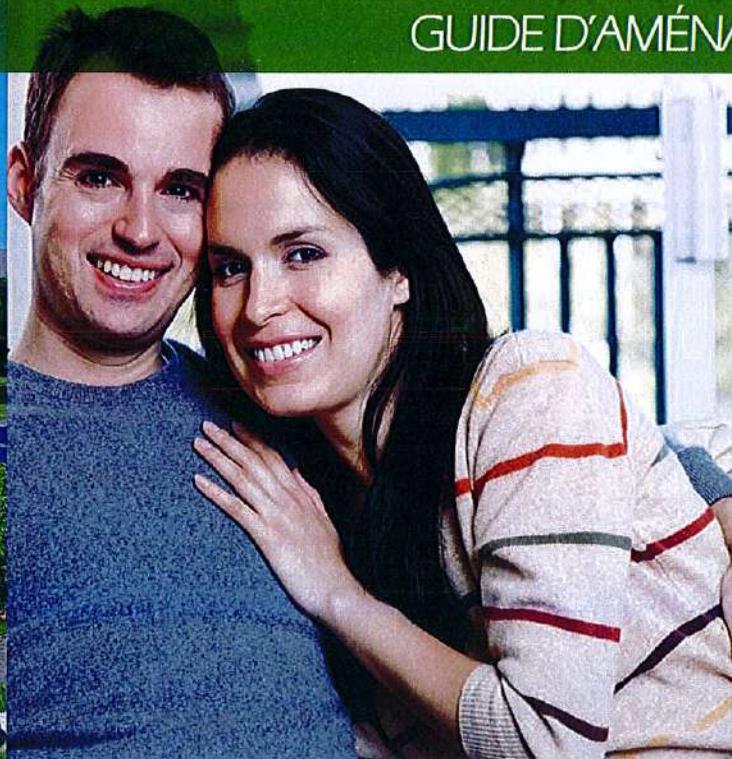
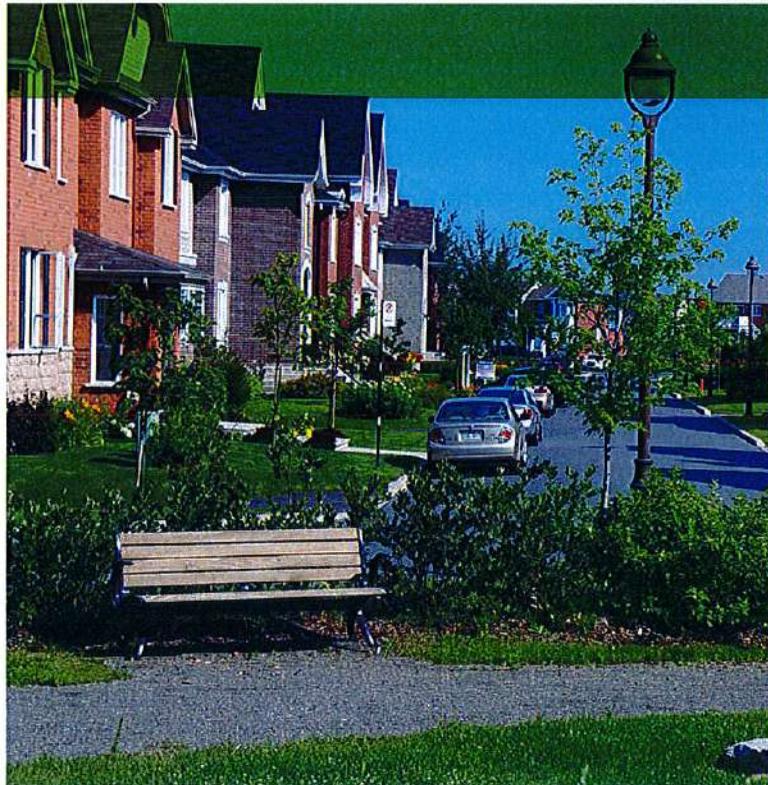




L'Héritage DE ROUSSILLON

GUIDE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT



PARTIE 1	INTRODUCTION	4	PARTIE 5	PARTI ARCHITECTURAL RÉSIDENTIEL	14	PARTIE 6	PARTI PAYSAGER RÉSIDENTIEL	27
1.1	OBJECTIF DU GUIDE	4	5.1	VISION ARCHITECTURALE	14	6.1	OBJECTIFS ET CRITÈRES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENT DES ESPACES EXTÉRIEURS	27
1.2	INTERPRÉTATION ET PORTÉE DE CRITÈRES	4	5.2	OBJECTIFS ET CRITÈRES ARCHITECTURAUX COMMUNS À TOUTES LES TYPOLOGIES RÉSIDENTIELLES	16	6.1.1	Nivellement et drainage	27
1.3	CONTENU DU GUIDE	4	5.2.1	Revêtements extérieurs	16	6.1.2	Systèmes d'irrigation	27
1.4	LOCALISATION	5	5.2.2	Toitures	17	6.1.3	Surfaces piétonnières	27
1.4.1	Occupation du sol en périphérie	5	5.2.3	Ouvertures	18	6.1.4	Allées véhiculaires et stationnements extérieurs	27
1.4.2	Interfaces urbaines	5	5.2.4	Balcons et porches	19	6.1.5	Plantations	28
1.5	LE SITE	6	5.2.5	Autres détails architecturaux	20	6.1.6	Éclairage extérieur	30
PARTIE 2	LE PLAN D'ENSEMBLE	8	5.3	OBJECTIFS ET CRITÈRES ARCHITECTURAUX PARTICULIERS AUX TYPOLOGIES RÉSIDENTIELLES	21	6.1.7	Clôtures, murets, haies et talus	30
2.1	CONCEPT D'AFFECTATION	8	5.3.1	Habitations unifamiliales isolées et jumelées	21	6.1.8	Mobilier et autres constructions accessoires	30
PARTIE 3	VISION ET CONCEPT D'AMÉNAGEMENT	12	5.3.2	Habitations unifamiliales contiguës	23	6.1.9	Foyers extérieurs	30
3.1	ÉNONCÉ DE VISION	12	5.3.3	Habitations multifamiliales	24	6.1.10	Contenants à déchets	31
PARTIE 4	PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT	12	5.3.4	Critères d'aménagement particuliers aux projets intégrés	25	6.1.11	Affichage individuel des projets résidentiels intégrés	31
4.1	ÉLÉMENTS STRUCTURANTS	12						
4.2	APPROCHE EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE	13						

PARTIE 7	SECTEUR COMMERCIAL ET MIXTE	32	PARTIE 8	AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC	36
7.1	OBJECTIFS ET CRITÈRES GÉNÉRAUX PARTICULIERS À LA TYPOLOGIE COMMERCIALE	32	8.1	PLAN DU RÉSEAU D'ESPACES VERTS	36
7.1.1	Volumétrie	32	8.1.1	Réseau vert	36
7.1.2	Composition de façade et implantation	32	8.1.2	Zones tampons	37
7.1.3	Matériaux de revêtement extérieur	32	8.2	PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC	38
7.1.4	Toitures	33	8.2.1	Plantations	38
7.1.5	Autres détails architecturaux	33	8.2.2	Éclairage	38
7.1.6	Écrans visuels	33	8.2.3	Mobilier et les équipements d'utilité publique	39
7.1.7	Équipements mécaniques sur le toit	33	8.2.4	Équipements d'utilité publique	39
7.1.8	Éclairage	33	8.2.5	Réseau routier	40
7.1.9	Allées véhiculaires et stationnement	34	8.3	PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR DE LA GARE	41
7.1.10	Aménagement paysager	35	8.3.1	Aires de stationnement	41
7.1.11	Enseignes et affichage	35	8.3.2	Éclairage	41
			8.3.3	Plantations	41

PARTIE 1: **INTRODUCTION**

1.1 OBJECTIF DU GUIDE

La production du présent guide et les critères qui le composent constituent un outil de planification qui permet aux élus municipaux, au Service de l'urbanisme et aux constructeurs d'orienter la nature et la forme des bâtiments et des aménagements qui seront construits dans le cadre du projet l'Heritage de Roussillon, localisé dans le quadrant nord-est de l'autoroute 730 et de la montée Saint-Régis

Il est le fruit d'une réflexion en profondeur entreprise pour le développement d'un projet résidentiel de qualité. Dans une optique d'affaires, le guide sert de balise aux divers intervenants dans l'orientation des divers projets. Il permet également le partage d'une vision commune du projet avec ses partenaires qui sont la Ville de Saint-Constant, la MRC de Roussillon, les autorités gouvernementales (MTO, MDDELCC, etc.), les entrepreneurs en construction, les propriétaires de résidence et les professionnels de l'aménagement.

Le présent guide traduit les objectifs d'aménagement suivants, poursuivis dans la mise en œuvre du projet de l'Heritage de Roussillon :

- Intégrer à la planification du projet et à sa mise en œuvre les principes de base d'un développement durable;
- Offrir une diversité de produits résidentiels capables de répondre aux besoins d'un large éventail de résidents;
- Favoriser la desserte du projet par la proximité du réseaurégional de train de banlieue;
- Aménager un nombre généreux de liens piétons et cyclables à travers les différents secteurs dont les boisés conservés.

1.2 INTERPRÉTATION ET PORTÉE DES CRITÈRES

Le guide est un complément aux différentes législations en vigueur sous les autorités municipales et provinciales. Son contenu est intégré au plan d'implantation et d'intégration architecturale numéro _____ de la Ville de Saint-Constant (PIIA). Le présent guide est reconnu légalement comme un outil d'orientation du développement de la majorité du territoire identifié, comme le secteur Héritage du Roussillon.

1.3 CONTENU DU GUIDE

Le guide regroupe :

- La formulation des critères architecturaux et paysagers;
- La description des principes de mise en œuvre du projet;
- Une description générale de la vision d'aménagement du projet et de son concept d'organisation spatiale;
- L'approche en matière de conservation et de protection des milieux naturels, de développement durable et de ses applications reliées à l'aménagement;
- Une présentation du contexte d'insertion du projet de l'Heritage de Roussillon par rapport à son environnement immédiat.

1.4 LOCALISATION

Le site du projet de l'Héritage de Roussillon est localisé à l'intersection nord-est de l'autoroute 730 et de la montée Saint-Régis, dans la ville de Saint-Constant, au cœur de la MRC de Roussillon.

1.4.1 Occupation du sol en périphérie

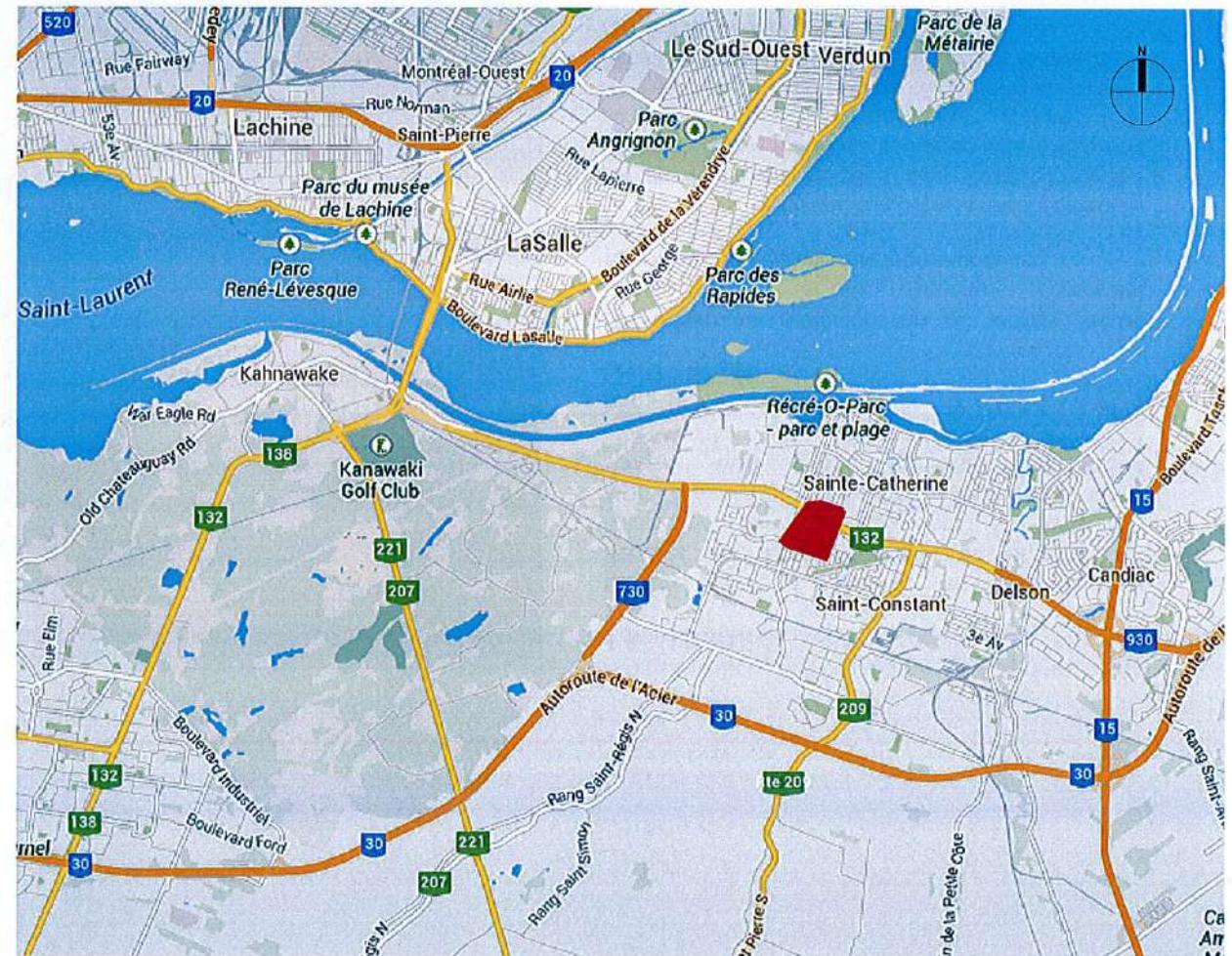
La périphérie du site est occupée par une zone agricole au sud de la montée Saint-Régis et par un boisé naturel à l'ouest de l'autoroute 730 et au nord de la voie ferrée, adjacent à la Réserve amérindienne de Kahnawake. Au nord-est du site, on retrouve un secteur résidentiel de basse densité tandis qu'un large parc multifonctionnel à l'intersection sud-est de la voie ferrée et de la rue Sainte-Catherine jouxte plus au sud un secteur résidentiel de basse densité.

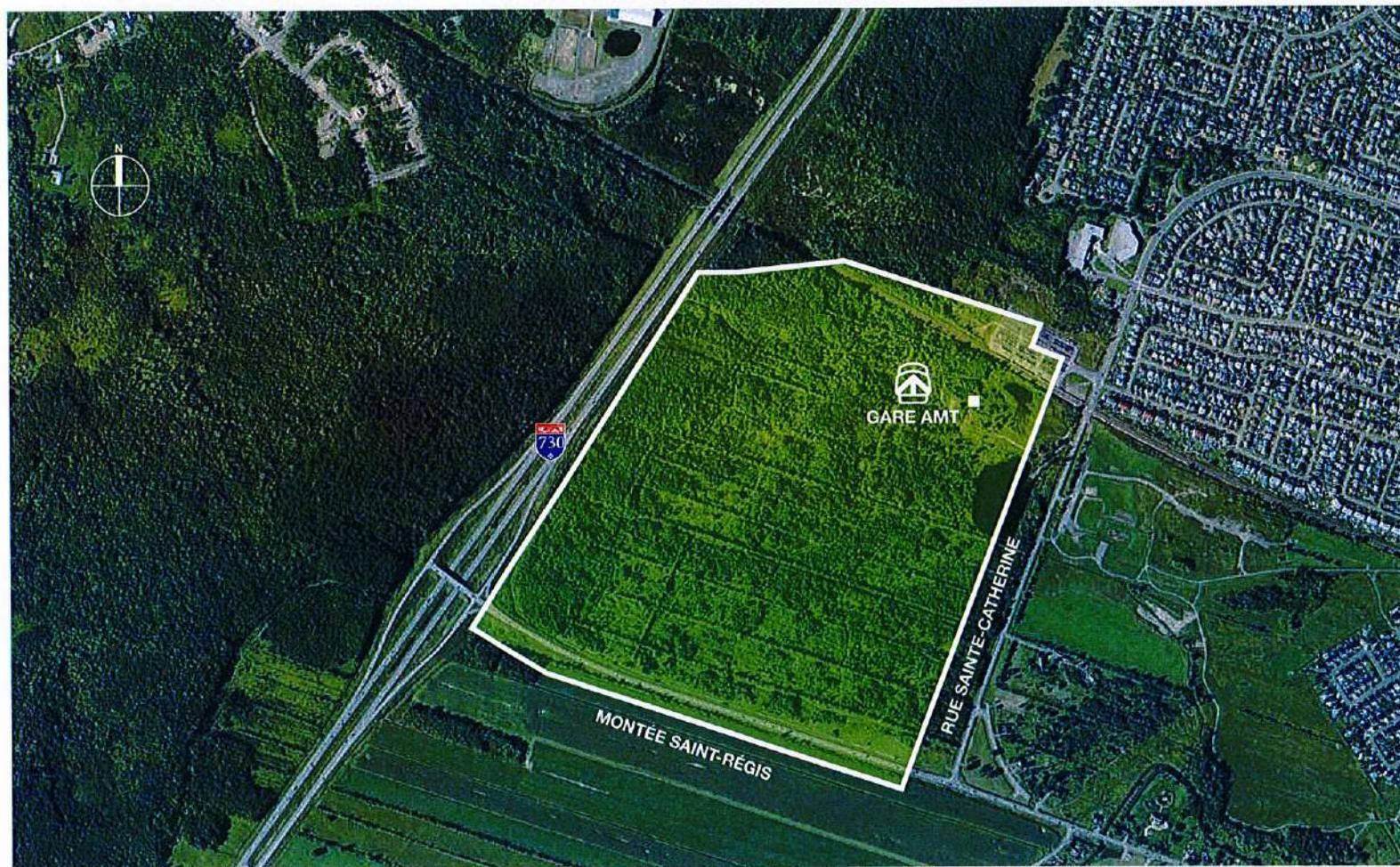
1.4.2 Interfaces urbaines

L'emprise de la voie ferrée du Canadien Pacifique traverse le site dans sa portion nord, ce qui constitue un obstacle à tout accès routier, mais offre en contrepartie un précieux moyen de transport alternatif. La gare intermodale Sainte-Catherine, à même le site, permet aux résidents de se rendre au centre-ville de Montréal en 35 minutes. Elle offre de surplus un stationnement incitatif.

À l'ouest, le site est bordé par l'autoroute 730 dont le son et la vue sont bloqués par la conservation d'une large bande tampon boisée d'environ 150 mètres. Cette interface naturelle permet de limiter les impacts négatifs reliés à la proximité de l'autoroute.

La conservation d'une bande tampon butte est également prévue en interface avec la montée Saint-Régis, principale voie d'accès.





1.5 LE SITE

Le site, dont la superficie est d'environ 100 hectares, est relativement plat et est situé sur d'anciennes terres agricoles dont la végétation avait commencé à coloniser. La majorité de sa surface était donc composée de friches arborescentes et comporte toujours un boisé plus dense dans la partie ouest adjacente à l'autoroute 730.

On y retrouve également un lac artificiel, le lac Lafarge, ainsi qu'un ruisseau permanent (branche 18) qui ceinture le secteur du lac.

Le site a fait l'objet d'une évaluation environnementale par la firme Genivar en 2008. Cette étude a conduit à l'émission d'un certificat d'autorisation (article 22) par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, conformément à la *Loi sur la qualité de l'environnement en 2009*.



Source : Genivar



Source : Genivar



Source : Genivar

PARTIE 2 : LE PLAN D'ENSEMBLE

2.1 CONCEPT D'AFFECTATION

Le site d'intervention possède une dominante résidentielle. Le concept d'affectation du sol repose sur la complémentarité de différents usages, permettant un milieu de vie convivial pour ses résidents. Trois éléments principaux composent l'affectation du territoire. La trame de rues proposée pourra évoluer selon les nouvelles tendances ainsi qu'en rapport aux objectifs recherchés liés à la densification.

1. Aires de conservation et réseau vert et public

Au travers des différentes zones de constructions résidentielles se retrouvent des zones de conservation des milieux naturels, principalement de la friche arborescente. Les boisés de plus grande qualité abritant des frênaies et des érablières sont préservés à l'intérieur d'une vaste bande de protection à l'ouest du site.

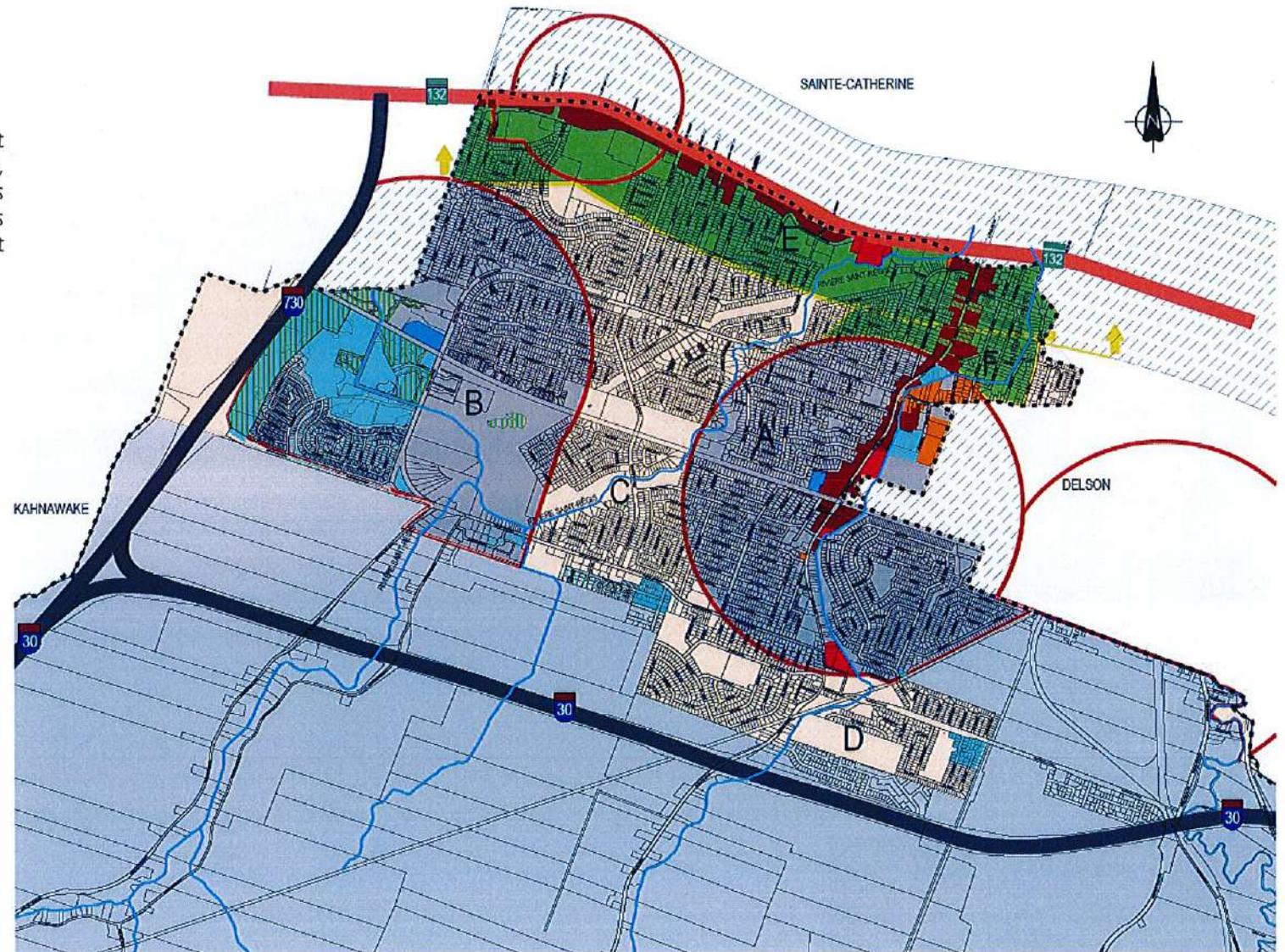
Les affectations publiques offrent une complémentarité d'usages, de la gare de train de banlieue au secteur de parc entourant le lac jusqu'au réseau vert, favorisant les déplacements actifs entre les différentes unités de voisinage résidentiels.

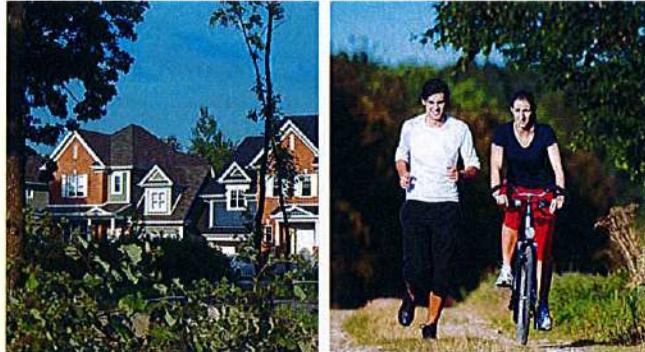
2. Usage résidentiel

Les usages résidentiels sont répartis en trois niveaux de densité. Des secteurs de plus forte densité ceinturent la localisation de la gare de Sainte-Catherine.

3. Pôle commercial

Un pôle d'affectation commerciale avec mixité potentielle est prévu sur la rue Sainte-Catherine. Il autorise des commerces et des services de proximité et permettent également des usages résidentiels.





PARTIE 3 : **VISION ET CONCEPT D'AMÉNAGEMENT**

3.1 ÉNONCÉ DE VISION

La conception du plan directeur de l'Heritage de Roussillon allie nature, transport collectif, modes de déplacement actifs, proximité de divers services et récréatifs ainsi que des produits architecturaux variés, répondant à la volonté des résidents d'opter pour une meilleure qualité de vie de quartier dans un cadre enchanteur.

CONSERVATION DES MILIEUX NATURELS

La nature est omniprésente et offre un espace de vie tant actif que contemplatif en respect des habitats fauniques et de la flore existants.

DÉVELOPPEMENT AXÉ SUR LA VALORISATION DU TRANSPORT COLLECTIF

À distance de marche des habitations, la proximité de la gare Sainte-Catherine permet de vivre en banlieue tout en ayant un accès direct à un réseau de train relié au centre-ville de Montréal.

DES PRODUITS RÉSIDENTIELS RÉPONDANT À PLUSIEURS CLIENTÈLES

La grande diversité de produits résidentiels variant de faible, moyenne à haute densité s'adresse à un large éventail de groupe d'âges aux compositions de ménages variés (célibataires, jeune couples, familles monoparentales, baby boomers, etc.). Cette mixité du profil des clientèles visées enrichira le milieu social de cette nouvelle communauté et de Saint-Constant.

PRÉSENCE D'UNE ZONE COMMERCIALE

Des commerces de proximité desserviront les unités de voisinage. Des usages d'habitation sont aussi autorisés aux étages supérieurs des commerces.

RÉSEAU VERT

Intégré à même les arrière-cours des habitations, le réseau vert comprend des sentiers multifonctionnels reliant les diverses unités de voisinage aux pôles récréatifs et civiques du secteur ainsi qu'à la gare de train de banlieue. Le plan directeur des parcs et espaces verts de la Ville de Saint-Constant de 2016 en fait état.

PARTIE 4 : PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

4.1 ÉLÉMENTS STRUCTURANTS

CONSERVATION DES MILIEUX NATURELS ET RÉSEAU MULTIFONCTIONNEL

Une forêt de qualité est préservée en bordure de l'autoroute 730. Elle abrite de nombreuses espèces fauniques, notamment des castors et des lièvres et sert également de bande tampon visuelle et sonore entre l'autoroute et les secteurs résidentiels.

Le réseau de sentiers complète la trame des déplacements en offrant, en site propre, une alternative à la rue pour les piétons et cyclistes.

RÉSEAU D'ESPACES VERTS

Des pochettes de verdure intégrées au tissu résidentiel permettent de créer un vaste réseau de verdure.



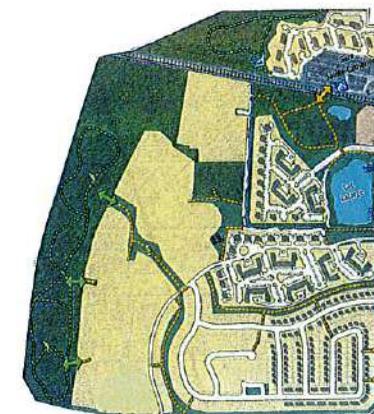
RÉSEAU ROUTIER ET ACCÈS VÉHICULAIRE AU SITE

Une collectrice principale alimente le quartier et relie la montée Saint-Régis à la rue Sainte-Catherine. D'une largeur d'emprise de 18 mètres, elle intègre un trottoir sur un côté de la rue. Les rues locales desservent les différentes unités de voisinage, elles ont une emprise de 15 mètres avec bordure des deux côtés de la rue.



UNITÉS DE VOISINAGE

Les différentes unités de voisinage présentent une transition harmonieuse tant dans leur variété de produits architecturaux que dans leur densité. Elles se déclinent en un potentiel de sept unités de voisinages résidentiels interconnectés entre eux.



4.2 APPROCHE EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le développement résidentiel proposé découle de la volonté et de la détermination conjointe du promoteur et de la Ville de Saint-Constant à mettre en œuvre un projet fondé sur les principes de développement durable.

Le site abrite une variété de milieux naturels fauniques et floristiques en pleine régénérescence. Il nous importe à tous de les protéger. Le projet offre une qualité et un cadre de vie attrayants aux résidents de L'Héritage de Roussillon et de Saint-Constant en général.

Afin de minimiser son impact environnemental, le projet se démarque par ses préoccupations environnementales à l'égard des éléments suivants :

LA CONCERTATION DES INTERVENANTS

Nous devons nous fixer comme objectif de trouver un équilibre entre la responsabilité environnementale, la gestion efficace des ressources, le confort et le bien-être des résidents, le développement communautaire et l'économie pendant et après la construction. Dans leur recherche de solutions durables, promoteurs et constructeurs doivent miser sur une intégration des disciplines, une approche conceptuelle concertée et une connaissance pointue des nouvelles techniques en matière de conception et construction durables.

LA CONSERVATION DES MILIEUX NATURELS

Héritage de Roussillon cède près de 40% de son territoire à des fins de parc et de conservation, préservant des milieux humides significatifs et des écosystèmes de grande qualité.

LA DENSITÉ DE DÉVELOPPEMENT

Conçu en intégrant certains principes de TOD (Transit-Oriented Development), le projet offre une variété de densités graduées selon leur proximité de la gare de train de banlieue. Une plus grande densité d'habitation permet de réduire l'empreinte au sol du développement ainsi que la pression sur les milieux naturels environnants.

LA GESTION DES EAUX PLUVIALES

Les eaux de ruissellement sont drainées de façon à permettre l'alimentation et la conservation des écosystèmes en place. Chaque unité de voisinage fera l'objet d'une analyse de gestion des eaux pluviales individuelles. Les arrières-cours seront ainsi drainés vers les milieux naturels conservés. Les superficies de stationnement des immeubles commerciaux devront respecter également les critères de gestion des eaux efficaces.

LA RÉDUCTION DES EMPRISES ROUTIÈRES

Les emprises routières des rues locales sont réduites au minimum, diminuant ainsi les surfaces imperméables et l'effet des îlots de chaleur, tout en abaissant la vitesse de la circulation automobile afin d'accroître la sécurité des résidents.

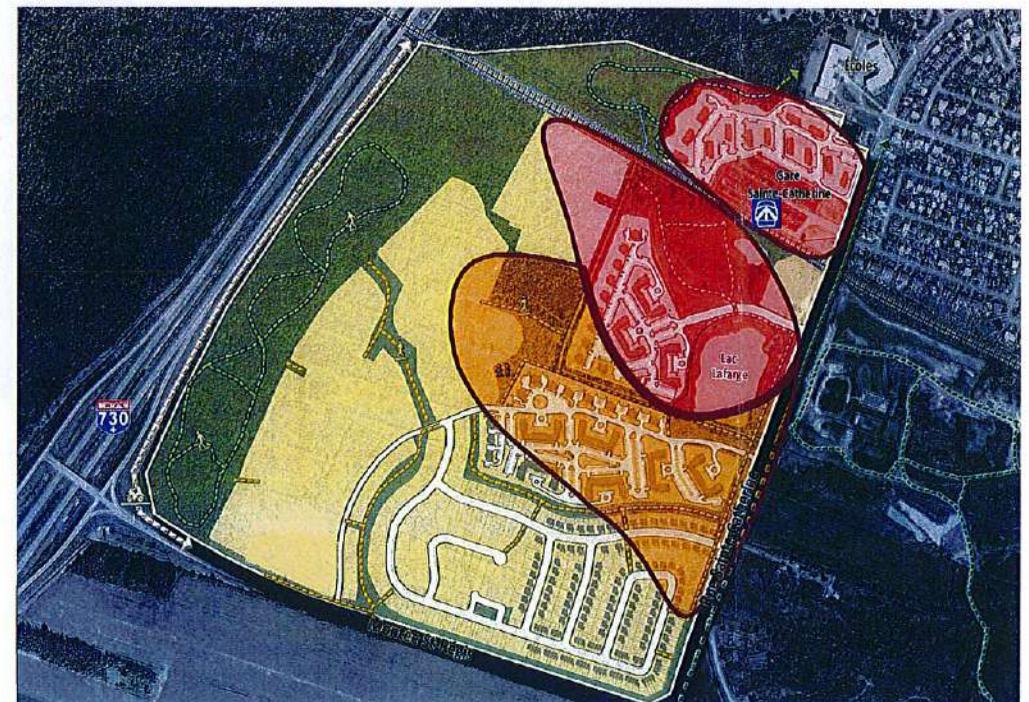
L'INTERCONNECTIVITÉ

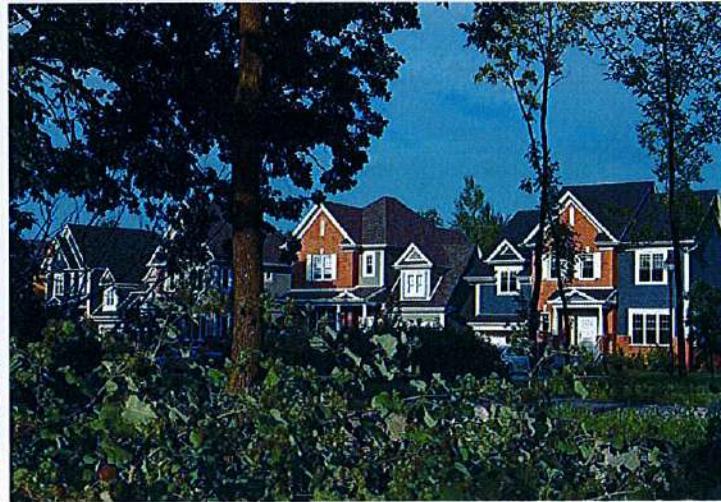
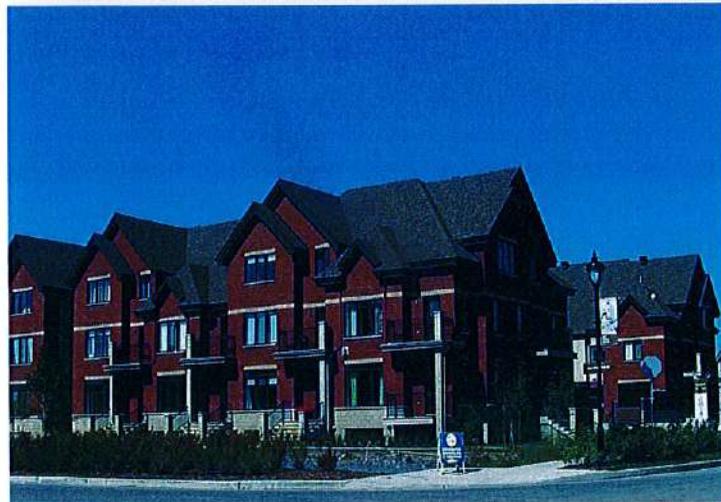
Avec son réseau vert intégré à la trame du développement, le projet offre une multitude de liens piétons à l'intérieur d'un cadre paysager exceptionnel. L'usage de l'automobile s'en voit ainsi réduit, au profit de déplacements actifs, favorisant les interactions sociales et les bienfaits physiques.

LÉGENDE

DISTANCE DE MARCHÉ DE LA GARE

- 400m - 5 minutes
- 800m - 10 minutes





PARTIE 5 : **PARTI ARCHITECTURAL RÉSIDENTIEL**

5.1 VISION ARCHITECTURALE

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

- **Inspiration stylistique**
Développer un parti architectural distinctif et pérenne capable d'être décliné suivant les différentes typologies résidentielles.
- **Harmonisation d'ensemble**
Harmoniser l'architecture de l'ensemble des bâtiments du projet et conserver l'unité architecturale de chaque bâtiment dans ses diverses composantes.
- **Qualité des matériaux**
Utiliser des matériaux nobles d'aspect naturel et durables. Choisir des couleurs incluses dans la palette des couleurs de terre.
- **Caractère durable**
Concevoir les bâtiments de manière à ce qu'ils minimisent leurs impacts sur l'usage des ressources et sur la qualité de l'environnement en général.



5.3 OBJECTIFS ET CRITÈRES ARCHITECTURAUX COMMUNS À TOUTES LES TYPOLOGIES RÉSIDENTIELLES

5.3.1 Revêtements extérieurs

MATÉRIAUX

Les matériaux de revêtement doivent être d'un nombre maximal de quatre, être cohérents et être choisis en fonction de leur longévité et de leurs qualités.

- Les matériaux choisis doivent s'harmoniser avec ceux des propriétés voisines.
- Les matériaux principaux privilégiés sont : brique d'argile ou reconstituée, pierre naturelle ou reconstituée, lambris de bois naturel ou reconstitué. Les parements à clin de vinyle, les stucs et agrégats sont à éviter.
- Matériaux complémentaires : bardeaux de cèdre, clin de fibrociment ou de bois reconstitué ou autres matériaux de qualité durable et esthétique. Le clin d'aluminium avec imitation de bois peut être utilisé en complément d'accent.
- Tout mur faisant face à une rue doit comprendre un matériau principal majoritaire en façade.
- Les transitions entre des matériaux différents doivent mettre à profit les modulations du bâtiment, par exemple, l'utilisation de bois sur une avancée et de briques sur la partie en retrait.

TRAITEMENT DES COINS

Les changements de matériaux aux coins doivent être appropriés à la nature des matériaux. Le recours à une plus grande part de maçonnerie sur le côté latéral de l'habitation donnant sur la rue est fortement encouragé.

COULEURS

- Favoriser une harmonisation entre les couleurs du revêtement extérieur et la (les) couleur(s) utilisée(s) pour la toiture.
- Favoriser une homogénéité entre les couleurs du bâtiment principal et ceux des bâtiments accessoires.
- Un maximum de trois nuances de couleur devrait être utilisé sur un bâtiment, excluant la couleur de la toiture.
- Les couleurs principales sont neutres et s'harmonisent bien avec les couleurs des propriétés adjacentes et celles du voisinage. Elles se retrouvent de façon naturelle dans l'environnement, telles les brun, chamois, ocre, gris, sable, olive et autres teintes de terre. Les teintes de blanc ne sont pas recommandées comme couleur principale.

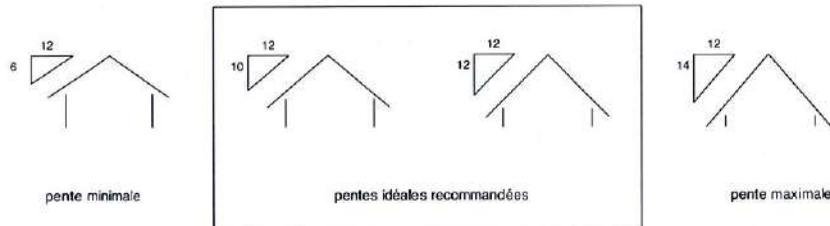
5.3.2 Toitures

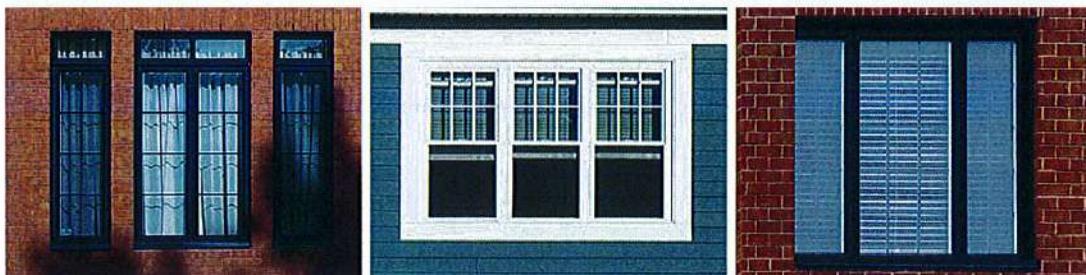
FORMES ET PENTES

- Les pentes de toit devraient être d'au moins 6:12 sans excéder 14:12.
- Les pentes de toit préférentielles sont de 8:12, 10:12 et 12:12.
- Les toits mansardés et les toits plats sont autorisés à condition qu'ils s'intègrent de façon harmonieuse à l'ensemble architectural du secteur.
- Les toits peuvent être à 2 ou 4 versants, mais leur forme doit être conçue de manière à prévenir d'importantes accumulations de neiges.
- Les lucarnes et pignons, de même que tout rehaussement de toiture visant à mettre en valeur un coin de bâtiment ou un détail de la composition de façade sont encouragés.
- Les toitures aux formes multiples et complexes, de même que les toitures surchargées de détails architecturaux sont à éviter.

MATÉRIAUX ET COULEURS

- Le bardeau d'asphalte demeure le matériau de revêtement de toiture privilégié.
- Les revêtements de toiture métallique ne devraient être utilisés que sur de petites surfaces pour rehausser et mettre en valeur un détail architectural de la construction (fenêtre en saillie, porche, etc.).
- Les couleurs privilégiées des matériaux de toiture sont dans les teintes de gris, brun et charbon.
- Les toitures de revêtement métallique devraient être de couleur harmonisée aux fascias et cadre des ouvertures. Les revêtements métalliques de couleur naturelle (acier zingué, cuivre ou cuivre oxydé) devraient être utilisés de manière limitée et que pour rehausser ou mettre en valeur un détail architectural de la toiture ou de la composition de façade.
- Les fascias, soffites et gouttières devraient être de la même couleur tandis que les descentes de gouttières devraient être harmonisées à la couleur des murs du bâtiment.





5.3.3 Ouvertures

PORTES

L'entrée principale au bâtiment doit être mise en valeur par une porte de qualité rehaussée par une composition de façade appropriée.

- Les portes peuvent être de bois teint ou peint ou, dans le cas de portes d'acier, prépeint ou peint.
- Les portes devraient être percées d'un vitrage ou, si elles sont pleines, une imposte ou un panneau vitré devraient leur être juxtaposés.
- Les portes devraient être protégées contre les intempéries. Il est préférable de les localiser à l'abri sous un toit en saillie ou un porche.
- Les fenêtres et les panneaux embossés sont privilégiés sur les portes de garage, car ils permettent de briser les grandes étendues de celles-ci.

FENÊTRES

Favoriser la construction de bâtiments dont la fenestration est abondante de manière à favoriser les vues d'intérêt, l'éclairage naturel des intérieurs et l'énergie solaire passive.

- La façade principale doit contenir au moins 20% d'ouvertures (sans compter les portes de garage).
- Les carrelages décoratifs intégrés aux ouvertures sont à privilégier.
- Les carrelages décoratifs amovibles ne sont pas favorisés.
- Les ouvertures ainsi que les portes doivent être conçues en proportion avec le volume de la résidence.
- L'utilisation de couleurs sobres et harmonisées au revêtement extérieur est privilégiée pour les cadres de portes et fenêtres. Les teintes de blanc pur ne sont pas recommandées comme couleur pour les fenêtres.

5.3.4 Balcons et porches

L'usage de balcon et porche est favorisé parce qu'il valorise la volumétrie du bâtiment, rythme et articule les compositions de sa façade.

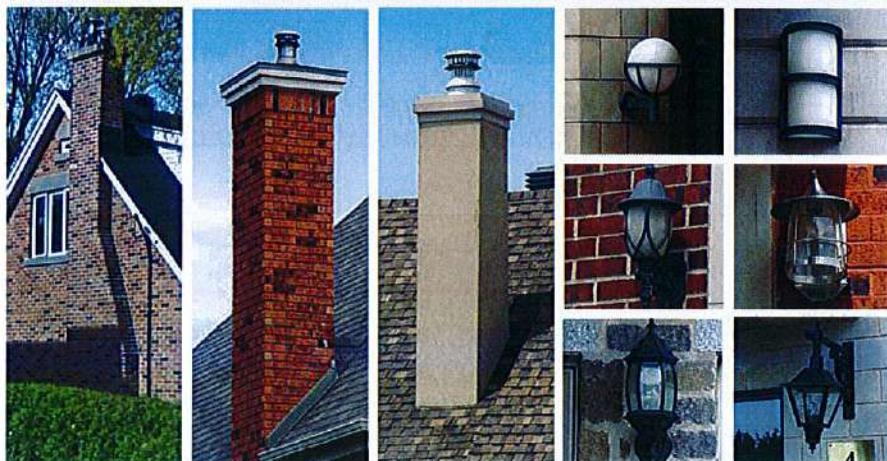
INTÉGRATION ET DIMENSIONS

- Les dimensions des porches et balcons devraient être proportionnés avec le reste du bâtiment.
- Les balcons partiellement ou complètement en retrait de l'alignement de façade sont privilégiés.
- Le drainage des balcons visibles de façon à prévenir les coulisses d'eau sur les murs extérieurs.
- Les dessous de balcons visibles doivent être peints, teints ou faits de matériaux dont les finis s'harmonisent avec le reste du bâtiment.
- Les porches ne devraient pas être à plus de 1,2 mètre du sol fini et l'espace dessous devrait être dissimulé par un écran végétal opaque.

GARDE-CORPS

- Les garde-corps de métal sont favorisés.
- Les garde-corps doivent s'harmoniser avec les cadres et leurs ouvertures.
- Les barotins des garde-corps situés en façade doivent avoir une facture esthétique et un fini stylisé.





5.3.5 Autres détails architecturaux

CHEMINÉES

- Les cheminées extérieures visibles de la rue publique doivent être recouvertes d'un des matériaux de revêtement principaux autorisés sur les murs extérieurs. Les cheminées en aluminium sont prohibées

APPAREILS MÉCANIQUES ET CAPTEURS ÉNERGÉTIQUES

- Les appareils mécaniques (climatiseurs, thermopompes, condensateurs, etc.) doivent être localisés dans les cours latérales ou arrière de façon à minimiser leur impact sonore et visuel. Ils ne devraient pas être visibles de la rue publique. Ils devraient être dissimulés derrière un écran végétal ou architectural.
- Les unités de climatisation au mur doivent être dissimulées de la rue publique derrière des grilles architecturales. Elles ne devraient pas être intégrées aux fenêtres.
- Les éléments de ventilation des entre-toits visibles de la rue devraient être de couleur harmonisée à celle de la toiture.
- Les capteurs énergétiques tels que panneaux solaires à cellules photovoltaïques doivent être de nature discrète et intégrés à la composition architecturale du bâtiment.

ANTENNES PARABOLIQUES

- Aucune antenne parabolique ne devrait être visible de la rue publique.

ÉCLAIRAGE ARCHITECTURAL

- L'éclairage architectural doit être intégré au bâtiment de manière à le mettre en valeur et assurer la sécurité des résidents. Il doit être dirigé vers le sol et non vers le ciel.
- Aucun éclairage architectural fixé au sol n'est autorisé.
- Les sources d'éclairage doivent être de couleur discrète et faits de matériaux chaleureux et nobles.

BONBONNES DE GAZ

- Dans les cas où une bonbonne de gaz est dissimulée derrière une clôture, un pictogramme placé sur la clôture et visible de la rue doit être présent afin d'informer la présence.

5.4 OBJECTIFS ET CRITÈRES ARCHITECTURAUX PARTICULIERS AUX TYPOLOGIES RÉSIDENTIELLES

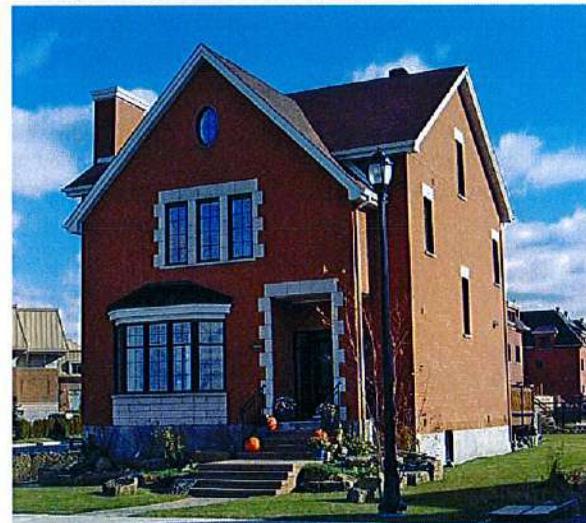
5.4.1 Habitations unifamiliales isolées et jumelées

VOLUMÉTRIE

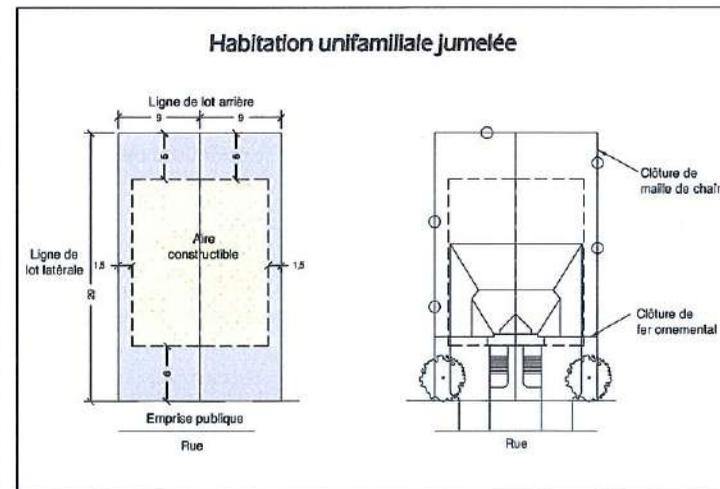
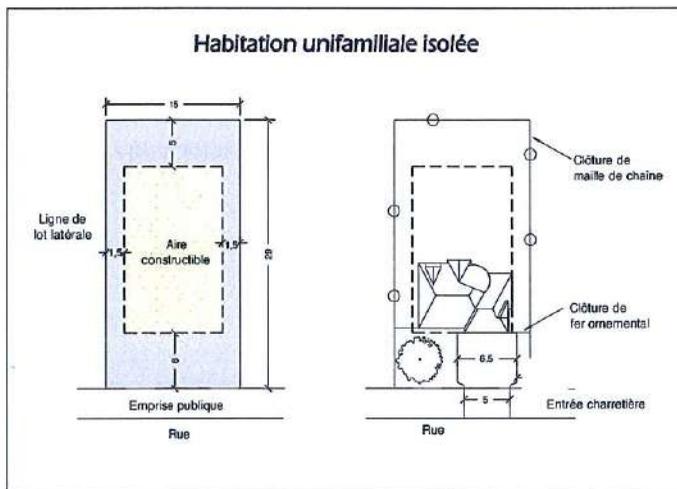
- Les habitations unifamiliales isolées et jumelées sont des bâtiments sobres, de formes et de compositions généralement rectangulaires. Elles présentent des proportions harmonieuses de hauteur, de largeur et de profondeur. Elles comportent un maximum de 2½ étages.
- L'articulation entre les divers volumes qui composent le bâtiment (corps de bâtiment, toits, saillants et rentrants, embrasures, balcons, etc.) devrait être étudiée avec soin et devrait s'apparenter d'un bâtiment à l'autre sur l'ensemble du site. Si le volume du garage devance l'entrée principale de la maison, la distance en saillie ne devrait pas dépasser 2,0 mètres.

COMPOSITION DE FAÇADE ET IMPLANTATION

- À l'exception des bâtiments développés en projet intégré, un bâtiment construit sur un lot distinct doit présenter une composition de façade différente de celles des bâtiments construits sur les lots immédiatement adjacents et implantés sur la même rue.
- Les habitations unifamiliales jumelées présentent une brisure verticale en façade entre les unités respectives tout en s'harmonisant les unes aux autres.



Normes d'implantation	Unifamiliale isolée	Unifamiliale jumelée
Marge avant	Min. 6 m	Min. 6 m
Marges latérales	Min. 1,5 m	Min. 0 et 1,5 m
Marge latérale d'un lot de coin	Min. 4,5 m	Min. 0 et 4,5 m
Marge arrière	Min. 7 m	Min. 7 m
Rapport bâti / terrain (CES)	Min. 0,15 m Min. 0,50 m	Max. 0,30 m Max. 0,50 m
Rapport plancher / terrain (COS)	Min. 0,30 m Max. 1,50 m	Min. 0,60 m Max. 1,50 m



DIMENSION DES LOTS

- La dimension minimale des lots des habitations unifamiliales isolées est de 15 mètres en façade et de 29 mètres de profondeur.
- La dimension minimale des lots des habitations unifamiliales jumelées est de 9 mètres en façade et de 29 mètres de profondeur.
- Dans le cas des lots ayant une ligne de lot avant en arc, la dimension minimale doit être au moins l'équivalent du 2/3 de la dimension minimale selon la typologie du bâtiment

STATIONNEMENT ET GARAGE

- Les stationnements peuvent être aménagés en cour avant ou latérale.
- Les entrées de stationnement ne doivent pas se trouver en dépression par rapport au niveau de la rue sinon une approbation du service du génie est nécessaire.
- Le ratio de stationnement pour les habitations unifamiliales isolées et jumelées est d'au moins 2 cases par bâtiment. L'espace disponible dans l'allée véhiculaire est comptabilisé dans le calcul du ratio de stationnement pour ces typologies.
- La largeur d'une entrée charretière, calculée à la ligne de lot, ne peut excéder 5 mètres. L'espace de stationnement peut devenir plus évasif par la suite tout en demeurant inférieur à 6,5 mètres.
- Lorsqu'autorisées, les entrées de stationnement supplémentaires doivent être composées d'un pavé autre que le bitume traditionnel et être constitués plutôt de pavés à hauts albédos ou de revêtements perméables permettant à l'eau de percoler (béton poreux, dalles, pavés de béton avec alvéoles, bades de pavage, etc.).

5.4.2 Habitations unifamiliales contiguës

VOLUMÉTRIE

- Les habitations unifamiliales contiguës ne peuvent excéder 3 ½ étages.
- L'usage de toitures à forte pente et à haut pignon est recommandé.
- L'utilisation des combles en espace habitable est souhaitée.

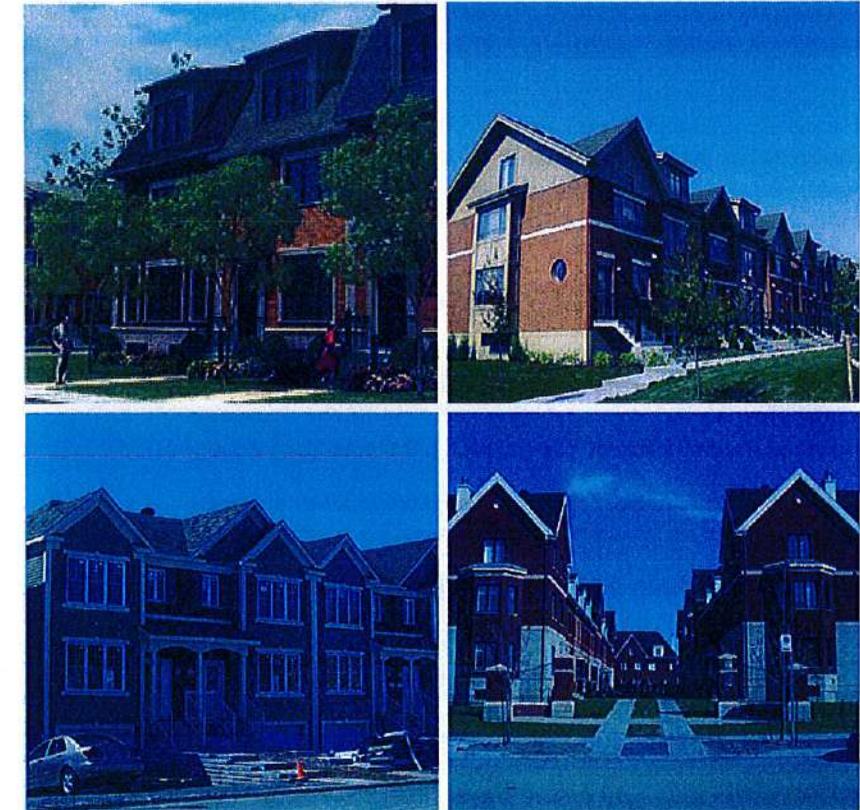
COMPOSITION DE FAÇADE ET IMPLANTATION

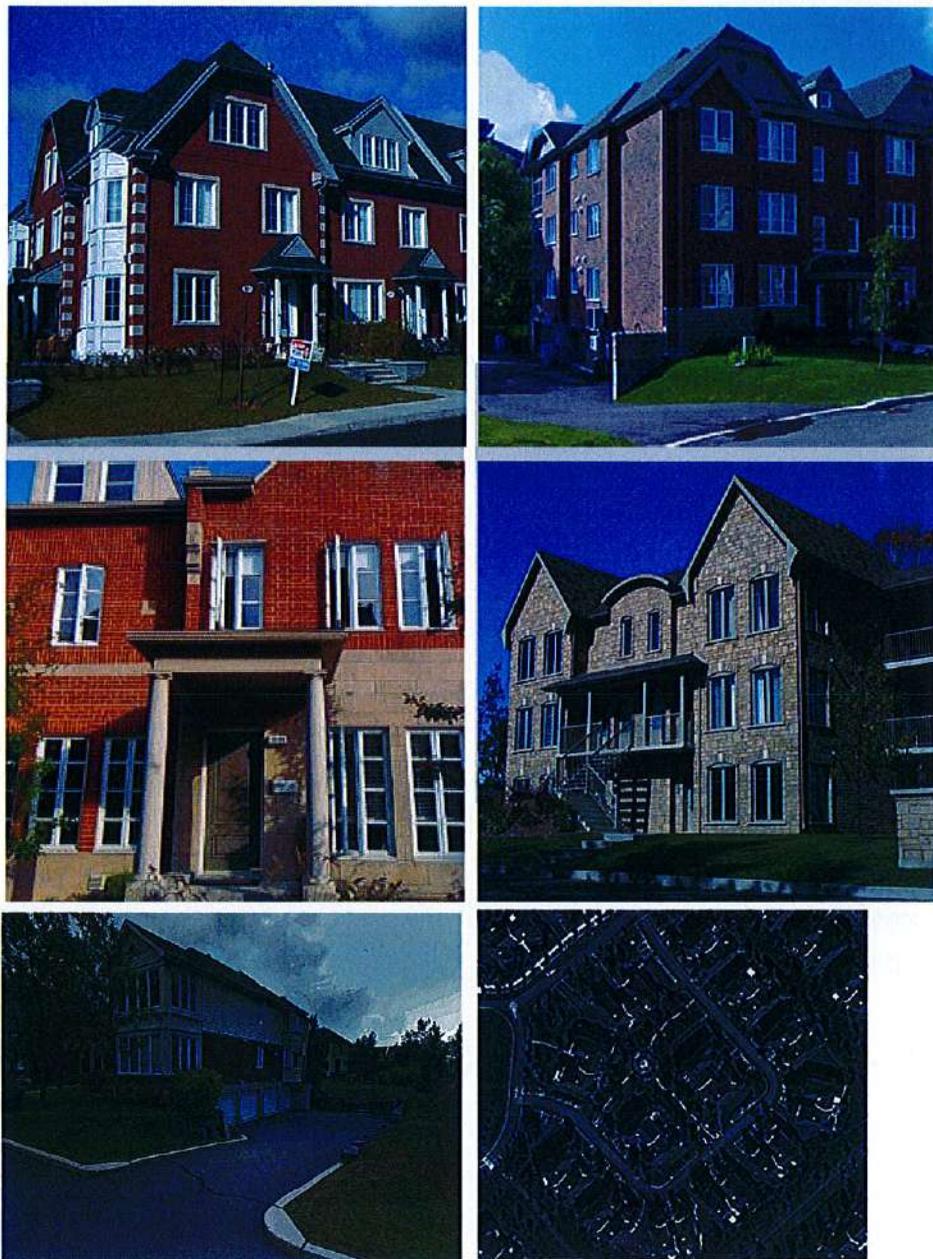
- La personnalisation de chaque unité d'un regroupement d'habitations unifamiliales contiguës est favorisée.
- La composition de façade d'une unité d'habitation devrait se distinguer des habitations qui lui sont contiguës.
- Les façades latérales donnant sur une rue publique présentent une composition d'une qualité semblable à celle de la façade principale.
- Les habitations unifamiliales contiguës devraient être implantées en projet intégré pour maximiser l'espace libre au sol et créer des cours privées et semi-privées à l'échelle humaine.
- Favoriser des modulations entre la hauteur du toit des différentes unités contiguës.
- Implanter les habitations unifamiliales contiguës perpendiculairement à la rue publique.

STATIONNEMENT ET GARAGE

- Les stationnements peuvent être aménagés en marge avant et latérale.
- Le ratio de stationnement pour les habitations unifamiliales contiguës est d'au moins 1,5 case par bâtiment.
- Lorsqu'autorisées, les entrées de stationnement supplémentaires doivent être composées d'un pavé autre que le bitume traditionnel et être composées plutôt de pavés à hauts albedos ou de revêtements perméables permettant à l'eau de percoler (béton poreux, dalles, pavés de béton avec alvéoles, bandes de pavage, etc.)
- Pour les grandes surfaces de stationnement, des îlots sous forme de jardin pluvial en sol perméable peuvent être privilégiés. Il s'agit d'un lit de plantes ou de pierres en dépression, conçu expressément pour capter les eaux pluviales et permettant au sol de les absorber lentement par infiltration

Normes d'implantation	Habitation unifamiliale contiguë
Marge avant	Min. 6 m
Marges latérales	Min. 2 m
Marge arrière	Min. 7 m





5.4.3 Habitations multifamiliales isolées et jumelées

VOLUMÉTRIE

- Les habitations multifamiliales devraient présenter un gabarit démontrant une transition dans les volumes de typologies et avoir une hauteur maximale de 4 étages.
- L'usage de toiture à pente moyenne ou mansardée est favorisé.

COMPOSITION DE FAÇADE ET IMPLANTATION

- La composition de façade des multifamiliaux devrait favoriser un traitement horizontal de manière à diminuer la perception de hauteur et favoriser leur harmonisation aux différents gabarits du projet.
- L'alignement des fenêtres suivant une même ligne horizontale est favorisé.
- L'intégration de bandeaux de maçonnerie (pierres de culture, briques en soldat ou en saillie, etc.) sur toute la largeur du bâtiment de manière à souligner l'horizontalité de la composition de façade est privilégiée.
- La composition des façades de tous les murs des bâtiments devrait être de qualité semblable.
- Les habitations multifamiliales sont implantées en grappe pour maximiser l'espace libre au sol et créer des cours privées à l'échelle humaine.

STATIONNEMENT ET GARAGE

- Le ratio de stationnement pour les habitations multifamiliales est d'au moins 1,5 case par unité de logement et au moins un tiers (1/3) des cases de stationnement doit être en souterrain.
- Le partage d'une seule entrée charretière et d'une seule allée de circulation pour deux (2) habitations multifamiliales est favorisé.
- Lorsqu'autorisées, les entrées de stationnement supplémentaires doivent être composées d'un pavé autre que le bitume traditionnel et être composées plutôt de pavé à hauts albédos ou de revêtements perméables permettant à l'eau de percoler (béton poreux, dalles, pavés de béton avec alvéoles, bandes de pavage, etc.
- Pour les grandes surfaces de stationnement, des îlots sous forme de jardin pluvial en sol perméable peuvent être privilégiés. Il s'agit d'un lit de plantes ou de pierres en dépression, conçu expressément pour capter les eaux pluviales et permettant au sol de les absorber lentement par infiltration.

Normes d'implantation	Habitation multifamiliale
Marge avant	Min. 6 m
Marges latérales	Min. 6 m
Marge arrière	Min. 7 m

5.4.4 Critères d'aménagement particuliers aux projets intégrés

Les projets intégrés regroupent plus d'un bâtiment sur un même lot et partagent des aménagements communs (stationnements, accès véhiculaires, aires d'agrément, piscine, bâtiments accessoires, etc.).

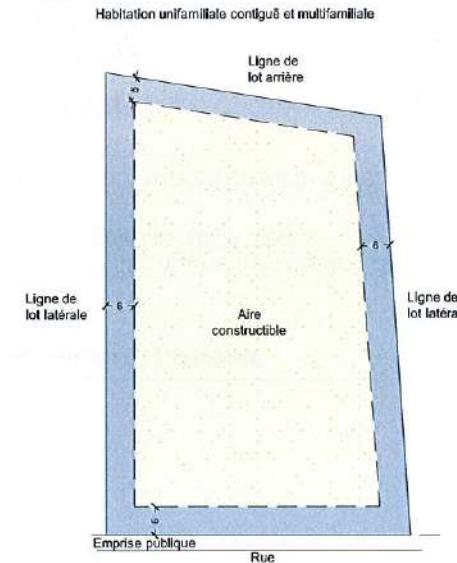
Les projets intégrés sont à privilégier pour l'implantation d'habitations unifamiliales contiguës et d'habitations multifamiliales.

IMPLANTATION

- Le nombre d'habitations unifamiliales contiguës d'une même structure ne doit pas être supérieur à 6 unités. La largeur totale des habitations contiguës d'une même structure ne doit excéder 45 mètres.
- La distance entre les façades des habitations unifamiliales contiguës devrait être d'au moins 10,5 mètres si elle ne comporte pas d'allée véhiculaire centrale et d'au moins 17,5 mètres avec une allée véhiculaire entre les deux façades des bâtiments.
- La distance entre les façades des habitations multifamiliales devrait être d'au moins 12,5 mètres tandis que la distance minimale entre deux bâtiments ne peut être inférieure à 6 mètres.

STATIONNEMENT ET GARAGES

- Les accès au stationnement souterrain sont permis sur les façades latérales ou arrière seulement.
- Les allées de circulation des stationnements de surface hors rue ont une largeur minimale de 5,5 mètres.
- Les stationnements de surface sont éloignés de 2,5 mètres au moins de tout bâtiment.
- Les aires de stationnement devraient être pavées et délimitées par une bordure de béton. Les bordures autour du stationnement sont percées afin de diriger l'excédent du ruissellement vers des zones paysagées.
- Un maximum de 12 cases de stationnement regroupées est permis. Au-delà de ce nombre, un arbre est planté à chaque 12 cases de stationnement. De plus, les stationnements visibles de la rue publique doivent être aménagés de façon à ce qu'ils soient dissimulés derrière un îlot de verdure paysagé.
- Pour les grandes surfaces de stationnement des îlots sous forme de jardin pluvial en sol perméable peuvent être privilégiés. Il s'agit d'un lit de plantes ou de pierres en dépression, conçu expressément pour capter les eaux pluviales et permettant au sol de les absorber lentement par infiltration.
- La dimension minimale d'une case de stationnement est de 2,5 mètres de largeur par 5,5 mètres de longueur. Elle ne doit toutefois pas excéder 3 mètres de largeur par 6 mètres de longueur, sauf dans le cas d'aires de stationnement pour personnes handicapés (3,7 par 5,5 minimalement).
- Les garages doivent être intégrés au bâtiment principal. Les garages isolés ou détachés sont à proscrire.
- Les garages ne peuvent empiéter dans la marge avant.





BÂTIMENTS ACCESSOIRES LIÉS AUX PROJETS INTÉGRÉS

- Une seule remise commune par bâtiment est permise. Elle doit être revêtue de matériaux agencés à ceux du bâtiment principal et intégrée dans l'aménagement paysager.
- Un seul bâtiment accessoire : serre, pavillon, gazebo ou pergola est permis pour un ensemble de bâtiments principaux érigés dans un même projet intégré.
- Le bâtiment accessoire (serre, pavillon, gazebo ou pergola,) doit s'intégrer de façon harmonieuse par son architecture et son aménagement paysager à l'ensemble architectural.
- Un bâtiment accessoire ne peut être implanté à moins de 1 mètre de toute ligne de lot et à moins de 3 mètres d'un bâtiment principal.
- La superficie maximale d'un bâtiment accessoire ne peut excéder 30 m². La hauteur hors tout maximale de la construction ne doit pas excéder 5 mètres (16 pieds).

PISCINES ET SPAS

- Une seule piscine creusée ou spa est permis par bâtiment principal. Ils doivent être sécurisés par une clôture réglementaire, elle est intégrée dans l'aménagement paysager afin de ne pas être visible de la rue publique.
- Une piscine ou un spa ne peut être implanté à moins de 3 mètres d'une ligne de lot arrière ou latérale. Ils ne peuvent être implantés à moins de 6 mètres d'une ligne de lot avant.
- Les spas sont permis dans les cours privées des habitations unifamiliales contiguës et doivent faire l'objet d'un aménagement soigné.

AIRE D'AGRÉMENT

- Une aire d'agrément d'une superficie d'au moins 25 m² /logement doit desservir l'ensemble des logements d'un même projet intégré. Chaque aire d'agrément desservant un même groupe de bâtiments ou un même bâtiment doit être concentrée au même endroit et faire l'objet d'aménagement paysager ou être occupée par des équipements récréatifs à l'usage de l'ensemble des occupants des logements desservis.

PARTIE 6

PARTI PAYSAGER RÉSIDENTIEL

6.1 OBJECTIFS ET CRITÈRES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENT DES ESPACES EXTÉRIEURS

6.1.1 Nivellement et drainage

- Le drainage des terrains adjacents au réseau vert doit favoriser l'écoulement des eaux de ruissellement vers les zones paysagées en arrière-lot conditionnellement à son approbation par le Service du génie de la ville.
- Autant que possible, limiter la superficie de surface imperméable résultant des aménagements extérieurs, allées véhiculaires et piétonnières, stationnements, etc.).
- L'aménagement de jardins d'eau de rétention ou de tranchées drainantes est favorisé.
- Les sentiers piétonniers doivent comporter un parcours sinueux et être bordés par des plantations d'arbres, arbustes et plantes vivaces.

6.1.2 Systèmes d'irrigation

- Les systèmes d'irrigation doivent être à haute efficacité (goutte-à-goutte) et l'alimentation par l'eau de pluie récupérée est encouragée.
- Le drainage des terrains et des surfaces minérales est orienté de manière à alimenter les îlots de plantation.

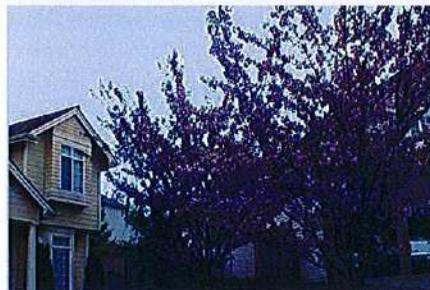
6.1.3 Surfaces piétonnières (projets intégrés, habitations unifamiliales contiguës et habitations multifamiliales)

- Le réseau piétonnier privé des projets intégrés doit permettre l'accès aux résidences en plus d'être relié au réseau public de sentiers piétons. Les sentiers et trottoirs aménagés devraient permettre une accessibilité universelle.
- Les surfaces piétonnières en gravillons ou en pavés perméables de même que les terrasses de bois ou de matières recyclés sont favorisées.

6.1.4 Allées véhiculaires et stationnements extérieurs

- Privilégier l'utilisation de matériaux perméables. Favoriser également des matériaux à albédo élevé, c'est-à-dire de couleur pâle, afin de limiter l'effet d'îlots de chaleur.
- Les pavés alvéolés sont favorisés dans les cas de demande d'allées véhiculaires supplémentaires.





6.1.5 Plantations

La conservation d'arbres matures existants et des essences nobles sur le site est fortement recommandée.

HABITATIONS UNIFAMILIALES ISOLÉES ET JUMELÉES

Un minimum d'un arbre, de moyen à grand déploiement, doit être planté en façade de chaque habitation unifamiliale isolée ou jumelée, selon la liste de la page suivante (Liste de plantation des arbres de moyen à grand déploiement).

HABITATIONS UNIFAMILIALES CONTIGUËS ET HABITATIONS MULTIFAMILIALES

Un minimum d'un arbre par 10 mètres linéaires de moyen à grand déploiement en façade sur rue publique est exigé.

Chaque projet devrait compter au moins 1 arbre par 100 m² de superficie de terrain libre (excluant la superficie affectée au bâtiment, au stationnement et aux allées véhiculaires et piétonnières) de manière à réduire les îlots de chaleur et favoriser l'aménagement de zones d'ombre.

De plus, dans le cas des habitations unifamiliales contiguës, un minimum d'un arbre, de petit à moyen développement, doit être planté en façade de chaque unité d'habitation, à l'intérieur de la liste fournis dans le présent document.

Les pelouses à faibles entretien sont à privilégier (voir tableau de la SCHL joint en annexe).

CAS PARTICULIER DES RÉSIDENCES MITOYENNES À LA VOIE FERRÉE

Préserver une bande paysagée de 5 mètres le long de l'emprise de la voie ferrée afin de créer un écran visuel et sonore dans le cas des projets intégrés. Cette bande paysagère devrait être dense et constitué d'un talus, d'un alignement d'arbres ainsi que d'arbustes afin de créer un écran.

Dans le cas d'habitation unifamiliale isolée ou jumelée, une plantation linéaire et dense d'arbres est requise en bordure de la voie ferrée pour créer un écran.

LISTE DE PLANTATION DES ARBRES DE MOYEN À GRAND DÉPLOIEMENT

- *Acer x freemani* 'Autumn Blaze' / Érable de Freeman 'Autumn Blaze'
- *Acer rubrum* 'Red Sunset' / érable rouge 'Red Sunset'
- *Acer saccharum* / Érable à sucre
- *Celtis occidentalis* / Micocoulier
- *Gleditsia triacanthos* 'Syline' / Févier à trois épines 'Syline'
- *Gymnocladus dioicus* / Chicot du Canada
- *Quercus rubra* / Chêne rouge
- *Quercus alba* / Chêne blanc
- *Quercus macrocarpa* / Chêne à gros fruits
- *Tilia americana* 'Redmond' / Tilleul d'Amérique 'Redmond'

LISTE DE PLANTATION DES ARBRES DE PETIT À MOYEN DÉPLOIEMENT

- *Acer rubrum* 'Armstrong' / Érable rouge 'Armstrong'
- *Amelanchier canadensis* / Amelanchier du Canada
- *Amelanchier grandiflora* 'Autumn Brilliance' / Amelanchier à grande fleur 'Autumn Brilliance'
- *Amelanchier leavis* / Amelanchier glabre
- *Celtis occidentalis* / Micocoulier
- *Ginkgo biloba* / Arbre aux quarante écus
- *Gleditsia triacanthos* 'Syline' / Févier à trois épines 'Syline'
- *Malus* 'Adams' / Pommier 'Adams'
- *Malus* 'Harvest Gold' / Pommier 'Harvest Gold'
- *Malus* 'Indian Magic' / Pommier 'Indian Magic'
- *Malus* 'Indian Summer' / Pommier 'Indian Summer'
- *Malus* 'Makamik' / Pommier 'Makamik'
- *Ostrya virginiana* / Ostryer de Virginie
- *Prunus virginiana* 'Schubert' / Prunier de Virginie 'Schubert'
- *Syringa reticulata* 'Ivory Silk' / Lilas japonais 'Ivory Silk'

LISTE D'ARBRES POUR ÉCRAN LE LONG DE LA VOIE FERRÉE

- *Acer rubrum* 'Armstrong'
- *Acer rubrum* 'Red Sunset'
- *Acer freemani* 'Autumn Blaze'
- *Quercus alba*
- *Quercus macrocarpa*
- *Quercus rubra*
- *Tilia americana*



Érable de Freeman



Chicot du Canada



Chêne blanc



Amelanchier du Canada



Arbre aux quarante écus



Pommier 'Indian Magic'



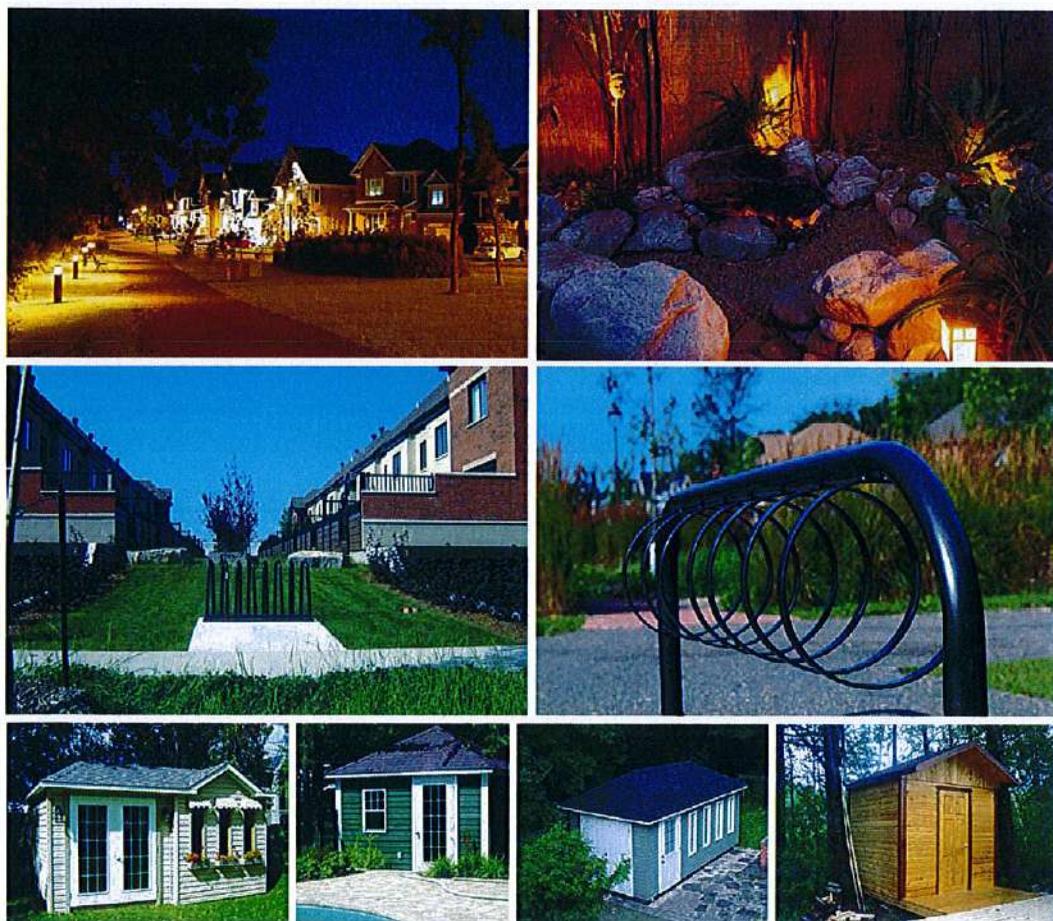
Acer rubrum 'Armstrong'



Quercus macrocarpa



Quercus rubra



6.1.6 Éclairage extérieur

L'éclairage extérieur n'est destiné qu'à assurer la sécurité des déplacements piétons et véhiculaires. Il est sobre et discret. L'éclairage n'empiète pas sur les propriétés voisines.

6.1.7 Clôtures, murets, haies et talus

Pour l'uniformité du projet, toutes les clôtures ont une hauteur de 1,5 à 1,8 mètre et de couleur noire. Elles sont à mailles de chaîne sur les lignes de lots arrière et latérales et en fer ou aluminium ornemental pour la section parallèle à la ligne avant.

6.1.8 Mobilier et autres constructions accessoires situés en cours ou marges avant et cours ou marges latérales

Les bâtiments ou constructions accessoires (remise, serre domestique, pavillon) sont de facture architecturale similaire au bâtiment principal et sont revêtus de matériaux appareillés. Ils ne comportent qu'un seul étage et sont implantés à au moins 0,6 mètre de toute ligne de lot.

Les projets intégrés intègrent un minimum de 0,5 support à vélos par unité d'habitation à l'extérieur du bâtiment.

6.1.9 Foyers extérieurs

Pour des raisons de santé publique et de qualité de l'air, les foyers extérieurs sont prohibés.

6.1.10 Contenants à déchets

Les contenants des matières résiduelles domestiques (déchets, recyclage, compost, etc.) sont rangés à l'intérieur des bâtiments dans la mesure du possible.

Si le besoin les force à être entreposés à l'extérieur, ils sont localisés de sorte qu'ils ne soient pas visibles de la rue publique. Ils sont dissimulés derrière un écran architectural ou végétal. Leur localisation doit prendre en considération les pratiques associées à la collecte et aux moyens mécaniques utilisés par la MRC de Roussillon lors de la collecte. Les conteneurs semi-enfouis sont à privilégier.

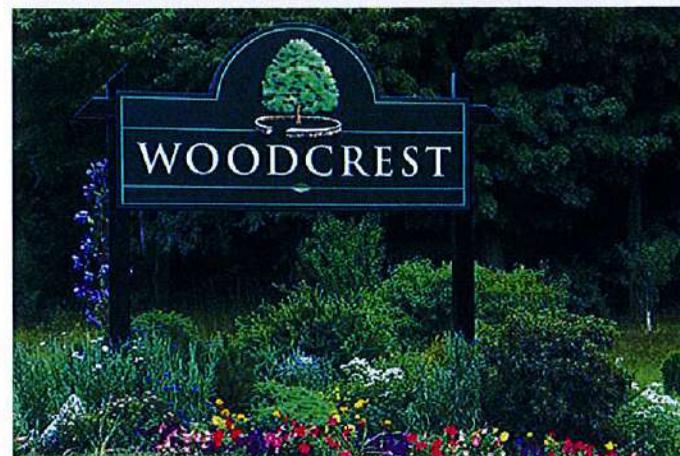
6.1.11 Affichage individuel des projets résidentiels intégrés

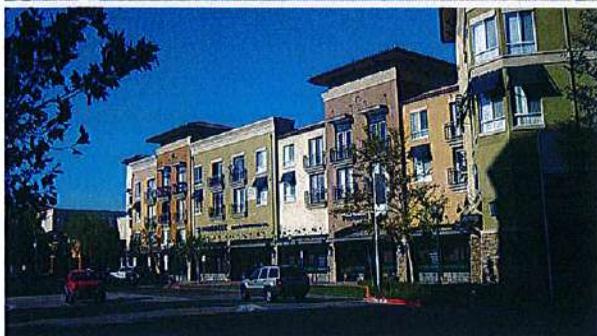
Le choix d'installer de l'affichage individuel est laissé à la discrétion de chaque constructeur des différents projets résidentiels intégrés que compte l'Héritage de Roussillon.

L'identification du nom du projet doit être installée sur une structure intégrée à l'aménagement paysager et visible de la voie publique. L'affichage doit être esthétique et sobre.

Une seule affiche d'identification du projet est autorisée par projet résidentiel intégré.

L'affichage doit être approuvé par résolution du Conseil municipal.





PARTIE 7: **SECTEUR COMMERCIAL ET MIXTE**

7.1 OBJECTIFS ET CRITÈRES GÉNÉRAUX PARTICULIERS À LA TYPOLOGIE COMMERCIALE

L'Heritage de Roussillon souhaite que l'architecture du secteur commercial renvoie une image de qualité et d'harmonie. L'architecture est contemporaine et relativement sobre.

7.1.1 Volumétrie

- Moduler les volumes de façon à ce qu'ils s'harmonisent entre eux. La volumétrie des tous les bâtiments commerciaux et mixtes devraient être d'apparence similaire.
- D'un maximum de trois étages, le rez-de-chaussée est d'usage commercial alors que les étages supérieurs peuvent être affectés à des usages résidentiels ou commerciaux.
- Dissimuler les zones de déchargement des marchandises ainsi que les aires de manœuvre en les intégrant à l'architecture du bâtiment.

7.1.2 Composition de façade et implantation

- Articuler le développement des façades en favorisant les décrochés et les retraits dans la construction et présenter une composition de façades personnalisées.
- L'entrée principale du bâtiment commercial devrait être orientée face à la rue publique.
- L'entrée des logements situés aux étages doit être distincte de celles commerciales.
- La façade principale devrait être percée d'ouvertures sur 90% de la façade au rez-de-chaussée.

- Les bâtiments devraient être implantés de manière à former un alignement sur rue relativement uniforme.
- L'emprise au sol du bâtiment devrait être proportionnelle à la superficie du lot pour toutes les constructions du secteur commercial.
- La marge avant minimale du bâtiment devrait être d'au moins 6 mètres.
- Les marges latérales minimums sont de 3 mètres tandis que la marge arrière ne peut être inférieure à 6 mètres.
- L'emprise au sol des bâtiments ne peut excéder 60% de la superficie du lot sur lequel il est implanté.

7.1.3 Matériaux de revêtement extérieur

- L'enveloppe extérieure des bâtiments devrait refléter une apparence de qualité, de solidité et de durabilité.
- Seuls la brique d'argile ou de béton, le béton architectural prémoulé, la pierre, les panneaux de métal architecturaux et le verre sont favorisés comme matériaux de parement des murs pour les bâtiments abritant un usage commercial et mixte.
- Les matériaux de revêtement extérieur devraient être choisis de manière à réduire la formation d'îlots de chaleur.

7.1.4 Toitures

- Les toitures du secteur commercial ou commercial/mixte devraient toutes être de type semblable et intégrer des concepts de développement durable.
- Les toits plats sont privilégiés pour tous les bâtiments commerciaux.
- Les toitures végétales et les membranes de toit de couleur à haut réfléchissement sont encouragées.

7.1.5 Autres détails architecturaux

- Il faut s'assurer que tous les éléments fonctionnels ou accessoires intégrés au bâtiment s'harmonisent à l'ensemble de la construction.

7.1.6 Écrans visuels

- Les écrans visuels construits pour dissimuler des aires de chargement et de déchargement devront être incorporés à l'architecture du bâtiment et fabriqués à partir de matériaux identiques ou s'harmonisant aux matériaux du bâtiment.

7.1.7 Équipements mécaniques sur le toit

- Les équipements mécaniques sur le toit seront disposés afin qu'ils ne soient pas visibles depuis la voie publique ou nécessiteront un écran visuel.
- L'écran en question, lorsqu'il est nécessaire, sera fabriqué à partir d'un matériau semblable en fait de qualité et d'apparence aux autres parties de la façade du bâtiment et sera incorporé, autant que possible, à l'architecture du bâtiment.

7.1.8 Éclairage

- L'éclairage architectural doit être intégré au bâtiment de manière à le mettre en valeur et assurer la sécurité des employés.
- Aucun éclairage architectural fixé au sol n'est autorisé.
- L'intensité de l'éclairage architectural ne peut être supérieure à 75 W.
- Les sources d'éclairage doivent être de couleur blanche.
- L'éclairage ne devrait être conçu que pour la sécurité des piétons et des véhicules circulant sur la propriété privée.
- Les allées piétonnières et celles menant au stationnement seront éclairées afin de fournir un système d'éclairage fonctionnel, attrayant et unifié à l'ensemble du lot.
- L'éclairage des aires de stationnement adjacentes à un développement résidentiel sera dirigé en direction opposée aux unités résidentielles.
- Les sources d'éclairage doivent être de couleur blanche.
- Il est recommandé d'appliquer les principes de «Dark Sky».





7.1.9 Allées véhiculaires et stationnement

- La superficie de terrain affectée aux aires pavées doit être limitée le plus possible.
- Pas plus de 50 espaces de stationnement ne pourront se trouver à un même emplacement sans être fractionnés par une bande de végétation.
- Chaque tête d'îlot de stationnement devrait intégrer une baie paysagée.
- Les cases de stationnement requises à la desserte des usages commerciaux est de 1 case /30 m² de superficie de plancher. L'usage résidentiel doit avoir un ratio de stationnement de 1 case par unité d'habitation.
- L'aire de stationnement commercial doit être distincte de celle résidentielle.
- Un tiers des stationnements résidentiels doit être situé en souterrain.
- Le nombre de cases de stationnement réservées pour les personnes handicapées doit être d'une case pour un stationnement de 1 à 99 cases.
- La dimension minimale d'une case de stationnement est de 2,5 mètres de largeur par 5,5 mètres de longueur. Elle ne doit toutefois pas excéder 3 mètres de largeur par 6 mètres de longueur, sauf dans le cas d'aires de stationnement pour personnes handicapées (3,7 par 5 mètres minimalement).
- Toute entrée charretière doit être implantée à au moins 8 mètres d'une intersection ou d'une voie ferrée.
- Chaque lot ne peut être desservi par plus de deux entrées charretières, lesquelles doivent être séparées d'une distance d'au moins 12 mètres.
- La dimension minimale d'une allée d'accès à sens unique est de 4 mètres minimum et de 6 mètres maximum.
- La dimension minimale d'une allée d'accès à double sens est de 6 mètres minimum et de 12 mètres maximum. L'implantation d'un terre-plein est souhaitable.
- La surlargeur de manoeuvre dans les stationnements est de 1,2 mètre.
- Toutes les aires destinées à la circulation et au stationnement des véhicules doivent être pavées et limitées par une bordure de béton.
- Toute aire de stationnement comportant au moins 12 cases de stationnement doit prévoir un système de drainage sous terrain ou un équivalent intégrant des nouvelles pratiques de gestion écologique des eaux, conformément aux principes de développement durable.
- Pour les grandes surfaces de stationnement, des îlots sous forme de jardin pluvial en sol perméable peuvent être privilégiés. Il s'agit d'un lit de plantes ou de pierres en dépression conçu expressément pour capter les eaux pluviales et permettant au sol de les absorber lentement par infiltration.

7.1.10 Aménagement paysager

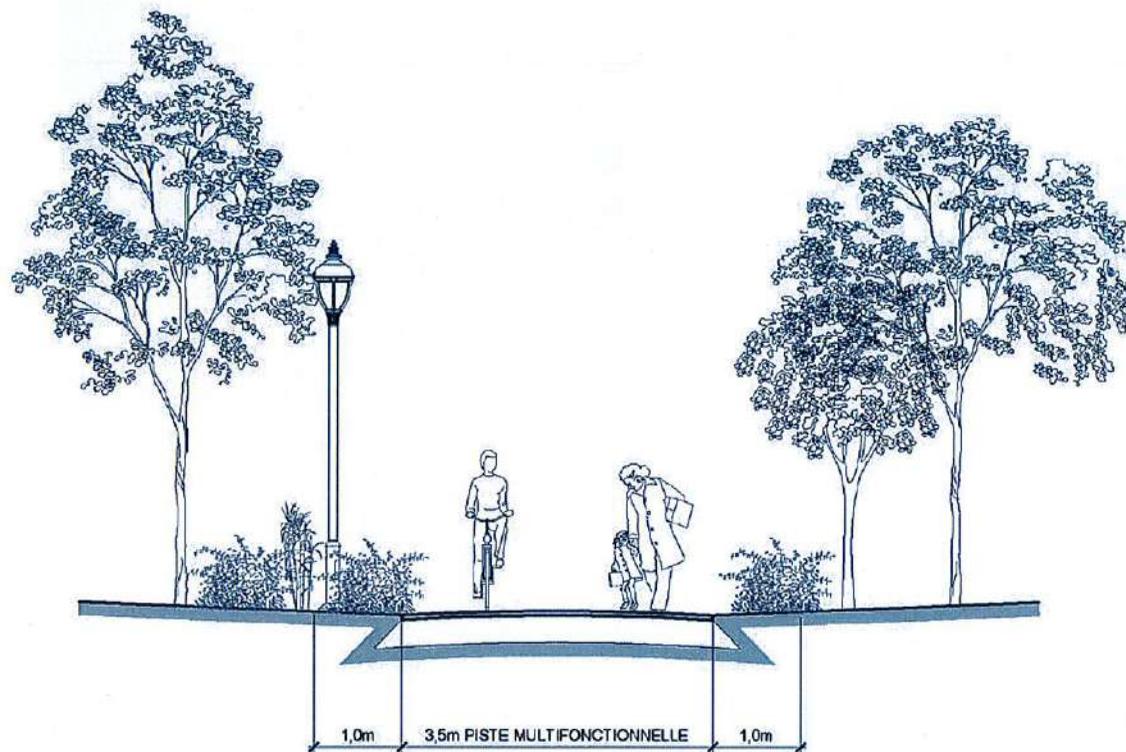
- Les plans d'aménagement paysager devront être préparés pour toutes les parties du lot non couvertes par un bâtiment ou des aires pavées.
- L'aire située à l'intérieur des 3 premiers mètres de toute ligne de lot (avant, arrière et latérale) doit être paysagée et ne comporter pas moins d'un arbre par 10 mètres linéaires.
- Au moins 10% de la superficie totale du lot doit être couverte de matériel végétal.
- L'intégration de modulation dans le terrassement du terrain est fortement encouragée.
- L'aménagement paysager devrait servir à atténuer les parties massives du bâtiment et les murs aveugles ou sans intérêt architectural particulier.

7.1.11 Enseignes et affichage

- La Ville de Saint-Constant vise à ce que les enseignes privées des différents occupants de la zone commerciale privilégient une grande sobriété d'affichage et qu'elles soient limitées au maximum en matière de nombre et de superficie.
- Considérer l'affichage et les enseignes comme des composantes architecturales du bâtiment.
- Planter les enseignes détachées du bâtiment sur un socle et non sur un poteau.
- L'affichage privé regroupe à la fois l'identification de l'établissement commercial et la signalisation directionnelle sur chaque lot. Le style et la dimension de cet affichage doivent être harmonisés sur l'ensemble du centre commercial.



Coupe type du sentier multifonctionnel



PARTIE 8: AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC

8.1 PLAN DU RÉSEAU D'ESPACES VERTS ET PLANS D'EAU

8.1.1 Réseau vert

Le réseau vert est constitué de passages paysagers qui facilitent les déplacements pédestres et cyclables. L'ensemble de corridors permet le déploiement du réseau piétonnier et cyclable et offre au promeneur un parcours agréable et stimulant.

Il se déploie d'une extrémité à l'autre du développement, reliant entre eux les secteurs résidentiels et commerciaux, les parcs publics ainsi que la gare de train.

D'une largeur de 3,5 mètres, le revêtement du sentier dans le secteur de la gare (dans un rayon de \pm 500 mètres) devrait être constitué de poussière de pierre.



8.1.2 Plans d'eau

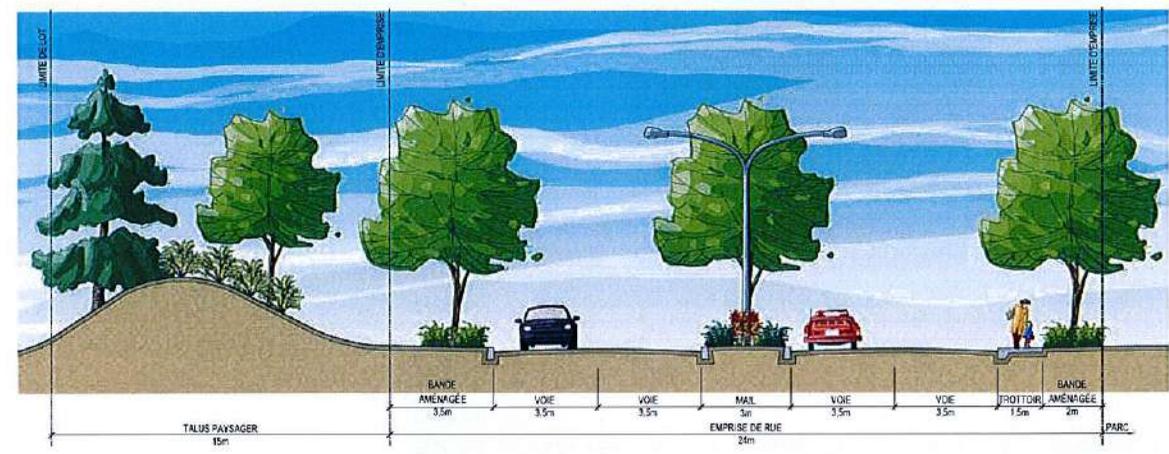
Aménager l'ensemble des rives du lac de manière à créer une rive naturelle et prévenir la détérioration des berges qui limitera l'érosion et assurera le maintien de la qualité des eaux, tout en assurant sa mise en valeur.

8.1.2 Zones tampons

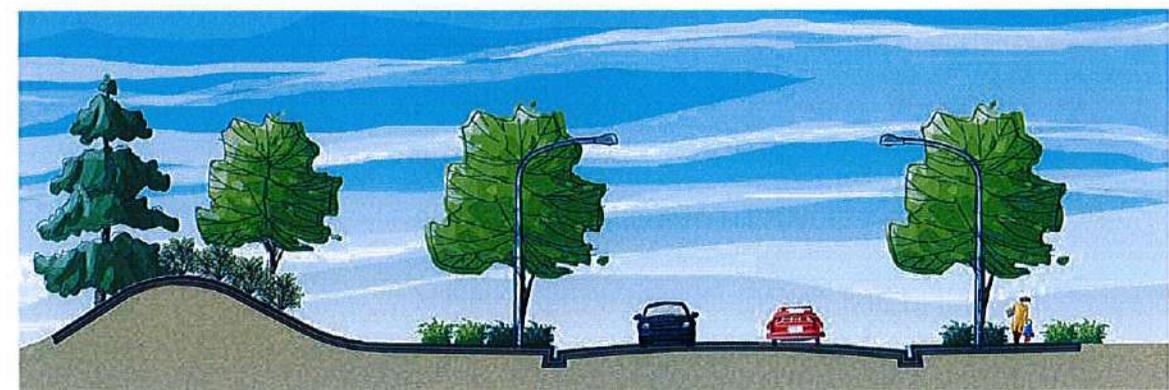
De riches milieux naturels de conservation entourent le projet et forment une large bande de protection, en interface avec l'autoroute 730 et la voie ferrée. De plus, une bande tampon longeant la montée Saint-Régis et la rue Sainte-Catherine est aménagée avec un talus.



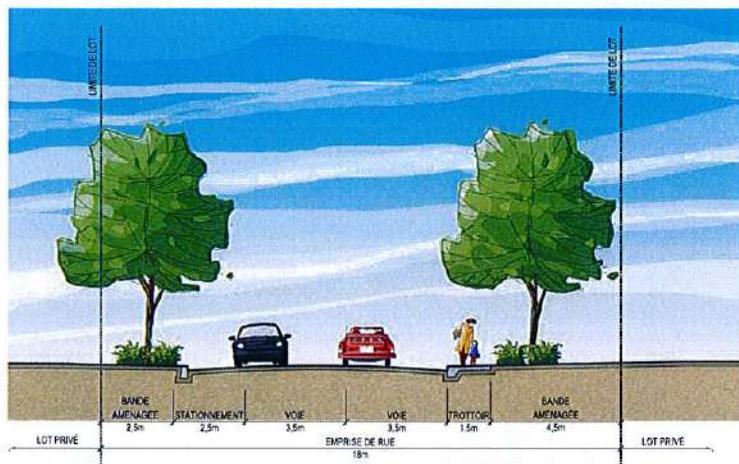
Coupe type de la rue Sainte-Catherine



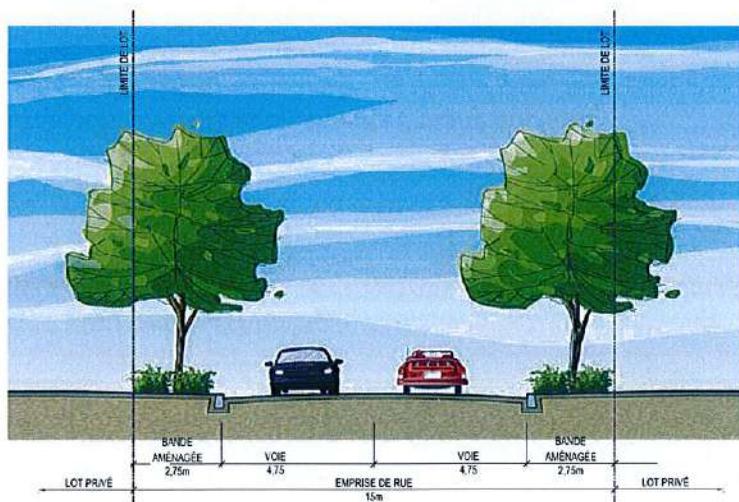
Coupe type de la montée Saint-Régis



Coupe rue résidentielle collectrice



Coupe rue résidentielle locale



8.2 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC

8.2.1 Plantations

Sur les sections de rue publique ne comportant aucun lotissement résidentiel, les arbres de rue à grand déploiement sont implantés de chaque côté de rue en moyenne aux 10 mètres de centre à centre. Les espèces sont diversifiées pour éviter la propagation des maladies.

8.2.2 Éclairage

L'éclairage du domaine public devrait appliquer les principes de « Dark Sky ».

Le réseau d'éclairage doit fournir un système d'éclairage fonctionnel, attrayant et unifié à l'ensemble du projet.

L'éclairage ne devrait être conçu que pour assurer la sécurité des piétons et des véhicules, notamment au niveau des intersections ou des traverses piétonnières qui relient les différents réseaux multifonctionnels.

Les sources d'éclairage doivent être de couleur blanche.

8.2.3 Mobilier et les équipements d'utilité publique

LES BOÎTES POSTALES

Les boîtes postales sont disposées en groupe pour desservir les différentes unités de voisinage. Elles sont accompagnées de bancs et de poubelles et/ou bacs de recyclage. Dans la mesure du possible, les boîtes postales sont intégrées aux entrées des passages piétons.

Une zone de refuge pour automobilistes est à privilégier dans l'emprise municipale.

Des aménagements paysagers composés de graminées et d'arbustes rustiques complètent l'aménagement.



8.2.4 Équipements d'utilité publique

Les équipements majeurs d'utilités publiques implantés hors sol, doivent être regroupés au sein d'un même endroit. Ils doivent être dissimulés derrière un écran végétal dense, de manière à ne pas être perceptibles à partir de l'espace public.

Les équipements positionnés sur les propriétés privées doivent être dissimulés par aménagement paysager afin d'atténuer leur impact visuel sur l'environnement.

8.2.5 Réseau routier

RUES EN CUL-DE-SAC

La longueur maximale d'une rue se terminant en cul-de-sac ne devrait pas excéder 500 mètres. Cette longueur est calculée à partir du centre de l'intersection de la collectrice jusqu'au début du cercle constituant le cul-de-sac.

RUES EN TÊTE DE PIPE

La longueur maximale d'une rue se terminant en tête de pipe ne devrait pas excéder 1000 mètres. Cette longueur est calculée à partir du centre de l'intersection de la rue d'origine jusqu'au début du tracé de la tête de pipe.

MESURE D'ATTÉNUATION DE LA CIRCULATION

Afin de développer un réseau routier sécuritaire pour l'ensemble des usagers, une série de mesures d'atténuation de la circulation sont envisageables. Parmi celles-ci, notons l'implantation des mesures suivantes :

- Le rétrécissement au carrefour;
- Le terre-plein aux intersections principales;
- Le goulot d'étranglement;
- Le passage piéton surélevé;
- Le dos d'âne.





8.3 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR DE LA GARE

8.3.1 Aires de stationnement

Les aires de stationnement de la gare doivent être pavées et délimitées par une bordure de béton. Les bordures autour du stationnement sont percées afin de diriger l'excédent du ruissellement vers des zones paysagées.

8.3.2 Éclairage

L'éclairage utilisé vise à assurer la sécurité des utilisateurs de la gare et de son stationnement, tout en respectant les principes de réduction de pollution lumineuse. Les lampadaires sont munis de paralumes évitant ainsi une perte d'éclairage vers le ciel.

8.3.3 Plantations

Une bande de 1,5 mètre est plantée autour des stationnements, créant ainsi une bande tampon et un écran visuel pour les résidents adjacents.

De plus, le stationnement devrait compter au moins 1 arbre par 10 places de stationnement avec des îlots de verdure. Des plantations d'arbustes et de vivaces devraient compléter avantageusement le site.

