

PROVINCE DE QUÉBEC

VILLE DE SAINTE-CATHERINE

RÈGLEMENT NUMÉRO 2008-PU-00

---

RÈGLEMENT CONCERNANT LE  
PLAN D'URBANISME

---

**CODIFICATION ADMINISTRATIVE**

*La présente codification administrative a été effectuée afin de faciliter la lecture du règlement 2008-PU-00 et ses amendements. Seuls les règlements originaux peuvent faire preuve de leur contenu.*

PROPOSÉ PAR: Monsieur le conseiller Martin Gélinas

APPUYÉ PAR: Monsieur le conseiller Daniel Gagnon

RÉSOLU: Unanimité

Avis de présentation: 21 septembre 2009

Adoption: 29 septembre 2009

Entrée en vigueur: 13 novembre 2009

Amendé par le règlement 2008-PU-01 : 6 septembre 2011

Amendé par le règlement 2008-PU-02 : 5 octobre 2015

Amendé par le règlement 2008-PU-03 : 5 octobre 2015

Amendé par le règlement 2008-PU-04 : 4 juillet 2016

Mars 2009

LE CONSEIL DE LA VILLE DE SAINTE-CATHERINE DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1.</b>	<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>1</b>
1.1	MISE EN CONTEXTE.....	1
1.1.1	<i>La révision du Plan d'urbanisme adopté en 2009.....</i>	1
1.1.2	<i>La concordance du plan d'urbanisme au plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté Métropolitaine de Montréal.....</i>	1
1.2	CONTENU DU PRÉSENT DOCUMENT.....	2
<b>2.</b>	<b>PORTRAIT DE LA VILLE DE SAINTE-CATHERINE.....</b>	<b>3</b>
2.1	CONTEXTE RÉGIONAL.....	3
2.2	CONTEXTE LOCAL.....	3
2.3	CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES.....	4
2.3.1	<i>Évolution de la population.....</i>	4
2.3.2	<i>Évolution du nombre de ménages.....</i>	5
2.3.3	<i>Évolution de l'âge de la population.....</i>	6
2.3.4	<i>Perspectives démographiques.....</i>	6
2.3.5	<i>Revenus de la population active.....</i>	7
2.3.6	<i>Emplois.....</i>	8
2.4	FONCTIONS URBAINES.....	9
2.4.1	<i>L'habitation.....</i>	9
2.4.2	<i>Commerces et services.....</i>	10
2.4.3	<i>Institutions et services gouvernementaux.....</i>	12
2.4.4	<i>Les services d'utilité publique.....</i>	12
2.4.5	<i>Industrie.....</i>	13
2.4.6	<i>Parcs, espaces verts et équipements récréatifs.....</i>	14
2.5	RÉSEAUX DE TRANSPORT.....	15
2.5.1	<i>La hiérarchie du réseau routier.....</i>	15
2.5.2	<i>Caractéristiques des déplacements.....</i>	18
2.5.3	<i>La transformation de la route 132 et la révision de la hiérarchie routière.....</i>	20
2.5.4	<i>L'état du réseau routier municipal.....</i>	21
2.5.5	<i>Réseau de camionnage lourd.....</i>	21
2.5.6	<i>Réseau cyclable.....</i>	21
2.5.7	<i>Transport collectif.....</i>	22
2.5.8	<i>Réseau ferroviaire.....</i>	23
2.5.9	<i>Transport maritime.....</i>	23
2.6	LES CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES.....	24
2.6.1	<i>Terrains contaminés.....</i>	24
2.6.2	<i>Lieux de transfert, recyclage, traitement et élimination des déchets dangereux.....</i>	25
2.6.3	<i>Plaines inondables et zone de risque de mouvement de sol de la rivière Saint-Régis.....</i>	26
2.6.4	<i>Ligne de transport d'énergie.....</i>	26

2.6.5	<i>La zone de niveau sonore élevé et de vibration</i> .....	26
2.6.6	<i>Risques associés aux activités industrielles et de transport</i> .....	26
2.6.7	<i>Les milieux humides</i> .....	27
2.6.8	<i>Les risques reliés à la qualité de l'air ambiant et ses effets sur la santé</i> .....	28
2.7	<b>LES SITES D'INTÉRÊT PARTICULIER</b> .....	28
2.7.1	<i>Presqu'île à Boquet</i> .....	28
2.7.2	<i>Digue et îlots de la Voie maritime</i> .....	28
2.7.3	<i>Rapides de Lachine</i> .....	28
2.7.4	<i>Île aux Hérons</i> .....	29
2.7.5	<i>Rivière Saint-Régis</i> .....	29
2.7.6	<i>Le boulevard Marie-Victorin</i> .....	29
2.7.7	<i>Le Récré-O-Parc et le secteur des écluses</i> .....	30
2.7.8	<i>Le petit bassin de La Prairie</i> .....	30
2.7.9	<i>Les espaces boisés</i> .....	31
3.	<b>BILAN DU PLAN D'URBANISME</b> .....	33
4.	<b>ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT</b> .....	40
4.1	<b>VISION DE DÉVELOPPEMENT</b> .....	40
4.2	<b>PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE</b> .....	40
4.3	<b>LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT</b> .....	44
4.3.1	<i>Améliorer la qualité du paysage urbain et protéger les paysages d'intérêt métropolitain</i> .....	44
4.3.2	<i>Optimiser l'utilisation du sol afin d'améliorer la qualité de vie en fonction de la capacité de développement du territoire</i> .....	48
4.3.3	<i>Valoriser et protéger les espaces naturels et récréatifs</i> .....	52
4.3.4	<i>Réaménager et consolider le secteur industriel</i> .....	55
4.3.5	<i>Réaménager la route 132 en boulevard urbain destiné à la création de milieux de vie dynamiques, à échelle humaine et axés sur le transport collectif</i> .....	57
4.3.6	<i>Consolider et mettre en valeur le secteur centre-ville afin de créer un milieu de vie dynamique et complet</i> .....	59
4.3.7	<i>Optimiser la desserte de transport en commun requise à un corridor de transport en commun métropolitain structurant dans la perspective de la transformation de la route 132 en boulevard urbain</i> .....	61
4.4	<b>CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE</b> .....	64
5.	<b>GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITES DE SON OCCUPATION</b> .....	66
5.1	<b>PÉRIMÈTRE D'URBANISATION</b> .....	66
5.2	<b>AFFECTATIONS DU SOL</b> .....	66
5.2.1	<i>Principes du découpage des aires d'affectation du sol</i> .....	66
5.2.2	<i>Compatibilité des fonctions urbaines ou des usages</i> .....	67
5.2.3	<i>L'affectation « Multifonctionnelle »</i> .....	67
5.2.4	<i>L'affectation « Centre-ville »</i> .....	67
5.2.5	<i>L'affectation « Communautaire »</i> .....	68
5.2.6	<i>L'affectation « Multifonctionnelle structurante »</i> .....	69
5.2.7	<i>L'affectation « Industrielle légère »</i> .....	70

5.2.8	<i>L'affectation « Industrielle lourde »</i> .....	70
5.2.9	<i>L'affectation « Récréative »</i> .....	71
5.2.10	<i>L'affectation « Utilité publique »</i> .....	72
5.2.11	<i>L'affectation « Conservation »</i> .....	73
5.2.12	<i>Terminologie</i> .....	75
5.2.13	<i>Dispositions applicables aux marchés d'alimentation et aux hôtels</i> .....	80
5.3	ZONES PRIORITAIRES D'AMÉNAGEMENT ET DE RÉAMÉNAGEMENT .....	81
5.4	SECTEURS À DÉVELOPPER, REDÉVELOPPER OU REQUALIFIER .....	83
<b>6.</b>	<b>PLANIFICATION DES TRANSPORTS</b> .....	<b>87</b>
6.1	HIÉRARCHIE ROUTIÈRE .....	87
6.2	TRACÉS ET TRAVAUX ROUTIERS PROJETÉS.....	87
6.2.1	<i>Plan directeur des rues</i> .....	87
6.2.2	<i>Réfection et réaménagement de la route 132 en boulevard urbain comme corridor de transport en commun structurant</i> .....	88
6.2.3	<i>Desserte du secteur industriel</i> .....	89
6.2.4	<i>Réseau de rues locales</i> .....	90
6.2.5	<i>Boulevard Marie-Victorin</i> .....	92
6.3	GESTION DES CORRIDORS ROUTIERS DU RÉSEAU SUPÉRIEUR .....	92
6.3.1	<i>Aménagement des corridors routiers</i> .....	92
6.3.2	<i>Niveau sonore et vibration</i> .....	93
6.4	TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES .....	93
6.5	TRANSPORT EN COMMUN .....	93
6.6	TRANSPORT FERROVIAIRE .....	94
6.7	TRANSPORT MARITIME .....	94
6.8	LES RÉSEAUX CYCLABLES ET PIÉTONNIERS .....	95
<b>7.</b>	<b>OUTILS DE MISE EN ŒUVRE</b> .....	<b>98</b>
7.1	PROGRAMMES PARTICULIERS D'URBANISME .....	98
7.1.1	<i>Corridor de la route 132</i> .....	98
7.1.2	<i>Intersection des Écluses/Route 132</i> .....	99
7.1.3	<i>Programme Particulier d'Urbanisme du secteur central du parc d'affaires</i> .....	99
7.1.4	<i>Le corridor du boulevard Marie-Victorin</i> .....	99
7.1.5	<i>Centre-ville</i> .....	100
7.2	PLAN D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION ARCHITECTURALE (PIIA) .....	100
7.3	LES ZONES À RÉNOVER .....	101
7.4	AUTRES OUTILS DE MISE EN ŒUVRE .....	102
7.4.1	<i>Sites d'intérêt archéologique</i> .....	102
7.4.2	<i>Plan d'intervention environnementale</i> .....	102
<b>8.</b>	<b>PLAN D'ACTION</b> .....	<b>103</b>
<b>9.</b>	<b>DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES</b> .....	<b>109</b>
9.1	DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES.....	109
9.1.1	<i>Titre du règlement</i> .....	109

9.1.2	<i>Territoire assujéti</i> .....	109
9.1.3	<i>Validité</i> .....	109
9.1.4	<i>Tableaux, graphiques et symboles</i> .....	109
9.2	DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES .....	109
9.2.1	<i>Unités de mesure</i> .....	109
9.2.2	<i>Mode de division du règlement</i> .....	109
9.2.3	<i>Division du territoire en aires d'affectation du sol</i> .....	110
9.2.4	<i>Interprétation des limites des aires d'affectation du sol</i> .....	110
9.3	DISPOSITION FINALE .....	110
9.3.1	<i>Entrée en vigueur</i> .....	110

<u>ANNEXE A</u>	PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU SECTEUR CENTRAL DU PARC D'AFFAIRES .....	112
-----------------	--	-----

## LISTE DES TABLEAUX

<b>TABLEAU 1 : POPULATION ET SUPERFICIE DES VILLES DE LA MRC DE ROUSSILLON.....</b>	<b>3</b>
<b>TABLEAU 2 : ÉVOLUTION DE LA POPULATION ENTRE 1991 ET 2001 .....</b>	<b>5</b>
<b>TABLEAU 3 : TAUX DE CROISSANCE DE LA POPULATION ENTRE 1991 ET 2001 .....</b>	<b>5</b>
<b>TABLEAU 4 : CARACTÉRISTIQUES DES MÉNAGES, 1991-2001.....</b>	<b>5</b>
<b>TABLEAU 5 : ÉVOLUTION DE LA PART DE LA POPULATION PAR GRANDS GROUPES D'ÂGE 1991 À 2001.....</b>	<b>6</b>
<b>TABLEAU 6 : PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DE LA POPULATION, 2001-2018 .....</b>	<b>6</b>
<b>TABLEAU 7 : PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DES MÉNAGES 2001-2018 .....</b>	<b>7</b>
<b>TABLEAU 8 : REVENU DE LA POPULATION ACTIVE, 2001 .....</b>	<b>7</b>
<b>TABLEAU 9 : ÉVOLUTION DES INDICATEURS DU MARCHÉ DU TRAVAIL, 1991-2001 .....</b>	<b>8</b>
<b>TABLEAU 10 : CARACTÉRISTIQUES DES LOGEMENTS, SAINTE-CATHERINE, 2001.....</b>	<b>9</b>
<b>TABLEAU 11 : MISE EN CHANTIER RÉSIDENTIELLE, SAINTE-CATHERINE, 1992-2002.....</b>	<b>9</b>
<b>TABLEAU 12 : LOGEMENTS PRIVÉS OCCUPÉS SELON LA PÉRIODE DE CONSTRUCTION, 2001</b>	<b>10</b>
<b>TABLEAU 13 : LOGEMENTS PRIVÉS OCCUPÉS SELON LEUR BESOIN D'ENTRETIEN, 2001 .....</b>	<b>10</b>
<b>TABLEAU 14 : NOMBRE D'ENTREPRISES ET D'EMPLOIS PAR TYPE D'INDUSTRIE, 1997.....</b>	<b>14</b>
<b>TABLEAU 15 : CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS LORS DE LA POINTE DU MATIN .....</b>	<b>19</b>
<b>TABLEAU 16 : LISTE DES TERRAINS CONTAMINÉS À SAINTE-CATHERINE .....</b>	<b>24</b>
<b>TABLEAU 17 : GRILLE DES GRANDES AFFECTATIONS ET FONCTIONS .....</b>	<b>74</b>

## LISTE DES FIGURES

<b>FIGURE 1 : RÉPARTITION DE LA POPULATION PAR TYPE D'INDUSTRIE, SAINTE-CATHERINE, 2001</b>	<b>8</b>
<b>FIGURE 2 : COUPE DE RUE.....</b>	<b>91</b>

## LISTE DES PLANS

<b>POTENTIELS ET CONTRAINTES DE DÉVELOPPEMENT .....</b>	<b>32</b>
<b>CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE .....</b>	<b>65</b>
<b>AFFECTATIONS DU SOL.....</b>	<b>85</b>
<b>SECTEUR À DÉVELOPPER, REDÉVELOPPER OU REQUALIFIER.....</b>	<b>86</b>
<b>HIÉRARCHIE ROUTIÈRE .....</b>	<b>97</b>

## 1. INTRODUCTION

---

Modifié par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

### 1.1 MISE EN CONTEXTE

#### 1.1.1 La révision du Plan d'urbanisme adopté en 2009

En 2006, le Conseil municipal a entamé le processus de révision quinquennale du plan d'urbanisme qui permet, au plus une fois tous les cinq ans en conformité avec les pouvoirs qui lui sont dévolus par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, d'adopter un nouveau plan d'urbanisme et de remplacer la réglementation d'urbanisme. Ce plan d'urbanisme constituait la première étape d'un processus qui a été complété par l'adoption d'une nouvelle réglementation d'urbanisme le 29 septembre 2009.

Le plan d'urbanisme devait tenir compte des objectifs et des dispositions contenus au schéma d'aménagement révisé (SAR) de la MRC de Roussillon, et à son document complémentaire, dont la version révisée est entrée en vigueur le 22 mars 2006. À ce moment, le contenu du schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, qui était en processus d'adoption, a également été pris en considération.

#### 1.1.2 La concordance du plan d'urbanisme au plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté Métropolitaine de Montréal

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) est entré en vigueur en mars 2012. Le PMAD offre au Grand Montréal une perspective d'aménagement et de développement durable du territoire métropolitain. Ce dernier se décline en 3 orientations, 15 objectifs et 33 critères d'aménagement agissant sur trois fronts, ceux de l'aménagement, du transport et de l'environnement.

Les municipalités régionales de comté (MRC), dont le territoire est en tout ou en partie compris dans celui de la CMM, devaient adopter un règlement de concordance au PMAD dans les deux ans qui ont suivi son entrée en vigueur.

Parallèlement au processus menant l'entrée en vigueur du PMAD, la MRC de Roussillon a réalisé plusieurs travaux de concordance. Ils ont touché principalement les thématiques de la consolidation des zones urbaines, des impacts des activités anthropiques sur la santé, des milieux naturels ainsi que du patrimoine et des installations d'intérêt métropolitain. L'aboutissement de ces travaux a été entériné par l'adoption, le 27 août 2014, du règlement numéro 170 « Règlement modifiant le SAR (Règlement numéro 101) (Concordance au Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal) ». À la suite de l'entrée en vigueur de ce

règlement, les municipalités devaient également assurer la concordance de leur réglementation d'urbanisme au schéma d'aménagement révisé.

Le plan d'urbanisme tient donc compte des orientations, objectifs et critères du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) et du schéma d'aménagement révisé (SAR) de la MRC de Roussillon

## **1.2 Contenu du présent document**

Le chapitre 2 dresse le portrait général de la Ville de Sainte-Catherine selon différentes composantes à savoir la population, les fonctions urbaines, les réseaux de transport, les contraintes naturelles et anthropiques ainsi que les sites méritant un intérêt particulier dans la planification territoriale.

Afin de pouvoir assurer une certaine continuité ou conséquence dans la démarche de planification du territoire municipal d'une décennie à l'autre, un bilan du plan d'urbanisme de 1992 est dressé au chapitre 3.

Le chapitre 4 présente les défis et les orientations d'aménagement qui se traduisent visuellement en un concept d'organisation spatiale. Ce concept représente la vision de l'aménagement du territoire que souhaite se doter la Ville de Sainte-Catherine pour les 5 à 10 prochaines années.

Le chapitre 5 comprend les grandes affectations du sol et les densités de son occupation. Les grandes affectations du territoire sont délimitées au plan « Affectation du sol » qui fait partie intégrante du plan d'urbanisme. On définit également à l'intérieur de ce chapitre des directives quant au contrôle réglementaire du développement de certaines parties de territoires et de certaines activités dans la Ville de Sainte-Catherine. Ces principes réglementaires devront éventuellement être intégrés à la réglementation d'urbanisme.

Le tracé des principales voies de circulation et la planification du réseau de transport font l'objet du chapitre 6.

Le chapitre 7 décrit les outils de mise en œuvre des intentions énoncées au plan d'urbanisme à l'égard des secteurs qui méritent une attention particulière alors que le chapitre 8 contient un plan d'action dans lequel les différents projets identifiés au plan d'urbanisme sont regroupés et accompagnés d'une proposition d'ordre de priorité. .

Enfin, les dispositions déclaratoires interprétatives et finales constituent le dernier chapitre.



## 2. PORTRAIT DE LA VILLE DE SAINTE-CATHERINE

---

### 2.1 Contexte régional

Située dans la région administrative de la Montérégie, la Ville de Sainte-Catherine fait partie de la MRC de Roussillon, de même que les 10 autres municipalités qui la composent. Bien que la Ville de Sainte-Catherine occupe 2,4 % du territoire de la MRC, son poids démographique a augmenté régulièrement au cours des années pour se stabiliser autour de 11 % de la population de la MRC. En population, Sainte-Catherine occupe le 4<sup>e</sup> rang sur 11 municipalités.

Tableau 1 : Population et superficie des villes de la MRC de Roussillon

Municipalité	Population		Superficie (km <sup>2</sup> )	
Candiac	16 294	10,6%	16,40	4,4%
Châteauguay	43 618	28,5%	35,37	9,5%
Delson	7 475	5,0%	7,76	2,0%
La Prairie	22 250	14,5%	43,53	11,7%
Léry	2 425	1,6%	10,98	2,9%
Mercier	10 330	6,7%	45,89	12,4%
Saint-Constant	24 449	16,0%	56,58	15,2%
Sainte-Catherine	16 570	10,8%	9,06	2,4%
Saint-Isidore	2 529	1,6%	52,00	14,0%
Saint-Mathieu	1 937	1,3%	32,27	8,7%
Saint-Philippe	5 211	3,4%	61,66	16,6%
<b>MRC</b>	<b>153 088</b>	<b>100,0%</b>	<b>371,50</b>	<b>100,0%</b>

Source: l'Institut de la statistique du Québec consulté le 3 décembre 2008

Située à environ 20 kilomètres de Montréal et facilement accessible de l'autoroute 10 via la route nationale 132 ou l'autoroute 30 ou de l'autoroute 15 via le boulevard Marie-Victorin, la Ville de Sainte-Catherine bénéficie d'une localisation avantageuse.

### 2.2 Contexte local

La ville est située en totalité dans un périmètre urbain et peu d'espace est encore disponible pour du nouveau développement. La Ville de Sainte-Catherine est caractérisée par un attrait majeur d'envergure régionale, le Récrcé-O-Parc, un espace naturel de grande qualité qui occupe 50 hectares sur 2,5 km de long, en bordure du fleuve Saint-Laurent.

Le Récré-O-Parc est séparé du territoire urbanisé de la ville par la Voie maritime du Saint-Laurent.

L'habitation unifamiliale isolée domine largement le paysage résidentiel de Sainte-Catherine. Selon les données du recensement 2001 de Statistique Canada, 77 % des logements étaient occupés par leur propriétaire contre 23 % des logements en location, la même répartition que dans la MRC. Comparativement, la province comptait 58 % de propriétaires occupants. Nous y constatons aussi que près de 42 % du stock de logements de la Ville de Sainte-Catherine a été construit après 1990. Au niveau de la MRC, ce pourcentage oscille autour de 20 %.

Les activités commerciales se retrouvent principalement le long de la route 132, et dans une moindre mesure, sur les boulevards Marie-Victorin et Saint-Laurent.

Les citoyens de la Ville de Sainte-Catherine bénéficient d'un réseau de parcs et d'espaces verts qui se déploie sur l'ensemble du territoire. Au nombre de 24, ces parcs et espaces verts s'ajoutent au couloir récréatif exceptionnel en bordure du fleuve Saint-Laurent. Le réseau cyclable régional passe sur la digue de la Voie maritime, traverse le Récré-O-Parc et emprunte aussi le boulevard Marie-Victorin et la rue Centrale. La ville entretient aussi des pistes cyclables locales sur les rues des Cascades et des Marins, de même que dans l'emprise de transport d'électricité.

## 2.3 CARACTERISTIQUES DEMOGRAPHIQUES

Les données démographiques confirment que Sainte-Catherine s'est récemment développée en une ville résidentielle attirant une clientèle de jeunes familles qui en sont généralement à leur premier achat de maison.

### 2.3.1 Évolution de la population

Selon les données de Statistique Canada, la population de la Ville de Sainte-Catherine a connu une augmentation importante au cours des années 1990. En effet, une variation de l'ordre de 62,7 % a été observée entre 1991 et 2001, et particulièrement entre 1991 et 1996. Les tableaux suivants présentent les variations du rythme de croissance de la population au cours de cette période.

Tableau 2 : Évolution de la population entre 1991 et 2001

	1991	1996	2001
Sainte-Catherine	9 805	13 724	15 953
Roussillon	118 355	132 167	138 172
Le Québec	6 895 963	7 138 795	7 237 479

Source: Statistique Canada, Recensements de 1991, 1996 et 2001.

Tableau 3 : Taux de croissance de la population entre 1991 et 2001

	1991-1996	1996-2001	1991-2001
Sainte-Catherine	40,0%	16,2%	62,7%
Roussillon	11,7%	4,5%	16,7%
Le Québec	3,5%	1,4%	5,0%

Source: Statistique Canada, Recensements de 1991, 1996 et 2001.

### 2.3.2 Évolution du nombre de ménages

Durant la période 1991-2001, le nombre de ménages a crû de 72,8 %. Le pourcentage de ménages comptant plus d'une personne est comparable à ce que l'on retrouve dans la région, mais dépasse de loin celui qui est recensé à l'échelle du Québec.

Tableau 4 : Caractéristiques des ménages, 1991-2001

Certaines caractéristiques des ménages	Sainte-Catherine			MRC Roussillon			Le Québec		
	1991	1996	2001	1991	1996	2001	1991	1996	2001
Total - Tous les ménages privés	3 360	4 866	5 805	40 410	48 340	50 430	2634300	2 822 030	2 978 115
Ménages formés d'une seule personne	455	775	1 080	5 390	7 375	9 125	650350	769 830	880 770
Pourcentage des ménages une personne	13,5%	15,9%	18,6%	13,3%	15,3%	18,1%	24,7%	27,3%	29,6%
Revenu médian des ménages (\$) - Tous les ménages			55 103			54 981			40 468

Source: Statistique Canada, Recensements de 1991, 1996 et 2001.

### 2.3.3 Évolution de l'âge de la population

La répartition des groupes d'âge dans la population de la Ville de Sainte-Catherine est demeurée relativement stable depuis 1991. Alors que la population de la MRC et de la province connaît une part de plus en plus importante de personnes âgées et de moins en moins importante des jeunes, celle de Sainte-Catherine est caractérisée par une légère hausse depuis 1996 des 0 –14 ans, et une légère baisse de la part des personnes âgées de plus de 45 ans.

Tableau 5 : évolution de la part de la population par grands groupes d'âge 1991 à 2001

	Sainte-Catherine			MRC Roussillon			Le Québec		
	1991	1996	2001	1991	1996	2001	1991	1996	2001
0-14 ans	26,5%	24,0%	25,0%	23,4%	23,0%	21,7%	20,0%	19,2%	17,8%
15-24 ans	12,7%	12,9%	11,4%	13,1%	12,6%	12,4%	13,4%	13,3%	13,1%
25-44 ans	41,2%	35,4%	37,9%	36,9%	35,0%	32,2%	34,4%	32,7%	29,9%
45-64 ans	15,4%	21,0%	19,9%	19,9%	21,6%	24,4%	21,0%	22,8%	25,8%
65 ans et plus	4,2%	6,7%	5,8%	6,8%	7,8%	9,3%	11,2%	12,1%	13,3%

Source: Statistique Canada, Recensements de 1991, 1996 et 2001.

En somme, la proportion des jeunes dans la population de Sainte-Catherine est relativement plus élevée que celle de la MRC et de la province, et la proportion des personnes âgées de 65 ans et plus est de loin inférieure à la moyenne de la MRC et du Québec.

### 2.3.4 Perspectives démographiques

Nous prévoyons au cours des prochaines années, une croissance moins importante de la population. Entre 2001 et 2018, nous prévoyons un taux de croissance moyen de la population de Sainte-Catherine d'à peine 2 %, mais un taux de croissance des ménages de 15,7 %.

Tableau 6 : Perspectives d'évolution de la population, 2001-2018

	Population			Taux de croissance moyen		
	2001	2008	2018	2001-2008	2008-2018	2001-2018
Sainte-Catherine	15 953	17 427	16 257	9,2%	-6,7%	1,9%
MRC Roussillon	138 172	142 934	146 055	3,4%	2,2%	5,7%
CMM	3 353 284	3 447 141	3 537 744	2,8%	2,6%	5,5%

Source : Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Données sociodémographiques 2001-2018 de la CMM dans le cadre de l'élaboration du plan de gestion des matières résiduelles, basées sur le recensement 2001 de Statistique Canada.

Tableau 7 : Perspectives d'évolution des ménages 2001-2018

	Ménages			Taux de croissance moyen		
	2001	2008	2018	2001-2008	2008-2018	2001-2018
Sainte-Catherine	5 805	6 622	6 681	14,1%	0,9%	15,1%
MRC Roussillon	50 430	53 467	57 068	6,0%	6,7%	13,2%
CMM	1 378 569	1 447 113	1 524 721	5,0%	5,4%	10,6%

Source : Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Données sociodémographiques 2001-2018 de la CMM dans le cadre de l'élaboration du plan de gestion des matières résiduelles, basées sur le recensement 2001 de Statistique Canada.

### 2.3.5 Revenus de la population active

Avec un revenu total médian des personnes âgées de 15 ans et plus, la Ville de Sainte-Catherine se classe légèrement au-dessus de la région et de l'ensemble du Québec où l'on a recensé respectivement un revenu médian de 26 050 \$ et 20 665 \$ en 2001. Les revenus de la population de Sainte-Catherine proviennent dans 86,3 % de gains, ce qui est plus élevé que le profil de la région et du Québec. Par conséquent, les revenus provenant de transferts gouvernementaux sont moins élevés à Sainte-Catherine. Ces derniers représentent 8,4 % des revenus alors que dans la région et au Québec, ils comptent pour 10 % et 13,9 % du total des revenus.

Tableau 8 : Revenu de la population active, 2001

Caractéristiques	Sainte-Catherine	Roussillon	Québec
<b>Revenu (\$)</b>			
Personnes âgées de 15 ans et plus ayant un revenu	11 265	100 965	5 506 245
Revenu total médian des personnes âgées de 15 ans et plus (\$)	27 441	26 050	20 665
<b>Composition du revenu total (100 %)</b>			
Gains en pourcentage du revenu	86,3	81,5	75,1
Transferts gouvernementaux en pourcentage du revenu	8,4	10	13,9
Autres sources de revenu en pourcentage du revenu	5,3	8,6	11

Source : Statistique Canada, Recensements de 1991, 1996 et 2001.

### 2.3.6 Emplois

Entre 1991 et 2001, la situation de l'emploi s'est améliorée au sein de la population de la Ville de Sainte-Catherine, le taux de chômage<sup>1</sup> passant de 8,4 % à 5,1 %.

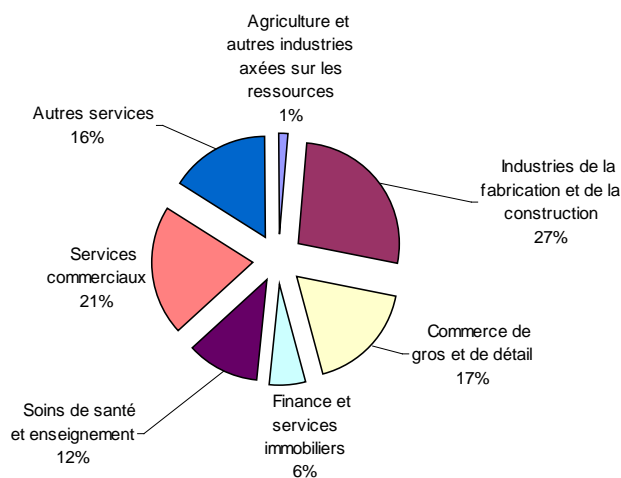
Tableau 9 : Évolution des indicateurs du marché du travail, 1991-2001

	Sainte-Catherine			Roussillon			QUÉBEC		
	1991	1996	2001	1991	1996	2001	1991	1996	2001
Taux d'activité	73,5%	74,8%	76,0%	71,0%	68,4%	69,9%	65,1%	62,3%	64,2%
Taux d'emploi	67,3%	68,5%	72,1%	64,1%	62,6%	66,3%	57,3%	55,0%	58,9%
Taux de chômage	8,4%	8,3%	5,1%	9,7%	8,5%	5,2%	12,1%	11,8%	8,2%

Source: Statistique Canada, Recensements de 1991, 1996 et 2001.

Avec la croissance de la population active caractérisant la Ville de Sainte-Catherine, les taux d'activité<sup>2</sup> et d'emploi<sup>3</sup> demeurent plus élevés que ceux de la MRC et de la province. En 2001, ces taux atteignaient respectivement 76,0 % et 72,1 %, alors que ceux de la MRC affichaient respectivement 69,9 % et 66,3 %, et ceux du Québec 64,2 % et 58,9 %.

Figure 1 : Répartition de la population par type d'industrie, sainte-catherine, 2001



Source : Statistique Canada, Recensement de 2001.

<sup>1</sup> Le taux de chômage = chômeurs / population active (personnes occupés et chômeurs). Les chômeurs sont les personnes sans emploi salarié et sans travail à leur compte, prêtes à travailler et ayant activement cherché un emploi salarié au cours des quatre semaines précédentes; ou ayant été mises à pied mais prévoyaient reprendre leur emploi; ou ayant pris des arrangements définis en vue de se présenter à un nouvel emploi dans les quatre semaines suivantes.

<sup>2</sup> Le taux d'activité = population active / population de 15 ans et plus. Population active = personnes soient occupés, soit en chômage.

<sup>3</sup> Le taux d'emploi = population occupée / population de 15 ans et plus.

Sur les 8 615 personnes actives habitant à Sainte-Catherine, en 2001, seulement 12,1 % travaillaient à Sainte-Catherine, alors que 19,1 % travaillaient dans une autre municipalité de la MRC, et 68,8 % à l'extérieur de la MRC. Nous pouvons donc considérer la Ville de Sainte-Catherine comme une ville-dortoir de la région.

## 2.4 FONCTIONS URBAINES

### 2.4.1 L'habitation

La croissance démographique de la population s'est accrue de façon importante au cours des années 1980 et 1990. Ainsi, entre 1986 et 1991 et entre 1991 et 1996, on signalait un taux de croissance quinquennal de près de 40 % à Sainte-Catherine. Cependant, au cours des cinq dernières années la croissance a diminué à 16 %, ce qui est encore très élevé. Nous pouvons supposer que la demande pour de nouveaux espaces résidentiels croîtra de façon importante au cours des prochaines années, alors que la ville est presque entièrement développée.

Tableau 10 : Caractéristiques des logements, Sainte-Catherine, 2001

	Ste-Catherine	Roussillon	QUÉBEC	
Nombre de logements loués	1 325	11 510	1 246 745	
Paiements mensuels bruts moyens (loués) (\$)	575	555	529	
Nombre de logements occupés par le propriétaire	4 480	38 840	1 703 705	
Paiements mensuels bruts moyens (propriétaire) (\$)	846	790	706	
<b>Certaines caractéristiques des logements privés occupés</b>				
Nombre total de logements	5 805	50 435	2 978 110	
Nombre de logements possédés	4 475	77% 38 920	77% 1 724 465	58%
Nombre de logements loués	1 325	23% 11 510	23% 1 249 455	42%
Nombre de logements construits avant 1991	3 355	58% 40 210	80% 2 630 670	88%
Nombre de logements construits entre 1991 et 2001	2 450	42% 10 220	20% 347 440	12%
Valeur moyenne des logements (\$)	100 627	106 344	110 668	

Source: Statistique Canada, Recensement de 2001.

Tableau 11 : Mise en chantier résidentielle, Sainte-Catherine, 1992-2002

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	TOTAL
Résidentiel unifamiliales isolées	110	130	133	87	104	155	177	128	102	64	77	1267
Jumelés et en rangée	102	74	88	23	20	2	0	4	0	2	0	315
Multifamiliales	87	103	72	50	40	31	0	15	8	74	66	546
<b>Mises en chantier totales</b>	<b>299</b>	<b>307</b>	<b>293</b>	<b>160</b>	<b>164</b>	<b>188</b>	<b>177</b>	<b>147</b>	<b>110</b>	<b>140</b>	<b>143</b>	<b>2128</b>

Source : Société canadienne d'hypothèque et de logement, à partir du document Schéma d'aménagement régional révisé de la MRC de Roussillon, 30 juin 2004.

À Sainte-Catherine, près de la moitié des logements ont été construits au cours des années 1990. La majorité des logements aurait simplement besoin d'un entretien régulier, alors que 25,2 % nécessitent des réparations.

Tableau 12 : Logements privés occupés selon la période de construction, 2001

	Total	Avant 1961		1961-1970		1971-1980		1981-1990		1991-2001	
Sainte-Catherine	5 800	390	6,7%	435	7,5%	970	16,7%	1 555	26,8%	2 445	42,2%
Roussillon	50 430	8 385	16,6%	8 185	16,2%	10 970	21,8%	12 670	25,1%	10 220	20,3%
Montréal	500 555	123 480	24,7%	80 705	16,1%	122 810	24,5%	105 260	21,0%	68 265	13,6%
Le Québec	2 978 115	984 095	33,0%	505 720	17,0%	610 275	20,5%	530 580	17,8%	347 440	11,7%

Source : Statistique Canada, Recensement de 2001.

Tableau 13 : Logements privés occupés selon leur besoin d'entretien, 2001

	Total	Entretien régulier	Réparations mineures	Réparations majeures
Sainte-Catherine	5 800	4 340	1 240	220
	100,0%	74,8%	21,4%	3,8%
Roussillon	50 430	33 845	13 830	2 755
	100,0%	67,1%	27,4%	5,5%
Montréal	500 555	332 105	132 945	35 485
	100,0%	66,3%	26,6%	7,1%
Le Québec	2 978 115	1 963 430	781 860	232 820
	100,0%	65,9%	26,3%	7,8%

Source : Statistique Canada, Recensement de 2001.

#### 2.4.2 Commerces et services

Les commerces de Sainte-Catherine ont un rayonnement essentiellement local ou sous-régional. Ils se trouvent soit :

- le long de la route 132 qui est la principale artère commerciale ou;
- dans un noyau situé autour des intersections du boulevard Saint-Laurent et des rues Centrale et Union ou;
- dans un chapelet de commerces qui s'égrène le long du boulevard Marie-Victorin ou;
- isolés dans le milieu résidentiel (dépanneurs et autres).



Le secteur Saint-Laurent/Centrale/Union représente un noyau commercial et institutionnel. Nous y retrouvons des centres commerciaux, la bibliothèque de Sainte-Catherine, la clinique médicale, le bureau de poste et le centre communautaire.

Le boulevard Marie-Victorin présente une mixité des fonctions résidentielles, commerciales et institutionnelles. Sa proximité de la piste cyclable et du Récré-O-Parc ainsi que la qualité du paysage favorisent le maintien des commerces reliés à l'hébergement, à la restauration et au divertissement, particulièrement aux intersections de la promenade du Pont Levant et de la rue des Écluses. Les commerces y sont généralement établis depuis longtemps, les terrains sont souvent petits pour répondre aux exigences modernes, notamment en matière de stationnement, des interventions sont souhaitables sur plusieurs bâtiments et sur les aménagements de terrains pour les mettre à niveau.

Les abords de la route 132 à Sainte-Catherine comptent pour l'un des trois secteurs commerciaux stratégiques identifiés au schéma d'aménagement régional de la MRC de Roussillon. Sauf pour un court tronçon dans les environs de l'intersection de la rue des Écluses, seuls les commerces situés du côté nord de la route sont dans Sainte-Catherine. Les nouveaux commerces se sont plutôt implantés du côté sud, sur le territoire de Saint-Constant où la profondeur des terrains est généralement plus adaptée aux exigences des commerces artériels.

Une autre particularité de cette artère commerciale est la largeur de l'emprise publique. Celle-ci était destinée à recevoir l'autoroute 30 qui n'a pas été construite. À certains endroits, une partie de l'emprise a été louée aux commerces qui l'occupent et l'entretiennent plus ou moins bien d'un point de vue esthétique. Face aux terrains vacants, elle est souvent laissée en friche. Il en résulte un recul très variable des commerces et des enseignes par rapport à la chaussée et des besoins en affichage assez singuliers lorsque ce recul est important.

Longtemps, le long de la route 132, dans Sainte-Catherine, les commerces de tous types, des habitations, des terrains vagues et des industries se sont succédés sans logique économique et spatiale apparente. Toutefois, il s'agit d'un secteur urbain en transition vers une vocation commerciale qui s'affirme au fur et à mesure du remplacement des usages non commerciaux et de la construction des terrains vacants conformément à la réglementation d'urbanisme.

Le choix d'un autre tracé pour l'autoroute 30 et le projet, en voie d'élaboration, d'aménager la route 132 en boulevard urbain est l'occasion de structurer cette artère commerciale pour favoriser l'épanouissement des établissements dans un environnement commercial intéressant et soigné.

### 2.4.3 Institutions et services gouvernementaux

Les bâtiments institutionnels sont principalement localisés dans le secteur Marie-Victorin/Centrale et dans le secteur Centrale/Saint-Laurent. Le premier regroupe l'hôtel de ville, l'église et l'école primaire Sainte-Catherine, le second le bureau de poste, le centre communautaire, la maison des jeunes et la bibliothèque.

On compte aussi quatre écoles primaires et deux écoles secondaires :

- École primaire des Boulingueurs (1<sup>re</sup> à 5<sup>e</sup>) ;
- École primaire de l'Odyssée (maternelle et de la 1<sup>re</sup> à la 5<sup>e</sup>) ;
- École primaire Saint-Jean (maternelle et de la 1<sup>re</sup> à la 5<sup>e</sup>) ;
- École primaire Sainte-Catherine (maternelle) ;
- École secondaire des Timoniers (6<sup>e</sup>, sec.1 et 2) ;
- Collège privé Charles-Lemoyne (école secondaire).

Le Centre local de développement est localisé sur la route 132 à Sainte-Catherine.

### 2.4.4 Les services d'utilité publique

Le territoire est adéquatement desservi par Hydro-Québec, Bell Canada et Gaz Métropolitain. Deux des trois tours de télécommunication présentes sur le territoire ont été érigées sur le terrain du garage municipal alors que la troisième est localisée dans le parc industriel de la rue Laurier.

Le réseau de distribution de Gaz Métropolitain emprunte le boulevard Marie-Victorin et la rue Centrale et rejoint le parc industriel dans l'emprise d'Hydro-Québec, située dans le prolongement du boulevard Saint-Laurent. Les conduites comptent 18 km.

Le traitement des eaux usées est assuré par une station d'épuration située sur l'île Sainte-Catherine dans la voie maritime du Saint-Laurent. L'approvisionnement en eau potable dépend, quant à lui, de l'usine de filtration située à Candiac. Ces deux installations suffisent à répondre à l'actuelle demande et peuvent encore recevoir une augmentation de la demande.

Le réseau d'aqueduc est en relativement bon état sur l'ensemble du territoire. Les réseaux d'égout sanitaire et pluvial sont satisfaisants

Une partie du territoire municipal construit, où le terrain naturel est plus bas, est protégée contre les inondations dues à un refoulement d'égout par trois pompes et une génératrice.

Un plan directeur des réseaux d'aqueduc et d'égout est en préparation.

L'infrastructure de traitement des boues d'égout<sup>4</sup> de la MRC est également localisée à Sainte-Catherine. La MRC projette d'aménager à Sainte-Catherine une déchetterie, soit un lieu aménagé sous surveillance où les citoyens pourraient apporter certains résidus.

Sainte-Catherine compte aussi sur son territoire une centrale hydro-électrique d'Hydroméga. Cette petite centrale fut mise en service en 1989 puis agrandie deux fois. Aujourd'hui, elle produit 91 000 000 kWh d'électricité entièrement vendue à Hydro-Québec. La centrale est très visible depuis le boulevard Marie-Victorin et offre peu d'intérêt esthétique. Cependant, la centrale, comme la Voie maritime dont elle exploite le dénivelé entre le canal principal et le canal de dérivation, n'est pas sans intérêt pour l'interprétation scientifique et industrielle.

#### **2.4.5 Industrie**

La Ville de Sainte-Catherine possède l'un des principaux pôles industriels de la MRC de Roussillon. Le secteur industriel de Sainte-Catherine, d'une superficie de 300 hectares, occupe toute la partie nord-ouest de la ville, ce qui représente 33,1 % de la superficie totale de la ville. On y retrouve 84 entreprises et 732 emplois, soit 15 % des entreprises et 8,3 % des emplois des secteurs industriels de la MRC.

Le secteur industriel de Sainte-Catherine est réparti en trois zones distinctes. La zone au nord de l'emprise hydro-électrique est destinée à l'industrie lourde. Cette dernière se caractérise par une implantation pavillonnaire des bâtiments et la possibilité de rendre plus intensive l'utilisation du sol, par l'implantation d'autres bâtiments, dans les nombreux espaces libres. Les entreprises existantes dans cette zone génèrent des nuisances, normales considérant la nature de leurs activités, qui demandent, de la part d'une municipalité, de s'assurer que les usages qui pourraient y être sensibles soient tenus suffisamment éloignés ou soient autrement adéquatement protégés. Ces entreprises génèrent aussi un grand volume de circulation lourde qui endommage rapidement les rues lorsqu'elles ne sont pas conçues ni construites en conséquence.. D'un point de vue municipal et comparativement aux usages résidentiels, commerciaux ou industriels légers, il y a une inadéquation entre les recettes fiscales associées aux industries lourdes et les dépenses en infrastructures et les contraintes à l'occupation du sol qu'elles entraînent.

---

<sup>4</sup> « Boues d'égout » est le terme utilisé pour décrire les matières solides et liquides qui sont retirées, au moyen d'une pompe, des fosses septiques et des cuves de rétention que l'on trouve sur des terrains à usage résidentiel, commercial ou industriel. Les boues d'égout sont brutes et n'ont pas subi un traitement. Il ne faut pas les confondre avec ce qu'on appelle communément des « biosolides », qui sont les matières résiduelles des traitements que font subir aux eaux d'égout les stations d'épuration municipales. Ces matières résiduelles doivent satisfaire à des normes bien précises.

Tableau 14 : Nombre d'entreprises et d'emplois par type d'industrie, 1997

TYPE D'INDUSTRIE	Nb	%	Nb emplois
Manufacturières	28	30 %	400
Commerce de gros	5	5 %	160
Commerce de détail relié à l'automobile	18	20 %	
Commerce de détail autre	8	9 %	
Construction	2	2 %	4
Transport	8	9 %	136
Entreposage	8	9 %	37
Entreprises de service	15	16 %	
TOTAL	92	100 %	737

Source : Programme de développement industriel de la Ville de Sainte-Catherine, La Société Biancamano, Bolduc, 1997.

La zone centre, localisée entre l'emprise hydro-électrique et la route 132, est certainement la plus mixte des zones du secteur industriel. L'incompatibilité des usages résidentiels qui s'y trouvent agit comme un frein à un développement industriel d'ensemble susceptibles d'attirer des bâtiments industriels de qualité.. Seule une opération majeure de restructuration urbaine pourrait remettre ce secteur sur le marché.

La zone sud, localisée de part et d'autre de l'autoroute 30, est pratiquement inoccupée. Elle n'est desservie ni par l'égout ni par l'aqueduc et un marais et un boisé occupent la partie sud de cette zone<sup>5</sup>.

La superficie vacante compte pour plus de la moitié de la superficie totale du secteur industriel, soit 40 hectares. L'affectation du territoire à l'industrie lourde, inscrite au schéma d'aménagement de la MRC de Roussillon, ne fait que confirmer la concentration d'entreprises génératrices de nuisances au sud de la route 132. Elle crée peu de nouvelles opportunités de développement et par voie de conséquence, de perspectives pour de nouveaux revenus fiscaux.

#### 2.4.6 Parcs, espaces verts et équipements récréatifs

On dénombre un total de vingt-cinq (25) parcs et espaces verts, dont cinq (5) espaces verts, quatorze (14) parcs de voisinage, trois (3) parcs de quartier, deux (2) parcs municipaux, un (1) parc-école et un (1) parc régional, le Récré-O-Parc<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> Au sens du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon, un boisé est une étendue de terrain plantée d'arbres d'une certaine densité et d'une superficie minimale de dix hectares d'un seul tenant ayant un rayonnement et un caractère régional.

<sup>6</sup> L'ensemble des définitions se retrouve dans PLANI-CITÉ, Plan directeur d'aménagement des parcs et espaces verts de la Ville de Sainte-Catherine, décembre 2005. Des fiches synthèses et des exemples précis y sont cités (annexe 2).

Le plan directeur d'aménagement des parcs et espaces verts réalisé en décembre 2005 (Plani-Cité) permet d'orienter les interventions afin de développer un réseau de parcs et d'espaces verts adapté aux besoins de la population<sup>7</sup>.

Le plan directeur répond aux objectifs suivants :

- assurer une répartition équitable des parcs et espaces verts sur l'ensemble du territoire;
- développer une offre en matière de parcs et d'espaces verts adaptés aux besoins variés de la population;
- contribuer à améliorer l'esthétisme, les ambiances et les paysages de la ville par la mise en valeur des parcs et des espaces verts;
- développer des principes d'aménagement et des lignes directrices pour la planification et l'aménagement des parcs de la ville afin d'orienter les interventions futures;
- cibler et optimiser les investissements des dix (10) prochaines années dans les parcs et espaces verts pour le mieux-être de la population.

Les différentes problématiques soulevées dans ce plan directeur concernent la sécurité des aires de jeux, l'homogénéité des équipements, la qualité des aménagements et l'organisation spatiale des lieux, la répartition des parcs et des équipements sportifs sur l'ensemble du territoire ainsi que la qualité de desserte.

Enfin, l'investissement municipal global de consolidation et de développement proposé, dans le cadre du plan directeur, est d'environ 600 000 \$ sur une base annuelle en plus des enveloppes budgétaires consacrées à l'entretien régulier de ces espaces.

## 2.5 RÉSEAUX DE TRANSPORT

### 2.5.1 La hiérarchie du réseau routier

La structure du réseau de transport actuel se définit selon quatre types de voies de circulation : autoroute, artère, collectrice et rue locale.

#### Autoroute 730

Une autoroute a comme fonction première de relier les grands pôles d'activités urbaines, elle privilégie les longs itinéraires, donne priorité à la circulation de transit ininterrompue et n'offre aucun accès aux propriétés.

Sur le territoire de Sainte-Catherine, le réseau autoroutier se résume par la présence de l'autoroute 730, un tronçon d'environ 4,5 km permettant de relier l'autoroute 30 à la route 132 depuis le 19 novembre 2010. Il est situé à la limite ouest de la Ville et se termine à

<sup>7</sup> PLANI-CITÉ, Plan directeur d'aménagement des parcs et espaces verts de la Ville de Sainte-Catherine, décembre 2005.

l'intersection de la route 132. On dénombrait en 1998, sur le territoire de la ville, environ 17 500 véhicules/jours sur cet ancien tronçon de l'autoroute 30<sup>8</sup>.

### Route 132

La route 132 est une route nationale sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec. Les routes nationales « comprennent les grands axes interrégionaux et extra provinciaux, les liaisons entre les agglomérations urbaines principales, les corridors touristiques majeurs de même que les accès aux aéroports, ports et traverses maritimes d'importance internationale ou nationale <sup>9</sup>».

La route 132 relie la Ville de Sainte-Catherine aux ponts Champlain et Mercier permettant ainsi l'accès au territoire de l'Île de Montréal. Elle assure également le lien entre les localités de la Rive-Sud ainsi qu'avec la réserve indienne de Kahnawake. La route 132 demeure encore le seul lien routier régional existant entre les deux segments de l'autoroute 30 ce qui provoque une augmentation démesurée du débit journalier moyen sur ce tronçon de la route 132.

La route 132 est une artère routière permettant de distribuer la circulation entre une autoroute et les routes collectrices des réseaux locaux. Sur une artère, la fonction de circulation pour un volume important de trafic est privilégiée par rapport à la fonction d'accès aux emplacements, le nombre d'intersections avec feux de circulation est limité et la distance entre ces intersections est assez importante. À l'heure actuelle, la route 132 à Sainte-Catherine est une artère où la fluidité de la circulation est affectée par un nombre important d'intersections avec ou sans feu de circulation et plusieurs accès à des propriétés.

Le débit de circulation atteint 47 600 véhicules/jours sur la route 132<sup>10</sup>. Selon l'ATC et l'AQTR, une artère urbaine se caractérise plutôt, à des fins de conception, par un débit de circulation de 5 000 ou 10 000 à 30 000 véhicules/jour<sup>11</sup>. La sous-capacité de ce lien engendre des problèmes de fluidité et de sécurité, mais également des éléments problématiques tels que :

- L'augmentation marquée du risque d'accidents;
- La création de nuisances sur le milieu environnant (bruit et émanations plus importants);
- Le report de la construction de commerces structurants ou générant une dynamique commerciale intéressante ;

---

<sup>8</sup> Selon le ministère des Transports du Québec, DJMA 1998 de la MRC de Roussillon, dans le Schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon, 30 juin 2004.

<sup>9</sup> [www.mtq.qc.ca/fr/reseau/routes/classes.asp](http://www.mtq.qc.ca/fr/reseau/routes/classes.asp).

<sup>10</sup> Selon le ministère des Transports du Québec, DJMA 1998 de la MRC de Roussillon, dans le Schéma d'aménagement régional révisé de la MRC de Roussillon, 30 juin 2004.

<sup>11</sup> Supplément urbain au Guide de conception géométrique des routes, ATC, 1995 et Normes canadiennes de conception géométriques des routes, AQTR, 1987.

- L'aménagement incongru de la cour avant en raison de l'emprise excédentaire de la route et de la faible profondeur des terrains sur le territoire de Sainte-Catherine.

Le fort débit véhiculaire et la circulation lourde sur la route 132 sont susceptibles d'affecter la qualité du climat sonore environnant. Les milieux les plus sensibles aux perturbations du climat sonore sont les secteurs résidentiels, institutionnels ainsi que les parcs et les espaces récréatifs extérieurs.

La Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL) considère un seuil maximal acceptable de bruit de 55 dBA pour les milieux sensibles.

### Collectrices

Les routes collectrices permettent, par définition, de relier les réseaux de déplacements locaux aux principaux axes de déplacements intermunicipaux. Les routes collectrices relient par ailleurs les différents quartiers de la ville et permettent une liaison vers les principaux points de consommation et de services. Elles sont construites de manière à recevoir un volume moyen de circulation et assurer une bonne fluidité de circulation tout en permettant l'accès aux terrains. Les routes collectrices constituent également des axes importants pour le transport en commun par autobus.

Dans la direction est-ouest, les collectrices sont le boulevard Marie-Victorin et le boulevard Saint-Laurent qui relie Sainte-Catherine à Delson. Dans la direction nord-sud, les collectrices sont la 1<sup>re</sup> Avenue, les rues Centrale, Brébeuf, Jogues et le boulevard des Écluses.

### Les rues locales

Une rue locale permet d'assurer les déplacements quotidiens dans les quartiers résidentiels et les pôles de commerce et services de voisinage. L'accès aux terrains est privilégié par rapport à la fluidité de la circulation. Une rue locale est construite pour recevoir un volume de circulation relativement faible.

Le réseau local requiert un niveau de sécurité supérieure avec notamment des mesures de réduction de la vitesse des déplacements automobiles.

De façon générale, la hiérarchie routière de la ville est organisée de manière à limiter la circulation de transit sur les rues locales.

## 2.5.2 Caractéristiques des déplacements<sup>12</sup>

Le tableau 15 reproduit les données disponibles sur la part modale des déplacements à Sainte-Catherine à l'heure de pointe du matin. Les faits saillants sont les suivants :

- a) à l'heure de pointe du matin, 60 % de l'ensemble des déplacements motorisés se dirigent vers l'extérieur du territoire de Sainte-Catherine;
- b) les déplacements vers une destination sur la Rive-Sud (incluant Sainte-Catherine) représentent plus de la moitié (53 %) des déplacements automobiles produits par Sainte-Catherine;
- c) les déplacements entre un point d'origine et un point de destination, tous deux à Sainte-Catherine, représentent 32 % des déplacements produits et 57 % des déplacements attirés par Sainte-Catherine. L'automobile est utilisée pour 69 % de ces déplacements alors que la marche et le vélo comptent pour 31 % d'entre eux;
- d) la part modale du transport collectif pour les déplacements motorisés produits est de 8 % et de 0,9 % pour les déplacements motorisés attirés. Ces rapports sont comparables à ceux de l'ensemble des 4 municipalités du secteur est de la MRC de Roussillon et bien inférieur à ceux de la MRC de Champlain qui sont de 21,3 % des déplacements produits et de 9,3 % pour les déplacements attirés;
- e) la totalité des déplacements en transport collectif vers l'extérieur se destine vers l'île de Montréal et les déplacements en transport collectif vers Sainte-Catherine ne constituent même pas 1 % des déplacements motorisés s'y dirigeant;
- f) la part modale du transport scolaire (autres motorisés) est importante (15,6 %);
- g) il y a très peu de déplacements actifs entre Sainte-Catherine et les municipalités voisines; la route 132 semble avoir un effet de barrière;
- h) considérant que le territoire de Sainte-Catherine produit relativement peu de déplacements actifs ou en transport collectif, il n'est pas surprenant d'y trouver un taux de possession automobile élevé (0,62 automobile par personne contre 0,54 dans la MRC de Champlain).

<sup>12</sup>

Les données et les résultats d'analyse sur les déplacements sont tirés du rapport *TRAFIX. Hiérarchisation routière d'une partie du secteur est de la MRC de Roussillon. Villes de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine, pour la MRC de Roussillon, Rapport final, révision de 23 août 2006, pp. 6 à 12*, dans lequel les résultats de l'enquête origine-destination AMT (2003) ont été utilisés.



Tableau 15 : Caractéristiques des déplacements lors de la pointe du matin

Déplacements selon le mode de transport **de** Sainte-Catherine **vers** :

	Auto	T. collectif	Bi-modal	Actif
Sainte-Catherine	1 958	0	0	875
Saint-Constant	526	0	0	0
Candiac	350	0	0	0
Delson	218	0	0	0
Centre-ville de Montréal	1 065	511	326	0
Île de Montréal centre	538	124	0	0
Île de Montréal-Ouest	498	0	0	0
Île de Montréal-Est	124	0	0	0
MRC de Champlain	1 81	0	0	0
Laval	92	0	0	0
Couronne nord	46	0	0	0
Couronne sud (excluant Candiac, Delson, St-Constant et Ste-Catherine)	767	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>7 266</b>	<b>636</b>	<b>326</b>	<b>875</b>

Déplacements selon le mode de transport **vers** Sainte-Catherine **de** :

	Auto	T. collectif	Bi-modal	Actif
Sainte-Catherine	1 958	0	0	875
Saint-Constant	508	0	0	0
Candiac	145	0	0	14
Delson	93	0	0	47
Centre-ville de Montréal	55	0	0	0
Île de Montréal centre	119	0	0	0
Île de Montréal-Ouest	73	0	0	0
Île de Montréal-Est	0	0	0	0
MRC de Champlain	362	38	38	0
Laval	0	0	0	0
Couronne nord	0	0	0	0
Couronne sud (excluant Candiac, Delson, St-Constant et Ste-Catherine)	684	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>3 997</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>936</b>

Déplacements – modes de transport utilisés à Sainte-Catherine

Possession automobile	Déplacements automobiles	Déplacements T. collectif	Déplacements actifs	Déplacements autres motorisés
0,62 auto par personne*	74,7 %	6,5 %	9,0 %	15,6 %

\* moyenne pour les villes de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine

### 2.5.3 La transformation de la route 132 et la révision de la hiérarchie routière

L'ouverture prochaine d'un nouveau tronçon de l'autoroute 30 va modifier quelque peu l'utilisation de la route 132 sur le territoire de Sainte-Catherine, mais les débits pourraient demeurer élevés étant donné les perspectives de croissance des territoires qu'elle continuera de desservir.

Le ministère des Transports a prévu reconstruire la route 132 en boulevard urbain sur cinq kilomètres entre l'intersection de l'autoroute 30 à Sainte-Catherine et la rue Principale à Delson, d'ici 5 ans.

La MRC a commandé une étude sur la hiérarchisation routière des villes de Candiac, Delson, Sainte-Catherine et Saint-Constant afin de déterminer les raccordements nécessaires et souhaitables entre les réseaux municipaux et le nouveau boulevard urbain<sup>13</sup>. Cette étude prend notamment en considération les caractéristiques des déplacements. La hiérarchie routière recommandée afin de bien intégrer le boulevard urbain de la route 132 au développement du territoire comprend, sur le territoire de Sainte-Catherine :

<b>Artère principale :</b>	Route 132
<b>Artère secondaire à envisager</b>	Rue à travers le secteur industriel au sud de la route 132 et menant à proximité de la gare Sainte-Catherine.
<b>Collectrices :</b>	Rue Jogues, entre la route 132 et le boulevard Saint-Laurent Boulevard des Écluses Rue Brébeuf, entre la route 132 et le boulevard Saint-Laurent Rue Centrale Boulevard Saint-Laurent, entre les rues Centrale et Jogues

<sup>13</sup>

TRAFIX. Hiérarchisation routière d'une partie du secteur est de la MRC de Roussillon. Villes de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine, Étude réalisée pour la MRC de Roussillon, Rapport final, révision de 23 août 2006, 55 p.

<b>Collectrice panoramique :</b>	Boulevard Marie-Victorin
<b>Collectrices en zone industrielle :</b> <i>(conditionnel à la faisabilité technique et financière)</i>	Rue Garnier Boulevard Hébert 1 <sup>re</sup> Avenue, au nord du boulevard Saint-Laurent
<b>Rues locales</b>	Autres rues

La hiérarchie routière recommandée est illustrée au chapitre 6.

#### 2.5.4 L'état du réseau routier municipal

Plusieurs rues ne possèdent pas de bordures, ce qui amène les automobilistes à se stationner sur l'emprise non aménagée de la rue ou encore ce qui conduit à la réalisation d'aménagements forts disparates de l'emprise par les riverains. Ce phénomène se présente surtout en bordure des rues du secteur industriel, de même que sur les rues Lamarche, Jogues, Brébeuf, Centrale et Union.

L'emprise du boulevard Marie-Victorin, sur certains tronçons, déborde bien au-delà du trottoir nord. Des riverains utilisent ainsi la portion non construite de l'emprise, parfois à des fins commerciales, surtout comme espace de stationnement.

#### 2.5.5 Réseau de camionnage lourd

La circulation lourde générée par le transport de marchandises perturbe la qualité de vie des résidents notamment en terme de bruit et de poussières. Conséquemment, la circulation de transit de camions est interdite sur toutes les rues du réseau municipal. La circulation de camion à destination d'une entreprise dans le secteur industriel ou à destination du quai de la Voie maritime du Saint-Laurent doit se faire par la route 132 et les rues locales du secteur industriel. Cette consigne est généralement respectée.

Le réseau routier, à l'intérieur du secteur industriel, compte des culs-de-sac partant de la route 132 et aboutissant à l'emprise, non construite, du prolongement du boulevard Saint-Laurent. Plusieurs de ces rues n'ont pas été construites en fonction des exigences des véhicules lourds.

#### 2.5.6 Réseau cyclable

La Ville de Sainte-Catherine offre une piste cyclable faisant partie d'un réseau régional le long du boulevard Marie-Victorin et de la rue Centrale et dans le Récré-O-Parc. La ville entretient aussi une bande cyclable locale le long des rues des Cascades et des Marins ainsi que sous l'emprise de la ligne de transport d'électricité. Un cours tronçon relie les deux rives de la rivière Saint-Régis (du Portage) entre l'espace vert Gravel-Guérin et la rue Rivard à l'intersection de la rue du Parc.

Tel qu'indiqué au schéma de la CMM et de la MRC, le réseau cyclable régional se poursuivra éventuellement vers le sud pour rejoindre la Ville de Saint-Constant et l'ouest de la MRC. Le schéma de la MRC encourage la Ville de Sainte-Catherine dans l'aménagement de liens cyclables dans l'axe de la route 132, dans une perspective de boulevard urbain, du boulevard des Écluses, de la rue Brébeuf, de la rue Centrale et de la rue Léo.

Le Plan de mobilité active et durable de la Ville, adopté le 10 mars 2015, établit un portrait complet et actualisé, en 2014, des réseaux de mobilité active (vélos et piétons) et propose 55 actions concrètes adhérant aux orientations suivantes :

- favoriser les déplacements piétonniers;
- compléter et réaménager le réseau de voies cyclables (plan illustrant le réseau cyclable projeté dans le *Plan de mobilité active et durable*);
- tendre vers des solutions de transport collectif plus performantes;
- favoriser une forme urbaine supportant mieux les déplacements actifs et collectifs.

### **2.5.7 Transport collectif**

Le Conseil intermunicipal de Transport Roussillon dessert la Ville de Sainte-Catherine.

Les circuits de transport collectif sillonnent le territoire de la Ville de Sainte-Catherine en empruntant les voies de circulation suivantes : du nord au sud, Centrale, Brébeuf, des Merisiers, des Cascades, des Écluses et Jogues; du sud au nord, Centrale, Brébeuf, des Cascades et Jogues; d'est en ouest : Marie-Victorin, Saint Laurent, Route 132, des Ormes et Saint-Jean; enfin, d'ouest en est : Marie-Victorin, Saint-Laurent et la Route 132.

L'entreprise Tarso inc. offre également un service de minibus (2) en direction de Montréal, Brossard, Longueuil, Verdun, Saint-Laurent, Lasalle, Châteauguay, Le Moyne et Greenfield Park.

Tous les circuits principaux ont Montréal pour destination en passant par le pont Champlain, avec ou sans arrêt au terminus de Brossard. Le pont mercier est utilisé pour six retours depuis la station de métro Angrignon. Un circuit desservira le terminus de Longueuil à compter de janvier 2009. Aucun des circuits n'est exclusif à Sainte-Catherine puisqu'ils transitent tous par Saint-Constant ou Delson. Cette situation a eu une influence déterminante sur la part modale nulle du transport collectif (en 2003) pour les destinations autres que l'île de Montréal.

### 2.5.8 Réseau ferroviaire

La compagnie Le Chemin de fer Saint-Laurent et Hudson (SL&H) opère le chemin de fer traversant le territoire de Sainte-Catherine pour rejoindre le quai de la Voie maritime et les industries qui le borde. Située à l'extrémité ouest de la ville, la voie ferrée longe la limite de la réserve amérindienne de Kahnawake ainsi que le canal de la Rive-Sud pour se terminer à l'extrémité est du secteur industriel.

Ajouté par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

La localisation de ces voies ferrées en milieu urbain peut poser certains problèmes d'incompatibilité, de nuisances et de sécurité publique à proximité d'usages sensibles. Le réseau ferroviaire est toutefois présentement situé exclusivement en milieu industriel. Advenant un rapprochement entre certaines activités ferroviaires et usages sensibles identifiés au schéma d'aménagement révisé, la Ville devrait prévoir des dispositions relatives au bruit et aux vibrations des activités ferroviaires dans ses règlements d'urbanisme et la planification.

### 2.5.9 Transport maritime

La Voie maritime du Saint-Laurent relie l'océan Atlantique et le fleuve Saint-Laurent aux Grands Lacs. Cette voie navigable, inaugurée en 1959, est ouverte de la fin mars à la fin décembre et permet l'accès à 15 grands ports internationaux et à une cinquantaine de ports régionaux plus modestes<sup>14</sup>.

Ce grand réseau navigable comprend notamment le canal de la Rive-Sud dont l'une des écluses se situe à Sainte-Catherine, alors qu'une deuxième est localisée à Saint-Lambert. Ce canal permet de relier le port de Montréal au lac Saint-Louis. Il constitue alors un axe de transport fortement utilisé par plusieurs entreprises. À Sainte-Catherine, les navires peuvent s'amarrer au quai en eaux profondes appartenant à la Voie maritime du Saint-Laurent. Les entreprises intéressées à utiliser le quai doivent obtenir un bail de la Voie maritime. L'utilisation du quai est telle qu'il ne reste de l'espace que pour des utilisations sporadiques.

Le transport maritime en vrac, très utilisé par les entreprises de Sainte-Catherine, génère des nuisances non négligeables sur le territoire de la ville. Citons l'entreposage à l'air libre de sel de déglçage, de charbon et de gypse dont les amoncellements sont visibles depuis le reste de la ville et particulièrement depuis le Récré-O-Parc. L'état des lieux laisse supposer qu'aucun mécanisme n'empêche le transport par la pluie et les eaux de ruissellement d'une partie de ces matériaux polluants jusqu'au fleuve.

Le schéma d'aménagement de la MRC de Roussillon soulève une problématique au niveau des embarcations de plaisance entre le lac Saint-Louis et le fleuve, car les petites embarcations doivent cohabiter avec les gros transporteurs.

<sup>14</sup> « La Voie maritime du Saint-Laurent, rappel technique et historique », par Pierre Lefort, Société historique du Marigot, [www.histoirequebec.qc.ca](http://www.histoirequebec.qc.ca).

La Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent est responsable de la gestion de la Voie maritime. Le gouvernement fédéral demeure cependant propriétaire des infrastructures et continue d'agir au niveau de la réglementation.

## 2.6 LES CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES

Modifié par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

### 2.6.1 Terrains contaminés

Le schéma d'aménagement révisé de la MRC identifie une liste des sites contaminés mise à jour par le ministère de l'Environnement du Québec (2001). Cette liste est régulièrement mise à jour par le Ministère du développement durable, environnement et de la lutte aux changements climatiques (MDDELCC) et peut être consultée sur le site Internet du Ministère.

À titre indicatif, le tableau 16 fournit la liste de terrains contaminés sur le territoire de Sainte-Catherine, selon le répertoire des terrains contaminés du MDDELCC en date du 6 avril 2015<sup>15</sup>.

**Tableau 16 : Liste des terrains contaminés à Sainte-Catherine**

Terrains	Localisation
Administration de la voie maritime du St-Laurent I.C.G. Propane inc.	600, rue Garnier Sainte-Catherine
C Cort inc.	5540, route 132 Sainte-Catherine
Domaine des Cascades	3605, rue Marie-Victorin Sainte-Catherine
Entreprises Marnet inc. (Les)	Lot P-669 rue Laurier Sainte-Catherine
Foreign Car Parts & Accessories Inc. Schenk, Robert	6685, route 132 Sainte-Catherine
G.R.S. International (1983) Inc. Henri Loder	6042, route 132 Sainte-Catherine
John Reid et Fils ltée	7000, route 132 Sainte-Catherine
Lefebvre, Sylvain et Pichette, Sylvie	580, rue Centrale Sainte-Catherine
Les entreprises A. Dumont inc.	1000, rue Centrale Sainte-Catherine
Marchand, Pierre et Marchand, Daniel	1545, 1re Avenue Sainte-Catherine

<sup>15</sup> Source : Ministère du développement durable, environnement et de la lutte aux changements climatiques, *Répertoire des terrains contaminés*, consulté le 6 avril 2015,

<http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/sol/terrains/terrains-contamines/resultats.asp>

Margyle Marine Kenmont Marine inc.	705, 1re Avenue Sainte-Catherine
Ministère des Transports du Québec	Autoroute 30 Sainte-Catherine
Ministère des Transports du Québec	6885, route 132 Sainte-Catherine
Nova PB inc.	1200, rue Garnier Sainte-Catherine
Restaurant Belle Province Ryan, Alfred	3945, route 132 Sainte-Catherine
Rue Jogues (entre 132 et boulevard marie-victorin)	
Ryan, Alfred	3945, route 132 Sainte-Catherine
Sergaz inc. Ultramar Canada inc.	5240, route 132 Sainte-Catherine
Services de transport Trac-World inc.	6565, boulevard Hébert Sainte-Catherine
Services environnementaux Clean Harbors Québec inc.	6785, Route 132 Sainte-Catherine
Systèmes accessair inc. Dostie, Guy	1905, rue Pasteur Sainte-Catherine
Transit Sainte-Catherine Inc. Trac-World inc.PP+	6565, boulevard Hébert Sainte-Catherine
Ultramar ltée (Couche-Tard)	5540, route 132 Sainte-Catherine
Ville de Sainte-Catherine (prolongement boulevard Saint-Laurent)	

Source: Ministère du Développement durable, Environnement et parcs, Répertoire des terrains contaminés disponible sur le site Internet, version à jour 23 février 2009.

De plus, le petit bassin de La Prairie, délimité par la Presqu'île Boquet au nord, le prolongement du parc Cherrier à l'ouest, le bord de l'eau au sud et la limite municipale à l'est, est identifié comme site aquatique contaminé.

## 2.6.2 Lieux de transfert, recyclage, traitement et élimination des déchets dangereux

Certains sites industriels localisés à Sainte-Catherine ont été identifiés dans le schéma de la MRC comme des sources de risques potentiels reliés au transport de matières dangereuses. À ce sujet, il serait souhaitable qu'un comité intermunicipal soit mis sur pied pour approfondir la question. Les sites déjà identifiés à ce sujet sont :

- Services environnementaux Laidlaw (Aujourd'hui services environnementaux Clean Harbors Québec inc. au 6785, route 132);
- Nova PB inc.;
- Environnement Systech Inc. (Aujourd'hui Nova PB au 1200, rue Grenier).

Un projet de lotissement, de construction ou de travaux doit être précédé d'une réhabilitation du sol en fonction de la nature du projet. De plus, conformément à l'orientation régionale, la ville doit s'assurer de l'intégration visuelle de travaux qui impliqueraient du déblai ou du remblai.

Les trois sites se trouvent en zone industrielle et aucun changement de vocation du secteur n'est envisagé de sorte que l'occupation du sol à proximité ne devrait par être soumise à plus de contraintes et, inversement, les opérations industrielles pourront continuer en autant qu'elles respectent, entre autres, les paramètres de la réglementation municipale.

### **2.6.3 Plaines inondables et zone de risque de mouvement de sol de la rivière Saint-Régis**

Les rivières Saint-Régis et Saint-Pierre confluent vers la rivière du Portage, laquelle se jette dans la Voie maritime à Sainte-Catherine. Ces rivières sont caractérisées par de nombreux méandres. Elles occupent des vallées de largeur variable dont les berges escarpées sont parfois sensibles au glissement de terrain. Les plaines inondables et les zones de mouvement de terrain de ces cours d'eau sont identifiées au SAR.

La cartographie des plaines inondables et des risques de mouvement de sol est reproduite sur le plan des potentiels et contraintes du présent plan d'urbanisme.

Toutefois, elles ont fait l'objet d'une cartographie plus précise qui doit servir au contrôle de l'utilisation du sol par le biais de l'application de la réglementation d'urbanisme.<sup>16</sup>

### **2.6.4 Ligne de transport d'énergie**

La double ligne de transport d'énergie électrique de 315 kV traverse toute la ville d'est en ouest. Elle est souvent non aménagée et l'emprise impose une coupure importante dans la trame urbaine de la ville.

### **2.6.5 La zone de niveau sonore élevé et de vibration**

Le bruit généré par la circulation sur la route 132 et l'autoroute 30 peut à l'occasion dépasser 55 dBA à certaines heures, sur des distances variables, selon les caractéristiques des bâtiments, la température, etc.. Des mesures préventives, conformes aux dispositions du document complémentaire du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon, se doivent d'être appliquées.

### **2.6.6 Risques associés aux activités industrielles et de transport**

D'autres sources de risques pour la santé humaine doivent également être prises en compte dans les décisions relatives à la gestion du territoire et à la mise en place de mesures d'urgence en cas d'accident. Ces sources sont :

Modifié par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

<sup>16</sup> Dessau Soprin pour la Ville de Sainte-Catherine. Travaux de protection contre les inondations et l'érosion en bordure des rivières du Portage, Saint-Régis et Saint-Pierre sur le territoire de la Ville de Sainte-Catherine. No de projet 680034, juin 1999, carte 1 : Inventaire du milieu naturel.



- la zone industrielle de Sainte-Catherine où des produits solides, liquides ou gazeux ou potentiellement dangereux sont manipulés;
- la route 132 et l'autoroute 30 sur lesquelles des produits présentant un risque sont transportés, mais aussi où l'importance même de la circulation crée des contraintes à l'utilisation du sol;
- les voies ferrées du chemin de fer Saint-Laurent et Hudson qui desservent la zone industrielle et le quai;
- la Voie maritime du Saint-Laurent qui est empruntée par des navires transportant des produits de toutes sortes;
- le gazoduc qui traverse le territoire.

D'autre part, ces éléments et la capacité de la ville à ingérer les risques peuvent également être considérés comme des potentiels, dans la perspective où la Ville de Sainte-Catherine souhaite que se développe son secteur industriel et générateur d'emploi.

Ajouté par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

### **2.6.7 Les milieux humides**

La cartographie des milieux humides du grand Montréal comprise au Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM, réalisée en 2010, identifie les milieux humides de plus de 0,3 hectare ainsi que leurs principales caractéristiques qui serviront de référence pour l'élaboration des plans de conservation des milieux humides par les municipalités locales.

Tel que le souhaite la MRC de Roussillon, la Ville tient compte de la présence des milieux humides de son plan d'urbanisme puisqu'ils fournissent des services écologiques essentiels: ils jouent un rôle déterminant dans le contrôle des inondations, de la qualité de l'eau, de l'érosion des berges et pour la préservation de la biodiversité.

La cartographie du schéma d'aménagement révisé est illustrée de façon schématique et est présentée à titre de référence pour les municipalités locales dans le cadre de l'élaboration de leur plan de conservation qui devra être élaboré et approuvé par le MDDELCC. Deux secteurs de milieux humides sont illustrés sur le territoire de Sainte-Catherine, soit près du bassin de virage de la voie maritime et dans la partie non développée à proximité de la limite sud-ouest de la municipalité (voir plan 2 « Concept d'organisation spatiale »).

### **2.6.8 Les risques reliés à la qualité de l'air ambiant et ses effets sur la santé**

De nouvelles études démontrent que le transport routier a des impacts sur la santé pulmonaire de la population vivant à proximité d'une artère routière importante. Ces études ont été réalisées à Montréal près des quartiers résidentiels de l'autoroute Décarie. Ils ont retrouvé la présence de substances toxiques dans l'air comme l'ozone troposphérique, dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et des particules fines et de l'ozone (O<sub>3</sub>), un puissant irritant pour les yeux, le nez et les voies respiratoires supérieures. Actuellement, il n'existe pas d'étude faite sur les grands axes routiers de la Montérégie. Par contre, une attention particulière sera portée afin de limiter l'installation d'infrastructures potentiellement utilisées par la population vulnérable (hôpitaux, écoles, résidences pour personnes âgées, garderie) accueillant des personnes vulnérables en bordure de la route 132 et de l'autoroute A-730.

## **2.7 LES SITES D'INTÉRÊT PARTICULIER**

### **2.7.1 Presqu'île à Boquet**

Le site de la Presqu'île à Boquet, localisé dans le Récré-O-Parc, est identifié comme site d'intérêt archéologique au schéma de la MRC. Cette assignation a pour effet d'obliger la municipalité à informer le ministère de la Culture et des Communications du Québec avant d'autoriser certains travaux. Précisément, on y a déjà identifié des vestiges archéologiques du moulin et de quelques maisons, des vestiges de l'ancien chemin reliant La Prairie à Châteauguay de même que des vestiges d'un village amérindien<sup>17</sup>.

### **2.7.2 Digue et îlots de la Voie maritime**

La digue et les îlots de la Voie maritime, localisés en partie à Sainte-Catherine, sont identifiés comme sites d'intérêt faunique et floristique au schéma de la MRC. Ces milieux humides sont composés principalement de vastes herbiers aquatiques et de marais riverains.

### **2.7.3 Rapides de Lachine**

Le site des Rapides de Lachine est identifié comme site d'intérêt faunique et floristique au schéma de la MRC. De plus, le ministère de l'Environnement du Québec projette d'identifier le site comme refuge faunique afin de protéger la valeur exceptionnelle des habitats de qualité et d'assurer leur conservation. Le site offre par ailleurs des activités aquatiques telles que la pêche sportive de salmonidés ensemencés qui se fait à partir des berges du Récré-O-Parc de Sainte-Catherine.

<sup>17</sup> Héritage Laurentien, Plan d'aménagement écologique et de naturalisation du Récré-O-Parc et de la digue de la Voie maritime du Saint-Laurent, mars 2003.

#### **2.7.4 Île aux Hérons**

Identifié site d'intérêt faunique et floristique au schéma de la MRC, l'Île aux Hérons a un statut particulier au niveau fédéral. Par l'entremise du Service canadien de la faune, Environnement Canada confère un statut d'importance nationale aux habitats dont la perte nuirait directement aux espèces indigènes fauniques. Il œuvre à la protection de l'Île aux Hérons en le constituant refuge d'oiseaux migrateurs. L'organisme Saint-Laurent Vision 2000, qui collabore avec le Service canadien de la faune et le ministère de l'Environnement du Québec, a sélectionné cet habitat afin de le préserver.

#### **2.7.5 Rivière Saint-Régis**

La rivière Saint-Régis compte parmi l'un des éléments forts du patrimoine naturel de la ville. Même si le développement urbain lui a parfois tourné le dos, sa présence très perceptible détermine le paysage urbain de la ville. Son embouchure est un milieu naturel sensible qui requiert un plan d'intervention en cas de travaux.

#### **2.7.6 Le boulevard Marie-Victorin**

Le boulevard Marie-Victorin traverse le territoire de Sainte-Catherine d'est en ouest sur 2,7 km. Il est localisé entre la limite de la Ville de Delson et la rue Centrale. Le boulevard est sinueux et offre des vues très intéressantes sur la Voie maritime et sur le centre-ville de Montréal. L'environnement bâti y est principalement résidentiel. L'aménagement du boulevard comprend un trottoir du côté sud, deux voies de circulation sans stationnement et une piste cyclable du côté nord. Il n'y a pratiquement aucune construction entre le boulevard et le canal.

Environ 100 000 cyclistes par année empruntent le corridor cyclable du boulevard et du Récré-O-Parc. Ce tronçon représente un fort potentiel de route panoramique selon le schéma d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal (non en vigueur). De plus, la limite est du corridor constitue une porte d'entrée importante du territoire de la Ville de Sainte-Catherine à mettre en valeur.

Malgré l'achalandage considérable et les atouts du milieu pour créer un corridor panoramique exceptionnel, on ne compte pas de mobilier urbain au design particulier (ex. bancs, tables, abris, poubelles, abreuvoirs, éclairage d'ambiance) contribuant à donner à ce corridor un caractère récréotouristique.

Il existe encore quelques terrains vacants le long du boulevard Marie-Victorin. Lors de demandes de changement de zonage visant certains de ces terrains vacants, la ville a adopté par la même occasion des règlements de plan d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.) pour ces terrains qui visent notamment la conservation des vues, l'aménagement paysager, la protection des arbres et la qualité des façades.

### 2.7.7 Le Récré-O-Parc et le secteur des écluses

La ville possède un parc d'envergure régionale, le Récré-O-Parc<sup>18</sup>. Identifié comme une aire d'affectation récréative au schéma d'aménagement régional de la MRC, cet espace naturel de qualité a une superficie de 50 hectares sur 2,5 km de long, et est situé en rive du fleuve Saint-Laurent, face aux rapides de Lachine. Ce site demeure parmi les principaux pôles d'attraction culturelle et touristique de la MRC et fait partie du Réseau Régional projeté par la MRC. Le site comprend un refuge faunique d'oiseaux migrateurs et présente un potentiel d'interprétation archéologique et historique. Il est accessible à vélo et par automobile par le pont des Écluses.

Le lieu est bien connu des résidents de la région qui le fréquentent pour des activités de plein air. Il offre notamment une plage artificielle et un site pour des événements d'envergure. Près de la moitié de sa clientèle provient de Sainte-Catherine et de Saint-Constant (40 %), alors que les autres visiteurs proviennent de Montréal, particulièrement des arrondissements à proximité du pont Mercier (40 %), et de la Rive-Sud (20 %). Sa fréquentation est estimée à environ 115 000 visiteurs par année.<sup>19</sup>

Le site compte de nombreux atouts pour un développement, par exemple le caractère naturel du lieu, ses attraits récréatifs, la proximité du fleuve, particulièrement des Rapides de Lachine, et la connexion au réseau régional de pistes cyclables. La principale faiblesse du site est sa situation de cul-de-sac et les difficultés techniques à l'inscrire dans un circuit en boucle, qui rendent moins évidente l'implantation d'un équipement régional d'envergure.

Les infrastructures et bâtiments du Récré-O-Parc méritent des rénovations. La ville souhaite que le potentiel du Récré-O-Parc soit exploité au mieux et que son implication financière soit réduite. Plusieurs options sont à l'étude actuellement, celles-ci allant d'un milieu de construction jusqu'à la possibilité de rétablir l'ancien terrain de camping<sup>20</sup>

### 2.7.8 Le petit bassin de La Prairie

Le bassin de La Prairie s'étend, sur la Rive-Sud, de Sainte-Catherine à Saint-Lambert. Il comprend les rapides de bassin de La Prairie, subdivisé en grand et petit bassins, et le canal. Le petit bassin de La Prairie, à Sainte-Catherine, compte parmi les cinq secteurs de conservation de la MRC de Roussillon. Il fait partie des pôles d'attraits majeurs de la MRC.

<sup>18</sup> En fait, le terrain appartient au Gouvernement du Canada et est géré par l'Administration de la Voie maritime qui le loue à la Ville de Sainte-Catherine.

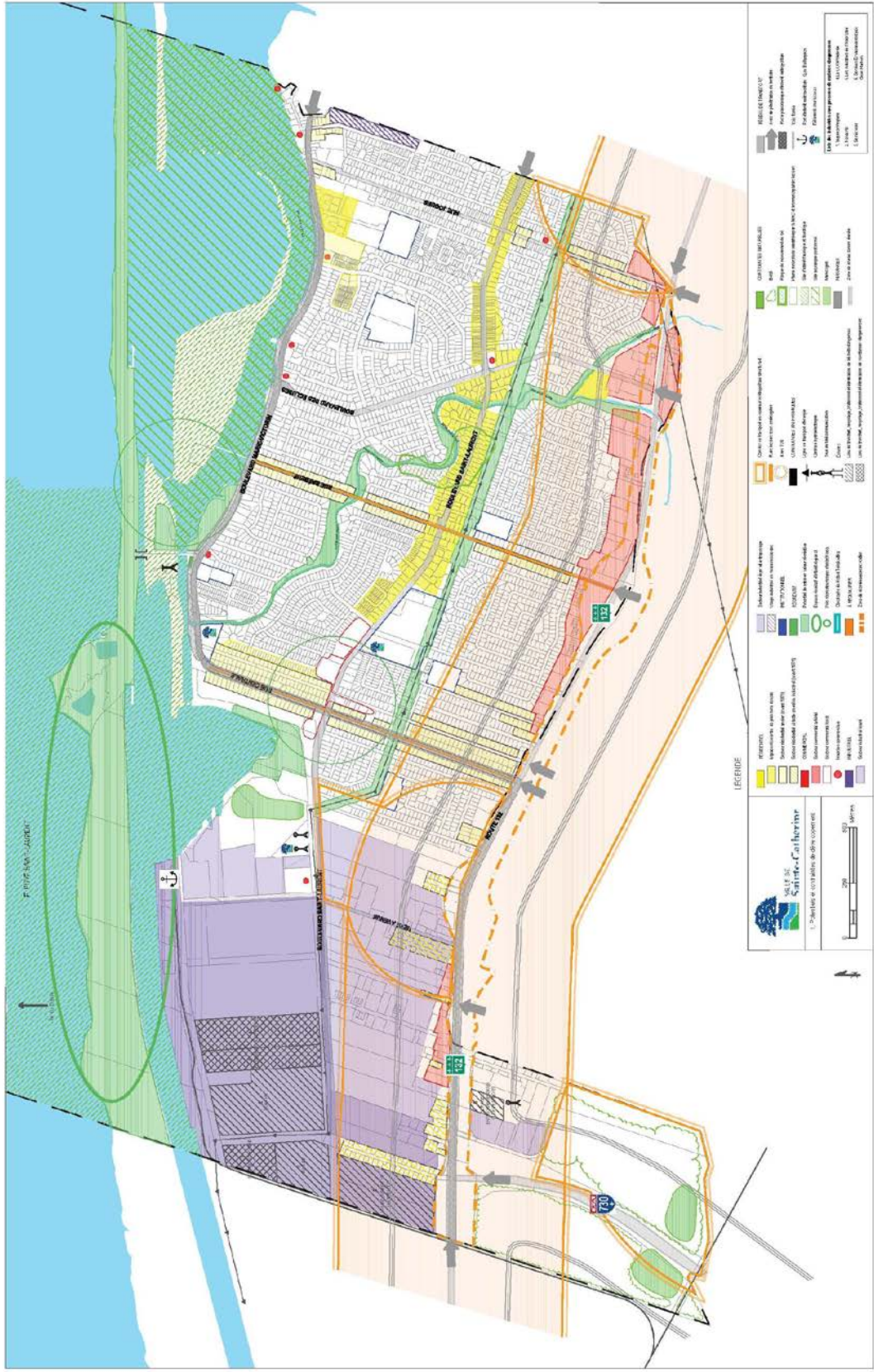
<sup>19</sup> Récré-O-Parc de Sainte-Catherine, Étude de marché, rapport final, GGBB, décembre 2004.

<sup>20</sup> Plan stratégique. Analyse de vocations pour le Récré-O-Parc, 9 mars 2005. Daniel Arbour et Associés.

### **2.7.9 Les espaces boisés**

Le schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon (juin 2004) identifie 3 boisés sur le territoire de Sainte-Catherine. Le plus à l'est, situé à la confluence des rivières Saint-Régis et Saint-Pierre a perdu une grande part de sa superficie au développement urbain et se limite aujourd'hui essentiellement aux rives et à la plaine inondable où il continue d'avoir une valeur écologique et esthétique. Le second, approximativement situé entre le bout des rues des Goélands et des Orioles au nord et l'arrière des lots riverains de la route 132 et la route 132 elle-même a également été sérieusement entamée depuis son identification par la MRC et, ce qui en reste, fait l'objet d'un projet de développement. Finalement, le dernier boisé, beaucoup plus vaste, se trouve au bout des rues Pasteur et Laurier, entre l'autoroute 30 et la limite municipale de Saint-Constant. Le côté Ouest de l'autoroute 30 est également couvert d'une forêt qui se prolonge, au-delà du chemin de fer, sur le territoire de la Réserve indienne de Kahnawake. Ces derniers terrains boisés doivent encore faire l'objet d'une caractérisation, mais il est appréhendé que le roc y est peu profond et que le patron de drainage des terres a été altéré lors de la construction de l'autoroute 30, augmentant ainsi la superficie aujourd'hui caractérisée par une végétation de milieu humide.

Modifié par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015



CE DOCUMENT N'A AUCUNE VALEUR LÉGALE

Ville de Sainte-Catherine

Plan d'urbanisme règlement numéro 2008-PU-00  
Bilan du plan d'urbanisme

### 3. BILAN DU PLAN D'URBANISME

Le plan d'urbanisme de 1992 identifiait les orientations d'aménagement et les objectifs à atteindre en lien avec le développement de la Ville de Sainte-Catherine. Ces divers objectifs pouvaient être atteints par la réalisation de projets, par l'application d'une réglementation et/ou par une combinaison d'actions réglementaires.

Le tableau suivant dresse la liste de ces objectifs et évalue l'atteinte ou non de l'objectif.

<b>Orientation d'aménagement 1</b>	
Assurer le développement optimal des secteurs résidentiels.	
<b>Objectif</b>	<b>Évaluation de l'atteinte de l'objectif</b>
1.1 Favoriser la rationalisation de la fonction résidentielle en poursuivant d'abord l'expansion du développement des secteurs bâtis.	Les nouveaux secteurs se sont développés par blocs et rationnellement. Il reste peu d'espaces vacants.
1.2 Ajuster les densités permises à l'évolution du marché domiciliaire.	Fait. Sainte-Catherine a surtout attiré un marché de premiers acheteurs. L'évolution du marché continue d'alimenter la réflexion sur le devenir de la ville.
1.3. Planifier le prolongement du boulevard Saint-Laurent vers l'est pour faciliter la mise en valeur des espaces résidentiels en voie de construction et lier les secteurs bâtis entre eux.	Fait.
1.4 Favoriser des densités résidentielles plus fortes à proximité du Parc du Centre communautaire et le long du boulevard Saint-Laurent.	Fait et construit.
1.5 Exiger la préparation d'un plan d'ensemble pour les secteurs traversés par la rivière Saint-Régis.	Le développement s'est fait suivant des plans d'ensemble. La préservation des rives à des fins récréatives n'a pas toujours été assurée.

<b>Orientation d'aménagement 2</b>	
Améliorer l'offre commerciale et favoriser une meilleure distribution spatiale	
<b>Objectif</b>	<b>Évaluation de l'atteinte de l'objectif</b>
<p>2.1 Améliorer l'offre commerciale</p> <p>2.1.1 Augmenter l'offre et la qualité en commerces de détail et services de base à la communauté</p>	<p>Malgré une réglementation favorable, il en demeure que cet objectif n'a pas été atteint.</p> <p>Le super marché Métro est un exemple positif.</p>
<p>2.2 Consolider la vocation des secteurs commerciaux existants.</p> <p>2.2.1 Modifier l'organisation de la fonction commerciale sur le territoire de la municipalité et créer une véritable structure commerciale adaptée aux besoins de la municipalité, au cœur de celle-ci, tout en maintenant des activités commerciales aux limites de la municipalité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Boulevard Saint-Laurent : <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Créer un noyau commercial central dans le territoire, aux intersections des collections urbaines (axe Centrale et Des Écluses avec le boulevard Saint-Laurent)</li> </ul> </li> <li>• Route 132 : <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Délimiter trois pôles distincts le long de la route 132 et fixer une vocation différente à chacun.</li> </ul> </li> <li>• Boulevard Marie-Victorin : <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Restreindre les activités commerciales sur le boulevard Marie-Victorin aux noyaux existants. L'activité commerciale autorisée devra être celle de dépannage, de restauration/ divertissement</li> </ul> </li> </ul>	<p>Fait, mais le noyau local est peu dynamique.</p> <p>Le marché n'a pas répondu.</p> <p>Le commerce artériel sur la 132 s'est surtout développé du côté de Saint-Constant. Toutefois, 15 permis de construction ont été délivrés en 2004-2005.</p> <p>Le commerce sur le boulevard Marie-Victorin a peu évolué. Il semble y avoir eu peu d'investissements dans l'apparence extérieure des commerces, même ceux qui y sont autorisés.</p>



<b>Orientation d'aménagement 3</b>	
Stimuler le développement de la zone industrielle	
<b>Objectif</b>	<b>Évaluation de l'atteinte de l'objectif</b>
3.1 Préparer un plan de mise en valeur de la zone industrielle.	Un travail de planification amorcé en 2005 constitue une première étape.
3.2 Affecter à de l'industrie lourde une zone comprise entre le prolongement du boulevard Saint-Laurent et la route 132, ce qui permettrait d'accueillir une ou deux nouvelles entreprises.	Des terrains vacants sont encore disponibles. Aucune zone n'autorise l'industrie lourde à cet endroit. Ce type d'industrie consomme beaucoup d'espace, crée des nuisances et génère peu de revenus pour la municipalité.
3.3 Affecté à l'industrie légère, principalement à la petite et moyenne entreprise la partie résiduelle de la zone industrielle entre le prolongement du boulevard Saint-Laurent et la route 132.	Fait.
3.4 Au sud de la 132, maintenir l'affectation industrie légère dans la partie de la zone comprise entre le tracé de la voie de contournement et la limite municipale. Affecter à l'industrie légère la partie de la zone située à l'ouest de la voie de contournement. Prévoir une zone tampon.	Fait, mais peu de développement industriel entre 1992 et 2005.
3.5 Éliminer l'affectation industrielle existante dans la partie est de la municipalité.	Fait, mais l'industrie subsiste sur droit acquis.

<b>Orientation d'aménagement 4</b>	
Favoriser de meilleurs liens routiers entre les parties du territoire.	
<b>Objectif</b>	<b>Évaluation de l'atteinte de l'objectif</b>
4.1 Poursuivre le prolongement du boulevard Saint-Laurent d'est en ouest, selon un design ajusté au rythme et au besoin du développement.	Fait, à l'est de la 1 <sup>re</sup> Avenue.
4.2 Planifier le développement du réseau routier majeur (collectrice) de la zone industrielle. Étudier la possibilité de faire un plan de mise en valeur du secteur industriel.	En cours.
4.3 Assurer l'intégration du réseau de rues locales dans les divers projets de développement.	Fait, mais l'intégration des anciennes rues dans la hiérarchie routière n'est pas complétée.
4.4 Ne pas favoriser un développement du réseau routier linéaire comme dans le passé.	Fait.
4.5 Favoriser un réseau routier qui brise la barrière que constitue le corridor hydro-électrique, principalement dans le secteur central (proximité Centre communautaire).	La barrière est plutôt brisée par l'aménagement de l'emprise à des fins de parc.
4.6 Suivre l'évolution du dossier du réaménagement de la 132 afin de s'assurer que les travaux envisagés tiennent compte des besoins de la municipalité.	Démarche en cours
4.7 Favoriser les discussions afin d'offrir un meilleur accès à la zone industrielle.	En cours dans le cadre des travaux sur l'aménagement de la route 132 en boulevard urbain.

<b>Orientation d'aménagement 5</b>	
Améliorer l'image et la qualité de l'environnement	
<b>Objectif</b>	<b>Évaluation de l'atteinte de l'objectif</b>
5.1 Adopter des mesures réglementaires visant à améliorer la qualité de l'affichage et de l'aménagement extérieur des établissements commerciaux.	Résultats mitigés. Amorcé avec impact limité.
5.2 Améliorer les voies publiques par un traitement paysager adéquat.	Réalisation amorcée avec un impact limité.
5.3 Prévoir un aménagement de qualité pour la partie centrale (Centrale/des Écluses) du boulevard Saint-Laurent (mail central avec plantation).	Fait.
5.4 Poursuivre les discussions avec l'Administration de la Voie maritime pour l'aménagement du parc de la Voie maritime.	Un terrain de soccer (à 11) a été aménagé.
5.5 Poursuivre la mise en œuvre de l'aménagement des berges du petit bassin La Prairie.	S'est poursuivi, mais n'a pas l'air complété.
5.6 Planifier la mise en valeur des berges de la rivière Saint-Régis.	Non réalisé. Un inventaire des terrains municipaux a été réalisé.
5.7 Favoriser l'acquisition et la mise en valeur d'aires résiduelles ou de corridors le long de la rivière Saint-Régis pour des fins d'espaces verts municipaux.	Quelques espaces ont été mis en valeur; d'autres ont été vendus à des riverains.
5.8 Poursuivre le programme « portes d'entrées ».	Aménagement floral important à l'intersection 30/132. Enseigne à l'intersection Marie-Victorin/Lamarche. Enseigne à l'intersection 132/Jogues.

<b>Orientation d'aménagement 6</b>	
Promouvoir le développement des équipements récréotouristiques d'échelle régionale.	
<b>Objectif</b>	<b>Évaluation de l'atteinte de l'objectif</b>
6.1 Poursuivre les discussions avec l'Administration de la Voie maritime pour l'aménagement du parc de la Voie maritime.	Un terrain de soccer (à 11) a été aménagé.
6.2 Poursuivre la gestion du parc de Côte-Sainte-Catherine dans la perspective d'un pôle récréatif régional.	Le Récré-O-Parc demeure un parc municipal dont la vocation et l'aménagement suscitent encore des interrogations.
6.3 Développer le réseau de pistes cyclables et assurer son intégration aux réseaux intermunicipaux.	En cours.
6.4 Planifier, avec l'Administration de la Voie maritime et d'autres intervenants intéressés, la mise en valeur de l'île Sainte-Catherine, des berges du bassin de régulation et du petit bassin La Prairie.	Une certaine planification a été faite et partiellement mise en œuvre.
6.5 Favoriser la promotion de ces équipements.	Résultats mitigés. Efforts insuffisants.

<b>Orientation d'aménagement 7</b>	
Améliorer l'offre de services communautaires.	
<b>Objectif</b>	<b>Évaluation de l'atteinte de l'objectif</b>
7.1 Poursuivre les études visant à améliorer le service de transport en commun.	CIT en service. Trains de l'AMT à la gare de Delson en service.  Ligne du CIT menant à la gare.
7.2 Explorer la possibilité d'un complexe intermunicipal de piscines et de bibliothèques	Pas de véritable service intermunicipal. Volonté d'agrandir la bibliothèque.  La ville bénéficie de la piscine du collège Charles-Lemoyne.
7.3 Favoriser l'implantation d'un service adéquat de garderie.	L'implantation de nouvelles garderies est peu restreinte par la réglementation municipale.

Le plan d'urbanisme a guidé l'essor du développement urbain du territoire de Sainte-Catherine au cours de la dernière décennie. Les objectifs partiellement atteints ou non réalisés demeurent d'actualité. Certains méritent d'être revus en raison de l'évolution de la situation.

## 4. ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

---

### 4.1 VISION DE DEVELOPPEMENT

La Ville de Sainte-Catherine a élaboré une planification stratégique 2005-2010. La vision de développement suivante a été retenue, car elle s'est imposée comme étant la plus représentative de la réalité et des potentiels de la ville.

*Sainte-Catherine, une ville de la Rive-Sud de Montréal, au bord du fleuve, est recherchée pour sa tranquillité, la qualité de son cadre de vie et de ses espaces publics, et le coût raisonnable de ses services.*

Dix orientations de planification stratégique ont été proposées pour mettre en œuvre cette vision. De ces orientations découlent plusieurs enjeux relatifs à l'aménagement, à prendre en considération dans le plan d'urbanisme. Plusieurs orientations sont communes au développement stratégique et au plan d'urbanisme. Les sections qui suivent portent spécifiquement sur les orientations propres à l'aménagement du territoire de Sainte-Catherine.

### 4.2 PRINCIPES DE DEVELOPPEMENT DURABLE EN AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Le plan d'urbanisme de Sainte-Catherine privilégie les actions orientées vers le principe de développement durable. Le développement durable se définit comme un «modèle de développement qui puisse répondre aux besoins présents, sans compromettre la capacité à répondre aux besoins des générations futures. (Commission mondiale de l'environnement et du développement, Rio de Janeiro, 1992). Le développement durable touche plusieurs aspects regroupés autour de trois grands axes à savoir le développement économique, la protection de l'environnement et l'amélioration de la qualité de vie.

Comme il touche plusieurs facettes et, par conséquent plusieurs acteurs, le développement durable passe par la concertation et la participation de tous les acteurs impliqués par un enjeu spécifique. En aménagement du territoire, il peut s'agir des citoyens, des élus, des professionnels ou encore des représentants de groupes sociaux qui possèdent chacun leurs intérêts face à un enjeu d'aménagement.

Si la concertation et la participation des acteurs sont la clé du développement durable, c'est parce que cette démarche mène vers des gestes concrets qui, une fois cumulés, permettent d'atteindre les objectifs dans le respect de l'ensemble des partis concernés. Il s'agit en résumé de penser globalement et d'agir localement en créant une plus-value par la contribution de chacun des acteurs dans les décisions touchant l'aménagement du territoire.

Concrètement, le plan d'urbanisme contribue de cette façon, en ciblant plusieurs objectifs, qui mènent notamment aux actions suivantes : amélioration des outils de connaissance, sensibilisation des acteurs, promotion de nouveaux modes de déplacement et façon d'habiter, modification de normes réglementaires, élaboration de programmes d'actions, etc.

Les orientations et objectifs qui suivent en section 4.3 comprennent différentes actions basées sur le principe de développement durable. Ces actions concernent une facette spécifique à l'aménagement (qualité de vie, utilisation du sol, aménagement des espaces récréatifs, etc.) ou touchent un secteur ciblé de la ville (boulevard Marie-Victorin, secteur industriel, route 132, etc.).

Plusieurs autres objectifs et moyens de mise en œuvre en lien avec le développement durable sont d'ordre plus général. Certains sont de compétences autres que municipale ou encore visent le long terme. Néanmoins, il convient d'en nommer quelques-uns pour orienter les décisions qui auront un impact sur le territoire de la ville et guider les actions qu'elle entreprendra à court et moyen terme.

Objectif	Action et moyen de mise en œuvre
<p>1 Mettre de l'avant différentes mesures visant à restreindre la pollution de l'air, de l'eau et du sol sans compromettre le développement économique de la ville.</p>	<p>1.1 Règlements et mesures de contrôle des sources de contamination : pesticides, insecticides, matières dangereuses, etc.</p> <p>1.2 Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme (permis et certificats), faire respecter les dispositions de la Loi sur la Qualité de l'environnement et des règlements édictés sous son empire à l'égard des terrains contaminés.</p> <p>1.3 Contrôler les sources d'irritants environnementaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actions correctives pouvant atténuer les nuisances visuelles, sonores et olfactives, principalement à l'égard du transport lourd.</li> <li>• Mesures de décontamination des sols visés pour un projet de développement.</li> </ul>

Ajouté par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

	<p>1.4 Concevoir des projets favorisant des aménagements et des bâtiments à faible impact environnemental en fonction des principes du développement durable.</p> <p>1.5 Aménager les milieux de vie de façon à encourager la mobilité active.</p> <p>1.6 Soutenir les initiatives locales permettant de réduire l'impact des changements climatiques.</p>
<p>2 Contribuer à la protection des milieux naturels et de la biodiversité sur le territoire.</p>	<p>2.1 Développement d'outils de connaissances sur la composition de la biodiversité (espèces menacées, etc.).</p> <p>2.2 Mesures de mise en valeur et de protection des milieux naturels (rives et littoral, plaine inondable, boisés, milieux humides, etc.).</p> <p>2.3 Aménagements récréatifs en lien avec les milieux de protection et de mise en valeur (sentiers pédestres, pistes cyclables, sentiers découvertes, etc.).</p> <p>2.4 Reconnaître la valeur identitaire de ces territoires.</p> <p>2.5 Reconnaître la contribution du paysage à la biodiversité.</p> <p>2.6 Effectuer un plan de conservation des milieux humides lors de la planification de nouveaux projets à proximité de milieux humides.</p>
<p>3 Intégrer la notion de la gestion de l'eau par bassin versant.</p>	<p>3.1 Gestion écologique dans la gestion de l'approvisionnement en eau, de l'assainissement en eau et de la gestion des eaux pluviales : stockage des eaux de pluie dans des bassins de rétention, régulateurs de débit, etc.</p>

Ajouté par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015



	<p>3.2 Approfondissement des connaissances sur l'analyse et le traitement de l'eau dans son cycle entier.</p> <p>3.3 Promouvoir dans les nouveaux développements des systèmes de bio rétention et d'autres méthodes alternatives pour un drainage pluvial efficient et durable.</p>
<p>4 Développer une gestion environnementale et rigoureuse du transport.</p>	<p>4.1 Mise en œuvre du Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal.</p> <p>4.2 Concertation avec les CIT pour une desserte vers les milieux résidentiels plus denses et les principaux points de services de consommation quotidienne.</p> <p>4.3 Mettre en oeuvre le <i>Plan de mobilité active et durable de la Ville</i>.</p> <p>4.4 Planifier un service de transport en commun multimodal et efficace dans l'axe du corridor de transport en commun structurant métropolitain identifié au PMAD qu'est la route 132.</p>
<p>5 Faire la promotion des éléments distinctifs de la ville contribuant à une identité locale.</p>	<p>5.1 Élaboration d'une liste d'éléments patrimoniaux de la ville.</p> <p>5.2 Intégration de la culture dans les aménagements de la ville (mobilier urbain, centre-ville, affichage, entrées de ville, etc.).</p> <p>5.3 Aménager de nouvelles entrées de ville distinctives aux endroits identifiés sur le plan 2 « Concept d'organisation spatiale ».</p>
<p>6 Encourager une gestion environnementale des matières résiduelles.</p>	<p>6.1 Mise en œuvre du plan de gestion des matières résiduelles (recyclage, collecte des résidus verts, collecte des résidus industriels, commerciaux et institutionnels).</p>

Ajouté par le règlement 2008-PU-02 le 5 oct. 2015

Ajouté par le règlement 2008-PU-02 le 5 oct. 2015

Ajouté par le règlement 2008-PU-02 le 5 oct. 2015

Ajouté par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

<p>7. Réaménager les quartiers existants dans une perspective de développement durable.</p>	<p>7.1 Minimiser les espaces minéralisés par du verdissement.</p> <p>7.2 Promouvoir la plantation d'arbres près des emplacements destinés à la mobilité active ou aux loisirs.</p> <p>7.3 Concevoir des aménagements optimisant une gestion efficace des eaux de pluie.</p>
---	---

En nommant ces objectifs et moyens de mise en œuvre, le plan d'urbanisme reconnaît le rôle de la ville à plusieurs échelles d'enjeux et conséquemment à plusieurs niveaux de planification territoriale. Le plan d'urbanisme doit être perçu non pas comme un document unique et indépendant, mais plutôt comme faisant partie d'une démarche de planification plus large selon l'échelle des enjeux territoriaux.

### 4.3 LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

Modifié par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

#### 4.3.1 Améliorer la qualité du paysage urbain et protéger les paysages d'intérêt métropolitain

##### *Problématique :*

Tel que le spécifie le PMAD, la question du paysage doit donner lieu à une démarche intégrée de valorisation, dans tous les secteurs de l'aménagement du territoire. L'enjeu principal demeure la reconnaissance de la notion de paysage et son intégration dans le processus de planification et de décision. Selon le Conseil du paysage québécois, il devient paysage lorsque des individus et des collectivités lui accordent une valeur paysagère. Les paliers régionaux souscrivent à la Charte mise de l'avant par cet organisme.

Les Montérégiennes (monts Royal, Saint-Hilaire, Saint-Bruno et Rougemont) et les îles constituant l'archipel de Montréal sont identifiées comme composantes paysagères métropolitaines. Malgré que les percées visuelles et les vues soient peu présentes vers celles-ci sur le territoire, elles doivent être privilégiées, bonifiées et mises en valeur.

La CMM a identifié le corridor du boulevard Marie-Victorin, aux abords de la Voie maritime du Saint-Laurent et de la rue Centrale comme paysage d'intérêt métropolitain. La MRC a reconnu la valeur identitaire de ce paysage à l'échelle régionale.

Cet axe offre des vues intéressantes sur Montréal et sur le fleuve Saint-Laurent. Il est un atout majeur pour la Ville de Sainte-Catherine en terme de paysage urbain d'intérêt métropolitain. La route panoramique possède un avantage socioéconomique que la Ville souhaite optimiser et mettre en valeur tout en maintenant l'accès à ce panorama au plus grand nombre de ses citoyens. Le paysage contribue également à la biodiversité et doit être traité respectueusement.

Le Récré-O-Parc, la piste cyclable du boulevard Marie-Victorin, le parc Optimiste et le parc de Chevaliers-de-Colomb permettent déjà à la population et aux visiteurs d'apprécier certaines vues. L'aménagement des lieux publics et privés doit toutefois être amélioré afin de maximiser les panoramas et d'en faire une véritable route panoramique d'intérêt régional.

En plein cœur de la Ville, le corridor des rivières Saint-Pierre et Saint-Régis a été peu mis en valeur lors de l'urbanisation du territoire. La Ville de Sainte-Catherine demeure propriétaire de plusieurs segments de la rive même si certaines parcelles ont été vendues pour agrandir les terrains résidentiels adjacents. Les berges sont dans une situation précaire à certains endroits et celles-ci ne sont peu ou pas accessibles à la population alors qu'elles offrent des paysages urbains d'intérêt.

Certains secteurs de la Ville, notamment ceux construits de plus longue date, se démarquent par une végétation mature qui contribue de façon importante au paysage et à l'agrément des lieux. Cette végétation mature et celle en devenir doivent être protégées et bonifiées afin de conserver sa valeur paysagère.

Le paysage urbain nécessite toutefois une amélioration continue. Effectivement alors que certaines rues du territoire ont subi des transformations majeures dans les dernières années, d'autres devront être réaménagées dans la perspective des orientations du plan d'urbanisme et du développement durable. Les rues Lamarche, Centrale, Brébeuf et le boulevard Marie-Victorin sont parmi celles-ci. Des surfaces pavées moins importantes et une végétation bonifiée viendront contribuées au paysage urbain.

De plus, une amélioration continue et cohérente devra se poursuivre pour certains bâtiments de la Ville et équipements publics, tels que les installations dans le Récré-O-Parc, des espaces à aménager sous l'emprise de la ligne de transport d'énergie, certains parcs et bâtiments municipaux. Enfin la Ville entend poursuivre l'aménagement des entrées de ville dans l'objectif de se distinguer et de renforcer le sentiment identitaire.

### Orientation d'aménagement 1

Améliorer la qualité du paysage urbain et protéger les paysages d'intérêt métropolitain.

Objectif	Action et moyen de mise en œuvre
<p>1. Améliorer l'aspect de la propriété publique dans le corridor du boulevard Marie-Victorin et Centrale dans la perspective de route panoramique d'intérêt régional.</p>	<p>1.1 Récupérer, à des fins publiques ou d'espaces verts, la totalité de l'emprise du boulevard;</p> <p>1.2 Plan directeur des rues et programme d'amélioration de l'emprise publique (chaussée, trottoir, piste cyclable, éclairage, mobilier);</p> <p>1.3 Programme de contrôle de la végétation de la Voie maritime;</p> <p>1.4 Aménagement du parc Optimiste selon le plan directeur d'aménagement des parcs et espaces verts;</p> <p style="padding-left: 20px;">En collaboration avec la Voie maritime, embellir le pont-levis et aménager un lieu d'interprétation;</p> <p>1.5 Planification et aménagement d'une promenade riveraine, en cohérence avec le <i>Plan de mobilité active et durable de la Ville, mettant en valeur et protégeant le paysage d'intérêt métropolitain</i>;</p> <p>1.6 Maintenir l'accès aux panoramas et aux points de vue d'intérêt;</p> <p>1.7 Réaménager la rue Centrale;</p> <p>1.8 Planification détaillée des secteurs à développer, redévelopper ou requalifier et PAE.</p>
<p>2. Structurer, bonifier et améliorer le cadre bâti et les aménagements privés dans l'axe de la route panoramique (Marie-Victorin et Centrale).</p>	<p>2.1 PIIA, PAE cohérents par tronçon ou par secteur à développer, redévelopper ou requalifier;</p> <p>2.2 Protection des arbres (règlement d'urbanisme);</p>

Modifié par le règlement 2008-PU-02 le 5 oct. 2015

Ajouté par le règlement 2008-PU-02 le 5 oct. 2015

Modifié par le règlement 2008-PU-02 le 5 oct. 2015

	<p>2.3 PIIA bâtiment d'intérêt patrimonial;</p> <p>2.4 Collaborer avec la fabrique et la commission scolaire pour une utilisation et un aménagement optimum de leurs propriétés, en ce qui a trait notamment au stationnement;</p> <p>2.5 Contrôler l'affichage des commerces;</p> <p>2.6 Planifier des projets de développement, redéveloppement ou requalification en cohérence avec le milieu d'insertion qui optimisent les vues, mettent en valeur le milieu et maintiennent l'accès au panorama.</p>
<p>3. Protéger, améliorer et entretenir la végétation.</p>	<p>3.1 Programme de foresterie urbaine;</p> <p>3.2 Maintien du programme de plantation d'arbres (nouvelle maison);</p> <p>3.3 Réglementation d'urbanisme;</p> <p>3.4 Programme d'embellissement visant la participation du citoyen;</p> <p>3.5 Corvée et nettoyage des berges.</p>
<p>4. Compléter l'aménagement urbain des rues plus anciennes.</p>	<p>4.1 Plan directeur des rues</p> <p>4.2 Planification et réalisation des travaux sur les rues plus anciennes telles que les rues Centrale, Lamarche et Brébeuf. (Trottoir, bordures, voies de stationnement, piste cyclable, plantation, éclairage).</p>
<p>5. Améliorer le traitement des entrées de villes.</p>	<p>5.1 Planifier le traitement des entrées de villes en parallèle avec la planification du boulevard urbain de la route 132;</p>

Ajouté par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

Modifié par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

	<p>5.2 Programme de signalétique municipale;</p> <p>5.3 Maintien d'un aménagement floral à l'axe des autoroutes « 30/132 ».</p>
<p>6. Favoriser une intégration harmonieuse des constructions ou une amélioration esthétique du bâti sur l'ensemble du territoire.</p>	<p>6.1 Participer à la définition d'un concept de développement régional du domaine privé le long de la route 132 et de critère d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA);</p> <p>6.2 Adoption et application des règlements sur les PIIA;</p> <p>6.3 Aménager l'emprise d'Hydro-Québec selon le Plan directeur d'aménagement des parcs et espaces verts;</p> <p>6.4 Exiger des bandes tampons entre les usages et les constructions incompatibles entre eux;</p> <p>6.5 Programme de rénovation des bâtiments précisant les secteurs construits majoritairement avant 1971.</p>

Modifié par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

#### **4.3.2 Optimiser l'utilisation du sol afin d'améliorer la qualité de vie en fonction de la capacité de développement du territoire**

##### *Problématique :*

Le premier objectif général du SAR de la MRC repose sur la notion de qualité de vie qui doit se préciser par le niveau de la qualité, de la complexité, de l'accessibilité et de la compacité des milieux de vie. C'est dans cet objectif, en prenant en considération ces éléments, que la Ville de Sainte-Catherine souhaite améliorer la qualité de vie de ses citoyens en optimisant l'utilisation du sol en fonction de la capacité de développement du territoire.

L'organisation des fonctions urbaines et les limites de l'urbanisation doivent être réévaluées en fonction des capacités du territoire. En 2011, on comptait 6 560 ménages à Sainte-Catherine. Selon les données de la MRC de Roussillon basées sur le recensement de 2011 de Statistique Canada, on prévoit une augmentation de 166 ménages entre 2009 et 2031 à Sainte-Catherine, soit une augmentation d'à peine 3%,

comparativement à 26% pour l'ensemble de la MRC. La Ville souhaite une croissance supérieure et ce, malgré le peu de secteurs encore disponibles pour le développement résidentiel. L'optimisation du développement, du redéveloppement et de la requalification est donc essentielle.

Afin de favoriser la compacité de l'urbanisation et d'optimiser l'utilisation du sol, la Ville devra consolider le développement résidentiel dans les secteurs à développer, redévelopper ou requalifier identifiés au plan 4 « Secteurs à développer, redévelopper ou requalifier ». Ces secteurs représentent l'occasion de développer des projets novateurs dans l'esprit du PMAD. Ceux-ci devront présenter une densité minimale déterminée tout en offrant une variété dans la typologie résidentielle. La mixité des fonctions devra être favorisée à proximité des réseaux de transport en commun.

Le développement, le redéveloppement et la requalification devront se faire dans le contexte métropolitain et adhérer aux orientations du PMAD et de la MRC. Sainte-Catherine continuera la transformation déjà entamée afin de s'orienter vers un type de développement urbain caractérisé par des projets intégrés aux réseaux de mobilité active et de transport en commun.

Les aménagements préconisés par le PMAD et la MRC visent la réalisation de milieux de vie complets intégrant densité, mixité, accessibilité avec un caractère distinctif et un design s'orientant sur un point d'accès au transport collectif. Afin d'optimiser le développement urbain des secteurs qui ne sont pas directement reliés à un point d'accès majeur du transport collectif, des seuils minimaux de densité doivent être définis. L'établissement des seuils minimaux de densité à la section 5.2 du plan d'urbanisme contribuera à atteindre cet objectif ainsi qu'à restreindre les coûts des infrastructures et les impacts environnementaux associés à la croissance urbaine.

Afin de favoriser la densification du territoire et des projets conçus dans une perspective de développement durable, la Ville entend poursuivre son programme de soutien financier municipal, établi en 2015. Et ce, pour les projets répondant aux conditions établies par la réglementation dans l'objectif de projets durables et optimaux.

Modifié par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

<b>Orientation d'aménagement 2</b>	
Optimiser l'utilisation du sol afin d'améliorer la qualité de vie en fonction de la capacité de développement du territoire.	
<b>Objectif</b>	<b>Action et moyen de mise en œuvre</b>
1. Diversifier l'offre résidentielle et consolider les développements mixtes et résidentiels dans les secteurs à développer, redévelopper ou requalifier;	<p>1.1 Consolider le développement des secteurs à développer, redévelopper ou requalifier identifiés au plan 4 « Secteurs à développer, redévelopper ou requalifier »;</p> <p>1.2 Établir un seuil minimal de densité à 30 logements par hectare à l'intérieur de l'aire d'affectation multifonctionnelle pour les secteurs à développer, redévelopper ou requalifier;</p> <p>1.3 Établir un seuil minimal de densité à 40 logements par hectare à l'intérieur de l'aire d'affectation multifonctionnelle structurante (aires TOD et corridor de transport) pour les secteurs à développer, redévelopper ou requalifier;</p> <p>1.4 PPU, PIIA et plans d'aménagement d'ensemble.</p>
2. Assurer une cohabitation harmonieuse entre les différentes fonctions urbaines	<p>2.1 Établissement de mesures de mitigations et de bandes tampons entre différentes fonctions incompatibles;</p> <p>2.2 Planifier les aménagements requis en amont des projets;</p> <p>2.3 Affectations du territoire, réglementation et plan de zonage;</p> <p>2.4 PPU, PIIA et plans d'aménagement d'ensemble.</p>
3. Concevoir des projets immobiliers aux typologies diverses favorisant l'accès aux différentes clientèles, tel que par les principes d'accessibilité universelle, et correspondant aux orientations des diverses politiques municipales.	<p>3.1 Diversifier les types de logements dans les projets;</p> <p>3.2 Favoriser une diversité des modes de propriété des logements (privé, locatif, collectif et coopératif) et de superficies afin d'accueillir un plus grand nombre de ménages;</p> <p>3.3 Privilégier des projets offrant des logements aménagés sous les principes de l'accessibilité universelle;</p> <p>3.4 Planifier des projets intégrant des résidences pour personnes âgées;</p>



	<p>3.5 Règlements relatives à l'aménagement de maisons intergénérationnelles;</p> <p>PIIA encadrant les agrandissements en fonction des secteurs d'accueil.</p>
<p>4. Poursuivre la transformation et la densification des collectrices par des projets résidentiels s'intégrant aux secteurs d'accueil.</p>	<p>4.1 Favoriser les projets de densification sur les collectrices;</p> <p>4.2 Établir un seuil minimal de densité à 30 logements par hectare à l'intérieur de l'aire d'affectation multifonctionnelle pour les secteurs à développer, redévelopper ou requalifier;</p> <p>4.3 Établir un seuil minimal de densité à 40 logements par hectare à l'intérieur de l'aire d'affectation multifonctionnelle structurante (aires TOD et corridor de transport) pour les secteurs à développer, redévelopper ou requalifier;</p> <p>4.4 Réglementation d'urbanisme (zonage et PIIA) encadrant la densification.</p>
<p>5. Planifier et concevoir les développements dans les zones prioritaires d'aménagement (aires TOD et corridor de transport) en fonction des points d'accès au transport en commun et de la mobilité active;</p>	<p>5.1 Assujettir les zones adjacentes aux points d'accès au transport en commun aux règlements sur les PAE et les PIIA;</p> <p>5.2 Planifier les projets de développement, redéveloppement ou requalification orientés vers l'accès au transport en commun, particulièrement dans les zones destinées à la mixité à proximité du corridor de transport en commun structurant;</p> <p>5.3 Concevoir les projets en s'inspirant des principes et balises d'aménagement des aires TOD.</p>
<p>6. Développer, redévelopper, requalifier les terrains adjacents à la route 132 dans une perspective de boulevard urbain et de corridor de transport en commun structurant intégrant une mixité des usages;</p>	<p>6.1 Prévoir une mixité d'usage aux abords de la route 132;</p> <p>6.2 Réaliser les objectifs du <i>Plan directeur de redéveloppement de la route 132</i>, en élaboration avec les villes de Delson et Saint-Constant;</p> <p>6.3 Assurer une desserte adéquate des équipements structurants et en faire le cœur de milieux de vie;</p> <p>6.4 Règlements d'urbanisme (zonage, PIIA, PAE).</p>

7. Promouvoir et soutenir les projets visant l'optimisation du territoire et la rénovation résidentielle.	7.1 Maintenir et développer des programmes de soutien municipal dans les secteurs à développer, redévelopper ou requalifier pour les projets s'inscrivant dans l'esprit du plan d'urbanisme;  7.2 PIIA, agrandissement selon le type d'architecture.
8. Éviter toute source excessive de bruit routier qui peut aller à l'encontre de la quiétude et de la convivialité des milieux de vie.	8.1 Hiérarchisation du réseau routier;  8.2 Mesures d'apaisement de la circulation sur les certaines rues locales;  8.3 Consolider les espaces de mitigation végétalisés ou construits afin de diminuer les impacts reliés au bruit;  8.4 Favoriser la diminution de la vitesse maximale sur la route 132 de 70 km/h à 50 km/h;  8.5 Mesures de mitigation relatives aux bruits et vibrations aux abords de la route 132 et de l'A-730..
9. Favoriser la conversion d'industries et de commerces désuets ou isolés, dans le centre-ville ou dans les quartiers résidentiels, à des fins résidentielles ou mixtes.	9.1 Réglementation stricte des usages et des constructions dérogatoires;  9.2 PPU du pôle des Écluses;  9.3 PPU du secteur centre-ville;  9.4 PPU du boulevard Marie-Victorin.

### 4.3.3 Valoriser et protéger les espaces naturels et récréatifs

La Ville de Sainte-Catherine compte plusieurs espaces naturels à valoriser et à protéger : les rives du Saint-Laurent et les îles, sujettes à l'érosion, le Récré-O-Parc, qui demeure un attrait régional d'envergure, les rivières Saint-Régis et Saint-Pierre, la Presqu'île à Boquet, site d'intérêt archéologique, l'île aux Hérons, site d'intérêt faunique et floristique et refuge d'oiseaux migrateurs, les Rapides de Lachine, projet de refuge faunique, la digue et les îlots de la Voie maritime, le secteur des écluses, site d'intérêt faunique et floristique, le petit bassin de La Prairie, secteur de conservation. Le milieu naturel peut être mis en valeur par le développement d'activités récréatives compatibles avec le territoire. Certains sites possèdent un potentiel de développement récréotouristique qu'il faudra évaluer. À ce sujet, le plan directeur d'aménagement des parcs et espaces verts

de Ville de Sainte-Catherine présente quatre (4) principes directeurs de développement <sup>21</sup> :

- Planifier les interventions afin de développer des espaces cohérents, intégrés et adaptés aux besoins de la population.
- Rationaliser les équipements hors norme ou superflus afin d'assurer un environnement sécuritaire aux utilisateurs des parcs.
- Consolider les aménagements existants et l'offre en matière de plateaux sportifs tel que le Sportium, installation sportive d'intérêt métropolitain.
- Développer des aménagements pour les parcs non exploités.

Modifié par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

Au niveau de la MRC de Roussillon, il y a une volonté exprimée dans le schéma d'aménagement révisé de mettre sur pied un réseau récréatif régional (3R) qui relie le Récré-O-Parc, le secteur des écluses et la rivière Saint-Pierre sur le territoire de Sainte-Catherine aux autres pôles et circuits récréotouristiques de la région.

Mise à part la plantation d'un arbre pour toute nouvelle propriété, la Ville n'applique pas systématiquement d'autres mesures visant à protéger et augmenter la végétation urbaine, alors que le territoire compte de nombreux arbres matures dans les anciens secteurs.

Par ailleurs, rappelons l'aménagement de l'emprise de la ligne de transport d'énergie traversant d'est en ouest le territoire de la ville qui peut encore être complété ou amélioré.

Modifié par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

Enfin, la Ville entend contribuer de façon particulière à la Trame verte et bleue du Grand Montréal, particulièrement par l'aménagement d'un camping nature au Récré-O-Parc et le réaménagement des rives du Fleuve Saint-Laurent et de la Voie Maritime.

<b>Orientation d'aménagement 3</b>	
Valoriser et protéger les espaces naturels et récréatifs	
<b>Objectif</b>	<b>Action et moyen de mise en œuvre</b>
1. Offrir un réseau de parcs de qualité dans une optique de renforcement de l'identité municipale.	1.1 Mettre en œuvre le plan directeur d'aménagement des parcs et espaces verts de la Ville de Sainte-Catherine
2. Améliorer la propreté de l'ensemble des parcs	2.1 Programme d'entretien

<sup>21</sup> PLANI-CITÉ, Plan directeur d'aménagement des parcs et espaces verts de la Ville de Sainte-Catherine. Décembre 2005. p.31.

<p>3. Mettre en valeur, à l'échelle régionale, le Récré-O-Parc et l'exploiter en accord avec la volonté municipale de Sainte-Catherine.</p>	<p>3.1 Identifier les aspirations locales</p> <p>3.2 Documenter le potentiel archéologique</p> <p>3.3 Identifier et poursuivre les démarches avec les MRC pour créer le parc régional</p> <p>3.4 Positionner le Récré-O-Parc et son camping nature comme destinations touristiques d'intérêt métropolitain</p>
<p>4 Contribuer à la réalisation du réseau récréatif régional de la MRC de Roussillon et à la Trame verte et bleue du Grand Montréal.</p>	<p>4.1 Voir objectif 3</p> <p>4.2 Participation municipale aux travaux de la MRC et de la CMM</p> <p>4.3 Agir comme catalyseur dans le développement du tourisme récréatif basé sur la mise en valeur des potentiels naturels et des paysages de la route panoramique d'intérêt métropolitain</p> <p>4.4 Conserver les rives des rivières du Partage Saint-Régis et Saint-Pierre (contribution aux fins de parc et contrôle de l'occupation) pour une intégration au réseau</p>
<p>5 Protéger les rives et le littoral des cours d'eau et du fleuve, les milieux humides, les zones inondables, les boisés d'importance, les sites d'intérêt faunique et floristique.</p>	<p>5.1 Réglementation d'urbanisme</p> <p>5.2 Plan de gestion environnementale des sites d'intérêt faunique et floristique.</p> <p>5.3 Répertoire des milieux humides sur le territoire</p>
<p>6 Protéger le site d'intérêt archéologique de la Presqu'île à Boquet.</p>	<p>6.1 Réglementation d'urbanisme</p> <p>6.2 Programme régional de mise en valeur du Récré-O-Parc</p>

Ajouté par le règlement 2008-PU-02 le 5 oct. 2015

Modifié par le règlement 2008-PU-02 le 5 oct. 2015

Modifié par le règlement 2008-PU-02 le 5 oct. 2015

#### 4.3.4 Réaménager et consolider le secteur industriel

Modifié par le règlement 2008-  
PU-03 le 5 oct. 2015

Le secteur industriel de la Ville de Sainte-Catherine, qui occupe 33% de la superficie de la Ville, est vacant à 34%. La zone centre du secteur industriel, qui est caractérisé par une mixité des usages industriels et résidentiels, est le secteur avec le plus grand potentiel de développement. Le développement industriel stagne, mais suite au déploiement des nouvelles voies de circulation, le secteur industriel offrira des opportunités d'implantations importantes pour la Ville. En effet, la demande pour de nouveaux ensembles résidentiels sur le territoire de Sainte-Catherine est de plus en plus forte. Malheureusement, Sainte-Catherine dispose de peu de terrains pour répondre à cette demande.

Modifié par le règlement 2008-  
PU-01 le 6 sept. 2011

Dans un contexte où les opportunités de développement de la municipalité sont limitées par le manque de terrains disponibles et où l'occupation du sol du parc d'affaires est peu optimisée, la redynamisation de ce pôle économique devient primordiale. Ce secteur correspond à un secteur central du territoire municipal au sens de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

La Ville de Sainte-Catherine doit relever le défi de dynamiser son secteur industriel et de gérer son interface avec le domaine résidentiel qui cherche à s'étendre.

L'accessibilité à la Voie maritime, au réseau ferroviaire et au réseau autoroutier est un atout sur lequel la ville peut miser. Les créneaux industriels lourds et de transport que privilégie le schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon doit être considéré avec discernement en raison de ses répercussions environnementales, des risques pour la santé et de ses généralement faibles retombées fiscales pour une municipalité.

Modifié par le règlement 2008-  
PU-03 le 5 oct. 2015

Ajouté par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

Orientation d'aménagement 4	
Réaménagement et consolider le secteur industriel	
Objectif	Action et moyen de mise en œuvre
1. Assurer la pérennité et la consolidation du secteur portuaire et participer à faire de Roussillon la plaque tournante des services de transport de marchandises en direction des États-Unis et de l'Ontario	1.1 Produire un plan conjoint d'intervention à coût partagé entre la municipalité et les industries  1.2 Intervenir pour le maintien du chemin de fer  1.3 Favoriser l'implantation d'activités industrielles diversifiées en accord avec les analyses économiques

	1.4 Participer à la consolidation du pôle logistique de transport régional
Modifié par le règlement 2008-PU-01 le 6 sept. 2011	2. Favoriser l'implantation d'industries ayant un apport fiscal positif appréciable entre le prolongement du boulevard Saint-Laurent et la route 132 à l'intérieur du parc d'affaires.
	2.1 Affectations du sol 2.2 Réglementation d'urbanisme
	3. Éviter les conflits entre les fonctions résidentielles et industrielles et gérer les risques pour la santé (voir section 2.6)
	3.1 Réglementation d'urbanisme (utilisation du sol compatible à proximité d'infrastructures associées à des risques pour la santé, distance séparatrice, bande tampon, plantation, etc.) 3.2 Participation au plan régional de sécurité publique 3.3 Plans des mesures d'urgence
Modifié par le règlement 2008-PU-01 le 6 sept. 2011 et 2008-PU-03, le 5 oct. 2015	4. Compléter la viabilisation du secteur industriel selon une stratégie de développement.
	4.1 Programme Particulier d'Urbanisme du secteur central du parc d'affaires 4.2 Plan directeur des rues et des infrastructures 4.3 Collaboration municipale à la planification des circuits de transport collectif pour assurer la desserte du parc industriel 4.4 Encourager le redéveloppement, la requalification et la réutilisation d'immeubles vacants ou vétustes 4.5 Réaménager l'axe de la rue Garnier afin d'en faire un accès direct au secteur industriel à partir de l'A-730 4.6 Aménager de façon distinctive l'entrée du parc d'affaires
Ajouté par le règlement 2008-PU-02 le 5 oct. 2015	
Ajouté par le règlement 2008-PU-03 le 5 oct. 2015	
Ajouté par le règlement 2008-PU-02 le 5 oct. 2015	5. Minimiser les risques et limiter les contraintes associées à la santé et la sécurité publique
	5.1 Réaliser un plan de sécurité publique 5.2 Établir un plan d'urgence environnemental

	5.3 Identifier et connaître les sources de risques pour la santé et la sécurité publique
	5.4 Restreindre l'implantation d'usages résidentiels, institutionnels et récréatifs à proximité des industries de transfert, d'entreposage, de manipulation et de traitement de matières dangereuses
	5.5 Comité des mesures d'urgence local
	5.6 Comité des mesures d'urgence régional

Modifié par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

#### **4.3.5 Réaménager la route 132 en boulevard urbain destiné à la création de milieux de vie dynamiques, à échelle humaine et axés sur le transport collectif**

La route 132 est identifiée au PMAD et au SAR de la MRC comme un corridor de transport en commun métropolitain structurant. Cette identification fait du corridor une zone prioritaire d'aménagement et de réaménagement. Le *Plan directeur de redéveloppement de la route 132*, réalisé conjointement avec les villes voisines de Delson et Saint-Constant est élaboré dans cette perspective et en cohérence avec les objectifs régionaux pour ce type d'infrastructures. Le réaménagement de la route 132 devra se faire dans les principes d'aménagements axés sur le transport collectif et assurer l'intégration des composantes reliées à la circulation, au transport en commun, à la sécurité, à l'aménagement et au développement. Les aménagements de la route 132 devront également permettre d'optimiser le potentiel de développement et garder ouvertes toutes les options, tant pour la circulation, le transport en commun que pour la diversité des usages à proximité. Le tout afin de consolider ce corridor de transport en commun structurant pour le secteur pour tout l'Est de la MRC.

Dans le cadre du réaménagement de la route 132 en boulevard urbain, projeté par le ministère des Transports, la Ville de Sainte-Catherine souhaite améliorer la qualité de cette artère afin de la rendre plus esthétique et plus dynamique. Parmi ces particularités, notons la largeur de l'emprise de la route 132 qui fut réservée à des fins autoroutières par le Ministère des Transports et qui n'est plus requise avec la réalisation de l'autoroute 30 plus au sud. Cette largeur, de part et d'autre de la route, représente un important potentiel de développement dans le cadre de l'aménagement de l'artère en boulevard urbain. Une décision ministérielle se fait toutefois attendre depuis de nombreuses années dans ce dossier. Dans cette perspective de boulevard urbain, certaines transformations déjà entamées seront à compléter telles que la vétusté de certains bâtiments, le manque d'aménagement des terrains en façade, les aménagements destinés à la mobilité active, la disparité dans l'affichage et le manque de végétation en général.

Modifié par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

<b>Orientation d'aménagement 5</b>	
Réaménager la route 132 dans une perspective de développement durable et de boulevard urbain comme corridor de transport en commun métropolitain structurant à vocation multifonctionnelle	
<b>Objectif</b>	<b>Action et moyen de mise en œuvre</b>
1. Dans le cadre de la planification du boulevard urbain, assurer des liens optimaux, sécuritaires et conviviaux avec les terrains, commerciaux ou mixtes	1.1 Participation municipale aux travaux de planification de la région et du MTQ; 1.2 PAE et PPU pour le développement des pôles de développement identifiés; 1.3 <i>Plan directeur de redéveloppement de la route 132</i> , réalisé conjointement avec les villes voisines de Delson et Saint-Constant; 1.4 Réglementation d'urbanisme (normes et accès aux terrains), PIIA.
2. Favoriser la réorganisation des terrains et leur utilisation à des fins mixtes, résidentielles, commerciales ou de bureaux	2.1 Se réappropriier les emprises du MTQ inutilisées à des fins de développement visant les objectifs et orientations d'aménagement municipaux et régionaux; 2.2 Réglementation d'urbanisme (affectations et zonage); 2.3 PPU, PAE.
3. Favoriser la mixité des usages dans les différents pôles afin de créer des milieux de vie dynamiques, avec un cœur de quartier et orientés vers le transport en commun	3.1 Favoriser l'implantation d'usages complémentaires et de services de proximité; 3.2 Réglementation d'urbanisme (affectations et zonage); 3.3 PPU, PAE.
4. Améliorer l'apparence des bâtiments, de l'affichage, des terrains et harmoniser de part et d'autre de la route 132.	4.1 Harmoniser certaines normes entre les villes de Saint-Constant et Sainte-Catherine; 4.2 PIIA (architecture, enseignes, aménagement des terrains).



5. Mettre en place des interfaces adéquates avec les quartiers résidentiels de plus faible densité	5.1 Réglementation d'urbanisme;
	5.2 PPU, PAE;
	5.3 Planifier l'implantation d'usages et de gabarits de bâtiments créant des interfaces avec les quartiers résidentiels de plus faible densité.

Modifié par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

#### 4.3.6 Consolider et mettre en valeur le secteur centre-ville afin de créer un milieu de vie dynamique et complet

Le secteur bordant le boulevard Saint-Laurent, à l'angle des rues Centrale et Union, forment une concentration d'activités et de fonctions urbaines diversifiées caractérisant le cœur de ville. On y retrouve une plus forte densité d'habitation, le centre communautaire, le parc Fleurs-de-Lys où se déroule des festivités lors d'événements spéciaux, un centre d'achat et une concentration d'habitations mixtes (commerces au rez-de-chaussée) en bordure de la rue Centrale.

Une forte concentration de résidences construites avant 1971 aux abords de la rue Centrale présente un potentiel intéressant de redéveloppement. La proximité de l'école, des commerces locaux et du centre communautaire contribue à la formation d'une clientèle piétonne et cycliste ce qui rend le secteur intéressant à l'échelle humaine.

Malgré certains besoins de revitalisation et de requalification, le secteur présente plusieurs points intéressants à la création d'un cœur de ville.

Modifié par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

Orientation d'aménagement 6	
Consolider et mettre en valeur le secteur centre-ville afin de créer un milieu de vie dynamique et complet	
Objectif	Action et moyen de mise en œuvre
1. Consolider et mettre en valeur le secteur centre-ville du boulevard Saint-Laurent, des rues Union et Centrale comme milieu de vie complet.	1.1 PPU pour le secteur centre-ville; 1.2 Affectations du sol et zonage; 1.3 Favoriser la mixité des usages et la conservation des commerces et services de proximité; 1.4 Favoriser la densification du territoire au centre-ville
2. Optimiser le développement de l'îlot Centrale/Saint-Laurent/Union	2.1 Favoriser la requalification du centre d'achat de la rue Union à travers la réglementation d'urbanisme et d'autres outils;

	<p>2.2 Développer et requalifier les terrains au sud du centre d'achat de la rue Union, situés dans l'affectation centre-ville, avec les densités minimales pour les secteurs à développer, redévelopper ou requalifier</p>
<p>3. Créer une animation et un dynamisme au centre-ville par des activités permettant de développer le sentiment d'appartenance des citoyens</p>	<p>3.1 Consolider et diversifier la programmation d'activités communautaires et de loisirs au Parc Fleur-de-Lys et au centre municipal Aimé-Guérin (Ma Ville en Fête, Course des 7, autres);</p> <p>3.2 Favoriser la participation des organismes et commerçants locaux dans les divers évènements;</p> <p>3.3 Susciter l'animation par les organismes et commerçants locaux dans les divers évènements;</p> <p>3.4 Revitaliser les installations de la Maison des jeunes Équinox dans une perspective de communautaire;</p> <p>3.5 Réaménager le boulevard Saint-Laurent face au centre municipal Aimé-Guérin.</p>
<p>4. Réaliser des aménagements distinctifs au centre-ville</p>	<p>4.1 Normes d'affichage et architecture à échelle humaine;</p> <p>4.2 Aménager et mettre en valeur les espaces publics et privés en intégrant du mobilier urbain distinctif;</p> <p>4.3 Créer des interfaces unifiées entre les projets privés et le domaine public;</p> <p>4.4 Marquer de manière distinctive les portes d'entrée du secteur centre-ville.</p>

<p>5. Intégrer au cœur du milieu de vie des installations favorisant la mobilité active et collective connectées aux réseaux reliant tout le territoire de la Ville</p>	<p>5.1 Améliorer la desserte en transport collectif et les connexions avec les autres quartiers de la Ville;</p> <p>5.2 Poursuivre les actions sur le domaine public et privé favorisant la mobilité active;</p> <p>5.3 Réaménager le boulevard Saint-Laurent;</p> <p>5.4 Créer un espace public de qualité et rassembleur face au centre municipal Aimé-Guérin;</p> <p>5.5 <i>Plan de mobilité active et durable</i> de la Ville.</p>
---	--

Ajouté par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

#### **4.3.7 Optimiser la desserte de transport en commun requise à un corridor de transport en commun métropolitain structurant dans la perspective de la transformation de la route 132 en boulevard urbain**

L'étalement urbain et la consolidation du réseau routier métropolitain ont contribué à faire de l'automobile le mode de déplacement privilégié par les citoyens. En moyenne, les ménages de Sainte-Catherine possèdent 1,73 véhicule automobile par ménage<sup>22</sup>. Ce taux de motorisation élevé se traduit par une utilisation importante de l'automobile pour les divers déplacements. Les données de 2011 démontrent que 82,7% des déplacements vers le travail des citoyens de Sainte-Catherine sont réalisés en automobile-solo contre 9,1% en transport en commun<sup>23</sup>. Cette situation amène certaines problématiques qui diminuent la qualité de vie des citoyens et la qualité de l'environnement urbain (congestion routière, nuisances sonores, vibration, qualité de l'air, insécurité pour la mobilité active).

Dans le but de modifier ces données et d'atteindre les objectifs régionaux visant à consolider le milieu urbain en structurant les corridors de transport en commun, le plan d'urbanisme suggère la création de milieux de vie axés vers le transport en commun à proximité de la route 132 identifiée tel quel par le PMAD.

<sup>22</sup> Source : Enquête Origine-Destination 2008 de la région de Montréal version 08.2a.

<sup>23</sup> Source : Enquête nationale auprès des ménages 2011, Statistique Canada.

L'intégration prioritaire d'un lien rapide et efficace de transport en commun empruntant le corridor de transport en commun métropolitain structurant qu'est l'axe Taschereau – Route 132 pourrait modifier cette tendance et augmenter l'utilisation du transport en commun dans une perspective de développement durable. Bien entendu cet équipement métropolitain structurant devra s'intégrer dans la planification du futur boulevard urbain mais devrait être implanté avant la transformation de la route 132. Cette intervention majeure permettrait à la Ville de participer à l'objectif métropolitain de « hausser à 30% la part modale des déplacements effectués par transport en commun à la période de pointe du matin d'ici 2021 ».

Les imposants chantiers routiers prévus dans les prochaines années (construction du nouveau pont Champlain, reconstruction de l'échangeur Turcot et réfection du pont Honoré-Mercier) font craindre d'importants problèmes de circulation dans les années à venir et accentuent davantage le besoin d'un réseau de transport en commun rapide, efficace comme mesure de mitigation et alternative à l'automobile-solo dans l'axe de la route 132. L'intermodalité entre les différents modes de transport en commun et actifs devra aussi être privilégiée.

Ajouté par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

<b>Orientation d'aménagement 7</b>	
Optimiser la desserte de transport en commun requise à un corridor de transport en commun métropolitain structurant dans la perspective de la transformation de la route 132 en boulevard urbain	
<b>Objectif</b>	<b>Action et moyen de mise en œuvre</b>
1. Optimiser la desserte en transport en commun sur le territoire de la Ville à destination du corridor de transport en commun structurant	1.1 Collaborer avec le CIT Roussillon et l'organisme de transport métropolitain afin de bonifier le réseau local;  1.2 Optimiser l'efficacité et la rapidité du service aux heures de pointe;  1.3 Améliorer l'offre de services en dehors des heures de pointe;  1.4 Améliorer l'offre de services à destination locale ou à l'intérieure de la MRC.
2. Planifier et réaliser une offre de service de transport en commun rapide et efficace requise à un corridor de transport en commun métropolitain structurant dans l'axe de la route 132	2.1 Collaborer avec le CIT Roussillon, l'organisme de transport métropolitain et les villes avoisinantes afin d'avoir une vision commune de la planification et de l'organisation du transport en commun dans l'objectif d'implanter un service rapide et efficace dans l'axe Taschereau – Route 132;

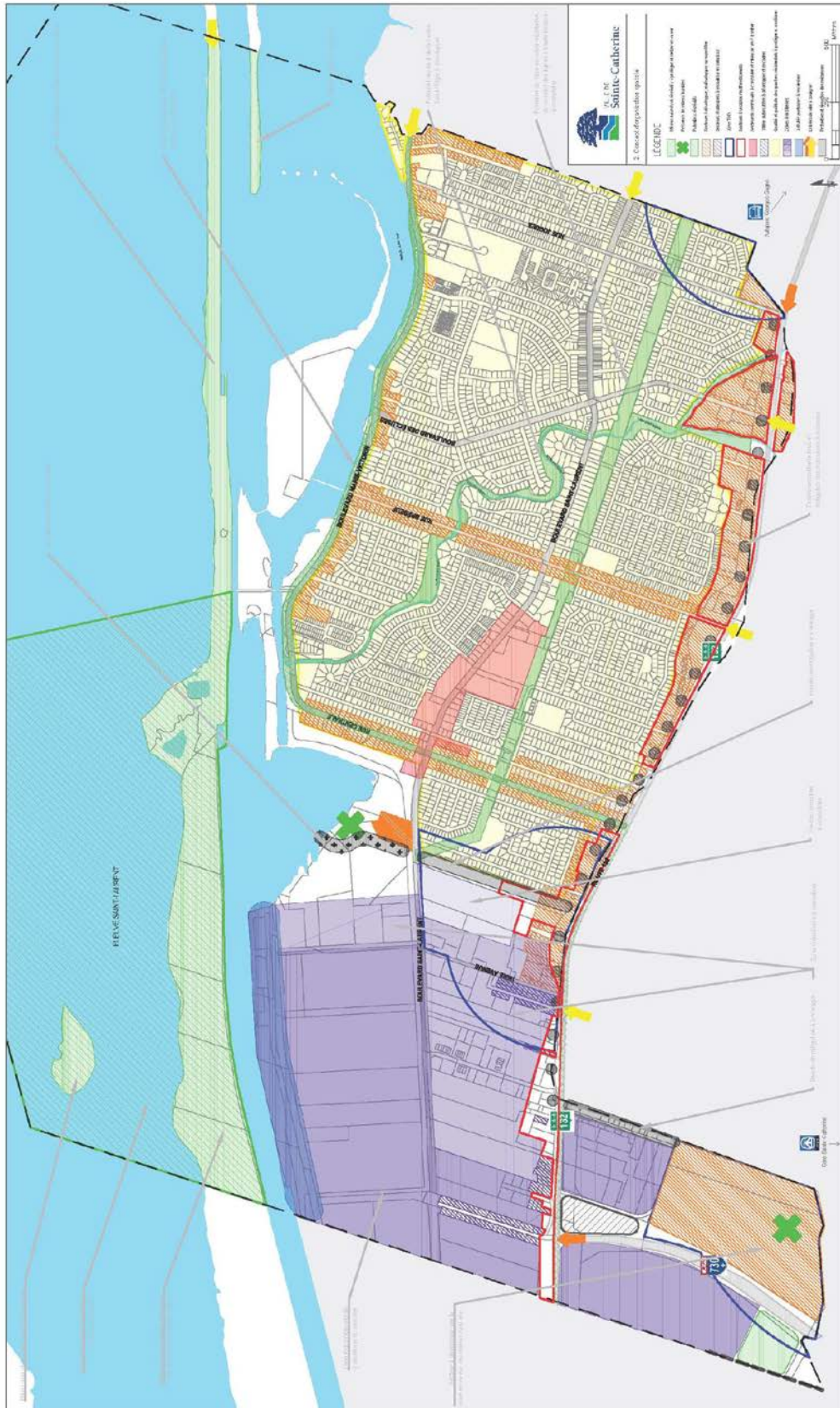
	<p>2.2 Participation au comité métropolitain d'axe Taschereau - Route 132;</p> <p>2.3 Bonifier la desserte en transport en commun à destination du centre-ville de Montréal et son efficacité en considérant les déplacements intermodaux;</p> <p>2.4 Améliorer l'offre de services en dehors des heures de pointe;</p> <p>2.5 Analyser la possibilité d'aménager des équipements facilitant l'intermodalité tels que des points de rabattement ou un stationnement incitatif.</p>
<p>3. Réaménager la route 132 en véritable boulevard urbain incitant à la mobilité active et durable</p>	<p>3.1 Aménager des points d'accès au transport en commun sécuritaires et conviviaux à des endroits stratégiques;</p> <p>3.2 Aménager des infrastructures destinées à la mobilité active orientées vers les points d'accès au transport en commun;</p> <p>3.3 Privilégier l'aménagement d'équipements favorisant l'intermodalité;</p> <p>3.4 Réaliser des aménagements sécuritaires et conviviaux pour la mobilité active en bordure de la route 132;</p> <p>3.5 Connecter les réseaux de mobilité active existants à la route 132 et aux réseaux des villes voisines.</p>
<p>4. Diminuer la circulation automobile dans une perspective de boulevard urbain et d'améliorer la fluidité du transport de marchandises sur la route 132.</p>	<p>4.1 Orienter la circulation de transit à l'extérieur des milieux de vie;</p> <p>4.2 Augmenter la part modale du transport collectif afin d'alléger le réseau;</p> <p>4.3 Prendre en considération les heures de livraison des camions lourds dans la planification de la signalisation;</p> <p>4.4 Encourager l'utilisation de transport ferroviaire et maritime pour des fins de livraison de marchandise.</p>

<p>5. Optimiser l'utilisation du sol et densifier les secteurs à développer, redévelopper ou requalifier aux abords de la route 132</p>	<p>5.1 Création de milieux de vie mixtes plus compacts et orientés vers le transport en commun à proximité de la route 132;</p> <p>5.2 Planifier des projets avec une densité résidentielle de 40 logements à l'hectare ou plus dans le corridor de transport en commun métropolitain structurant de la route 132 afin d'augmenter le nombre d'utilisateurs du transport en commun et d'en maximiser l'offre de services;</p> <p>5.3 Création de pôles d'emplois à proximité des milieux de vie;</p> <p>5.4 Règlementation d'urbanisme, PIIA, PPU, PAE</p>
---	--

#### 4.4 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le concept d'organisation spatiale, présenté en page suivante, illustre schématiquement la vision à long terme du développement territorial. Il montre l'organisation des diverses composantes du milieu qui vise à créer des conditions favorables à l'essor de chacune des fonctions et à orienter les efforts de mise en valeur des potentiels du territoire municipal.

Modifié par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015



**CE DOCUMENT N'A AUCUNE VALEUR LÉGALE**

**Ville de Sainte-Catherine**

Plan d'urbanisme règlement numéro 2008-PU-00  
*Orientations et objectifs d'aménagement*

## 5. GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITES DE SON OCCUPATION

---

### 5.1 PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

L'ensemble du territoire municipal est compris à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation, tel que défini par la MRC de Roussillon. C'est donc dire que l'ensemble du territoire est appelé à être viabilisé suivant des paramètres de densité et d'aménagement urbain et que toute nouvelle construction devrait être desservie par l'aqueduc et l'égout. Cela signifie également que les activités d'extraction, agricoles et agrotouristiques sont interdites sur le territoire de Sainte-Catherine.

### 5.2 AFFECTATIONS DU SOL

#### 5.2.1 Principes du découpage des aires d'affectation du sol

Les grandes affectations du sol ont été élaborées sur la base des orientations d'aménagement et de développement, sur la base du concept d'organisation spatiale établi précédemment et dans le respect des grandes affectations du territoire du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon.

Les limites des aires d'affectation du sol sont indiquées au plan intitulé « Plan d'affectations du sol » présenté à la fin de cette section. Ces limites correspondent à une ligne de lot existante ou projetée, l'axe d'une voie de circulation existante ou projetée, à la limite de boisés, à la rive d'un cours d'eau ou la limite du périmètre d'urbanisation.

Les usages qui pourront être autorisés au règlement de zonage sont ceux identifiés au présent plan d'urbanisme selon les règles suivantes :

- Les zones où seront autorisés des usages qui font partie d'une fonction dominante devront occuper un pourcentage de la superficie de l'aire d'affectation concernée, ce pourcentage est propre à chaque affectation du sol;
- Dans une zone où seront autorisés des usages qui font partie d'une fonction dominante, pourront également être autorisés des usages qui font partie d'une fonction complémentaire autorisée dans l'aire;
- Les aires d'affectation du sol sont identifiées par un préfixe en lettres qui identifie leur affectation dominante.



## 5.2.2 Compatibilité des fonctions urbaines ou des usages

Le tableau 17 présente une grille de compatibilité de différentes fonctions urbaines dans chacune des grandes affectations du sol inspirées d'une grille similaire incluse dans le schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon<sup>24</sup>. Elle permet d'évaluer rapidement la compatibilité d'une fonction dans une aire d'affectation. Toutefois, elle est fournie à titre indicatif et il faut se référer au texte pour déterminer si un usage est compatible ou non à l'intérieur d'une aire d'affectation du sol.

Les définitions des différentes fonctions urbaines apparaissent à la fin du présent chapitre.

Modifié par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

## 5.2.3 L'affectation « Multifonctionnelle »

### a) Fonction dominante

Dans les aires d'affectation **multifonctionnelle**, la fonction dominante est l'**Habitation**. Dans les secteurs identifiés au plan 4 « Secteurs à développer, redévelopper ou requalifier » les projets de *développement, redéveloppement ou requalification* devront respecter une *densité résidentielle brute* minimale de 30 logements par hectare.

### b) Fonctions complémentaires

- Commerce petite surface;
- Commerce moyenne surface;
- Bureau non structurant;
- Mixte non structurant;
- Équipement institutionnel et communautaire non structurant;
- Activité récréative intensive;
- Activité récréative extensive;
- Équipement et réseau d'utilité publique.

### c) Principe de dominance

**50%** de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.

Modifié par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

## 5.2.4 L'affectation « Centre-ville »

### a) Fonction dominante

<sup>24</sup> MRC DE ROUSSILLON. Schéma d'aménagement révisé, 22 mars 2006, tableau 3-2, page 3-61.

Dans l'aire d'affectation **centre-ville**, la fonction dominante est l'**Habitation**. Dans les secteurs identifiés au plan 4 « Secteurs à développer, redévelopper ou requalifier » les projets de *développement, redéveloppement ou requalification* devront respecter une *densité résidentielle brute* minimale de 30 logements par hectare.

#### **b) Fonctions complémentaires**

- **Commerce petite surface;**
- **Commerce moyenne surface,**

*Les marchés d'alimentation dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 5000 mètres carrés sont également autorisés dans cette affectation. Les marchés d'alimentation dont la superficie de plancher brute totale se situe entre 3500 et 5000 mètres carrés doivent cependant respecter les règles d'implantation édictées à l'article 5.2.13;*

- **Bureau non structurant;**
- **Mixte non structurant;**
- **Équipement institutionnel et communautaire non structurant;**
- **Activité récréative intensive;**
- **Activité récréative extensive;**
- **Équipement et réseau d'utilité publique.**

#### **c) Principe de dominance**

**50%** de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.

Modifié par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

### **5.2.5 L'affectation « Communautaire »**

#### **a) Fonction dominante**

Dans les aires d'affectation **communautaire**, la fonction dominante est **Équipement institutionnel et communautaire non structurant**.

#### **b) Fonctions complémentaires**

- **Commerce petite surface;**
- **Bureau non structurant;**
- **Activité récréative intensive;**
- **Activité récréative extensive;**
- **Équipement et réseau d'utilité publique;**
- **Activités de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels.**

### c) Principe de dominance

50% de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.

Modifié par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

### 5.2.6 L'affectation « Multifonctionnelle structurante »

#### a) Fonction dominante

Dans les aires d'affectation **multifonctionnelle structurante**, la fonction dominante est l'**Habitation**. Dans les secteurs identifiés au plan 4 « Secteurs à développer, redévelopper ou requalifier » les projets de *développement, redéveloppement ou requalification* devront respecter une *densité résidentielle brute* minimale de 40 logements par hectare.

#### b) Fonctions complémentaires

- Commerce petite surface;
- Commerce moyenne surface,
  - Un marché d'alimentation dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 5000 mètres carrés peut également être autorisé dans cette affectation. Un marché d'alimentation dont la superficie de plancher brute totale se situe entre 3500 et 5000 mètres carrés doit cependant respecter les règles d'implantation édictées à l'article 5.2.13;
  - Un hôtel dont la superficie de plancher brute totale est supérieure à 3 500 mètres carrés peut être autorisé conditionnellement à ce qu'il respecte les règles d'implantation édictées à l'article 5.2.13.
- Bureau non structurant;
- Bureau structurant;
- Mixte non structurant;
- Mixte structurant;
- Industrie non polluante;
- Équipement institutionnel et communautaire structurant;
- Équipement institutionnel et communautaire non structurant;
- Activité récréative intensive;
- Activité récréative extensive;
- Équipement et réseau d'utilité publique;
- Activités de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels.

### c) Principe de dominance

50% de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.

Modifié par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

## 5.2.7 L'affectation « Industrielle légère »

### a) Fonction dominante

Dans l'aire d'affectation *industrielle légère*, la fonction dominante est **Industrie légère**.

### b) Fonctions complémentaires

- Industrie du transport;
- Commerce lourd;
- Commerce de petite et moyenne surface, particulièrement, les commerces de services (centre sportif, comptoir bancaire, restaurants et autres) et établissements à caractère érotique;
- Bureau non structurant;
- Bureau structurant;
- Mixte non structurant;
- Équipement et réseau d'utilité publique;
- Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels.

### c) Principe de dominance

50% de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.

## 5.2.8 L'affectation « Industrielle lourde »

### a) Fonction dominante

Dans l'affectation *industrielle lourde*, les fonctions dominantes comprennent les usages suivants :

- Industrie lourde;
- Commerce lourd.

### b) Fonctions complémentaires

- Industrie légère;
- Industrie du transport;
- Commerce de petite et moyenne surface, particulièrement, les commerces de services (centre sportif, comptoir bancaire, restaurants et autres) et établissements à caractère érotique;
- Bureau non structurant;
- Bureau structurant;

Modifié par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

- **Mixte non structurant;**
- **Équipement et réseau d'utilité publique;**
- **Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels.**

**c) Principe de dominance**

50% de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.

## 5.2.9 L'affectation « Récréative »

**a) Fonctions dominantes**

Dans les aires d'affectation récréation, les fonctions dominantes comprennent seulement les usages suivants :

- Les activités de récréation intensive et extensive, incluant les commerces complémentaires à l'activité récréative;
- Les activités de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels.

**b) Fonctions complémentaires spécifiques**

Dans les aires d'affectation récréation, les fonctions complémentaires spécifiques comprennent seulement les usages suivants :

- Les équipements communautaires non structurants;
- Les équipements et réseaux d'utilité publique.

**c) Principe de dominance**

À l'intérieur de l'affectation *récréative*, au moins 80 % de la superficie brute de l'aire doit être comprise dans des zones de la réglementation d'urbanisme où sont autorisées l'une ou l'autre ou une combinaison des fonctions dominantes

L'affectation *récréative* occupe 1,3 % de la superficie de l'affectation du territoire *récréative* et 8,7 % de la superficie de l'affectation *multifonctionnelle* du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon comprise dans le territoire de la Ville de Sainte-Catherine.

### **5.2.10 L'affectation « Utilité publique »**

#### **a) Fonctions dominantes**

Dans les aires d'affectation *utilité publique*, les fonctions dominantes comprennent seulement les usages suivants :

- Les équipements et réseaux d'utilité publique

#### **b) Fonctions complémentaires spécifiques**

Dans les aires d'affectation récréation, les fonctions complémentaires spécifiques comprennent seulement les usages suivants :

- Les bureaux non structurants (voir la définition à 5.2.12);
- Les activités de récréation intensive et extensive, incluant les commerces complémentaires à l'activité récréative;
- Les activités de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels.

#### **c) Principe de dominance**

À l'intérieur de l'affectation *utilité publique*, au moins 50 % de la superficie brute de l'aire doit être comprise dans des zones de la réglementation d'urbanisme où sont autorisées l'une ou l'autre ou une combinaison des fonctions dominantes.

L'affectation *utilité publique* occupe 1,1 % de la superficie de l'affectation *multifonctionnelle* et 5,7 % de la superficie de l'affectation *récréative* du territoire du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon comprise dans le territoire de la Ville de Sainte-Catherine.

### **5.2.11 L'affectation « Conservation »**

#### **a) Fonction dominante**

Dans les aires d'affectation *conservation*, les fonctions dominantes comprennent seulement les usages suivants :

- Les activités de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels.

#### **b) Fonctions complémentaires spécifiques**

Dans les aires d'affectation *conservation*, les fonctions complémentaires spécifiques comprennent seulement :

- Les activités récréatives extensives.

#### **c) Principe de dominance**

À l'intérieur de l'affectation *conservation*, 100 % de la superficie brute de l'aire doit être comprise dans des zones de la réglementation d'urbanisme où est autorisée la fonction dominante.

L'affectation *conservation* occupe 100 % de la superficie de l'affectation *récréative* du territoire du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon comprise dans le territoire de la Ville de Sainte-Catherine.

Tableau 17 : Grille des grandes affectations et fonctions

Fonction	Affectation du sol																	
	Habitation	Commerce de moyenne surface	Commerce de petite surface	Commerce lourd	Bureau structurant	Bureau non structurant	Mixte structurant	Mixte non structurant	Équipement institutionnel et communautaire structurant	Équipement institutionnel et communautaire non structurant	Équipement et réseau d'utilité publique <sup>6</sup>	Industrie légère	Industrie lourde	Industrie du transport	Activité récréative intensive	Activité récréative extensive	Activité commerciale de support à la fonction dominante	Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels
Multifonctionnelle (M)	●	○	○			○		○		○	○				○	○		○
Centre-ville (CV)	●	○ <sup>1</sup>	○			○		○		○	○				○	○		○
Communautaire (P)			○			○		○		●	○				○	○		○
Multifonctionnelle structurante (MS)	●	○ <sup>1,2</sup>	○		○	○	○	○	○	○	○	○ <sup>3</sup>			○	○		○
Industrielle légère (IA) <sup>4</sup>		○	○	○	○	○		○ <sup>5</sup>			○	●		○ <sup>7</sup>				○
Industrielle lourde (IB) <sup>4</sup>		○	○	●	○	○		○ <sup>5</sup>			○	○	●	○ <sup>7</sup>				○
Récréative (R)										○	○				●	●	●	●
Utilité publique						○					●				○	○		○
Conservation (C)																○		●

- Fonction dominante
- Fonction complémentaire

## Notes :

1. Un marché d'alimentation dont la superficie de plancher brute totale se situe entre 3500 m<sup>2</sup> et 5000 m<sup>2</sup> peut être autorisé conditionnellement à ce que soient respectées les règles d'implantation prévues à l'article 5.2.13;
2. Un hôtel de plus de 3 500 m<sup>2</sup> peut être autorisé conditionnellement à ce que soient respectées les règles d'implantation prévues à l'article 5.2.13;
3. Industries non polluantes (voir article 5.2.12);
4. Activités de recherche, de fabrication et les services reliés aux domaines médical et pharmaceutique non autorisés;
5. Dans les aires d'affectations industrielles, la fonction Mixte non structurante exclut les activités résidentielles;
6. Sauf un parc d'éoliennes;
7. Industries du transport interdites dans un corridor de 100 mètres en bordure de la route 132.



## 5.2.12 Terminologie

**Activité** : réfère aux activités économiques réalisées sur un territoire (commerces et services, bureaux, industries, institutions, etc.) auxquelles s'ajoute l'habitation, et qui ensemble permettent à une entité urbaine d'exercer ses fonctions au sein d'une agglomération urbaine. La tenue d'une activité sur un terrain ou dans un bâtiment entraîne généralement différents usages.

**Activité récréative extensive** : activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction.

**Activité récréative intensive** : activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que des bâtiments et/ou des aménagements considérables. Les golfs, les terrains de pratique de golf, les bases de plein air, les marinas, les musées et les campings font notamment partie de cette fonction.

**Activités de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels** : activités où seules les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.

**Affectation (aire d')** : Partie de territoire destinée à être utilisée selon une vocation déterminée par les fonctions qui y sont autorisées.

**Aire TOD** : (*transit-oriented development*) : Aire identifiée au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) qui est soumise à l'atteinte de principes inspirés du transit-oriented development. L'aire TOD identifiée par la CMM possède un rayon minimal d'un kilomètre autour d'un point d'accès au transport en commun lorsqu'il est desservi par le train et de 500 m lorsqu'il est desservi par un service d'autobus. (voir aussi TOD).

**Bureau non structurant** : Bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1000 mètres carrés.

**Bureau structurant** : Bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est de 1000 mètres carrés ou plus.

**Coefficient d'occupation du sol** : Rapport entre la superficie totale de plancher d'un bâtiment (avec ou sans le stationnement intérieur selon le cas) et la superficie totale du terrain.

**Coefficient d'emprise au sol** : Rapport entre la superficie occupée par un bâtiment au sol et celle de la superficie totale du terrain.

**Cœur de quartier** : Lieu d'un quartier, aisément accessible à pied à partir de chacune des parties de ce dernier, où se concentrent principalement, mais non exclusivement, les activités à caractère public (commerces, services) ainsi que les équipements (institutions, etc.) et espaces publics.

**Commerce moyenne surface** : Bâtiments utilisés exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est située entre 1000 et 3 500 mètres carrés inclusivement.

**Commerce petite surface** : Bâtiments utilisés exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1000 mètres carrés.

**Commerce lourd** (activité para-industrielle) : Commerces générateurs de nuisances (mécanique automobile, débosselage, stationnement de véhicules lourds et autres) et les commerces nécessitant de grandes surfaces de montre à l'extérieur (vente de maisons mobiles et roulottes, cours à bois et autres).

**Compacité** : Rapport entre les surfaces bâties et non bâties d'un milieu urbain. Par exemple, la compacité peut être accrue en réduisant la largeur des rues et les marges de reculs des bâtiments pour rapprocher ces derniers les uns des autres ainsi que de l'espace public et, du coup, accroître la densité résidentielle brute du quartier. La compacité est donc ce qui permet à un quartier composé de petits bâtiments, par exemple des maisons individuelles ou des habitations multifamiliales de faible hauteur, d'atteindre une densité malgré tout élevée.

**Concentration d'activités** : Lieu où sont regroupées les activités d'un même type (par exemple, un parc industriel ou une zone commerciale) ou qui rayonnent à une même échelle (par exemple, le noyau institutionnel d'un quartier).

**Corridor (de transport en commun métropolitain) structurant** : Un corridor (de transport en commun métropolitain) structurant est une bande de territoire, large d'environ 1 kilomètre, desservie par une voie de circulation dont l'importance lui permet de supporter des parcours de transport en commun en mode lourd et de structurer, à court et à long terme, l'urbanisation et la densification aux échelles métropolitaines, régionales (MRC), locales (municipalité) et du voisinage (quartier). Il existe également des corridors de transport en commun ayant une influence plus locale. Ceux-ci diffèrent des corridors (de transport en commun métropolitain) structurants par la différence du mode de transport utilisé. La plupart du temps, il s'agit de lignes locales d'autobus. (Voir aussi : Transport en commun, Transport en commun structurant).

**Coupe d'assainissement dans la rive des cours d'eau :** Coupe consistant à l'abattage ou la récolte d'arbres défectueux, tarés, dépérissants, endommagés ou morts dans un peuplement d'arbres.

**Densité résidentielle brute :** La densité résidentielle brute se définit comme le rapport entre le nombre de logements d'un projet résidentiel et la superficie totale de terrain qu'occupera ce dernier. Les activités non résidentielles et les espaces publics doivent être inclus dans ce calcul s'ils sont partie intégrante du projet. Les milieux humides et aires protégées sont toutefois exclus du calcul. Cette mesure peut être utilisée, à l'échelle d'un quartier, pour évaluer la rentabilité des espaces et des équipements publics mis en place.

**Développement, redéveloppement ou requalification :** Tout projet qui a comme résultante de créer au moins une nouvelle unité de logement sur un terrain, à l'exception d'un logement d'appoint (intergénérationnel) pour les habitations unifamiliales comprenant 1 logement. La construction d'un nouveau bâtiment à des fins commerciale ou de bureaux sans unité de logement est également considérée comme du développement, redéveloppement ou requalification.

**Équipement et réseau d'utilité publique :** Équipement et/ou réseau répondant aux besoins d'intérêt général et géré par une organisation publique.

**Équipement institutionnel et communautaire non structurant,** Équipements institutionnels, administratifs et communautaires qui ne sont pas considérés comme structurants à l'échelle régionale. Les écoles primaires et secondaires ainsi que les équipements municipaux à desserte locale font notamment partie de cette fonction.

**Équipement institutionnel et communautaire structurant :** Grands équipements gouvernementaux et para-gouvernementaux tels que les hôpitaux autres que privés, les palais de justice, les universités, les cégeps, les autres établissements publics d'enseignement post-secondaire et tout autre équipement considéré comme structurant à l'échelle régionale ainsi que les équipements institutionnels offrant une desserte intermunicipale et les bureaux administratifs gouvernementaux et para-gouvernementaux dont la superficie de plancher brute est de 1 500 mètres carrés et plus.

**Espaces urbains sous-utilisés ou désuets :** Terrain dont l'occupation du sol et/ou la densité actuelle est en deçà du potentiel d'utilisation et pouvant faire l'objet d'un réaménagement à court, moyen ou long terme. Ces espaces peuvent être assimilés à des espaces à redévelopper et à requalifier.

**Industrie non polluante** : Industrie qui ne fabrique et ne transforme aucune matière dangereuse ou qui n'a pas recours à un procédé industriel utilisant régulièrement une ou des matières dangereuses identifiées à l'annexe 4 du Règlement sur les matières dangereuses du gouvernement du Québec et dont l'activité ne cause ni bruit (inférieur ou égale à 55 décibels), ni poussière, ni odeur à la limite du ou des terrains.

**Industrie légère** : Industrie dont l'activité occasionne très peu d'incidences sur le milieu environnant, ne cause ni bruit, ni poussière, ni odeur à la limite du terrain où les entreprises industrielles ou para-industrielles sont implantées.

**Industrie lourde** : Industrie dont l'activité occasionne de moyennes ou de fortes incidences sur le milieu environnant (entreposage extérieur, quai de chargement/déchargement d'envergure, circulation importante de véhicules lourds, pollution atmosphérique, sonore, visuelle, etc.).

**Industrie du transport** : Industrie dont l'activité principale et première est reliée au transport des marchandises.

**Ligne principale de chemin de fer** : Ligne de chemin de fer dont le trafic est généralement supérieur à cinq trains par jour, où les trains roulent à hautes vitesses, dépassant souvent les 80 km/h et où les passages à niveau, les déclivités, etc. peuvent augmenter le bruit et la vibration produits normalement par les circulations ferroviaires.

**Ligne secondaire de chemin de fer** : Ligne de chemin de fer dont le trafic est généralement inférieur à cinq trains par jour, où les vitesses sont généralement plus lentes, limitées d'ordinaire à 50 km/h et où les trains sont d'un tonnage léger à moyen.

**Mobilité active** : Correspond aux déplacements réalisés par des modes de transport qui ne sont pas motorisés comme par exemple la marche et le vélo. (Voir aussi : Transport actif).

**Mixité** : La mixité des activités réfère à la diversité d'activités qu'on retrouve dans un lieu, à l'intérieur d'un même bâtiment (mixité verticale) ou sur une même rue (mixité horizontale).

**Mixte non structurant** : Bâtiments utilisés aux fins de deux activités ou plus parmi les activités résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles et communautaires, pour lesquels la superficie brute de plancher utilisée pour chaque activité est de moins de 1500 mètres carrés et la superficie brute totale de plancher du bâtiment est inférieure à 3000 mètres carrés.

**Mixte structurant** : Bâtiments utilisés aux fins de deux fonctions ou plus parmi les fonctions résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles et communautaires, pour lesquels la superficie brute de plancher utilisée pour chaque fonction est de 1500 mètres carrés ou plus et la superficie brute totale de plancher du bâtiment est de 3000 mètres carrés ou plus.

**TOD (*transit-oriented development*)** : Collectivité regroupant une mixité d'activités à l'intérieur d'un rayon déterminé autour d'une station de transport en commun et d'un cœur à vocation commerciale. Les TOD mélangent les habitations aux commerces, aux bureaux ainsi qu'aux espaces et équipements publics au sein d'environnements « marchables », encourageant ainsi les résidents et les travailleurs à se déplacer en transport en commun, à vélo ou à pied, et non seulement en voiture.

**Transport actif** : Les modes de transport actif sont ceux qui ne sont pas motorisés comme par exemple la marche et le vélo. (Voir aussi mobilité active).

**Transport collectif** : Ensemble des modes de transport mettant en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes.

**Transport en commun** : Système de transport mis à la disposition du public dans les centres urbains et qui met en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes et dont la tarification, les horaires et les trajets sont planifiés et connus à l'avance. Le transport en commun est habituellement assuré par l'autobus, le métro, le tramway et le train de banlieue.

**Transport en commun structurant** : Un réseau de transport en commun est dit structurant lorsque :

- il offre une desserte à haut niveau de service grâce à :
  - des infrastructures importantes et durables (stations, voies, équipements intermodaux, dispositifs d'information aux usagers) ;
  - des mesures qui assurent sa fiabilité, en lui accordant la priorité sur les autres modes de transport ;
  - une fréquence élevée (intervalle maximal de 15 minutes entre deux passages) ;
  - une capacité et une vitesse commerciale élevées ;
  - une grande amplitude de service afin de répondre aux besoins des usagers tôt le matin jusqu'à tard le soir, voire la nuit, tant la semaine que la fin de semaine ;
- il assure les déplacements d'une part significative de la population ;

- il a le pouvoir d'influencer l'occupation du territoire, par exemple, en favorisant la densification des villes existantes.

(Voir aussi : Transport en commun)

**Travaux relatifs à l'entretien et à l'aménagement des cours d'eau :** Tous les travaux réalisés, par la MRC, dans le lit, sur les rives et les terrains en bordure des cours d'eau en vertu de l'article 106 de la Loi sur les compétences municipales.

**Triage ferroviaire de marchandises :** Installation ou aire faisant partie d'une emprise ferroviaire, servant à la réalisation d'activités ferroviaires tel le triage de convois, le transbordement de marchandises, l'entretien et l'entreposage d'équipements et/ou d'autres activités similaires ou connexes.

**Usage :** Utilisation qui est faite d'un terrain, d'un bâtiment, d'une construction dans le cadre d'une activité.

Ajouté par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

### 5.2.13 Dispositions applicables aux marchés d'alimentation et aux hôtels

Les présentes dispositions ont pour but de permettre les marchés d'alimentation et les hôtels possédant de grandes superficies de plancher brute totale dans les aires d'affectation « **Multifonctionnelle structurante** » et « **Centre-ville** », identifiées au plan 3 « Plan des affectations du sol », tout en limitant leur implantation au sol ainsi que la prédominance des espaces de stationnement. Ainsi, les normes suivantes doivent être transposées dans ces zones au règlement de zonage pour :

#### 1° Les marchés d'alimentation

Un marché d'alimentation dont la superficie de plancher brute totale se situe entre 3 500 et 5 000 mètres carrés dans les affectations « **Multifonctionnelle structurante** » et « **Centre-ville** » doit respecter les dispositions suivantes :

- 1° limiter la superficie de l'emprise au sol à un maximum de plancher brute totale de 3 500 mètres carrés;
- 2° limiter le nombre de cases de stationnement pouvant être réalisées à l'extérieur du bâtiment au maximum de cases permises pour une superficie de plancher brute totale de 3 500 mètres carrés.

## 2° Les hôtels

Un hôtel dont la superficie de plancher brute totale est supérieure à 3 500 mètres carrés dans l'affectation « **Multifonctionnelle structurante** » doit respecter les dispositions suivantes :

- 1° limiter la superficie au sol à un maximum de plancher brute totale de 3 000 m<sup>2</sup>;
- 2° limiter le nombre de cases de stationnement pouvant être réalisées à l'extérieur du bâtiment au maximum de cases permises pour une superficie de plancher brute totale de 3 500 m<sup>2</sup>.

Modifié par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

## 5.3 ZONES PRIORITAIRES D'AMÉNAGEMENT ET DE RÉAMÉNAGEMENT

La Ville de Sainte-Catherine doit identifier les secteurs prioritaires de développement et de redéveloppement à des fins résidentielles d'ici 2031. Les aires TOD, le corridor de transport en commun métropolitain structurant et le centre-ville, identifiés au plan 2 « Concept d'organisation spatiale » sont déterminés comme zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement.

Dans l'objectif d'adhérer aux orientations régionales et métropolitaines visant à optimiser le développement urbain, la Ville de Sainte-Catherine entend concentrer ses efforts de développement dans les zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement identifiées au SAR de la MRC. Ces secteurs, identifiés au plan 5 « Hiérarchie routière et zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement », seront développés en fonction des balises du développement du territoire identifiées au PMAD et au SAR.

Lorsqu'une zone prioritaire d'aménagement ou de réaménagement désignée comme aire TOD telles qu'illustrées au plan 5 « Hiérarchie routière et zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement » se poursuit sur le territoire de d'une ou plusieurs villes voisines, une concertation est prévue afin de favoriser la cohérence des aménagements planifiés. La concertation entre les municipalités locales concernées doit minimalement porter sur ce qui a trait :

- au tracé des collectrices et à la trame de rue générale (type de trame, octogonale, organique, etc.) ;
- à la localisation du cœur de quartier, les hauteurs des bâtiments ainsi que les densités associées à ce cœur ;
- aux principaux liens actifs pour se rendre au cœur de quartier ;
- à l'autorisation/interdiction de stationnement sur rue ;
- aux normes minimales sur le nombre de cases de stationnement pour tous les types d'activités ;

- aux taux d'implantation et aux marges de reculs autorisés pour les terrains développables adjacents à la limite d'une municipalité locale touchée par une zone prioritaire d'aménagement ou de réaménagement.

La planification et l'aménagement, en fonction des transports, des projets de développement se trouvant dans les zones prioritaires d'aménagement ou de réaménagement doit se faire par l'adoption d'un *Programme particulier d'urbanisme* (PPU) ou d'un *Plan d'aménagement d'ensemble* (PAE).

Les secteurs où un PPU sera réalisé doivent viser la concrétisation des huit objectifs suivants par la planification et la réglementation :

1. Créer un milieu de vie doté d'un cœur de quartier dynamique et d'une identité forte;
2. Assurer par les aménagements la priorité, la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes;
3. Augmenter la compacité et la densité des milieux de vie, en particulier à proximité des cœurs de quartier et dans le respect des caractéristiques du milieu environnant;
4. Implanter et aménager des points d'accès de transport en commun visibles, accessibles et bien intégrés au milieu environnant;
5. Assurer la mixité des activités ainsi que des types d'habitation et favoriser des produits résidentiels variés;
6. Faciliter l'utilisation des transports actifs et collectifs;
7. Limiter le nombre de cases de stationnement hors rue et favoriser le stationnement souterrain ou étagé;
8. Encourager des aménagements et des bâtiments à impact environnemental réduit.

La planification détaillée des zones prioritaires d'aménagement ou de réaménagement peut aussi se faire par l'adoption d'un Plan d'aménagement d'ensemble (PAE) qui répond aux objectifs suivants :

1. Favoriser l'accessibilité au transport collectif en facilitant l'accès des piétons et cyclistes aux arrêts par un parcours clairement défini et convivial;
2. Encourager l'établissement d'activités non résidentielles, notamment les commerces et services de proximité, en privilégiant leur localisation à proximité de la voie structurante;
3. Maintenir les activités dominantes et les pôles d'emplois;
4. Encourager l'utilisation de terrains et d'immeubles vacants, disponibles ou sous-utilisés;
5. Proposer une variété de produits résidentiels pour différentes clientèles;



6. Favoriser la perméabilité du quartier aux déplacements actifs;
7. Profiter de la transformation de grands lots pour intégrer des liens piétons et cyclistes ;
8. Favoriser le partage des aires de stationnement privées en fonction des périodes d'achalandage plutôt que la multiplication de ces aires et ce, particulièrement dans les zones d'activités mixtes ;
9. Encourager des aménagements et des bâtiments à impact environnemental réduit.

Enfin, les zones prioritaires d'aménagement ou de réaménagement doivent être assujetties à un règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) incluant les objectifs suivants :

1. Favoriser la diversité architecturale dans le respect des caractéristiques du milieu bâti existant et ce, particulièrement lors de l'intégration de nouvelles constructions à celles de l'environnement bâti existant lorsque celui-ci présente des qualités identitaires ou patrimoniales distinctives;
2. Favoriser les aménagements et bâtiments à faible impact environnemental et limiter les îlots de chaleur.

Ajouté par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

#### **5.4 SECTEURS A DEVELOPPER, REDEVELOPPER OU REQUALIFIER**

L'orientation 2 du plan d'urbanisme est d'optimiser l'utilisation du sol afin d'améliorer la qualité de vie en fonction de la capacité de développement du territoire. Dans cet objectif, la Ville devra consolider le développement résidentiel, commercial ou de bureaux dans les secteurs à développer, redévelopper ou requalifier. Les secteurs possédant un potentiel à cet effet sont identifiés au plan 4 « Secteurs à développer, redévelopper ou requalifier ». Ils représentent une superficie d'environ 112 hectares. Ces derniers représentent de belles occasions de développer des projets durables et novateurs dans l'esprit du PMAD.

Les projets de développement, redéveloppement ou requalification devront respecter une densité résidentielle brute minimale identifiée en fonction des affectations précédemment décrites. Tout projet qui a comme résultante de créer au moins une nouvelle unité de logement sur un terrain, à l'exception d'un logement d'appoint (intergénérationnel) pour les habitations unifamiliales comprenant 1 logement, situé dans un secteur identifié au plan 4 devra respecter ces éléments normatifs. La construction d'un nouveau bâtiment à des fins commerciale ou de bureaux sans unité de logement est également considérée comme du développement, redéveloppement ou requalification et devra respecter des coefficients d'emprise au sol et d'occupation du sol qui seront déterminés aux grilles du règlement de zonage.

Sur l'ensemble du territoire municipal, toutes les formules d'habitation peuvent être retenues, allant de l'habitation unifamiliale isolée jusqu'à l'habitation multifamiliale. Dans l'aire d'affectation

*multifonctionnelle structurante*, la mixité pourra être prônée dans certains pôles à proximité de points d'accès au transport en commun.

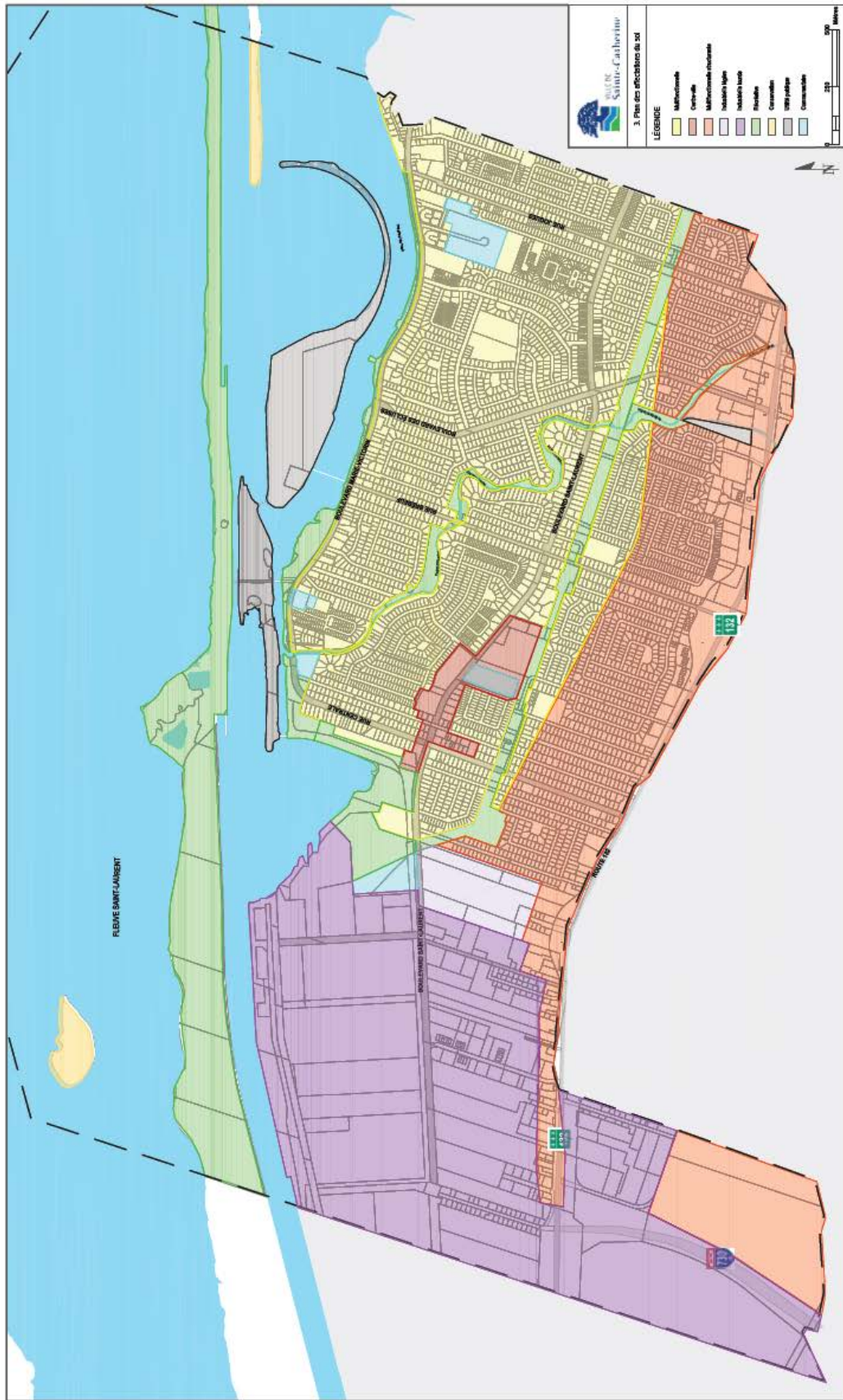
Le découpage en zone du règlement de zonage permettra d'établir clairement aux grilles les endroits où des densités et coefficients minimum s'appliquent lors de projets de développement, redéveloppement ou requalification.

Ces secteurs présentent des potentiels de développement, redéveloppement ou requalification. Le marché immobilier, la volonté des propriétaires et les contraintes de ces terrains, tant naturelles que physiques, ne sont pas considérées pour évaluer le potentiel de ces espaces. Cette superficie est donc théorique mais permet tout de même d'estimer un nombre de logements prévus. Trois hypothèses de redéveloppement sont présentées dans le tableau suivant. Elles présument que 25 %, 40 % ou 60% de l'ensemble des sites soient développés à une fin résidentielle en concordance avec les densités minimales établies au plan d'urbanisme. Finalement, l'hypothèse d'un redéveloppement à 100% permet de connaître le potentiel maximum de logements de ces espaces.

Affectation	Superficie brute (ha.)	Densité brute (log./ha)	Logements prévus (hyp. 25%)	Logements prévus (hyp. 40%)	Logements prévus (hyp. 60%)	Logements prévus (hyp. 100%)
Aire TOD et corridor de transport	88	40	880	1 056	2 112	3 520
Hors TOD et corridor de transport	24	30	180	216	432	720
<b>TOTAL VILLE</b>	<b>122</b>	<b>-</b>	<b>1 060</b>	<b>1 272</b>	<b>2 544</b>	<b>4 240</b>

Modifié par le règlement 2008-PU-02 le 5 oct. 2015

Modifié par le règlement 2008-PU-04 le 4 juillet 2016

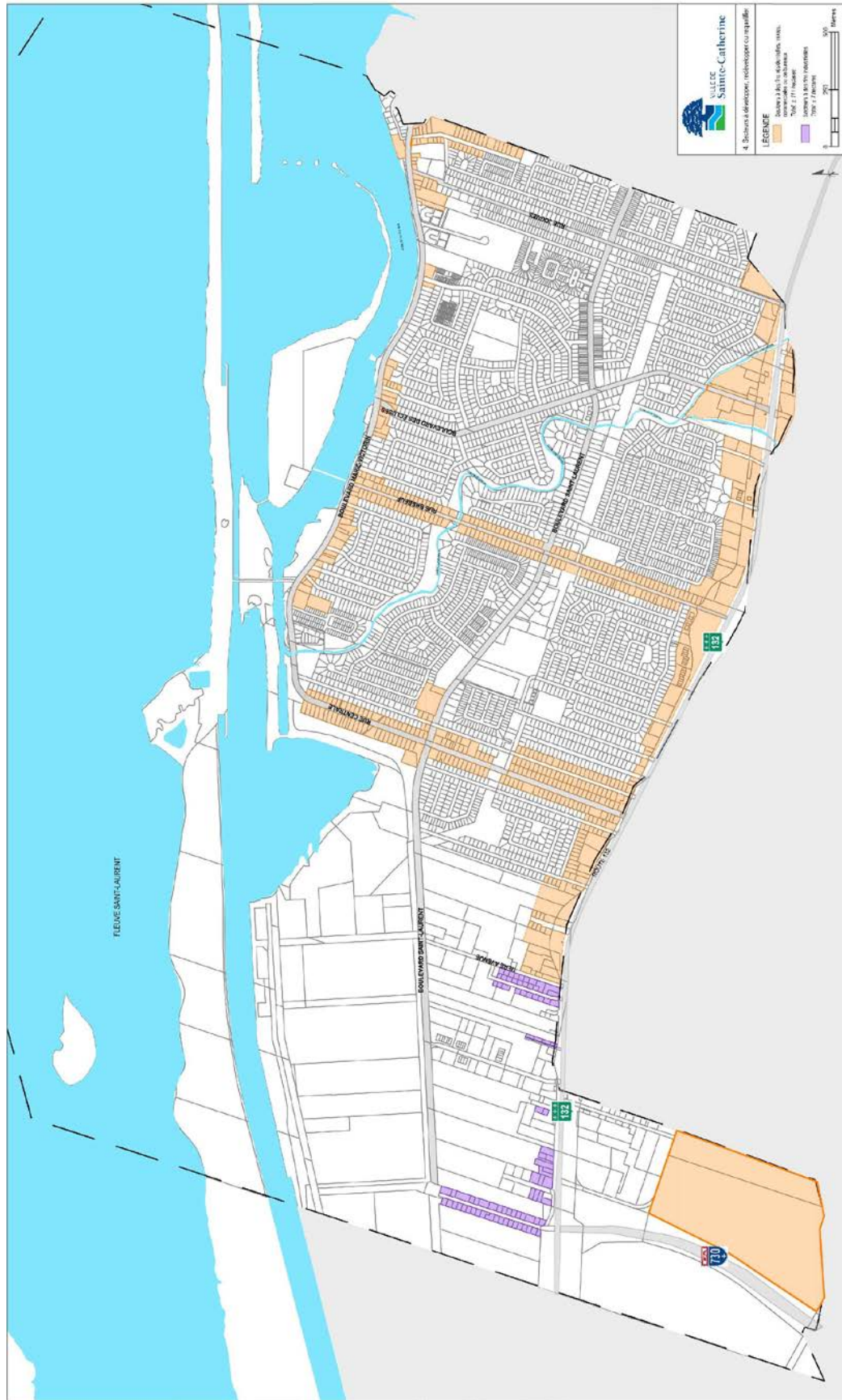


CE DOCUMENT N'A AUCUNE VALEUR LÉGALE

Ville de Sainte-Catherine

Plan d'urbanisme règlement numéro 2008-PU-00  
Orientations et objectifs d'aménagement

Modifié par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015



**CE DOCUMENT N'A AUCUNE VALEUR LÉGALE**

**Ville de Saint-Catherine**

Plan d'urbanisme règlement numéro 2008-PU-00  
*Orientations et objectifs d'aménagement*

## 6. PLANIFICATION DES TRANSPORTS

---

### 6.1 HIERARCHIE ROUTIERE

Le plan d'urbanisme retient la hiérarchie routière proposée dans le rapport Trafix<sup>25</sup> en y ajoutant la réorganisation et le développement du réseau routier du parc industriel et identifie la route 132 comme route nationale, tel qu'illustré sur le plan de la hiérarchie routière.

### 6.2 TRACES ET TRAVAUX ROUTIERS PROJETES

#### 6.2.1 Plan directeur des rues

La Ville de Sainte-Catherine ne dispose pas d'un plan directeur des rues permettant de faire le pont entre l'urbanisme, la sécurité publique et les travaux publics à l'égard de l'organisation du réseau routier et de la forme même de l'emprise publique.

Le plan d'urbanisme met la table pour doter la Ville d'un tel outil. Il soutient que ce plan directeur doit tenir compte de l'évolution du réseau supérieur et des liens inter-municipaux à favoriser pour faciliter l'accès aux pôles de services et d'emploi, aux pôles communautaires et touristiques et aux gares de train de banlieue, du réseau cyclable à développer. Il doit aussi tenir compte du partage sécuritaire de l'emprise entre les différents utilisateurs et des aménagements qui permettent d'éviter les accidents et ceux qui favorisent l'intermodalité. Il doit prévoir la desserte des immeubles communautaires et institutionnels par le transport en commun. Il doit intégrer le plan directeur des infrastructures du parc industriel. Il doit spécifier la forme souhaitée des nouveaux développements et tenir compte des secteurs à développer, redévelopper ou requalifier ainsi que des zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement (corridor de transport en commun structurant et aires TOD). Il doit comprendre les paramètres de l'embellissement du domaine public en général et du boulevard Marie-Victorin en particulier.

Pour répondre à toutes ces attentes, le plan directeur des rues se doit d'être un document évolutif qui intégrera graduellement les résultats de différentes études détaillées de planification.

Tous ces objets de planification des transports sont mentionnés et certains sont développés davantage dans le présent chapitre.

Modifié par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

---

<sup>25</sup>

TRAFIX. Hiérarchisation routière d'une partie du secteur est de la MRC de Roussillon. Villes de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine, Étude réalisée pour la MRC de Roussillon, Rapport final, révision de 23 août 2006, 55 p.

### **6.2.2 Réfection et réaménagement de la route 132 en boulevard urbain comme corridor de transport en commun structurant**

La Ville travaille activement au *Plan directeur de redéveloppement de la route 132*, réalisé conjointement avec les villes voisines de Delson et Saint-Constant afin que la route 132 soit réaménagée en boulevard urbain, de la limite de Kahnawake à la rue Principale à Delson. L'objectif de ce mandat est une concertation pour une vision commune afin d'améliorer la sécurité routière, la fluidité de la circulation, un système de transport en commun structurant et des installations favorisant la mobilité active sur cet axe. En tant que corridor de transport en commun structurant identifié au PMAD, cette transformation est prioritaire pour la Ville dans le but de créer un véritable corridor de transport en commun structurant métropolitain important pour le secteur Est de la MRC.

Les aménagements de la route 132 devront également permettre d'optimiser le potentiel de développement, de redéveloppement et de requalification et garder ouvertes toutes les options, tant pour la circulation routière, le transport en commun, la mobilité active et la diversité des usages à proximité.

En identifiant le corridor Est de la route 132 comme zone prioritaire de réaménagement, la Ville et la MRC souhaitent que l'aménagement de la route 132 soit réalisé de manière prioritaire. À court terme, la Ville et la MRC espèrent que le gouvernement du Québec établisse comme priorité le réaménagement de cet axe car ce territoire est déstructuré depuis l'expropriation de l'emprise à des fins de construction de l'autoroute 30, soit depuis les années 1970. La Ville et la MRC considèrent essentiel de mettre en œuvre un projet intégré considérant à la fois les composantes reliées à la circulation, au transport, à l'aménagement et au développement.

Enfin, la ville de Sainte-Catherine, par son plan d'urbanisme, souscrit aux balises d'aménagement régionales dans le cadre du réaménagement du tronçon Est de la route 132 suivantes :

- Sur le domaine privé :
  - Identification du positionnement stratégique et évaluation du potentiel de développement de la route (potentiel de superficie de plancher, usages à favoriser, densité, besoins et exigences en stationnement hors rue, etc.);
  - Définition d'un concept de développement et de critères d'implantation et d'intégration architecturale (implantation du cadre bâti, marge avant, entrée charretière, aménagement des stationnements, aménagement des marges avant, critères architecturaux, critères d'affichage, etc.).
- Sur le domaine public :

- Adoption d'un scénario d'emprise, de chaussée et de géométrie des intersections assurant à court et à long terme l'intégration des composantes suivantes :
  - o fonctionnalité de la circulation,
  - o mesures préférentielles de transport en commun,
  - o intégration au réseau cyclable,
  - o aménagements et mesures assurant le confort et la sécurité des piétons.
- Élaboration d'un concept d'aménagement paysager et de mobilier urbain;
- Définition d'un traitement architectural des ouvrages d'art, s'il y a lieu.
- Autres considérations :
  - Adoption de mesures d'insertion du réseau cyclable et des accès piétons sur les axes nord-sud;
  - Aménagement d'accès piétons et cyclables aux ouvrages d'art;
  - Prolongement des axes nord-sud associés au projet;
  - Définition de mesures de mitigation relatives au bruit;
  - Maintien de l'accessibilité aux commerces;
  - Maintien de la route 132 comme route nationale de responsabilité provinciale;
  - Évaluation de scénarios d'utilisation de l'emprise excédentaire, s'il y a lieu, à des fins privées et publiques.

### 6.2.3 Desserte du secteur industriel

D'une part en raison du réaménagement futur de la route 132 et, d'autre part, parce que le développement du secteur industriel le commande, le réseau routier à l'intérieur du secteur industriel a été revu et sera complété dans les prochaines années. Cette intervention fait l'objet d'une planification qui cherche à optimiser les retombées économiques et fiscales de l'opération (plan directeur des infrastructures du parc industriel de Sainte-Catherine).

L'ensemble du réseau routier du parc industriel et le transport par camion généré par le quai et les grands complexes industriels lourds pourront se rabattre vers le boulevard Saint-Laurent et les rues Garnier et Hébert qui canaliseront la circulation à partir de et

Modifié par le règlement 2008-  
PU-03 le 5 oct. 2015



vers l'autoroute 30. Ce parcours routier joue le rôle de route collectrice du parc industriel. La desserte des zones industrielles situées au nord de la route 132 sera complétée par le prolongement des rues Jean-Lachaine et Léo jusqu'au boulevard Saint-Laurent et la construction graduelle de nouvelles rues locales transversales.

Le plan de la hiérarchie routière montre également comment pourront éventuellement être desservies les zones industrielles situées au sud de la route 132. La Ville de Sainte-Catherine projette des rues, dans ces zones, au plan d'urbanisme, afin qu'elle puisse intervenir sur tout projet de lotissement de manière à ce que l'ensemble du secteur soit éventuellement adéquatement desservi, selon les potentiels du terrain.

Le parc industriel de Sainte-Catherine étant un pôle d'emploi d'importance régionale, il est impératif que la Ville, la MRC de Roussillon et le ministère des Transports s'entendent sur les aménagements de la route 132 qui permettront un accès optimal au réseau de rues municipales tant pour les camions, les automobiles, les cyclistes que les travailleurs qui y accèdent ou souhaitent y accéder par transport en commun.

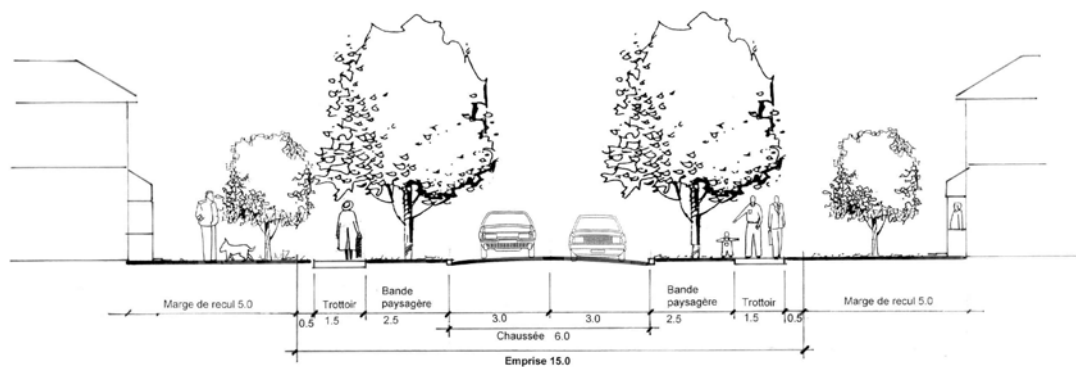
#### **6.2.4 Réseau de rues locales**

À l'occasion de nouveaux projets de lotissement, les développeurs auront à intégrer la trame des rues locales projetées à la trame existante, et ce, pour l'ensemble des usagers (piétons, cyclistes et automobilistes). Le plan des rues des projets développement comptant un nombre important d'unités résidentielles devrait diriger la circulation automobile principalement et directement vers une rue collectrice existante.

Le plan d'urbanisme prévoit également que les anciennes rues sans bordures seront transformées graduellement, selon leur fonction dans la hiérarchie, le volume de circulation qu'elles accueillent et la largeur de leur emprise, pour leur donner un caractère plus ordonné sinon plus urbain. La figure 2 illustre un type d'aménagement répondant aux objectifs du plan d'urbanisme.



Figure 2 : Coupe de rue



Note : La bande paysagère peut comprendre des cases de stationnement ou être remplacée par une bande cyclable.

### 6.2.5 Boulevard Marie-Victorin

Le boulevard Marie-Victorin se distingue des autres rues collectrices par son potentiel de route panoramique et de récréation. Sa mise en valeur est un point stratégique du développement économique et récréotouristique de la Ville de Sainte-Catherine. Déjà, quelques actions de mise en valeur peuvent être identifiées :

- faire cesser l'occupation de l'emprise à des fins autres que publique;
- planifier le réaménagement de l'emprise;
- remplacer le mobilier urbain existant par un mobilier qui puisse mettre en valeur le caractère maritime de l'environnement;
- privilégier un éclairage qui favorise la sécurité des usagers, mais qui confère aussi une atmosphère chaleureuse au milieu;
- utiliser le fût du lampadaire pour accrocher des fanions, des corbeilles de fleurs de manière à accroître le caractère festif du boulevard;
- aménager des haltes le long de la piste cyclable ou du mobilier urbain, tel que des bancs, des tables à pique-nique, des abris, des poubelles, des abreuvoirs seront présents.
- favoriser la plantation d'arbres du côté construit du boulevard (côté sud) pour détourner l'intérêt visuel des usagers de l'artère vers la Voie maritime et installer l'éclairage du côté de la berge pour accentuer le caractère riverain et « boardwalk » du boulevard;
- mettre en place toutes les mesures nécessaires pour maintenir une faible vitesse de circulation (ex. dos d'âne, intersection à chaussée réservée, etc.);
- permettre une bonne accessibilité au Récré-O-Parc par les transports privés, collectifs et adaptés.

## 6.3 GESTION DES CORRIDORS ROUTIERS DU RÉSEAU SUPERIEUR

### 6.3.1 Aménagement des corridors routiers

La réglementation d'urbanisme doit comprendre des dispositions permettant de transformer la route 132 actuelle en véritable boulevard urbain et d'assurer la qualité fonctionnelle et visuelle de l'autoroute 30. Ces dispositions portent notamment sur :

- Le contrôle du nombre et de la localisation des rues municipales et intermunicipales qui interceptent la route 132 ou l'autoroute 30, et ce, en intégrant le réseau routier déjà existant. La Ville de Sainte-Catherine ne prévoit autoriser aucune nouvelle rue qui intercepterait le réseau national et régional;
- Les limites à l'implantation de nouveaux accès privés sur le réseau routier supérieur, notamment par des prescriptions sur la distance minimale entre les accès aux terrains et la façon d'aménager ces accès;
- Le maintien de la route 132 comme route nationale;
- l'affichage des commerces et les panneaux-réclames;
- l'aménagement des emprises;
- l'utilisation de l'emprise excédentaire de la route 132 qui serait rétrocédée aux riverains suite à l'aménagement du boulevard urbain;
- l'intégration des circulations piétonnières et cyclistes.

### **6.3.2 Niveau sonore et vibration**

La MRC de Roussillon suggère aux municipalités locales de limiter l'implantation d'infrastructures potentiellement utilisées par la population vulnérable (hôpitaux, écoles, résidences pour personnes âgées, garderies, CLSC, CHSLD, etc.) à proximité des autoroutes. Il existe également des dispositions normatives applicables aux zones de niveau sonore élevé dans la réglementation d'urbanisme. Ces dispositions prévoient que dans les nouveaux secteurs à développer, les usages résidentiels, institutionnels et récréatifs doivent respecter les distances minimales d'éloignement. Par contre, des mesures de mitigation peuvent permettre de réduire ces distances dans l'objectif que le niveau sonore ressenti par les citoyens ne dépasse pas le seuil de 55 décibels. Une attention particulière sera portée afin de limiter l'installation d'infrastructures potentiellement utilisées par la population vulnérable (hôpitaux, écoles, résidences pour personnes âgées, garderie), accueillant des personnes vulnérables en bordure de la route 132 et de l'autoroute A-730.

Lorsque le niveau de bruit et de vibration provenant des activités humaines devient indésirable, il en résulte une détérioration de l'environnement sonore et physique qui se traduit par une contrainte à l'occupation du sol à proximité. La principale forme d'impact sonore est générée par les activités reliées au transport et en particulier par la circulation autoroutière et ferroviaire. Le ministère des Transports du Québec considère que le bruit constitue une contrainte lorsque le niveau sonore ressenti par les riverains atteint le seuil de 55 décibels. La Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL) recommande également d'utiliser la norme de 55 décibels à proximité d'une construction résidentielle.

## **6.4 TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES**

Le camionnage lourd et la voie ferrée posent aussi une problématique de sécurité reliée au transport de matières dangereuses. La Ville souhaite apporter son soutien à la création d'un comité de coordination des mesures d'urgences, regroupant entre autre des représentant de la MRC de Roussillon, des municipalités locales et du ministère de la Sécurité publique du Québec qui se pencherait sur cette question et récolterait des données pertinentes en vue de l'élaboration d'un plan d'urgence régional.

## **6.5 TRANSPORT EN COMMUN**

La Ville de Sainte-Catherine entend participer à encourager l'utilisation du transport en commun en intégrant des zones fonctionnelles d'arrêt des autobus et des postes d'attente des passagers agréables dans le cadre de travaux routiers ou d'aménagement et de réfection de trottoirs, en particulier aux endroits les plus propices à l'intermodalité des transports et aux intersections de circuits.

À travers sa participation au CIT Roussillon, la Ville de Sainte-Catherine entend prôner la complémentarité des divers modes de transport afin de développer le transport collectif et le transport actif pouvant contribuer à diminuer l'utilisation et la dépendance vis-à-vis l'automobile. Elle favorise la création de liens intra Rive-Sud et régionaux comme un raccordement avec le terminus Longueuil (métro et gare d'autobus de l'AMT) et avec les gares ferroviaires de l'AMT.

Sur son territoire, elle favorise et voit à ce que les pôles d'activités culturelles, comme la maison des jeunes, comme les parcs de quartier ou municipaux et les pôles récréatifs, comme le Récré-O-Parc, soient desservis par le transport en commun. Inversement, devant un choix de lieu pour l'établissement d'un nouveau pôle d'activité, elle tiendra compte de l'accessibilité par transport en commun.

Par sa participation au CIT, la Ville voit également à la commodité des horaires et des points de transferts pour ses citoyens afin qu'ils puissent voyager vers leurs destinations (pôles d'emploi, pôles de services et autres pôles d'activités) dans des temps acceptables et à des heures convenables.

Ajouté par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

La Ville a identifié des zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement sur son territoire à proximité des points d'accès ou des corridors de transport en commun. La principale zone prioritaire à Sainte-Catherine est le corridor de transport en commun structurant métropolitain qu'est la route 132. Deux autres sont attachées au point d'accès au transport en commun que sont la gare Sainte-Catherine à Saint-Constant et le stationnement incitatif Georges-Gagné à Delson. La dernière vise un équipement d'accès en transport en commun (pôle de rabattement ou stationnement incitatif) à venir à proximité de la rue Léo. L'aménagement, la planification et le développement de ces zones devront être axés et orientés vers la mobilité active et le transport en commun.

## 6.6 TRANSPORT FERROVIAIRE

La voie ferrée est importante pour l'opération du quai de la Voie maritime du Saint-Laurent et de certaines entreprises industrielles lourdes. Elle peut également être un facteur de localisation pour certaines entreprises. Pour cette raison, dans les zones desservies par la voie ferrée, l'implantation d'industries et particulièrement d'industries dont les activités peuvent profiter de la proximité de la voie ferrée, de l'autoroute 30 et de la Voie maritime du Saint-Laurent est favorisée.

## 6.7 TRANSPORT MARITIME

La Ville de Sainte-Catherine ne peut pas intervenir directement pour régler des problèmes de partage de la Voie maritime entre la navigation de plaisance et la navigation commerciale. Toutefois, elle doit considérer la Voie maritime comme une vitrine du territoire pour les plaisanciers et elle prend en considération cette clientèle de transit dans la conception d'aménagements riverains.

L'entreposage au quai a été identifié comme une source de nuisance visuelle. La Ville de Sainte-Catherine considère qu'elle pourra, lorsque l'occasion se présentera,, sensibiliser l'administration de la Voie maritime et les entreprises en cause. Une réglementation municipale serait de toute façon inopérante sur la propriété fédérale.

## 6.8 LES RESEAUX CYCLABLES ET PIETONNIERS

Dans une perspective de développement durable et de contribution à la santé de ses citoyens, la Ville de Sainte-Catherine considère la marche et le vélo comme des moyens de déplacement essentiels et complémentaires à l'automobile et au transport en commun qu'elle doit favoriser.

En ce qui concerne la marche, sur les petites rues locales bordées d'habitations unifamiliales, le partage de la chaussée avec mesures d'apaisement de la circulation (étroitesse de la rue, encadrement d'arbres, signalisation adéquate, dos d'âne) est suffisant. Sur les rues locales plus importantes et sur les collectrices, un ou deux trottoirs s'imposent. Il est également intéressant de prévoir des passages qui créent des liens plus directs vers les principaux lieux de destination (commerces de détails, parcs, écoles, arrêts d'autobus, etc.). Une autre mesure qui favorise la marche est l'autorisation par la municipalité de commerces de première nécessité, dans des zones stratégiquement situées, à distance de marche de tous les secteurs résidentiels.

Pour le vélo, le plan d'urbanisme prévoit l'expansion du réseau de pistes sur rue et hors rue, à l'occasion de travaux d'aménagement de parc ou routiers. Le réseau cyclable projeté est illustré sur le plan de la hiérarchie routière. Il permet une bonne accessibilité aux pôles d'activités culturelles, récréatives et touristiques. Lorsque le réseau projeté longe ou traverse un projet de développement résidentiel, il doit être intégré dans la conception du projet. Sur ses propriétés, la ville doit graduellement installer un nombre suffisant de supports à vélo. Elle doit encourager ou exiger par règlement des supports à vélo sur les terrains des établissements générateurs de déplacements en bicyclette.

Ajouté par le règlement 2008-  
PU-02 le 5 oct. 2015

En 2015, suite à une large démarche participative intégrée, la Ville a adopté le *Plan de mobilité active et durable de la Ville de Sainte-Catherine*. Dans le cadre de l'élaboration de ce plan, la réalisation du diagnostic et l'identification des enjeux ont permis d'élaborer un énoncé de vision qui peint l'image de ce que souhaite devenir Sainte-Catherine en matière de mobilité active et durable :

### **Sainte-Catherine : Ville active et durable**

Sainte-Catherine constituera une ville offrant de réelles solutions de rechange à l'automobile :

- pour ses familles désireuses de se divertir et de bénéficier des services de proximité offerts à Sainte-Catherine;
- pour ses aînés pour qui les déplacements peuvent être limités;
- pour les élèves et étudiants désirant se rendre à leurs lieux d'études;
- pour les travailleurs œuvrant sur son territoire et à l'extérieur.

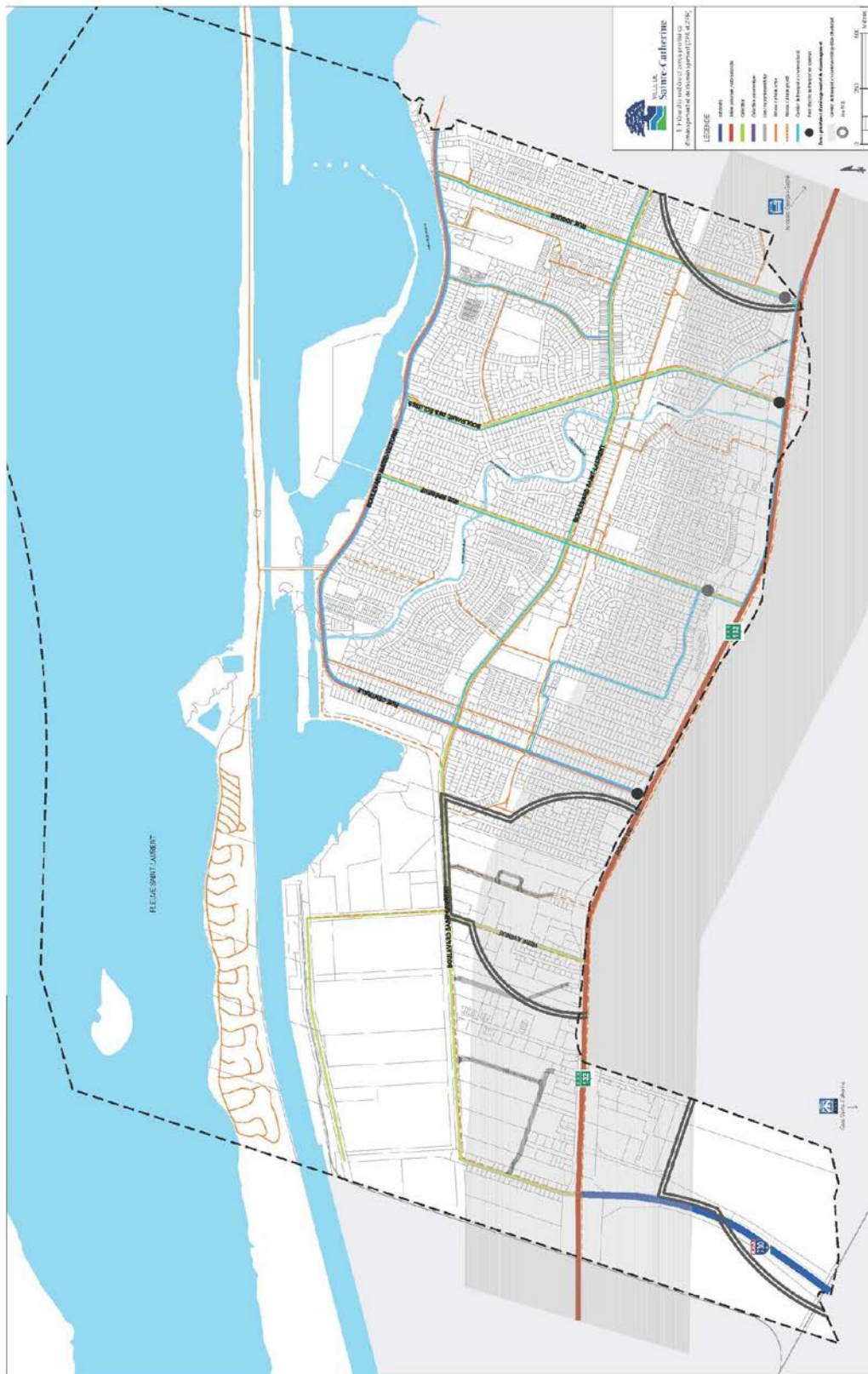
Dans chacun de ses gestes de planification et d'aménagement, la Ville cherchera à favoriser la mobilité active et durable ainsi que les saines habitudes de vie. Ainsi, ses parcours actifs permettront de se déplacer efficacement, en toute sécurité et dans un cadre convivial. Le service de transport collectif sera graduellement amélioré de façon à encourager sa plus grande utilisation. Sainte-Catherine sera donc un milieu de vie complet, adapté aux besoins de ses citoyens, particulièrement en matière de déplacement.

Les quatre grandes orientations, identifiées dans ce plan sont les suivantes :

- Orientation 1 : Favoriser les déplacements piétonniers.
- Orientation 2 : Compléter et réaménager le réseau de voies cyclables.
- Orientation 3 : Tendre vers des solutions de transport collectif plus performantes.
- Orientation 4 : Favoriser une forme urbaine supportant mieux les déplacements actifs et collectifs.

Cette vision et ces orientations sont parties intégrantes du plan d'urbanisme. Les réseaux actuels et projetés sont représentés sur le plan 5 «Hiérarchie routière et zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement».

Modifié par le règlement 2008-PU-02 le 5 oct. 2015



## 7. OUTILS DE MISE EN ŒUVRE

---

Plusieurs moyens de mise en œuvre ont été identifiés au chapitre 4 sur les grandes orientations d'aménagement. Plusieurs d'entre eux correspondent à des règlements ou des documents légaux qu'une municipalité peut adopter en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Le plan d'urbanisme oriente le contenu de ces outils de mise en œuvre et peut contenir un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour une partie du territoire.

Les outils de mise en œuvre suivants complètent un plan directeur des rues et s'adressent à la relation entre l'espace public et privé. En l'absence d'un tel plan directeur, un PPU peut traiter de travaux d'infrastructure et d'aménagement de l'emprise publique.

### 7.1 PROGRAMMES PARTICULIERS D'URBANISME

En vertu de l'article 85 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, le plan d'urbanisme peut comprendre un programme particulier d'urbanisme pour une partie du territoire de la municipalité concernée.

Le PPU permet de préciser la planification de certains secteurs suscitant une attention particulière telle que le développement ou la requalification d'un secteur résidentiel, industriel ou d'un centre-ville.

Dans le cadre d'un amendement au plan d'urbanisme, un PPU peut être introduit en remplaçant la sous-section correspondante de la présente section 7.1.

#### 7.1.1 Corridor de la route 132

Dans le cadre du réaménagement de l'emprise et en lien avec les principales balises d'aménagement suggérées par la MRC (voir section 6.2.2), la municipalité pourra proposer un programme particulier d'urbanisme pour les terrains bordant la route 132. La réalisation de ce PPU devrait préférablement être entreprise lorsque la forme que prendra la route 132 sera connue. Les dispositions du PPU comprendront notamment l'affectation détaillée des sols, en particulier celle de la surlargeur résiduelle de l'emprise autoroutière. Le PPU pourra contenir des orientations relatives aux entrées de ville et à la signalisation, aux enseignes commerciales, à l'architecture des bâtiments et à l'aménagement des terrains.

Le corridor de la 132 correspond à un secteur central du territoire municipal, au sens de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.



### **7.1.2 Intersection des Écluses/Route 132**

Malgré ce qui précède, un PPU orientant la mise en valeur des terrains vacants, la transformation des bâtiments existants et les aménagements paysagers à proximité de l'intersection du boulevard des Écluses et de la route 132 peut être adopté à plus brève échéance.

La profondeur importante des terrains vacants à la confluence des rivières Saint-Régis et Saint-Pierre, la largeur régulière de l'emprise de la route 132 à cet endroit et la forte probabilité de feux de circulation à cette intersection lorsque la route 132 sera transformée en boulevard urbain, font de cet espace un lieu convoité par le commerce. Comme il s'agit aussi d'une porte d'entrée importante du territoire, la Ville de Sainte-Catherine veut s'assurer que le développement sera le plus cohérent possible et rencontre des hauts standards de qualité sur le plan visuel, même si l'aménagement du boulevard urbain n'est pas encore déterminé.

Modifié par le règlement 2008-  
PU-01 le 6 sept. 2011 et 2008-  
PU-03, le 5 oct. 2015

### **7.1.3 Programme Particulier d'Urbanisme du secteur central du parc d'affaires**

En lien avec la volonté de consolider le secteur industriel, et considérant l'importance stratégique de la dynamisation de ce parc d'affaires émanant, de la mixité d'usages du milieu, ces usages étant générateurs d'activités économiques basées sur les différents services offerts à la population, ainsi que sur l'employabilité que génère ce parc d'affaires, il est juste de conclure que le secteur d'intervention de ce PPU correspond à un secteur Central du territoire municipal au sens de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

### **7.1.4 Le corridor du boulevard Marie-Victorin**

L'importance du corridor du boulevard Marie-Victorin dans l'identité locale et dans le développement de l'image de la Ville de Sainte-Catherine justifie la planification d'un traitement particulier de l'emprise, de sa récupération à des fins publiques sur l'ensemble de sa longueur et du contrôle de l'architecture et de l'aménagement de terrain des propriétés limitrophes.

Cette planification devrait intégrer la mise en valeur de la vocation touristique et éducative du secteur des écluses dans le cadre du réseau récréatif régional.

Cette planification pourra être adoptée en tant que programme particulier d'urbanisme pour un secteur central de la ville.

### 7.1.5 Centre-ville

Les terrains bordant le boulevard Saint-Laurent à l'angle des rues Centrale et Union forment le secteur commercial central de Sainte-Catherine. Le secteur dispose d'une concentration d'activités et de fonctions urbaines diversifiées qui en font l'endroit où développer un cœur de ville. Cependant, les besoins de revitalisation et de requalification demeurent élevés et le PPU s'avère un outil adéquat pour planifier les interventions municipales qui encourageront les commerçants d'investir dans le secteur et qui amèneront les Sainte-Catherinois à fréquenter davantage leur « centre-ville » et à développer leur sentiment d'appartenance à la ville.

## 7.2 PLAN D'IMPLANTATION ET D'INTEGRATION ARCHITECTURALE (PIIA)

De plus en plus, les municipalités se préoccupent de l'insertion des nouvelles constructions ou des aménagements à leur environnement immédiat.

Pour atteindre cet équilibre des lieux, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* permet aux municipalités de se doter, en plus des dispositions normatives des règlements d'urbanisme, d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

Le règlement sur les PIIA identifie certains territoires ou certaines catégories de projets devant faire l'objet d'une évaluation qualitative au moment d'une demande de permis ou de certificat. L'analyse du projet se fait alors à partir d'un échange ouvert entre la municipalité et les promoteurs, ce qui favorise la recherche de solutions novatrices et adaptées aux particularités du projet.

« L'approche (par PIIA) est particulièrement appropriée lorsqu'il s'agit de contrôler les aménagements et les constructions dans les zones sensibles du territoire, que ce soit en milieu dense où l'intérêt est d'ordre architectural ou urbanistique, ou qu'il s'agisse de secteurs encore caractérisés par leur environnement naturel<sup>26</sup> ».

« Cette approche élargit aussi les pouvoirs accordés en vertu de la Loi sur les biens culturels (LBC) permettant de fixer des conditions à l'émission d'un permis relatif à un bâtiment historique ou dans une zone d'intérêt<sup>27</sup> ».

Rappelons que dans la plupart des cas, le principal enjeu de l'approbation d'un projet en vertu d'un règlement relatif aux PIIA demeure l'insertion des nouvelles constructions ou des aménagements dans le milieu existant. Celle-ci doit en effet se faire de manière à

<sup>26</sup> Ministère des affaires municipales et régions. *Guide de prise de décision en urbanisme*. 2006. [http://www.mamr.gouv.qc.ca/amenagement/outils/amen\\_outi\\_regl\\_impl.asp](http://www.mamr.gouv.qc.ca/amenagement/outils/amen_outi_regl_impl.asp).

<sup>27</sup> *Ibid.*

respecter le caractère existant, assurer l'harmonisation des nouvelles constructions et à contribuer positivement au développement de celles-ci selon des objectifs préétablis.

La Ville de Sainte-Catherine a déjà adopté plusieurs règlements de PIIA applicables dans différents secteurs de la ville. Le plan d'urbanisme prévoit l'ajout de dispositions sur les PIIA applicables à :

- la construction ou l'agrandissement de bâtiments et l'aménagement majeur de la cour avant dans le corridor du boulevard Marie-Victorin. Des objectifs et critères particuliers s'appliqueront aux bâtiments anciens à caractère patrimonial. L'application d'objectifs et critères de PIIA vise à améliorer l'aspect panoramique du boulevard et à développer le caractère propre de ses différents tronçons;
- la construction ou l'agrandissement de bâtiments, l'aménagement de terrain et l'affichage dans le corridor de la route 132. L'application d'objectifs et critères de PIIA vise à améliorer l'aspect du corridor commercial et à optimiser l'interface avec des emplacements résidentiels situés à l'arrière en cherchant à limiter les nuisances acoustiques, olfactives, esthétiques ou relatives à l'éclairage, des établissements commerciaux ou industriels, pour les occupants des habitations;
- le lotissement, la construction ou l'agrandissement de bâtiments et les aménagements de terrains majeurs dans les secteurs prioritaires de développement montrés sur le plan des affectations du sol. L'application d'objectifs et critères de PIIA vise à planifier l'intégration routière et architecturale de développements résidentiels relativement denses dans le milieu suburbain de Sainte-Catherine;
- l'agrandissement ou les modifications majeures à l'apparence d'un bâtiment résidentiel sur l'ensemble du territoire afin d'assurer le respect du style du bâtiment et/ou une bonne insertion du bâtiment transformé dans son environnement bâti. L'application d'objectifs et critères de PIIA vise à encadrer, d'une manière performante pour l'ensemble de la communauté, les projets individuels qui pourront être réalisés grâce à un assouplissement des normes relatives aux marges de recul pour encourager les propriétaires à investir dans leur maison et demeurer à Sainte-Catherine;
- la construction ou l'agrandissement de bâtiment, l'aménagement de terrains et l'affichage pour les terrains industriels situés en bordure, ou à moins de 100 m, de l'autoroute 30 ou de la route 132, en vue d'avoir une meilleure qualité de construction et de favoriser une revitalisation du secteur industriel par son embellissement.

### 7.3 LES ZONES À RÉNOVER

Les secteurs comportant une majorité d'habitations construites avant 1971 et situés dans une zone résidentielle, entre la rue Barbeau et la limite est de la ville<sup>28</sup>, sont ceux dans lesquels des programmes d'aide à la rénovation doivent être dirigés en premier.

---

<sup>28</sup> Ces secteurs sont délimités sur le plan des potentiels et contraintes.

La Ville de Sainte-Catherine verra, en premier lieu, à promouvoir les programmes d'aide gouvernemental pertinents auprès des propriétaires de tels immeubles dans ces secteurs et à leur en faciliter l'accès. Par la suite, la ville envisagera d'élargir l'application des programmes à d'autres secteurs.

Dans les zones où des dispositions sur les PIIA s'appliquent, un programme d'aide technique à la conception de façades pourra être créé par la ville, au besoin. Un tel programme ne vise pas à fournir gratuitement les services d'architectes ou de designer à des propriétaires, mais plutôt à orienter les travaux dans le sens du règlement sur les PIIA, dans les cas les plus complexes ou délicats.

## **7.4 AUTRES OUTILS DE MISE EN ŒUVRE**

### **7.4.1 Sites d'intérêt archéologique**

La MRC a retenu deux sites d'intérêt archéologique sur le territoire de la Ville de Sainte-Catherine, localisés sur la Presqu'île à Boquet. La municipalité devra informer le ministère de la Culture et des Communications du Québec avant d'autoriser des travaux à l'emplacement de ces sites d'intérêt archéologique. Le règlement de zonage et le règlement sur les permis et certificats doivent contenir des dispositions permettant d'enclencher la procédure d'avis au Ministère.

### **7.4.2 Plan d'intervention environnementale**

Les sites d'intérêt faunique et floristique sont :

- la digue et les îlots de la Voie maritime;
- l'embouchure de la rivière Saint-Régis – rivière du Portage;
- les Rapides de Lachine;
- l'île aux Hérons;
- la rivière Saint-Régis – rivière du Portage.

Pour chacun de ces sites d'intérêt faunique et floristique, la Ville de Sainte-Catherine doit inclure dans ses règlements d'urbanisme les dispositions normatives mentionnées dans le document complémentaire du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon. Ces dispositions concernent notamment la réalisation de travaux d'excavation, de remblai et de construction, les travaux de lotissement et la coupe d'arbres et le contenu des documents qui doivent accompagner une demande de permis ou de certificat en lien avec les travaux.

## 8. PLAN D'ACTION

---

L'adoption du plan d'urbanisme révisé de la Ville de Sainte-Catherine ne constitue pas une fin en soi, mais correspond à l'intégration de l'urbanisme à la gestion courante de l'aménagement de la ville. Le plan d'urbanisme représente un instrument de planification pour les interventions municipales et les prévisions budgétaires annuelles.

Plusieurs moyens précis ont été identifiés au chapitre 4 sur les grandes orientations d'aménagement. Certains de ces moyens sont des interventions concrètes sur le territoire. D'autres sont davantage des politiques et procédures qui guideront des interventions. Enfin, d'autres se traduisent en règlements municipaux.

L'application des instruments de contrôle que sont les règlements d'urbanisme municipaux permet d'orienter les multiples actions des individus dans le sens du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon et du présent plan d'urbanisme. La réglementation d'urbanisme pour l'ensemble du territoire contiendra des dispositions relatives à la plupart des moyens réglementaires identifiés au chapitre 4. Certains règlements ou dispositions proposés par le plan d'urbanisme s'ajouteront dans les prochaines années.

Les règlements d'urbanisme donnent une vision à court terme de la planification et jouent souvent le rôle d'étape charnière entre l'utilisation actuelle du sol et la vocation projetée au plan d'urbanisme. Il est donc normal, qu'au fil des ans, la réglementation soit ajustée dans le respect du plan d'urbanisme, pour mieux encadrer le développement, selon son évolution et les tendances.

Lorsque des projets de développement risquent d'avoir des répercussions majeures sur l'aménagement du territoire, le Conseil municipal envisagera une modification du plan d'urbanisme pour établir les paramètres d'amendements à la réglementation d'urbanisme.

La liste des priorités ci-dessous se veut un guide pour les décideurs municipaux qui, année après année, peuvent la consulter, voir ce qui a été réalisé et choisir les prochaines priorités, selon les circonstances, sans obligation d'amender le plan d'urbanisme.

## Plan d'action

Politique ou procédure	Court terme	Moyen terme	Long terme	Porteur de dossier/parteneriat	Commentaires
1. Programme Particulier d'Urbanisme du secteur central du parc d'affaires	X			Ville	En cours
2. Plan conjoint d'intervention à coût partagé dans le parc industriel		X		Ville, industries, administration de la Voie maritime	Prévu par la planification stratégique (non chiffré)
3. Scénario régional d'emprise, de chaussée et de géométrie des intersections de la route 132	X	X		MRC	
4. Règlements relatifs aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour les immeubles riverains de la route 132 (commercial)	X			Ville	Déjà partiellement réalisé
5. PIIA pour les immeubles à l'intérieur du parc industriel (secteurs riverains de la route 132, de l'A30 et industriels légers)		X		Ville	Déjà partiellement réalisé

Modifié par les règlements  
2008-PU-01 le 6 sept. 2011 et  
2008-PU-03, le 5 oct. 2015

## Plan d'action

Politique ou procédure	Court terme	Moyen terme	Long terme	Porteur de dossier/partenariat	Commentaires
6. Plan d'aménagement du boulevard Marie-Victorin (traitement de la propriété publique, contrôle de la végétation le long de la Voie maritime)	X			Ville	Prévu par la planification stratégique Possibilité de PPU
7. PIIA pour les immeubles riverains au boulevard Marie-Victorin	X			Ville	Prévu par la planification stratégique
8. PIIA pour les agrandissements et rénovations majeures de bâtiment	X			Ville	Prévu à la planification stratégique
9. Programmes d'aide à la rénovation	X	X	X	Ville, SHQ, institutions financières	Prévu à la planification stratégique
10. Concept d'aménagement des anciennes rues (incluant des mesures d'apaisement de la circulation) et du boul. Saint-Laurent (tronçon Ouest)	X			Ville	Prévu à la planification stratégique
11. Plan directeur des rues		X		Ville	Compète les actions 1, 6, 10, 12

## Plan d'action

Politique ou procédure	Court terme	Moyen terme	Long terme	Porteur de dossier/parteneriat	Commentaires
12 PPU du centre-ville			X	Ville	
13 Plan directeur de signalisation municipale		X		Ville	Prévu à la planification stratégique dans le cadre de l'embellissement des espaces publics
14 Programme de foresterie urbaine			X	Ville	
15 Maintien et bonification du programme de plantation d'arbres	X	X	X	Ville	Montant variable en fonction du nombre de permis de nouvelles constructions
16 Programme d'embellissement visant la participation du citoyen	X	X	X	Ville, organisme de concours provincial	Exemple : Villes et villages fleuris, corvée de nettoyage des berges.
17 Vision d'avenir du Récré-O-Parc	X en cours	X		Ville, MRC	Prévu à la planification stratégique
18 Règlement sur les herbicides et pesticides	X				



## Plan d'action

Politique ou procédure	Court terme	Moyen terme	Long terme	Porteur de dossier/parteneriat	Commentaires
19. Identification des constructions patrimoniales et PIIA			X	Ville	
20. Planification de l'accroissement de la superficie de la bibliothèque au centre-ville		X		Ville	Prévu à la planification stratégique
21. Amélioration des parcs municipaux	X	X	X	Ville	Interventions du plan directeur des parcs et espaces verts
22. Aménagement du stationnement de l'église et de l'école			X	Ville, fabrique, commission scolaire	
23. Régionalisation et amélioration du Récré-O-Parc			X	Ville, MRC	Prévu à la planification stratégique
24. Mise en œuvre du plan d'aménagement du boulevard Marie-Victorin, incluant le pont-levis		X	X	Ville, administration de la Voie maritime	Prévu au plan directeur des parcs et espaces verts

## Plan d'action

Politique ou procédure	Court terme	Moyen terme	Long terme	Porteur de dossier/partenaire	Commentaires
25. Mise en œuvre du plan conjoint d'intervention à coût partagé dans le parc industriel		X		Ville, industries, administration de la Voie maritime	Prévu à la planification stratégique
26. Accroissement de la superficie de la bibliothèque au centre-ville			X	Ville	Prévu à la planification stratégique
27. Amélioration de l'aménagement des anciennes rues		X	X	Ville	Selon le concept d'aménagement ou le plan directeur des rues et réalisation progressive
28. Mise en œuvre du plan directeur de signalisation		X	X	Ville	Remplacement graduel d'enseignes intégrés à des aménagements, entretiens et remplacements normaux à faire
29. Aménagement des entrées de ville suite au réaménagement de la route 132			X	Ville	
30. Répertoire des milieux humides	X			Ville	Inventaire des milieux humides pour les secteurs urbanisés ou susceptibles d'être développés

## **9. DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES**

---

### **9.1 DISPOSITIONS DECLARATOIRES**

#### **9.1.1 Titre du règlement**

Le présent règlement s'intitule « Plan d'urbanisme de la Ville de Sainte-Catherine ».

#### **9.1.2 Territoire assujetti**

Le présent règlement s'applique à tout le territoire soumis à la juridiction de la Ville de Sainte-Catherine.

#### **9.1.3 Validité**

Le Conseil adopte le présent règlement dans son ensemble et également chapitre par chapitre, section par section, sous-section par sous-section, alinéa par alinéa, paragraphe par paragraphe et sous-alinéa par sous-alinéa. Si un chapitre, une section, une sous-section, un alinéa, un paragraphe ou un sous-alinéa du présent règlement est déclaré nul par une instance habilitée, le reste du règlement continue à s'appliquer en autant que faire se peut.

#### **9.1.4 Tableaux, graphiques et symboles**

Un tableau, un graphique, un symbole, un plan ou toute forme d'expression autre que le texte proprement dit, qui y est contenu ou auquel il fait référence, fait partie intégrante du présent règlement.

### **9.2 DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES**

#### **9.2.1 Unités de mesure**

Toute mesure employée dans le présent règlement est exprimée en unités du Système international (SI).

#### **9.2.2 Mode de division du règlement**

Le présent règlement est d'abord divisé en chapitres. Au besoin, un chapitre est ensuite divisé en sections qui peuvent être subdivisées en sous-sections. Les chapitres, sections et sous-sections sont numérotés selon une numérotation hiérarchisée en chiffres arabes.

La nature et la structure particulière du texte d'un plan d'urbanisme ne permettent pas de suivre rigoureusement les règles de la mise en forme réglementaire. Afin d'uniformiser la nomenclature et de faciliter les références lors d'une modification du plan d'urbanisme, les règles décrites au troisième alinéa s'appliquent.

Une sous-section est divisée en alinéas. Un alinéa n'est précédé d'aucun chiffre, lettre ni marque particulière. Dans certains cas, un chapitre ou une section peut être divisé directement en alinéas, sans être divisé, le cas échéant, en sections ou sous-sections. Un alinéa peut être divisé en paragraphes. Un paragraphe est précédé d'une lettre minuscule. Un paragraphe peut être divisé en sous-alinéas. Un sous-alinéa est précédé d'une puce.

L'exemple suivant illustre le mode de division général du présent règlement :

- 1 Texte 1 Chapitre
- 1.1 Texte 2 Section
- 1.1.1 Texte 3 Sous-section
- Texte 4 Alinéa
- a) Texte 5 Paragraphe
- Texte 6 Sous-alinéa

### **9.2.3 Division du territoire en aires d'affectation du sol**

Le territoire de la ville est divisé en aires d'affectation du sol qui sont délimitées sur le plan d'affectation du sol.

### **9.2.4 Interprétation des limites des aires d'affectation du sol**

Les limites des aires d'affectation du sol indiquent un contour général. Les limites d'une zone établie au règlement de zonage peuvent diverger légèrement du tracé d'une aire d'affectation, afin de tenir compte de particularités locales, du morcellement cadastral ou d'éléments ponctuels, sans qu'il puisse en résulter, pour cette seule raison, une cause de non-conformité entre le plan de zonage et le plan d'affectation du sol.

## **9.3 DISPOSITION FINALE**

### **9.3.1 Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur après l'accomplissement des formalités prévues par la loi.

### 9.3.2 Remplacement

Le présent règlement remplace le règlement numéro 2008-00 concernant le plan d'urbanisme.

(Signé) Jocelyne Bates

MME JOCELYNE BATES  
MAIRESSE

(Signé) Me Carole Cousineau

ME CAROLE COUSINEAU  
GREFFIÈRE

*Copie vidimée, ce 14 juillet 2016*

*Yvon Masicotte, assistant-greffier*

Ajouté par le règlement 2008-  
PU-01 le 6 sept. 2011

Modifié par le règlement 2008-  
PU-03 le 5 oct. 2015

ANNEXE « A »  
PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME  
DU SECTEUR CENTRAL DU PARC D'AFFAIRES



# Ville de Sainte-Catherine

## Programme particulier d'urbanisme du secteur central du parc d'affaires

Service de l'aménagement du territoire et  
développement économique

Mai 2015

## TABLE DES MATIÈRES

PROVINCE DE QUÉBEC.....	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
<b>1. INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
<b>2. LECTURE DU MILIEU .....</b>	<b>2</b>
2.1 UN SECTEUR CENTRAL AU CŒUR D'UN PARC D'AFFAIRES D'ENVERGURE RÉGIONALE.....	2
2.2 LE FAIBLE DÉPLOIEMENT DU RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT.....	4
2.3 UNE OCCUPATION DU SOL PEU OPTIMISÉE.....	5
2.4 DES PROJETS ROUTIERS STRUCTURANTS À CONSIDÉRER.....	5
2.5 LA SYNTHÈSE DES POTENTIELS ET DES CONTRAINTES.....	5
<b>3. ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE .....</b>	<b>7</b>
3.1 VISION D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT : LA CRÉATION D'UN PARC D'AFFAIRES.....	7
3.2 ORIENTATION 1 : LA CRÉATION DE NOUVELLES OPPORTUNITÉS DE DÉVELOPPEMENT ET L'OPTIMISATION DE L'OCCUPATION DU SOL .....	8
3.3 ORIENTATION 2 : LE RÉAMÉNAGEMENT ET LA REDYNAMISATION DU CORRIDOR COMMERCIAL DE LA ROUTE 132 .....	10
3.4 ORIENTATION 3 : L'AMÉLIORATION DE L'IMAGE DU SECTEUR CENTRAL DU PARC D'AFFAIRES.....	11
<b>4. LES PRINCIPES ET BALISES D'AMÉNAGEMENT.....</b>	<b>12</b>
4.1 LE PARACHÈVEMENT DU RÉSEAU DE RUES .....	12
4.2 LA CRÉATION DE LOTS DE DIVERSES SUPERFICIES .....	12
4.3 L'AMÉNAGEMENT DE CORRIDORS DE SIGNATURE .....	13
4.4 L'AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 EN BOULEVARD URBAIN.....	13
4.5 LE SECTEUR DU PÔLE D'AFFAIRES DE LA RUE LÉO.....	15
<b>5. AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉS D'OCCUPATION.....</b>	<b>18</b>
5.1 AFFECTATION « PÔLE D'AFFAIRES » (PA).....	18
5.2 AFFECTATION « INDUSTRIELLE DE PRESTIGE » (IP).....	19
5.3 AFFECTATION « INDUSTRIELLE LÉGÈRE » (IA).....	20
5.4 AFFECTATION « INDUSTRIELLE LOURDE » (IB) .....	21
5.5 AFFECTATION « INDUSTRIELLE LOURDE ET SERVICES AUTOMOBILES » (IB1).....	22
5.6 AFFECTATION « COMMERCIALE RÉGIONALE CENTRALE » (CR) .....	23
<b>6. AUTRES ÉLÉMENTS DE MIS EN ŒUVRE.....</b>	<b>28</b>
6.1 STRATÉGIE D'ACQUISITION D'IMMEUBLES .....	28
6.2 RÉGLEMENT SUR LES PLANS D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION ARCHITECTURALE (PIIA) .....	28
6.3 CONDITIONS DE REDÉVELOPPEMENT .....	28
<b>7. PLAN D'ACTION.....</b>	<b>29</b>
<b>8. ENTRÉE EN VIGUEUR.....</b>	<b>32</b>



LISTE DES PLANS

Plan 1 - Plan d'aménagement.....	14
Plan 2 - Affectations du sol.....	27

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

Tableau 1 - Grille des affectations et fonctions et des règles particulières de zonage.....	25
Figure 1 - Secteur d'intervention du PPU du secteur central du parc d'affaires .....	3
Figure 2 - Esquisses d'ambiance de la rue Léo .....	17

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 - Esquisses d'ambiance de la rue Léo .....	34
Annexe 2 - Références architecturales .....	i

## 1. INTRODUCTION

Le **parc d'affaires**<sup>1</sup>, de Sainte-Catherine constitue un pôle d'activités **stratégique**<sup>2</sup> pour la municipalité et structurant à l'échelle régionale. Dans un contexte où les opportunités de développement de la municipalité sont limitées par le manque de terrains disponibles à des fins résidentielles et où l'occupation du sol des vocations commerciales et industrielles n'est pas optimisée, la redynamisation du parc d'affaires devient primordiale. En effet, certaines problématiques limitent l'apport fiscal à la municipalité et le parc industriel actuel comporte une image peu attractive pour des entreprises génératrices d'emplois :

- la présence de nombreux terrains enclavés et non desservis;
- la superficie importante d'entreposage extérieur,
- la présence d'entreprises générant des nuisances.

La Ville de Sainte-Catherine a entrepris, à partir de 2007, une vaste démarche de planification de son parc industriel. Un premier jalon de cette opération a été posé dans le cadre de l'élaboration d'une stratégie de mise en valeur du secteur. Ce mandat a donné lieu à la réalisation d'un scénario d'aménagement et à l'identification de lignes directrices d'aménagement. La Ville a ensuite réalisé un exercice de concertation auprès des divers intervenants concernés (CLD, propriétaires fonciers, Canadien Pacifique, Voie Maritime du Saint-Laurent, etc.) afin de dégager une **vision commune**<sup>3</sup> sur la mise en valeur du secteur. Plus récemment en 2014 et 2015, une analyse économique permettant d'identifier les opportunités de développement du secteur industriel de la Ville de Sainte-Catherine a été réalisée en parallèle avec la planification et la réalisation des projets de construction du boulevard Saint-Laurent et Hébert. Celle-ci avait comme objectif d'orienter le développement du secteur industriel dans son ensemble. Les différents propriétaires fonciers concernés par ces projets ont été rencontrés et consultés.

Le présent programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur central du parc d'affaires résulte de cette opération de planification d'envergure. Il vise à enchâsser le scénario retenu à l'intérieur d'un cadre réglementaire et d'assurer la mise en valeur de ce secteur stratégique pour la municipalité. En ce sens, ce PPU propose :

- Une lecture du milieu, qui précise la délimitation du secteur central ainsi que les principaux enjeux d'aménagement et de développement du site;
- Les orientations, les objectifs et les moyens de mise en œuvre qui tendent vers la vision d'aménagement retenue;
- Les lignes directrices d'aménagement, qui ont dicté l'élaboration du plan d'aménagement;
- Les affectations du sol et les densités de son occupation, qui sont à privilégier pour mettre en œuvre le plan d'aménagement, ainsi que les règles qui guideront la modification des règlements d'urbanisme de la Ville;
- Les éléments de mise en œuvre, qui traitent de la stratégie d'acquisition d'immeubles ainsi que des conditions de redéveloppement du secteur d'intervention. Cette section comporte également le plan d'action où le phasage des moyens de mise en œuvre et les intervenants impliqués sont précisés.

---

<sup>1</sup> Lexique : Secteur comportant des activités commerciales et industrielles qui amènent des revenus fonciers et économiques à la Ville.

<sup>2</sup> Lexique : D'une importance déterminante pour l'avenir de la Ville.

<sup>3</sup> Lexique : Émanant d'un vaste exercice de concertation rassemblant les gens d'affaires et les principaux intervenants du parc industriel.

## 2. LECTURE DU MILIEU

Cette section présente d'abord la délimitation du secteur central. Elle décrit sommairement le positionnement du parc d'affaires au sein de la MRC tout en présentant les principaux enjeux d'aménagement et de développement sur lesquels le présent PPU entend intervenir pour optimiser sa mise en valeur.

### 2.1 Un secteur central au cœur d'un parc d'affaires d'envergure régionale

Le présent PPU intervient sur une superficie d'environ 129 ha (Environ 147 ha si on compte la partie nord du boulevard Saint-Laurent), correspondant à 43% (49% si on compte la partie nord du boulevard Hébert) du secteur industriel actuel. En effet, le secteur central du parc d'affaires est circonscrit à l'intérieur des limites suivantes :

- Nord : l'arrière-lot des terrains situés juste au nord du boulevard Saint-Laurent (distance d'environ 150 mètres);
- Sud : la limite latérale des terrains situés de part et d'autre des rues Pasteur et Laurier;
- Est : l'arrière-lot des terrains situés à l'ouest de la rue Barbeau;
- Ouest : la limite municipale avec la Réserve Indienne Kahnawake et la bretelle A-730 de l'autoroute 30.

Rappelons que l'ensemble du secteur industriel de Sainte-Catherine est globalement délimité par la Voie maritime du Saint-Laurent au nord, la limite municipale avec la Ville de Saint-Constant au sud, la limite municipale avec la Réserve Indienne Kahnawake à l'ouest et la rue Barbeau à l'est. Il occupe une superficie de 237 hectares, soit le tiers du territoire municipal, mais demeure vacant sur 34% de sa superficie<sup>4</sup>.

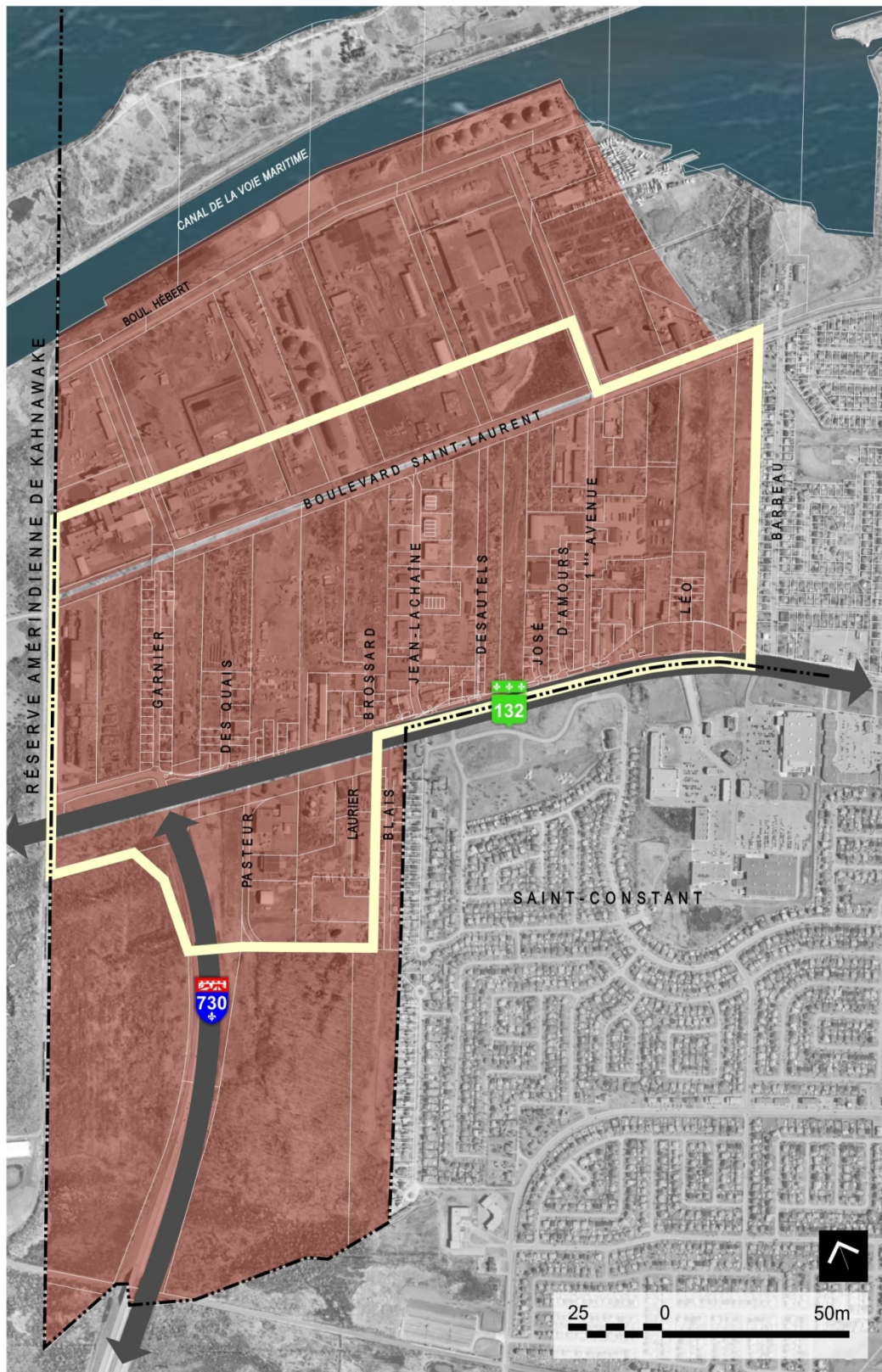
L'ensemble du parc industriel de Sainte-Catherine représente près du quart de la superficie industrielle totale du territoire de la MRC de Roussillon (1229 ha). Totalisant une valeur foncière de 66.4 M\$, il figure au 3<sup>e</sup> rang (sur 7) quant à sa valeur foncière par hectare, soit 280 266\$ / ha (le plus élevé atteignant 768 599\$ / ha et le plus faible 99 978\$ / ha)<sup>5</sup>. Enfin, soulignons que le secteur industriel de Sainte-Catherine constitue le parc industriel qui offre la 3<sup>e</sup> plus importante superficie vacante au sein de la MRC, soit 81 hectares sur 377 hectares à l'échelle régionale. Une majorité des terrains vacants se trouve à l'intérieur du secteur central visé par le présent PPU.

---

<sup>4</sup> Source : Municipalité régionale de comté de Roussillon. Schéma d'aménagement révisé. Entrée en vigueur : 17 novembre 2014

<sup>5</sup> Idem

Figure 3 - Secteur d'intervention du PPU du secteur central du parc d'affaires



## 2.2 Le faible déploiement du réseau d'infrastructures de transport

### *Réseau de rues*

Le secteur d'intervention du PPU comporte un réseau de rues incomplet. Au nord de la route 132, l'absence de lien est-ouest structurant, associée notamment à l'interruption du boulevard Saint-Laurent qui sera corrigé en 2015, crée des terrains de très grande superficie pouvant difficilement être développés. Enclavés, l'entreposage extérieur y occupe une place importante. Cette absence d'axe est-ouest était également tributaire de la configuration du réseau de circulation interne composé essentiellement d'axes nord-sud se terminant en cul-de-sac (ex. : les rues des Quais, Brossard, Desautels, José, d'Amour et Léo). Il en résulte l'enclavement de certains lots et des difficultés de circulation pour les véhicules lourds.

La déficience du réseau routier local nuit au plein développement du secteur, à l'attractivité de celui-ci, et limite le déploiement du réseau d'infrastructures d'égout et d'aqueduc. La construction en 2015 du boulevard Saint-Laurent, viendra corriger en partie ces problématiques. En effet, sera déployé un réseau d'égout pluvial et sanitaire, ainsi qu'une desserte en aqueduc le long de celui-ci. Le secteur central sera donc desservi en infrastructure par ce nouvel axe est-ouest. Soulignons que le secteur situé au sud de la route 132 n'est desservi par aucun service au-delà des rues Pasteur et Laurier.

### *Réseau ferroviaire*

Bien que les infrastructures ferroviaires soient présentes dans le secteur industriel, celui-ci ne permet pas la desserte du secteur central de celui-ci.

### *Infrastructure maritime*

Le quai Baillargeon, une infrastructure maritime d'importance pour la région, ne suscite pas le développement du secteur, bien qu'il y soit situé. La vocation du quai étant principalement liée à l'approvisionnement des entreprises en produit en vrac, ne permet pas d'utiliser celui-ci comme infrastructure d'appel dans le secteur industriel.

### *Transport collectif*

Bien que le secteur central constitue un secteur d'emplois, il n'est desservi par aucun circuit d'autobus. Le manque d'infrastructure routière peut en être une cause.

### *Transport actif*

Le secteur n'est pas bien desservi en lien de transport actif sécuritaire permettant de se rendre et ensuite de se déplacer dans ce secteur d'emploi.

### 2.3 Une occupation du sol peu optimisée

Le secteur d'intervention comporte des pochettes de développement résidentiel. En effet, les rues Garnier, des Quais, Desautels, José, d'Amour, Léo ainsi que la 1<sup>ère</sup> Avenue, sont bordées d'habitations unifamiliales. Incompatible dans un secteur à vocation commerciale et industrielle, l'usage résidentiel pose également un problème de sécurité publique (ex. : circulation lourde, pollution atmosphérique, etc.).

La problématique de l'importante superficie dédiée à l'entreposage extérieur, évoquée précédemment, est également associée au type d'entreprise en présence au sein du secteur central. En effet, on y trouve de nombreux cimetières d'automobiles, sites de récupération de pièces automobiles et autres entreprises reliées au transport. Or, celles-ci s'avèrent peu optimales quant à l'apport fiscal à la municipalité. Leurs activités génèrent une image peu attractive du secteur et créent peu d'emplois.

### 2.4 Des projets routiers structurants à considérer

Le secteur d'intervention du PPU est traversé d'est en ouest par la route 132 et bordé par la bretelle A-730 de l'autoroute 30. À ce chapitre, rappelons que l'ouverture du nouveau tronçon de l'autoroute 30 modifia l'utilisation de la route 132 en y soustrayant le transport lourd de transit. Le ministère des Transports du Québec (MTQ) prévoit, d'ici 2021, reconstruire celle-ci en boulevard urbain (de la réserve indienne de Kahnawake à la rue Principale à Delson). À l'intérieur des limites du secteur d'intervention du PPU, le plan de réaménagement de la route 132 prévoit que les seuls carrefours avec feux de circulation se trouveront aux intersections des axes : A-730, Jean-Lachaine et Léo.

En somme, l'A-730 et la R-132 constituent de véritables vitrines pour le secteur industriel et représentent d'importantes opportunités de mise en valeur du territoire. La route 132 présente toutefois actuellement de nombreuses lacunes, dont la mixité commerciale / résidentielle, la vétusté de certains bâtiments, le manque de végétation, etc. Les travaux du MTQ représentent une opportunité pour la Ville d'améliorer l'esthétisme et de rehausser le dynamisme de cet axe.

### 2.5 La synthèse des potentiels et des contraintes

Le secteur central bénéficie d'avantages sur lesquels le présent PPU entend miser :

- Une localisation avantageuse par rapport au réseau de transport routier, maritime et ferroviaire.
- La présence d'entreprises bien établies dans des secteurs diversifiés (secteur industriel nord).
- Une grande disponibilité de terrains à développer.
- Le potentiel de développement engendré par la construction de l'autoroute 30 et le prolongement du boulevard Saint-Laurent.

Le secteur industriel présente certaines contraintes, limitant son développement et affectant son image :

- Le type d'industries en présence, génératrices de nuisances diverses et ayant un faible apport fiscal pour la municipalité en raison des superficies importantes dédiées à l'entreposage extérieur.
- L'incompatibilité des usages résidentiels et industriels dans certains secteurs.
- L'absence de signalisation distinctive marquant l'entrée du secteur.
- L'absence d'une image de qualité permettant d'attirer des **entreprises de prestige**<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Lexique : Entreprise génératrice d'emplois, exerçant essentiellement ses activités à l'intérieur d'un bâtiment, lequel se distingue par un souci architectural

### 3. ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

#### 3.1 Vision d'aménagement et de développement : la création d'un parc d'affaires

Le redéveloppement du secteur central constitue un moyen fondamental de tendre vers la vision de développement de la municipalité, soit :

*Sainte-Catherine, une ville de la Rive-Sud de Montréal, au bord du fleuve, est recherchée pour sa tranquillité, la qualité de son cadre de vie et de ses espaces publics, et le coût raisonnable de ses services.*

En effet, pour y arriver, Sainte-Catherine doit accroître ses revenus fiscaux. Or, les opportunités de développement de la municipalité sont essentiellement présentes dans le secteur central du parc d'affaires.

Dans la perspective de favoriser la création d'un véritable parc d'affaires, le présent PPU repose sur trois grandes orientations :

- |                 |   |
|-----------------|---|
| Orientation 1 : | La création de nouvelles opportunités de développement et l'optimisation de l'utilisation du sol. |
| Orientation 2 : | Le réaménagement et la redynamisation du corridor commercial de la route 132.                     |
| Orientation 3 : | L'amélioration de l'image du parc d'affaires.   |



### 3.2 Orientation 1 : La création de nouvelles opportunités de développement et l'optimisation de l'occupation du sol

Le secteur central offre actuellement d'importantes opportunités de développement, limitées par de nombreuses contraintes. Son essor repose dans un premier temps sur le parachèvement et l'optimisation des réseaux de circulation et d'infrastructures ainsi que sur la création de lots de différentes superficies. Le redéveloppement du secteur central repose également sur la détermination de sous-secteurs où des vocations précises sont privilégiées. Des interventions sur le réseau routier permettront de créer des **corridors de signature** (rue Léo et boulevard Saint-Laurent). La Ville mise sur ceux-ci pour rehausser l'image du secteur et diversifier son mix industriel, notamment par l'attractivité d'entreprises de prestige.

Dans l'optique de favoriser la création de nouvelles opportunités de développement et d'optimiser l'occupation du sol, les objectifs suivants sont poursuivis :

- Parachever le réseau de rues et assurer la desserte du secteur par le transport collectif et actif.
- Intervenir pour le maintien et le déploiement du réseau ferroviaire dans le parc d'affaires.
- Favoriser le déploiement des activités portuaires à même le secteur industriel lourd ou en bordure du quai baillargeon.
- Consolider le réseau d'infrastructures d'égout et d'aqueduc.
- Compléter la trame parcellaire par l'offre de lots de différentes superficies.
- Favoriser la création d'un pôle d'affaires aux abords de la future rue Léo.
- Favoriser la création d'un secteur industriel de prestige en bordure du futur boulevard Saint-Laurent.
- Restreindre l'implantation des commerces lourds et des industries génératrices de nuisances.

À cet effet, les moyens de mise en œuvre suivants sont à préconiser :

- Réaliser un plan de lotissement.
- Mise en œuvre du plan directeur des rues et des infrastructures.
- Réaliser un plan conjoint d'interventions à coût partagé entre la municipalité et les industries.
- Aménager des rues collectrices :
  - Prolonger le boulevard Saint-Laurent à l'ouest jusqu'à la rue Garnier (réalisation en 2015);
  - Prolonger et élargir la rue Garnier au nord jusqu'à la rue Hébert (réalisation 2016);
  - Prolonger la rue Léo au nord jusqu'au boulevard Saint-Laurent;
  - Raccorder de la rue Jean-Lachaine à titre de rue collectrice au boulevard Saint-Laurent en 2015.
- Considérer la gestion des eaux pluviales dans les projets d'aménagements publics et privés.

- Compléter le réseau de rues internes :
  - Aménager une rue est-ouest permettant de relier les rues Garnier et la rue Brossard;
  - Prolonger la rue Brossard jusqu'au boulevard Saint-Laurent ;
  - Prolonger la rue José au nord jusqu'au boulevard Saint-Laurent.
- Favoriser le remembrement parcellaire et mettre en place, si nécessaire, une stratégie d'acquisition d'immeubles, visant la création une mixité de lots de diverses superficies, notamment:
  - De plus grande superficie aux abords des axes Saint-Laurent entre Jean-Lachaine et Garnier;
  - De superficie moyenne en relation avec la rue Léo et des nouveaux axes de circulation interne;
  - De plus petite superficie en frontage nord de la route 132 et au sud de celle-ci.
- Mettre en œuvre une stratégie de collaboration avec le Canadian Pacific et la Voie Maritime du Saint-Laurent afin d'évaluer les opportunités d'optimisation des activités liées à ces infrastructures.
- Collaborer à la planification des circuits de transport collectif pour assurer la desserte du secteur.
- Mettre en application le plan de mobilité active et durable de façon intégré au contexte industriel.
- Évaluer l'opportunité de mettre en place un programme incitatif à la venue de nouvelles entreprises, en collaboration avec le CLD.
- Produire et appliquer un guide d'aménagement pour orienter l'implantation des nouvelles entreprises.
- Réviser des normes réglementaires relatives :
  - Aux types d'usages industriels autorisés;
  - Au contingentement de certains usages (ex. cimetières d'automobiles, sites de récupération de pièces automobiles et compagnies de transport);
  - À l'implantation des bâtiments;
  - À la réglementation discrétionnaire sur la construction et les aménagements ;
  - À la superficie dédiée à l'entreposage extérieur.

### 3.3 Orientation 2 : Le réaménagement et la redynamisation du corridor commercial de la route 132

Axe d'accès structurant du secteur central, la route 132 sera prochainement réaménagée en boulevard urbain. Ce projet d'envergure régionale constitue une opportunité à saisir pour consolider sa vocation commerciale, rehausser son image et articuler un réseau de rues performant à l'intérieur du parc d'affaires.

En somme, les objectifs suivants sont poursuivis :

- Consolider la bande commerciale régionale au nord de la route 132.
- Rehausser l'image de la route 132.
- Réaliser le déploiement d'un réseau de collectrices dans le secteur afin de désengorger la route 132.

À cet effet, les moyens de mise en œuvre suivants sont à préconiser :

- Élaborer une stratégie d'acquisition et de développement des terrains situés dans l'emprise du MTO.
- Participer à la définition d'un concept de développement régional du domaine privé et de critères d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).
- Bonifier le règlement sur les PIIA en intégrant des objectifs et critères adaptés pour la route 132.
- Réaliser des aménagements paysagers sur le domaine public.
- Prévoir l'intégration des réseaux piétonniers et cyclables en cohérence avec le plan de mobilité active et durable.
- Réviser les normes réglementaires relatives :
  - aux types d'usages autorisés;
  - à l'implantation des bâtiments;
  - au nombre et à la localisation des entrées charretières;
  - au nombre maximum de case de stationnement permis à l'opposé d'un nombre minimal de case requis.

### 3.4 Orientation 3 : L'amélioration de l'image du secteur central du parc d'affaires

Afin de créer un environnement favorable à l'implantation d'entreprises de prestige, diverses interventions sont préconisées dans l'axe des rues collectrices et aux principales portes d'entrée du secteur central.

Afin d'améliorer l'image du secteur central, les objectifs suivants sont poursuivis :

- Créer une vitrine industrielle le long de l'A-730 et de la R-132.
- Créer un environnement visuel de qualité par l'encadrement de l'architecture des bâtiments et de l'aménagement du domaine privé.

À cet effet les moyens de mise en œuvre suivants sont à préconiser :

- Réaliser un plan conjoint d'interventions à coûts partagés entre la municipalité et les industries.
- Produire et appliquer un guide d'aménagement pour orienter l'implantation des nouvelles entreprises.
- Aménager le boulevard Saint-Laurent et la rue Léo par des aménagements à signature distinctive.
- Réaliser des aménagements paysagers sur le domaine public aux principales entrées du secteur (R-132 / A-730, R-132 / 1<sup>ère</sup> Avenue) en parallèle avec la planification du boulevard urbain.
- Prévoir une signalisation adéquate.
- Aménager des bandes tampons à l'interface des usages incompatibles entre eux.
- Évaluer l'opportunité de mettre en place un programme incitatif à la venue de nouvelles entreprises, en collaboration avec le CLD.
- Bonifier le règlement sur les PIIA en intégrant des objectifs et critères adaptés pour le parc d'affaires, la rue Léo et le secteur industriel de prestige du boulevard Saint-Laurent.
- Réviser les normes réglementaires relatives :
  - à l'implantation des bâtiments;
  - à la localisation et aux superficies des aires d'entreposage extérieur;
  - à la localisation des aires de stationnement et des quais de chargement / déchargement;
  - au nombre maximum de case de stationnement permis à l'opposé d'un nombre minimal de case requis.

## 4. LES PRINCIPES ET BALISES D'AMÉNAGEMENT

Cette section présente le scénario retenu de mise en valeur du secteur central, tel qu'illustré au plan 1. Les principes et balises d'aménagement qui ont guidé sa conception sont ci-après décrits.

### 4.1 Le parachèvement du réseau de rues

Le réseau de rues du secteur central sera complété par :

#### Rues collectrices

- Le prolongement du boulevard Saint-Laurent et raccordement à la rue Garnier.
- Le prolongement de la rue Léo jusqu'au boulevard Saint-Laurent.
- L'élargissement et la réfection de la rue Garnier sud pour compléter les axes nord-sud et pour boucler le réseau de rues du secteur.
- Raccordement de la rue Jean-Lachaine au boulevard Saint-Laurent en 2015.

#### Axes de circulation interne

- L'aménagement d'un axe est-ouest entre les rues Garnier et la rue Brossard.
- Le prolongement de la rue Brossard jusqu'au futur axe est-ouest et le boulevard Saint-Laurent au nord.
- Le prolongement de la rue José jusqu'au boulevard Saint-Laurent.

### 4.2 La création de lots de diverses superficies

Un exercice de remembrement parcellaire sera réalisé dans la perspective d'attirer des entreprises de diverses tailles. Par conséquent, une mixité de lots de diverses superficies sont à privilégier :

- De plus grande superficie aux abords des axes Saint-Laurent entre Jean-Lachaine et Garnier.
- De superficie moyenne en relation avec la rue Léo et les axes de circulation interne.
- De plus petite superficie au nord de la route 132 et dans le secteur situé au sud de celle-ci.

Ces superficies sont chiffrées à la *section 5 – Affectation du sol et densités d'occupation* du présent règlement.

### **4.3 L'aménagement de corridors de signature**

Afin de créer un environnement favorable à l'implantation d'entreprises de prestige, l'aménagement de la rue Léo et du boulevard Saint-Laurent fera l'objet d'une attention particulière :

- Plantations urbaines et aménagement paysager.
- Implantation des bâtiments en frontage de la rue.
- Exigences élevées relatives au cadre bâti : matériaux de revêtement, fenestration, volumétrie, etc.
- Localisation des aires de chargement / déchargement et de stationnement.

### **4.4 L'aménagement de la route 132 en boulevard urbain**

En plus des balises d'aménagement du domaine public intégrées au plan d'urbanisme, telles que l'intégration de la fonctionnalité de la circulation, de mesures préférentielles de transport collectif, du réseau cyclable et d'aménagements assurant le confort et la sécurité des piétons, il est proposé de :

- Confirmer la vocation commerciale régionale de l'axe.
- Favoriser l'implantation regroupée des bâtiments.
- Limiter le nombre d'entrées charretières.
- Imposer des normes relatives à l'architecture des bâtiments (ex. : matériaux de revêtement, fenestration, volumétrie) et à l'aménagement des terrains (ex. plantation, gazonnement).



#### **4.5 4.5 Le secteur du pôle d'affaires de la rue Léo**

Certaines règles particulières permettront de préciser la vocation d'affaires aux abords de la rue Léo. Ces principes devront guider les travaux entrepris par la Ville ainsi que les modifications aux règlements d'urbanisme.

##### **Lotissement**

- Création de lots favorisant la construction de bâtiment de moyenne superficie.
- Intégration des services d'utilité publique et planification des servitudes nécessaires à leur implantation.
- Partage des entrées charretières ou mise en commun des aires de stationnement, si applicable.

##### **Implantation des bâtiments**

- Implantation de bâtiments parallèlement à la rue.
- Implantation en recul par rapport à la rue de manière à prévoir des aires de stationnement agrémentées d'aménagements pour la clientèle.
- Implantation de la partie administrative en façade de la rue. Les aires dédiées à la marchandise (si requises) seront situées à l'arrière.
- Implantation permettant de minimiser l'impact visuel des aires de chargement / déchargement.

##### **Architecture des bâtiments**

- Traitement architectural de qualité en fonction du guide d'aménagement.
- Utilisation de décrochés dans les façades afin d'atténuer la linéarité des constructions et maximisation de la fenestration de celles-ci.
- Différenciation par l'architecture des activités administratives et des activités de fabrication et d'entreposage. Les activités administratives devront présenter un caractère architectural distinct (volumétrie, matériaux de revêtement extérieur, type de toiture, ouvertures, etc.).

L'annexe 2 du présent règlement présente quelques références architecturales.



### Affichage et éclairage

- Sur un même bâtiment, harmonisation des enseignes quant à leur dimension, leur forme et format.
- Installation des enseignes à plat ou en saillies sur le bâtiment.
- Utilisation d'un éclairage mettant en valeur les détails du bâtiment tout en tenant compte de la sécurité.

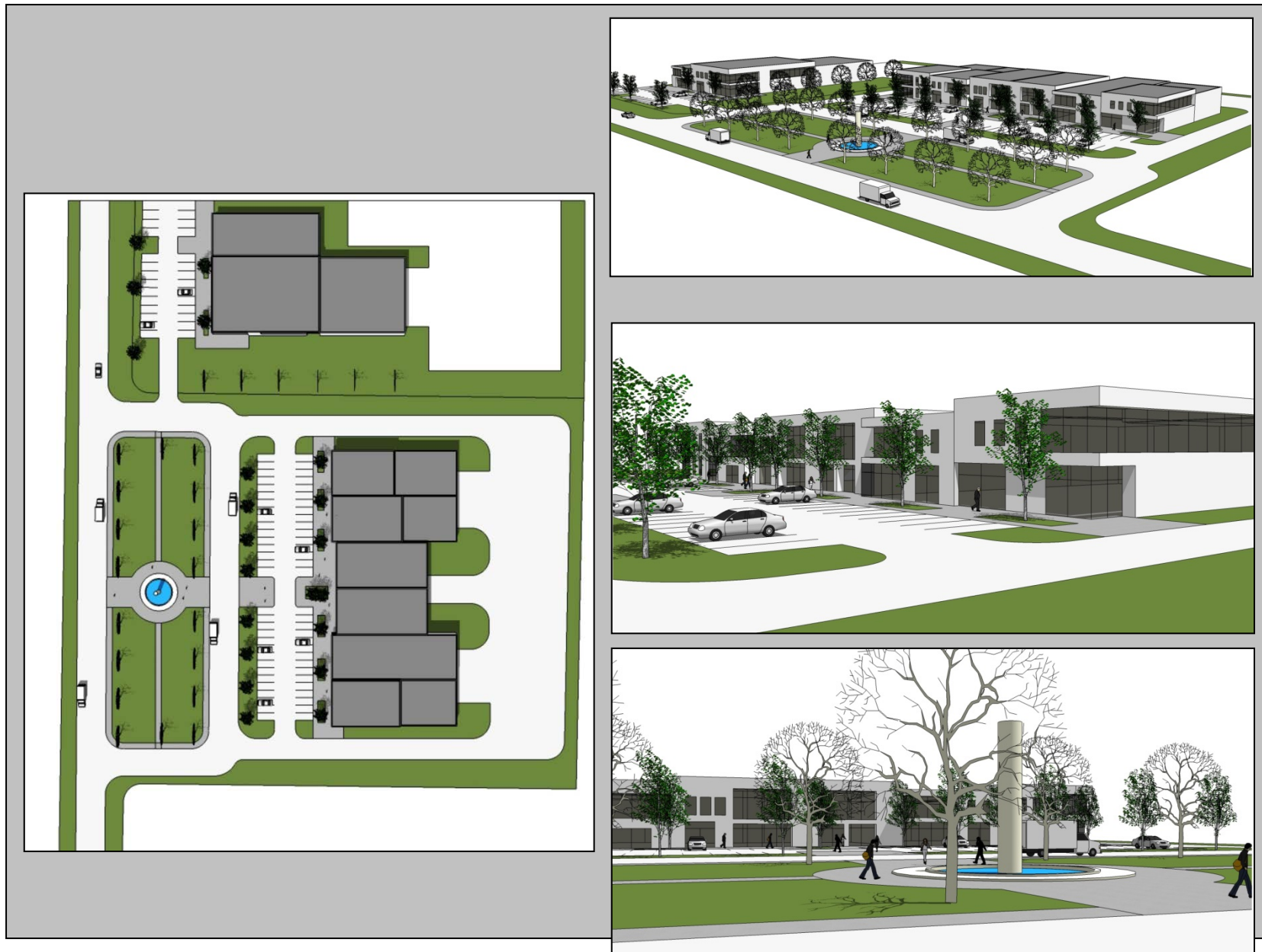
### Aménagement des terrains

- Aménagement d'un espace vert central, créant un espace public pour les travailleurs contribuant positivement à l'ambiance paysagère du lieu et pouvant être doté d'un aménagement distinctif.
- Réalisation d'aménagements paysagers denses et de qualité le long de toute allée d'accès et de toute aire de stationnement longeant une voie publique de circulation.
- Réduction des surfaces de stationnement par des aménagements appropriés.
- Aménagement des aires de stationnement, des aires de manœuvre et des allées de circulation en asphalte afin de diminuer la dispersion de la poussière.
- Localisation des équipements techniques en cours latérales de manière à être peu visibles des voies de circulation.
- Dissimulation des lieux d'entreposage.
- Aménagement d'écrans physiques (ex. muret avec un revêtement s'harmonisant au bâtiment principal) ou de végétaux autour des équipements.
- Mettre en place des mesures de gestion des eaux pluviales selon le guide de gestion des eaux pluviales du MDDELCC permettant le traitement qualitatif et quantitatif.

La création d'un secteur industriel de prestige dans le corridor du boulevard Saint-Laurent pourra également s'inspirer de ces principes.

La figure de la page suivante présente quelques images de l'ambiance bâtie et paysagère recherchée pour le secteur de la rue Léo. Des illustrations en plus grand format sont présentées à l'annexe 1 du présent règlement.

Figure 4 - Esquisses d'ambiance de la rue Léo



## 5. AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉS D'OCCUPATION

Les affectations du sol et les densités d'occupation présentées ci-après permettront d'assurer la mise en œuvre du plan d'aménagement et orienteront les modifications ultérieures à la réglementation d'urbanisme. Tel qu'illustré au plan 2, six aires d'affectations sont créées à l'intérieur du secteur central :

1. Pôle d'affaires (PA)
2. Industrielle de prestige (IP)
3. Industrielle légère (IA)
4. Industrielle lourde (IB)
5. Industrielle lourde et services automobiles (IB1)
6. Commerciale régionale centrale (CR)

La présente section précise, pour chacune de ces aires d'affectation, les fonctions dominantes, les fonctions complémentaires, les règles de dominance et les règles particulières qui devront être intégrées à la réglementation d'urbanisme. Ces éléments sont colligés dans un tableau synthèse, inséré à la fin de cette section. Les conditions régissant l'autorisation de certaines fonctions y figurent également.

Les usages énumérés aux articles suivants sont définis à l'article 5.2.12 « Terminologie » du plan d'urbanisme.

Les fonctions énumérées dans les aires d'affectations, sont définies comme suit :

### 5.1 Affectation « Pôle d'affaires » (PA)

Cette aire d'affectation est attribuée à la portion centrale de la rue Léo. L'implantation de bâtiments de grande superficie sur de grands terrains et l'attractivité d'entreprises de prestiges telles que les bureaux et les industries légères y sont favorisées.

#### Fonctions dominantes

Dans l'aire d'affectation *Pôle d'affaires*, les fonctions dominantes comprennent seulement les usages suivants :

- Les industries légères.

#### Fonctions complémentaires spécifiques

Dans l'aire d'affectation *Pôle d'affaires*, les fonctions complémentaires spécifiques comprennent seulement les usages suivants :

- Les commerces de moyenne surface;
- Les commerces de petite surface;
- Les commerces lourds;

- Les bureaux non structurants;
- Les bureaux structurants
- Les fonctions mixtes non structurantes
- Les équipements et réseaux d'utilité publique;

#### Principe de dominance

À l'intérieur de l'aire d'affectation *Pôle d'affaires*, 100 % de la superficie brute de terrain doit être comprise dans des zones de la réglementation d'urbanisme où sont autorisées l'une ou l'autre ou une combinaison des fonctions dominantes.

L'affectation *Pôle d'affaires* occupe environ 70 % de la superficie de l'affectation du territoire *Industrielle légère* du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon comprise dans le territoire de la Ville de Sainte-Catherine.

#### Règles particulières de zonage

En plus des conditions énoncées au tableau 1 du présent règlement, les normes suivantes devront être reconduites à la réglementation d'urbanisme pour les zones comprises à l'intérieur de cette aire d'affectation :

- Superficie minimum d'implantation du bâtiment : 1 000 m<sup>2</sup>
- Superficie minimale de terrain : 4 000 m<sup>2</sup>;
- Superficie maximale de terrain : 10 000m<sup>2</sup>
- Pourcentage d'occupation au sol minimal : 25%.
- Orientation sur entreposage extérieur : interdiction

### **5.2 Affectation « Industrielle de prestige » (IP)**

Visant les terrains adjacents au boulevard Saint-Laurent, cette aire d'affectation privilégie également l'implantation d'entreprises de prestige de taille importante en termes de superficie de bâtiment et de terrains ainsi que d'offre d'emplois.

#### Fonctions dominantes

Dans les aires d'affectation *Industrielle de prestige*, les fonctions dominantes comprennent seulement les usages suivants :

- Les industries légères.

### Fonctions complémentaires spécifiques

Dans l'aire d'affectation *Industrielle de prestige*, les fonctions complémentaires spécifiques comprennent seulement les usages suivants :

- Les commerces lourds;
- Les fonctions mixtes non structurantes;
- Les industries lourdes;

### Principe de dominance

À l'intérieur de l'aire d'affectation *Industrielle de prestige*, 100 % de la superficie brute de terrain doit être comprise dans des zones de la réglementation d'urbanisme où sont autorisées l'une ou l'autre ou une combinaison des fonctions dominantes.

L'affectation *Industrielle de prestige* occupe environ 8 % de la superficie de l'affectation du territoire *Industrie lourde* et environ 10 % de la superficie de l'affectation du territoire *Industrie légère* du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon comprise dans le territoire de la Ville de Sainte-Catherine.

### Règles particulières de zonage

En plus des conditions énoncées au tableau 1 du présent règlement, les normes suivantes devront être reconduites à la réglementation d'urbanisme pour les zones comprises à l'intérieur de cette aire d'affectation :

- Superficie minimale d'implantation du bâtiment : 1 000 m<sup>2</sup>
- Superficie minimale de terrain : 4 000 m<sup>2</sup>;
- Pourcentage d'occupation au sol minimal : 25%.
- Orientation sur entreposage extérieur : 5% à 10% de la superficie du bâtiment

## **5.3 Affectation « Industrielle légère » (IA)**

Cette aire d'affectation vise la portion centrale du secteur d'intervention du présent PPU. Elle privilégie l'implantation d'industries légères à titre de fonction dominante. Les bâtiments et les terrains devront être de superficie moyenne.

### Fonctions dominantes

Dans les aires d'affectation *Industrielle légère*, les fonctions dominantes comprennent seulement les usages suivants :

- Les commerces lourds
- Les industries légères.

### Fonctions complémentaires spécifiques

Dans l'aire d'affectation *Industrielle légère*, les fonctions complémentaires spécifiques comprennent seulement les usages suivants :

- Les bureaux non structurants;
- Les fonctions mixtes non structurantes;
- Les équipements et réseaux d'utilité publique;
- Les industries lourdes;
- Les industries du transport;

### Principe de dominance

À l'intérieur de l'aire d'affectation *Industrielle légère*, 100 % de la superficie brute de terrain doit être comprise dans des zones de la réglementation d'urbanisme où sont autorisées l'une ou l'autre ou une combinaison des fonctions dominantes.

L'affectation *Industrielle légère* occupe environ 15 % de la superficie de l'affectation du territoire *Industrielle lourde* du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon comprise dans le territoire de la Ville de Sainte-Catherine.

### Règles particulières de zonage

En plus des conditions énoncées au tableau 1 du présent règlement, les normes suivantes devront être reconduites à la réglementation d'urbanisme pour les zones comprises à l'intérieur de cette aire d'affectation :

- Superficie minimum d'implantation du bâtiment : aucune, gérer la volumétrie par PIIA
- Superficie minimale de terrain : 4 000 m<sup>2</sup>.
- Pourcentage d'occupation au sol minimal : 25%.
- Orientation sur entreposage extérieur : 5% à 15% de la superficie du bâtiment.

## **5.4 Affectation « Industrielle lourde » (IB)**

Située à l'ouest de la rue Garnier, cette aire d'affectation privilégie l'industrie lourde à titre de fonction dominante, conditionnellement à certaines restrictions. Les bâtiments et les terrains devront être de superficie moyenne.

### Fonctions dominantes

Dans les aires d'affectation *Industrielle lourde*, les fonctions dominantes comprennent seulement les usages suivants :

- Les commerces lourds;
- Les industries lourdes.

### Fonctions complémentaires spécifiques

Dans l'aire d'affectation *Industrielle lourde*, les fonctions complémentaires spécifiques comprennent seulement les usages suivants :

- Les fonctions mixtes non structurantes;
- Les équipements et réseaux d'utilité publique;
- Les industries légères;
- Les industries du transport;

### Principe de dominance

À l'intérieur de l'aire d'affectation *Industrielle lourde*, 100 % de la superficie brute de terrain doit être comprise dans des zones de la réglementation d'urbanisme où sont autorisées l'une ou l'autre ou une combinaison des fonctions dominantes.

L'affectation *Industrielle lourde* occupe environ 5 % de la superficie de l'affectation du territoire Industrielle lourde du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon comprise dans le territoire de la Ville de Sainte-Catherine.

### Règles particulières de zonage

En plus des conditions énoncées au tableau 1 du présent règlement, les normes suivantes devront être reconduites à la réglementation d'urbanisme pour les zones comprises à l'intérieur de cette aire d'affectation :

- Superficie minimale d'implantation du bâtiment : aucune, gérer la volumétrie par PIIA
- Superficie minimale de terrain : 2 000 m<sup>2</sup>.
- Pourcentage d'occupation au sol minimal : 25%.
- Orientation entreposage extérieur : 5% à 15% de la superficie du bâtiment.

## **5.5 Affectation « Industrielle lourde et services automobiles » (IB1)**

Cette aire d'affectation est attribuable au secteur situé au sud-est de l'intersection A-730 / R-132. Elle privilégie l'industrie lourde et le commerce lourd à titre de fonctions dominantes, conditionnellement à certaines restrictions. Les bâtiments et les terrains pourront être de superficie moins importante (par rapport aux autres aires d'affectation du secteur d'intervention du PPU).

### Fonctions dominantes

Dans les aires d'affectation *Industrielle lourde et services automobiles*, les fonctions dominantes comprennent seulement les usages suivants :

- Les commerces lourds;
- Les industries lourdes.

### Fonctions complémentaires spécifiques

Dans l'aire d'affectation *Industrielle lourde et services automobiles*, les fonctions complémentaires spécifiques comprennent seulement les usages suivants :

- Les fonctions mixtes non structurantes;
- Les équipements et réseaux d'utilité publique;
- Les industries légères;
- Les industries du transport;

### Principe de dominance

À l'intérieur de l'aire d'affectation *Industrielle lourde et services automobiles*, 100 % de la superficie brute de terrain doit être comprise dans des zones de la réglementation d'urbanisme où sont autorisées l'une ou l'autre ou une combinaison des fonctions dominantes.

L'affectation *Industrielle lourde et services automobiles* occupe environ 10 % de la superficie de l'affectation du territoire *Industrielle lourde* du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon comprise dans le territoire de la Ville de Sainte-Catherine.

### Règles particulières de zonage

En plus des conditions énoncées au tableau 1 du présent règlement, les normes suivantes devront être reconduites à la réglementation d'urbanisme pour les zones comprises à l'intérieur de cette aire d'affectation :

- Superficie minimale d'implantation du bâtiment : aucune, gérer la volumétrie par PIIA
- Superficie minimale de terrain : 750 m<sup>2</sup>;
- Pourcentage d'occupation au sol minimal : 15%.
- Orientation entreposage extérieur : 5% à 15% de la superficie du bâtiment

## **5.6 Affectation « Commerciale régionale centrale » (CR)**

Visant les terrains situés au nord de la route 132, cette aire d'affectation se distingue de l'aire d'affectation *Commerciale régionale* du plan d'urbanisme au sens où la fonction résidentielle n'y est pas autorisée et que certaines conditions supplémentaires régissent les fonctions pouvant s'y implanter. Les bâtiments et les terrains pourront être de superficie moins importante (par rapport aux autres aires d'affectation du secteur d'intervention du PPU). Le regroupement des bâtiments y est favorisé et le rehaussement de l'image y est privilégié.



### Fonctions dominantes

Dans l'aire d'affectation *Commerciale régionale centrale*, les fonctions dominantes comprennent seulement les usages suivants :

- Les commerces de petite et moyenne surface;
- Les bureaux structurants et non structurants;

### Fonctions complémentaires spécifiques :

Dans l'aire d'affectation commerciale régionale, les fonctions complémentaires spécifiques comprennent seulement les usages suivants :

- Les fonctions mixtes structurantes et non structurantes;
- Les équipements institutionnels et communautaires structurants et non structurants;
- Les équipements et réseaux d'utilité publique;
- Les industries légères;
- Les activités récréatives intensives et extensives;

### Principe de dominance

À l'intérieur de l'aire d'affectation *Commerciale régionale*, 80 % de la superficie brute de terrain doit être comprise dans des zones de la réglementation d'urbanisme où sont autorisées l'une ou l'autre ou une combinaison des fonctions dominantes.

L'affectation *Commerciale régionale* occupe environ 25 % de la superficie de l'affectation du territoire *Commercial et de services* du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon comprise dans le territoire de la Ville de Sainte-Catherine.

### Règles particulières de zonage

En plus des conditions énoncées au tableau 1 du présent règlement, les normes suivantes devront être reconduites à la réglementation d'urbanisme pour les zones comprises à l'intérieur de cette aire d'affectation :

- Superficie minimale d'implantation du bâtiment : aucune, gérer la volumétrie par PIIA
- Superficie minimale de terrain : 500 m<sup>2</sup>;
- Pourcentage d'occupation au sol minimal : 20%.

Tableau 18 - Grille des affectations et fonctions et des règles particulières de zonage

Fonction Affectation du sol	Habitation	Commerce de moyenne surface <sup>20</sup>	Commerce de petite surface <sup>20</sup>	Commerce lourd <sup>20</sup>	Bureau structurant	Bureau non structurant	Mixte structurant	Mixte non structurant <sup>17</sup>	Équipement institutionnel et communautaire structurant	Équipement institutionnel et communautaire non structurant	Équipement et réseau d'utilité publique <sup>16</sup>	Industrie légère <sup>15</sup>	Industrie lourde <sup>15</sup>	Industrie du transport <sup>18</sup>	Activité récréative intensive	Activité récréative extensive	Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels	Superficie minimum d'implantation du bâtiment (m.c.)	Superficie minimale de terrain (m.c.)	Pourcentage minimal d'occupation au sol	Orientation entreposage (% de la superficie du bâtiment)
	Pôle d'affaires (PA)		○ <sup>2</sup>	○ <sup>2</sup>	○ <sup>5</sup>	○	○ <sup>3</sup>		○			○	● <sup>4</sup>					○	1000	4 000	25%
Industrielle de prestige (IP)				○ <sup>1</sup>				○			○	● <sup>4</sup>	○ <sup>7</sup>				○	1000	4 000	25%	5 à 10
Industrielle légère (IA)				●		○ <sup>3</sup>		○			○	●	○	○ <sup>8</sup>			○	PIIA	4 000	25%	5 à 15
Industrielle lourde (IB)				● <sup>6</sup>				○			○	○	●	○ <sup>9</sup>			○	PIIA	2 000	20%	5 à 15
Industrielle lourde et services automobiles (IB1)				●				○			○ <sup>10</sup>	○	● <sup>11</sup>	○ <sup>8</sup>			○	PIIA	750	15%	5 à 15
Commerciale régionale centrale (CR)		● <sup>2,12,13,14</sup>	● <sup>2,12,13,14</sup>		●	●	○	○	○	○	○	○ <sup>19</sup>			○	○	○	PIIA	750	20%	Interdit

- Fonction dominante
- Fonction complémentaire

Conditions régissant l'autorisation de certaines fonctions :

1. Les usages suivants sont spécifiquement permis : vente au détail de biens et d'équipement et les services connexes; vente d'intrants, d'équipements ou machinerie agricoles et les services connexes; vente en gros de produits alimentaires, de produits de consommation, de biens d'équipements.
2. Seul le divertissement commercial intensif intérieur est permis

3. Les usages suivants sont spécifiquement permis : service professionnel, service d'affaires, de gestion de société ou de soutien administratif, une association et/ou organisme ou un service relié aux communications.
4. Seules les industries sans nuisance sont permises
5. Les usages suivants sont spécifiquement permis : Vente au détail d'équipement et de pièces à l'usage industriel, vente en gros de produits alimentaires, vente en gros de produit de consommation sèche et vente en gros d'équipements de restauration ou d'hôtellerie.
6. Les usages suivants sont spécifiquement exclus : services de location et la vente au détail de véhicules automobiles ou de véhicules récréatifs à l'exception des véhicules lourds.
7. Les usages suivants sont spécifiquement permis : industries sans nuisance, industries à nuisances limitées
8. Les usages suivants sont spécifiquement exclus : dépôts de produits pétroliers ou gaziers, rampe de manutention de produits pétroliers ou gaziers, plate-forme de transfert et plate-forme intermodale, espace de stationnement, sauf un parc de stationnement pour véhicules lourds, gare d'autobus.
9. Les usages suivants sont spécifiquement exclus : dépôts de produits pétroliers ou gaziers et rampe de manutention de produits pétroliers ou gaziers.
10. Les équipements de télécommunication sont spécifiquement exclus.
11. Les usages suivants sont spécifiquement exclus : industries à nuisances élevées, parcs de stationnement pour véhicules lourds, dépôts de gaz, d'huile, de carburant ou de pétrole.
12. Les usages suivants sont spécifiquement autorisés : bar, brasserie et autres débits de boissons alcoolisées, sans présentation de spectacle, bar, brasserie et autres débits de boissons alcoolisées, avec présentation de spectacle, excluant tout spectacle à caractère sexuel ou érotique, salle de réception ou banquet.
13. Les usages suivants sont spécifiquement exclus : service d'hébergement.
14. Les usages suivants sont spécifiquement exclus : commerce de tondeuses à gazon ou de souffleuses à neige et prêt sur gage.
15. Les activités de recherche, de fabrication et les services reliés aux domaines médical et pharmaceutique ne sont pas autorisés.
16. Sauf un parc d'éolienne.
17. Dans les aires d'affectations industrielles, la fonction Mixte non structurant exclut les activités résidentielles
18. Industries du transport interdites dans un corridor de 100 mètres en bordure de l'autoroute 30 et de la route 132
19. Industries non polluantes (voir section 5.8)
20. Les marchés d'alimentation dont la superficie de plancher brute totale se situe entre 3500 et 5000 mètres carrés sont autorisés conditionnellement au respect des normes suivantes applicables :
  - a) Limiter la superficie au sol à un maximum de plancher brute totale de 3500 mètres carrés;
  - b) Limiter le nombre de cases de stationnement pouvant être réalisées à l'extérieur du bâtiment au maximum de cases permises pour une superficie de plancher brute totale de 3500 mètres carrés.

Plan 2 - Affectations du sol



AFFECTATIONS DU SOL

- — — LIMITE DU SECTEUR CENTRAL
- PÔLE D'AFFAIRES
- COMMERCIALE RÉGIONALE
- INDUSTRIELLE DE PRESTIGE
- INDUSTRIELLE LÉGÈRE
- INDUSTRIELLE LOURDE ET SERVICES AUTOMOBILES
- INDUSTRIELLE LOURDE
- — — RUE EXISTANTE
- — — RUE PROJÉTÉE



CE PLAN A ÉTÉ CONSTITUÉ PAR UN PLAN D'AMPLIFICATION GÉOMÉTRIQUE

## 6. AUTRES ÉLÉMENTS DE MIS EN ŒUVRE

### 6.1 Stratégie d'acquisition d'immeubles

En vertu des pouvoirs conférés par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, le Ville de Sainte-Catherine pourra acquérir tout immeuble situé à l'intérieur du secteur central afin d'atteindre les objectifs visés par le présent programme particulier d'urbanisme.

### 6.2 Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)

L'ensemble du secteur central est déjà assujéti à des critères et objectifs de PIIA relatifs à l'implantation du bâtiment, à son architecture, à la rénovation et à l'agrandissement de celui-ci, aux accès, voies de circulation internes et stationnement ainsi qu'à l'aménagement des espaces libres. Cependant, afin de créer un environnement plus favorable à l'implantation d'entreprises de prestige dans le pôle d'affaires de la rue Léo et dans le corridor du boulevard Saint-Laurent, des critères et objectifs plus adaptés devront être intégrés au règlement de PIIA. Les principes devant guider leur élaboration sont énoncés à la section 4.5 du présent règlement.

### 6.3 Conditions de redéveloppement

La mise en œuvre du plan d'aménagement proposé sera conditionnelle à divers éléments tels que :

- Le prolongement des infrastructures d'égout et d'aqueduc;
- Les initiatives d'affaires des promoteurs immobiliers;
- La requalification de la route 132 en boulevard urbain.

Cependant, certaines interventions municipales apparaissent prioritaires :

- Création d'un guide d'aménagement du secteur industriel;
- L'élaboration d'un plan de lotissement;
- La modification du cadre réglementaire applicable au secteur;
- La contribution au remembrement parcellaire et, si nécessaire, à l'acquisition d'immeubles;
- La mise en place du réseau routier structurant : prolongement du boulevard Saint-Laurent et des rues Léo et Garnier et raccordement de la rue Jean-Lachaine;
- L'aménagement de l'axe est-ouest entre les rues Garnier et Jean-Lachaine, prolongement de la rue Brossard;
- L'évaluation de l'opportunité d'établir des incitatifs pour l'implantation de nouvelles entreprises et la mise en place d'une stratégie de communication.

## 7. PLAN D'ACTION

Le présent PPU préconise la mise en œuvre de diverses interventions. Le plan d'action suivant permet d'identifier pour chacune d'entre elles, les intervenants impliqués et l'échéancier à privilégier.

Orientation	Objectif	Moyen de mise en œuvre	Intervenant	Échéancier		
				Court terme	Moyen terme	Long terme
<b>Orientation 1</b> La création de nouvelles opportunités de développement et l'optimisation de l'occupation du sol	<b>Objectif 1.1</b> Parachever le réseau de rues et assurer la desserte du secteur par le réseau de transport collectif	Réaliser un plan de lotissement	Ville de Sainte-Catherine	√		
	<b>Objectif 1.2</b> Intervenir pour le maintien et le déploiement du réseau ferroviaire dans le parc d'affaires	Réaliser un plan conjoint d'intervention à coût partagé entre la municipalité et les industries	Ville de Sainte-Catherine, propriétaires fonciers, MRC de Roussillon, Voie Maritime du Saint-Laurent, Canadian Pacific	√		
	<b>Objectif 1.3</b> Favoriser le déploiement des activités portuaires	Aménager des rues collectrices	Ville de Sainte-Catherine, propriétaires fonciers	√		
	<b>Objectif 1.4</b> Consolider le réseau d'infrastructures d'égout et d'aqueduc	Compléter le réseau de rues internes	Ville de Sainte-Catherine, propriétaires fonciers		√	
	<b>Objectif 1.5</b> Compléter la trame parcellaire par l'offre de lots de différentes superficies	Favoriser le remembrement parcellaire visant la création de lots de diverses superficies et mettre en place, si nécessaire, une stratégie d'acquisition d'immeubles	Ville de Sainte-Catherine, propriétaires fonciers	√		
	<b>Objectif 1.6</b> Favoriser la création d'un pôle d'affaires aux abords de la future rue Léo	Mettre en œuvre une stratégie d'optimisation des activités liées aux infrastructures ferroviaires et maritimes	Ville de Sainte-Catherine, CLD, Voie Maritime du Saint-Laurent, Canadian Pacific		√	
	<b>Objectif 1.7</b> Favoriser la création d'un secteur industriel de prestige en bordure du futur boulevard Saint-Laurent	Collaborer à la planification des circuits de transport collectif pour assurer la desserte du secteur	Ville de Sainte-Catherine, CIT Roussillon		√	
	<b>Objectif 1.8</b> Restreindre l'implantation des commerces lourds et des industries génératrices de nuisances	Évaluer l'opportunité de mettre en place un programme incitatif à la venue de nouvelles entreprises	Ville de Sainte-Catherine, CLD		√	
			Réviser des normes réglementaires relatives au type d'usages industriels autorisés, au contingentement de certains usages, à l'implantation des bâtiments et à la superficie dédiée à l'entreposage	Ville de Sainte-Catherine	√	

Orientation	Objectif	Moyen de mise en œuvre	Intervenant	Échéancier		
				Court terme	Moyen terme	Long terme
<b>Orientation 2</b> Le réaménagement et la redynamisation du corridor commercial de la route 132	<b>Objectif 2.1</b> Consolider la bande commerciale régionale au nord de la route 132	Élaborer une stratégie d'acquisition et de développement des terrains situés dans l'emprise du MTQ	Ville de Sainte-Catherine, MTQ, propriétaires fonciers	√		
		Participer à la définition d'un concept de développement régional du domaine privé et de critères d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)	Ville de Sainte-Catherine, MRC de Roussillon	√		
	<b>Objectif 2.2</b> Rehausser l'image de la route 132	Bonifier le règlement sur les PIIA	Ville de Sainte-Catherine	√		
		Réaliser des aménagements paysagers sur le domaine public	Ville de Sainte-Catherine		√	
		Prévoir l'intégration des réseaux piétonniers et cyclables	Ville de Sainte-Catherine			√
		Réviser les normes réglementaires relatives au type d'usages autorisés, à l'implantation des bâtiments et au nombre et à la localisation des entrées charretières	Ville de Sainte-Catherine	√		
<b>Objectif 2.3</b> Réaliser le redéploiement d'un réseau de collectrice afin de désengorger la route 132						

Court terme : 0-5 ans

Moyen terme : 5-10 ans

Long terme : 10 ans et plus

Orientation	Objectif	Moyen de mise en œuvre	Intervenant	Échéancier		
				Court terme	Moyen terme	Long terme
<b>Orientation 3</b> L'amélioration de l'image du secteur central du parc d'affaires	<b>Objectif 3.1</b> Créer une vitrine industrielle le long de l'A-30 et de la R-132  <b>Objectif 3.2</b> Créer un environnement visuel de qualité par l'encadrement de l'architecture des bâtiments et de l'aménagement du domaine privé	Réaliser un plan conjoint d'interventions à coûts partagés	Ville de Sainte-Catherine, propriétaires fonciers, MRC de Roussillon, Voie Maritime du Saint-Laurent, Canadian Pacific	√		
		Aménager le boulevard Saint-Laurent et la rue Léo par des aménagements à la signature distinctive	Ville de Sainte-Catherine, promoteurs, propriétaires fonciers		√	
		Réaliser des aménagements paysagers sur le domaine public aux principales entrées du secteur en parallèle avec la planification du boulevard urbain	Ville de Sainte-Catherine			√
		Prévoir une signalisation adéquate	Ville de Sainte-Catherine		√	
		Aménager des bandes tampons à l'interface des usages incompatibles entre eux	Ville de Sainte-Catherine		√	
		Évaluer l'opportunité de mettre en place un programme incitatif à la venue de nouvelles entreprises	Ville de Sainte-Catherine, CLD		√	
		Bonifier le règlement sur les PIIA	Ville de Sainte-Catherine	√		
		Réviser les normes réglementaires relatives à l'implantation des bâtiments, à la localisation et à la superficie des aires d'entreposage extérieur, et à la localisation des aires de stationnement et des quais de chargement / déchargement	Ville de Sainte-Catherine	√		

Court terme : 0-5 ans

Moyen terme : 5-10 ans

Long terme : 10 ans et plus



## 8. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent règlement modifie le règlement numéro 2008-PU-00 concernant le plan d'urbanisme.

---

Mme Jocelyne Bates

Mairesse

---

Me Caroline Thibault

Greffière

ANNEXE

ESQUISSES D'AMBIANCE DE LA RUE LÉO

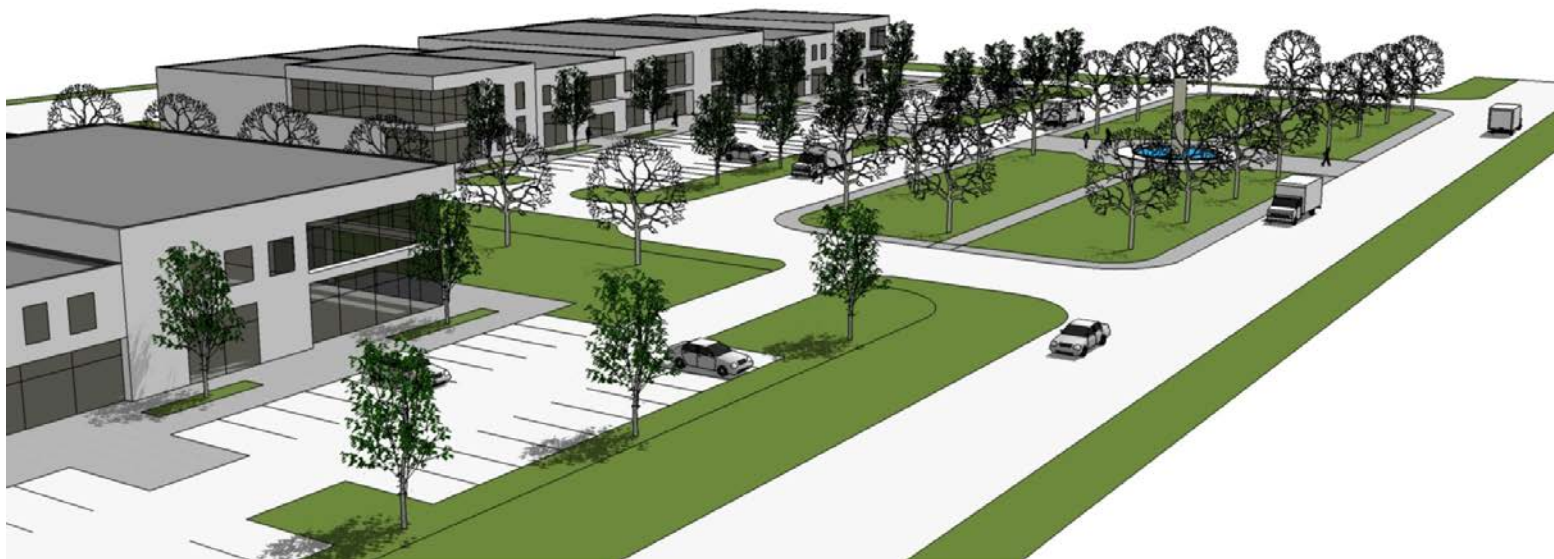
---

Annexe 1 - Esquisses d'ambiance de la rue Léo

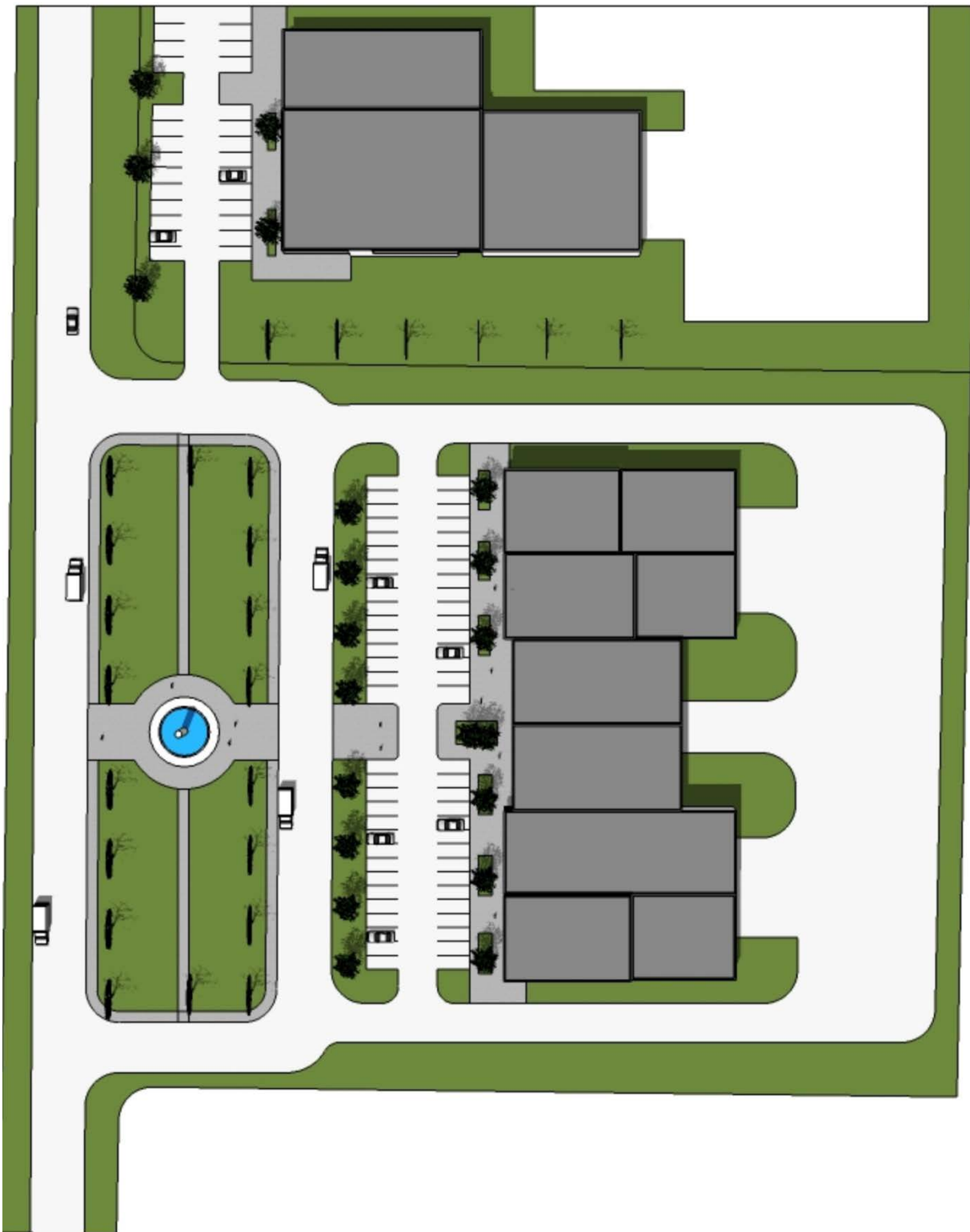












**RÉFÉRENCES ARCHITECTURALES**

---



Annexe 2 - Références architecturales

