



Ville de Trois-Rivières

**Projet de règlement sur le plan d'urbanisme
(2021 / XX)**

TRÈS
Trois-Rivières

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE 1. CONTENU ET STRUCTURE.....	1	I. Mise en contexte.....	1	I. Mise en contexte.....	9
I. Mise en contexte	1	II. Contenu obligatoire	1	II. Orientations	9
II. Contenu obligatoire	1	III. Contenu facultatif	1	§ 1. Orientation 1 : Optimiser l’occupation du territoire en concentrant le développement urbain à l’intérieur des périmètres d’urbanisation et en favorisant la revitalisation des quartiers centraux.....	9
III. Contenu facultatif	1	IV. Structure du plan d’urbanisme	2	§ 2. Orientation 2 : Consolider les infrastructures de transport, optimiser le transport collectif et favoriser les modes actifs de déplacement	9
IV. Structure du plan d’urbanisme	2	§ 1. Structure générale et numérotation	2	§ 3. Orientation 3 : Favoriser la densification aux abords des axes routiers ayant un potentiel de devenir des axes structurants de transport collectif et à proximité des pôles générateurs de déplacements	10
§ 1. Structure générale et numérotation	2	§ 2. Orientations et objectifs.....	2	§ 4. Orientation 4 : Adapter la réglementation afin de respecter la hiérarchie et la signature des différents secteurs commerciaux	10
§ 2. Orientations et objectifs.....	2	§ 3. Tableaux, figures et cartes	2	§ 5. Orientation 5 : Profiter des opportunités offertes par la présence de bâtiments orphelins ou de terrains présentant un potentiel de redéveloppement pour appuyer les objectifs de densification en milieu construit.....	10
§ 3. Tableaux, figures et cartes	2	V. Principe de conformité	2	§ 6. Orientation 6 : Favoriser le développement d’une offre diversifiée en matière d’habitation, adaptée aux caractéristiques socio-économiques et démographiques de la population trifluvienne	11
V. Principe de conformité	2	VI. Règles d’interprétation	2	CHAPITRE 4. PÉRIMÈTRES D’URBANISATION	13
VI. Règles d’interprétation	2	§ 1. Emploi du féminin et du masculin.....	2	I. Périmètres d’urbanisation	13
§ 1. Emploi du féminin et du masculin.....	2	§ 2. Temps de verbes et pluriel.....	2	§ 1. Périmètre d’urbanisation central	13
§ 2. Temps de verbes et pluriel.....	2	§ 3. Emploi des verbes « devoir » et « pouvoir »	2	§ 2. Périmètre d’urbanisation de Pointe-du-Lac	13
§ 3. Emploi des verbes « devoir » et « pouvoir »	2	§ 4. Autres règles d’interprétation.....	3	§ 3. Périmètre d’urbanisation de Saint-Louis-de-France.....	14
§ 4. Autres règles d’interprétation.....	3	CHAPITRE 2. ORGANISATION TERRITORIALE.....	4	§ 4. Mise en œuvre.....	14
CHAPITRE 2. ORGANISATION TERRITORIALE.....	4	I. Mise en contexte	4	II. Phases de développement.....	14
I. Mise en contexte	4	II. Territoire agricole	4	§ 1. Zones prioritaires de développement, zones d’expansion urbaine et zones de réserve	14
II. Territoire agricole	4	III. Territoire rural	4	CHAPITRE 5. DENSITÉS D’OCCUPATION DU SOL	17
III. Territoire rural	4	IV. Noyau urbain central	5	I. Mise en contexte.....	17
IV. Noyau urbain central	5	V. Centre-ville.....	5	II. Portrait de la densité des milieux construits.....	17
V. Centre-ville.....	5	VI. Pôle institutionnel.....	5	III. Cibles de densité	17
VI. Pôle institutionnel.....	5	VII. Premiers quartiers	5	§ 1. Nouveaux développements résidentiels	17
VII. Premiers quartiers	5	VIII. Première couronne	6	§ 2. Densification des milieux construits.....	18
VIII. Première couronne	6	IX. Deuxième couronne et secteurs périurbains.....	6	CHAPITRE 6. AFFECTATIONS DU SOL.....	20
IX. Deuxième couronne et secteurs périurbains.....	6	X. Organisation de la fonction commerciale.....	6	I. Mise en contexte.....	20
X. Organisation de la fonction commerciale.....	6	§ 1. Les pôles commerciaux régionaux périurbains	6		
§ 1. Les pôles commerciaux régionaux périurbains	6	§ 2. Le pôle des affaires (centre-ville)	7		
§ 2. Le pôle des affaires (centre-ville)	7	§ 3. Artères commerciales périurbaines	7		
§ 3. Artères commerciales périurbaines	7	§ 4. Axes commerciaux d’ambiance urbaine	7		
§ 4. Axes commerciaux d’ambiance urbaine	7	§ 5. Pôles commerciaux de proximité	7		
§ 5. Pôles commerciaux de proximité	7	§ 6. Pôles de commerces lourds.....	7		
§ 6. Pôles de commerces lourds.....	7	XI. Fonction institutionnelle.....	7		
XI. Fonction institutionnelle.....	7	XII. Fonction industrielle.....	7		
XII. Fonction industrielle.....	7	CHAPITRE 3. ORIENTATIONS D’AMÉNAGEMENT	9		
CHAPITRE 3. ORIENTATIONS D’AMÉNAGEMENT	9				

II. Classification des usages	20
§ 1. Catégories d'usages	20
III. Règles générales applicables à toutes les affectations	23
§ 1. Compatibilité des usages	23
§ 2. Fiches d'affectations	23
IV. Normes et critères applicables aux affectations du sol.....	23
§ 1. Affectation « Agricole dynamique »	24
§ 2. Affectation « Agroforestière »	24
§ 3. Affectation « Résidentielle agricole »	25
§ 4. Affectation « Industrielle agricole ».....	25
§ 5. Affectation « Extraction en zone agricole »	26
§ 6. Affectation « Rurale »	26
§ 7. Affectation « Résidentielle rurale »	27
§ 8. Affectation « Industrielle rurale ».....	27
§ 9. Affectation « Extraction »	28
§ 10. Affectation « Industrie de revalorisation »	28
§ 11. Affectation « Noyau villageois »	29
§ 12. Affectation « Récréative »	29
§ 13. Affectation « Publique et institutionnelle locale »	30
§ 14. Affectation « Publique et institutionnelle régionale »	30
§ 15. Affectation « Commerciale locale ».....	31
§ 16. Affectation « Commerciale régionale »	31
§ 17. Affectation « Commerciale lourde et industrielle »	32
§ 18. Affectation « Industrielle »	32
§ 19. Affectation « Aéroportuaire ».....	33
§ 20. Affectation « Industrielle différée ».....	33
§ 21. Affectation « Résidentielle ».....	34
§ 22. Affectation « Zone tampon »	34
§ 23. Affectation « Parc et espace vert ».....	35
§ 24. Affectation « Aire écologique et récréative »	35
§ 25. Affectation « Conservation naturelle ».....	35
V. Exceptions aux fiches d'affectation.....	35
§ 1. Corridor récréotouristique et patrimonial du Chemin-du-Roy	35
§ 2. Grand ensemble de terrains vacants 16 (développement autorisé hors PU).....	36
VI. Commerces de proximité dans les milieux résidentiels	36
VII. Usages additionnels	36
VIII. Gestion des usages dérogoires protégés par droits acquis.....	36

IX. Projets intégrés.....	37
CHAPITRE 7 TERRITOIRES À REVITALISER ET À REDÉVELOPPER	38
I. Mise en contexte	38
II. Secteurs et pistes d'actions	38
§ 1. Secteur des Cinq-Coins et quartier de la Gare	38
§ 2. Trois-Rivières sur Saint-Laurent	39
§ 3. Secteur portuaire et quartier Saint-Philippe.....	39
§ 4. Saint-François-d'Assise.....	39
§ 5. Parc de l'Exposition	39
§ 6. Bas-du-Cap	40
§ 7. Pointe-du-Lac	40
§ 8. Noyau villageois de Saint-Michel-des-Forges	40
CHAPITRE 8. PAYSAGES D'INTÉRÊT	42
I. Mise en contexte	42
II. Méthodologie	42
III. Paysages naturels	45
§ 1. Paysages de la rivière Saint-Maurice	45
§ 2. Paysages fluviaux	45
§ 3. Paysages écologiques.....	45
IV. Paysages ruraux.....	45
§ 1. Noyaux villageois.....	45
§ 2. Paysages agricoles.....	46
§ 3. Paysages routiers ruraux.....	46
V. Paysages urbains	46
§ 1. Pont Laviolette	46
§ 2. Paysages du centre-ville.....	46
§ 3. Paysages des quartiers.....	47
§ 4. Paysages routiers urbains	47
CHAPITRE 9. ORGANISATION ET PLANIFICATION DES TRANSPORTS	48
I. Mise en contexte	48
II. Relation entre les transports, le développement et la densité	48
III. Hiérarchie du réseau routier	49
§ 1. Réseau routier supérieur	49
§ 2. Réseau routier municipal	49
IV. Tracé projeté des principales voies de circulation	52

V. Transport en commun	52	XI. Unité de planification 8: Pôle de services de Pointe-du-Lac.....	71
VI. Transport actif	52	§ 1. Sommaire de l'unité	71
CHAPITRE 10. UNITÉS DE PLANIFICATION ET PROGRAMMES PARTICULIERS D'URBANISME	55	§ 2. Diagnostic	72
I. Mise en contexte	55	§ 3. Orientations et interventions clés	72
II. Unités de planification	55	XII. Unité de planification 9 : Pôle institutionnel	73
III. Structure des programmes particuliers d'urbanisme et des unités de planification.....	56	§ 1. Sommaire de l'unité	73
IV. Unité de planification 1 : Interface portuaire	57	§ 2. Diagnostic	74
§ 1. Sommaire de l'unité	57	§ 3. Orientations et interventions clés	74
§ 2. Diagnostic	58	XIII. Unité de planification 10 : Parc de l'Exposition	75
§ 3. Orientations et interventions clés	58	§ 1. Sommaire de l'unité	75
V. Unité de planification 2 : Boulevard Gene-H.-Kruger	59	§ 2. Diagnostic	76
§ 1. Sommaire de l'unité	59	§ 3. Orientations et interventions clés	76
§ 2. Diagnostic	60	XIV. Unité de planification 11 : Secteur du Sanctuaire.....	77
§ 3. Orientations et interventions clés	60	§ 1. Sommaire de l'unité	77
VI. Unité de planification 3 : Secteur des Cinq-Coins.....	61	§ 2. Diagnostic	78
§ 1. Sommaire de l'unité	61	§ 3. Orientations et interventions clés	79
§ 2. Diagnostic	62	XV. Unité de planification 12 : Parcs industriels.....	80
§ 3. Orientations et interventions clés	62	§ 1. Sommaire de l'unité	80
VII. Unité de planification 4 : Boulevard du Saint-Maurice.....	63	§ 2. Diagnostic	81
§ 1. Sommaire de l'unité	63	§ 3. Orientations et interventions clés	81
§ 2. Diagnostic	64	XVI. Programme particulier d'urbanisme du secteur central.....	82
§ 3. Orientations et interventions clés	64	§ 1. Territoire d'application.....	82
VIII. Unité de planification 5 : Boulevard Jean-XXIII	65	§ 2. Caractérisation sommaire	82
§ 1. Sommaire de l'unité	65	§ 3. Le Bas-du-Cap	84
§ 2. Diagnostic	66	§ 4. L'archipel de la rivière Saint-Maurice	84
§ 3. Orientations et interventions clés	66	§ 5. Le centre-ville	84
IX. Unité de planification 6 : Axes commerciaux du Bas-du-Cap	67	§ 6. Le site patrimonial déclaré	84
§ 1. Sommaire de l'unité	67	§ 7. Le pôle institutionnel.....	85
§ 2. Diagnostic	68	§ 8. Les premiers quartiers de Trois-Rivières	85
§ 3. Orientations et interventions clés	68	§ 9. Trois-Rivières sur Saint-Laurent.....	86
X. Unité de planification 7 : Pôle commercial Vachon-Barkoff.....	69	§ 10. Orientations et interventions clés	86
§ 1. Sommaire de l'unité	69	XVII. Mise en œuvre	87
§ 2. Diagnostic	70	CHAPITRE 11. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES FINALES	88
§ 3. Orientations et interventions clés	70	Annexe III – Plan d'action	89

LISTE DES FIGURES

Figure 1.	Territoire d'application de l'unité de planification	57
Figure 2.	Territoire d'application de l'unité de planification	59
Figure 3.	Territoire d'application de l'unité de planification	61
Figure 4.	Territoire d'application de l'unité de planification	63
Figure 5.	Territoire d'application de l'unité de planification	65
Figure 6.	Territoire d'application de l'unité de planification	67
Figure 7.	Territoire d'application de l'unité de planification	69
Figure 8.	Territoire d'application de l'unité de planification	71
Figure 9.	Territoire d'application de l'unité de planification	73
Figure 10.	Territoire d'application de l'unité de planification	75
Figure 11.	Territoire d'application de l'unité de planification	77
Figure 12.	Territoire d'application de l'unité de planification	80

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.	Cibles de densité pour les grands ensembles de terrains vacants	18
Tableau 2.	Catégories d'usages	21
Tableau 3.	Fiche d'affectation type	23
Tableau 4.	Normes et critères applicables à l'affectation AGRICOLE DYNAMIQUE (AGD)	24
Tableau 5.	Normes et critères applicables à l'affectation AGROFORESTIÈRE (AGF)	24
Tableau 6.	Normes et critères applicables à l'affectation RÉSIDEN­TIELLE AGRICOLE (RSA)	25
Tableau 7.	Normes et critères applicables à l'affectation INDUSTRIELLE AGRICOLE (INA)	25
Tableau 8.	Normes et critères applicables à l'affectation EXTRACTION EN ZONE AGRICOLE (EXA)	26
Tableau 9.	Normes et critères applicables à l'affectation RURALE (RUR)	26
Tableau 10.	Normes et critères applicables à l'affectation RÉSIDEN­TIELLE RURALE (RSR)	27
Tableau 11.	Normes et critères applicables à l'affectation INDUSTRIELLE RURALE (INR)	27
Tableau 12.	Normes et critères applicables à l'affectation EXTRACTION (EXT)	28
Tableau 13.	Normes et critères applicables à l'affectation INDUSTRIE DE REVALORISATION (IRV)	28
Tableau 14.	Normes et critères applicables à l'affectation NOYAU VILLAGEOIS (NOV)	29
Tableau 15.	Normes et critères applicables à l'affectation RÉCRÉATIVE (REC)	29
Tableau 16.	Normes et critères applicables à l'affectation PUBLIQUE ET INSTITUTIONNELLE LOCALE (PIL)	30
Tableau 17.	Normes et critères applicables à l'affectation PUBLIQUE ET INSTITUTIONNELLE RÉGIONALE (PIR)	30
Tableau 18.	Normes et critères applicables à l'affectation COMMERCIALE LOCALE (COL)	31
Tableau 19.	Normes et critères applicables à l'affectation COMMERCIALE RÉGIONALE (COR)	31
Tableau 20.	Normes et critères applicables à l'affectation COMMERCIALE LOURDE ET INDUSTRIELLE (CLI)	32

Tableau 21.	Normes et critères applicables à l'affectation INDUSTRIELLE (IND)	32
Tableau 22.	Normes et critères applicables à l'affectation AÉROPORTUAIRE (AEP)	33
Tableau 23.	Normes et critères applicables à l'affectation INDUSTRIELLE DIFFÉRÉE (IDF)	33
Tableau 24.	Normes et critères applicables à l'affectation RÉSIDEN­TIELLE (RES)	34
Tableau 25.	Normes et critères applicables à l'affectation ZONE TAMPON (ZTP)	34
Tableau 26.	Normes et critères applicables à l'affectation PARC ET ESPACE VERT (PEV)	35
Tableau 27.	Normes et critères applicables à l'affectation AIRE ÉCOLOGIQUE ET RÉCRÉATIVE (REV)	35
Tableau 28.	Normes et critères applicables à l'affectation CONSERVATION NATURELLE (CNA)	35
Tableau 29.	Caractéristiques significatives de l'unité de planification	57
Tableau 30.	Diagnostic de l'unité de planification	58
Tableau 31.	Orientations et interventions clés	58
Tableau 32.	Caractéristiques significatives de l'unité de planification	59
Tableau 33.	Diagnostic de l'unité de planification	60
Tableau 34.	Orientations et interventions clés	60
Tableau 35.	Caractéristiques significatives de l'unité de planification	61
Tableau 36.	Diagnostic de l'unité de planification	62
Tableau 37.	Orientations et interventions clés	62
Tableau 38.	Caractéristiques significatives de l'unité de planification	63
Tableau 39.	Diagnostic de l'unité de planification	64
Tableau 40.	Orientations et interventions clés	64
Tableau 41.	Caractéristiques significatives de l'unité de planification	65
Tableau 42.	Diagnostic de l'unité de planification	66
Tableau 43.	Orientations et interventions clés	66
Tableau 44.	Caractéristiques significatives de l'unité de planification	67
Tableau 45.	Diagnostic de l'unité de planification	68
Tableau 46.	Orientations et interventions clés	68
Tableau 47.	Caractéristiques significatives de l'unité de planification	69
Tableau 48.	Diagnostic de l'unité de planification	70
Tableau 49.	Orientations et interventions clés	70
Tableau 50.	Caractéristiques significatives de l'unité de planification	71
Tableau 51.	Diagnostic de l'unité de planification	72
Tableau 52.	Orientations et interventions clés	72
Tableau 53.	Caractéristiques significatives de l'unité de planification	73
Tableau 54.	Diagnostic de l'unité de planification	74
Tableau 55.	Orientations et interventions clés	74
Tableau 56.	Caractéristiques significatives de l'unité de planification	75
Tableau 57.	Diagnostic de l'unité de planification	76
Tableau 58.	Orientations et interventions clés	76
Tableau 59.	Caractéristiques significatives de l'unité de planification	78
Tableau 60.	Diagnostic de l'unité de planification	78

Tableau 61.	Orientations et interventions clés	79
Tableau 62.	Caractéristiques significatives de l'unité de planification.....	80
Tableau 63.	Diagnostic de l'unité de planification	81
Tableau 64.	Orientations et interventions clés	81
Tableau 65.	Orientations et interventions clés	86

LISTE DES CARTES

Carte 1.	Organisation de la fonction commerciale	8
Carte 2.	Axes potentiellement structurants pour le transport en commun	12
Carte 3.	Périmètres d'urbanisation	16
Carte 4.	Territoires à revitaliser et à redévelopper	41
Carte 5.	Paysages d'intérêt	44
Carte 6.	Réseau routier supérieur	50
Carte 7.	Réseau routier local	51
Carte 8.	Transport en commun	53
Carte 9.	Transport actif	54
Carte 10.	Secteur central	83

CHAPITRE 1. CONTENU ET STRUCTURE

SECTION

I. Mise en contexte

1. Le plan d'urbanisme est un document de planification établissant les lignes directrices en matière d'aménagement du territoire de la ville. Ce document fait également le lien entre le Schéma d'aménagement et de développement révisé et la réglementation d'urbanisme en raffinant les orientations et objectifs du schéma et en les adaptant à l'échelle de planification locale. Le plan d'urbanisme explique la vision de la Ville en matière d'organisation et de développement de son territoire. Il permet d'établir les éléments à intégrer aux règlements pour la réalisation de cette vision.
2. Afin d'éviter une redondance entre les différents outils d'urbanisme, les orientations et objectifs du schéma ne sont pas répétés au plan d'urbanisme. Puisque les règlements d'urbanisme doivent à la fois être conformes au plan et au schéma, la redondance entre ces 2 documents serait inutile. Ainsi, le plan d'urbanisme traite d'enjeux qui ne sont pas abordés au schéma ou précise, à l'échelle locale, les orientations et objectifs du schéma. L'analyse de conformité des règlements doit donc prendre en compte à la fois le schéma d'aménagement et le plan d'urbanisme. Par ailleurs, le document complémentaire du schéma n'est pas reproduit au plan d'urbanisme puisqu'il est suffisant en lui-même pour assurer l'intégration des normes qu'il contient aux règlements d'urbanisme.

SECTION

II. Contenu obligatoire

3. En vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, le plan d'urbanisme doit comprendre :
*« 1° les grandes orientations d'aménagement du territoire de la municipalité;
2° les grandes affectations du sol et les densités de son occupation;
3° le tracé projeté et le type des principales voies de circulation et des réseaux de transport. »*

SECTION

III. Contenu facultatif

4. En plus du contenu obligatoire, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme prévoit un certain nombre de contenus facultatifs pouvant être intégrés au plan d'urbanisme. Il s'agit des éléments suivants :
*« 1° les zones à rénover, à restaurer ou à protéger;
2° (paragraphe abrogé);*

3° la nature, la localisation et le type des équipements et infrastructures destinés à l'usage de la vie communautaire;

4° les coûts approximatifs afférents à la réalisation des éléments du plan;

5° la nature et l'emplacement projeté des principaux réseaux et terminaux d'aqueduc, d'égouts, d'électricité, de gaz, de télécommunications et de câblodistribution;

6° la délimitation à l'intérieur du territoire municipal d'aires d'aménagement pouvant faire l'objet de programmes particuliers d'urbanisme;

7° la délimitation à l'intérieur du territoire municipal d'aires d'aménagement pouvant faire l'objet de plans d'aménagement d'ensemble conformément aux articles 145.9 à 145.14;

8° tout autre élément de contenu visant à favoriser un urbanisme durable. »

SECTION

IV. Structure du plan d'urbanisme

§ 1. Structure générale et numérotation

5. Dans le présent plan d'urbanisme, la numérotation des articles est consécutive. Le plan d'urbanisme se subdivise en chapitres, dont voici la structure détaillée :

- 1° un chapitre peut se subdiviser en sections, soit, à titre d'exemple, « SECTION I »;
- 2° une section se subdivise en sous-sections, soit, à titre d'exemple, « § 1 »;
- 3° la plus petite subdivision d'un chapitre est un article;
- 4° un article peut se subdiviser en alinéas :
 - a. un alinéa peut se subdiviser en paragraphes, soit, à titre d'exemple, « 1° »;
 - b. un paragraphe peut se subdiviser en sous-paragraphes, soit, à titre d'exemple, « a. »;
 - c. un sous-paragraphe peut se subdiviser en sous-alinéas, soit, à titre d'exemple, « i. »

§ 2. Orientations et objectifs

6. Le plan d'urbanisme détermine des orientations et des objectifs. Une orientation énonce les grands principes généraux auxquels il faut se conformer, alors que les objectifs viennent la préciser et l'appuyer, et s'adressent à des enjeux particuliers découlant de cette orientation.

§ 3. Tableaux, figures et cartes

7. Les tableaux, les figures et les cartes peuvent contenir des informations et des contenus nécessaires à la mise en œuvre du présent plan d'urbanisme. Le principe de conformité s'y applique et les règlements d'urbanisme doivent en tenir compte. Ils lient la Ville au même titre que le texte du présent plan d'urbanisme. En cas de contradiction entre une carte ou un tableau

et le texte, le texte prévaut, à moins qu'il n'en soit spécifié autrement ailleurs dans le présent plan d'urbanisme.

V. Principe de conformité

8. Dans la mesure spécifiée à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, les règlements de la Ville doivent être conformes au présent plan d'urbanisme. La conformité se traduit par la cohérence et l'harmonie entre le plan et les règlements. Par conséquent, les règlements doivent permettre la réalisation des objectifs du plan d'urbanisme en les traduisant en normes concrètes. Cette obligation de conformité n'implique pas de reproduire de façon identique l'ensemble des contenus du plan d'urbanisme, puisque ce dernier est un document de planification dont la nature et la forme diffèrent de celles des règlements. La Ville dispose d'une certaine latitude dans la rédaction de ses outils règlementaires afin d'adapter les concepts présentés au plan d'urbanisme au mode de rédaction règlementaire. Toutefois, un règlement ne peut mettre en péril, compromettre ou contredire le plan d'urbanisme, car il serait alors non conforme à celui-ci.

Des règles particulières quant à la conformité sont parfois spécifiées dans certaines sections du plan; ce sont alors ces règles qui prévalent sur les principes généraux précédemment explicités.

SECTION

VI. Règles d'interprétation

§ 1. Emploi du féminin et du masculin

9. Dans le texte du présent plan d'urbanisme, le masculin comprend le féminin et est employé de façon générique afin d'éviter d'alourdir le texte.

§ 2. Temps de verbes et pluriel

10. À moins de dispositions contraires, l'interprétation des dispositions du présent règlement doit respecter les règles suivantes :

- 1° l'emploi des verbes au présent inclut le futur;
- 2° les mots écrits au singulier comprennent le pluriel et le pluriel comprend le singulier, chaque fois que le contexte se prête à cette extension.

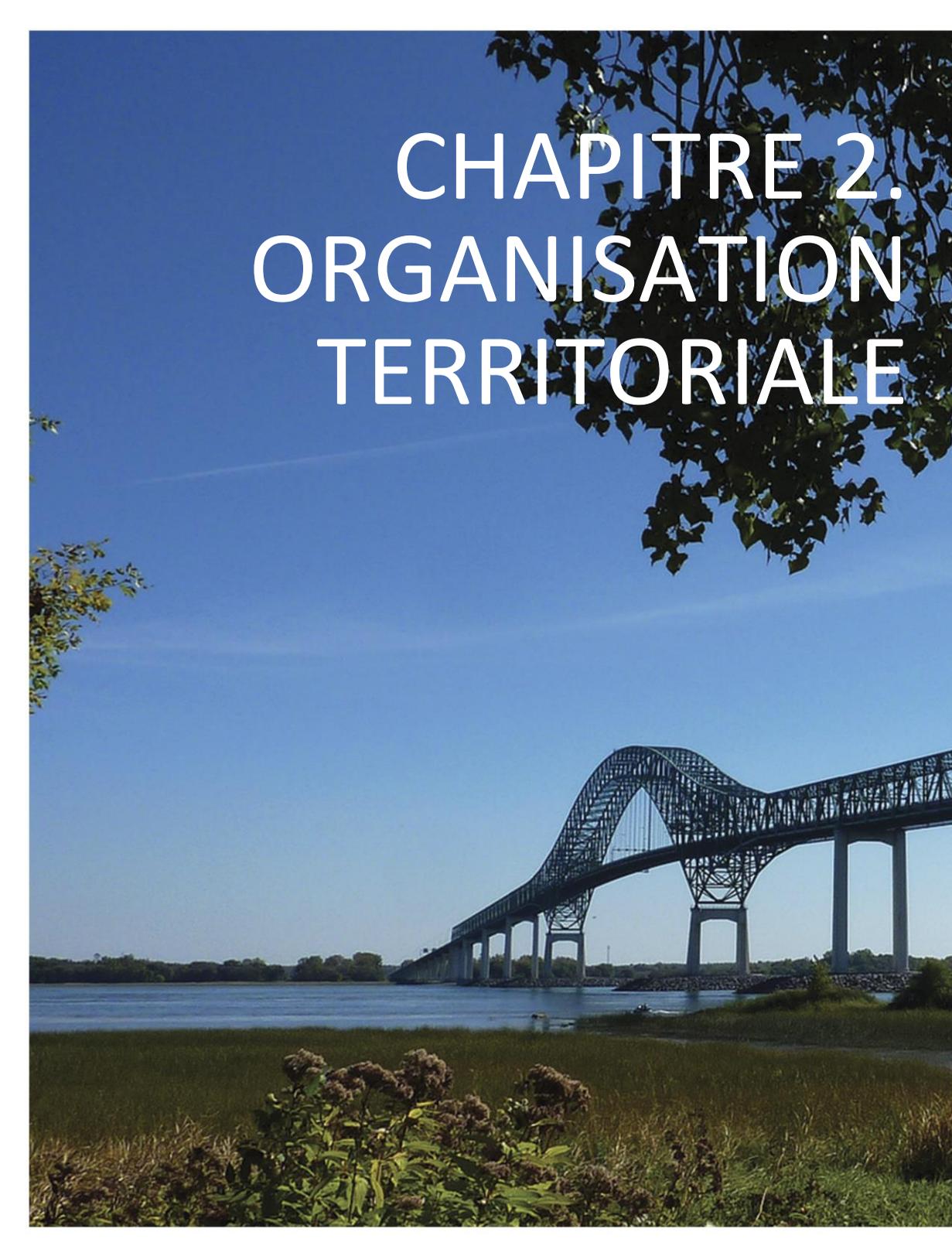
§ 3. Emploi des verbes « devoir » et « pouvoir »

11. L'emploi du mot « doit » ou du verbe « devoir » indique une obligation, alors que les mots « peut » ou le verbe « pouvoir » sont employés pour souligner le caractère facultatif.

§ 4. Autres règles d'interprétation

12. Le terme « plan » est parfois utilisé afin d'alléger le texte et doit être considéré comme signifiant « plan d'urbanisme ».
13. Toute mesure employée dans le présent plan d'urbanisme est exprimée dans le système international d'unités (SI).
14. Les définitions du Schéma d'aménagement et de développement révisé (2016 c. 170) s'appliquent au plan d'urbanisme lorsque le contexte se prête à cette interprétation.

CHAPITRE 2. ORGANISATION TERRITORIALE



SECTION

I. Mise en contexte

15. La présente section identifie les principales composantes du territoire trifluvien ainsi que l'interrelation entre celles-ci.

SECTION

II. Territoire agricole

16. Près du tiers du territoire trifluvien est situé en zone agricole protégée en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles. Celui-ci se divise en 2 grands types de milieux, soit les secteurs agricoles dynamiques et les secteurs agroforestiers. Les secteurs agricoles dynamiques correspondent aux endroits où l'on retrouve une forte concentration d'activités de culture du sol et d'élevage, alors que les secteurs agroforestiers sont davantage boisés. En plus de ces 2 grands types de secteurs, la zone agricole comporte également quelques concentrations de résidences (îlots déstructurés), lesquels sont identifiés par l'affectation « Résidentielle agricole ».
17. L'agriculture est un secteur d'activité qui revêt une importance particulière. Ainsi, en plus de son apport économique, l'agriculture contribue à l'autonomie alimentaire et à l'achat local. L'ensemble de la zone agricole est donc voué prioritairement à la pratique de l'agriculture et de la foresterie. D'ailleurs, les usages autres qu'agricoles qui y sont autorisés sont limités à des activités venant appuyer la pratique des activités agricoles, telles que l'agrotourisme et la mise en marché des produits agricoles. Certains usages bénéficiant de droits ou privilèges en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles ou dont les impacts sur l'agriculture sont limités sont également compatibles avec ce milieu, comme précisé au chapitre des affectations du sol.

SECTION

III. Territoire rural

18. Le territoire rural est situé entre les périmètres d'urbanisation et la zone agricole. Il s'agit d'un milieu dont le caractère champêtre est à préserver. Le développement urbain y est interdit. Ce territoire est principalement voué à la pratique d'activités récréatives extensives, et de la foresterie et de l'agriculture à faible incidence. On y retrouve plusieurs concentrations résidentielles identifiées par l'affectation « Résidentielle rurale », ainsi que quelques concentrations d'activités industrielles et de revalorisation, également identifiées par des affectations du sol spécifiques.

SECTION

IV. Noyau urbain central

19. Le noyau urbain central est composé du centre-ville, du pôle institutionnel et d'une grande partie des premiers quartiers de l'ancienne ville de Trois-Rivières. On y retrouve une très grande concentration d'activités à rayonnement régional.

SECTION

V. Centre-ville

20. Le centre-ville de Trois-Rivières comporte un grand nombre d'activités commerciales, principalement liées à la fonction de bureau, à la restauration, au divertissement et à l'hôtellerie. De plus, ce milieu à forte valeur patrimoniale est caractérisé par sa grande harmonie architecturale et son ambiance urbaine. Le centre-ville est également entouré de quartiers urbains denses à vocation principalement résidentielle.

SECTION

VI. Pôle institutionnel

21. Le pôle institutionnel de Trois-Rivières comporte un important nombre d'institutions d'éducation et de santé. On y retrouve notamment le campus universitaire de l'UQTR, le cégep, le Collège Laflèche et le centre hospitalier régional. Le regroupement en un seul lieu d'une diversité d'équipements publics confère un dynamisme aux institutions et favorise l'interaction entre celles-ci. De plus, le pôle institutionnel représente un atout important pour Trois-Rivières en raison de son rayonnement d'ordre régional. Par ailleurs, sa proximité avec le centre-ville permet d'établir un lien entre ce pôle et le pôle des affaires. Ainsi, l'établissement d'institutions à caractère régional est à favoriser à la fois dans le pôle institutionnel et au centre-ville.

SECTION

VII. Premiers quartiers

22. Les premiers quartiers de Trois-Rivières sont situés autour du centre-ville ainsi que dans le secteur du Bas-de-Cap, principalement développé le long du Chemin du Roy où se situe d'ailleurs le cœur historique de Cap-de-la-Madeleine et le Sanctuaire. Le développement de ces quartiers est fortement relié à la présence du fleuve, de la rivière et du chemin de fer. Ils présentent la plus forte densité d'occupation de la ville.
23. Les premiers quartiers se développent entre la fondation de la ville et les années 1940, à proximité des grandes usines qui s'implantent avant 1945. Ces industries témoignent notamment du

développement de l'économie du bois et du papier, du port et de l'industrie manufacturière, comme celle du textile.

24. Les premiers quartiers de l'ancienne ville de Trois-Rivières témoignent de l'architecture typique des quartiers ouvriers de la révolution industrielle. La majorité du cadre bâti a une valeur patrimoniale et est constitué de nombreuses typologies architecturales.
25. Sur le plan résidentiel, on voit apparaître en premier lieu l'adaptation des modèles de la maison rurale de tradition québécoise ou à mansarde qui s'insèrent dans les milieux villageois ou urbains, dont les terrains sont plus étroits et où les maisons s'implantent près de la rue. D'autres modèles issus de l'architecture vernaculaire industrielle, comme les boomtown, sont peu après adoptés massivement pour loger les ouvriers qui arrivent des milieux ruraux. Cet effort de densification permet l'émergence d'immeubles collectifs d'habitation de type plex, qui se caractérisent notamment par leur batterie de galeries et leur parement de brique qui vise à diminuer les risques de propagation des incendies. Ce modèle est le plus répandu dans les vieux quartiers. Enfin, certains secteurs des premiers quartiers sont développés par les compagnies elles-mêmes pour y loger leurs ouvriers, cadres et patrons. Le Parc des Anglais et la place Freeman en sont de beaux exemples, mais on en retrouve aussi au centre-ville.
26. L'organisation spatiale des premiers quartiers trifluviens (et du Cap) est aussi intimement liée au développement des paroisses catholiques qui sont au cœur de la vie de ces quartiers avec leurs églises et leurs écoles. Les paroisses Immaculée-Conception (1678), Saint-Philippe (1909), Notre-Dame-des-Sept-Allégresses (1911), Sainte-Cécile (1912), Très-Saint-Sacrement (1926) et Saint-François-d'Assise (1927), constituent les 6 paroisses comprenant l'essentiel de la population trifluvienne avant la Seconde Guerre mondiale. Les paroisses Sainte-Marie-Madeleine (1678), Sainte-Famille (1918) et Saint-Lazare (1927) sont les anciennes paroisses associées aux vieux quartiers madelinois.
27. Dès les années 1950, différents facteurs, tels que l'essor de l'automobile comme moyen de transport et la facilité d'accès à la propriété qui ont suivi la Seconde Guerre mondiale ainsi que la désindustrialisation, entraînent une migration de la population vers les quartiers de banlieue. Les premiers quartiers se dévitalisent donc progressivement et sont désormais parmi les quartiers les plus défavorisés de la ville.
28. Bien que des efforts importants en matière de revitalisation des premiers quartiers soient déployés depuis les années 1980, il reste de grands pas à franchir pour assurer la vitalité des quartiers centraux.

SECTION

VIII. Première couronne

29. La première couronne de développement est constituée des secteurs développés principalement entre les années 1950 et 1980. Ces secteurs marquent la première vague d'étalement urbain à se développer lors de l'après-guerre, en périphérie des quartiers centraux. Toutefois, ces quartiers sont aujourd'hui situés au centre du périmètre urbain, entre les premiers quartiers et la deuxième couronne. Il s'agit de milieux de vie caractérisés par un cadre bâti généralement de faible densité, dans une trame urbaine curvilinéaire, bien que des secteurs de forte densité y soient également présents par endroits. Plusieurs de ces quartiers se caractérisent par la présence d'arbres et d'espaces verts étendus. Les secteurs commerciaux de la première couronne ont été développés à l'échelle de l'automobile, sous forme d'artères commerciales de banlieue et de centres commerciaux.
30. La première couronne présente certains défis liés au renouvellement de sa population. En effet, la démographie de ces secteurs tend à démontrer un important vieillissement de la population qui pourrait faire en sorte que d'ici quelques années, ce secteur se vide peu à peu de sa population. La construction de nouvelles résidences unifamiliales en périphérie demeure très populaire, ce qui génère certaines inquiétudes quant à l'attractivité du cadre bâti de la première couronne auprès des jeunes familles. Cet enjeu varie beaucoup d'un quartier à l'autre et pour l'instant, la dévitalisation potentielle de ces quartiers demeure une hypothèse.
31. La première couronne présente également un potentiel intéressant de densification dans les secteurs situés à proximité des grands pôles d'emploi et de services. Par exemple, les centres commerciaux et leurs grandes étendues de stationnement pourraient être densifiés afin d'accueillir une fonction résidentielle de forte densité en mixité avec les activités commerciales. De plus, certaines friches urbaines à développer sont également présentes à travers la première couronne. Sa localisation à proximité du centre-ville en fait également un lieu favorable pour accueillir une certaine densification, dans la mesure où l'intégration se fait avec un souci d'intégration aux milieux construits.

SECTION

IX. Deuxième couronne et secteurs périurbains

32. Les secteurs du périmètre d'urbanisation développés depuis les années 1980 sont généralement situés relativement loin des pôles d'emploi et de services. Bien que des pôles commerciaux de proximité y aient été développés au fil du temps, ces secteurs demeurent majoritairement résidentiels. Leur développement se poursuivra intensément au cours des prochaines années puisque la majorité des espaces vacants du périmètre d'urbanisation y sont situés.

SECTION

X. Organisation de la fonction commerciale

33. La fonction commerciale de Trois-Rivières est principalement implantée dans des pôles ainsi que le long d'axes routiers importants.
- § 1. Les pôles commerciaux régionaux périurbains
34. Trois-Rivières comporte 4 pôles commerciaux régionaux de type périurbain, lesquels sont composés de grands centres commerciaux intérieurs ou de magasins de grande surface. La vente au détail, les commerces de divertissement ainsi que l'hébergement et la restauration sont les usages dominants dans ces pôles. On y retrouve accessoirement d'autres types de commerces et des institutions.
 35. Le pôle commercial régional du boulevard des Récollets est le principal pôle commercial régional de Trois-Rivières. Il est majoritairement composé de commerces de grande surface sur le modèle des « power center ». On y retrouve également un des 3 grands centres commerciaux de la ville. La vente au détail de biens divers est sa principale vocation.
 36. Le pôle commercial régional du boulevard des Forges s'articule autour d'un grand centre commercial. La vente au détail est la principale vocation de ce secteur, bien qu'on y retrouve également des restaurants et quelques bureaux. Situé au cœur de la première couronne de développement, il présente un important potentiel de consolidation, par la présence de grands espaces de stationnement qui pourraient être redéveloppés advenant leur remplacement par des stationnements souterrains ou étagés.
 37. Le pôle commercial régional Vachon-Barkoff comporte aussi un centre commercial intérieur, mais celui-ci est de plus petite envergure. Par ailleurs, des 3 grands pôles commerciaux périurbains existants, il est celui qui suscite le moins d'achalandage. Son rôle demeure toutefois primordial, puisqu'il s'agit du seul pôle régional situé dans l'est de la ville.
 38. Trois-Rivières comporte également un pôle régional en développement, le District 55. Ce pôle est le seul comportant de grandes superficies vacantes susceptibles d'accueillir des commerces de détail de très grande surface. Dans ce contexte, il est important de bien prévoir les usages pouvant s'y implanter, de façon à assurer sa complémentarité avec les autres pôles périurbains et avec le centre-ville.
 39. Avec la modification des habitudes de consommation des gens, notamment causée par l'achat en ligne, l'avenir de ces pôles commerciaux régionaux, particulièrement des grands centres commerciaux intérieurs, est incertain. Dans ce contexte, il pourrait s'avérer pertinent d'autoriser

un certain nombre d'usages résidentiels de moyenne et de forte densité lorsque ces secteurs s'y prêtent.

§ 2. Le pôle des affaires (centre-ville)

40. Le centre-ville de Trois-Rivières est le grand pôle des affaires de la ville. On y retrouve une importante concentration de bureaux de tous types, incluant les grands bureaux gouvernementaux. En plus de la vocation de pôle des affaires, la fonction commerciale du centre-ville se caractérise également par la présence importante d'hôtels et de restaurants. On y retrouve également le grand centre de congrès de la ville.

§ 3. Artères commerciales périurbaines

41. Les artères commerciales périurbaines sont caractérisées par la présence de centres commerciaux linéaires (« strips » commerciaux) et de divers commerces de vente au détail et de services. Ces artères sont aménagées à l'échelle de l'automobile et comportent de grandes surfaces dédiées au stationnement. Par ailleurs, l'alignement et l'architecture disparates des bâtiments principaux, l'affichage surabondant ainsi que la faible végétation des cours avant sont également des caractéristiques typiques de ces milieux. Il s'agit de zones commerciales présentant généralement une bonne vitalité, mais dont les caractéristiques urbaines sont peu attractives du point de vue paysager. De plus, cette typologie commerciale est peu propice aux modes de déplacement alternatifs à l'auto solo.

§ 4. Axes commerciaux d'ambiance urbaine

42. Les axes commerciaux d'ambiance urbaine sont des rues commerciales à l'échelle humaine, propices aux déplacements actifs. Dans ces zones, le cadre bâti est généralement implanté avec un faible recul sur rue et il y a peu d'espaces de stationnement. Ces zones sont situées dans les milieux urbains denses.

§ 5. Pôles commerciaux de proximité

43. Les pôles commerciaux de proximité sont de petites zones commerciales principalement axées sur la vente au détail de biens courants et les services personnels et de santé. Ils se retrouvent généralement à proximité des milieux de vie et desservent une clientèle résidant à proximité.

§ 6. Pôles de commerces lourds

44. Le territoire trifluvien compte également certains secteurs commerciaux voués à des activités plus lourdes, lesquelles côtoient généralement des activités industrielles. Ces secteurs ne sont pas des parcs industriels à proprement parler, mais comportent une mixité d'usages commerciaux générateurs de nuisances et d'industries légères.

45. La carte 1 illustre l'organisation de la fonction commerciale sur le territoire. Les principaux pôles et axes y sont identifiés. Toutefois, il peut y avoir d'autres pôles commerciaux de proximité que ceux identifiés sur la carte.

SECTION

XI. Fonction institutionnelle

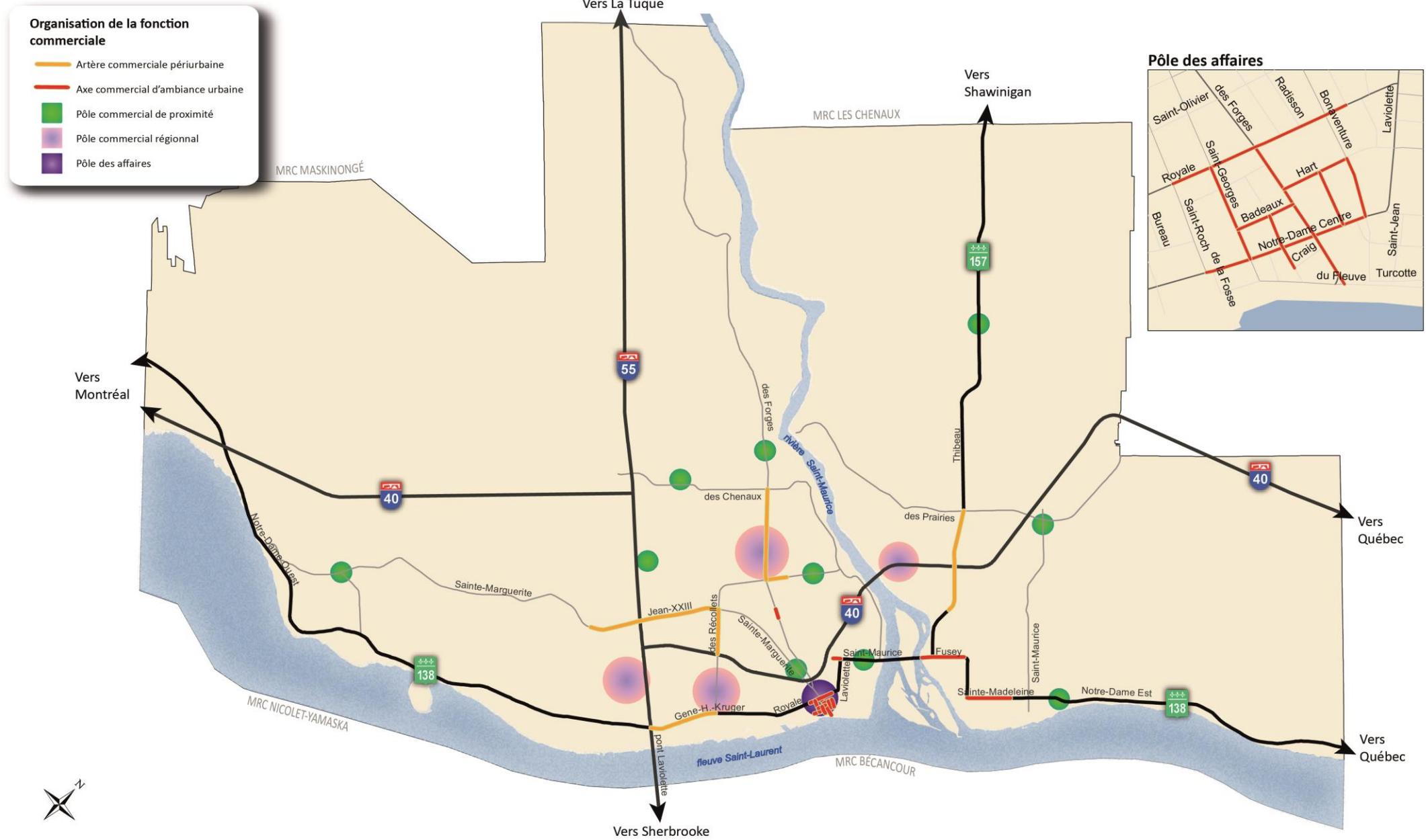
46. Le territoire trifluvien comporte à la fois des pôles institutionnels d'envergure régionale et d'envergure locale. Ces pôles sont respectivement identifiés par les affectations « Publique et institutionnelle régionale » et « Publique et institutionnelle locale ». Le pôle institutionnel, mentionné précédemment, représente la plus grande concentration d'institutions à rayonnement régional à Trois-Rivières.

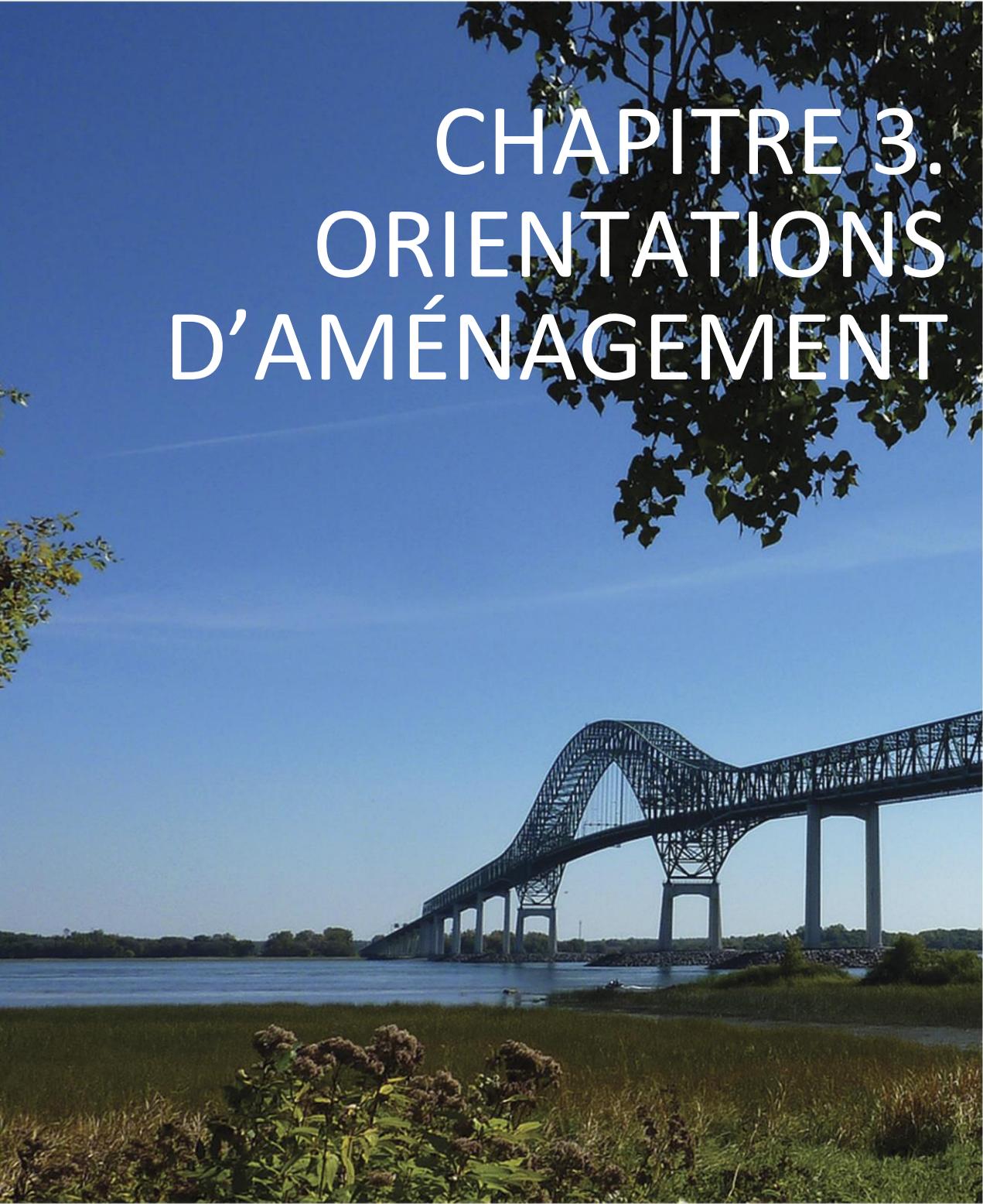
SECTION

XII. Fonction industrielle

47. Les industries sont généralement regroupées à l'intérieur des parcs industriels, bien qu'on retrouve également certaines implantations ponctuelles hors de ceux-ci. La majorité des parcs industriels de Trois-Rivières sont remplis au maximum de leur capacité. Les espaces vacants disponibles se situent principalement dans les parcs industriels 40-55 et des Hautes-Forges ainsi qu'à proximité de l'aéroport.
48. La fonction industrielle sera principalement concentrée dans l'affectation « Industrielle ». Cette affectation couvre à la fois les parcs industriels municipaux et certaines zones industrielles à l'extérieur de ces parcs. Le plan d'urbanisme prévoit également des secteurs voués au développement industriel, mais uniquement à long terme, identifiés par l'affectation « Industrielle différée ». Ces superficies sont placées en réserve et ne seront développées qu'une fois les autres espaces industriels entièrement comblés. Finalement, les affectations « Aéroportuaire », « Industrielle rurale », « Industrielle agricole » et « Industrie de revalorisation » sont également vouées à la fonction industrielle, mais avec certaines particularités présentées au chapitre 6.

Carte 1. Organisation de la fonction commerciale





CHAPITRE 3. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

SECTION

I. Mise en contexte

50. Les orientations d'aménagement sont les lignes directrices du présent plan d'urbanisme et ont guidé l'élaboration de l'ensemble de celui-ci. Elles s'inscrivent en continuité avec les orientations de l'énoncé de vision stratégique de la Ville et du Schéma d'aménagement et de développement révisé. Elles guident également la Ville dans l'élaboration des règlements visant à mettre en œuvre le plan d'urbanisme.

SECTION

II. Orientations

51. Le plan d'urbanisme détermine 6 grandes orientations afin d'orienter l'aménagement et le développement du territoire. Puisque de nombreux objectifs et orientations existent dans les différents documents de planification de la Ville, l'accent a été mis sur 6 grandes orientations fondamentales pour le développement de Trois-Rivières. Des orientations spécifiques sont prévues pour chacune des unités de planification du chapitre 10.
- § 1. Orientation 1 : Optimiser l'occupation du territoire en concentrant le développement urbain à l'intérieur des périmètres d'urbanisation et en favorisant la revitalisation des quartiers centraux
52. Afin d'assurer une occupation optimale du territoire et de rentabiliser les investissements publics en équipements et infrastructures, le développement urbain sera concentré à l'intérieur des périmètres d'urbanisation. Par ailleurs, la Ville de Trois-Rivières entend favoriser la revitalisation et le redéveloppement des quartiers centraux. Cette approche permet de rentabiliser les infrastructures existantes et de soutenir la vitalité des milieux de vie anciens, tout en améliorant la qualité du cadre bâti. Par ailleurs, la densification des milieux construits demeure une priorité pour la mise en œuvre de cette orientation.
- § 2. Orientation 2 : Consolider les infrastructures de transport, optimiser le transport collectif et favoriser les modes actifs de déplacement
53. En matière de planification des transports, le plan d'urbanisme prévoit assurer une gestion intégrée des différents modes de déplacement. La consolidation des infrastructures routières demeure un enjeu de premier plan. En effet, la majorité des Trifluviens se déplacent en automobile; ce mode ne peut donc être ignoré. Toutefois, la Ville souhaite également soutenir les alternatives à l'auto solo en favorisant les déplacements actifs et en optimisant le transport en commun.

§ 3. Orientation 3 : Favoriser la densification aux abords des axes routiers ayant un potentiel de devenir des axes structurants de transport collectif et à proximité des pôles générateurs de déplacements

54. Présentement, l'automobile demeure le mode de déplacement le plus utilisé par les Trifluviens. Toutefois, cette situation est appelée à évoluer au fil du temps. Ainsi, dans une optique de planification à long terme du territoire, la densification devrait être favorisée sur le long des axes routiers qui pourraient devenir les bases d'un éventuel réseau structurant de transport en commun ainsi qu'à proximité des pôles générateurs de déplacements. La carte 2 identifie ces axes ainsi que les pôles de déplacements pour lesquels la part modale du transport collectif est susceptible d'augmenter.

§ 4. Orientation 4 : Adapter la réglementation afin de respecter la hiérarchie et la signature des différents secteurs commerciaux

55. Objectif 4a : Conserver l'échelle humaine et la qualité paysagère des axes commerciaux d'ambiance urbaine.

56. Les axes d'ambiance urbaine se caractérisent par leur aménagement à l'échelle humaine susceptible de contribuer à la vie de quartier. Les caractéristiques à préserver ou à encourager sur ces axes sont :

- 1° un affichage de petit gabarit, apposé sur les bâtiments;
- 2° le faible recul des bâtiments par rapport à la rue;
- 3° l'absence de stationnement en cour avant, voire l'absence totale de stationnement;
- 4° des aménagements à l'échelle du piéton;
- 5° l'intégration de surfaces végétalisées et d'arbres urbains;
- 6° la mise en valeur des bâtiments patrimoniaux.

57. Objectif 4b : Consacrer les pôles commerciaux de proximité aux commerces locaux et de proximité.

58. Les pôles commerciaux de proximité sont des pôles d'envergure locale visant à desservir la population des secteurs avoisinants en commerces et services de proximité. Par conséquent, bien que les affectations du sol y permettent une grande variété d'usages, un certain discernement devrait être exercé selon l'échelle de chacun des pôles afin de prioriser les fonctions commerciales visant à desservir les résidents de la zone d'influence de chacun des pôles. Les commerces de vente au détail de biens courants ainsi que les services personnels et de santé devraient être privilégiés dans ces secteurs.

59. Objectif 4c : Concentrer les commerces à caractère régional dans les pôles régionaux.

60. Les pôles commerciaux régionaux sont situés à des endroits stratégiques du territoire et sont les endroits les mieux placés pour accueillir les commerces générant un grand achalandage. Ainsi, les commerces à caractère régional devront être autorisés uniquement à l'intérieur de ces pôles ainsi qu'au centre-ville.

61. Objectif 4d : Renforcer le rôle de centre des affaires du centre-ville en y concentrant les bureaux structurants.

62. La vitalité du centre-ville s'appuie énormément sur sa fonction de pôle des affaires. La réglementation devra donc favoriser l'établissement de bureaux structurants à cet endroit en limitant la superficie des immeubles de bureaux pouvant être implantés dans les autres secteurs.

63. Objectif 4e : Concentrer les commerces lourds et les usages contraignants dans des zones appropriées et éviter leur dispersion à travers les usages commerciaux légers.

64. Les commerces lourds tels que les services de construction, la vente en gros et les autres commerces susceptibles de générer des nuisances ou de nuire à l'attractivité des zones commerciales devraient être concentrés dans des secteurs propices à l'exercice de ces activités, généralement à proximité des zones industrielles.

65. Objectif 4f : Favoriser l'amélioration des artères commerciales périphériques en réduisant les surfaces minéralisées et en intégrant davantage de végétation.

66. Les artères commerciales périphériques présentent une variété d'usages et ont généralement une bonne vitalité commerciale. Les améliorations possibles à court terme sur ces artères sont principalement au niveau des aires de stationnement et de l'affichage. Par conséquent, la réglementation devra intégrer des normes favorisant la végétalisation des terrains et la plantation d'arbres et visant à éviter une trop grande minéralisation des terrains. Les normes encadrant le stationnement devraient viser à atteindre un équilibre entre le besoin des commerçants de disposer d'espaces de stationnement pour un achalandage habituel et la volonté de la Ville de diminuer les surfaces minéralisées et de réduire la dépendance à l'automobile.

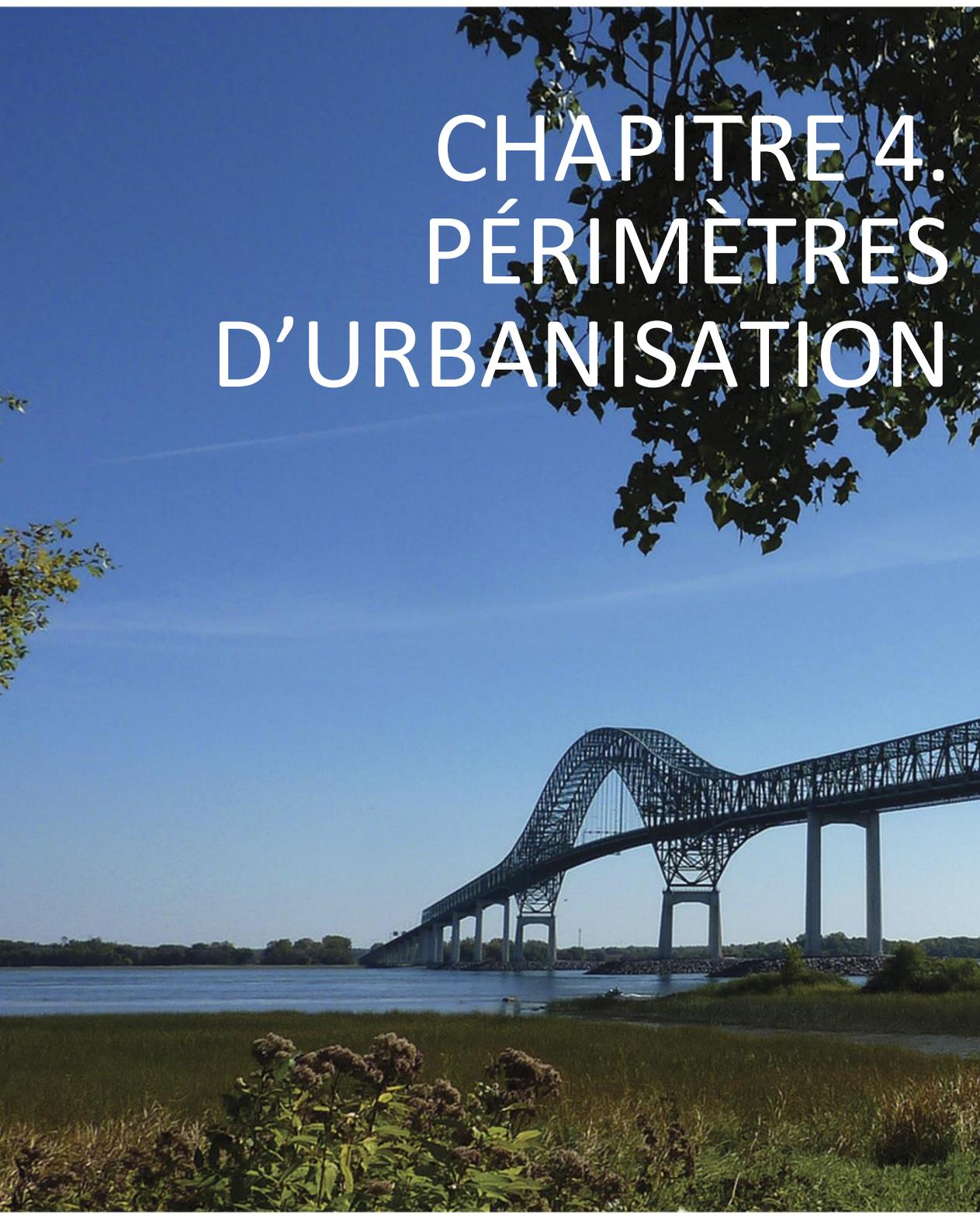
§ 5. Orientation 5 : Profiter des opportunités offertes par la présence de bâtiments orphelins ou de terrains présentant un potentiel de redéveloppement pour appuyer les objectifs de densification en milieu construit

67. Les milieux urbains déjà développés, particulièrement dans les premiers quartiers et la première couronne, comportent un certain nombre de bâtiments orphelins ou de terrains qui ne sont pas exploités à leur plein potentiel. Citons par exemple les grandes superficies dédiées au stationnement, les friches industrielles et les bâtiments orphelins.

68. Par exemple, la fermeture des églises et le délaissement des bâtiments conventuels présentent de grandes opportunités de recyclage pour appuyer les différents objectifs du plan d'urbanisme. Ces bâtiments sont généralement situés au cœur des quartiers et présentent souvent une valeur patrimoniale importante. Le recyclage de ces bâtiments à des fins résidentielles serait un levier significatif pour la densification des milieux construits. De plus, historiquement, les églises avaient non seulement une vocation religieuse, mais aussi une importante vocation communautaire. Ainsi, leur recyclage, s'il est fait à des fins autres que résidentielles, devrait être axé vers les services à la communauté, les institutions culturelles et d'autres vocations similaires afin de préserver leur rôle de lieu de rassemblement dans la communauté. Par ailleurs, certaines églises sont situées sur des artères commerciales, et leur vocation pourrait donc être en lien avec les usages déjà autorisés sur ces artères. Le gabarit des agrandissements sur ces bâtiments ou de nouvelles constructions sur leur terrain devrait être proportionnel à celui du bâtiment patrimonial auquel ils s'intègrent.
69. La décontamination et le redéveloppement des friches industrielles représentent également une grande opportunité de favoriser la densification des milieux construits. En effet, Trois-Rivières a longtemps été une ville dont l'économie était axée sur les grandes industries, notamment les industries papetières. Toutefois, la mutation de l'économie vers le secteur tertiaire a laissé à travers la trame urbaine de grandes friches industrielles, dont plusieurs restent à redévelopper.
70. L'évolution des modèles de consommation amène des questionnements quant à l'avenir des centres commerciaux et des grands espaces dédiés au stationnement qui les entourent. Ces lieux présentent un important potentiel de redéveloppement, notamment par l'intégration de bâtiments résidentiels de moyenne et de forte densité ainsi que par la consolidation de la fonction commerciale par l'ajout de bâtiments ayant front sur les grandes artères sur des surfaces aujourd'hui dédiées au stationnement. Ce potentiel pour la densification des milieux construits est à ne pas sous-estimer.
- § 6. Orientation 6 : Favoriser le développement d'une offre diversifiée en matière d'habitation, adaptée aux caractéristiques socio-économiques et démographiques de la population trifluvienne
71. En matière d'offre de logements, Trois-Rivières fait face à plusieurs enjeux. Les besoins de la population sont nombreux et malheureusement, l'offre actuelle ne répond pas toujours aux besoins de toutes les clientèles. Une diversité de typologies résidentielles serait à favoriser, afin d'offrir un parc de logements variés adapté à une diversité de clientèles. Les typologies devraient également être modulées selon leur positionnement dans les périmètres d'urbanisation afin de favoriser les milieux plus denses à proximité des services, dans la logique de densification prévue au Schéma d'aménagement et de développement révisé.
72. La démographie de la ville est en évolution et il est estimé qu'en 2031, près de 1 Trifluvien sur 3 sera âgé de 65 ans et plus. Dans ce contexte, les besoins en matière d'habitation devraient évoluer, ce qui nécessitera certaines adaptations de l'offre. En effet, le modèle des quartiers périphériques de faible densité est peu adapté à une population vieillissante, et des initiatives de densification dans le cœur de la ville, dans les secteurs à proximité des services et bien desservis en transport en commun, sont à favoriser pour mieux répondre aux besoins de cette clientèle. De plus, les modes de densification plus douce, tels que les logements bi-générations, les unités d'habitation accessoires et les logements supplémentaires, sont des outils qui peuvent être intéressants pour répondre aux enjeux d'adaptation des quartiers monofonctionnels de maisons unifamiliales.
73. Par ailleurs, dans les dernières années, on observe une baisse marquée du taux d'inoccupation des logements, assortie à une hausse du coût pour se loger. Cette situation affecte tout particulièrement les ménages locataires à faible revenu. Ces ménages sont souvent concentrés dans les premiers quartiers, où les besoins en matière de logement social et abordable sont importants. De plus, d'autres clientèles vulnérables ont des besoins en matière de logement, notamment en matière d'accessibilité universelle pour les personnes handicapées. Dans les dernières années, des projets de logement social pour les personnes ayant des besoins particuliers ont été développés. Toutefois, des manques subsistent à cet égard. Par ailleurs, le coût de l'immobilier est également à la hausse, ce qui soulève des enjeux d'accès à la propriété. Le développement d'une politique d'habitation et la mise en place de mesures en découlant serait un atout pour répondre à ces problématiques.

Carte 2. Axes potentiellement structurants pour le transport en commun





CHAPITRE 4. PÉRIMÈTRES D'URBANISATION

SECTION

I. Périmètres d'urbanisation

74. Le plan d'urbanisme détermine 3 périmètres d'urbanisation d'échelles variables, soit :

- 1° le périmètre d'urbanisation central;
- 2° le périmètre d'urbanisation de Pointe-du-Lac;
- 3° le périmètre d'urbanisation de Saint-Louis-de-France.

§ 1. Périmètre d'urbanisation central

75. Le périmètre d'urbanisation central est le plus grand des périmètres d'urbanisation. On y retrouve la majorité des espaces urbanisés de la ville. Ce périmètre a pour vocation d'accueillir la majorité du développement urbain. Par ailleurs, il s'agit du seul endroit susceptible d'accueillir les activités urbaines à rayonnement régional.

76. Le périmètre d'urbanisation central est voué à accueillir la majorité du développement urbain dans les 15 prochaines années. C'est dans ce secteur qu'il est prévu de concentrer les activités commerciales industrielles, institutionnelles et résidentielles. Le périmètre d'urbanisation central sera d'ailleurs le seul à pouvoir accueillir les activités à rayonnement régional. C'est également dans ce périmètre que la densification des milieux résidentiels construits et des nouveaux développements sera favorisée. En effet, le périmètre d'urbanisation central présente la plus grande concentration de services et ainsi le meilleur potentiel de densification, particulièrement dans les premiers quartiers.

77. Sur le plan des activités économiques, le périmètre d'urbanisation central est voué à accueillir la majeure partie du développement commercial et industriel. En effet, c'est ce secteur qui présente le meilleur potentiel de développement de ces activités, et ce, pour plusieurs raisons. On y retrouve les grandes infrastructures de transport et les équipements nécessaires à l'implantation d'industries et de commerces, en plus du plus grand bassin de population, et ainsi de clientèle et de main-d'œuvre.

§ 2. Périmètre d'urbanisation de Pointe-du-Lac

78. Le périmètre d'urbanisation de Pointe-du-Lac est de plus petite envergure que le périmètre d'urbanisation central. Il s'articule autour d'un pôle commercial local et d'un pôle institutionnel local. On y retrouve également le noyau historique de l'ancienne municipalité de Pointe-du-Lac.

79. Ce périmètre d'urbanisation a connu un développement résidentiel assez soutenu dans les dernières années. Le périmètre d'urbanisation de Pointe-du-Lac présente lui aussi un certain potentiel de développement. Toutefois, ce potentiel est plus modeste que celui du périmètre

d'urbanisation central. Le concept à privilégier pour le développement de Pointe-du-Lac est celui d'un pôle local de services accompagné d'ensembles résidentiels champêtres, dont la densité et le modèle diffèrent de l'offre urbaine et périurbaine présentée dans le périmètre d'urbanisation central.

80. Pour le développement commercial et institutionnel, des activités à rayonnement local sont envisagées plutôt que des activités d'envergure régionale. Ainsi, le pôle commercial et le pôle institutionnel du secteur seront voués à accueillir des usages visant à desservir les résidents des quartiers avoisinants en services de proximité.
81. Sur le plan du développement des milieux de vie, Pointe-du-Lac présente l'opportunité d'offrir un produit résidentiel différent, intégrant notamment les considérations de proximité entre le milieu naturel et la population. Puisque ce secteur est doté d'une bonne desserte en services de proximité pouvant être bonifiée avec le temps, il est prévu d'en poursuivre le développement résidentiel en complémentarité avec le développement plus intensif effectué dans le périmètre d'urbanisation central.
82. Conformément au schéma, le long du Chemin du Roy, à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de Pointe-du-Lac, les usages autorisés devront être restreints de façon à respecter le caractère champêtre du corridor récréotouristique et patrimonial. Ainsi, pour les lots ayant leur frontage sur la route 138 à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de Pointe-du-Lac, les seules habitations autorisées sont les habitations unifamiliales isolées et bifamiliales isolées. Dans le cas de lots de grande superficie ou ayant leur frontage sur plus d'une rue, seule la partie du lot donnant sur la route 138 est assujettie à la présente exigence, et ce, sur une profondeur minimale de 30 mètres. Le règlement de zonage devra également limiter les usages résidentiels aux habitations unifamiliales isolées et bifamiliales isolées sur les terrains compris entre la route 138 et le lac Saint-Pierre ou le fleuve Saint-Laurent. Les autres usages autorisés seront des commerces reliés au tourisme, à l'hôtellerie, à la restauration ou à la récréation et devront refléter le caractère champêtre et récréotouristique du Chemin du Roy. Ces commerces devront être d'une envergure compatible avec le milieu, notamment en privilégiant les auberges, les gîtes touristiques et les activités de petit gabarit plutôt que les grands complexes hôteliers. Toutefois, les règlements peuvent moduler les usages autres que résidentiels autorisés selon les caractéristiques des différentes zones.

§ 3. Périmètre d'urbanisation de Saint-Louis-de-France

83. Le troisième périmètre d'urbanisation est celui ayant la plus petite envergure, soit le périmètre d'urbanisation de Saint-Louis-de-France. Ce périmètre est constitué presque entièrement de milieux déjà construits et n'est pas en mesure d'accueillir du développement supplémentaire. Toutefois, il constitue également le cœur d'un milieu de vie doté de plusieurs services de proximité.

Par conséquent, ce périmètre en est davantage un de consolidation visant à permettre l'évolution et le renforcement du noyau villageois de Saint-Louis-de-France.

84. La vocation prévue pour le périmètre d'urbanisation de Saint-Louis-de-France en est davantage une de consolidation que de développement. Ainsi, les commerces et services de proximité y seront autorisés, ainsi que la densification des milieux existants. Toutefois, il n'est pas prévu d'y implanter de nouveaux développements résidentiels, et ce, pour plusieurs raisons. En premier lieu, ce secteur est aux prises avec une problématique de desserte en égout sanitaire et en aqueduc, ce qui a pour effet de grandement limiter les possibilités de développement. Des investissements majeurs seraient requis pour poursuivre le développement de ce périmètre, alors que les infrastructures déjà en place dans les 2 autres périmètres d'urbanisation ne sont pas remplies à capacité. Il a donc été convenu, dans une optique de rentabilisation des investissements municipaux déjà consentis, de privilégier le développement des autres périmètres. De plus, ce milieu est actuellement de petite envergure et ne présente pas une concentration importante de commerces et de services justifiant l'ajout de nouveaux développements dans ce secteur. Finalement, sa localisation en périphérie du périmètre d'urbanisation central n'est pas prioritaire pour le développement de la ville, qui souhaite concentrer les activités urbaines dans la continuité des milieux existants dans une optique de proximité des équipements et des pôles régionaux.
85. Le périmètre d'urbanisation de Saint-Louis-de-France se voit donc attribuer la vocation de noyau villageois pour lequel il est possible de consolider les secteurs existants sans créer de nouvelles superficies développables.

§ 4. Mise en œuvre

86. La vocation, les usages autorisés et les critères d'aménagement de chacune des affectations du sol reflètent les potentiels et objectifs de développement des différents périmètres d'urbanisation.

II. Phases de développement

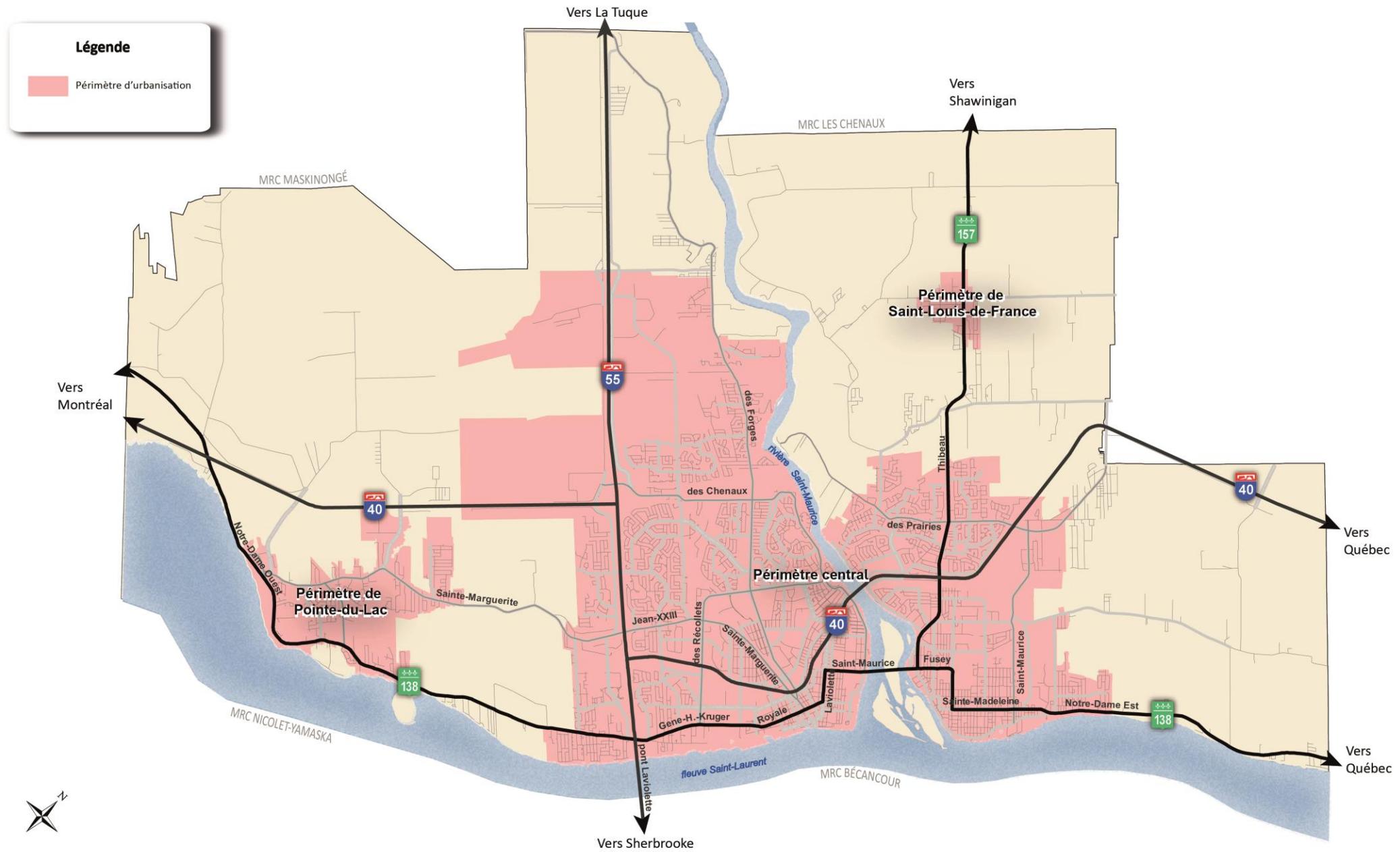
§ 1. Zones prioritaires de développement, zones d'expansion urbaine et zones de réserve

87. En conformité avec le Schéma d'aménagement et de développement révisé, le plan d'urbanisme divise les superficies présentant un fort potentiel de développement pour la fonction résidentielle en plusieurs phases.
88. Les zones prioritaires de développement sont développables sans condition dès maintenant. Les zones d'expansion urbaine et les zones de réserve identifiées au schéma d'aménagement sont non développables dans l'immédiat et devront faire l'objet d'une modification au plan d'urbanisme et

aux règlements si la Ville souhaite les développer, conformément à la procédure déterminée au Schéma d'aménagement et de développement révisé.

89. Aucune mesure particulière n'est prévue pour les zones prioritaires de développement et celles-ci sont intégrées à l'affectation appropriée à leur vocation et à leur localisation.
90. Les secteurs ne pouvant pas faire l'objet de développement résidentiel sont identifiés à l'annexe 1 (Gestion de l'urbanisation). À l'intérieur de ces affectations, le prolongement de rues et des réseaux d'aqueduc et d'égout ainsi que le développement à des fins résidentielles sont interdits. Toutefois, le développement urbain est autorisé à l'intérieur d'une zone d'expansion urbaine pour laquelle une levée de cette interdiction au développement urbain est intégrée à l'annexe 1 (Gestion de l'urbanisation) et inscrite au registre de la même annexe.
91. La densité prévue pour ces développements est précisée au chapitre 5 (Densités d'occupation du sol).

Carte 3. Périmètres d'urbanisation





CHAPITRE 5. DENSITÉS D'OCCUPATION DU SOL

SECTION

I. Mise en contexte

92. Le plan d'urbanisme détermine différents objectifs en matière de densité applicables à l'intérieur des périmètres d'urbanisation. La densité d'occupation du sol se mesure généralement en logements par hectare pour la fonction résidentielle. Elle peut aussi prendre la forme d'un rapport entre la superficie de plancher d'un bâtiment et la superficie du terrain sur lequel il est érigé. Les normes de densité permettent de maximiser l'occupation de territoire. Les densités devraient être plus élevées à proximité des grands pôles d'emploi et de services afin de rentabiliser les équipements collectifs existants et de réduire les temps de déplacement et la congestion. De plus, les secteurs éloignés des pôles d'emploi et de services, généralement situés près des limites des périmètres d'urbanisation, ne devraient pas être densifiés à outrance.
93. Le présent chapitre établit un portrait sommaire de la densité des différents secteurs de la ville. Ce portrait est présenté afin de faciliter la compréhension des normes de densité et d'offrir une date de référence afin de mesurer le résultat des efforts de densification consentis par la Ville. Des seuils minimaux de densité sont également présentés pour certains secteurs de la ville.

II. Portrait de la densité des milieux construits

94. Les milieux construits de Trois-Rivières présentent une grande variété de densité. Les quartiers centraux sont les plus denses, particulièrement autour du centre-ville. Les premiers quartiers du secteur de Cap-de-la-Madeleine ont également une densité relativement élevée, mais moindre qu'à l'ouest de la rivière Saint-Maurice. La première couronne de développement représente une forte baisse de densité par rapport aux quartiers centraux. La densité des quartiers trifluviens est illustrée à l'annexe 1 (Gestion de l'urbanisation)

III. Cibles de densité

§ 1. Nouveaux développements résidentiels

95. Le Schéma d'aménagement et de développement révisé identifie 58 grands ensembles de terrains vacants, lesquels correspondent aux secteurs présentant un important potentiel de développement à des fins résidentielles. Afin d'assurer le respect des orientations et des objectifs du schéma en matière de densité, des cibles de densité brute en logements par hectare sont déterminées pour chacun d'eux au tableau 1.

96. Pour l'interprétation du tableau 1, la densité prévue représente une densité brute, c'est-à-dire qu'elle est calculée en fonction de la superficie totale du grand ensemble de terrains vacants, sans soustraire les secteurs non développables. Lorsque la mention « PAE » est présente au tableau en remplacement des cibles de densité, cela signifie que le développement projeté devra être assujéti à un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble et que sa densité sera alors déterminée en fonction des critères de ce règlement plutôt que selon une cible chiffrée. Par ailleurs, les règlements d'urbanisme peuvent en tout temps placer un développement ou une partie d'un grand ensemble de terrains vacants dans une PAE. Dans ce cas, la cible de densité s'appliquera uniquement lors de l'approbation du PAE et non lors du zonage initial.
97. Les densités édictées au tableau 1 s'appliquent à l'ensemble du grand ensemble de terrains vacants et non à chacune de ses parties. Cela signifie qu'une partie de ce secteur peut être d'une densité supérieure ou inférieure aux normes prévues, dans la mesure où la densité de l'ensemble respecte les cibles du tableau 1.

Tableau 1. Cibles de densité pour les grands ensembles de terrains vacants

Type de milieu	Cible de densité	Grands ensembles de terrains vacants correspondants
Secteurs périurbains de faible densité	8 à 12 logements par hectare	3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 21, 22, 28, 44, 45, 46, 53, 55
Secteurs périurbains de densité faible à moyenne	12 à 20 logements par hectare	1, 7, 17, 19, 20, 23, 24, 25, 31, 32, 38, 41, 42, 49, 58
Secteurs urbains de moyenne densité	15 à 35 logements par hectare	26, 27, 29, 30, 33, 34, 36, 37, 43, 47, 48, 50, 51, 54, 56, 57
Secteurs urbains de forte densité	Plus de 35 logements par hectares	35, 39, 52
PAE	Selon les critères du PAE	2, 40

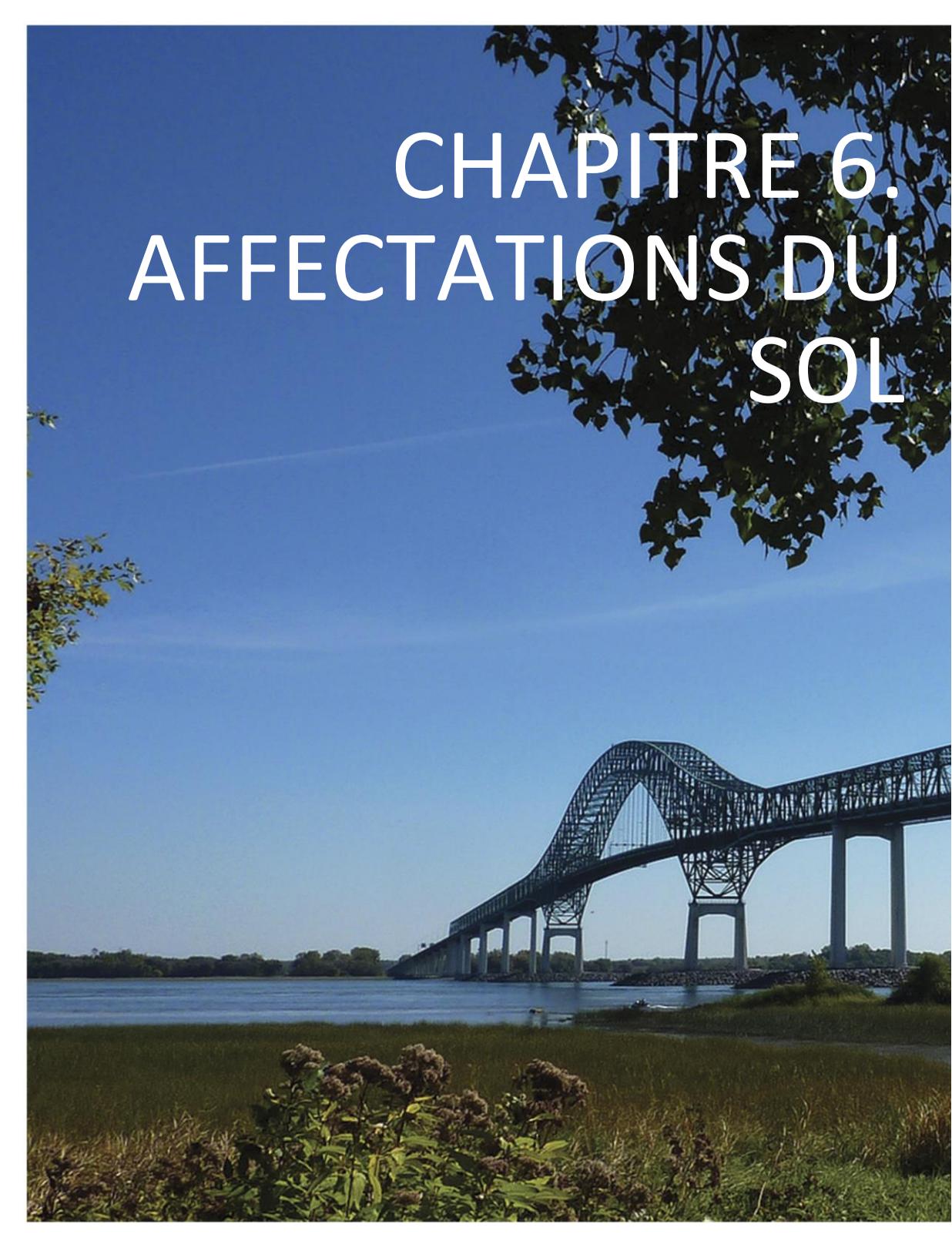
§ 2. Densification des milieux construits

98. La densification ne s'applique pas uniquement aux nouveaux développements, mais est également pertinente dans les milieux déjà construits situés dans les périmètres d'urbanisation. Dans ces milieux, les projets de redéveloppement, le recyclage de bâtiments ou encore la construction sur les différents terrains épars encore vacants sont les moyens les plus fréquents de densifier. Toutefois, tous les milieux construits ne sont pas également propices à la densification. En effet, les périmètres d'urbanisation sont composés de différents types de milieux, lesquels présentent divers potentiels de densification.
99. Le centre-ville et les premiers quartiers du secteur de Trois-Rivières constituent des milieux très propices à la densification. C'est dans ces secteurs que la densité est la plus élevée sur le territoire. On y retrouve une grande concentration d'institutions, de commerces et de services, et il s'agit de secteurs bien desservis en transport collectif et propices aux déplacements actifs. Dans ce contexte, ce sont les secteurs où le potentiel de densification est le plus élevé sur le territoire.
100. Les premiers quartiers de Cap-de-la-Madeleine sont des milieux de vie assez denses. On y retrouve un certain nombre d'institutions et de services justifiant une forte densité. Par ailleurs, ces milieux présentent un bon potentiel de redéveloppement. Par conséquent, la densification est également à favoriser à cet endroit.
101. La première couronne de développement est composée d'une variété de quartiers résidentiels qui se retrouvent généralement à proximité des grands pôles d'emploi et de services. Ils sont actuellement de densité variable. On y retrouve quelques secteurs de forte densité, mais généralement la densité y est moyenne ou faible. Toutefois, ce secteur a un emplacement stratégique qui justifie sa densification. La densification est à y favoriser, bien qu'il faille également tenir compte des caractéristiques des différents milieux qui le composent afin d'éviter des insertions mal intégrées de projets de forte densité.
102. Les milieux urbains périphériques sont peu propices à la densification. Ils sont souvent localisés loin des grands pôles d'emploi et de services et sont peu propices à l'utilisation des transports actifs et collectifs. Dans ce contexte, bien qu'une certaine densification y soit possible, principalement à proximité de certains pôles commerciaux ou de services de proximité, il n'est pas généralement souhaitable d'y encourager la densification à grande échelle.
103. Le schéma prévoit comme objectif de favoriser la densification des milieux construits. Pour y parvenir, les règlements d'urbanisme devront moduler les typologies résidentielles autorisées dans les différentes zones du territoire. La densification peut être modulée selon les critères suivants :
- 1° Adapter la densité des nouveaux développements aux caractéristiques du milieu d'insertion.
 - 2° Tenir compte de l'intégration harmonieuse des nouvelles constructions dans les secteurs déjà construits.
 - 3° Moduler les densités en fonction de la proximité des grands pôles d'emploi et de services.
 - 4° Favoriser la protection des milieux naturels.
 - 5° Tenir compte des contraintes naturelles et anthropiques.
 - 6° Tenir compte de la présence, actuelle ou projetée, d'espaces publics de qualité permettant de compenser la forte densité.

Par conséquent, bien que la densification soit à favoriser, elle n'est pas nécessairement obligatoire. Les règlements peuvent également prévoir une densité équivalente ou moindre à celle du milieu d'insertion en s'appuyant sur les critères énoncés au présent article.

104. Par ailleurs, lors de l'analyse de projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) susceptibles de contribuer à la densification des quartiers, ces critères serviront également à valider le respect de l'objectif de densification des milieux construits.

CHAPITRE 6. AFFECTATIONS DU SOL



SECTION

I. Mise en contexte

105. Le territoire est divisé en 25 affectations du sol. Chacune de ces affectations a une vocation spécifique à laquelle sont associés une série d'usages compatibles. Les règlements doivent respecter à la fois la vocation de l'affectation, la compatibilité des usages et les critères d'aménagement prévus pour chacune des affectations du sol. Lorsqu'une norme est chiffrée ou énoncée sous forme de liste d'usages, la conformité est stricte, c'est-à-dire que la norme doit être intégrée directement dans les règlements. Toutefois, dans le cas d'un critère d'ordre général, une certaine marge de manœuvre est laissée à la Ville dans le choix des moyens règlementaires visant à le mettre en œuvre. Les affectations du sol sont identifiées à la carte de l'annexe II (Affectations du sol).

SECTION

II. Classification des usages

106. Le plan d'urbanisme détermine 28 catégories d'usages, lesquelles sont définies à la présente section. Les règlements peuvent employer une nomenclature différente ou préciser davantage les usages, tant que ceux-ci respectent les règles de compatibilité prévues pour chacune des affectations.
107. Pour l'analyse de la conformité des règlements municipaux au plan d'urbanisme, lorsqu'un usage ne correspond à la définition d'aucune des catégories d'usages, celui-ci doit être associé à la catégorie présentant le plus de similitudes avec lui. Pour ce faire, il faut tenir compte des caractéristiques de cet usage, notamment la nature de l'activité et les impacts de celle-ci sur le voisinage.

§ 1. Catégories d'usages

108. Dans le présent plan d'urbanisme, les catégories d'usages employées sont celles présentées au tableau 2. Pour l'interprétation du tableau, la définition de la catégorie d'usages est le facteur déterminant pour évaluer à quelle catégorie appartient un usage. Les exemples d'usages appartenant à la catégorie ne sont pas nécessairement exhaustifs et servent à appuyer la définition pour faciliter la compréhension du lecteur. La colonne « catégorie SADR » identifie de quelle catégorie d'usages au sens du schéma fait partie la catégorie identifiée au plan, et ce, dans le but de faciliter l'exercice de conformité entre le plan et le schéma.

Tableau 2. Catégories d'usages

Catégorie d'usages		Définition	Exemple d'usages appartenant à la catégorie	Catégorie SADR
H	Habitation	Constructions et usages à des fins résidentielles de toutes les tenures et densités	Habitation unifamiliale Habitation multifamiliale Habitation collective	Habitation
C1	Débit d'essence	Activités commerciales dont l'activité principale est la vente au détail d'essence, d'huiles et de graisses lubrifiantes, sans qu'il y ait de service de réparation ni d'installation de pièces et d'accessoires d'automobile. Ces établissements peuvent offrir des services complémentaires, tels un dépanneur, un restaurant ou un lave-auto.	Station-service Station de recharge pour véhicules électriques	Commerce et service associé aux véhicules
C2	Commerce de détail	Activités commerciales de vente de détail. Ces activités sont généralement situées sur les rues commerciales.	Vente au détail de biens courants Vente au détail de bien divers	Commerce et service léger ou Commerce et service régional, selon la superficie
C3	Service personnel et professionnel	Activités commerciales qui visent à offrir un service personnel ou professionnel. Ces activités sont généralement situées sur les rues commerciales. Les bureaux font également partie de cette catégorie.	Service personnel et de santé Service professionnel, d'affaires et bureaux Service à la communauté	Commerce et service léger ou Commerce et service régional, selon la superficie
C4	Hébergement et restauration	Activités commerciales d'hébergement et de restauration ainsi que les débits d'alcool	Gîte et résidence de tourisme Hôtellerie Restauration Bars et boîtes de nuit	Commerce et service léger ou Commerce et service régional, selon la superficie
C5	Commerce de loisirs et de divertissement	Activités commerciales et de services exploitant des installations sportives, de divertissement et de loisirs	Gymnase Parc d'amusement intérieur Cinéma	Commerce et service léger ou Commerce et service régional, selon la superficie
C6	Commerce de détail et service avec contraintes	Activités commerciales et de services nécessitant de grandes superficies et impliquant des contraintes sur le voisinage telles que l'entreposage extérieur ou une circulation accrue	Centre horticole Vente au détail de matériaux de construction Service de limousine	Commerce et service léger ou Commerce et service régional, selon la superficie

Tableau 2. Catégories d'usages

Catégorie d'usages		Définition	Exemple d'usages appartenant à la catégorie	Catégorie SADR
C7	Commerce lourd, de gros et activités para-industrielles	Activités commerciales apparentées à des activités industrielles et généralement situées à proximité de celles-ci ou générant des nuisances similaires. Sont aussi de cette classe les commerces de très grande surface qui vendent en gros diverses marchandises. Les nuisances découlant de ces usages sont généralement élevées et sont principalement liées à une présence importante de véhicules lourds, aux activités nocturnes, au bruit, à la poussière ou à l'entreposage extérieur.	Commerce et service lourd Vente en gros Service de construction Service de déménagement Service de réparation et d'entretien de véhicules lourds	Commerce et service lourd
C8	Commerce et service associé aux véhicules	Activités commerciales dont l'activité principale est la vente, l'entretien et la réparation des véhicules automobiles ou récréatifs	Vente au détail de véhicules automobiles Vente au détail de véhicules récréatifs Réparation de véhicules automobiles ou récréatifs	Commerce et service associé aux véhicules
I1	Atelier d'artisan	Activités de production à petite échelle fondées sur le travail manuel nécessitant un outillage réduit. Les biens produits sont des biens différenciés ou en très petites séries. Les nuisances découlant de ces usages sont faibles et leur niveau de nuisance potentiel est semblable à celui de commerces de détail de petite taille et sont principalement liées à l'achalandage.	Atelier d'artiste ou d'artisan Atelier d'ébénisterie Microbrasserie	Industrie artisanale

Tableau 2. Catégories d'usages

Catégorie d'usages	Définition	Exemple d'usages appartenant à la catégorie	Catégorie SADR
12	Industrie de haute technologie, de recherche et de développement	Activités industrielles en lien avec la recherche, le développement et la mise au point d'un produit ou d'une technique industrielle. S'y retrouvent aussi les industries de fabrication, de transformation, d'assemblage et de distribution de produits finis et semi-finis nécessitant une proportion appréciable de recherche et de développement. La majorité de la main-d'œuvre y est spécialisée et la production est souvent fortement automatisée. Les nuisances découlant de ces usages sont faibles et sont principalement liées à de l'achalandage de véhicules lourds et légers.	Centre de recherche Incubateur industriel Industrie légère
13	Industrie légère	Activités industrielles comprenant les industries de fabrication, de transformation, d'assemblage et de distribution de produits finis et semi-finis, nécessitant une quantité limitée d'entreposage et constituant une source modérée de nuisances	Industrie de produits laitiers Industrie du thé et du café Industrie de vêtements Industrie du bois tourné et façonné Industrie légère
14	Industrie lourde	Activités industrielles nécessitant souvent une grande quantité d'entreposage et constituant une source élevée de nuisances	Tannerie Industrie de fabrication du papier Industrie de ferro-alliages Industrie lourde
15	Industrie extractive	Activités industrielles comprenant l'extraction, la manutention ou le traitement primaire de matières premières ainsi que les services connexes	Carrière et sablière Mine Extraction
16	Industrie des matières recyclables et gestion des déchets	Activités industrielles comprenant l'entreposage et le traitement des déchets et des matières recyclables	Écocentre Cimetière automobile Centre de tri Gestion des matières résiduelles

Tableau 2. Catégories d'usages

Catégorie d'usages	Définition	Exemple d'usages appartenant à la catégorie	Catégorie SADR
I7	Industrie avec contraintes de sécurité	Activités industrielles et commerciales dont les opérations sont susceptibles d'engendrer de dangers pour la santé et la sécurité de la population	Industrie de produits pétroliers Industrie d'explosifs Centre d'entreposage du gaz Industrie lourde
P1	Institution	Usages institutionnels, qu'ils soient exploités par le public ou le privé, visant à offrir des soins de santé, des services publics, de l'éducation ou des lieux culturels	Institution scolaire Institution de protection civile Institution de santé et services sociaux Institution religieuse et services funéraires Institution militaire ou carcérale Institution culturelle Équipements culturels et institutionnels locaux ou Equipements culturels et institutionnels régionaux, selon la superficie
P2	Parc et espace vert	Les parcs, les espaces verts et les activités connexes	Parc de quartier Terrain de jeux Jardin communautaire Récréation extensive
P3	Conservation	Usages visant la préservation de la biodiversité, le rétablissement d'espèces ou le maintien des services écologiques	Réserve forestière Réserve pour la protection de la faune Aménagements fauniques Conservation
P4	Infrastructure	Infrastructures d'utilité publique	Infrastructure de communication et d'énergie Infrastructure sanitaire Infrastructure de transport Utilité publique
P5	Stationnement	Infrastructures et terrains dédiés au stationnement des véhicules automobiles	Garage de stationnement pour automobiles Terrain de stationnement Commerce et service associé aux véhicules
R1	Récréatif extensif à faible impact	Activités récréatives à faible impact sur l'environnement et qui peuvent s'intégrer dans des zones écologiquement sensibles	Sentier de randonnée pédestre Belvédère, halte ou station d'interprétation Récréation extensive
R2	Récréatif extensif léger	Usages récréatifs à déploiement et à impact modérés exercés hors d'un parc	Plage Centre d'interprétation de la nature Récréation extensive
R3	Récréatif extensif lourd	Usages récréatifs occupant un espace considérable ou impliquant des aménagements intensifs et pouvant générer des nuisances	Marina Golf Camping Piste de course Récréation extensive

Tableau 2. Catégories d'usages

Catégorie d'usages		Définition	Exemple d'usages appartenant à la catégorie	Catégorie SADR
R4	Infrastructures sportives et culturelles	Infrastructures récréatives ou culturelles de grandes superficies. Ces usages sont susceptibles de générer un achalandage important.	Stade Aréna Jardin botanique Spa	Équipements récréatifs et de loisirs
A1	Agriculture végétale	Activités de culture du sol et activités agricoles sans élevage d'animaux	Culture du maïs Bleuetière Verger Culture de céréales	Agriculture
A2	Élevage	Activités agricoles liées à l'élevage d'animaux	Élevage bovin Élevage de volaille Chenil	Agriculture
A3	Foresterie	Activités agricoles liées à la production forestière, à la sylviculture, à l'acériculture et autres usages connexes	Exploitation forestière Production d'arbres de Noël Acériculture	Foresterie

109. Les catégories d'usages « Agrotourisme » et « Commerce et industrie agricoles » du schéma d'aménagement ne font pas partie des catégories d'usages identifiées au plan d'urbanisme puisqu'il ne s'agit pas d'usages principaux. Le règlement de zonage devra les traiter comme des usages additionnels ne pouvant être exercés qu'en relation de dépendance face à un usage principal de nature agricole.

SECTION

III. Règles générales applicables à toutes les affectations

§ 1. Compatibilité des usages

110. À moins que cela ne soit spécifiquement indiqué, les règles de compatibilité d'usages traitent des usages principaux. La gestion des usages additionnels relèvera du règlement de zonage. Toutefois, les normes encadrant les usages additionnels ne doivent pas mettre en péril ni compromettre la vocation générale prévue pour l'affectation.

111. Les usages compatibles sont divisés en 2 catégories :

- 1° Les usages autorisés sans condition
- 2° Les usages autorisés sous conditions

112. Lorsqu'un usage est autorisé sans condition, le règlement de zonage peut autoriser l'ensemble de la catégorie d'usages dans les zones correspondant à l'affectation.

113. Lorsqu'un usage est autorisé sous conditions, cela signifie que le règlement de zonage doit prévoir certaines restrictions lorsque cette catégorie d'usages est autorisée. Cela peut signifier que seuls certains usages de la catégorie peuvent être autorisés ou que des conditions particulières (ex. : superficie maximale de plancher) doivent être imposées aux usages de la catégorie.

§ 2. Fiches d'affectations

114. Les normes et critères applicables à chacune des affectations sont présentés dans des fiches d'affectations. Chacune de ces fiches prend la forme d'un tableau énonçant les éléments de conformité à rencontrer lors de l'adoption ou de la modification d'un règlement d'urbanisme. Ces éléments peuvent prendre la forme de normes prescriptives ou de critères. Le tableau 3 présente les différents éléments se retrouvant dans chacune des fiches.

Tableau 3. Fiche d'affectation type

Vocation	
Vocation générale de l'affectation du sol	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Liste des usages autorisés sans condition	Liste des usages autorisés avec des conditions particulières et précision des conditions applicables
Critères d'aménagement et de réglementation	
Critères pour orienter la rédaction de la réglementation d'urbanisme	

IV. Normes et critères applicables aux affectations du sol

115. Les tableaux 4 à 28 indiquent les normes et critères applicables à l'intérieur des différentes affectations du sol.

§ 1. Affectation « Agricole dynamique »

Tableau 4. Normes et critères applicables à l'affectation AGRICOLE DYNAMIQUE (AGD)

Vocation	
Territoire situé en zone agricole et voué au développement d'activités agricoles. Ce territoire est caractérisé par la présence de sols présentant un bon potentiel agricole ainsi qu'une forte concentration d'exploitations agricoles. Les activités agricoles ainsi que les usages additionnels qui y sont associés sont les usages permis dans cette affectation.	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Agriculture végétale (A1) Élevage (A2) Foresterie (A3) Conservation (P3) Récréatif extensif à faible impact (R1)	Habitation (H) : Uniquement les habitations unifamiliales isolées et les maisons mobiles bénéficiant des droits et privilèges prévus aux articles 31.1, 40, 101 à 103 et 105 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles ainsi que les habitations unifamiliales isolées bénéficiant d'une autorisation de la CPTAQ délivrée avant le 13 mars 2018. Infrastructure (P4) : Autorisé à l'exception du prolongement de rues et des réseaux d'aqueduc et d'égout, lesquels sont assujettis aux conditions suivantes : 1. Le prolongement des réseaux d'aqueduc ou d'égout est autorisé uniquement lorsque des problématiques liées à la santé et à la salubrité publiques l'obligent ou lorsque le prolongement est nécessaire pour permettre la réalisation de développements prévus à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation. Toutefois, les règlements doivent interdire l'ajout de bâtiments principaux en bordure de tels prolongements à l'exception de ceux qui étaient autorisés avant le prolongement des réseaux d'aqueduc ou d'égout. 2. Le prolongement de rues est autorisé uniquement pour résoudre des problèmes d'accès aux bâtiments existants en date du 5 mars 2015.
Critères d'aménagement et de réglementation	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Les usages additionnels autorisés pour les exploitations agricoles devront se limiter aux activités favorisant le développement des entreprises agricoles. 2. Les usages additionnels autorisés pour les habitations devront se limiter à des usages de petite envergure compatibles avec le milieu agricole. 3. Éviter la multiplication d'immeubles protégés générant des contraintes de distances séparatrices. 	

§ 2. Affectation « Agroforestière »

Tableau 5. Normes et critères applicables à l'affectation AGROFORESTIÈRE (AGF)

Vocation	
Territoire situé en zone agricole où l'on retrouve une forte concentration de milieux boisés. Ce territoire est dédié à la pratique d'activités agricoles et forestières. Les activités agricoles et forestières ainsi que les usages additionnels qui y sont associés sont les usages permis dans cette affectation.	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Agriculture végétale (A1) Élevage (A2) Foresterie (A3) Conservation (P3) Récréatif extensif à faible impact (R1)	Habitation (H) : Uniquement les habitations unifamiliales isolées et les maisons mobiles bénéficiant des droits et privilèges prévus aux articles 31.1, 40, 101 à 103 et 105 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles ainsi que les habitations unifamiliales isolées bénéficiant d'une autorisation de la CPTAQ délivrée avant le 13 mars 2018. Infrastructure (P4) : Autorisé à l'exception du prolongement de rues et des réseaux d'aqueduc et d'égout, lesquels sont assujettis aux conditions suivantes : 1. Le prolongement des réseaux d'aqueduc ou d'égout est autorisé uniquement lorsque des problématiques liées à la santé et à la salubrité publiques l'obligent ou lorsque le prolongement est nécessaire pour permettre la réalisation de développements prévus à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation. Toutefois, les règlements doivent interdire l'ajout de bâtiments principaux en bordure de tels prolongements à l'exception de ceux qui étaient autorisés avant le prolongement des réseaux d'aqueduc ou d'égout. 2. Le prolongement de rues est autorisé uniquement pour résoudre des problèmes d'accès aux bâtiments existants en date du 5 mars 2015. Hébergement et restauration (C4), Récréatif extensif léger (R2) et Récréatif extensif lourd (R3) : autorisés uniquement lors de la conversion d'une superficie de droits acquis commerciale ou institutionnelle en vertu des articles 101 à 103 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, lorsque la nature des aménagements et des bâtiments fait en sorte qu'un retour à des activités agricoles est difficilement envisageable.
Critères d'aménagement et de réglementation	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Les usages additionnels autorisés pour les exploitations agricoles devront se limiter aux activités favorisant le développement des entreprises agricoles. 2. Les usages additionnels autorisés pour les habitations devront se limiter à des usages de petite envergure compatibles avec le milieu agricole. 3. Éviter la multiplication d'immeubles protégés générant des contraintes de distances séparatrices. 4. Pour les usages C4, R1, R2 et R3, les activités doivent être autorisées uniquement dans certaines zones. Elles doivent se limiter à des activités récréotouristiques liées au caractère naturel ou champêtre du milieu d'insertion. Les usages permis doivent se limiter à des activités qui, étant donné leur nature, ne peuvent raisonnablement être exercées à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation. Le choix des emplacements doit se faire de manière à limiter les impacts sur les activités agricoles. 	

§ 3. Affectation « Résidentielle agricole »

Tableau 6. Normes et critères applicables à l'affectation RÉSIDENIELLE AGRICOLE (RSA)

Vocation	
Regroupements de résidences en zone agricole correspondant aux îlots déstructurés tels que spécifiés à la décision 413 049 de la CPTAQ.	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Agriculture végétale (A1) Conservation (P3)	Habitation (H) : Uniquement les habitations unifamiliales isolées et les maisons mobiles. Infrastructure (P4) : Autorisé à l'exception du prolongement de rues et des réseaux d'aqueduc et d'égout, lesquels sont assujettis aux conditions suivantes : 1. Le prolongement des réseaux d'aqueduc ou d'égout est autorisé uniquement lorsque des problématiques liées à la santé et à la salubrité publiques l'obligent ou lorsque le prolongement est nécessaire pour permettre la réalisation de développements prévus à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation. Toutefois, les règlements doivent interdire l'ajout de bâtiments principaux en bordure de tels prolongements à l'exception de ceux qui étaient autorisés avant le prolongement des réseaux d'aqueduc ou d'égout. 2. Le prolongement de rues est autorisé uniquement pour résoudre des problèmes d'accès aux bâtiments existants en date du 5 mars 2015.
Critères d'aménagement et de réglementation	
1. Les usages additionnels autorisés pour les habitations devront se limiter à des usages de petite envergure compatibles avec le milieu agricole. 2. Les règlements d'urbanisme doivent intégrer les différentes conditions nécessaires au respect de la décision 413 049, notamment en termes d'accès aux terres agricoles.	

§ 4. Affectation « Industrielle agricole »

Tableau 7. Normes et critères applicables à l'affectation INDUSTRIELLE AGRICOLE (INA)

Vocation	
Regroupement d'activités industrielles et commerciales lourdes situées en zone agricole.	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Commerce lourd, de gros et activités para-industrielles (C7) Commerce et service associé aux véhicules (C8) Atelier d'artisan (I1) Industrie légère (I3) Industrie lourde (I4) Conservation (P3) Agriculture végétale (A1)	Infrastructure (P4) : Autorisé à l'exception du prolongement de rues et des réseaux d'aqueduc et d'égout, lesquels sont assujettis aux conditions suivantes : 1. Le prolongement des réseaux d'aqueduc ou d'égout est autorisé uniquement lorsque des problématiques liées à la santé et à la salubrité publiques l'obligent ou lorsque le prolongement est nécessaire pour permettre la réalisation de développements prévus à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation. Toutefois, les règlements doivent interdire l'ajout de bâtiments principaux en bordure de tels prolongements à l'exception de ceux qui étaient autorisés avant le prolongement des réseaux d'aqueduc ou d'égout. 2. Le prolongement de rues est autorisé uniquement pour résoudre des problèmes d'accès aux bâtiments existants en date du 5 mars 2015
Critères d'aménagement et de réglementation	
1. Aucun immeuble protégé ne peut être autorisé en usage additionnel. 2. Les activités commerciales et industrielles devraient être limitées à des entreprises de gabarit modéré, de façon à orienter le développement des activités d'envergure dans les périmètres d'urbanisation.	

§ 5. Affectation « Extraction en zone agricole »

Tableau 8. Normes et critères applicables à l'affectation EXTRACTION EN ZONE AGRICOLE (EXA)

Vocation	
Territoire situé en zone agricole et voué à l'extraction et aux industries qui y sont associées.	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Agriculture végétale (A1) Élevage (A2) Foresterie (A3) Conservation (P3) Récréatif extensif à faible impact (R1) Industrie extractive (I5)	Infrastructure (P4) : Autorisé à l'exception du prolongement de rues et des réseaux d'aqueduc et d'égout, lesquels sont assujettis aux conditions suivantes : 1. Le prolongement des réseaux d'aqueduc ou d'égout est autorisé uniquement lorsque des problématiques liées à la santé et à la salubrité publiques l'obligent ou lorsque le prolongement est nécessaire pour permettre la réalisation de développements prévus à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation. Toutefois, les règlements doivent interdire l'ajout de bâtiments principaux en bordure de tels prolongements à l'exception de ceux qui étaient autorisés avant le prolongement des réseaux d'aqueduc ou d'égout. 2. Le prolongement de rues est autorisé uniquement pour résoudre des problèmes d'accès aux bâtiments existants en date du 5 mars 2015.
Critères d'aménagement et de réglementation	
1. Les industries extractives peuvent comporter un usage additionnel de revalorisation des matériaux secs. 2. Favoriser l'aménagement de zones tampons entre ces activités et les usages sensibles présents à proximité, lorsque la nature de l'emplacement rend pertinent ce genre de mesure.	

§ 6. Affectation « Rurale »

Tableau 9. Normes et critères applicables à l'affectation RURALE (RUR)

Vocation	
Territoire situé en zone blanche et à l'extérieur du périmètre d'urbanisation. Ces secteurs ont un caractère rural et sont voués principalement à la pratique d'activités agricoles à faible incidence, à la foresterie, à la conservation et aux activités récréatives.	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Agriculture végétale (A1) Foresterie (A3) Conservation (P3) Récréatif extensif à faible impact (R1) Récréatif extensif léger (R2) Récréatif extensif lourd (R3)	Habitation (H) : Uniquement les habitations unifamiliales isolées et les maisons mobiles construites en bordure de rues existantes en date du 5 mars 2015. Commerce lourd, de gros et activités para-industrielles (C7) : Seuls les services de construction sont autorisés et ceux-ci doivent être situés en frontage du boulevard Thibeau, de la rue Louis-Alma-Pépin ou de la rue Raymond-Pépin. Commerce et service associé aux véhicules (C8) : Ces usages sont autorisés uniquement en frontage du boulevard Thibeau, de la rue Louis-Alma-Pépin et de la rue Raymond-Pépin. Infrastructure (P4) : Autorisé à l'exception du prolongement de rues et des réseaux d'aqueduc et d'égout, lesquels sont assujettis aux conditions suivantes : 1. Le prolongement des réseaux d'aqueduc ou d'égout est autorisé uniquement lorsque des problématiques liées à la santé et à la salubrité publiques l'obligent ou lorsque le prolongement est nécessaire pour permettre la réalisation de développements prévus à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation. Toutefois, les règlements doivent interdire l'ajout de bâtiments principaux en bordure de tels prolongements à l'exception de ceux qui étaient autorisés avant le prolongement des réseaux d'aqueduc ou d'égout. 2. Le prolongement de rues est autorisé uniquement pour résoudre des problèmes d'accès aux bâtiments existants en date du 5 mars 2015.
Critères d'aménagement et de réglementation	
1. Aucun lotissement pour créer un ou plusieurs nouveaux lots pour des fins de construction résidentielle n'est autorisé dans les secteurs non desservis. 2. Les fermettes peuvent être autorisées en usage additionnel à l'habitation. 3. Les nouveaux usages récréatifs présentant d'importantes contraintes, telles que les pistes de course, devront être autorisés à des endroits éloignés des concentrations d'habitations.	

§ 7. Affectation « Résidentielle rurale »

Tableau 10. Normes et critères applicables à l'affectation RÉSIDENTIELLE RURALE (RSR)

Vocation	
Territoire constitué de concentrations importantes d'habitations localisées hors des périmètres d'urbanisation. L'affectation « Résidentielle rurale » est vouée aux habitations de faible densité, dans une optique de consolidation des milieux existants.	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Parc et espace vert (P2) Conservation (P3)	Habitation (H) : Uniquement les habitations unifamiliales isolées et les maisons mobiles. Infrastructure (P4) : Autorisé à l'exception du prolongement de rues et des réseaux d'aqueduc et d'égout, lesquels sont assujettis aux conditions suivantes : 1. Le prolongement des réseaux d'aqueduc ou d'égout est autorisé uniquement lorsque des problématiques liées à la santé et à la salubrité publiques l'obligent ou lorsque le prolongement est nécessaire pour permettre la réalisation de développements prévus à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation. Toutefois, les règlements doivent interdire l'ajout de bâtiments principaux en bordure de tels prolongements à l'exception de ceux qui étaient autorisés avant le prolongement des réseaux d'aqueduc ou d'égout. 2. Le prolongement de rues est autorisé uniquement pour résoudre des problèmes d'accès aux bâtiments existants en date du 5 mars 2015.
Critères d'aménagement et de réglementation	
1. Les usages autorisés en usages additionnels à l'habitation devront se limiter à des usages de petite envergure.	

§ 8. Affectation « Industrielle rurale »

Tableau 11. Normes et critères applicables à l'affectation INDUSTRIELLE RURALE (INR)

Vocation	
Concentration d'activités commerciales lourdes et industrielles localisées hors des périmètres d'urbanisation. À l'intérieur de cette affectation, les industries et les commerces et services lourds sont autorisés afin d'en favoriser la consolidation et d'en terminer le développement.	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Atelier d'artisan (I1) Industrie légère (I3) Industrie lourde (I4) Débit d'essence (C1) Commerce lourd, de gros et activités para-industrielles (C7) Commerce et service associé aux véhicules (C8) Foresterie (A3) Conservation (P3) Infrastructure (P4) Récréatif extensif à faible impact (R1) Récréatif extensif léger (R2) Récréatif extensif lourd (R3)	Hébergement et restauration (C4) : Uniquement les bars avec spectacles érotiques.
Critères d'aménagement et de réglementation	
1. Limiter les activités récréatives en fonction de leur compatibilité avec les usages industriels autorisés.	

§ 9. Affectation « Extraction »

Tableau 12. Normes et critères applicables à l'affectation EXTRACTION (EXT)

Vocation	
Territoire voué à l'extraction et aux industries qui y sont associées.	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Agriculture végétale (A1) Foresterie (A3) Conservation (P3) Récréatif extensif à faible impact (R1) Industrie extractive (I5)	Infrastructure (P4) : Autorisé à l'exception du prolongement de rues et des réseaux d'aqueduc et d'égout, lesquels sont assujettis aux conditions suivantes : 1. Le prolongement des réseaux d'aqueduc ou d'égout est autorisé uniquement lorsque des problématiques liées à la santé et à la salubrité publiques l'obligent ou lorsque le prolongement est nécessaire pour permettre la réalisation de développements prévus à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation. Toutefois, les règlements doivent interdire l'ajout de bâtiments principaux en bordure de tels prolongements à l'exception de ceux qui étaient autorisés avant le prolongement des réseaux d'aqueduc ou d'égout. 2. Le prolongement de rues est autorisé uniquement pour résoudre des problèmes d'accès aux bâtiments existants en date du 5 mars 2015.
Critères d'aménagement et de réglementation	
1. Les industries extractives peuvent comporter un usage additionnel de revalorisation des matériaux secs.	

§ 10. Affectation « Industrie de revalorisation »

Tableau 13. Normes et critères applicables à l'affectation INDUSTRIE DE REVALORISATION (IRV)

Vocation	
Territoire voué aux activités de revalorisation et de gestion des matières résiduelles.	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Industrie extractive (I5) Industrie des matières recyclables et gestion des déchets (I6) Foresterie (A3) Conservation (P3)	Infrastructure (P4) : Autorisé à l'exception du prolongement de rues et des réseaux d'aqueduc et d'égout, lesquels sont assujettis aux conditions suivantes : 1. Le prolongement des réseaux d'aqueduc ou d'égout est autorisé uniquement lorsque des problématiques liées à la santé et à la salubrité publiques l'obligent ou lorsque le prolongement est nécessaire pour permettre la réalisation de développements prévus à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation. Toutefois, les règlements doivent interdire l'ajout de bâtiments principaux en bordure de tels prolongements à l'exception de ceux qui étaient autorisés avant le prolongement des réseaux d'aqueduc ou d'égout. 2. Le prolongement de rues est autorisé uniquement pour résoudre des problèmes d'accès aux bâtiments existants en date du 5 mars 2015.
Critères d'aménagement et de réglementation	
1. Pour les activités des industries de matières recyclables et de gestion des déchets, les règlements devront prévoir des mesures de mitigation visant à réduire les impacts sur le milieu environnant.	

§ 11. Affectation « Noyau villageois »

Tableau 14. Normes et critères applicables à l'affectation NOYAU VILLAGEOIS (NOV)

Vocation	
Territoire ayant une vocation de pôle de services local visant à desservir les résidents en services et commerces de proximité. Cette affectation permet une mixité d'usages résidentiels, commerciaux et institutionnels.	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Habitation (H) Parc et espace vert (P2) Conservation (P3) Infrastructure (P4) Récréatif extensif à faible impact (R1) Récréatif extensif léger (R2)	Commerce de détail (C2) : Superficie maximale de plancher de 1 000 m ² Service personnel et professionnel (C3) : Superficie maximale de plancher de 1 000 m ² Hébergement et restauration (C4) : Superficie maximale de plancher de 1 000 m ² Commerce de loisirs et de divertissement (C5) : Superficie maximale de plancher de 1 000 m ² Institution (P1) : Superficie maximale de plancher de 1 000 m ² Atelier d'artisan (I1) : Superficie maximale de plancher de 1 000 m ² Infrastructures sportives et culturelles (R4) : Superficie maximale de plancher de 1 000 m ²
Critères d'aménagement et de réglementation	
<ol style="list-style-type: none"> Éviter d'implanter des activités à rayonnement régional dans les noyaux villageois. Favoriser la desserte en commerces de proximité. Privilégier des habitations de faible et de moyenne densité. 	

§ 12. Affectation « Récréative »

Tableau 15. Normes et critères applicables à l'affectation RÉCRÉATIVE (REC)

Vocation	
Territoire voué à la pratique d'activités récréatives extensives et situé à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation.	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Récréatif extensif à faible impact (R1) Récréatif extensif léger (R2) Récréatif extensif lourd (R3) Infrastructures sportives et culturelles (R4) Parc et espace vert (P2) Conservation (P3) Infrastructure (P4)	
Critères d'aménagement et de réglementation	
<ol style="list-style-type: none"> Les usages autorisés à l'île Saint-Quentin devront se limiter à des activités compatibles avec la valeur écologique du lieu et la sensibilité du milieu. Les usages nécessitant de grandes superficies fortement aménagées ou de grands espaces construits sont à éviter. 	

§ 13. Affectation « Publique et institutionnelle locale »

Tableau 16. Normes et critères applicables à l'affectation PUBLIQUE ET INSTITUTIONNELLE LOCALE (PIL)

Vocation	
Territoire voué à accueillir les institutions et équipements collectifs d'envergure locale. Cette affectation permet une mixité d'usages institutionnels, commerciaux et résidentiels.	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Habitation (H) Débit d'essence (C1) Récréatif extensif à faible impact (R1) Récréatif extensif léger (R2) Récréatif extensif lourd (R3) Infrastructures sportives et culturelles (R4) Parc et espace vert (P2) Conservation (P3) Infrastructure (P4) Stationnement (P5)	Commerce de détail (C2) : Superficie maximale de plancher de 4 999 m ² Service personnel et professionnel (C3) : Superficie maximale de plancher de 4 999 m ² Hébergement et restauration (C4) : Superficie maximale de plancher de 4 999 m ² Commerce de loisirs et de divertissement (C5) : Superficie maximale de plancher de 4 999 m ² Institution (P1) : Superficie maximale de plancher de 4 999 m ² Atelier d'artisan (I1) : Superficie maximale de plancher de 1 000m ² Agriculture végétale (A1) : Agriculture urbaine uniquement
Critères d'aménagement et de réglementation	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Favoriser le verdissement des grandes surfaces de stationnement. 2. Adapter les normes d'entreposage et d'affichage aux caractéristiques des différentes zones. 	

§ 14. Affectation « Publique et institutionnelle régionale »

Tableau 17. Normes et critères applicables à l'affectation PUBLIQUE ET INSTITUTIONNELLE RÉGIONALE (PIR)

Vocation	
Territoire voué à accueillir les institutions et équipements collectifs d'envergure locale ou régionale. Cette affectation permet une mixité d'usages institutionnels, commerciaux et résidentiels.	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Habitation (H) Débit d'essence (C1) Commerce de détail (C2) Service personnel et professionnel (C3) Hébergement et restauration (C4) Commerce de loisirs et de divertissement (C5) Institution (P1) Parc et espace vert (P2) Conservation (P3) Infrastructure (P4) Stationnement (P5) Récréatif extensif à faible impact (R1) Récréatif extensif léger (R2) Récréatif extensif lourd (R3) Infrastructures sportives et culturelles (R4) Industrie de haute technologie, de recherche et de développement (I2)	Atelier d'artisan (I1) : Superficie maximale de plancher de 1 000 m ² Agriculture végétale (A1) : Agriculture urbaine uniquement
Critères d'aménagement et de réglementation	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Favoriser le verdissement des grandes surfaces de stationnement. 2. Favoriser l'implantation de grandes institutions régionales au centre-ville et dans le pôle institutionnel. 3. Privilégier l'habitation en mixité avec d'autres usages ainsi que les habitations de moyenne et de forte densité. 4. Limiter les affectations PIR hors du noyau urbain central ou des pôles commerciaux régionaux uniquement à des terrains déjà occupés par de telles activités. 5. Adapter les normes d'entreposage et d'affichage aux caractéristiques des différentes zones. 	

§ 15. Affectation « Commerciale locale »

Tableau 18. Normes et critères applicables à l'affectation COMMERCIALE LOCALE (COL)

Vocation	
Territoire voué aux commerces et services légers à rayonnement local. Ces secteurs autorisent une mixité d'usages commerciaux, institutionnels et résidentiels.	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Habitation (H) Débit d'essence (C1) Commerce et service associé aux véhicules (C8) Récréatif extensif à faible impact (R1) Récréatif extensif léger (R2) Récréatif extensif lourd (R3) Infrastructures sportives et culturelles (R4) Parc et espace vert (P2) Conservation (P3) Infrastructure (P4) Stationnement (P5)	Commerce de détail (C2) : Superficie maximale de plancher de 4 999 m ² Service personnel et professionnel (C3) : Superficie maximale de plancher de 4 999 m ² Hébergement et restauration (C4) : Superficie maximale de plancher de 4 999 m ² Commerce de loisirs et de divertissement (C5) : Superficie maximale de plancher de 4 999 m ² Commerce de détail et service avec contraintes (C6) : Superficie maximale de plancher de 4 999 m ² Institution (P1) : Superficie maximale de plancher de 4 999 m ² Atelier d'artisan (I1) : Superficie maximale de plancher de 1 000 m ² Industrie légère (I3) : Autorisé uniquement lors de la reconversion d'un grand bâtiment industriel existant. L'autorisation ne peut se faire qu'au moyen d'un PPCMOI. Agriculture végétale (A1) : Agriculture urbaine uniquement
Critères d'aménagement et de réglementation	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Favoriser le verdissement des grandes surfaces de stationnement. 2. Assurer une cohabitation harmonieuse entre les fonctions commerciales et résidentielles. 3. Favoriser le respect de la hiérarchie des pôles commerciaux, telle que définie au chapitre 3 (Orientations d'aménagement). 4. Favoriser l'implantation de bureaux structurants au centre-ville. 5. Adapter les normes d'entreposage et d'affichage aux caractéristiques des différentes zones. 6. Lors de PPCMOI autorisant l'usage I3, des mesures devront être intégrées à la résolution pour assurer la cohabitation de ces usages avec le voisinage et leur compatibilité avec le milieu d'insertion. 	

§ 16. Affectation « Commerciale régionale »

Tableau 19. Normes et critères applicables à l'affectation COMMERCIALE RÉGIONALE (COR)

Vocation	
Territoires composés des grands pôles commerciaux à rayonnement régional. Ces secteurs autorisent une mixité d'usages commerciaux et institutionnels.	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Habitation (H) Débit d'essence (C1) Commerce de détail (C2) Service personnel et professionnel (C3) Hébergement et restauration (C4) Commerce de loisirs et de divertissement (C5) Commerce de détail et service avec contraintes (C6) Commerce et service associé aux véhicules (C8) Institution (P1) Parc et espace vert (P2) Conservation (P3) Infrastructure (P4) Stationnement (P5) Récréatif extensif à faible impact (R1) Récréatif extensif léger (R2) Récréatif extensif lourd (R3) Infrastructures sportives et culturelles (R4) Atelier d'artisan (I1) Industrie de haute technologie, de recherche et de développement (I2)	Agriculture végétale (A1) : Agriculture urbaine uniquement Industrie légère (I3) : Autorisé uniquement lors de la reconversion d'un grand bâtiment industriel existant. L'autorisation ne peut se faire qu'au moyen d'un PPCMOI.
Critères d'aménagement et de réglementation	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Favoriser la réduction des surfaces minéralisées et la lutte aux îlots de chaleur. 2. Privilégier l'habitation en mixité avec d'autres usages ainsi que les habitations de moyenne et de forte densité. 3. Limiter les affectations COR hors du noyau urbain central ou des pôles commerciaux régionaux uniquement à des terrains déjà occupés par de telles activités. 4. Favoriser l'implantation de bureaux structurants au centre-ville. 5. Adapter les normes d'entreposage et d'affichage aux caractéristiques des différentes zones. 	

§ 17. Affectation « Commerciale lourde et industrielle »

Tableau 20. Normes et critères applicables à l'affectation COMMERCIALE LOURDE ET INDUSTRIELLE (CLI)

Vocation	
Territoire voué à accueillir des activités commerciales lourdes et industrielles légères.	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Débit d'essence (C1) Commerce lourd, de gros et activités para-industrielles (C7) Commerce et service associé aux véhicules (C8) Atelier d'artisan (I1) Industrie de haute technologie, de recherche et de développement (I2) Industrie légère (I3) Parc et espace vert (P2) Conservation (P3) Infrastructure (P4) Stationnement (P5) Récréatif extensif à faible impact (R1) Récréatif extensif léger (R2)	Commerce de détail et service avec contraintes (C6) : Superficie maximale de plancher de 4 999 m ² Agriculture végétale (A1) : Agriculture urbaine uniquement
Critères d'aménagement et de réglementation	
1. Limiter la présence de commerces et services légers et d'usages récréatifs dans les secteurs industriels.	

§ 18. Affectation « Industrielle »

Tableau 21. Normes et critères applicables à l'affectation INDUSTRIELLE (IND)

Vocation	
Territoire voué aux activités industrielles générant des impacts sur le voisinage.	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Débit d'essence (C1) Commerce lourd, de gros et activités para-industrielles (C7) Commerce et service associé aux véhicules (C8) Atelier d'artisan (I1) Industrie de haute technologie, de recherche et de développement (I2) Industrie légère (I3) Industrie lourde (I4) Industrie des matières recyclables et gestion des déchets (I6) Industrie avec contraintes de sécurité (I7) Parc et espace vert (P2) Conservation (P3) Infrastructure (P4) Stationnement (P5) Récréatif extensif à faible impact (R1) Récréatif extensif léger (R2)	Agriculture végétale (A1) : Agriculture urbaine uniquement
Critères d'aménagement et de réglementation	
1. Favoriser l'implantation d'entreprises peu contraignantes aux abords autoroutiers. 2. Circonscrire des secteurs pour l'accueil des industries avec contraintes de sécurité et éloigner ces usages des secteurs résidentiels. 3. Favoriser l'émergence d'une vitrine industrielle le long de l'autoroute 40 en régissant l'affichage, l'architecture des bâtiments et l'aménagement paysager des entreprises.	

§ 19. Affectation « Aéroportuaire »

Tableau 22. Normes et critères applicables à l'affectation AÉROPORTUAIRE (AEP)

Vocation	
Territoire voué aux activités industrielles et situé à proximité de l'aéroport	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Débit d'essence (C1) Commerce lourd, de gros et activités para-industrielles (C7) Commerce et service associé aux véhicules (C8) Atelier d'artisan (I1) Industrie de haute technologie, de recherche et de développement (I2) Industrie légère (I3) Industrie lourde (I4) Industrie des matières recyclables et gestion des déchets (I6) Industrie avec contraintes de sécurité (I7) Parc et espace vert (P2) Conservation (P3) Infrastructure (P4) Stationnement (P5) Récréatif extensif à faible impact (R1) Récréatif extensif léger (R2)	Agriculture végétale (A1) : Agriculture urbaine uniquement
Critères d'aménagement et de réglementation	
1. Favoriser les industries en lien avec le secteur aéronautique.	

§ 20. Affectation « Industrielle différée »

Tableau 23. Normes et critères applicables à l'affectation INDUSTRIELLE DIFFÉRÉE (IDF)

Vocation	
Territoire qui sera, à long terme, voué au développement d'activités industrielles. Ces affectations ne sont pas disponibles pour le développement dans l'immédiat.	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Récréatif extensif à faible impact (R1) Récréatif extensif léger (R2) Agriculture végétale (A1) Foresterie (A3) Conservation (P3)	Récréatif extensif lourd (R3) : Autorisé, à l'exception des usages récréatifs avec hébergement Infrastructure (P4) : Autorisé à l'exception du prolongement de rues et des réseaux d'aqueduc et d'égout, lesquels sont assujettis aux conditions suivantes : 1. Le prolongement des réseaux d'aqueduc ou d'égout est autorisé uniquement lorsque des problématiques liées à la santé et à la salubrité publiques l'obligent ou lorsque le prolongement est nécessaire pour permettre la réalisation de développements prévus à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation. Toutefois, les règlements doivent interdire l'ajout de bâtiments principaux en bordure de tels prolongements à l'exception de ceux qui étaient autorisés avant le prolongement des réseaux d'aqueduc ou d'égout. 2. Le prolongement de rues est autorisé uniquement pour résoudre des problèmes d'accès aux bâtiments existants en date du 5 mars 2015.
Critères d'aménagement et de réglementation	
1. Interdire les usages susceptibles de compromettre la vocation industrielle à long terme du secteur.	

§ 21. Affectation « Résidentielle »

Tableau 24. Normes et critères applicables à l'affectation RÉSIDENTIELLE (RES)

Vocation	
Territoire voué principalement à la fonction résidentielle et localisé à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation.	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Habitation (H) Parc et espace vert (P2) Conservation (P3) Infrastructure (P4) Récréatif extensif à faible impact (R1) Récréatif extensif léger (R2)	Commerce de détail (C2) : Seulement la vente au détail de biens courants (superficie maximale de plancher de 1 000 m ²) Service personnel, professionnel et bureaux (C3) : Seulement les services personnels et de santé et les services à la communauté d'une superficie maximale de plancher de 1 000 m ² Institution (P1) : Superficie maximale de plancher de 1 000 m ²
Critères d'aménagement et de réglementation	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Privilégier la création de pôles commerciaux de quartier plutôt que la dispersion des commerces et des institutions dans les secteurs résidentiels. 2. Les règlements peuvent prévoir un mécanisme de conversion des usages dérogatoires bénéficiant de droits acquis, comme spécifié à la section VIII du présent chapitre. 	

§ 22. Affectation « Zone tampon »

Tableau 25. Normes et critères applicables à l'affectation ZONE TAMPON (ZTP)

Vocation	
Territoire visant à établir une transition entre des secteurs d'usages contraignants et des secteurs d'usages sensibles afin d'assurer une cohabitation harmonieuse des usages.	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Parc et espace vert (P2) Conservation (P3) Récréatif extensif à faible impact (R1) Récréatif extensif léger (R2)	Infrastructure (P4) : Lorsque la zone tampon est située hors d'un périmètre d'urbanisation, le prolongement de rues et des réseaux d'aqueduc et d'égout sont assujettis aux conditions suivantes : <ol style="list-style-type: none"> 1. Le prolongement des réseaux d'aqueduc ou d'égout est autorisé uniquement lorsque des problématiques liées à la santé et à la salubrité publiques l'obligent ou lorsque le prolongement est nécessaire pour permettre la réalisation de développements prévus à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation. Toutefois, les règlements doivent interdire l'ajout de bâtiments principaux en bordure de tels prolongements à l'exception de ceux qui étaient autorisés avant le prolongement des réseaux d'aqueduc ou d'égout. 2. Le prolongement de rues est autorisé uniquement pour résoudre des problèmes d'accès aux bâtiments existants en date du 5 mars 2015.
Critères d'aménagement et de réglementation	

§ 23. Affectation « Parc et espace vert »

Tableau 26. Normes et critères applicables à l'affectation PARC ET ESPACE VERT (PEV)

Vocation	
Territoire comprenant exclusivement des parcs municipaux. Les grands parcs d'envergure régionale ou comportant des équipements structurants sont généralement identifiés sous une affectation « Publique et institutionnelle ».	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Parc et espace vert (P2) Conservation (P3) Récréatif extensif à faible impact (R1) Récréatif extensif léger (R2) Infrastructure (P4)	
Critères d'aménagement et de réglementation	

§ 24. Affectation « Aire écologique et récréative »

Tableau 27. Normes et critères applicables à l'affectation AIRE ÉCOLOGIQUE ET RÉCRÉATIVE (REV)

Vocation	
Milieux naturels protégés où seules la conservation et les activités récréatives extensives à faible impact sont autorisées.	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Conservation (P3) Récréatif extensif à faible impact (R1)	Infrastructure (P4) : Lorsque l'aire écologique et récréative est située hors d'un périmètre d'urbanisation, le prolongement de rues et des réseaux d'aqueduc et d'égout sont assujettis aux conditions suivantes : 1. Le prolongement des réseaux d'aqueduc ou d'égout est autorisé uniquement lorsque des problématiques liées à la santé et à la salubrité publiques l'obligent ou lorsque le prolongement est nécessaire pour permettre la réalisation de développements prévus à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation. Toutefois, les règlements doivent interdire l'ajout de bâtiments principaux en bordure de tels prolongements à l'exception de ceux qui étaient autorisés avant le prolongement des réseaux d'aqueduc ou d'égout. 2. Le prolongement de rues est autorisé uniquement pour résoudre des problèmes d'accès aux bâtiments existants en date du 5 mars 2015.

Critères d'aménagement et de réglementation

1. Les infrastructures autorisées devraient l'être en tenant compte de leur impact potentiel sur le milieu naturel dans lequel elles s'intègrent

§ 25. Affectation « Conservation naturelle »

Tableau 28. Normes et critères applicables à l'affectation CONSERVATION NATURELLE (CNA)

Vocation	
Milieux naturels protégés où seule la conservation est autorisée. L'affectation « Conservation naturelle » est attribuée uniquement à des milieux naturels dont la sensibilité ou la rareté justifie un niveau de protection élevé.	
Usages	
Usages autorisés sans condition	Usages autorisés sous conditions
Conservation (P3)	
Critères d'aménagement et de réglementation	

SECTION

V. Exceptions aux fiches d'affectation

116. Malgré les normes générales prévues aux fiches d'affectations des exceptions s'appliquent. Celles-ci sont identifiées à la présente section.

§ 1. Corridor récréotouristique et patrimonial du Chemin-du-Roy

117. Conformément au schéma, pour les lots ayant leur frontage sur la route 138 à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de Pointe-du-Lac, les seules habitations autorisées sont les habitations unifamiliales isolées et bifamiliales isolées. Dans le cas de lots de grande superficie ou ayant leur frontage sur plus d'une rue, seule la partie du lot donnant sur la route 138 est assujettie à la présente exigence, et ce, sur une profondeur minimale de 30 mètres. Le règlement de zonage devra également limiter les usages résidentiels aux habitations unifamiliales isolées et bifamiliales isolées sur les terrains compris entre la route 138 et le lac Saint-Pierre ou le fleuve Saint-Laurent.
118. Les autres usages autorisés seront des commerces reliés au tourisme, à l'hôtellerie, à la restauration ou à la récréation et devront refléter le caractère champêtre et récréotouristique du Chemin du Roy. Ces commerces devront être d'une envergure compatible avec le milieu, notamment en privilégiant les auberges, les gîtes touristiques et les activités de petit gabarit plutôt que les grands complexes hôteliers. Toutefois, les règlements peuvent moduler les usages autres que résidentiels autorisés selon les caractéristiques des différentes zones.

§ 2. Grand ensemble de terrains vacants 16 (développement autorisé hors PU)

119. Conformément au schéma d'aménagement, le développement du grand ensemble de terrain vacant 16 est autorisé, malgré que celui-ci soit situé hors des périmètres d'urbanisation. Les usages résidentiels qui y sont autorisés peuvent être d'autres types que ceux compatibles dans l'affectation «Résidentielle rurale». Toutefois, pour les usages non résidentiels, seuls les usages prévus à l'affectation peuvent être autorisés dans ce secteur.

SECTION

VI. Commerces de proximité dans les milieux résidentiels

120. Le règlement de zonage devra limiter fortement les usages commerciaux autorisés en tant qu'usages principaux dans les zones à dominance résidentielle afin de favoriser la consolidation des pôles commerciaux de quartier. En effet, le plan d'urbanisme identifie déjà plusieurs affectations commerciales locales situées à proximité des milieux de vie. Dans ce contexte, la Ville préfère limiter, voire interdire les usages commerciaux dans les zones résidentielles pour assurer une vitalité aux pôles commerciaux locaux à l'échelle des quartiers. Lorsque de tels usages existent déjà dans un milieu et qu'il est difficile de définir une zone commerciale, les usages commerciaux peuvent être autorisés conformément au tableau des normes et critères applicables à l'affectation « Résidentielle », afin d'éviter la multiplication de zonage parcellaire (*spot zoning*).
121. Des PPCMOI visant à autoriser ponctuellement de nouveaux usages commerciaux dans les zones résidentielles peuvent être considérés comme conformes au présent plan d'urbanisme sur la base des critères suivants :
- 1° L'usage est compatible avec le milieu dans lequel il s'implante en matière de nuisance et d'impact sur le voisinage.
 - 2° L'usage est de petite envergure, de façon à ne pas nuire à la vitalité des zones commerciales localisées à proximité.
 - 3° Aucun pôle commercial de quartier situé à proximité de l'emplacement visé n'est susceptible d'accueillir l'activité.

VII. Usages additionnels

122. À moins qu'il n'en soit spécifié autrement, les fiches d'affectation traitent des usages principaux. Cela fait en sorte que le règlement de zonage peut autoriser certains usages additionnels qui ne

sont pas à priori autorisés dans les fiches d'affectation. Toutefois, ces usages doivent être permis en tenant compte non seulement des critères d'aménagement et de réglementation prévus aux fiches, mais aussi des balises suivantes :

- 1° L'usage additionnel doit constituer le prolongement normal et logique de l'usage principal.
- 2° L'envergure de l'usage additionnel doit être secondaire par rapport à celle de l'usage principal et des normes spécifiques doivent être établies afin de s'assurer du caractère accessoire de l'activité (superficie maximale de plancher, normes d'aménagement, etc.).
- 3° L'usage additionnel doit être en lien avec l'usage exercé et doit contribuer à l'amélioration de celui-ci.
- 4° L'usage additionnel ne doit pas être un moyen de contourner l'interdiction d'un usage dans l'affectation du sol.
- 5° L'usage additionnel doit être dépendant de l'usage principal et doit cesser d'être exercé advenant la cessation de l'usage principal.

VIII. Gestion des usages dérogatoires protégés par droits acquis

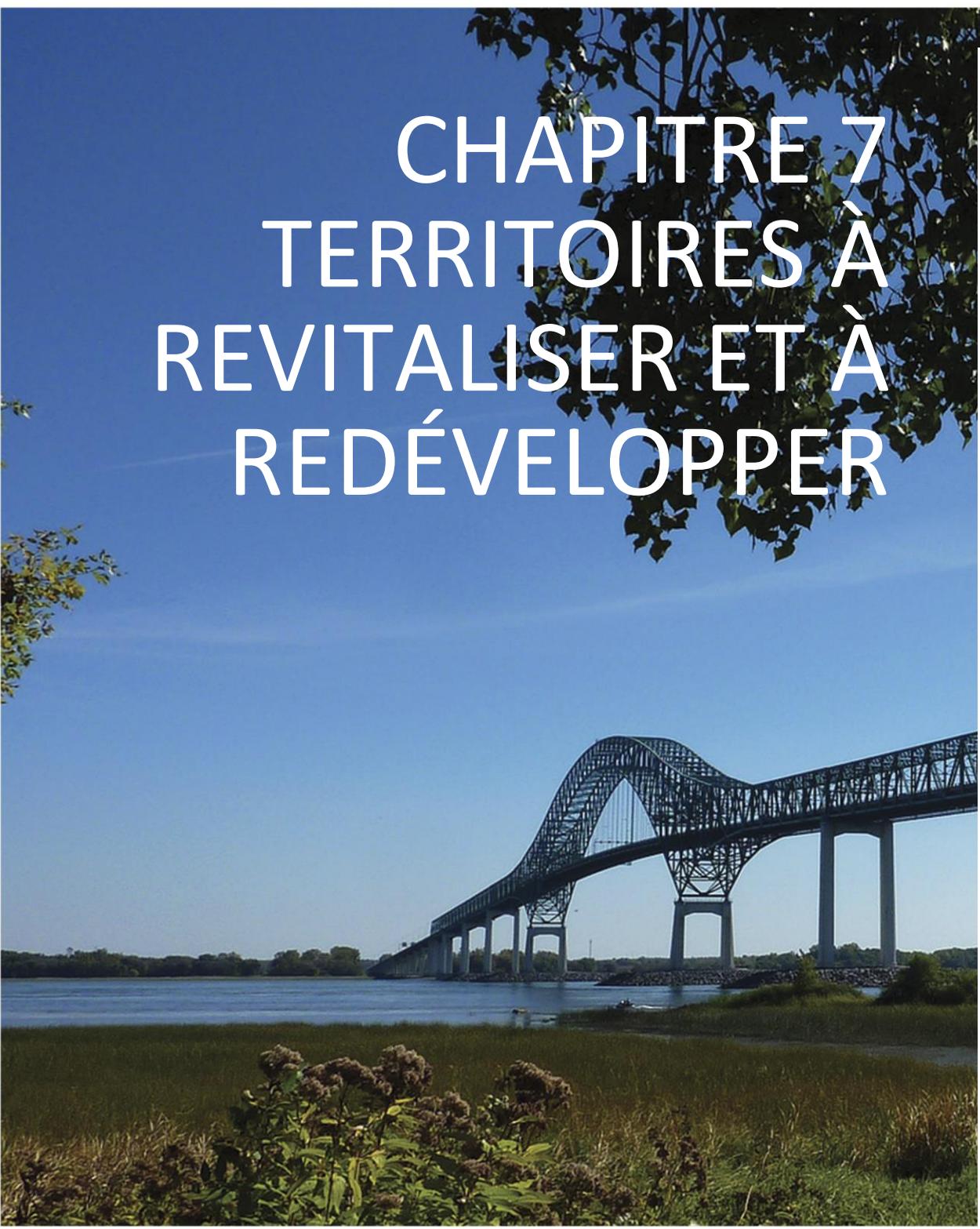
123. Le présent plan d'urbanisme et les règlements qui en découlent sont susceptibles de placer des usages en situation de droits acquis, particulièrement dans les secteurs résidentiels. Cela fait en sorte que la Ville risque de se retrouver avec un certain nombre de bâtiments orphelins sur son territoire. Afin de contrer cette situation, la Ville peut adopter un règlement sur les usages conditionnels afin de définir certains usages dérogatoires de remplacement à l'intérieur de l'affectation « Résidentielle ». Les règlements pourront alors autoriser la conversion d'un usage dérogatoire protégé par droits acquis en un usage dérogatoire de remplacement, et ce, même si les usages de remplacement ne sont pas compatibles avec l'affectation du sol du secteur au sens du présent plan d'urbanisme.
124. Pour se prévaloir de cette autorisation, le règlement sur les usages conditionnels devra déterminer dans quelles circonstances et à quelles conditions un usage dérogatoire peut être remplacé par un usage conditionnel de remplacement. Ce règlement doit prévoir des critères suffisants pour s'assurer ne de pas constituer une façon de contourner les exigences de compatibilité de différentes affectations du sol. Ces critères devront minimalement prendre en compte les éléments suivants :

-
- 1° L'incidence sur le milieu, en matière de nuisance (apparence générale, bruit, odeurs, poussière, circulation lourde, entreposage extérieur, etc.), doit être comparable ou de moindre impact que l'usage dérogatoire existant.
 - 2° La compatibilité de l'usage de remplacement avec le milieu environnant, que ce soit sur le plan de l'intégration de l'usage au milieu ou de la taille de l'entreprise (achalandage, nombre d'employés, heures d'exploitation, etc.).
125. Ce règlement ne peut être adopté que pour l'affectation « Résidentielle ». Puisque les autres affectations des périmètres d'urbanisation laissent une grande liberté pour définir des usages conformes et ainsi éviter la multiplication de bâtiments orphelins, la Ville ne peut déterminer d'usages dérogatoires de remplacement dans ces affectations.
 126. Tous les usages autorisés en vertu de ce règlement doivent être conformes au Schéma d'aménagement et de développement révisé.

SECTION

IX. Projets intégrés

127. En règle générale, le développement urbain devrait s'effectuer en frontage de rues publiques. En effet, le caractère public des rues est essentiel pour assurer une desserte en services publics équitable pour tous les citoyens ainsi que la pérennité des infrastructures.
128. Toutefois, les règlements d'urbanisme peuvent autoriser la réalisation de projets intégrés comportant des voies d'accès et des équipements communs de nature privée. Cependant, ces projets devraient être de petite envergure et devraient uniquement servir à développer des terrains dont la configuration ne permettrait pas d'effectuer un développement sur rue publique. Ces projets devraient avoir comme objectifs la densification des milieux urbains et la rentabilisation des infrastructures publiques. Les projets intégrés ne doivent en aucun cas servir à réaliser des développements de qualité inférieure ou à privatiser les rues ou les services.



CHAPITRE 7 TERRITOIRES À REVITALISER ET À REDÉVELOPPER

SECTION

I. Mise en contexte

129. Le schéma identifie certains territoires à revitaliser et à redévelopper. Afin de raffiner l'analyse présentée au schéma, chacun de ces secteurs a été analysé et différents moyens pour en favoriser la revitalisation, le redéveloppement ou la redéfinition sont identifiés au présent chapitre.

SECTION

II. Secteurs et pistes d'actions

130. La présente section décrit les différents secteurs identifiés au schéma. Certains regroupements ont été faits puisque des actions concertées étaient requises dans plusieurs cas. D'autres secteurs ont été redélimités à la suite d'une analyse plus fine des enjeux.

§ 1. Secteur des Cinq-Coins et quartier de la Gare

131. Le secteur des Cinq-Coins est situé à l'entrée principale du centre-ville. Au début du 20^e siècle, cet emplacement représentait la limite de l'urbanisation trifluvienne. C'est pourquoi une fonction industrielle y a été développée, en lien avec le chemin de fer. Un quartier ouvrier s'est greffé à cette fonction industrielle. Historiquement, le désinvestissement industriel du secteur combiné aux nuisances générées par la voie ferrée et l'arrivée de l'autoroute 40 ont contribué à la dévitalisation du secteur des Cinq-Coins. Ce secteur présente un important potentiel de redéveloppement et de consolidation. Le recyclage d'industries en immeubles de bureaux témoigne du potentiel du site, sur lequel pourrait être développé un pôle urbain constituant une porte d'entrée vers le centre-ville.
132. Le quartier de la Gare s'est à l'origine développé autour de l'ancienne gare de Trois-Rivières. On y retrouvait une fonction commerciale en lien avec cet équipement, caractérisée notamment par la présence d'hôtels sur la rue Champflour. On y retrouvait également le siège social de la compagnie de flottage du Saint-Maurice. La présence de l'hôpital a d'abord contribué au développement du secteur, puis à son déclin à la suite de l'aménagement de nombreux stationnements ayant laissé des vides dans le tissu urbain. La fin du transport des personnes par train a été historiquement problématique pour ce secteur. Par ailleurs, le transport de marchandises sur la voie ferrée ainsi que l'utilisation de la rue Champflour comme route de camionnage sont source d'un certain nombre de nuisances affectant la cohabitation avec la fonction résidentielle du secteur. Le redéveloppement de certaines propriétés du secteur dans les années 2000 constitue un premier pas vers la revitalisation du secteur de la gare. De plus, le projet de rétablir le transport de passagers par train à Trois-Rivières pourrait être un contributeur important au redéveloppement de ce secteur. Les îlots situés autour de la gare pourraient notamment être remembrés et certains bâtiments démolis pour favoriser l'implantation d'un pôle intermodal de transports à cet endroit.

133. Ces 2 secteurs ont été regroupés en raison de leur proximité géographique et de leur important potentiel de redéveloppement. Dans un premier temps, ces 2 secteurs seront inclus dans le périmètre d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale afin de favoriser la préservation des bâtiments d'intérêt patrimonial et de favoriser l'intégration harmonieuse des nouvelles constructions. Par ailleurs, des orientations d'aménagement plus détaillées pour ces secteurs sont prévues au chapitre 10 (Unités de planification et programmes particuliers d'urbanisme).

§ 2. Trois-Rivières sur Saint-Laurent

134. Situé au confluent du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Saint-Maurice, le site de Trois-Rivières sur Saint-Laurent était anciennement occupé à des fins industrielles. À la suite de la démolition de l'usine de la Canadian International Paper et de la décontamination du terrain, cet emplacement est désormais en cours de redéveloppement. Un projet multifonctionnel visant à en faire un secteur urbain mixte est en cours de réalisation. Ses principales composantes sont un parc industriel technologique, un équipement culturel à rayonnement régional (l'amphithéâtre) et un projet résidentiel de forte densité. L'aménagement de grands espaces publics visant à permettre la réappropriation des berges par les citoyens est également une composante essentielle du projet. Trois-Rivières sur Saint-Laurent est situé à un endroit exceptionnel, qui permet un accès aux berges des 2 grands cours d'eau structurants du territoire en plus d'offrir des perspectives paysagères d'intérêt, notamment sur l'île Saint-Quentin. L'interface entre Trois-Rivières sur Saint-Laurent et le tissu urbain existant est également en redéfinition. Le site est séparé du tissu urbain du quartier Sainte-Cécile par une voie ferrée, ce qui crée un certain effet de barrière. De plus, une relation avec le parc portuaire serait à établir par la rive du fleuve Saint-Laurent.

135. Depuis la rédaction du Schéma d'aménagement et de développement révisé, le redéveloppement de ce secteur a beaucoup avancé. La connectivité avec le quartier Sainte-Cécile a été améliorée grâce à l'aménagement d'une traverse piétonne reliant le site à la rue des Ursulines. De plus, l'aménagement d'une connexion avec la rue Hart, prévue dans les prochaines années, devrait contribuer de façon importante à la connectivité de ce secteur avec le quartier avoisinant. Le développement du secteur sera encadré par un règlement sur plans d'implantation et d'intégration architecturale. Par ailleurs, le règlement de zonage devra prévoir des usages résidentiels de forte densité et limiter les espaces dédiés au stationnement en surface de façon à favoriser une utilisation optimale du site. Des secteurs commerciaux et institutionnels sont également prévus dans ce quartier.

§ 3. Secteur portuaire et quartier Saint-Philippe

136. Les abords du port de Trois-Rivières, soit le sud du quartier Saint-Philippe, ont été identifiés comme secteur à redéfinir. On y retrouve une importante fonction industrielle ayant mené à l'implantation d'un quartier ouvrier au début du 20^e siècle. Le secteur résidentiel de Saint-Philippe côtoie

directement les activités portuaires et industrielles, qui sont en pleine expansion et en redéfinition en fonction des nouveaux besoins. L'accroissement des activités portuaires fait en sorte que le port est en planification de son agrandissement futur, notamment vers l'ouest. La présence des infrastructures ferroviaires et portuaires est génératrice d'un certain nombre de nuisances et le cadre bâti résidentiel du secteur fait face à un désinvestissement. Ce secteur présente donc d'importants défis, notamment en matière de cohabitation des usages et de revitalisation urbaine.

137. Un des grands enjeux de ce secteur est la cohabitation entre la fonction résidentielle et les activités portuaires. Pour bien définir les orientations et les actions à entreprendre relativement à cet enjeu, l'unité de planification « interface portuaire » a été intégrée au chapitre 8. Par ailleurs, la majeure partie du secteur est incluse dans un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale ainsi que dans les périmètres des programmes de subvention à la rénovation et à la restauration des bâtiments.

§ 4. Saint-François-d'Assise

138. Le secteur ouest de Saint-François-d'Assise est un quartier ouvrier développé dans la première moitié du 20^e siècle. Il s'agit, en quelque sorte, du prolongement du quartier Sainte-Cécile. On y retrouve d'ailleurs un cadre bâti similaire, bien qu'un peu plus dense. L'exode rural entraînant l'arrivée massive de travailleurs en milieu urbain a amené le développement rapide de quartiers ouvriers aux abords des zones industrielles. L'usine de la Wabasso Cotton Company, située dans Saint-François-d'Assise, a d'ailleurs joué un rôle important dans son développement. Le secteur demeure un des plus défavorisés de Trois-Rivières et devrait être revitalisé. L'îlot délimité par les rues Saint-Paul, Saint-François-Xavier et Whitehead et le boulevard du Saint-Maurice présente un fort potentiel de redéveloppement et il serait souhaitable qu'il retrouve une vocation compatible avec la fonction résidentielle urbaine avoisinante.

139. Les bâtiments ayant une valeur patrimoniale supérieure ou exceptionnelle de ce secteur seront assujettis à un règlement sur les PIIA. De plus, l'inclusion de l'ancienne Wabasso dans une affectation « Commerciale locale » plutôt qu'« Industrielle » contribuera à l'établissement d'une fonction plus compatible avec le milieu. Ce quartier est également intégré au périmètre admissible à des subventions en vertu du programme Rénovation Québec (programme d'amélioration de l'habitat de responsabilité conjointe entre la Ville et la Société d'habitation du Québec). Ce secteur serait également propice à l'implantation de logements sociaux et abordables.

§ 5. Parc de l'Exposition

140. Le parc de l'Exposition est un grand ensemble culturel et récréatif situé au cœur du pôle institutionnel. Le site, à l'origine utilisé pour la tenue d'expositions agricoles, fut l'objet d'un réaménagement majeur dans les années 1930. On y retrouve de nombreux équipements régionaux, dont le stade Fernand-Bédard, le Colisée de Trois-Rivières et la bâtisse industrielle,

laquelle est aujourd’hui utilisée comme centre de foire. L’emplacement est également utilisé pour la tenue d’événements d’envergure, tels que le Grand Prix de Trois-Rivières et l’exposition agricole. Toutefois, l’âge avancé des bâtiments nécessite que des travaux de restauration soient réalisés afin d’en maintenir la valeur patrimoniale. De plus, le site présente de grands espaces non construits, aménagés en aires de stationnement qui pourraient faire l’objet de certains réaménagements. Une réorganisation des fonctions et de l’utilisation de l’espace pourrait également être envisagée au parc de l’Exposition. Son emplacement stratégique en fait un lieu clé pour le développement des fonctions culturelles et sportives d’envergure régionale. De plus, la densification des fonctions urbaines situées à proximité démontre que le secteur présente un fort intérêt, et il serait possible d’utiliser le site de façon encore plus optimale. De plus, la réduction des surfaces minéralisée sur le site pourrait contribuer à la lutte aux îlots de chaleur urbains et à une meilleure gestion des eaux pluviales.

141. Le parc de l’Exposition fait l’objet d’une unité de planification au chapitre 10 (unités de planification et programme particulier d’urbanisme), et ce, afin de le doter d’une vision d’aménagement et d’orientations qui sont spécifiques à ce secteur. Par ailleurs, les bâtiments présentant une valeur patrimoniale supérieure ou exceptionnelle seront protégés grâce à un règlement sur les plans d’implantation et d’intégration architecturale.

§ 6. Bas-du-Cap

142. Les secteurs Saint-Lazare/Sanctuaire et Sainte-Famille/Fusey ont été regroupés afin de constituer le secteur désigné comme le Bas-du-Cap. Le Bas-du-Cap est l’un des lieux fondateurs de la ville de Trois-Rivières. Étant antérieurement le centre urbain de l’ancienne ville de Cap-de-la-Madeleine, le Bas-du-Cap est constitué d’un milieu de vie dense où l’on trouve un patrimoine bâti et religieux riche en plus d’une communauté avec un fort sentiment d’appartenance au secteur. Le Bas-du-Cap présente des atouts territoriaux importants, soit une trame urbaine dense offrant une diversité de milieux de vie et des axes commerciaux accessibles, un fort potentiel de redéveloppement, des espaces verts de grande qualité paysagère et un des principaux attraits touristiques de la ville : le Sanctuaire Notre-Dame-du-Cap. Les 2 grands axes commerciaux du secteur, la rue Fusey et le boulevard Sainte-Madeleine, assurent une bonne desserte en commerces de proximité pour les résidents du secteur. Malgré cette richesse indéniable, on ne pourrait passer sous silence que le Bas-du-Cap présente des signes de dévitalisation qui ont un impact sur la qualité de vie des citoyens et sur l’image du secteur. Tout comme les autres quartiers anciens et centraux de Trois-Rivières, le Bas-du-Cap est aux prises avec des problématiques de défavorisation et l’on y trouve une forte concentration de citoyens vulnérables sur le plan tant social qu’économique.
143. Un plan directeur de revitalisation du Bas-du-Cap a été adopté en 2019. Ce plan directeur a été élaboré en partenariat avec la communauté et prévoit de nombreuses actions visant à favoriser la

revitalisation du quartier. Par ailleurs, 2 unités de planification concernant des secteurs clés du Bas-du-Cap sont présentées au chapitre 10 (Unités de planification et programmes particuliers d’urbanisme). Il s’agit des unités « Axes commerciaux du Bas-du-Cap » et « Secteur du Sanctuaire ». La rue Notre-Dame Ouest, qui comporte une grande concentration de bâtiments patrimoniaux, sera comprise dans un règlement sur les plans d’implantation et d’intégration architecturale. Finalement, des programmes de subventions à la rénovation de l’habitat sont disponibles dans ce secteur.

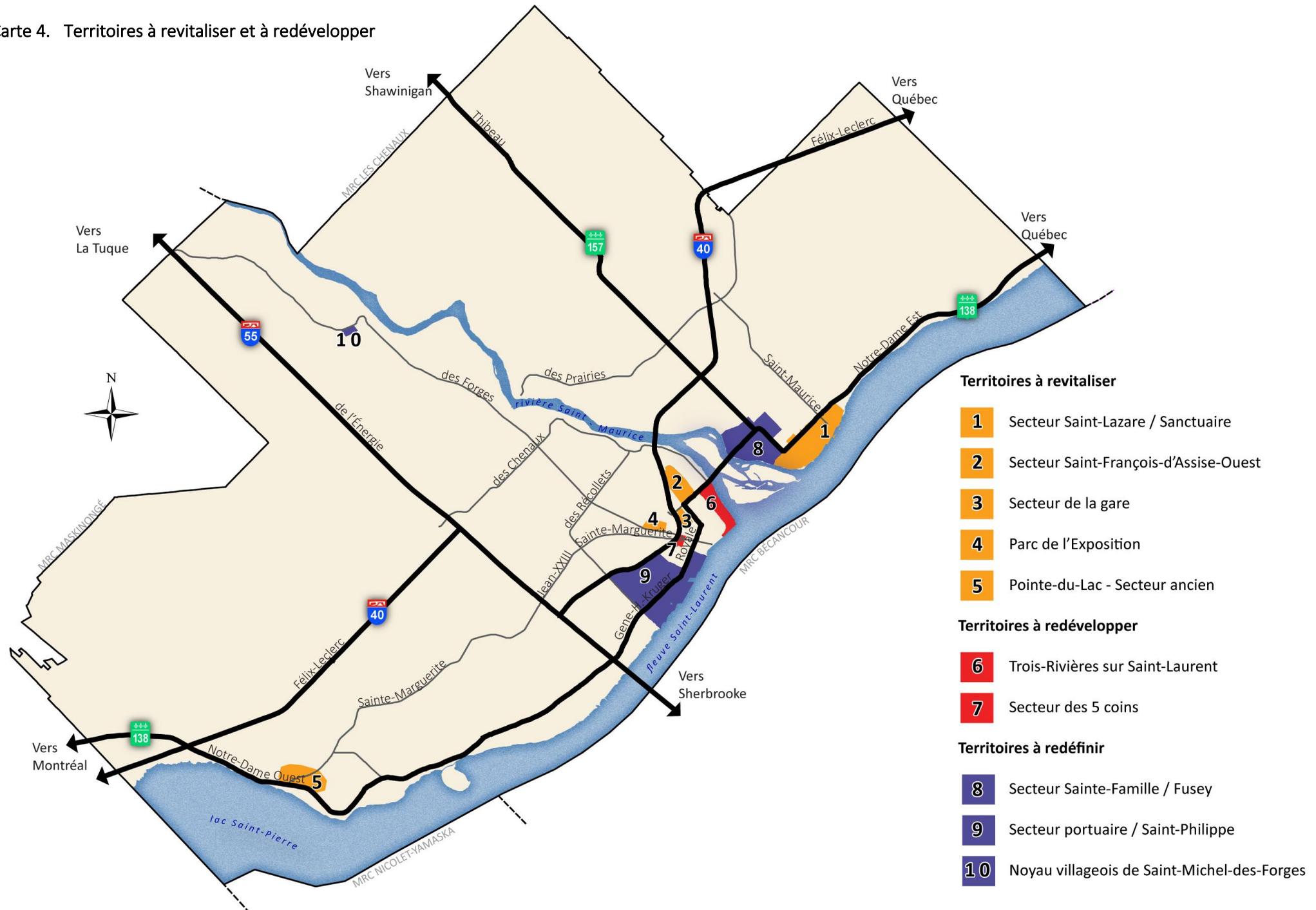
§ 7. Pointe-du-Lac

144. Le secteur ancien de Pointe-du-Lac correspond au noyau paroissial d’origine du village. Il s’agit du cœur historique du développement de l’ancienne municipalité de Pointe-du-Lac. Toutefois, à la suite d’un déplacement de la fonction commerciale vers le pôle local de services plus à l’est, ce secteur est en redéfinition. On y retrouve un bon nombre de bâtiments patrimoniaux à mettre en valeur, dont plusieurs ont été modifiés au fil du temps et ont perdu leur authenticité. De plus, on retrouve un cœur constitué de l’église, du presbytère, du moulin seigneurial et d’autres bâtiments institutionnels dont la préservation devrait être favorisée par une réglementation particulière.
145. Le noyau paroissial de Pointe-du-Lac sera compris dans un règlement sur les PIIA, afin d’en préserver les caractéristiques d’intérêt. De plus, les usages autorisés par le règlement de zonage comprendront des commerces et des services de proximité afin d’en maintenir la vocation de pôle local de services.

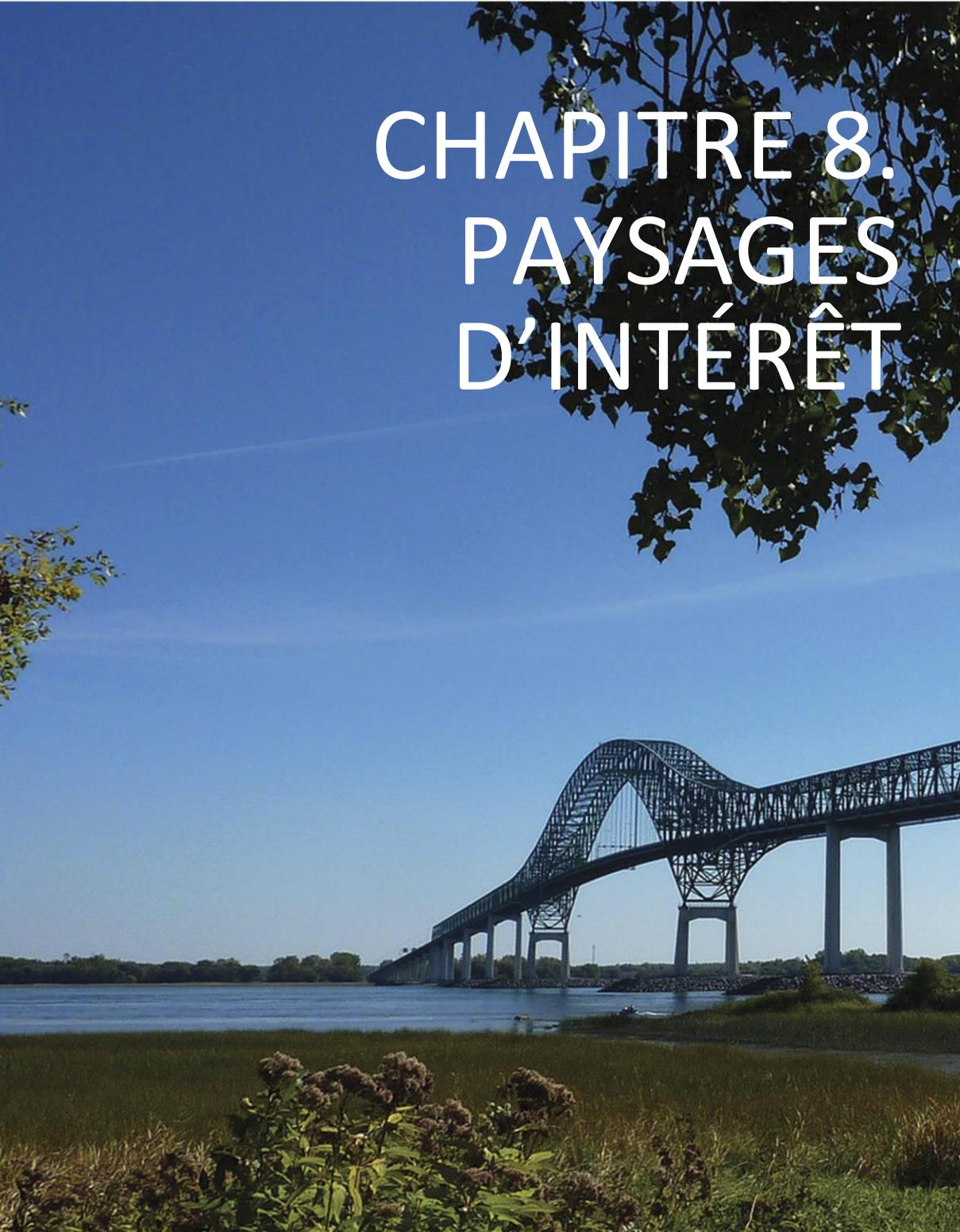
§ 8. Noyau villageois de Saint-Michel-des-Forges

146. L’ancienne municipalité de Saint-Michel-des-Forges présente un noyau villageois en déclin constitué de fonctions institutionnelles, soit l’église, le cimetière et 2 écoles. L’une des écoles est fermée depuis quelques années et la fermeture des autres institutions du secteur est anticipée à moyen terme. Dans cette optique, il serait opportun de redéfinir une vocation pour ce secteur afin de faciliter un changement de vocation harmonieux pour les bâtiments institutionnels laissés orphelins.
147. Le noyau villageois de Saint-Michel-des-Forges représente un défi particulier en raison de sa localisation hors des périmètres d’urbanisation. Dans ce contexte, plutôt que d’y prévoir une planification détaillée, c’est plutôt le cadre normatif en matière d’urbanisme qui devra contribuer à la redéfinition de sa vocation. Ainsi, une zone regroupant les bâtiments institutionnels laissés vacants sera délimitée et des usages compatibles avec le milieu devront y être autorisés. Les usages institutionnels et commerciaux de proximité sont à favoriser ainsi que la reconversion à des fins résidentielles.

Carte 4. Territoires à revitaliser et à redévelopper



CHAPITRE 8. PAYSAGES D'INTÉRÊT



SECTION

I. Mise en contexte

148. Le schéma identifie 65 paysages d'intérêt. La présente section constitue une caractérisation de ces paysages afin de bien cibler quelles en sont les caractéristiques d'intérêt. Pour procéder à leur caractérisation, la Ville a confié un mandat à la firme d'architectes paysagistes Rousseau Lefebvre. Les principaux éléments de la présente section sont donc tirés de cette étude.
149. Lors de l'analyse, certains des paysages d'intérêt du schéma ont été regroupés en raison de leurs caractéristiques communes. Une description détaillée de chacun des paysages est disponible dans l'étude visuelle, et le présent plan d'urbanisme fait un résumé des faits saillants de celle-ci.
150. Certains paysages rencontraient les caractéristiques de plus d'une catégorie. Ils ont donc été inclus dans la liste de chacune des catégories pertinentes. Par exemple, un paysage pouvait être à la fois un paysage écologique et un paysage fluvial.

SECTION

II. Méthodologie

151. Le territoire à l'étude est décomposé en unités paysagères distinctes, qui ont été établies en fonction de leurs qualités visuelles et biophysiques (relief, cours d'eau, végétation, usages, types de vue, dominance du paysage, attraits du milieu, etc.). Les unités sont identifiées grâce à une compilation des données recueillies, d'un inventaire visuel et d'un relevé photographique. L'ensemble de ces points de vue d'intérêt est ensuite étudié via des paramètres analytiques. Ceux-ci sont divisés selon 2 catégories regroupant plusieurs concepts.
 - 1° Dominance du paysage
 - 2° Types de paysage
 - 3° Composantes
 - 4° Relief et topographie
 - 5° Cours d'eau
 - 6° Végétation
 - 7° Parcellaire
 - 8° Voies ou parcours
 - 9° Usages
 - 10° Vues
 - 11° Lieux construits ou aménagés
152. La caractérisation a été effectuée selon les grands éléments suivants :
153. L'évaluation des paysages portait quant à elle sur ces éléments :

-
- 1° Ambiance et perception
 - 2° Attraites et qualités paysagères
 - 3° Enjeux pour la préservation du paysage
 - 4° Pistes d'actions vers la préservation / valorisation du paysage

Carte 5. Paysages d'intérêt



SECTION

III. Paysages naturels

154. Les paysages naturels correspondent aux paysages dominés par des composantes naturelles très peu ou non modifiées par l'homme.

§ 1. Paysages de la rivière Saint-Maurice

155. Les paysages de la rivière Saint-Maurice correspondent aux paysages 22, 23, 38, 39, 40, 41, 46, 47, 48 et 49. Ces paysages se démarquent, évidemment, par la présence de la rivière Saint-Maurice, mais aussi par plusieurs qualités écologiques. Pour la plupart des points de vue, les berges sont végétalisées et on y trouve des milieux naturels à proximité. La rivière Saint-Maurice comporte un nombre restreint de points d'accessibilité. Elle n'est accessible physiquement qu'à partir des vues 22, 46 et 49. Dans certains cas, les berges de la rivière Saint-Maurice sont inaccessibles en raison de la privatisation du territoire (paysages 23 (golf) et 48 (résidence)) ou par manque d'accès formel.

156. Visuellement, la rivière n'est clairement accessible que de 3 points de vue. En effet, plusieurs paysages sont obstrués par la végétation existante. C'est le cas pour les vues 23, 38, 39, 40 et 47. Un contrôle de la végétation permettrait d'y créer quelques percées qui pourraient améliorer l'expérience paysagère. Sa capacité d'insertion est souvent forte puisque la présence d'arbres permet l'ajout d'aménagements sans nuire aux qualités paysagères. Par contre, certains milieux peuvent être fragiles en berge pour accueillir de nouveaux aménagements. Notamment, le déboisement dans les bandes riveraines et les talus exposés aux glissements de terrain est déconseillé et est généralement encadré par un cadre normatif strict.

157.

§ 2. Paysages fluviaux

158. Les paysages fluviaux correspondent aux paysages 2, 3, 8, 10, 11, 13, 16, 17, 28, 29, 56, 59, 61 et 64. Ce type de paysage est marqué par la présence du fleuve Saint-Laurent. Une grande partie de ces points de vue est occupée par l'eau et se démarque par une grande ouverture sur le paysage. Cette ouverture permet de profiter d'une expérience sensorielle unique marquée par la présence de la lumière et le vent plus important en bordure du fleuve Saint-Laurent.

159. Pour la plupart, on peut profiter des milieux naturels situés en berge et quelques mobiliers y sont présents (vues 2, 10, 16, 29, 11, 5, 61 et 64) afin de rendre accessibles ces qualités paysagères.

160. Ayant des berges végétalisées, il y a un risque d'y perdre l'ouverture visuelle si la croissance de la végétation n'est pas contrôlée. Bien que cela puisse ainsi bloquer et nuire à l'ouverture visuelle

sur le fleuve, cela peut être bénéfique sur le plan écologique. C'est le cas pour la vue 8. De plus, la capacité d'insertion est majoritairement faible puisque cette ouverture pourrait être perturbée par d'éventuels aménagements, ce qui pourrait dénaturer les qualités de ces paysages. Le fleuve étant un des repères visuels les plus importants de la ville de Trois-Rivières, il est donc important d'assurer un contrôle de la végétation sur les berges afin de préserver ces vues identitaires. Toutefois, ce contrôle devrait s'effectuer en tenant compte des règles et des bonnes pratiques applicables en milieu riverain.

161. Dans certains cas, ces ouvertures visuelles permettent d'y observer certaines composantes paysagères importantes telles que le pont Laviolette ou la rive sud du fleuve.

§ 3. Paysages écologiques

162. Ces paysages correspondent aux paysages 1, 11, 12, et 22. Les paysages écologiques se démarquent par la présence de milieux naturels riches en biodiversité. Ils offrent souvent une ambiance chaleureuse et paisible. Leurs composantes paysagères se définissent généralement par la présence des 3 strates végétales (herbacés, arbustes et arbres) et de plans d'eau, soit le fleuve Saint-Laurent, la rivière Saint-Maurice, un ruisseau ou un milieu humide.

163. Leur capacité d'insertion est toutefois faible puisque l'ajout d'aménagements pourrait nuire aux qualités écologiques du secteur et perturber l'écosystème d'un paysage écologique.

SECTION

IV. Paysages ruraux

164. Les paysages ruraux sont des paysages dominés par des composantes créées majoritairement par l'homme, à vocation agricole et/ou forestière. On y retrouve des éléments naturels et construits.

§ 1. Noyaux villageois

165. Les noyaux villageois sont présents à 2 endroits sur le grand territoire trifluvien. Ils sont présents dans les secteurs de Saint-Louis-de-France (vue 51) et Pointe-du-Lac (vues 4, 5 et 7).

166. Ce type de vue se démarque par une densité plus élevée de bâtiments au cœur d'un territoire rural. Elle se traduit par la présence de composantes paysagères typiques de cœurs villageois telles qu'une église et certains bâtiments patrimoniaux comme un presbytère, un magasin général, des écoles, des maisons ancestrales, etc.

167. Leur capacité d'insertion est généralement modérée puisqu'il est possible d'y prévoir certains aménagements sans dénaturer la qualité des paysages et pouvant bonifier l'expérience du secteur.

Par contre, ces aménagements devront rester assez sobres pour ne pas nuire aux ouvertures visuelles sur l'architecture des bâtiments d'intérêt.

168. On y observe également très peu d'aménagements à l'échelle du piéton. Il serait donc intéressant de prévoir des espaces pour les usagers piétonniers afin d'offrir la possibilité de profiter pleinement des qualités paysagères de ces noyaux villageois.

§ 2. Paysages agricoles

169. Les paysages agricoles correspondent aux paysages 6, 14, 19, 50, 59 et 60. Ces paysages se démarquent par la présence de grandes terres agricoles sur des territoires vastes offrant des vues ouvertes et dégagées sur l'horizon. Cette ouverture sur l'horizon permet d'y observer des composantes lointaines qui améliorent les qualités visuelles. Par exemple, le pont Laviolette est repérable sur la vue 14, malgré la distance qui sépare cette composante de l'observateur. On y observe généralement une végétation basse, quelques arbres, quelques bâtiments localisés de façon ponctuelle tout au long du parcours et très peu de topographie.
170. Les paysages agricoles sont souvent dynamisés par une succession de grandes ouvertures et quelques fermetures visuelles tout le long du parcours. L'expérience paysagère agricole peut donc s'étendre sur un parcours de plusieurs kilomètres.
171. Ces paysages sont peu vulnérables à être perturbés par du développement massif puisqu'ils sont situés à l'extérieur des périmètres d'urbanisation. Toutefois, leurs caractéristiques d'intérêt pourraient être amoindries par des insertions de bâtiments agricoles mal intégrés ou par le fait de laisser en friche certaines terres agricoles. Leur intérêt est directement lié à la pratique de l'agriculture.

§ 3. Paysages routiers ruraux

172. Les paysages 9 et 21 ont été désignés comme paysages routiers, puisque les vues d'intérêt sont observables lorsqu'on y circule sur le réseau routier. Les composantes paysagères sont à la fois naturelles et bâties. On y observe beaucoup de végétation et quelques habitations disposées le long du chemin. En effet, il y a beaucoup d'espace entre les habitations et plusieurs poches de milieux naturels sont présentes entre celles-ci. C'est également un territoire accidenté, par la topographie qui marque ces paysages, ce qui contribue davantage à l'expérience.
173. Tout comme les paysages agricoles, ce type de paysage se dynamise également par les ouvertures et les fermetures visuelles sur les paysages. L'expérience de ce type de paysage peut donc s'étendre sur plusieurs kilomètres. De plus, la sinuosité et la topographie du parcours rendent l'expérience encore plus dynamique et attrayante, puisque cela accentue l'effet de surprise lors des virages et des montées.

174. La capacité d'insertion est généralement forte puisque ces vues sont souvent cadrées par la végétation. Elles ne seront donc pas dénaturées par l'ajout d'aménagements supplémentaires.

SECTION

V. Paysages urbains

175. Les paysages urbains sont dominés par des composantes créées entièrement par l'homme et souvent situés au cœur d'un quartier ou d'une ville.

§ 1. Pont Laviolette

176. Constitué des paysages 14, 15, 16, 17, 18, 24, 25, 28, 29, 30 et 63, ce type de paysage est marqué par la présence du pont Laviolette et, la plupart du temps, du fleuve Saint-Laurent. Une grande partie de ces points de vue est occupée par l'eau et se démarque par de grandes ouvertures sur le paysage. Cette structure d'acier est également, au même titre que le fleuve, l'un des points de repère les plus importants de la ville de Trois-Rivières. Elle est perceptible à plusieurs endroits dans la ville et offre une qualité visuelle souvent impressionnante.

177. Le risque de perdre les perspectives visuelles en raison d'une croissance non contrôlée de la végétation est élevé. Cela pourrait ainsi bloquer et nuire à l'ouverture visuelle sur le pont. C'est le cas pour les vues 14, 16, 17 et 28. De plus, la capacité d'insertion est majoritairement faible puisque cette ouverture pourrait être perturbée par d'éventuels aménagements pouvant dénaturer la qualité de ces paysages.

§ 2. Paysages du centre-ville

178. Les paysages 16, 33, 34, 36, 44 et 45 sont identifiés comme paysages du centre-ville. Leurs qualités paysagères se démarquent surtout par la densité des bâtiments. Elles se définissent également par la diversité architecturale des bâtiments, selon leur style et leur année de construction. La cohabitation des différents styles d'architecture contemporaine et patrimoniale, selon l'époque de construction participe grandement à l'ambiance générale du centre-ville. Ces vues sont souvent marquées par une grande présence de béton et un cadre bâti assez imposant et très près de la rue (vues 33, 34 et 36).

179. Par contre, on y observe très peu de végétation et beaucoup de béton, ce qui provoque des îlots de chaleur pouvant nuire à l'expérience des usagers. L'ajout de végétation et d'espaces ombragés pourrait améliorer le confort général dans ces secteurs.

180. La capacité d'insertion est généralement forte puisque l'ajout d'aménagements bonifierait l'expérience paysagère sans nuire aux qualités visuelles. Pour certaines vues, la capacité d'insertion est modérée puisque les qualités architecturales de ces paysages sont trop grandes

pour permettre un aménagement de grand calibre, et cela pourrait dénaturer l'ambiance pittoresque et historique du secteur. C'est le cas pour les vues 35 et 44.

§ 3. Paysages des quartiers

181. Il s'agit des paysages situés au sein des différents quartiers urbains de la ville, soit les paysages 15, 25, 27, 30, 37, 52, 53, 54, 55 et 63. Ce type de paysage se démarque par la présence de résidences et de commerces situés souvent au cœur d'un quartier de la ville de Trois-Rivières. On y retrouve beaucoup d'espaces libres et une ambiance de banlieue. L'ambiance sonore est souvent désagréable, en raison de la présence importante de voitures autour de ces points de vue.
182. Pour certaines vues, ce sont des ouvertures visuelles et plongeantes sur le quartier environnant (vues 25, 53, 30, 37 et 55). Leur capacité d'insertion est assez faible puisque l'ajout d'aménagements pourrait modifier et obstruer l'ouverture paysagère vers le quartier. Par contre, l'ajout d'aménagements de petit calibre tels que du mobilier ainsi que de la végétation basse pourrait mettre en valeur ce point de vue et améliorer ses qualités paysagères.
183. Pour les points de vue 15, 27, 52 et 63, ce sont des vues où l'observateur est situé à l'intérieur même du quartier. On y ressent souvent une ambiance froide en raison d'une grande présence de béton et du manque d'aménagements pour les piétons. La capacité d'insertion de ces points de vue est forte puisque d'éventuels aménagements pourraient bonifier l'expérience des usagers sans nuire aux qualités paysagères existantes. Ces vues offrent souvent des perspectives intéressantes sur le chemin vers l'horizon.

§ 4. Paysages routiers urbains

184. Les paysages 18, 31, 32, 42, 43 et 62 font partie de cette catégorie. Il s'agit de paysages marqués par la présence importante de béton. On y retrouve une ambiance très froide par la présence importante de béton, mais cela n'a pas nécessairement d'impact sur l'expérience de ce type de paysage, puisqu'il n'est souvent perceptible qu'en voiture. Ce sont donc les paysages environnants qui définissent les qualités visuelles de ce type de vue, et non l'ambiance directe du lieu de l'observateur.
185. Ce type de paysage s'avère intéressant puisqu'il dynamise les parcours routiers de la municipalité et s'avère être une vitrine intéressante pour les passants. En effet, ce sont des vues perceptibles des grandes artères routières souvent utilisées par des gens provenant de l'extérieur de la ville. Une belle vitrine sur les paysages trifluviens accentue la curiosité de ces usagers et peut donner envie de visiter et de découvrir la ville en profondeur.

CHAPITRE 9. ORGANISATION ET PLANIFICATION DES TRANSPORTS



SECTION

I. Mise en contexte

187. En termes d'organisation et de planification des transports, les impacts des règlements d'urbanisme sont multiples. Ces derniers sont de réels outils pour optimiser l'arrimage entre l'aménagement et le transport. Par exemple, la réglementation d'un secteur peut permettre de réguler la densité afin d'éviter une possible surcharge circulatoire sur un axe sensible ou d'encadrer l'aménagement pour offrir une mobilité sécurisée. L'une des orientations du Schéma d'aménagement et de développement révisé de 2016 visait à élaborer un plan de transport et mobilité, lequel permettrait de détailler ce lien entre l'aménagement et la mobilité. Entré en vigueur en 2017, le schéma énumère 3 objectifs relatifs et communs aux transports et à l'aménagement, dont l'un d'eux est d'intégrer les enjeux de transport à la planification du développement urbain. Il recommande également de favoriser les modes de transport alternatifs à l'auto solo et d'assurer la pérennité des infrastructures.
188. Sans grande surprise, le Plan de transport et mobilité indique que la part modale de l'automobile est très importante (84,4 %), mais il souligne à cet effet qu'il existe un grand potentiel de transfert modal en faveur d'une mobilité active, puisque 60 % du total des déplacements concernent une distance de moins de 5 km. En effet, les employeurs d'importance à Trois-Rivières, lesquels génèrent un grand nombre de déplacements automobiles, sont bien situés dans la ville. À l'égard de cette volonté d'offrir un réseau cyclable plus optimal, le plan recommande de réfléchir au type de trame pour les développements futurs. Il renchérit également l'importance qui devrait être accordée à la mobilité piétonne et à la sécurité, puisqu'il est anticipé que le vieillissement de la population soit plus prononcé à Trois-Rivières que dans d'autres villes du Québec. Au-delà des interventions proposées dans le Plan de transport et mobilité, son bilan permet à la Ville de cibler les endroits sur son territoire où elle devra concentrer ses efforts d'aménagement et de réaménagement des réseaux de déplacement à long terme.

SECTION

II. Relation entre les transports, le développement et la densité

189. Alors que le présent plan d'urbanisme prévoit plusieurs orientations ou objectifs en lien avec la densité, il est important de faire le lien entre cet élément et les différents modes de transport des personnes. Ainsi, l'orientation 3, au chapitre 3 (orientations d'aménagement), établit un lien entre les axes ayant le potentiel d'accueillir un réseau structurant de transport en commun et la densification le long de ceux-ci. Lors de l'identification de ces axes, la Ville a travaillé de concert avec la Société de transport de Trois-Rivières (STTR). Ainsi, une approche concertée entre la planification du développement urbain et la planification du transport en commun revêt une importance particulière.

190. Par ailleurs, les orientations du schéma et du plan visant à orienter le développement à proximité des grands pôles d'emploi et de services contribuent également à réduire la dépendance à l'auto solo. En effet, la proximité des lieux de résidence et des lieux de travail, de loisirs et de consommation est susceptible de favoriser les modes actifs de déplacement.
191. Dans le cadre des nouveaux développements domiciliaires, il serait préférable de tendre vers un réseau viaire facilitant les déplacements actifs et collectifs. Cela peut prendre différentes formes, mais il est primordial de miser sur des déplacements courts et efficaces pour les usagers du transport actif (piétons, vélos), car des temps de déplacement courts et des liens directs axés sur les déplacements utilitaires sont des éléments déterminants pour faire augmenter la part modale de ces modes de déplacement.
192. De plus, l'établissement et la consolidation de pôles commerciaux de proximité dans les quartiers peuvent également contribuer à réduire la dépendance à l'automobile en favorisant les déplacements courts pour les achats courants.
193. Les grands pôles générateurs de déplacements, particulièrement le centre-ville et le pôle institutionnel, sont les secteurs présentant le plus grand potentiel de desserte en transport en commun. Dans ce contexte, y implanter d'autres usages à rayonnement régional sera propice à y attirer davantage de déplacements en transport en commun.

SECTION

III. Hiérarchie du réseau routier

§ 1. Réseau routier supérieur

194. Le réseau routier supérieur est divisé en 4 catégories, selon la classification fonctionnelle établie par le ministère des Transports. Il s'agit des autoroutes, des routes nationales, des routes régionales et des routes collectrices. La carte 6 identifie le réseau routier supérieur.

§ 2. Réseau routier municipal

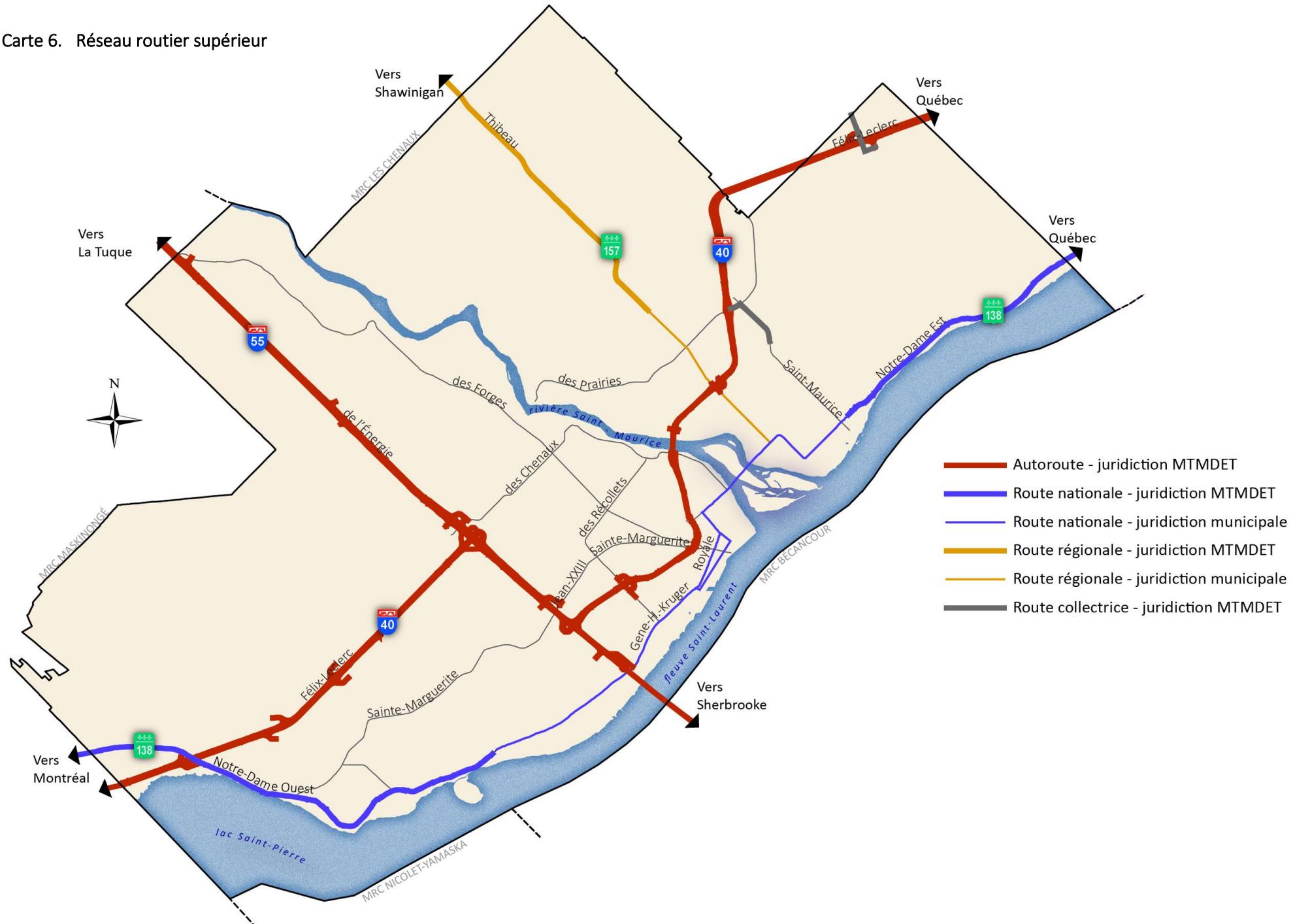
195. Le réseau routier municipal a été hiérarchisé en tenant compte de plusieurs facteurs, notamment de la fonction des axes routiers et du volume de circulation. La hiérarchie du réseau routier trifluvien se divise en 5 grands types de voies de circulation, soit :

- 1° **Artères principales** : les artères principales assurent une fonction de déplacement entre les grands secteurs de la ville. Elles sont caractérisées par un fort volume de circulation automobile (10 000-30 000 véhicules/jour). Ces rues sont partagées entre les différents modes de transport.

- 2° **Artères secondaires** : les artères secondaires assurent également une fonction de déplacement entre les grands secteurs de la ville, mais elles sont moins achalandées que les artères principales (5 000-20 000 véhicules/jour). Ces rues sont partagées entre les différents modes de transport.
- 3° **Collectrices principales** : les collectrices principales forment des liens entre différents secteurs de la ville. Faisant le lien entre les collectrices secondaires ou les rues locales et les artères, elles présentent généralement un volume élevé de circulation (3 000-12 000 véhicules/jour). Les collectrices sont des axes de circulation partagés entre les différents modes de transport.
- 4° **Collectrices secondaires** : les collectrices secondaires forment généralement des axes principaux à l'échelle d'un quartier, mais relativement secondaires à l'échelle de la ville. Le volume de circulation y est moins élevé que sur les collectrices principales (moins de 8 000 véhicules/jour). Elles servent à relier un quartier au reste du réseau municipal et sont utilisées par tous les modes de transport.
- 5° **Locales** : les rues locales forment le reste du réseau routier municipal. Elles accueillent un faible volume automobile (moins de 3 000 véhicules/jour) et desservent principalement les usages résidentiels, bien que certaines desservent également des usages commerciaux, industriels ou institutionnels.

196. La carte 7 identifie la hiérarchie des différents axes trifluviens. La classification du réseau local représente le portrait de la situation à la date d'adoption du plan d'urbanisme. Toutefois, la réalisation du développement urbain projeté et la planification continue des transports pourraient induire des changements de vocation de certains axes routiers dans les années à venir. La classification est donc un élément de portrait, mais n'est pas appelée à demeurer statique. Elle ne crée donc pas d'obligation de conformité entre le plan d'urbanisme et les différents règlements régissant les transports. Il serait toutefois préférable de mettre à jour le plan en continu afin qu'il reflète l'évolution de la classification des différents axes du réseau routier local.

Carte 6. Réseau routier supérieur



Carte 7. Réseau routier local



SECTION

IV. Tracé projeté des principales voies de circulation

197. Les projets majeurs de prolongement du réseau routier local sont identifiés au Schéma d'aménagement et de développement révisé. Ces tronçons représentent le prolongement des artères et des collectrices prévu à court ou à moyen terme. Les prolongements clés des rues locales sont identifiés par la présence d'amorces de rues au plan de zonage. Les prolongements du réseau routier municipal devraient s'appuyer les principes suivants :
- 1° Constituer le prolongement logique trame urbaine existante.
 - 2° Favoriser la perméabilité de la trame et la connectivité entre les quartiers.
 - 3° Favoriser des déplacements actifs courts et directs.

SECTION

V. Transport en commun

198. Le transport en commun à Trois-Rivières est assuré par la Société de transport de Trois-Rivières. Ces circuits ont été revus récemment afin de mieux les arrimer aux besoins des usagers. Notamment, la desserte du pôle institutionnel a été bonifiée puisque les étudiants constituent une clientèle d'importance pour ce mode de transport. Le chapitre 3 (Orientations d'aménagement) identifie également les axes ayant le potentiel de devenir structurants pour le transport en commun afin d'y favoriser la densification.
199. La part modale faible du transport en commun à Trois-Rivières permet de constater que ce mode n'est pas très attractif pour la population. La facilité des déplacements automobiles et la forme urbaine demeurent favorables à l'utilisation de l'automobile. Toutefois le secteur central est propice à un transfert modal vers le transport en commun. Le développement du réseau devrait se concentrer prioritairement dans ce secteur pour assurer une bonne desserte des grands pôles générateurs de déplacements.

SECTION

VI. Transport actif

200. Les réseaux de transport actif à Trois-Rivières sont principalement constitués des pistes cyclables et des trottoirs. Les parcs et sentiers piétonniers jouent également un rôle important dans les transports actifs. Ces infrastructures sont identifiées à la carte 9. Selon l'enquête Origine-Destination de 2011, la part modale des transports actifs atteignait 8,4 %.
201. Les transports actifs contribuent à la fois à la santé des personnes et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre occasionnées par les transports. La Ville souhaiterait favoriser le transport

actif par un aménagement favorable de l'espace public. L'intégration de trottoirs et de pistes cyclables aux rues est un exemple de moyen favorisant l'utilisation des transports actifs.

202. Bien qu'à l'origine une bonne partie des réseaux de transport actif, particulièrement cyclables, aient été développés à des fins récréatives, le déploiement du réseau se fait maintenant principalement dans un but de déplacement utilitaire, c'est-à-dire qu'il est concentré en fonction des principaux axes et pôles de déplacements et que le cyclisme est vu comme un moyen de transport plutôt qu'uniquement un loisir. Dans cette optique, un des principaux enjeux pour les transports actifs est la sécurité des déplacements. En effet, les piétons et les cyclistes sont les usagers les plus vulnérables du réseau routier. Ainsi, les aménagements favorisant leur sécurité ont une importance majeure quant à la part modale des modes actifs de déplacement. Par ailleurs, le réseau, bien que de plus en plus étendu, demeure fragmenté par endroits. La rivière Saint-Maurice et les 2 autoroutes constituent des points de rupture importants dans la trame urbaine qui limitent la connectivité des réseaux. L'aménagement d'une deuxième ligne cyclable sur la rivière est notamment envisagé pour faciliter les déplacements cyclables entre les secteurs est et ouest de la ville.

Carte 8. Transport en commun



Carte 9. Transport actif





CHAPITRE 10. UNITÉS DE PLANIFICATION ET PROGRAMMES PARTICULIERS D'URBANISME

SECTION

I. Mise en contexte

203. Le présent chapitre identifie des secteurs de la ville qui méritent des orientations particulières en matière d'aménagement. L'ensemble de ces secteurs constituent des programmes particuliers d'urbanisme (PPU) au sens de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

SECTION

II. Unités de planification

204. Afin d'assurer une planification détaillée de certains secteurs, des unités de planification ont été déterminées. Pour chaque unité de planification, une caractérisation, un diagnostic, des orientations et objectifs ainsi que des actions spécifiques ont été prévus. Les unités de planification sont des programmes particuliers d'urbanisme au sens de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Toutefois, un autre nom leur a été attribué afin de les distinguer du Programme particulier d'urbanisme du secteur central, et ce, en raison de leur échelle de planification beaucoup plus ciblée.
205. Par ailleurs, certaines des unités de planification sont également comprises dans le périmètre du PPU du secteur central. Dans ce cas, les orientations du PPU s'appliquent et celles des unités de planification viennent y apporter des précisions.
206. Les 12 unités de planification sont :
- 1° Interface portuaire
 - 2° Boulevard Gene-H.-Kruger
 - 3° Secteur des Cinq-Coins
 - 4° Boulevard du Saint-Maurice
 - 5° Boulevard Jean-XXIII
 - 6° Axes commerciaux du Bas-du-Cap
 - 7° Pôle commercial Vachon-Barkoff
 - 8° Pôle de services de Pointe-du-Lac
 - 9° Pôle institutionnel
 - 10° Parc de l'Exposition
 - 11° Secteur du Sanctuaire
 - 12° Parcs industriels

SECTION

III. Structure des programmes particuliers d'urbanisme et des unités de planification

207. Dans le présent chapitre, chacun des PPU et chacune des unités de planification comporte les éléments suivants :

- 1° Une carte identifiant le territoire d'application.
- 2° Une courte caractérisation du secteur. Cette caractérisation constitue un résumé de l'ensemble des analyses effectuées pour établir un portrait précis du milieu d'intervention.
- 3° Les orientations applicables au territoire visé.
- 4° Les interventions clés afin d'atteindre les objectifs fixés.

SECTION

IV. Unité de planification 1 : Interface portuaire

§ 1. Sommaire de l'unité

208. L'unité de planification est bordée à l'ouest par la rue du Père-Daniel, au sud par le fleuve Saint-Laurent, à l'est par la rivière Saint-Maurice et au nord par les rues Royale et Notre-Dame Centre.
209. Cette unité de planification est localisée dans les premiers quartiers, aux abords du port de Trois-Rivières. Constituant une porte d'entrée pour le centre-ville, ce secteur présente un intérêt notamment en raison de sa localisation, mais également en raison d'un cadre bâti d'intérêt patrimonial et de la présence de plusieurs espaces publics d'intérêt (notamment le parc Pie-XII et le parc portuaire).
210. L'intensification des activités portuaires des dernières années, telle que projetée à la suite de la création d'une zone industrialo-portuaire, amène un certain nombre de questionnements concernant l'interface entre le port et les quartiers urbains qui le bordent. Par ailleurs, le développement du projet Trois-Rivières sur Saint-Laurent à l'extrémité est de l'unité de planification constitue également une opportunité de réaménagement du secteur.

Figure 1. Territoire d'application de l'unité de planification

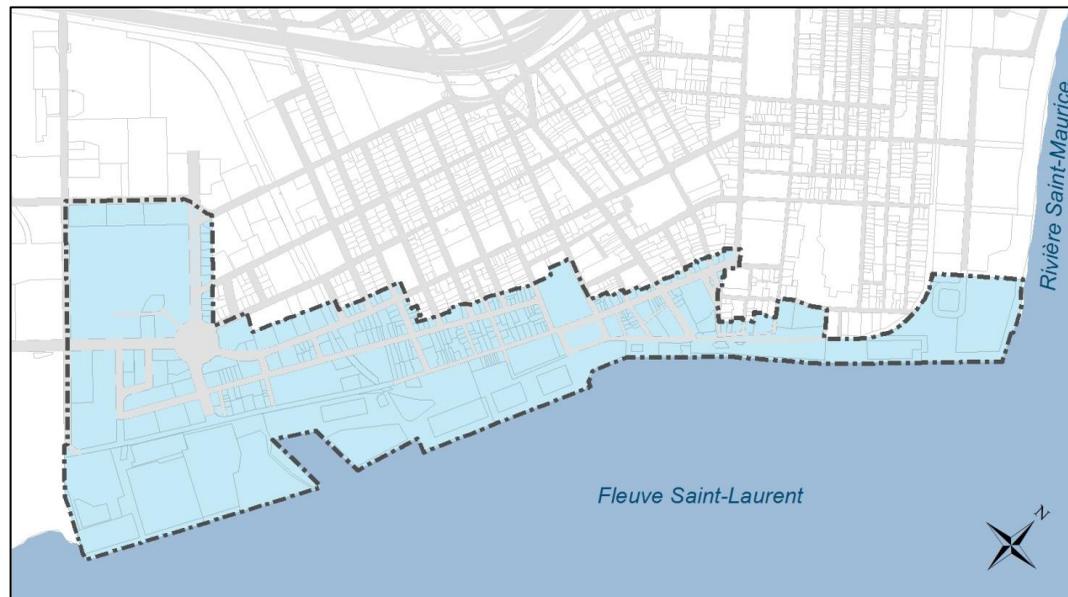


Tableau 29. Caractéristiques significatives de l'unité de planification

Élément	Description
Démographie	
Profil socio-économique	
Histoire	
• Patrimoine et architecture	Site patrimonial déclaré (1 ^{er} noyau de peuplement)
• Implantation	Dense, faible recul sur rue, CES élevé
État du cadre bâti	
• Paysages et design urbain	Vitrine portuaire et vue sur le fleuve
• Lotissement et parcellaire	Trame urbaine traditionnelle des premiers quartiers
• Affichage commercial	Absence de signature distinctive; manque de repères (accès au centre-ville)
• Utilisation du sol	Activités portuaires et connexes, résidentielle, commerciale et culturelle (amphithéâtre Cogeco)
• Espaces vacants ou à requalifier	Friches urbaines (partie est); 2 terrains vacants (1 privé et le Carré de la Fosse) et 1 stationnement extérieur à fort potentiel sur la rue du Fleuve; projet Trois-Rivières sur Saint-Laurent
Îlots de chaleur urbains	
• Terrains contaminés	Potential de contamination de certaines friches urbaines
• Parcs et espaces verts	Pie-XII, Platon, Pierre-Boucher, Ursulines, portuaire, Sacré-Cœur, Victoria, Hector-Langevin, de la Couronne et les espaces publics de l'amphithéâtre
• Circulation	Certaines rues locales sont étroites
• Déplacements actifs	Route verte; bandes cyclables sur accotement asphalté; piste en site propre (dans le parc portuaire et sur le site de Trois-Rivières sur Saint-Laurent); présence de trottoirs des 2 côtés sur la majorité des rues
• Transport en commun	Secteur bien desservi, potentiel de transfert modal, terminus centre-ville
Stationnement	
• Transport de marchandises	Le port génère plusieurs routes de camionnage
• Sécurité	Accessibilité au parc Pie-XII
• Infrastructures d'aqueduc et d'égout	Réseaux combinés et vieillissants, présence du poste de pompage Lasnier
Infrastructures routières	
Réseaux techniques urbains	
Propriétés municipales	

§ 2. Diagnostic

Tableau 30. Diagnostic de l'unité de planification

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> Présence d'un important patrimoine architectural Proximité du fleuve Saint-Laurent Vitrine économique identitaire portuaire Histoire portuaire Secteur constituant une porte d'entrée du centre-ville Porte récréotouristique maritime Lieu événementiel d'envergure (local, régional, suprarégional) Diversités économique, culturelle et résidentielle Présence de nombreux espaces publics de qualité Proximité du secteur de Trois-Rivières sur Saint-Laurent (projet de redéveloppement d'envergure comportant des volets résidentiel, institutionnel et commercial) 	<ul style="list-style-type: none"> Certains espaces publics à requalifier (ex. : terrasse Turcotte) Accessibilité physique difficile Infrastructures publiques en piètre état Nombreuses friches urbaines et terrains vacants Incompatibilité des fonctions portuaires Perspectives visuelles peu valorisées Organisation des espaces de stationnement Discontinuité des corridors piétons et cyclables Lien complexe entre l'amphithéâtre Cogeco et le centre-ville État du cadre bâti Arrimage de la desserte de tous les modes de transport à améliorer Capacité limitée des infrastructures (eau égout) à accueillir un redéveloppement de forte densité
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de la planification concertée et de la cohabitation entre le port et la ville (piétons, bâtiments, espaces publics) Revalorisation du cadre bâti Potentiel de redéveloppement des friches urbaines Constitution d'une vitrine fluviale Réaménagement des espaces publics déstructurés, intégration d'art et d'animation Redéfinition des portes d'entrée du centre-ville Mise en œuvre de la stratégie maritime (portuaire, centre-ville) Amélioration de la place et de la promenade portuaire; Amélioration de la connectivité physique des secteurs urbains Opportunité de débiter la séparation des égouts (pluvial et sanitaire) dans ce secteur en raison de la proximité des exutoires 	<ul style="list-style-type: none"> Intensification et expansion non planifiées des activités portuaires et industrielles pouvant entraîner la dévitalisation des quartiers urbains Immobilisme du secteur privé sur les plans immobilier et économique Contribution financière importante de la Ville nécessaire pour la mise en œuvre Risque élevé de contamination des terrains à redévelopper et des propriétés publiques Présence de 2 postes de pompage stratégiques dans l'unité pouvant être affectés par différents travaux/projets (Père-Daniel et Lasnier)

§ 3. Orientations et interventions clés

211. La présente sous-section détermine les orientations et les interventions clés de l'unité de planification. Celles-ci sont regroupées par thématique afin d'en faciliter la compréhension.

Tableau 31. Orientations et interventions clés

Thématique	Orientations	Interventions clés
Entrée du centre-ville	1. Renforcer le rôle de porte d'entrée vers le centre-ville des rues Royale, De La Vérendrye et Notre-Dame Centre	<ul style="list-style-type: none"> Aménager une place publique au Carré de la Fosse Réaménager la rue Notre-Dame Centre par l'élargissement des trottoirs entre les rues Saint-Roch et Laviolette

	2. Assurer une cohabitation harmonieuse entre les différents usagers de l'entrée du centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> Redévelopper les espaces de stationnement en surface pour en constituer des projets denses multifonctionnels en bordure de la rue du Fleuve Réduire les surfaces dédiées au stationnement, sur les domaines tant public que privé, tout en assurant une offre répondant aux besoins actuels et futurs des usagers
Interface entre le port et le milieu urbain	3. Améliorer l'interface entre le port de Trois-Rivières et le milieu urbain environnant 4. Assurer une cohabitation harmonieuse des activités portuaires avec le milieu urbain environnant	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en valeur les perspectives visuelles sur les éléments du port présentant un intérêt Prévoir des mesures d'atténuation entre le port et les usages sensibles (ex. : écran végétal, clôtures, zones tampons, etc.) Améliorer l'aspect visuel et esthétique des abords portuaires par l'intégration d'art urbain et d'aménagements paysagers Améliorer la façade portuaire et valoriser le redéveloppement immobilier de la vitrine portuaire sur la rue du Fleuve Orienter l'expansion des activités portuaires vers des secteurs industriels appropriés dans l'unité de planification et à l'extérieur de celle-ci Prévoir des aménagements publics et privés favorisant l'intégration des activités portuaires au milieu construit
Patrimoine bâti	5. Favoriser la revitalisation et le redéveloppement des secteurs résidentiels 6. Préserver les caractéristiques architecturales d'intérêt du centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser et promouvoir le redéveloppement des friches urbaines Favoriser la restauration des bâtiments d'intérêt patrimonial et l'intégration de nouvelles constructions avec les caractéristiques du bâti existant Améliorer la qualité des milieux de vie résidentiels par la rénovation du cadre bâti et l'ajout d'aménagements sur le domaine public favorisant la vie de quartier Favoriser la préservation du cadre bâti commercial des rues des Forges et Notre-Dame Centre Favoriser l'adoption d'une architecture compatible avec le milieu d'insertion dans le respect des caractéristiques patrimoniales et naturelles du milieu Préserver les trames de rues et le parcellaire d'origine des quartiers anciens
Mise en valeur du fleuve Saint-Laurent	7. Améliorer la connectivité entre le centre-ville, le site patrimonial déclaré et Trois-Rivières sur Saint-Laurent 8. Améliorer l'accès aux rives et mettre en valeur les paysages	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser la conversion du hangar numéro 1 en un usage compatible avec le milieu Développer des aménagements cyclables et piétonniers reliant le site de Trois-Rivières sur Saint-Laurent au parc portuaire Favoriser des aménagements du domaine public mettant en valeur les percées visuelles sur le fleuve Favoriser la réappropriation des rives à des fins publiques

SECTION

V. Unité de planification 2 : Boulevard Gene-H.-Kruger

§ 1. Sommaire de l'unité

212. L'unité de planification est constituée du tronçon du boulevard Gene-H.-Kruger localisé entre la rue Chavigny à l'ouest et la rue du Père-Daniel à l'est. Les propriétés ayant front sur cette section du boulevard sont toutes incluses dans l'unité, ainsi que certaines autres propriétés.
213. L'unité de planification est localisée sur le boulevard Gene-H.-Kruger. Il s'agit d'un secteur majoritairement commercial dans lequel on retrouve certaines insertions résidentielles, industrielles et institutionnelles. Ce secteur constitue une entrée de ville à partir du pont Laviolette et à l'est de celui-ci. De plus, elle est reliée à l'unité de planification 1 (interface portuaire) et est donc localisée en amont de l'entrée ouest du centre-ville. Ce secteur fait face à plusieurs enjeux. On y retrouve une fonction commerciale hétérogène dont la compatibilité entre les usages laisse parfois à désirer. De plus, l'intensification à venir des activités portuaires devrait augmenter le trafic de véhicules lourds sur cette voie de circulation de façon significative au cours des prochaines années. La mutation de cet axe commercial est donc un enjeu important justifiant l'établissement d'une unité de planification à cet endroit.

Figure 2. Territoire d'application de l'unité de planification

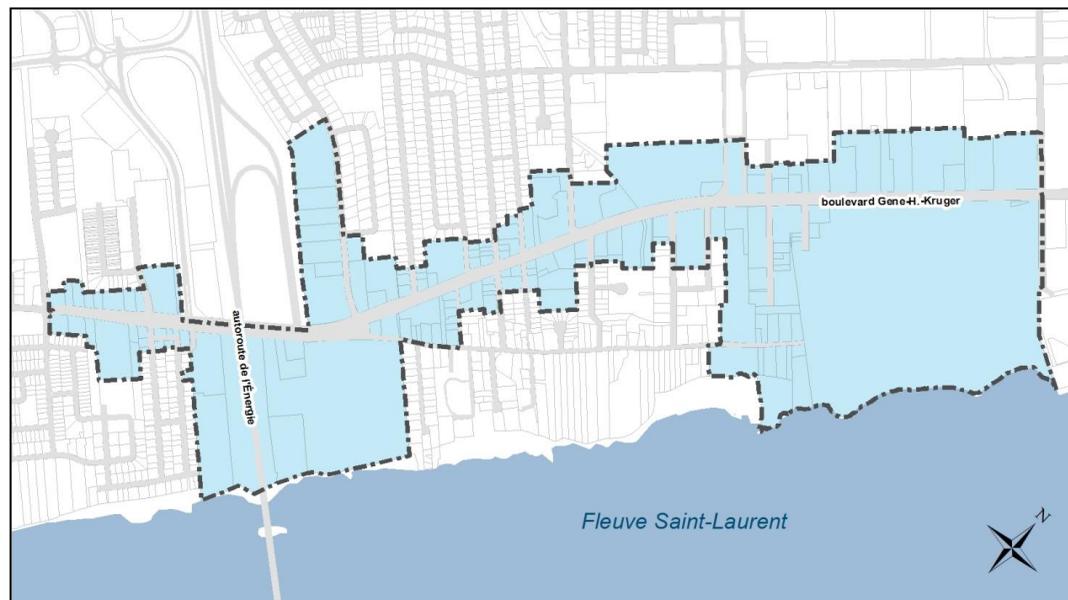


Tableau 32. Caractéristiques significatives de l'unité de planification

Élément	Description
Démographie	
Profil socio-économique	
Histoire	
• Patrimoine et architecture	Peu significatif sauf l'église et le monastère Sainte-Catherine-de-Sienne
• Implantation	Grand recul avec la rue et stationnements en façade
• État du cadre bâti	Bon état général; gabarit et volumétrie très variables
• Paysages et design urbain	Vue sur le pont Laviolette (partie ouest)
• Lotissement et parcellaire	Très variable
• Affichage commercial	Problématique de cohérence, surabondance et absence de signature
• Utilisation du sol	Principalement industrielle (Kruger) et commerciale, avec insertions résidentielles
• Espaces vacants ou à requalifier	Importante propriété vacante (rue Marion); anciens bâtiments concessionnaires à requalifier; boulevard dont l'avenir est incertain selon l'étude de la fonction commerciale du groupe Altus (2016)
Îlots de chaleur urbains	
• Terrains contaminés	Certain nombre de propriétés contaminées ou dont l'usage est susceptible de contaminer (ex. : usine de pâtes et papiers)
• Parcs et espaces verts	Parcs Laviolette et Estelle-Lacoursière, donnant accès aux berges du Saint-Laurent
• Circulation	Cohabitation entre le transport des personnes et des marchandises
• Déplacements actifs	Présence de la Route verte
• Transport en commun	Desservi par le transport en commun (STTR); proximité du terminus du carrefour Trois-Rivières Ouest
Stationnement	
• Transport de marchandises	Axe majeur pour atteindre le réseau routier supérieur, augmentation anticipée avec la croissance des activités portuaires
• Sécurité	Enjeu pour la piste cyclable sur le boulevard Gene-H.-Kruger, notamment en raison de l'abondance et de la largeur d'entrées charretières
Infrastructures d'aqueduc et d'égout	
Infrastructures routières	
Réseaux techniques urbains	
• Propriétés municipales	Le terrain du parc Laviolette appartient au ministère des Transports du Québec, une acquisition est recommandée

§ 2. Diagnostic

Tableau 33. Diagnostic de l'unité de planification

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Visibilité des activités commerciales • Porte d'entrée de la ville à partir de l'autoroute 55 • Présence d'un parc public à rayonnement régional (parc Laviolette) • Bonne capacité du réseau routier et absence de congestion • Infrastructures généralement en bon état • Accès au fleuve Saint-Laurent • Desservi par la Route verte • Présence d'éléments paysagers d'intérêt (fleuve, pont Laviolette) 	<ul style="list-style-type: none"> • Affichage anarchique • Usages disparates et parfois peu compatibles • Présence de locaux vacants • Présence de commerces lourds • Architecture disparate et présentant peu d'intérêt
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Lien entre le pôle commercial du boulevard des Récollets et le pôle en développement District 55 • Fort potentiel de mise en valeur touristique et récréative (axes de plein air, Route verte, accès aux berges) • Potentiel de mise en valeur des cours d'eau (Milette, Bettez et Lacerte) • Amélioration de l'image de l'entrée de la ville et du parcours vers le centre-ville • Opportunité de transformation des usages problématiques en usages plus compatibles avec le milieu 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation anticipée du trafic de véhicules lourds en raison de l'intensification des activités portuaires pouvant entraîner une dévitalisation de la fonction commerciale • Présence de bâtiments commerciaux vacants difficilement recyclables (anciens concessionnaires automobiles) • Pression des activités industrielles et commerciales sur la fonction résidentielle • Danger de dilution de la fonction commerciale pouvant nuire à la vitalité de l'artère • Capacité limitée des infrastructures à accueillir les rejets industriels

Verdissement	3. Profiter de la réfection des infrastructures pour favoriser le verdissement	<ul style="list-style-type: none"> • Consolider la plantation d'arbres et le verdissement dans les terre-pleins centraux et dans l'emprise • Profiter de la réduction des entrées charretières pour apporter un apport en végétation
Fonction commerciale	4. Favoriser la vitalité commerciale et l'attractivité du boulevard Gene-H.-Kruger	<ul style="list-style-type: none"> • Interdire les commerces et services lourds dans la partie de l'unité située entre le pont Laviolette et la voie ferrée • Réduire les entrées charretières surdimensionnées • Interdire ou limiter les stationnements en façade de façon à améliorer l'apparence de l'artère • Ajuster la réglementation sur l'affichage pour limiter l'affichage « anarchique » (arrimer avec la signature entrée de ville) • Assurer une gestion efficace de l'affichage événementiel visant à réduire la pollution visuelle
Infrastructures	5. Profiter de la réfection des infrastructures pour améliorer leur efficacité et leur rendement	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la gestion des eaux pluviales dans les bassins versants Milette, Bettez et Lacerte • Séparer les égouts pluvial et sanitaire • Réaménager l'intersection avec le boulevard des Récollets en sécurisant le réseau cyclable et en enlevant la voie de virage rapide vers la droite

§ 3. Orientations et interventions clés

214. La présente sous-section détermine les orientations et les interventions clés de l'unité de planification. Celles-ci sont regroupées par thématique afin d'en faciliter la compréhension.

Tableau 34. Orientations et interventions clés

Thématique	Orientations	Interventions clés
Transport	1. Faire de Gene-H.-Kruger un axe de transport multifonctionnel efficace pour la circulation lourde et sécuritaire pour l'ensemble des usagers de la route	<ul style="list-style-type: none"> • Créer un lien cyclable sécurisé entre le pont Laviolette et la rue Chavigny • Sécuriser les déplacements piétonniers et cyclables et protéger les usagers vulnérables • Limiter l'impact du transport lourd sur la fonction commerciale • Améliorer la connectivité du réseau cyclable vers le parc Laviolette
Entrée de ville	2. Mettre en valeur le rôle d'entrée de ville et d'axe clé dans le parcours vers le centre-ville du boulevard Gene-H.-Kruger	<ul style="list-style-type: none"> • Créer un parcours d'intérêt vers le centre-ville par l'aménagement d'une place publique dans la bretelle donnant sur la rue Notre-Dame • Doter l'axe d'une signature entrée de ville • Créer un geste de design fort à la sortie du pont Laviolette pour marquer l'entrée de ville

SECTION

VI. Unité de planification 3 : Secteur des Cinq-Coins

§ 1. Sommaire de l'unité

- 215. L'unité de planification 3 est localisée au nord-ouest du centre-ville, en bordure de l'autoroute 40. Cette unité constitue une des portes d'entrée du centre-ville, tant pour les citoyens de Trois-Rivières que pour les visiteurs. L'accès au centre-ville à partir de l'autoroute 40 s'effectue par cette unité et on y retrouve plusieurs liens routiers permettant de franchir l'autoroute 40.
- 216. Ce secteur bénéficie d'une localisation stratégique à l'entrée du centre-ville, mais fait également face à un certain nombre de contraintes. La proximité de l'autoroute et de la voie de chemin de fer occasionne certaines nuisances, principalement en termes de bruit et de poussière. De plus, le secteur est dévitalisé et les fonctions urbaines y sont assez disparates. L'état du cadre bâti laisse à désirer et une attention particulière est nécessaire pour induire une revitalisation dans ce secteur.

Figure 3. Territoire d'application de l'unité de planification

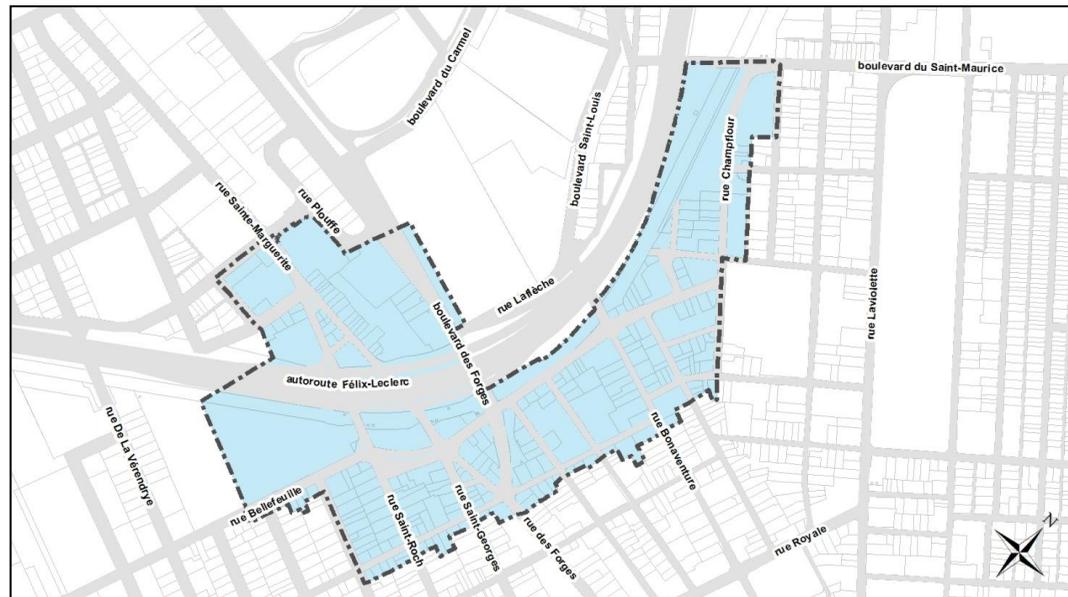


Tableau 35. Caractéristiques significatives de l'unité de planification

Élément	Description
• Démographie	Environ 850 résidents (selon recensement 2011), dont plus de 25 % sont des aînés et moins de 15 % sont des enfants
• Profil socio-économique	Population défavorisée et très défavorisée selon l'AISBEMCQ
Histoire	
• Patrimoine et architecture	L'édifice Lampron et la gare ferroviaire Champflour sont les 2 bâtiments les plus significatifs de l'unité
• Implantation	Principalement jumelée et contiguë avec quelques implantations isolées; vides dans la trame urbaine; alignement parfois disparate
• État du cadre bâti	Moyen à faible près des rues Bellefeuille et Champflour, de l'autoroute 40 et de la gare; présence de bâtiments à recycler et d'autres à démolir
• Paysages et design urbain	Grandes infrastructures de transport (autoroute, pont Lejeune, etc.)
• Lotissement et parcellaire	Irrégulier tant pour la forme que la superficie ou le côtoiement
• Affichage commercial	La réglementation doit contrôler les enseignes de grands gabarits et en hauteur; affichage local disparate; opportunité d'image pour le centre-ville
• Utilisation du sol	Résidentielle (près de 30 %), commerciale (près de 20 %), transports
• Espaces vacants ou à requalifier	Friches urbaines et plusieurs terrains vacants
• Îlots de chaleur urbains	Îlot de chaleur urbain causé par la rareté de la végétation (privé et public)
• Terrains contaminés	Certains terrains contaminés ou susceptibles de l'être
• Parcs et espaces verts	Placette des Forges, Ferron et Saint-Roch
• Circulation	Pointes du matin et de l'après-midi difficiles
Déplacements actifs	
Transport en commun	
Stationnement	
• Transport de marchandises	Secteur de camionnage
• Sécurité	Risque élevé de collisions arrière sur l'autoroute; traversée piétonne non sécuritaire (Bellefeuille/Saint-Roch/Saint-Georges et Champflour)
Infrastructures d'aqueduc et d'égout	
• Infrastructures routières	Rues Saint-Roch et Sainte-Marguerite nécessitent des interventions
Réseaux techniques urbains	
Propriétés municipales	

§ 2. Diagnostic

Tableau 36. Diagnostic de l'unité de planification

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> Localisation stratégique à l'entrée du centre-ville Présence de quelques bâtiments patrimoniaux de fort intérêt Proximité du pôle des affaires et du cœur du centre-ville Accès rapide au réseau routier supérieur Visibilité intéressante pour la fonction commerciale 	<ul style="list-style-type: none"> Configuration de certaines intersections peu appropriée pour le camionnage Problématique de bruit associée à l'autoroute et à la gare de triage Présence d'importantes friches urbaines Présence de bâtiments délabrés situés dans le secteur compris entre les rues Bellefeuille, Champflour, l'autoroute et la gare Présence importante d'îlots de chaleur urbains Ralentissement de la circulation aux heures de pointe Sécurité des piétons à améliorer Mauvais état des conduites d'égout Conduites d'aqueduc de diamètre insuffisant sur plusieurs rues Égout combiné État de la chaussée problématique sur la rue Saint-Roch
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> Une réfection des conduites d'égout et de la chaussée permettrait de revoir l'aménagement en surface pour y intégrer les préoccupations de sécurité des piétons, d'intégration de végétation et de création d'une signature distinctive Important potentiel de redéveloppement Opportunité d'améliorer l'image du centre-ville grâce à un projet structurant Réseaux de transports actifs (piste cyclable et trottoirs) présents dans l'unité pouvant être renforcés 	<ul style="list-style-type: none"> Pression pour le développement d'usages peu compatibles avec l'entrée de ville La nécessité de procéder à du remembrement de terrains et à des démolitions pour des projets de grande envergure augmente le niveau de complexité des projets Perception de distance par rapport au cœur du centre-ville Capacité limitée des infrastructures pouvant avoir un impact sur le potentiel de redéveloppement Potential de contamination des friches urbaines pouvant représenter une contrainte au redéveloppement Complexité d'un réaménagement du réseau routier en raison de la relation avec l'autoroute 40 Besoins éventuels en stationnement pouvant nuire au redéveloppement

		<ul style="list-style-type: none"> Revoir l'aménagement de la rue Saint-Roch pour en constituer une porte d'entrée de qualité vers le centre-ville Améliorer la qualité des emprises ferroviaires par un écran visuel esthétique ou par le verdissement
Redéveloppement	2. Axer le redéveloppement du secteur des Cinq-Coins sur les fonctions résidentielles et commerciales	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser le remembrement des lots de petites dimensions pour en constituer de grandes propriétés favorables au redéveloppement Privilégier des bâtiments de grand gabarit et de forte densité ayant une architecture contemporaine Développer des incitatifs financiers à la démolition des bâtiments présentant peu d'intérêt et localisés sur des îlots à redévelopper Aménager des espaces publics de qualité pour constituer un milieu de vie urbain dynamique
Transport et mobilité	<ol style="list-style-type: none"> Favoriser la cohabitation harmonieuse entre les différents modes de transport Améliorer la connectivité du pôle institutionnel et du centre-ville pour les déplacements actifs et favoriser la sécurité de ces déplacements Consolider un pôle intermodal à la gare Champflour 	<ul style="list-style-type: none"> Sécuriser les déplacements piétonniers à l'intersection des Cinq-Coins et à l'intersection Saint-Roch/Bellefeuille Cibler la gare Champflour comme l'emplacement à privilégier pour le retour d'une éventuelle gare de passagers Assurer le maintien de la fluidité de la circulation automobile vers le centre-ville Réorganiser la circulation dans l'axe Bellefeuille pour l'ensemble des usagers Atténuer les impacts du camionnage Améliorer la sécurité des déplacements actifs Procéder au remembrement des propriétés aux abords de la gare Champflour pour y implanter des équipements structurants de transport visant à y constituer un pôle intermodal

§ 3. Orientations et interventions clés

217. La présente sous-section détermine les orientations et les interventions clés de l'unité de planification. Celles-ci sont regroupées par thématique afin d'en faciliter la compréhension.

Tableau 37. Orientations et interventions clés

Thématique	Orientations	Interventions clés
Entrée du centre-ville	1. Faire du secteur des Cinq-Coins une porte d'entrée attractive du centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> Réaménager l'intersection des Cinq-Coins pour prévoir un design invitant et marquer le parcours d'entrée vers le centre-ville Développer une signature urbaine pour inciter les déplacements piétonniers entre le centre-ville et le secteur des Cinq-Coins via la rue des Forges

SECTION

VII. Unité de planification 4 : Boulevard du Saint-Maurice

§ 1. Sommaire de l'unité

- 218. L'unité de planification est localisée en bordure du boulevard du Saint-Maurice, entre le pont Duplessis et la rue Nérée-Duplessis. Elle englobe les terrains ayant frontage sur le boulevard du Saint-Maurice ainsi que quelques autres propriétés.
- 219. Au début du 20^e siècle, ce secteur était caractérisé par une activité commerciale dynamique et diversifiée. Cette éclosion commerciale au nord du centre-ville est attribuable en grande partie à l'activité générée par la gare où transitaient les voyageurs et par l'arrivée de l'usine Wabasso sur le boulevard du Saint-Maurice. Comme pour d'autres quartiers du noyau central, le déclin du quartier et particulièrement de sa fonction commerciale s'amorce à compter des années 1970 avec le déplacement commercial vers les nouveaux quartiers situés plus au nord, et s'accroît avec la fermeture de la Wabasso en 1985. Aujourd'hui, il ne subsiste plus que quelques commerces de quartier. Le boulevard du Saint-Maurice est une artère commerciale dont la vitalité pourrait être améliorée. De plus, ce boulevard est un des 2 liens routiers entre les rives est et ouest de la rivière Saint-Maurice, ainsi que le seul lien piétonnier et cyclable. Il est donc d'une grande importance pour la ville.

Figure 4. Territoire d'application de l'unité de planification

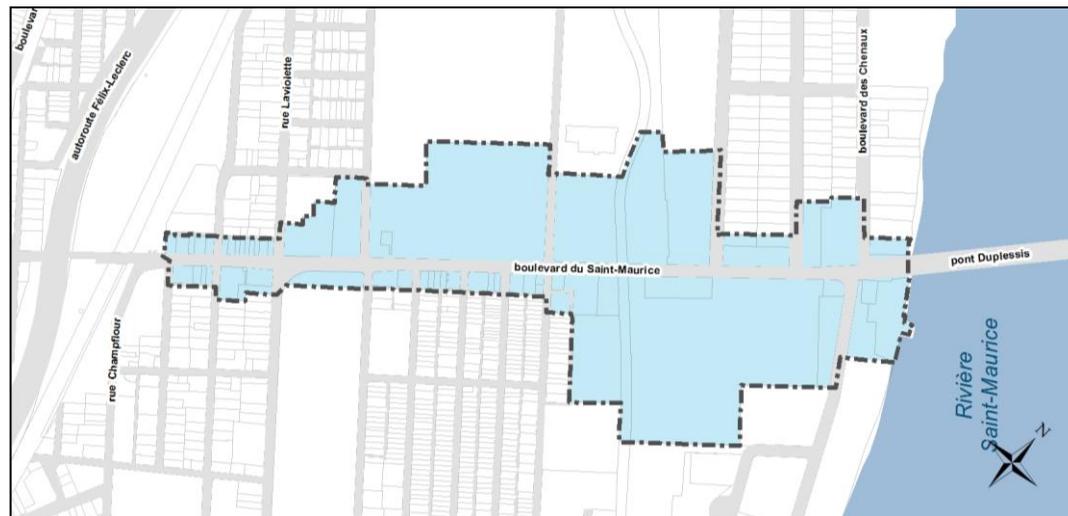


Tableau 38. Caractéristiques significatives de l'unité de planification

Élément	Description
Démographie	
Profil socio-économique	
Histoire	
<ul style="list-style-type: none"> • Patrimoine et architecture 	La caserne de pompier n° 6, l'édifice Nassif, le monastère des Franciscains et l'église Notre-Dame-des-Sept-Allégres
Implantation	
<ul style="list-style-type: none"> • État du cadre bâti 	Bon état général
<ul style="list-style-type: none"> • Paysages et design urbain 	Aménagement de qualité à l'entrée de Trois-Rivières sur Saint-Laurent et sur le pont Duplessis
<ul style="list-style-type: none"> • Lotissement et parcellaire 	Lots petits et typiques des premiers quartiers côtoyant de grands lots commerciaux
<ul style="list-style-type: none"> • Affichage commercial 	Insertions commerciales avec stationnements en façade détonnant avec l'ensemble (ex. : Super C)
<ul style="list-style-type: none"> • Utilisation du sol 	Résidentielle, commerciale et institutionnelle
<ul style="list-style-type: none"> • Espaces vacants ou à requalifier 	Présence d'espaces de stationnement avec potentiel de densification
Îlots de chaleur urbains	
<ul style="list-style-type: none"> • Terrains contaminés 	Plusieurs, car présence de commerces automobiles et passé industriel
<ul style="list-style-type: none"> • Parcs et espaces verts 	Parc de la Promenade Trois-Rivières sur Saint-Laurent, parc du Pont-Duplessis et parc-école Mauricie English Elementary School
<ul style="list-style-type: none"> • Circulation 	Lien interrives majeur; achalandage accru lors des soirs de spectacles (accès au pont Duplessis)
<ul style="list-style-type: none"> • Déplacements actifs 	Réseau cyclable qui relie les rives est et ouest par le pont Duplessis; grands détours qui freinent le transport actif dans certaines parties
<ul style="list-style-type: none"> • Transport en commun 	4 circuits d'autobus
<ul style="list-style-type: none"> • Stationnement 	Stationnement sur rue très utilisé les soirs de spectacles (amphithéâtre)
<ul style="list-style-type: none"> • Transport de marchandises 	Transport de marchandises rendant difficile la cohabitation avec les usagers vulnérables
Sécurité	
<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructures d'aqueduc et d'égout 	Réfections importantes prévues à court terme
Infrastructures routières	
Réseaux techniques urbains	
Propriétés municipales	

§ 2. Diagnostic

Tableau 39. Diagnostic de l'unité de planification

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> Lien cyclable interrives Accès à l'archipel de la rivière Saint-Maurice Connectivité est-ouest Accès à TRSSL Présence de bâtiments patrimoniaux avec un potentiel de mise en valeur 	<ul style="list-style-type: none"> Route de camionnage en milieu urbain (compatibilité) Plusieurs conduites d'eau à remplacer Absence de signature Insertions commerciales mal intégrées difficiles à récupérer (ex. : Super C) Lien cyclable peu direct entre l'est de la ville et le carrefour du savoir Absence de végétation et d'espaces verts Cadre bâti peu optimal pour une réutilisation Besoin de réaménagement pour les personnes âgées (sécurité des déplacements, aménagements adaptés)
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> Opportunité de créer une signature distinctive unifiée avec la rue Fusey pour améliorer la cohésion entre les 2 rives Possibilité de mise en valeur du rôle d'entrée du centre-ville et de Trois-Rivières sur Saint-Laurent Présence de terrains de stationnement et de lots vacants ayant un certain potentiel de redéveloppement Lien ciblé pour le programme MADA 	<ul style="list-style-type: none"> Le volume de circulation automobile limite les possibilités de réaménagement de la géométrie, particulièrement pour le vélo Terrains contaminés et de petite superficie limitant le potentiel de redéveloppement

§ 3. Orientations et interventions clés

220. La présente sous-section détermine les orientations et les interventions clés de l'unité de planification. Celles-ci sont regroupées par thématique afin d'en faciliter la compréhension.

Tableau 40. Orientations et interventions clés

Thématique	Orientations	Interventions clés
Paysage et embellissement	1. Embellir le boulevard du Saint-Maurice grâce au verdissement et à l'aménagement urbain	<ul style="list-style-type: none"> Intégrer des alignements d'arbres en bordure de rue, particulièrement le long des stationnements Prévoir du mobilier urbain doté d'une signature harmonisée avec celle de la rue Fusey Favoriser le retrait des panneaux-réclame Améliorer l'éclairage du tunnel et utiliser l'art urbain pour lui donner une image plus attrayante et sécuritaire
Redéveloppement	2. Favoriser le redéveloppement des espaces vacants et des aires de stationnement	<ul style="list-style-type: none"> Redévelopper les terrains vacants ou dédiés au stationnement Porter une attention particulière aux têtes d'îlot Favoriser des gabarits de bâtiments s'intégrant avec le cadre bâti du milieu d'insertion Consolider la fonction commerciale par le redéveloppement des grands espaces de stationnement et des friches urbaines

Axe d'ambiance	3. Constituer une rue commerciale d'ambiance dans le tronçon compris entre les rues Champflour et Laviolette	<ul style="list-style-type: none"> Intégrer des lampadaires et du mobilier urbain doté d'une signature urbaine distinctive Favoriser le redéveloppement des lots vacants et des friches urbaines ayant frontage sur le boulevard du Saint-Maurice Favoriser l'implantation de commerces et de services de proximité sur ce tronçon
Déplacements actifs	4. Aménager les rues pour favoriser la sécurité des déplacements actifs	<ul style="list-style-type: none"> Réaménager les traverses piétonnes de l'intersection des boulevards du Saint-Maurice et des Chenaux Intégrer des bancs le long des parcours piétonniers pour faciliter les déplacements des personnes âgées Aménager des îlots de rencontres pour l'aide à la mobilité et les piétons Aménager une piste cyclable reliant le réseau cyclable existant

SECTION

VIII. Unité de planification 5 : Boulevard Jean-XXIII

§ 1. Sommaire de l'unité

221. L'unité de planification est localisée le long du boulevard Jean-XXIII, entre le boulevard Mauricien à l'ouest et la voie ferrée à l'est. Elle est principalement constituée de propriétés ayant frontage sur le boulevard Jean-XXIII, bien qu'elle inclue également un certain nombre de propriétés donnant sur d'autres rues.
222. Ce secteur de l'ancienne ville de Trois-Rivières-Ouest se situe dans l'ancienne seigneurie de Sainte-Marguerite, qui correspond dès la fin du 19^e siècle à la banlieue ouest de Trois-Rivières. Le chemin Sainte-Marguerite en sera l'épine dorsale, celui-ci reliant le centre-ville de Trois-Rivières au village de la Pointe-du-Lac. Les rues des Bostonnais et Walter-Dupont témoignent de l'ancien tracé du chemin Sainte-Marguerite, avant le développement du boulevard Jean-XXIII à partir de 1959 et ouvert en 1967. Par conséquent, ces 2 tronçons de rues anciennes présentent des caractéristiques historiques non négligeables dans la perspective d'un réaménagement du boulevard Jean-XXIII. Elles sont caractérisées par la présence de plusieurs propriétés datant de la fin du 19^e siècle jusqu'au premier tiers du 20^e siècle. Le boulevard Jean-XXIII est une artère commerciale d'envergure moyenne. Sans être de rayonnement régional, elle est tout de même d'importance pour le secteur ouest de la ville. Cet axe routier présente certaines problématiques.

Figure 5. Territoire d'application de l'unité de planification

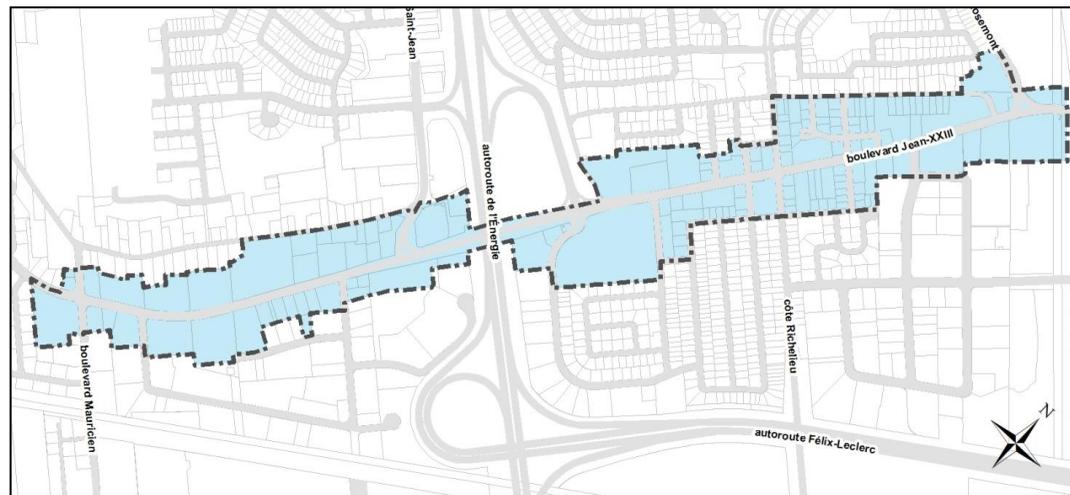


Tableau 41. Caractéristiques significatives de l'unité de planification

Élément	Description
Démographie	
Profil socio-économique	
Histoire	
Patrimoine et architecture	
• Implantation	Implantations disparates et absence d'alignement
État du cadre bâti	
Paysages et design urbain	
Lotissement et parcellaire	
• Affichage commercial	Surabondance d'affichage; redéfinition à prévoir suivant un changement de vocation de l'artère dans l'ouest
• Utilisation du sol	Principalement commerciale et de service; résidentielle en périphérie
Espaces vacants ou à requalifier	
Îlots de chaleur urbains	
• Terrains contaminés	Quelques lots contaminés ou potentiellement contaminés
Parcs et espaces verts	
• Circulation	Problématique de volume pour la capacité; entrées charretières nombreuses et larges; virages à gauche contribuant à la congestion
• Déplacements actifs	Piste cyclable en site propre faussement sécuritaire (entrées charretières)
• Transport en commun	2 circuits d'autobus empruntent une partie de l'unité de planification
• Stationnement	Abondance de stationnements en façade; problématique de va-et-vient
• Transport de marchandises	
• Sécurité	Cohabitation difficile entre les différents usagers de la route
Infrastructures d'aqueduc et d'égout	
Infrastructures routières	
Réseaux techniques urbains	
Propriétés municipales	

§ 2. Diagnostic

Tableau 42. Diagnostic de l'unité de planification

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Vitalité commerciale de l'artère • État généralement bon des infrastructures d'aqueduc et d'égout 	<ul style="list-style-type: none"> • Cohabitation difficile entre cyclistes et automobilistes • Absence de signature en termes de design urbain, d'architecture et d'implantation des bâtiments • Affichage disparate • Ralentissement de la circulation aux heures de pointe • Absence d'espaces verts et présence d'îlots de chaleur urbains
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Réfection majeure de la chaussée nécessaire dans la partie ouest offrant des opportunités d'amélioration • Mutation du secteur ouest représentant une opportunité d'améliorer la compatibilité des usages • Lien avec le District 55 • Potentiel d'augmentation du transport collectif • Identification d'une signature commerciale • Intégration de végétation au réaménagement • Enfouissement des fils 	<ul style="list-style-type: none"> • Forte augmentation de l'achalandage automobile prévue dans les 15 prochaines années risquant d'accroître les problèmes de congestion et de cohabitation

§ 3. Orientations et interventions clés

223. La présente sous-section détermine les orientations et les interventions clés de l'unité de planification. Celles-ci sont regroupées par thématique afin d'en faciliter la compréhension.

Tableau 43. Orientations et interventions clés

Thématique	Orientations	Interventions clés
Transport	1. Assurer la sécurité et la fluidité des déplacements	<ul style="list-style-type: none"> • Intégration d'un terre-plein central afin de contrôler les virages à gauche pour améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements automobiles • Favoriser une meilleure cohabitation entre cyclistes et automobilistes • Prendre en compte le transport en commun dans les projets de réaménagement de l'artère
Structure commerciale	2. Améliorer la compatibilité des usages et l'image de l'artère commerciale	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser la conversion de la partie ouest de l'unité aux commerces légers • Améliorer la gestion de l'affichage • Réduire la largeur des entrées charretières et mieux contrôler les stationnements privés
Déplacements actifs	3. Aménager le boulevard pour favoriser la sécurité des déplacements actifs	<ul style="list-style-type: none"> • Intégrer des bancs le long des parcours piétons pour faciliter les déplacements des usagers • Aménager une piste cyclable reliant le réseau cyclable existant • Aménager des îlots refuges aux intersections pour les cyclistes et les piétons

SECTION

IX. Unité de planification 6 : Axes commerciaux du Bas-du-Cap

§ 1. Sommaire de l'unité

224. L'unité de planification est située dans les premiers quartiers du secteur de Cap-de-la-Madeleine. Elle est principalement constituée des rues Fusey et Saint-Laurent ainsi que du boulevard Sainte-Madeleine. Les rues Fusey et Saint-Laurent et le boulevard Sainte-Madeleine tiennent leur origine de l'expansion urbaine de Cap-de-la-Madeleine vers le nord à compter des années 1910-1920, qui conduit à la constitution de la paroisse Sainte-Famille en 1918. L'intensification du développement des axes commerciaux de Cap-de-la-Madeleine est intimement liée au déploiement de la route nationale 2, aujourd'hui la 138, et de l'ouverture du pont Duplessis entre 1947 et 1953, qui épousait le tracé formé par le boulevard Sainte-Madeleine et les rues Saint-Laurent et Fusey. À compter du milieu des années 1950, l'achalandage de cette route offre un énorme pouvoir d'attraction pour les commerçants. Si ce fut d'abord la fonction résidentielle qui y primait, les commerces s'y implantèrent massivement dans l'après-guerre. Un carrefour majeur fut également érigé à la sortie du pont Duplessis. Une activité commerciale importante y prit vie et plusieurs résidences furent transformées en commerces, créant ainsi la « Plaza Fusey ». L'économie locale était supportée par une population croissante et une mobilité grandissante des consommateurs due au règne de l'automobile. Sur le boulevard Sainte-Madeleine, les commerces reliés à l'automobile étaient nombreux. Le déclin des axes commerciaux de Cap-de-la-Madeleine s'amorça au cours des années 1970 avec le développement du réseau autoroutier qui permit d'éviter tout ce secteur de la ville.

Figure 6. Territoire d'application de l'unité de planification

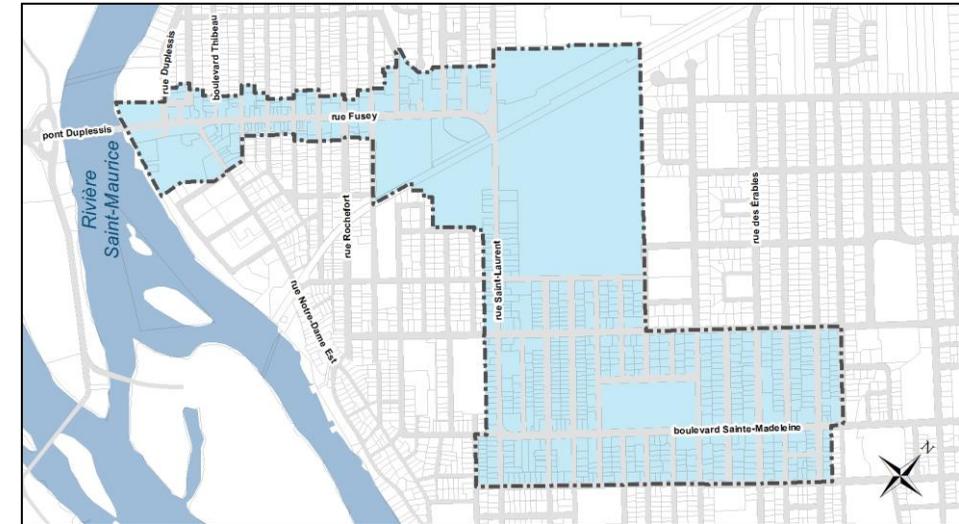


Tableau 44. Caractéristiques significatives de l'unité de planification

Élément	Description
• Démographie	Population âgée : forte représentation des 65 ans et plus
• Profil socio-économique	Indice de défavorisation socio-économique élevé (CIUSS, MCQ 2006)
Histoire	
• Patrimoine et architecture	Opportunité de restauration des bâtiments d'intérêt
• Implantation	Une implantation significative des époques (insertions plus récentes et différentes affectant l'encadrement)
• État du cadre bâti	État du bâti commercial en déclin; programme de rénovations des façades en place pour y remédier
Paysages et design urbain	
Lotissement et parcellaire	
• Affichage commercial	Principalement hétérogène avec absence de signature
• Utilisation du sol	Principalement commerciale, de services et résidentielle
• Espaces vacants ou à requalifier	Projet Aleris (18,5 hectares); revitalisation et densification de la fonction résidentielle pour appuyer la fonction commerciale
• Îlots de chaleur urbains	Environnement minéralisé, déficit en superficie de parcs et espaces verts
• Terrains contaminés	Site de l'ancienne usine Aleris (18,5 hectares) présentant un important potentiel de redéveloppement
• Parcs et espaces verts	Robert-Bourassa, des Chenaux, place de la Tempérance
Circulation	

• Déplacements actifs	Présence de trottoirs des 2 côtés sur les rues principales (déneigés); pas de piste cyclable à ce jour, mais un circuit est projeté
• Transport en commun	Quelques circuits desservis par la STTR
• Stationnement	Stationnement sur rue peu utilisé sur le boulevard Sainte-Madeleine, surabondance par endroits
• Transport de marchandises	
• Sécurité	Bonne; délabrement de certains commerces à surveiller
• Infrastructures d'aqueduc et d'égout	Réfections majeures des réseaux prévues à court terme; réseaux combinés; secteur d'importance pour la séparation des réseaux
• Infrastructures routières	Largeur excédentaire aux besoins pour le boulevard Sainte-Madeleine et plusieurs rues résidentielles
• Réseaux techniques urbains	
• Propriétés municipales	
• Usages	Redéfinir les types de commerces pour davantage de commerces de proximité et les concentrer dans l'unité de planification; retirer le zonage commercial de la rue Saint-Laurent

§ 2. Diagnostic

Tableau 45. Diagnostic de l'unité de planification

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Santé commerciale de la rue Fusey • Concentration de bâtiments à valeur patrimoniale (rue Fusey) • Présence d'alignements de bâtiments avec faible recul sur rues typiques des artères commerciales urbaines • Desserte en transport en commun • Abondance de stationnement sur rue • Proximité de plusieurs parcs, dont 2 espaces publics de grande envergure (parc du Moulin et parc des Chenaux) • Présence d'un équipement culturel (Centre culturel Pauline-Julien) • Lien avec la rive ouest du Saint-Maurice (pont Duplessis) 	<ul style="list-style-type: none"> • Abondance d'entrées charretières et de stationnements en façade sur la rue Sainte-Madeleine • État du cadre bâti • Largeur excessive de la chaussée sur la rue Sainte-Madeleine contribuant à un environnement peu favorable aux piétons • Affichage commercial disparate • Taux d'inoccupation commerciale élevé sur Sainte-Madeleine (33 %) • Présence d'îlots de chaleur urbains • Infrastructures désuètes
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Le rétrécissement de la chaussée du boulevard Sainte-Madeleine permettrait un élargissement des trottoirs, l'ajout d'arbres et de végétation et la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation • Mise en valeur du parc du Moulin • Établissement d'un lien avec le secteur du Sanctuaire et le CSAD • Projet d'amélioration des liens cyclables • Opportunité de redéveloppement de friches urbaines • Définition d'un créneau commercial précis pour le secteur • Signature uniformisée entre Fusey et Saint-Maurice • Opportunité de réaménagement en surface associée à la réfection des infrastructures 	<ul style="list-style-type: none"> • Peu d'investissements du secteur privé dans les immeubles commerciaux • Faiblesse du secteur commercial • Coûts importants des aménagements sur le domaine public • Forte compétition des autres secteurs commerciaux • Population insuffisante pour appuyer un développement commercial d'envergure • Contamination des terrains de l'ancienne usine Aleris pouvant limiter le potentiel de redéveloppement

§ 3. Orientations et interventions clés

225. La présente sous-section détermine les orientations et les interventions clés de l'unité de planification. Celles-ci sont regroupées par thématique afin d'en faciliter la compréhension.

Tableau 46. Orientations et interventions clés

Thématique	Orientations	Interventions clés
Déplacements actifs	1. Assurer la fluidité et la sécurité des déplacements	<ul style="list-style-type: none"> • Développer le réseau cyclable sur des axes clés • Favoriser la sécurité des déplacements actifs • Réduire l'espace dédié au stationnement
Redéveloppement	2. Favoriser le redéveloppement des friches urbaines et des espaces de stationnement	<ul style="list-style-type: none"> • Faire du site de l'ancienne usine Aleris un quartier urbain durable • Favoriser le redéveloppement résidentiel afin de soutenir la fonction commerciale • Privilégier la densification par des typologies résidentielles typiques des premiers quartiers trifluviens • Tirer profit de friches urbaines en les aménageant en parcs et espaces verts au bénéfice des citoyens
Vitalité commerciale	3. Faire de la rue Fusey et du boulevard Sainte-Madeleine des artères commerciales d'ambiance dynamiques et attractives	<ul style="list-style-type: none"> • Circonscrire l'étendue des zones commerciales aux secteurs présentant une concentration significative d'usages commerciaux • Aménager les artères à l'échelle du piéton • Développer une signature distinctive axée sur l'ambiance urbaine
Infrastructures	4. Mettre à niveau les infrastructures d'aqueduc et d'égout et profiter des opportunités afin d'améliorer la qualité des aménagements sur le domaine public	<ul style="list-style-type: none"> • Intégrer des aménagements paysagers aux réaménagements des rues • Favoriser la séparation des égouts sanitaire et pluvial • Réduire l'apport en eaux pluviales dans le réseau d'égout par la réduction des surfaces minéralisées

SECTION

X. Unité de planification 7 : Pôle commercial Vachon-Barkoff

§ 1. Sommaire de l'unité

- 226. Située à l'est de la rivière Saint-Maurice dans le secteur de Cap-de-la-Madeleine, l'unité de planification est principalement constituée des propriétés bordant les rues Vachon et Barkoff.
- 227. Le secteur Vachon-Barkoff est un pôle commercial à rayonnement régional. On y retrouve une diversité d'activités commerciales. La présence de l'autoroute 40, qui coupe en deux ce secteur, est à la fois une opportunité pour les commerces en raison de l'achalandage généré, mais également une faiblesse du secteur, qui est un générateur de congestion et une cicatrice dans le paysage urbain.

Figure 7. Territoire d'application de l'unité de planification

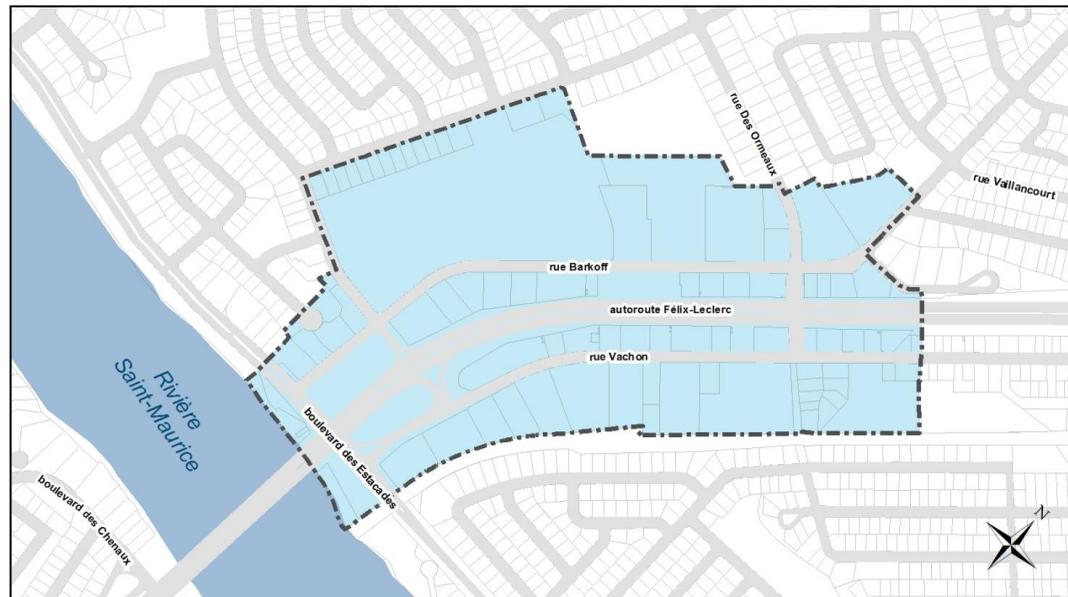


Tableau 47. Caractéristiques significatives de l'unité de planification

Élément	Description
Démographie	
Profil socio-économique	
Histoire	
Patrimoine et architecture	
Implantation	
État du cadre bâti	
Paysages et design urbain	
Lotissement et parcellaire	
• Affichage commercial	Disparate; superficies excessives visant la circulation autoroutière; présence de panneaux-réclame créant une certaine pollution visuelle
• Utilisation du sol	Surtout commerciale (68,6 %), de services (12 %) et résidentielle (10 %)
• Espaces vacants ou à requalifier	Peu d'espaces vacants; les stationnements peu utilisés des Galeries du Cap présentent toutefois un potentiel pour densifier la fonction commerciale
• Îlots de chaleur urbains	Secteur très minéralisé; présence de toits plats de commerces à grande surface et grands stationnements
Terrains contaminés	
• Parcs et espaces verts	Promenade des Estacades (enjeu de stabilité de la rive du Saint-Maurice)
• Circulation	Congestion sur les rues Barkoff, des Ormeaux et Vachon
• Déplacements actifs	Absence de trottoirs sur la rue Vachon (présence de citoyens à mobilité réduite); certaines déficiences pour les piétons (feux piétons, trottoirs, etc.)
• Transport en commun	Plusieurs circuits d'autobus et terminus de la STTR
• Stationnement	Stationnements des Galeries du Cap sous-utilisés
Transport de marchandises	
• Sécurité	Secteur conflictuel pour les déplacements actifs vs motorisés
Infrastructures d'aqueduc et d'égout	
Infrastructures routières	
Réseaux techniques urbains	
Propriétés municipales	

§ 2. Diagnostic

Tableau 48. Diagnostic de l'unité de planification

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> Équilibre commercial avec les autres pôles commerciaux régionaux Faible taux d'inoccupation des locaux commerciaux Vitrine autoroutière conférant une grande visibilité aux commerces 	<ul style="list-style-type: none"> Circulation problématique (congestion) Sécurité des déplacements actifs à améliorer Affichage commercial hétéroclite Vitrine autoroutière peu attrayante Problème de capacité d'égout sur la rue Barkoff Faible diamètre des conduites de distribution d'eau potable Problématique d'érosion des berges
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> Potentiel de création d'un lien cyclable interrives Projet de prolongement du réseau cyclable devant améliorer la cohabitation et la sécurité Potentiel de densification sur les terrains de stationnement Verdissement de stationnements pouvant diminuer l'apport en eaux pluviales dans le réseau d'égout et améliorer l'attractivité de l'artère Renforcement du terminus de la STTR Amélioration de la vitrine autoroutière pour augmenter l'attractivité du secteur 	<ul style="list-style-type: none"> Arrivée d'un nouveau pôle commercial régional (District 55) pouvant entraîner une plus forte compétition Configuration des rues difficile à revoir en raison des accès autoroutiers Augmentation prévue de l'achalandage automobile

§ 3. Orientations et interventions clés

228. La présente sous-section détermine les orientations et les interventions clés de l'unité de planification. Celles-ci sont regroupées par thématique afin d'en faciliter la compréhension.

Tableau 49. Orientations et interventions clés

Thématique	Orientations	Interventions clés
Verdissement	1. Favoriser le verdissement des domaines public et privé afin de lutter contre les îlots de chaleur et de favoriser une meilleure gestion des eaux pluviales	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser l'intégration d'îlots végétalisés dans les stationnements privés Consolider et bonifier les bandes paysagères avec la plantation d'arbres sur la rue Barkoff Végétaliser les rues des Ormeaux et Vachon à l'aide de bandes paysagères et de plantation d'arbres Intégrer des aménagements paysagers dans les bretelles d'autoroute
Vitrine autoroutière	2. Embellir la vitrine autoroutière afin d'améliorer l'image du secteur	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser la diminution des panneaux-réclame et des enseignes commerciales nombreuses Préconiser l'homogénéité dans l'affichage et limiter la quantité d'enseignes Favoriser l'aménagement de zones tampons végétalisées entre l'autoroute et les façades arrière des bâtiments afin d'améliorer la qualité visuelle du paysage autoroutier Encadrer les balises d'affichage par un règlement

Transport	3. Améliorer la sécurité des déplacements tout en maintenant la fluidité de la circulation	<ul style="list-style-type: none"> Ajouter des traverses piétonnes à des intersections clés Favoriser les déplacements actifs et assurer l'interconnectivité avec le réseau existant à l'aide de trottoirs et de voies cyclables sur des axes clés Sécuriser les déplacements actifs sur le tronçon de la rue des Ormeaux Intégrer des bancs le long des parcours piétonniers pour faciliter les déplacements piétonniers Intégrer les besoins de tous les usagers dans une démarche collaborative pour trouver les meilleures solutions aux problématiques de transport
Redéveloppement	4. Favoriser le redéveloppement des espaces vacants et des aires de stationnement	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser le redéveloppement des grands espaces de stationnement pour des bâtiments à usages commercial ou mixte

SECTION

XI. Unité de planification 8: Pôle de services de Pointe-du-Lac

§ 1. Sommaire de l'unité

229. L'unité de planification est localisée en bordure du chemin Sainte-Marguerite, entre la voie ferrée à l'ouest et la rue René à l'est. Localisée dans le noyau villageois du secteur de Pointe-du-Lac, cette unité de planification compte à la fois un pôle de nature institutionnelle (école, parcs, bibliothèque, etc.) ainsi qu'un pôle commercial d'envergure locale.

Figure 8. Territoire d'application de l'unité de planification

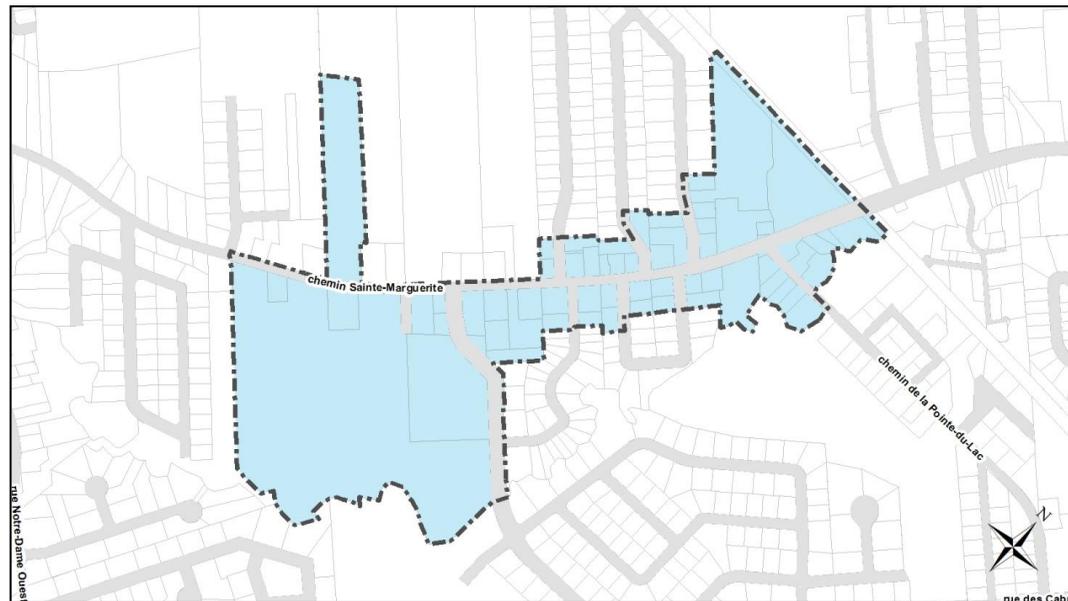


Tableau 50. Caractéristiques significatives de l'unité de planification

Élément	Description
Démographie	
Profil socio-économique	
Histoire	
Patrimoine et architecture	
Implantation	
État du cadre bâti	
Paysages et design urbain	
Lotissement et parcellaire	
Affichage commercial	
• Utilisation du sol	Principalement résidentielle, culturelle, récréative et de loisirs
Espaces vacants ou à requalifier	
Îlots de chaleur urbains	
Terrains contaminés	
• Parcs et espaces verts	Parc des Seigneurs, de l'école Beau-Soleil, et espace vert de la rivière aux Sables
Circulation	
• Déplacements actifs	Passage de la Route verte; ajout d'une piste cyclable sur Grande-Allée à court terme; départ de la piste de BMX à refaire
• Transport en commun	1 circuit d'autobus qui n'est pas beaucoup utilisé; pertinence à évaluer
Stationnement	
• Transport de marchandises	Interdiction de camionnage sauf pour livraisons locales
• Sécurité	La sécurité des écoliers n'est pas favorisée par le positionnement actuel du trottoir (Grande-Allée)
• Infrastructures d'aqueduc et d'égout	Problématique de gravité pour les égouts causant des odeurs
Infrastructures routières	
Réseaux techniques urbains	
• Propriétés municipales	Grandes superficies (parcs)

§ 2. Diagnostic

- Adapter l'offre en stationnements du pôle institutionnel et implanter des infrastructures qui favorisent les déplacements actifs

Tableau 51. Diagnostic de l'unité de planification

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Pôle de services d'un secteur en croissance (développement résidentiel important à venir) • Présence de la Route verte • Bon état des conduites d'aqueduc et d'égout • Parcs, espaces verts, bibliothèque et centre communautaire 	<ul style="list-style-type: none"> • Faible utilisation du transport collectif • Vulnérabilité de l'approvisionnement en eau potable
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Réaménagement d'une partie du chemin Sainte-Marguerite prévue au PTI 	<ul style="list-style-type: none"> • Pressions pour l'étalement de la fonction commerciale • Potentiel de compétition avec le cœur villageois

§ 3. Orientations et interventions clés

230. La présente sous-section détermine les orientations et les interventions clés de l'unité de planification. Celles-ci sont regroupées par thématique afin d'en faciliter la compréhension.

Tableau 52. Orientations et interventions clés

Thématique	Orientations	Interventions clés
Transport	1. Favoriser la cohabitation harmonieuse entre les différents modes de transport	<ul style="list-style-type: none"> • Sécuriser les entrées charretières commerciales • Sécuriser les déplacements piétonniers dans le secteur institutionnel • Améliorer la connectivité entre les milieux de vie et les points d'attraction du pôle pour les modes actifs de déplacement
Redéveloppement	2. Créer une signature visuelle reliant le pôle institutionnel de Pointe-du-Lac au pôle commercial	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser la concentration de la fonction commerciale pour éviter la dévitalisation du noyau villageois • Délimiter l'espace dédié aux fonctions institutionnelles • Lier le pôle institutionnel et le pôle commercial par des aménagements paysagers et par l'implantation de mobilier distinctif • Favoriser le remplacement des usages contraignants par des usages compatibles avec le milieu d'insertion
Infrastructures	3. Modifier et adapter les infrastructures existantes afin de répondre à la demande des usagers du pôle institutionnel de Pointe-du-Lac	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer les besoins des différents organismes utilisateurs du pôle institutionnel et leur fournir des endroits dédiés pour leurs activités • Repenser les bâtiments du pôle institutionnel pour pouvoir y accueillir les multiples clientèles et mieux répondre aux besoins des utilisateurs • Favoriser l'implantation de bâtiments et d'infrastructures multifonctionnels pour accueillir différents événements et prolonger la période d'utilisation

•	Contrainte naturelle	Glissements de terrain possibles (topographie, composition des sols)
---	----------------------	--

§ 2. Diagnostic

Tableau 54. Diagnostic de l'unité de planification

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Accès en vélo via le parc linéaire • Navette STTR pour l'université • Nombreux bâtiments patrimoniaux d'intérêt • Présence de grands espaces verts (boisé UQTR, cimetières, etc.) jouant un rôle d'îlots de fraîcheur • Diversité culturelle 	<ul style="list-style-type: none"> • Réseau d'égout principalement combiné (pluvial et sanitaire) • Débordement du stationnement des institutions dans les rues résidentielles • Lien avec le centre-ville peu instinctif (piétons, vélos) • Dégradation du cadre bâti résidentiel et utilisation comme maisons de chambres, etc.
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Réfection des égouts dans la partie commerciale présentant une opportunité pour créer une rue d'ambiance • Opportunité de créer un effet de parcours vers le centre-ville pour accroître la connectivité entre ces 2 pôles • Potentiel de transfert modal de l'auto solo vers d'autres modes (covoiturage, TC, TA) incluant une gestion différente de la tarification • Potentiel de développement d'un pôle intermodal au cégep • Redéveloppement et densification du secteur résidentiel (ex. : coin Père-Marquette/de Courval), et développement d'un produit résidentiel particulier (urbain mais sans être au centre-ville) • Projet de rue à l'échelle du piéton entre les 2 pavillons du cégep • Conversion des résidences du boulevard des Forges en commerces pouvant contribuer au maintien de la vitalité du secteur 	<ul style="list-style-type: none"> • Pressions sur les boisés du campus de l'UQTR • Agrandissement des bâtiments du CHRTR sur ses espaces de stationnement ayant pour effet de réduire l'offre et d'accentuer la problématique de stationnement • L'offre de stationnement limitée combinée à une augmentation du nombre d'étudiants ou d'employés pourrait augmenter les impacts sur les secteurs résidentiels • Volonté de conversion du cadre bâti résidentiel nécessitant un encadrement (fractionnement de logements, maisons de chambres) • Difficulté de mesures compensatoires (égout) affectant le redéveloppement • Conversion des résidences du boulevard des Forges en commerces diluant la fonction de bureaux du centre-ville et menace à l'intégrité architecturale

Déplacements actifs	<ol style="list-style-type: none"> 2. Favoriser et sécuriser les déplacements actifs entre les différents pôles de services en réaménageant des intersections clés 3. Renforcer les liens piétonniers et cyclables entre le pôle institutionnel et le centre-ville 	<ul style="list-style-type: none"> • Sécuriser l'intersection du boulevard des Forges et de la rue du Père-Marquette • Sécuriser et renforcer les déplacements actifs sur les rues de la Terrière, Papineau et Marguerite-Bourgeois • Sécuriser les déplacements piétonniers sur le tronçon de la rue Marguerite-Bourgeois entre les 2 pavillons du cégep, afin de créer une atmosphère de campus
Axe commercial d'ambiance	<ol style="list-style-type: none"> 4. Constituer un axe commercial d'ambiance sur le tronçon du boulevard des Forges compris entre les rues du Père-Marquette et de la Terrière 	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser des aménagements à l'échelle du piéton • Intégrer des lampadaires et du mobilier urbain doté d'une signature urbaine distinctive • Favoriser les déplacements piétonniers sur cet axe
Entrée de ville	<ol style="list-style-type: none"> 5. Mettre en valeur le rôle d'entrée de ville et d'axe clé dans le parcours vers le centre-ville du boulevard des Forges 	<ul style="list-style-type: none"> • Créer un parcours d'intérêt vers le centre-ville par l'intégration d'une signature visuelle distinctive sur le boulevard des Forges • Consolider le verdissement des terre-pleins centraux sur le boulevard des Forges • Favoriser l'implantation de terre-pleins centraux verdis, sur le boulevard des Forges, pour assurer la continuité de la signature visuelle de cette artère

§ 3. Orientations et interventions clés

233. La présente sous-section détermine les orientations et les interventions clés de l'unité de planification. Celles-ci sont regroupées par thématique afin d'en faciliter la compréhension.

Tableau 55. Orientations et interventions clés

Thématique	Orientations	Interventions clés
Milieus naturels	<ol style="list-style-type: none"> 1. Préserver et mettre en valeur l'interconnectivité des milieux naturels, des parcs et des espaces verts 	<ul style="list-style-type: none"> • Préserver et protéger l'intégrité de la connexion entre le boisé de l'UQTR, l'espace vert des Récollets, les espaces verts de la rivière Milette et les différents parcs et espaces verts de l'unité

SECTION

XIII. Unité de planification 10 : Parc de l'Exposition

§ 1. Sommaire de l'unité

234. L'unité de planification est composée du parc de l'Exposition ainsi que des propriétés situées à proximité de celui-ci. Sommairement, il est délimité par la rue Papineau, la rue de Calonne, le boulevard du Carmel, la côte Plouffe et le boulevard des Forges. Cette unité de planification est adjacente à l'unité 9 (pôle institutionnel) et à l'unité 3 (entrée du centre-ville).
235. Le parc de l'Exposition est un grand ensemble culturel et récréatif situé à proximité du pôle institutionnel. Le site, à l'origine utilisé pour la tenue d'expositions agricoles, fut l'objet d'un réaménagement majeur dans les années 1930. On y retrouve de nombreux équipements régionaux, dont le stade Fernand-Bédard, le Colisée de Trois-Rivières et la bâtisse industrielle, laquelle est aujourd'hui utilisée comme centre de foire. L'emplacement est également utilisé pour la tenue d'événements d'envergure, tels que le Grand Prix de Trois-Rivières. Toutefois, l'âge avancé des bâtiments nécessite que des travaux de restauration soient réalisés afin d'en maintenir la valeur patrimoniale. De plus, le site présente de grands espaces non construits, aménagés en aires de stationnement qui pourraient faire l'objet de certains réaménagements. Une réorganisation des fonctions et de l'utilisation de l'espace pourrait également être envisagée au parc de l'Exposition. Son emplacement stratégique en fait un lieu clé pour le développement des fonctions culturelles et sportives d'envergure régionale. De plus, la densification des fonctions urbaines situées à proximité démontre que le secteur présente un fort intérêt, et il serait possible d'utiliser le site de façon encore plus optimale.

Figure 10. Territoire d'application de l'unité de planification

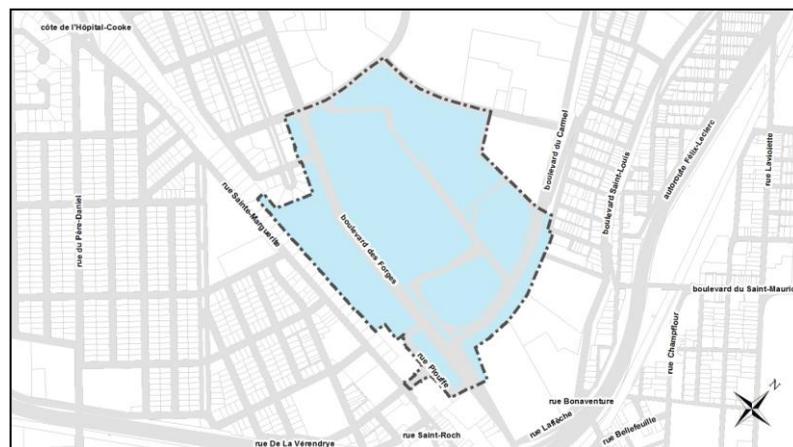


Tableau 56. Caractéristiques significatives de l'unité de planification

Élément	Description
Démographie	
Profil socio-économique	
• Histoire	Anciennement une destination qui accueillait des expositions agricoles, évolution au fil du temps en un site événementiel d'envergure
• Patrimoine et architecture	Bâtiments patrimoniaux du courant Streamline
• Implantation	Emplacement stratégique, à proximité de fonctions urbaines denses
État du cadre bâti	
• Paysages et design urbain	Certains aménagements issus du mouvement City Beautiful américain; perspective emblématique de la ville vers la porte Duplessis; fresque de la côte Plouffe
Lotissement et parcellaire	
Affichage commercial	
• Utilisation du sol	Culturelle, récréative et de loisirs occupent 74,4 %
• Espaces vacants ou à requalifier	Certains stationnements du parc de l'Exposition
Îlots de chaleur urbains	
• Terrains contaminés	Impacts de la tenue de l'événement du Grand Prix et de l'entreposage des neiges usées à évaluer
• Parcs et espaces verts	Le parc de l'Exposition
• Circulation	Mise en place de plans de circulation lors du Grand Prix
• Déplacements actifs	Présence de la Route verte; considération d'ajouter des supports à vélos
• Transport en commun	Service de navette (étudiants de l'UQTR); quelques circuits d'autobus
• Stationnement	Stationnement du parc de l'Exposition utilisé par divers utilisateurs; stationnement sous-utilisé hors des périodes des grands événements
Transport de marchandises	
Sécurité	
• Infrastructures d'aqueduc et d'égout	Le réseau d'égout demeure fragile en capacité malgré des améliorations
• Infrastructures routières	Plusieurs besoins ont été identifiés pour la tenue du Grand Prix
Réseaux techniques urbains	
• Propriétés municipales	Bâtiments municipaux occupés par des tiers (rôle de la Ville à définir); une valorisation et une étude de l'efficacité énergétique des bâtiments municipaux sont nécessaires
• Événements culturels	Grand Prix de Trois-Rivières, Exposition agricole, Colisée de Trois-Rivières, stade Fernand-Bédard, etc.

§ 2. Diagnostic

Tableau 57. Diagnostic de l'unité de planification

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> Valeur patrimoniale des bâtiments Stationnement incitatif STTR Site emblématique (histoire, etc.) Nombreux équipements de loisirs Lieu événementiel d'envergure (GP3R, Expo agricole, etc.) Positionnement stratégique (pôle institutionnel et proximité du centre-ville) Constructions de bonne qualité (bâtiments des années 30) Ensemble unique au pays (architecture, fonction, etc.) Côte Plouffe = élément identitaire Porte d'entrée du pôle institutionnel (côte Plouffe) 	<ul style="list-style-type: none"> Grands espaces minéralisés État des bâtiments Égout combiné Aménagements du Grand Prix ayant un impact sur le milieu urbain (murets, clôtures, etc.) Limitation des infrastructures routières pour faire face à l'achalandage du pôle institutionnel Méconnaissance de la valeur de certains bâtiments par une partie de la population Stabilité des murets et infiltration d'eau dans la côte Plouffe Utilisation sporadique du site plutôt qu'en continu, besoin de rendre le site viable à l'année
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> Potentiel de mise en valeur de l'architecture et de l'histoire du site (approche du 100^e anniversaire, etc.) Promotion de l'ensemble architectural du parc de l'Exposition Potentiel d'utilisation plus grande à des fins de stationnement incitatif (maillage entre les institutions, etc.) Possibilité de végétalisation de surfaces minéralisées pour réduire l'apport en eaux pluviales Revoir la répartition des surfaces végétales et minérales en fonction des besoins réels des usagers Lors de la démolition des bâtiments irrécupérables, utiliser les espaces résiduels pour faire un rappel de l'empreinte au sol et végétaliser ces espaces Développer le lien avec le centre-ville (promotion, signalisation, etc.) Maintien de l'identité historique du boulevard du Carmel en tant qu'axe institutionnel Protection du cadre bâti résidentiel sur le boulevard des Forges 	<ul style="list-style-type: none"> Utilisation de certains bâtiments à des fins d'entreposage par des tiers Pression des événements sur l'aménagement du lieu Coûts liés à la restauration des bâtiments Conversion des bâtiments en usages incompatibles avec le cadre bâti existant Difficulté d'identification d'usagers à valeur ajoutée Risque de dénaturer l'architecture des bâtiments lors de travaux de rénovation ou d'agrandissement

		<ul style="list-style-type: none"> Favoriser la préservation et la mise en valeur des infrastructures qui participent à la qualité du milieu (ex. : la porte Duplessis) Maintenir l'identité historique du boulevard du Carmel en tant qu'axe institutionnel Éviter la démolition des bâtiments ayant une valeur patrimoniale
Verdissement et embellissement	<ol style="list-style-type: none"> Réduire les surfaces minéralisées au profit d'espaces végétalisés et améliorer le couvert arborescent Concilier les besoins des grands événements et les objectifs de verdissement dans le cadre du réaménagement des espaces du parc de l'Exposition 	<ul style="list-style-type: none"> Verdir les espaces de stationnement Favoriser la réappropriation des parvis de la bâtisse industrielle, du Colisée de Trois-Rivières et de la Vacherie afin de minimiser les espaces asphaltés et de mettre en valeur ces bâtiments Prévoir du mobilier urbain harmonisé avec le courant architectural Streamline Favoriser la diversification des usages malgré le verdissement de certains endroits Favoriser l'implantation d'aménagements transitoires dans les espaces minéralisés lorsque ceux-ci ne sont pas utilisés par un événement
Transport et mobilité	<ol style="list-style-type: none"> Aménager le parc de l'Exposition et ses abords pour favoriser la sécurité des déplacements actifs 	<ul style="list-style-type: none"> Réaménager les rues Papineau et de la Calonne en favorisant les déplacements actifs et en les décloisonnant Aménager des parcours piétonniers dans les espaces de stationnement Réaménager les espaces de stationnement afin de favoriser le stationnement incitatif à l'extérieur des périodes événementielles
Infrastructures	<ol style="list-style-type: none"> Réduire les surfaces minéralisées afin de favoriser une meilleure gestion des eaux pluviales dans le secteur 	<ul style="list-style-type: none"> Privilégier les interventions qui retirent des eaux pluviales du réseau d'égout combiné

§ 3. Orientations et interventions clés

236. La présente sous-section détermine les orientations et les interventions clés de l'unité de planification. Celles-ci sont regroupées par thématique afin d'en faciliter la compréhension.

Tableau 58. Orientations et interventions clés

Thématique	Orientations	Interventions clés
Patrimoine bâti	<ol style="list-style-type: none"> Mettre en valeur et préserver le patrimoine bâti du courant architectural Streamline 	<ul style="list-style-type: none"> Restaurer et valoriser le parc immobilier institutionnel du parc de l'Exposition

SECTION

XIV. Unité de planification 11 : Secteur du Sanctuaire

§ 1. Sommaire de l'unité

237. L'unité de planification est localisée en bordure de la rue Notre-Dame Est dans le secteur du Sanctuaire Notre-Dame-du-Cap. Elle englobe également les propriétés comprises entre les rues de la Madone et du Moulin-des-Jésuites jusqu'au boulevard Sainte-Madeleine.
238. L'unité de planification est localisée dans le berceau du développement de la communauté madelinoise. En effet, c'est dans ce secteur que les premières concessions de la seigneurie de Cap-de-la-Madeleine ont été recensées. Outre le parc du Moulin et la maison Rocheleau qui témoignent de l'époque seigneuriale, l'unité de planification comprend l'église de Sainte-Marie-Madeleine qui est la plus ancienne de la ville et l'une des plus anciennes du Québec. L'unité inclut également des bâtiments qui sont des témoins d'autres époques importantes dans l'histoire de Cap-de-la-Madeleine, notamment le presbytère, qui rappelle l'importance de la communauté religieuse des missionnaires oblats, et la basilique Notre-Dame-du-Cap, qui témoigne de l'importance des activités de pèlerinage du Sanctuaire qui ont mené à l'agrandissement substantiel de la capacité d'accueil du site.
239. Ce secteur présente un grand intérêt sur les plans historique et patrimonial. Le parc du Moulin et les jardins du Sanctuaire sont des espaces qui contribuent à la qualité de vie de la communauté madelinoise et constituent un îlot de fraîcheur dans un secteur densément peuplé. De plus, l'unité comprend le pôle institutionnel religieux de Cap-de-la-Madeleine et un pôle touristique d'envergure à l'échelle nationale, constituant un apport économique important pour la ville.

Figure 11. Territoire d'application de l'unité de planification

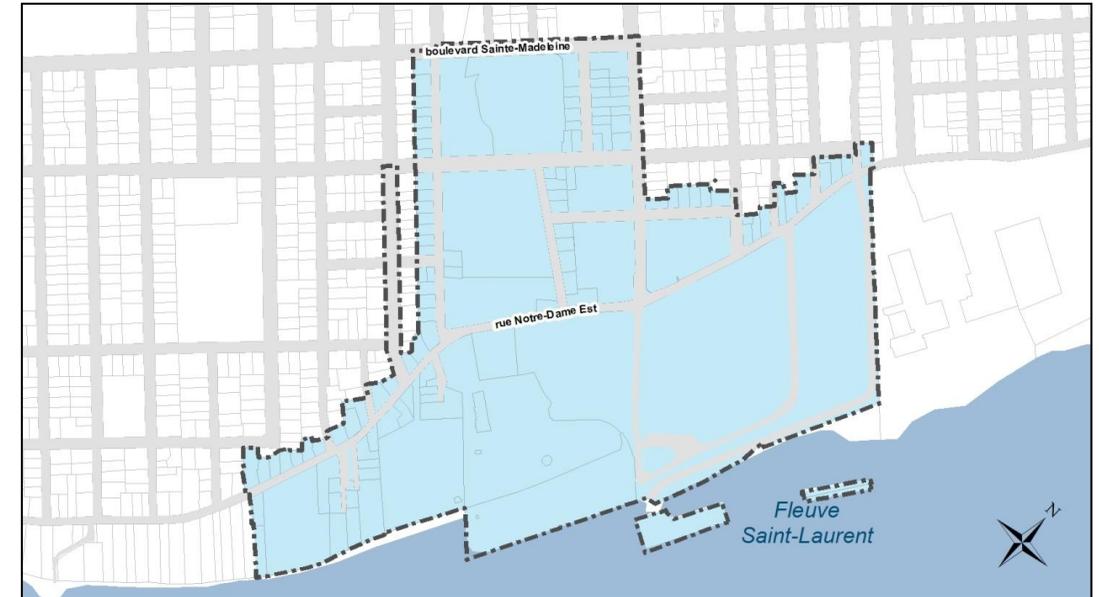


Tableau 59. Caractéristiques significatives de l'unité de planification

Élément	Description
Démographie	
Profil socio-économique	
• Histoire	Berceau du développement de Cap-de-la-Madeleine; présence d'un site patrimonial cité
• Patrimoine et architecture	Plusieurs bâtiments de grande valeur architecturale, de divers styles et époques (basilique Notre-Dame-du-Cap, entre autres)
Implantation	
État du cadre bâti	
• Paysages et design urbain	Espaces naturels exceptionnels et vues sur le fleuve Saint-Laurent
Lotissement et parcellaire	
• Affichage commercial	Signalisation touristique pour le Sanctuaire depuis la sortie d'autoroute
• Utilisation du sol	Majoritairement résidentielle et de services (grandes institutions religieuses)
• Espaces vacants ou à requalifier	1 espace vacant de grande superficie et potentiel de redéveloppement sur les terrains du Sanctuaire
• Îlots de chaleur urbains	Est l'un des rares secteurs du Bas-du-Cap considérés comme un îlot de fraîcheur
Terrains contaminés	
• Parcs et espaces verts	Parc du Moulin et le parc-école du Sacré-Cœur, jardins du Sanctuaire
Circulation	
• Déplacements actifs	Déplacements piétonniers bons; fermeture de rues lors d'événements au Sanctuaire; Route verte; manque de mobilier pour cyclistes
• Transport en commun	2 circuits d'autobus; provenance de certains touristes en autobus (voyages organisés)
• Stationnement	Abondance d'espaces de stationnement au Sanctuaire, étude à réaliser pour évaluer les besoins
Transport de marchandises	
Sécurité	
Infrastructures d'aqueduc et d'égout	
Infrastructures routières	
Réseaux techniques urbains	
• Propriétés municipales	2 terrains de tennis; parc du Moulin, maison Rocheleau et poste de pompage du Moulin
• Tourisme	Pôle touristique à l'échelle nationale

§ 2. Diagnostic

Tableau 60. Diagnostic de l'unité de planification

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Milieu de grande valeur historique et architecturale reconnu et protégé par un statut de site patrimonial • Présence de bâtiments à caractère patrimonial encadrés par un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturales • Présence de vastes milieux naturels de grande qualité paysagère • Principale destination touristique de la ville à rayonnement international • Proximité avec le secteur commercial sur la rue Sainte-Madeleine • Abondance d'aires de stationnement disponibles pour accueillir des visiteurs • Animation du secteur par l'administration du Sanctuaire, qui offre une programmation d'activités à l'année • Présence de transport collectif et de la Route verte 	<ul style="list-style-type: none"> • Offre d'espaces de stationnement surabondante entraînant une sous-utilisation de l'espace et la formation d'îlots de chaleur • Dégradation des infrastructures au parc du Moulin et faible offre d'activités • Faible lien entre les différents attraits du secteur (site du Sanctuaire, parc du Moulin et maison Rocheleau) • Absence de conduite d'aqueduc importante dans le secteur affectant la capacité en protection incendie • Qualité esthétique de l'eau (couleur et goût) problématique par moments • Largeur excessive de la chaussée sur les rues Sainte-Madeleine et Loranger contribuant à un environnement peu favorable aux piétons
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Milieu de grande qualité paysagère constituant un milieu de vie de choix pour les familles et les personnes âgées (MADA) • Opportunité de changement de vocation de certains grands édifices institutionnels aux abords du site du Sanctuaire • Espaces de stationnement ayant un potentiel de redéveloppement • Projet de réaménagement du parc du Moulin visant à sécuriser les sentiers ainsi qu'à mettre en valeur le site et son histoire • Amélioration de la signalisation et de la Route verte et installation de mobilier voué aux piétons et aux cyclistes sur la rue Notre-Dame Est • Aménager l'intersection des rues Moulin-des-Jésuites et Notre-Dame Est afin de créer un lien fort entre le parc du Moulin, la maison Rocheleau et le site du Sanctuaire • Volonté de l'administration du Sanctuaire de travailler avec la Ville dans la revitalisation du secteur • Amélioration des aménagements en bordure du fleuve Saint-Laurent (possibilité d'aide financière de la Stratégie maritime gouvernementale) • Le rétrécissement de la chaussée du boulevard Sainte-Madeleine permettrait un élargissement des trottoirs, l'ajout d'arbres et de végétation et la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation • Rétrécissement de la rue Loranger entre les 2 sections du parc du Moulin afin d'améliorer le lien entre ces dernières et améliorer la circulation des personnes vers le boulevard Sainte-Madeleine • Constitution d'un pôle récréotouristique majeur du côté est (maillage iDÉ, V3R, Sanctuaire, CDCTR, port, MCC, etc.) • Secteur prioritaire pour le plan directeur d'eaux usées = opportunité pour redéveloppement et densification 	<ul style="list-style-type: none"> • Coûts importants liés au réaménagement du parc du Moulin • Faible offre de services et d'activités complémentaires avec la vocation récréative et touristique du secteur (restaurants, commerces) • Pression en faveur de la démolition ou d'altérations importantes de certains bâtiments institutionnels d'intérêt patrimonial • Faiblesse de l'activité commerciale du boulevard Sainte-Madeleine pouvant être un frein à la revitalisation • Utilisation des espaces de stationnement comme « camping » • Absence de mesures compensatoires faciles pour la gestion des eaux usées pour le redéveloppement • Capacité limitée du réseau d'égout

- Lien parc du Moulin – jardins du Sanctuaire – parc du Relais-Portuaire

§ 3. Orientations et interventions clés

240. La présente sous-section détermine les orientations et les interventions clés de l'unité de planification. Celles-ci sont regroupées par thématique afin d'en faciliter la compréhension.

Tableau 61. Orientations et interventions clés

Thématique	Orientations	Interventions clés
Pôle récréotouristique	1. Constituer un pôle récréotouristique axé sur l'histoire, le patrimoine, l'accès au fleuve Saint-Laurent et le tourisme spirituel	<ul style="list-style-type: none"> • Aménager une promenade riveraine le long du fleuve Saint-Laurent entre le Sanctuaire et le parc du Relais-Portuaire • Réaménager les accès au Sanctuaire afin de mieux les lier au milieu urbain environnant • Repositionner les espaces et les infrastructures du camping dans le but de mettre en valeur les paysages riverains • Améliorer la connectivité entre les jardins du Sanctuaire et les parcs du Moulin et de l'école du Sacré-Cœur
Histoire et patrimoine	2. Mettre en valeur l'histoire du site patrimonial du cœur historique du secteur de Cap-de-la-Madeleine ainsi que les bâtiments patrimoniaux qui s'y trouvent	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer l'identification et la signalisation de la maison Rocheleau • Réaménager le parc du Moulin et l'animer pour en faire un lieu clé de la vie de quartier et mettre en valeur son importance historique
Redéveloppement	3. Favoriser le redéveloppement des friches urbaines et des grands espaces de stationnement	<ul style="list-style-type: none"> • Redévelopper les grands terrains vacants ayant frontage sur la rue Notre-Dame Est • Axer le redéveloppement sur la fonction résidentielle et les usages commerciaux et institutionnels associés à la vocation récréotouristique • Valoriser les espaces publics et les jardins du Sanctuaire en retirant les barrières physiques qui en limitent l'accès

SECTION

XV. Unité de planification 12 : Parcs industriels

§ 1. Sommaire de l'unité

241. Cette unité est constituée de 2 parcs industriels municipaux, soit :

- 1° le parc des Carrefours;
- 2° le parc industriel aéroportuaire.

242. L'unité de planification est constituée de 2 principaux secteurs où du développement industriel est projeté dans un horizon de 15 ans. L'objectif de la présente unité de planification est de développer une signature propre à chaque parc industriel afin de régir les usages qui pourront s'y implanter et d'assurer une utilisation optimale de ceux-ci en fonction de leurs caractéristiques.

Figure 12. Territoire d'application de l'unité de planification

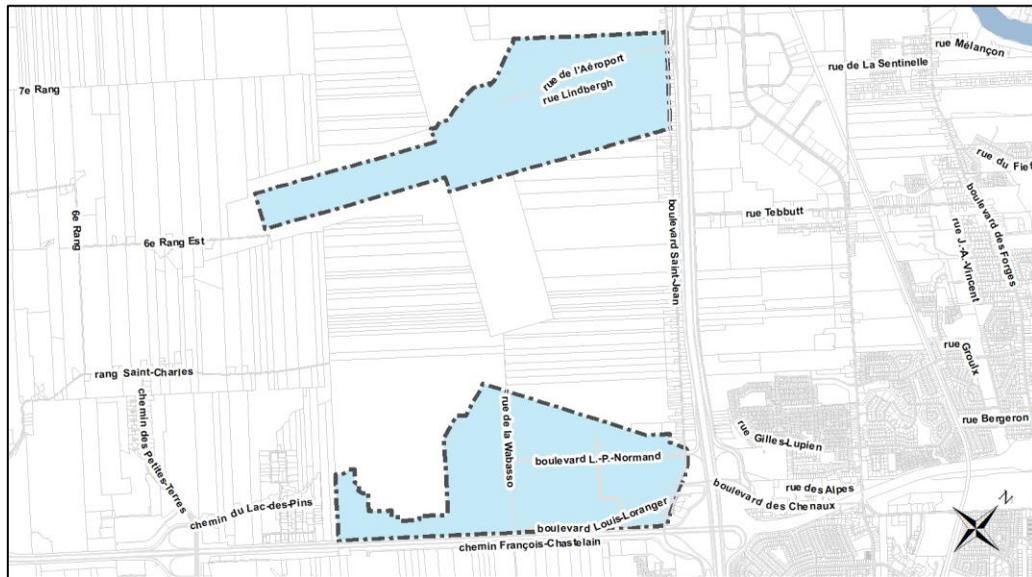


Tableau 62. Caractéristiques significatives de l'unité de planification

Élément	Description
Démographie	
Profil socio-économique	
Histoire	
• Patrimoine et architecture	Le bâtiment de l'aérogare (1963)
• Implantation	Présence des puits municipaux limitant l'implantation de certains usages industriels
État du cadre bâti	
• Paysages et design urbain	Un travail d'aménagement est à prévoir afin d'avoir une signature particulière pour chacun des parcs qui composent l'unité de planification
• Lotissement et parcellaire	La majorité des lots sera subdivisée
Affichage commercial	
• Utilisation du sol	Développement industriel projeté sur un horizon de 15 ans
• Espaces vacants ou à requalifier	Caractérisée par les espaces vacants, qui toutefois présentent des enjeux d'aménagement lors de la planification du développement
Îlots de chaleur urbains	
• Terrains contaminés	Possible éventualité de par la nature des activités industrielles
• Parcs et espaces verts	Parc du boulevard Saint-Jean
• Circulation	Certains aménagements pourraient faciliter l'accès considérant que le volume d'utilisateurs est voué à augmenter
• Déplacements actifs	Peu compatible compte tenu de la vocation industrielle
• Transport en commun	Desservi par la STTR (1 circuit)
Stationnement	
• Transport de marchandises	Route de camionnage entre le boulevard Saint-Michel et le chemin de l'Aéroport; accès autoroutiers à la 40 et à la 55
Sécurité	
• Infrastructures d'aqueduc et d'égout	Travaux importants prévus pour le réservoir Saint-Jean
• Infrastructures routières	Développements à venir
Réseaux techniques urbains	
• Propriétés municipales	Aéroport, édifice de l'aérogare et les terrains vacants
• Tourisme	Parachutisme (Adrénaline) et cours d'aviation

§ 2. Diagnostic

Tableau 63. Diagnostic de l'unité de planification

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> Abondance d'espaces développables Grande visibilité autoroutière (parc des Carrefours) Bonne desserte par le réseau routier local et supérieur Desserte en transport aérien Présence d'un bâtiment patrimonial de valeur supérieure (aérogare) Positionnement stratégique au carrefour de 2 axes de transport majeurs Accessibilité économique (abordabilité des terrains) 	<ul style="list-style-type: none"> Absence de desserte ferroviaire Présence de contraintes (zones de protection des puits) Absence de signature Présence d'usages commerciaux non souhaités (bureaux) Cohabitation difficile entre les usages résidentiels et le camionnage sur le boulevard Saint-Jean Absence infrastructures existantes et limites de capacité Zones d'approche de l'aéroport limitant la hauteur des constructions et des aménagements (corridor aérien) Règlementation insuffisante pour assurer des aménagements de qualité sur le domaine privé
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> Potentiel de définition de créneaux pour chacun des parcs Possibilité de concentrer les activités contraignantes dans des secteurs précis des parcs industriels Potentiel d'implantation d'un stationnement incitatif pour le covoiturage au parc des Carrefours Prévoir la caractérisation environnementale à l'avance CA 22 déjà obtenu dans le parc des Carrefours Prévoir des aménagements réduisant les impacts du camionnage sur le milieu résidentiel Mise en valeur des espaces industriels via la vitrine autoroutière (signalisation, image de marque) Favoriser des aménagements de qualité sur les terrains privés (arbres, paysagement, gestion des stationnements) 	<ul style="list-style-type: none"> Limite de la capacité de desserte en infrastructures pour certaines industries (ex. : agroalimentaire) Pression sur la vitrine autoroutière par des usages de moindre valeur ajoutée Chaîne de traitement (eaux usées) présentant des limitations Règlementation sur la gestion des débordements (MELCC) Complexité d'obtention des CA 32 Absence de CA 22 au parc aéroportuaire

§ 3. Orientations et interventions clés

243. La présente sous-section détermine les orientations et les interventions clés de l'unité de planification. Celles-ci sont regroupées par thématique afin d'en faciliter la compréhension.

Tableau 64. Orientations et interventions clés

Thématique	Orientations	Interventions clés
Vitrine autoroutière	1. Encadrer le développement de la fonction industrielle, en bordure des autoroutes, afin de créer une image de marque axée sur la qualité architecturale des bâtiments et des aménagements	•
Verdissement	2. Favoriser le verdissement et l'embellissement des cours avant des industries visibles des autoroutes	<ul style="list-style-type: none"> Conserver et consolider l'alignement d'arbres le long de l'autoroute 55 qui se retrouve devant le parc industriel des Hautes-Forges Favoriser le verdissement des espaces de stationnement Favoriser le verdissement des cours avant des industries
Fonction industrielle	3. Moduler les usages autorisés de façon à créer des secteurs dédiés aux différents types d'industries	<ul style="list-style-type: none"> Concentrer les activités industrielles contraignantes dans des secteurs dédiés Prévoir des secteurs pour les bâtiments de petit gabarit, notamment les commerces et services lourds Moduler les standards de qualité architecturale selon l'emplacement et la visibilité des bâtiments

SECTION

XVI. Programme particulier d'urbanisme du secteur central

§ 1. Territoire d'application

244. Le programme particulier d'urbanisme (PPU) englobe le noyau urbain central et les premiers quartiers trifluviens. Son périmètre est identifié à la carte 10.

§ 2. Caractérisation sommaire

245. Le PPU du secteur central couvre le cœur du milieu urbain trifluvien tant à l'est qu'à l'ouest de la rivière Saint-Maurice. Il s'agit du cœur de la ville, lequel présente le meilleur potentiel de redéveloppement du territoire. De plus, la consolidation de ce milieu constitue une opportunité unique en matière de lutte à l'étalement urbain. En effet, il s'agit de l'emplacement le mieux situé en termes de proximité des pôles d'emploi et de services, de potentiel de desserte en transport actif et collectif et d'optimisation des infrastructures existantes.

246. Les grandes composantes du secteur central sont :

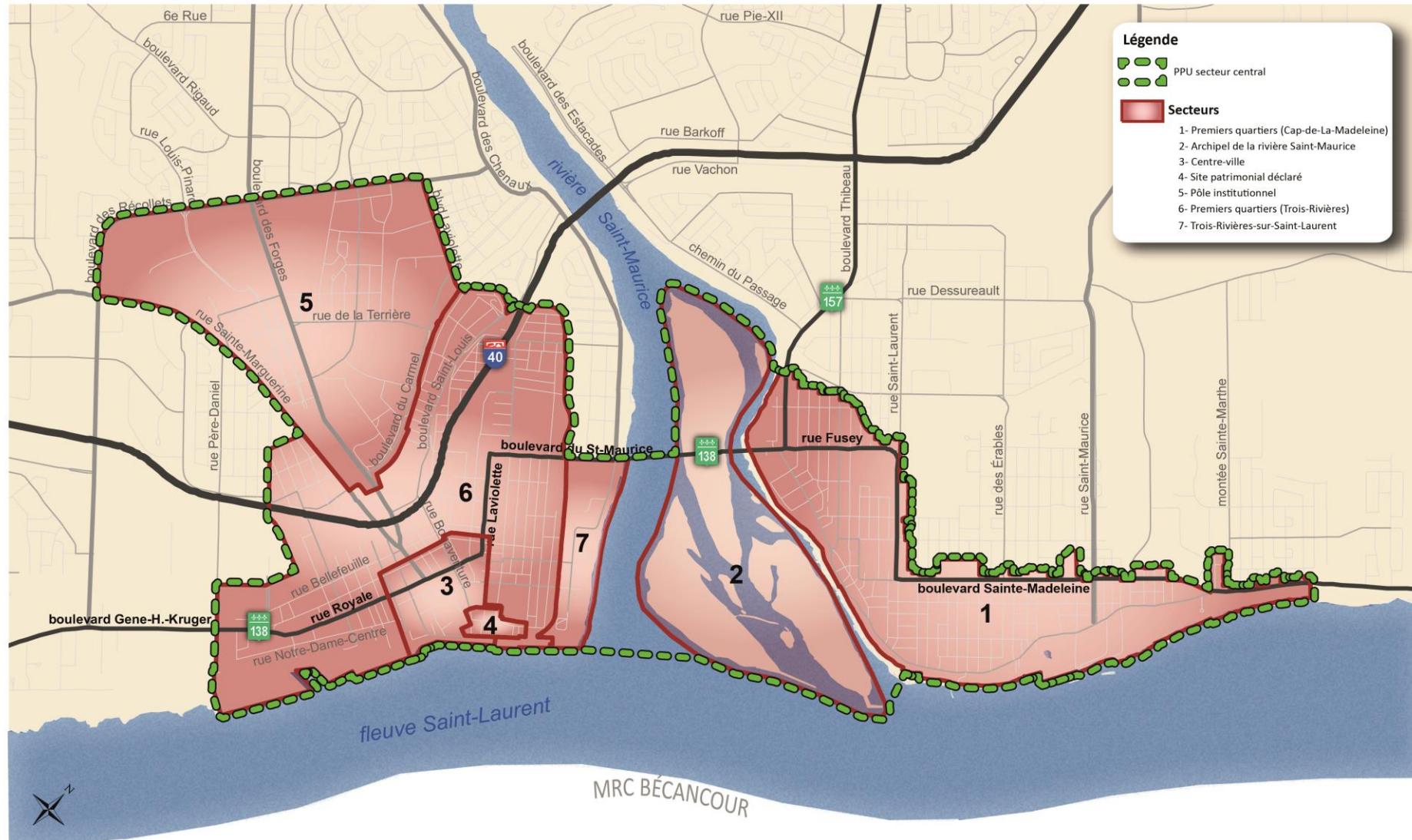
- 1° Les premiers quartiers du secteur de Cap-de-la-Madeleine, généralement désigné comme le Bas-du-Cap;
- 2° L'archipel de la rivière Saint-Maurice, composé des îles Saint-Christophe, Saint-Quentin et de la Potherie;
- 3° Le centre-ville;
- 4° Le site patrimonial déclaré;
- 5° Le pôle institutionnel;
- 6° Les premiers quartiers du secteur de Trois-Rivières, soit les quartiers Sainte-Cécile, Saint-François-d'Assise et Saint-Philippe, et les autres quartiers anciens bordant le centre-ville;
- 7° Trois-Rivières sur Saint-Laurent, un nouveau quartier multifonctionnel au confluent de la rivière Saint-Maurice et du fleuve Saint-Laurent.

247. Les premiers quartiers et le noyau urbain central constituent un lieu unique et distinctif à l'échelle municipale, et ce, en raison des nombreux attraits qui s'y retrouvent. De manière non exhaustive, les éléments suivants contribuent à faire du secteur central le cœur de la ville :

- 1° Un centre des affaires dynamique s'articulant autour des rues des Forges et Royale.
- 2° Des équipements culturels, publics et institutionnels d'envergure, tels que l'amphithéâtre Cogeco, le musée Boréal et la Salle J.-Antonio-Thompson.
- 3° Un site structurant en cours de redéveloppement, Trois-Rivières sur Saint-Laurent, et un site présentant un potentiel d'établissement d'un quartier urbain durable : la friche industrielle de l'ancienne usine Aleris.

- 4° Un pôle institutionnel d'envergure régionale regroupant plusieurs établissements d'éducation et de santé dont, notamment, l'Université du Québec à Trois-Rivières, le Collège Lafèche, le Cégep de Trois-Rivières, le Centre hospitalier universitaire régional de Trois-Rivières et le parc de l'Exposition.
- 5° Des artères commerciales jouant un rôle majeur à l'échelle des quartiers, notamment la rue Fusey, le boulevard du Saint-Maurice et le boulevard Sainte-Madeleine.
- 6° Un site patrimonial déclaré, le Vieux-Trois-Rivières.
- 7° Un tracé fondateur, le Chemin du Roy.
- 8° Un site religieux de renommée internationale, le Sanctuaire Notre-Dame-du-Cap.
- 9° Un véritable poumon vert pour les résidents et les visiteurs, le parc de l'île Saint-Quentin.
- 10° Une fenêtre sur le Saint-Laurent, le parc portuaire et la promenade de Trois-Rivières sur Saint-Laurent.
- 11° Un secteur portuaire en croissance.
- 12° Des quartiers urbains denses et présentant un patrimoine bâti exceptionnel.

Carte 10. Secteur central



§ 3. Le Bas-du-Cap

248. Le Bas-du-Cap est composé des premiers quartiers de l'ancienne ville de Cap-de-la-Madeleine. D'abord concentré autour du Chemin du Roy à l'époque de la seigneurie de Cap-de-la-Madeleine, le développement du Bas-du-Cap a été fortement marqué par l'économie du bois. Au début du 20^e siècle, on y retrouve plusieurs scieries. L'ouverture de l'usine de pâtes et papiers St. Maurice Paper, en 1909, et de l'usine Wayagamack, en 1910, a marqué le début de l'ère industrielle de l'ancienne ville de Cap-de-la-Madeleine. Le quartier résidentiel du Bas-du-Bap est alors principalement développé en tant que quartier ouvrier. Par ailleurs, l'histoire du Bas-du-Cap a été profondément marquée par le patrimoine religieux. On y trouve l'une des plus anciennes églises du Québec, le Sanctuaire de Notre-Dame-du-Très-Saint-Rosaire, construit en 1714, et qui est alors l'un des moteurs du développement du secteur grâce aux activités de pèlerinage. À partir des années 1940, les histoires des miracles survenus au Sanctuaire commencent à se répandre à travers le Canada et le nombre de visiteurs s'est accru à tel point que la construction de la basilique est devenue nécessaire pour pouvoir accueillir des pèlerins. Aujourd'hui, le Sanctuaire Notre-Dame-du-Cap demeure l'un des lieux touristiques les plus fréquentés de Trois-Rivières. Le site patrimonial du cœur historique du secteur de Cap-de-la-Madeleine a été cité en 2016. Il correspond au berceau du développement de la communauté madelinoise. En effet, c'est dans ce secteur que les premières concessions de la seigneurie de Cap-de-la-Madeleine ont été recensées. On y retrouve le parc du Moulin, la maison Rocheleau, dite « Manoir des Jésuites », le site du Sanctuaire Notre-Dame-du-Cap et le quai adjacent à ce dernier. Le site patrimonial cité comprend des bâtiments d'une grande valeur architecturale, de divers styles et époques. Les styles architecturaux présents dans le site sont de type « colonial français », « beaux-arts » et « modernisme ». Cette diversité de styles et le bon état de conservation des bâtiments témoignent de l'évolution harmonieuse du site à travers le temps.
249. Les axes commerciaux du Bas-du-Cap sont la rue Fusey et le boulevard Sainte-Madeleine. Ces 2 artères d'ambiance urbaine desservent la population du secteur en commerces et services de proximité. Un autre lieu clé du Bas-du-Cap est la friche industrielle de 18,5 hectares correspondant au site de l'ancienne usine Aleris. Cet emplacement présente un potentiel de redéveloppement exceptionnel afin d'appuyer la revitalisation du Bas-du-Cap. Le développement d'un quartier urbain durable axé sur la fonction résidentielle est à planifier à cet endroit.

§ 4. L'archipel de la rivière Saint-Maurice

250. L'archipel de la rivière Saint-Maurice est constitué principalement des îles Saint-Christophe, Saint-Quentin et de la Potherie ainsi que du réseau hydrographique qui les entoure. Il s'agit d'un milieu écologique sensible comportant notamment des frayères, des milieux humides et des habitats fauniques et floristiques. De plus, les 3 îles principales divisent la rivière Saint-Maurice en 3 branches, cette particularité géographique étant à l'origine du nom de la ville de Trois-Rivières.

251. L'île de la Potherie est présentement occupée par une activité industrielle. Cette activité économique est appelée à se maintenir pendant encore de nombreuses années. Toutefois, advenant sa reconversion, des activités davantage en lien avec la valeur écologique de l'archipel seraient à privilégier.
252. L'île Saint-Christophe est occupée à des fins récréatives. Toutefois, il est envisagé d'y voir s'implanter des usages résidentiels à court ou à moyen terme. C'est pourquoi cette île sera comprise dans un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble afin d'en encadrer le développement futur. La densité résidentielle à l'échelle de l'île devra tenir compte de la valeur écologique du site et de ses contraintes, notamment en matière de zones inondables. De plus, un souci d'intégration et de respect des milieux naturels et de la valeur écologique devrait être démontré dans le choix des aménagements et les normes de zonages applicables aux activités résidentielles de l'île Saint-Christophe, à la suite du dépôt d'un PAE.
253. L'île Saint-Quentin constitue un parc à rayonnement régional, de propriété municipale, où l'on retrouve une variété d'activités récréatives. Toutefois, on y retrouve une importante concentration de milieux naturels à haute valeur écologique ainsi qu'une zone inondable très étendue. Dans ce contexte, la vocation de l'île doit s'appuyer sur des activités récréatives ayant de faibles impacts sur l'environnement. Les usages nécessitant de grandes superficies fortement aménagées ou construites sont à éviter.

§ 5. Le centre-ville

254. Le centre-ville est composé du cœur des affaires et de sa périphérie immédiate. Il comporte une grande concentration d'entreprises de bureaux et de divers commerces, particulièrement dans le domaine de la restauration et de l'hôtellerie. De plus, il s'agit d'un lieu événementiel majeur, particulièrement en période estivale. La culture et l'histoire font également rayonner le centre-ville, tant par la tenue de nombreuses activités culturelles que par la présence de grandes institutions et le riche patrimoine bâti du secteur. Le centre-ville est notamment reconnu pour sa grande homogénéité architecturale, laquelle est issue de la reconstruction rapide ayant suivi le grand incendie de 1908. Cette harmonie peut s'observer particulièrement le long des rues des Forges et Notre-Dame Centre, où le cadre bâti des années 1910 est remarquable. Par ailleurs, le lien du centre-ville avec le fleuve Saint-Laurent et l'accessibilité des rives de celui-ci, notamment via le parc portuaire, contribue également à son attractivité.

§ 6. Le site patrimonial déclaré

255. Le site patrimonial déclaré de Trois-Rivières est reconnu à l'échelle provinciale et protégé légalement depuis 1964. Il regroupe un ensemble de bâtiments d'intérêt, les plus significatifs étant l'église anglicane St. James, le manoir de Tonnancour, le monastère des Ursulines, la place d'Armes, la maison Georges-De Gannes et la maison Hertel-De La Fresnière. De plus, on y retrouve

une maison d'enseignement, soit le Collège Marie-de-l'Incarnation. Ce secteur, dont le rayonnement est national, comprend les bâtiments les plus anciens de Trois-Rivières, lesquels sont les derniers témoins du cadre bâti du régime français ayant survécu au grand incendie de 1908. La proximité du centre des affaires a engendré le développement d'une fonction d'accueil et d'hébergement. D'anciennes résidences bourgeoises ont ainsi été transformées en gîtes touristiques. Dans son ensemble, le site patrimonial déclaré présente une image caractérisée par l'étroitesse des rues, par la qualité et l'homogénéité du cadre bâti ainsi que par les nombreuses interventions réalisées sur le domaine public (enfouissement des fils électriques, intégration d'aménagements paysagers, etc.). Le tracé des rues, n'ayant que peu changé depuis le XVII^e siècle, permet aux visiteurs piétons de découvrir le quartier dans sa splendeur. La place Pierre-Boucher, située à l'angle des rues de la Caserne, Notre-Dame et Saint-Pierre, représente la porte de l'arrondissement historique. Le secteur bénéficie d'un lien étroit avec le fleuve Saint-Laurent via le jardin des Ursulines et le parc portuaire. De plus, un accès à la rue du Fleuve est possible depuis la rue des Casernes via l'escalier monumental aménagé au parc du Platon.

§ 7. Le pôle institutionnel

Le pôle institutionnel est globalement délimité par les boulevards des Récollets et Saint-Louis ainsi que par les rues Laviolette et Sainte-Marguerite. Il regroupe un ensemble de bâtiments et d'équipements d'éducation, de santé et de loisirs. Il est souvent également désigné comme le carrefour du savoir. Il s'agit d'un pôle institutionnel d'envergure régionale qui possède une forte valeur identitaire, patrimoniale et économique pour les Trifluviens. Il s'inscrit particulièrement en complémentarité avec le centre des affaires. Également, il est en lien avec une multitude d'activités diverses au niveau local et régional. Dans sa partie centrale, le pôle institutionnel est occupé par le parc de l'Exposition, où sont implantés un stade de baseball, le Colisée, une piscine extérieure, un complexe formé de 3 bâtiments communicants (la bâtisse industrielle), un centre de jeu (casino) ainsi que l'hippodrome de Trois-Rivières. Chaque année se déroulent plusieurs grands événements sur le site du terrain de l'Exposition tels que le Grand Prix de Trois-Rivières, l'exposition agricole régionale, ainsi que de nombreux salons et rassemblements. De plus s'y retrouvent le pavillon principal du Centre hospitalier régional de Trois-Rivières, l'Université du Québec à Trois-Rivières, le Collège Laflèche, le Cégep de Trois-Rivières, le centre de formation Bel-Avenir, l'école secondaire des Pionniers, de même que plusieurs bâtiments institutionnels et conventuels significatifs. On y retrouve également les cimetières Saint-Michel et Forest Hill, une foresterie urbaine importante, ainsi que les coteaux qui forment une frontière naturelle offrant à partir du pôle une vue panoramique sur des composantes intéressantes de la ville. Finalement, 3 grands secteurs résidentiels font partie intégrante du pôle institutionnel et s'y loge une desserte commerciale de quartier, qui mérite que l'on y prête une attention particulière.

§ 8. Les premiers quartiers de Trois-Rivières

256. Les premiers quartiers trifluviens sont situés aux abords du centre-ville. Ils sont nombreux et présentent chacun des particularités, mais également des caractéristiques communes. Généralement développés comme quartiers ouvriers au début du XX^e siècle, ils sont composés d'un cadre bâti dense et présentant un fort intérêt sur le plan du patrimoine vernaculaire. Construits autour d'une trame urbaine orthogonale et sur des lots de petite superficie, on y retrouve une variété de typologies résidentielles, généralement composées d'habitations multifamiliales. Les 3 plus grands quartiers du secteur sont les quartiers Sainte-Cécile, Saint-François-d'Assise et Saint-Philippe.
257. Le quartier gravite autour de l'église Sainte-Cécile, sise à l'angle des rues Saint-Paul et Sainte-Geneviève. Celle-ci a été érigée en 1913-1914, à la suite de l'accroissement de la population engendré par l'ouverture de la manufacture de textiles Wabasso Cotton, sur le boulevard du Saint-Maurice, et de l'usine de pâtes et papiers C.I.P. en bordure de la rivière Saint-Maurice. L'historique de développement du quartier est fortement lié aux activités industrielles, de sorte que celui-ci présente les caractéristiques d'un quartier ouvrier trifluvien : trame bâtie très serrée, prédominance de duplex et de triplex implantés de façon contiguë, à proximité de la rue, bâtiments en briques avec escaliers extérieurs. Une partie des bâtiments nécessitent des rénovations importantes. Plusieurs ensembles immobiliers à l'intérieur du secteur possèdent une valeur patrimoniale significative en raison du nombre important de bâtiments anciens qui s'y retrouvent et du caractère uniforme qu'ils dégagent. Le bâtiment du manège militaire, qui abrite le Musée militaire du 12^e Régiment blindé du Canada, le palais de justice ainsi que le bâtiment du Séminaire Saint-Joseph, institution d'enseignement renommée qui loge le Musée Pierre-Boucher, constituent des ensembles architecturaux remarquables pour le quartier Sainte-Cécile.
258. Le quartier Saint-François-d'Assise s'étend vers le nord, à partir du boulevard du Saint-Maurice, et est également délimité par la voie ferrée et l'autoroute 40. Il s'agit du quartier le plus dense des premiers quartiers trifluviens. Historiquement développé autour d'une usine de textiles, la Wabasso Cotton Company, il s'agit d'un ancien quartier ouvrier comportant un grand nombre de bâtiments patrimoniaux, majoritairement de type plex. Au fil du temps, comme beaucoup de quartiers ouvriers du Québec, ce quartier a connu une certaine dévitalisation économique et une dégradation de son cadre bâti. Il est aujourd'hui un des quartiers les plus défavorisés de Trois-Rivières. Toutefois, il présente un important potentiel de revitalisation et de mise en valeur. La friche urbaine laissée par la fermeture de la Wabasso présente un important potentiel de redéveloppement pour ce secteur.
259. Dès 1850, le quartier Saint-Philippe, situé dans ce qu'on appelait autrefois la commune de Trois-Rivières, est loti à des fins résidentielles. Fréquemment inondés par les crues printanières du fleuve, les terrains du quartier y sont moins chers qu'ailleurs, de sorte qu'une population ouvrière s'y établit (charretiers, employés de manufacture, petits salariés, etc.), d'abord en bordure des rues Notre-Dame, Saint-Philippe, Saint-Georges, Royale et Saint-Roch. En 1909, l'urbanisation

rapide engendre la constitution de la paroisse Saint-Philippe. Le quartier Saint-Philippe possède un caractère plurifonctionnel, bien qu'il soit à majeure partie résidentiel. La proximité du secteur portuaire et du parc industriel Bellefeuille a eu pour effet de favoriser l'insertion, à l'intérieur de la trame urbaine, d'industries et de commerces liés à l'automobile, ce qui suscite des défis au niveau de la cohabitation des usages. Par ailleurs, la fonction commerciale s'est développée le long de la rue Royale, partie intégrante du tracé actuel du Chemin du Roy. Comme pour les autres quartiers du noyau urbain central, le quartier Saint-Philippe est composé de bâtiments anciens dont plusieurs nécessitent des travaux de remise en état.

§ 9. Trois-Rivières sur Saint-Laurent

260. Ancienne friche industrielle d'environ 34 hectares, le site de Trois-Rivières sur Saint-Laurent est en cours de transformation. Le redéveloppement de ce secteur compte un parc technologique axé sur la recherche et le développement. Les rives de la rivière Saint-Maurice et du fleuve Saint-Laurent sont de nouveau accessibles à la population grâce à l'aménagement d'une promenade riveraine et d'espaces publics aux abords de l'amphithéâtre. La Ville y a construit un amphithéâtre d'envergure nationale pouvant accueillir 5 500 personnes. Par ailleurs, le redéveloppement d'une grande partie du site à des fins résidentielles ainsi que l'insertion d'un certain nombre de commerces cimentent son statut de quartier urbain multifonctionnel. Le développement du site devrait se poursuivre encore plusieurs années.

§ 10. Orientations et interventions clés

Tableau 65. Orientations et interventions clés

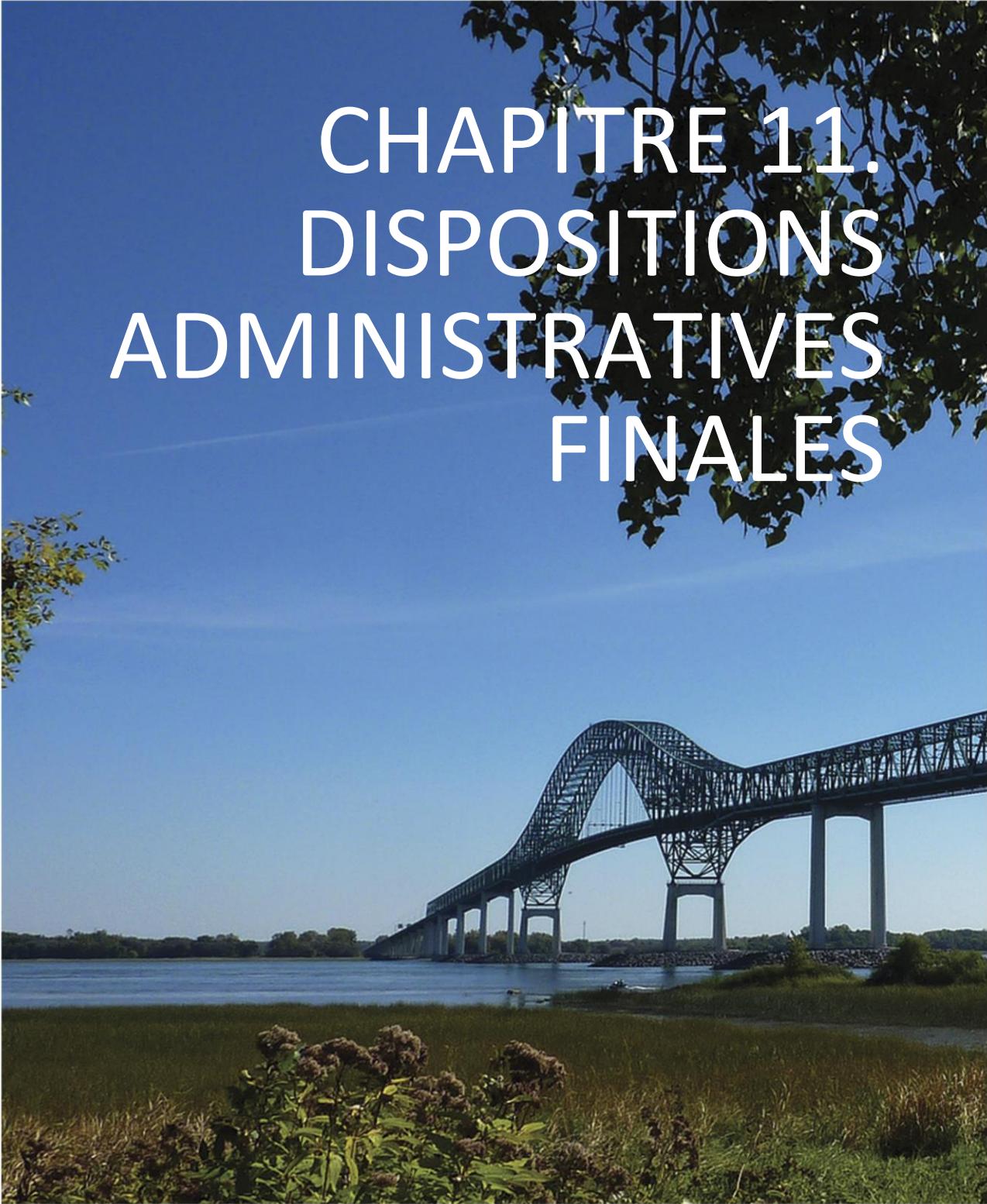
Thématique	Orientations	Interventions clés
Pôle des affaires	<ol style="list-style-type: none"> 1. Favoriser l'implantation de bureaux structurants au centre-ville 2. Renforcer le caractère de district entrepreneurial innovant du centre-ville 3. Favoriser l'implantation de commerces desservant les grandes clientèles du pôle des affaires, soit les travailleurs, les visiteurs et les résidents des quartiers limitrophes 	<ul style="list-style-type: none"> • Définir des incitatifs fiscaux et des programmes d'aide financière venant appuyer le rôle de pôle des affaires du centre-ville • Favoriser la mobilité active et le transport en commun par des aménagements, équipements et infrastructures favorables à ces modes de transport • Favoriser l'activation et la mobilisation de la communauté des affaires par des activités, des aménagements et des initiatives d'innovation
Tourisme, histoire et culture	<ol style="list-style-type: none"> 4. Préserver, restaurer et mettre en valeur les bâtiments et monuments ayant un intérêt patrimonial 5. Mettre en valeur les places publiques et les parcs urbains du secteur central 6. Consolider le rôle événementiel du centre-ville et maintenir le dynamisme de l'ambiance urbaine par l'animation 	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser l'intégration d'art public dans les parcs et les places publiques du secteur central • Favoriser l'animation et l'occupation hivernale du centre-ville par la tenue d'activités et d'événements • Poursuivre le développement de l'offre culturelle dans le centre-ville • Préconiser l'utilisation d'aménagements transitoires afin de faire de secteur central un

	7. Favoriser l'implantation et le maintien des grandes institutions culturelles dans le secteur central	laboratoire urbain pour tester différentes initiatives d'appropriation de l'espace public <ul style="list-style-type: none"> • Établir une stratégie de pérennisation des aménagements transitoires ayant connu un succès auprès des Trifluviens et des visiteurs • Placer la communauté au cœur des initiatives d'animation, de mise en valeur de l'histoire et de la culture des différents pôles
Pôle institutionnel	<ol style="list-style-type: none"> 8. Renforcer le rôle de carrefour du savoir et de la santé du pôle institutionnel en y maintenant les grandes institutions et en y favorisant l'implantation de nouvelles 9. Prioriser les transports actifs et collectifs dans le pôle institutionnel afin de bien desservir la clientèle des grandes institutions 10. Contribuer à la vitalité des milieux de vie du pôle institutionnel et appuyer le développement d'une offre résidentielle de qualité répondant aux besoins des clientèles institutionnelles, notamment des étudiants 11. Favoriser le maintien des grands espaces verts du pôle institutionnel, notamment les milieux naturels, les boisés, les parcs et les cimetières 	<ul style="list-style-type: none"> • Développer une stratégie de mutualisation de l'utilisation des grands espaces de stationnement du pôle institutionnel • Réaliser des aménagements sécuritaires favorisant l'adoption des modes de déplacement actifs • Favoriser une desserte étendue du pôle institutionnel par le transport en commun et arrimer l'offre aux besoins des clientèles des grandes institutions • Favoriser l'implantation de logement étudiant encadré afin d'éviter la multiplication des logements informels mal adaptés au milieu d'insertion (maisons de chambre clandestines, logements non autorisés dans les caves, etc.) • Se doter d'outils d'urbanisme discrétionnaire pour encadrer les logements supplémentaires • Préserver le corridor écologique de la rivière Milette
Milieux de vie	<ol style="list-style-type: none"> 12. Favoriser la revitalisation des premiers quartiers afin d'en constituer des milieux de vie attractifs 13. Favoriser la mixité sociale et le maintien des populations en place dans leurs milieux de vie 14. Renforcer les pôles commerciaux de proximité des premiers quartiers afin de bien desservir les résidents 15. Consolider l'échelle humaine des quartiers centraux et favoriser la mobilité active 16. Protéger, restaurer et mettre en valeur le patrimoine bâti et s'assurer d'une intégration harmonieuse des nouvelles constructions 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmenter l'offre en parcs et espaces verts afin de tendre vers les ratios recommandés en la matière • Favoriser le redéveloppement des grandes friches urbaines, notamment de l'ancienne usine Aleris, l'ancienne Wabasso, l'ancienne crèmerie, Germain et frères, etc. • Favoriser le recyclage des bâtiments orphelins en y implantant des usages compatibles avec le milieu d'insertion • Développer un programme d'embellissement des axes commerciaux de quartier misant notamment sur l'échelle humaine, la mobilité active et le verdissement • Favoriser l'ajout d'arbres urbain dans les quartiers afin de lutter contre les îlots de chaleur et d'améliorer la qualité de vie des citoyens • Maintenir et bonifier les programmes de restauration et d'amélioration de l'habitat et d'incitatifs à la construction de logements sociaux et abordables • Favoriser le remembrement des terrains épars afin de rendre possible la réalisation de projets structurants de redéveloppement • Évaluer la possibilité d'adopter un programme favorisant le démantèlement et la démolition des bâtiments présentant peu d'intérêt ou de potentiel sur le plan patrimonial pour faciliter le redéveloppement

		<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer la possibilité de constituer une instance pour l'acquisition temporaire d'immeubles et leur revente afin de stimuler le redéveloppement du secteur central
Archipel de la rivière Saint-Maurice	<p>17. Protéger et mettre en valeur les milieux humides et hydriques de l'archipel</p> <p>18. Favoriser la vocation récréotouristique de l'île Saint-Quentin dans le respect des milieux écologiques sensibles de l'archipel</p> <p>19. Encadrer le développement de l'île Saint-Christophe en tenant compte des enjeux environnementaux propres à l'archipel</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre le plan directeur d'aménagement du parc de l'île Saint-Quentin • Adopter un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble pour encadrer le développement sur l'île Saint-Christophe • Préserver les milieux naturels de l'archipel, notamment en évitant l'anthropisation des îles qui sont encore à l'état naturel

XVII. Mise en œuvre

261. Afin de mettre en œuvre les orientations et les actions des unités de planification et de programme particulier d'urbanisme du secteur central, la Ville peut procéder à des expropriations, à des acquisitions et à l'aliénation d'immeubles comme prévu à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.



CHAPITRE 11. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES FINALES

-
262. Les annexes I à III font partie intégrante du présent règlement comme si elles étaient ici reproduites au long.
 263. Le présent règlement abroge le règlement 2010, chapitre 25.
 264. Le présent règlement entrera vigueur conformément à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.
 265. Édicté à la séance du Conseil du 20 avril 2021.

M. Jean Lamarche, maire

M^e Yolaine Tremblay, greffière

ANNEXE III – PLAN D’ACTION

Action	Responsable	Principaux partenaires	Échéancier	Budget estimé
Élaborer des PPU pour encadrer la transformation et le redéveloppement des terrains des centres commerciaux	ADU	G, TP, DD, CLVC, IDÉ	0-5 ans	\$\$
Planifier le développement d’un milieu de vie durable sur le site de l’ancienne usine Aleris dans le Bas-du-Cap	ADU	G, TP, DD, CLVC, IDÉ, CPC, Culture3R,	0-5 ans	\$\$\$
Élaborer une politique d’architecture durable	ADU	TP	0-5 ans	\$\$
Élaborer un guide d’application du Règlement sur les plans d’aménagement d’ensemble	ADU		0-5 ans	\$
Établir une instance de discussion avec les grandes institutions du pôle institutionnel afin de maintenir un dialogue sur les besoins et les enjeux de ce secteur et d’élaborer et mettre en œuvre un plan d’action concerté	DG	ADU, DD, CPC, CLVC	0-5 ans	0
Analyser le potentiel de recyclage et de redéveloppement des églises du territoire et produire un outil de planification pour encadrer leur transformation	ADU	CLVC, CPC	0-5 ans	\$\$\$
Élaborer une politique d’habitation portant notamment sur les enjeux de logement social et abordable	ADU	CLVC, CPC, OMH, rganismes	0-5 ans	\$\$
Réaliser une démarche de caractérisation, de délimitation et de promotion de l’identité des quartiers trifluviens	ADU	DD, CLVC, CPC, Culture3R, TTR	0-5 ans	\$\$
Réaliser un inventaire des potentiels de redéveloppement dans les zones industrielles développées et se doter d’outils pour en favoriser l’utilisation optimale	ADU	IDÉ, G, DD	0-5 ans	\$\$\$
Réaliser un plan directeur de revitalisation des premiers quartiers du secteur de Trois-Rivières en fonction d’une analyse des besoins et des enjeux	ADU	CLVC, IDÉ, DD, CPC, organismes	0-5 ans	\$\$\$
Élaborer et mettre en œuvre un plan directeur d’aménagement et de réaménagement des parcs et espaces verts	ADU	CLVC, DG, CPC, G, TP	0-5 ans	\$\$\$\$
Planifier le réaménagement de la vitrine fluviale entre le port de Trois-Rivières et la rivière Saint-Maurice afin de se doter d’une vision cohérente de l’aménagement des rives du fleuve Saint-Laurent	ADU	IDÉ, G, TP, DG, CPC, CLVC, TTR, APTR	0-5 ans	\$\$\$
Réaliser le réaménagement de la vitrine fluviale comme défini dans l’outil de planification (action précédente)	ADU	IDÉ, G, TP, DG, CPC, CLVC, TTR, APTR	5-10 ans	\$\$\$\$
Réaliser une planification d’ensemble des enjeux de mobilité et de sécurité des déplacements axée sur la mobilité durable	G	ADU, TP, DG, CLVC	0-5 ans	\$\$\$

Légende

Coût approximatif des actions

0 : Le coût de l’action est intégré à la gestion courante et celle-ci n’occasionne donc pas de coûts supplémentaires.

\$: moins de 25 000 \$
\$\$: entre 25 000 \$ et 100 000 \$
\$\$\$: entre 100 000 \$ et 500 000 \$
\$\$\$\$: plus de 500 000 \$

Acronymes

ADU : Direction de l'aménagement et du développement urbain de la Ville de Trois-Rivières
APTR : Administration portuaire de Trois-Rivières
CLVC : Direction de la culture, des loisirs et de la vie communautaire de la Ville de Trois-Rivières
CPC : Direction des communications et de la participation citoyenne de la Ville de Trois-Rivières
Culture3R : Culture Trois-Rivières
DD : Division du développement durable de la Ville de Trois-Rivières
DG : Direction générale de la Ville de Trois-Rivières
G : Direction du génie de la Ville de Trois-Rivières
IDÉ : Innovation et Développement économique Trois-Rivières
OMH : Office municipal d'habitation
SP : Sécurité publique de Trois-Rivières
TP : Direction des travaux publics de la Ville de Trois-Rivières
TTR : Tourisme Trois-Rivières