naturels d'intérêt;
- A5. Le système de drainage, incluant sa localisation, est pensé au moment du lotissement et intégré à l'aménagement du site.

B) LES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT FAISANT L'OBJET D'UN CONCEPT ARCHITECTURAL D'ENSEMBLE

Objectif 2 :

Assurer l'interrelation des usages sur l'ensemble du site et des activités voisines de manière à créer un véritable pôle commercial et récréotouristique, tout en assurant une cohabitation harmonieuse avec les secteurs résidentiels

- B-2.1. Le concept d'aménagement permet une réalisation par phases, chacune d'entre elles étant autonomes en terme de circulation et de stationnement;
- B-2.2. Un axe majeur relie les activités situées de part et d'autre de la 34^e Avenue;
- B-2.3. Des liens permettent l'accès aux activités récréotouristiques situées sur les terrains voisins;
- B-2.4. Les usages prévus sont compatibles avec les activités du pôle récréotouristique existant et comprennent également des commerces et services de proximité;
- B-2.5. Les usages à portée régionale sont localisés de manière à profiter de la visibilité de l'Autoroute 20 (ex. : hôtellerie);
- B-2.6. L'aménagement du site favorise la création de liens avec le noyau villageois et le Lac Saint-François;
- B-2.7. L'aménagement des interfaces entre le site et la 20^e Rue permet de préserver le caractère résidentiel de cette dernière;
- B-2.8. Des écrans tampons assurent une cohabitation harmonieuse avec les terrains adjacents ayant une vocation résidentielle;
- B-2.9. L'implantation des bâtiments et les usages prévus favorisent l'encadrement et l'animation commerciale sur la 34^e Avenue.

Objectif 3 :

Créer un environnement favorisant les déplacements actifs et l'utilisation du transport collectif.

- B-3.1. Des aires de circulation piétonnes permettent de se déplacer de manière sécuritaire et efficace à travers l'ensemble du pôle commercial et récréotouristique;
- B-3.2. L'aménagement des espaces publics et des constructions assurent l'accessibilité des personnes à mobilité réduite;
- B-3.3. Des stationnements pour les cyclistes clairement identifiés sont localisés à proximité du réseau cyclable, et intègrent des aménagements destinés au confort des cyclistes;
- B-3.4. Des portes d'entrée piétonnes clairement identifiées par un aménagement spécifique sont localisées de manière à favoriser la connexion au quartier environnant;
- B-3.5. Un quai d'accueil de transport en commun (débarcadère) est localisé en bordure de la 34^e Avenue, à proximité des commerces, et comprend une construction protégeant des intempéries;
- B-3.6. Du mobilier urbain et des aménagements assurent le confort des piétons dans l'ensemble du site (trottoirs, espaces verts, bancs, lampadaires, poubelles, etc.);
- B-3.7. Des cheminements piétons sont aménagés le long de la 34^e Avenue et de la 20^e Rue.

Objectif 4 :

Créer une destination commerciale unique qui se distingue par son animation et son ambiance incitant à la promenade et à la détente.

- B-4.1. Un ou plusieurs espaces publics localisés de manière centrale permettent la tenue d'événements variés à longueur d'année;
- B-4.2. Dans la zone 43C, les commerces sont regroupés autour d'une zone piétonne;
- B-4.3. Des cafés et terrasses sont localisés en bordure des espaces publics;
- B-4.4. Les bâtiments et constructions intègrent des éléments architecturaux protégeant les visiteurs des intempéries ou des chaleurs excessives (marquises, auvents, avant-toits, etc.);
- B-4.5. Le mobilier urbain est de qualité, adapté au site et contribue par un style commun à l'image distinctive du lieu;
- B-4.6. Des espaces verts et de détente sont aménagés pour le confort des visiteurs;
- B-4.7. Le système d'éclairage nocturne contribue au sentiment de sécurité et à l'ambiance des lieux afin de prolonger l'expérience de magasinage;
- B-4.8. Le système d'éclairage limite la pollution lumineuse (type et orientation);
- B-4.9. Le traitement des façades favorise l'animation de la 20^e Rue, de la 34^e Avenue et du secteur piétonnier (présence d'entrées, de vitrines, de fenêtres, etc.);
- B-4.10. Des aires de jeux intérieurs et/ou extérieurs sont prévues pour les enfants à même le site.

Objectif 5 :

Créer une architecture de paysage au caractère champêtre et valorisant le cadre naturel du site et de la municipalité.

- B-5.1. Un élément significatif rappelle ou met en valeur la proximité du Lac Saint-François (fontaine, bassin, tour d'observation);
- B-5.2. L'aménagement paysager intègre autant que possible les arbres et autres éléments naturels d'intérêt existants;
- B-5.3. Des aménagements paysagers longent les voies de circulation et incluent des plantations massives privilégiant les espèces indigènes;
- B-5.4. Les clôtures, murets, mobilier et autres éléments de l'aménagement paysager favorisent des matériaux et des coloris d'aspect naturel.

Objectif 6 :

Diminuer l'impact visuel des aires de stationnement, des voies de circulation et des espaces de manutention sur le paysage.

- B-6.1. Les stationnements automobiles et débarcadères pour autobus touristiques sont prioritairement localisés à l'arrière des bâtiments ou groupes de bâtiments de manière à diminuer leur visibilité depuis les rues locales et les zones piétonnes;
- B-6.2. Dans les cas où des aires de stationnement sont adjacentes à une voie publique municipale, elles sont dissimulées derrière des aménagements paysagers denses;

- B-6.3. Les accès réservés aux pompiers sont traités de manière à se fondre dans le paysage;
- B-6.4. Les aires de livraison, de chargement et de déchargement, et les espaces d'entreposage de déchets sont préférablement regroupés à l'écart des espaces piétons et des rues publiques, et sont dissimulés derrière des aménagements paysagers ou des constructions, afin qu'ils ne soient pas visibles des rues locales.

Objectif 7 :

Diminuer l'impact des surfaces minérales sur l'environnement et limiter les îlots de chaleur.

- B-7.1. Les matériaux de pavage et de revêtement des toits plats favorisent la réflexion des rayons du soleil;
- B-7.2. À l'exception des lieux de rassemblement, les vastes surfaces entièrement minérales sont évitées;
- B-7.3. Les aires de stationnement intègrent des îlots de verdure et des alignements d'arbres;
- B-7.4. La largeur des voies de circulation est réduite au minimum nécessaire;
- B-7.5. La gestion des eaux de ruissellement prend la forme d'aménagements paysagers qui favorisent l'infiltration (noues d'infiltration, bassins de rétention enfouis, pavés perméables, etc.).

Objectif 8 :

Assurer la fonctionnalité et la sécurité des accès routiers et des stationnements.

- B-8.1. Le nombre d'entrées charretières est réduit au minimum;
- B-8.2. La localisation et l'aménagement des accès automobiles limitent les conflits entre usagers (piétons, cycliste, autos, transport collectif) et les impacts négatifs sur la circulation;
- B-8.3. Des cheminements piétons clairement identifiés permettent des déplacements sécuritaires dans les stationnements, et sont orientés de manière à encourager leur utilisation.

Objectif 9 :

Créer un cadre bâti de qualité, distinctif et harmonieux, au caractère champêtre.

- B-9.1. L'ensemble des constructions, y compris les constructions accessoires, présente un style architectural commun d'inspiration champêtre et villageoise;
- B-9.2. Le style architectural des bâtiments s'inspire des bâtiments déjà existants sur le site;
- B-9.3. Toutes les façades donnant sur une voie publique font l'objet d'un traitement architectural soigné;
- B-9.4. Des détails architecturaux et des éléments en saillie participent au caractère champêtre des bâtiments;

- B-9.5. Les façades principales doivent contenir suffisamment de fenêtres, particulièrement au rez-de-chaussée. Les murs aveugles sont limités aux murs peu ou pas visibles de la voie publique et des aires de stationnement;
- B-9.6. Des variations au niveau des hauteurs, des volumes et des matériaux animent les façades afin d'éviter tout aspect monolithique;
- B-9.7. Les matériaux de revêtement extérieur d'aspect naturel tels que la pierre, la brique et le bois sont prédominants;
- B-9.8. Les coloris des matériaux de revêtement extérieur et des éléments architecturaux privilégient les teintes naturelles et sobres. Les forts contrastes sont évités. Les couleurs vives sont limitées à l'accentuation de certains détails architecturaux de faible envergure;
- B-9.9. Lorsqu'utilisées, la brique et la pierre présentent des coloris naturels et traditionnels;
- B-9.10. Les couleurs des revêtements extérieurs s'harmonisent avec ceux des bâtiments voisins tout en étant différentes;
- B-9.11. Les toits en pente sont favorisés; des éléments architecturaux brisent la linéarité des toits plats (parapets, pignons, fausses mansardes, etc.);
- B-9.12. Les équipements et constructions accessoires (espaces d'entreposage, équipements mécaniques, antenne, etc.) sont localisés de manière à limiter leur visibilité depuis les voies publiques et dissimulés derrière des aménagements paysagers ou des constructions;
- B-9.13. Les terrasses privilégient le mobilier amovible;
- B-9.14. Les terrasses au niveau du sol sont privilégiées.

C) L'AJOUT OU LA MODIFICATION D'UNE ENSEIGNE

Objectif 10 :

Assurer un affichage élégant et harmonisé sur l'ensemble du site, qui s'intègre au paysage et à l'architecture des bâtiments.

- C1. Des espaces pour l'affichage sont intégrés à même l'architecture du bâtiment;
- C2. Les matériaux, les couleurs, la hauteur, la forme, le type de lettrage et le mode d'éclairage de l'enseigne doivent s'harmoniser au bâtiment. On doit éviter les effets de contraste trop prononcés. La forme et le volume de l'enseigne doivent faire équilibre avec le style du bâtiment;
- C3. Les enseignes installées sur un bâtiment ne doivent pas en altérer l'équilibre de la composition; elles ne doivent pas en voiler une composante significative ou nécessiter son enlèvement ou sa modification;
- C4. L'enseigne, par ses formes, ses dimensions et ses couleurs, doit demeurer sobre, discrète et s'intégrer harmonieusement avec le voisinage;
- C5. Dans le secteur piétonnier, les enseignes sont adaptés à l'échelle du piéton;
- C6. Le traitement architectural des enseignes autonomes (sur poteau, muret, etc.) est similaire à celui des bâtiments (matériaux);
- C7. Un aménagement paysager agrémenté la base des enseignes autonomes.

(535-1, 2015, a.3)