Saint-Constant

PROVINCE DE QUÉBEC
VILLE DE SAINT-CONSTANT

CE DOCUMENT N'A AUCUNE VALEUR LÉGALE

La présente codification administrative a été effectuée afin de faciliter la lecture du Règlement numéro 1527-17 et ses amendements. Seuls les règlements originaux peuvent faire preuve de leur contenu.

Mise à jour du 4 mars 2026

RÈGLEMENT NUMÉRO 1527-17
PLAN D'URBANISME

PROPOSÉ PAR : Monsieur Thierry Maheu
APPUYÉ DE : Monsieur Mario Perron

ET RÉSOLU À L'UNANIMITÉ

ADOPTION DU PROJET :	10 JANVIER 2017
AVIS DE MOTION :	10 JANVIER 2017
ADOPTION DU RÈGLEMENT :	14 MARS 2017
ENTRÉE EN VIGUEUR :	18 MAI 2017

Modifications incluses dans ce document

Numéro du règlement	Date d'entrée en vigueur	Modifie la grille
1598-19	29 avril 2019	
1653-20	3 septembre 2020	
1718-21	4 octobre 2021	
1733-22	30 mai 2022	
1758-22	3 octobre 2022	
1899-25	4 mars 2026	

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1 Introduction 1

Chapitre 2 Dispositions administratives 5

2.1 Dispositions déclaratoires 5

2.2 Dispositions interprétatives 6

2.2.1 Les limites des aires d'affectation 6

2.2.2 Terminologie 6

Chapitre 3 Présentation de la ville de Saint-Constant 19

3.1 Bref retour historique 19

3.2 Une localisation stratégique 19

3.3 Une expansion urbaine importante 20

Chapitre 4 Lecture du milieu 29

4.1 Positionnement concurrentiel de Saint-Constant 29

4.2 Profil démographique jeune 29

4.2.1 Argumentaire sur le potentiel de développement 31

4.3 Population utilisateur du transport en commun 32

4.4 Profil du cadre bâti 34

4.4.1 Potentiel de développement – secteur B (Autoroute 30 – TOD-Gare Sainte-Catherine) 39

4.5 Les milieux de vie 47

4.6 Des secteurs économiques dynamiques 55

4.6.1 Les secteurs commerciaux 55

4.6.2 L'importance du secteur agricole 58

4.6.3 Le déploiement des infrastructures de services 59

4.7 Les composantes identitaires et structurantes 63

4.7.1 Les composantes identitaires 63

4.7.2 Les composantes structurantes 64

Chapitre 5 Concept d'organisation spatiale 77

Chapitre 6 Vision d'aménagement et de développement 81

6.1 Orientation 1 82

6.1.1 Objectifs 1 83
6.2 Orientation 2 86
6.2.1 Objectif 1 88
6.2.2 Objectif 2 89
6.2.3 Objectif 3 91
6.2.4 Objectif 4 92
6.2.5 Objectif 5 93
6.3 Orientation 3 93
6.3.1 Objectif 1 96
6.3.2 Objectif 2 97
6.3.3 Objectif 3 100
6.3.4 Objectif 4 100
6.3.5 Objectif 5 101
6.4 Orientation 4 108
6.4.1 Objectif 1 110
6.4.2 Objectif 2 111
6.5 Orientation 5 112
6.5.1 Objectif 1 114
6.5.2 Objectif 2 114
6.5.3 Objectif 3 115
6.6 Orientation 6 116
6.6.1 Objectif 1 116
6.6.2 Objectif 2 116
6.6.3 Objectif 3 116
6.6.4 Objectifs 4 117
6.7 Orientation 7 117
6.7.1 Objectif 1 118
6.7.2 Objectif 2 118
6.7.3 Objectif 3 119
6.7.4 Objectif 4 119
6.7.5 Objectif 5 120
6.7.6 Objectif 6 120
6.7.7 Objectif 7 120
6.8 Orientation 8 121

6.8.1 Objectif 1 122
6.8.2 Objectif 2 122
6.8.3 Objectif 3 123
6.8.4 Objectif 4 123
6.8.5 Objectif 5 123
6.9 Orientation 9 124
6.9.1 Objectif 1 125
6.9.2 Objectif 2 127
6.9.3 Objectif 3 128
6.9.4 Objectif 4 128
6.9.5 Objectif 5 128
6.9.6 Objectif 6 129

Chapitre 7 Cadre de gestion 131

7.1 Nomenclature des aires d'affectation 131
7.2 Les aires d'affectation du sol et les densités de son occupation 137
7.2.1 Le périmètre d'urbanisation 137
7.2.2 La densité résidentielle (brute ou nette) 137
7.2.3 Les affectations du sol 137
7.2.4 Synthèse des aires d'affectation et des usages dominants et complémentaires autorisés 151

Chapitre 8 Nomenclature dispositions partuculières et outils de mise en oeuvre 155

8.1 Les dispositions particulières du Schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon 155
8.1.1 Les contraintes naturelles 155
8.1.2 Les contraintes anthropiques 157
8.1.3 L'organisation du territoire 159
8.2 Les outils de mise en oeuvre 160
8.2.1 Programmes particuliers d'urbanisme 161
8.2.2 Plans d'aménagements d'ensemble 166
8.2.3 Plans d'implantation et d'intégration architecturale 167
8.2.4 Usages conditionnels 169
8.2.5 Projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) 170

8.2.6 Ententes avec les promoteurs 170
8.2.7 Autres règlements 171

Chapitre 9 Programme de mise en oeuvre 173
9.1 Le plan d'action 173

TABLE DES PLANS

PLAN 1 Localisation géographique de Saint-Constant dans la MRC de Roussillon et présentation des axes routiers 20

PLAN 2 Plan des terrains résidentiels vacants ou à développer (A : 1653-20, V : 03-09-2020) 43

PLAN 3 Milieu de vie 45

PLAN 4 Zones prioritaires de développement et de redéveloppement 53

PLAN 5 Secteurs à vocation économique 61

PLAN 6 Réseau et infrastructures de transport 69

PLAN 7 Composantes identitaires et structurantes (A : 1598-19, V : 29-04-2019) 75

PLAN 8 Concept d'organisation spatiale 79

PLAN 9 Aires d'affectation du sol urbain (A : 1899-25, V : 04-03-2026) 133

PLAN 10 Aires d'affectation du sol rural (A : 1899-25, V : 04-03-2026) 135

TABLE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 **Taux de variation de la population des villes et municipalités composants la MRC de Roussillon (2006-2014)** **22**

Graphique 2 **Évolution des mises en chantier pour la ville de Saint-Constant, selon la typologie des logements, pour la période 1990-2014** **26**

Graphique 3 **Variation de la population du CIT-Roussillon par rapport à la variation du nombre d'usagers (2006-2011)** **33**

TABLE DES FIGURES

Figure 1 **Les cinq secteurs de la Communauté métropolitaine de Montréal – Zone du Plan métropolitain d'aménagement développement PMAD..... 3**

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 Évolution de la population de Saint-Constant et de municipalités avoisinantes sur le territoire de la MRC de Roussillon (1981 -2014)..... 21

Tableau 2 Portrait des municipalités de la MRC de Roussillon pour l'année 2014 23

Tableau 3 Évolution des mises en chantier résidentiel de la Ville de Saint-Constant et de trois villes comparables au sein de la MRC de Roussillon (2003-2014)..... 24

Tableau 4 Évolution du nombre de logements construits sur le territoire de Saint-Constant, selon la typologie, pour la période de 1998 à 2014..... 25

Tableau 5 Évolution du type de logements construits sur le territoire de la MRC de Roussillon, pour la période de 2010 à 2014 26

Tableau 6 Données socio-démographiques de la Ville de Saint-Constant et de trois villes comparables de la MRC de Roussillon et de la Province de Québec (2006-2011) 30

Tableau 7 Lieu de travail de la population des villes de Saint-Constant, Sainte-Catherine, La Prairie, Candiac et de la MRC de Roussillon (2001-2006)..... 31

Tableau 8 Évolution démographique du CIT Roussillon, par rapport au nombre annuel d'usagers du transport en commun, pour la période 2003-2011 33

Tableau 9 Quelques données portant sur le cadre bâti de la ville de Saint-Constant et de trois villes comparables au sein de la MRC de Roussillon (2011)..... 35

Tableau 10 Quelques données portant sur le cadre bâti de la ville de Saint-Constant, de la MRC de Roussillon et de la province du Québec (2011) 36

Tableau 11 Évolution du nombre de logements construits sur le territoire de Saint-Constant et dans la MRC de Roussillon (1998-2014)..... 37

Tableau 12 Synthèse des superficies résidentielles, vacantes et à redévelopper et estimation de l'augmentation de la population en 2031 39

Tableau 13 Terrains résidentiels vacants (Secteur B) 40

Tableau 14 Caractérisation des espaces vacants et à redévelopper par secteur 52

Tableau 15 Éléments structurants des réseaux de transport 67

Tableau 16 Les aires d'affectation du sol..... 132

Tableau 17 Affectation « Multifonctionnelle » (M)..... 139

Tableau 18 Affectation « Multifonctionnelle structurante » (MS)..... 140

Tableau 19 Affectation « Commerciale grande surface » (CGS)..... 141

Tableau 20 Affectation « Centre-ville » (CV)..... 142

Tableau 21 Affectation « Noyau Villageois » (NV) intra-multifonctionnelle structurant..... 143

Tableau 22 Affectation « Noyau Villageois » (NV) intra-multifonctionnelle..... 144

Tableau 23 Affectation « Industrielle légère » (I1)..... 145

Tableau 24 Affectation « Industrielle de transport » (I3)..... 146

Tableau 25 Affectation « Agricole dynamique » (A)..... 147

Tableau 26 Affectation « Agricole – Commerciale » (AC)..... 148

Tableau 27 Affectation « Agricole – Extraction » (AE)..... 149

Tableau 28 Affectation « Agricole – Industrielle » (AI)..... 150

Tableau 29 Affectation « Agricole – Résidentielle – Types 1 & 3 » (AR)..... 151

Tableau 30 Synthèse des aires d'affectation et des usages dominants et complémentaires autorisés (A : 1758-22, V : 03-10-2022)..... 153

Tableau 31 Répertoire des terrains contaminés..... 158

CHAPITRE 1 INTRODUCTION

Le plan d'urbanisme constitue le document le plus important de la Ville en matière de planification. Il permet au Conseil municipal de :

- Déterminer l'organisation d'ensemble qu'il compte donner au territoire en précisant les principales activités au niveau des différentes parties du territoire, et ce, en tenant compte des potentiels et des contraintes d'aménagement du milieu naturel et bâti, des préoccupations et des attentes formulées par les citoyens et les organismes ;
- Présenter sa vision du développement auprès des investisseurs, des divers agents de développement publics ou privés et de sensibiliser la population aux enjeux d'aménagement ;
- Définir des politiques d'intervention en matière d'implantation d'équipements ou d'infrastructures en tenant compte des besoins et de la situation financière de la Ville ;
- Coordonner les interventions et les investissements des différents services municipaux qui devront se faire lors de la préparation du programme triennal des immobilisations et du budget annuel ;
- Préciser de manière plus détaillée la planification du territoire contenue dans le schéma d'aménagement régional ;
- Annoncer ses intentions à la base du contrôle qu'il peut vouloir instaurer à l'intérieur des règlements d'urbanisme.

Le **Règlement de plan d'urbanisme** de la Ville de Saint-Constant est structuré de la façon suivante :

- Les dispositions administratives ;
- Le **contexte** de planification présente la ville de Saint-Constant dans son ensemble, traite de l'historique du développement et des éléments structurants du territoire ;
- La **lecture du milieu** dresse d'abord le profil de la population et du cadre bâti de l'ensemble de la ville. L'analyse est également présentée dans une perspective sectorielle et comparative. La caractérisation des milieux de vie, des secteurs à vocation économique et des composantes identitaires et structurantes permet de compléter le portrait du territoire et de dégager les principaux enjeux ;
- Les **grandes orientations, les objectifs et les moyens de mise en œuvre** expriment une volonté d'action et visent à répondre aux enjeux identifiés précédemment ;
- Le **concept d'organisation spatiale** présente les orientations et objectifs préconisés par la Ville en relation avec la structuration du territoire ;
- La délimitation des **aires d'affectation du sol et des densités d'occupation** traduit le concept d'aménagement général de la ville et permet de spécifier la compatibilité des usages par aire d'affectation ;

- Les **dispositions particulières et les outils de mise en œuvre** à l'égard des secteurs spécifiques, des territoires d'intérêt et des sites de contraintes identifient les instruments et les balises à préconiser afin de garantir l'atteinte des objectifs et des valeurs du Plan d'urbanisme ;
- Le **plan d'action** présente la mise en œuvre des différents moyens ciblés en lien avec les orientations et objectifs et identifie les intervenants concernés ainsi que l'échéancier de réalisation prévu.

HISTORIQUE DE PLANIFICATION

- **Le schéma d'aménagement et de développement (SAD), maintenant le schéma d'aménagement révisé (SAR)**, est un document de planification qui énonce les lignes directrices d'une **municipalité régionale de comté (MRC)** ou encore d'une communauté métropolitaine.
- Le SAR coordonne les décisions et les intentions qui touchent les municipalités ciblées, le gouvernement ainsi que ses mandataires. Une vision régionale du développement, tant sur les plans économique, social et environnemental, en découle.

Conformément à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU)* (L.R.Q., ch. A-19.1), la Ville de Saint-Constant adoptait son premier plan d'urbanisme le 13 août 1996, et ce, suite à l'entrée en vigueur du premier schéma d'aménagement de la MRC de Roussillon, le 26 mars 1987.

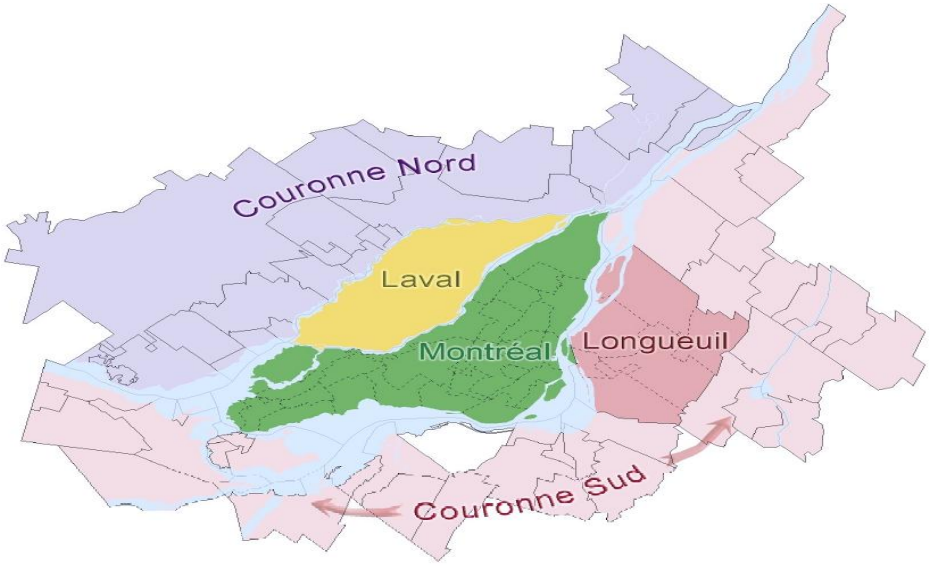
Conformément aux dispositions de la LAU, la MRC de Roussillon a amorcé le processus de révision de son schéma d'aménagement et de développement (SAD) en 1996 pour finalement l'adopter le 29 juin 2005, officialisant ainsi les grandes orientations privilégiées pour le territoire de la MRC de Roussillon. **Le schéma d'aménagement révisé (SAR) de la MRC de Roussillon est donc entré en vigueur le 22 mars 2006.** Depuis son entrée en vigueur, le schéma d'aménagement révisé a été modifié à de nombreuses reprises et ce, concernant plusieurs sujets.

La dernière fait suite à l'entrée en vigueur du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) qui a eu lieu le 12 mars 2012. Cette entrée en vigueur a contraint la municipalité régionale de comté (MRC) de Roussillon à adopter un règlement de concordance au Plan métropolitain (LAU, art.58.1), permettant ainsi de modifier le schéma d'aménagement et de le rendre conforme au Plan métropolitain. Ledit règlement portant le numéro 170 est entré en vigueur le lundi 17 novembre 2014, à la suite de l'approbation du ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire et de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Suite à son entrée en vigueur, la Municipalité, dispose de six mois pour rendre conforme l'ensemble de sa réglementation (LAU, art.58).

C'est dans cette double perspective que la révision du plan d'urbanisme de la Ville de Saint-Constant s'inscrit. Il doit à la fois se conformer à la seconde génération du schéma révisé adopté en 2006 et aux nouveaux objectifs et nouvelles dispositions du document complémentaire du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon qui sont dictés par son règlement 170.

La ville de Saint-Constant fait partie de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), qui comporte quatre-vingt-deux (82) municipalités, réparties à l'intérieur des cinq régions suivantes : Montréal, Laval, Longueuil, Couronne Nord et Couronne Sud. La figure 1, ci-dessous, illustre le positionnement de la ville de Saint-Constant à l'intérieur du territoire de la Couronne Sud de la CMM.

Figure 1 **Les cinq secteurs de la Communauté métropolitaine de Montréal – Zone du Plan métropolitain d'aménagement développement PMAD**



Source : CMM, Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement, 17 février 2005, plan 1

CHAPITRE 2 DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

2.1 DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES

Titre du règlement

Ce règlement s'intitule « Plan d'urbanisme » de la Ville de Saint-Constant. Un plan d'urbanisme constitue un règlement municipal adopté et mis en vigueur en vertu des articles 97 et subséquents de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

Territoire assujetti

Ce règlement s'applique à l'ensemble du territoire de la ville de Saint-Constant.

But

Les dispositions de ce règlement ont pour but la pleine réalisation des potentiels naturels et humains visant l'aménagement et le développement harmonieux du territoire. Elles déterminent un encadrement général devant orienter les interventions futures qui façonnent ce territoire.

Documents annexes

Les documents suivants font partie intégrante de ce règlement à toutes fins que de droit :

Plan 1	Localisation géographique de Saint-Constant dans la MRC de Roussillon
Plan 2	Plan des terrains résidentiels vacants ou à développer
Plan 3	Milieu de vie
Plan 4	Zones prioritaires de développement et de redéveloppement
Plan 5	Secteurs à vocation économique
Plan 6	Réseau et infrastructures de transport
Plan 7	Composantes identitaires et structurantes
Plan 8	Concept d'organisation spatiale
Plan 9	Aires d'affectation du sol urbain
Plan 10	Aires d'affectation du sol rural
Annexe A	Programme particulier d'urbanisme du secteur du Quartier de la gare

Le plan d'urbanisme réfère également aux plans d'accompagnement du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon faisant référence au territoire de la ville de Saint-Constant, notamment :

Annexe B	Plan 11 (Plaines inondables, secteurs de non-remblai, secteurs de risques d'érosion et glissement de terrain)
	Plans 11.1 à 11.18 (Dérogations, précisions, radiations)

Annexe C Plaines inondables, rivières Saint-Pierre, Saint-Régis, La Tortue et ruisseau Lasaline (feuillets 1 à 13)

2.2 DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES

Effet de l'entrée en vigueur de ce règlement

L'entrée en vigueur du règlement du plan d'urbanisme ne crée aucune obligation quant à l'échéance et aux modalités de réalisation des orientations, des interventions, des équipements et des infrastructures formulés et prévus.

2.2.1 LES LIMITES DES AIRES D'AFFECTATION

Les lignes délimitant les aires indiquées aux plans 8 à 10 - Aires d'affectation du sol correspondent généralement aux limites suivantes:

- Les limites municipales ;
- Les lignes de propriétés de terre, de terrain et de lot ou leur prolongement ;
- L'axe central ou le prolongement de l'axe central des rues ou voies publiques existantes ou proposées ;
- L'axe central des cours d'eau ;
- Les limites naturelles d'un élément topographique tel que ravin, colline, etc.

Toutefois, les limites des aires d'affectation ne peuvent être interprétées autrement que dans le contexte de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, c'est à dire suivant des règles plus précises permettant d'en adapter ultérieurement les limites ou la localisation plus précise au plan de zonage faisant partie intégrante du règlement de zonage de la Ville de Saint-Constant.

Seules les délimitations du périmètre d'urbanisation et de la zone agricole permanente établie en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., ch. P-41.1) font exception à cette règle et s'appliquent telles que présentées.

2.2.2 TERMINOLOGIE

Aux fins d'interprétation de ce règlement, un mot ou un terme s'interprète conformément à la définition qui en est donnée ci-dessous, à moins que le contexte indique clairement un sens différent. Si un mot ou un terme n'y est pas spécifiquement noté, il s'applique au sens communément attribué à ce mot ou à ce terme dans un dictionnaire courant.

A

Activité forestière	Exploitation ou mise en valeur à des fins commerciales ou industrielles de la forêt et d'espaces boisés, y compris l'acériculture.
Activité agrotouristique	Activités touristiques dont l'attrait principal est relié à l'agriculture et au milieu agricole. Les activités agrotouristiques comprennent les gîtes touristiques visés par le Règlement sur les établissements touristiques (L.R.Q., c.E-15.1, r.0.1) et les tables champêtres. Ces activités ne peuvent être implantées que dans une résidence existante avant le 22 mars 2006. Les activités agrotouristiques comprennent également les activités touristiques de nature commerciale, récréative, éducative et culturelle qui se pratiquent en milieu agricole et qui requièrent certains aménagements et équipements. Ces activités doivent toutefois être directement reliées et complémentaires à l'activité agricole principale ou à la production agricole d'un producteur. Sans être exclusif, il peut s'agir d'un centre d'interprétation sur la production du lait relié à une ferme laitière, d'une cabane à sucre reliée à une érablière en exploitation, un centre équestre en activité secondaire à l'élevage des chevaux ou une activité de dégustation de vin reliée à un vignoble.
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.
Affectation (aire d')	Partie de territoire destinée à être utilisée selon une vocation déterminée par les fonctions qui y sont autorisées
Aire transit-oriented development (TOD)	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 500m lorsqu'il est desservi par un service d'autobus (voir aussi TOD).

Arbre ou espèce arborescente	Correspond à tout végétal atteignant plus de sept (7) mètres de hauteur à maturité sur un terrain. Un arbre ayant atteint un diamètre de dix (10) centimètres et plus, mesuré à une hauteur de 1,3 mètre à partir du plus haut niveau du sol à la base de l'arbre, est considéré un arbre commercial.
B	
Bâtiment	Construction ayant une toiture supportée par des poteaux et/ou des murs, construite d'un ou plusieurs matériaux, quel que soit l'usage pour lequel elle peut être occupée. Aux fins du présent règlement, une maison mobile est un bâtiment.
Bâtiment accessoire	Bâtiment, autre que le bâtiment principal, construit sur le même terrain à bâtir que ce dernier et dans lequel s'exercent exclusivement un ou des usages accessoires.
Bâtiment d'élevage	Construction servant pour la production, l'entreposage, le conditionnement ou la transformation d'un produit agricole, l'entreposage des intrants et le remisage d'un instrument aratoire ou d'un équipement agricole. Une habitation ou une maison de ferme n'est pas considérée comme un bâtiment agricole. Construction où sont gardés périodiquement ou de manière continue des animaux.
Bâtiment principal	Bâtiment servant à l'usage ou aux usages principaux autorisés par le présent règlement sur un terrain.
Bureau structurant	Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est de 1000 mètres carrés ou plus.
C	
Camping	Établissement qui offre au public, moyennant rémunération, des sites permettant d'accueillir des véhicules de camping ou des tentes.
Capacité d'accueil du paysage	Capacité d'accueil au-delà de laquelle le paysage perd de sa valeur lorsque la perception de ses structures géomorphologiques ou paysagères est modifiée par les éoliennes ou toute autre structure complémentaire
Chemin d'accès (à une éolienne)	Chemin aménagé afin d'accéder au site d'une éolienne ou pour relier cette dernière à une autre.
Chemin public	Une voie destinée à la circulation des véhicules automobiles, ainsi qu'aux déplacements des cyclistes et piétons et entretenue par une municipalité ou par le ministère des Transports du Québec.

Cimetière d'automobile ou cour de ferraille	Endroit à ciel ouvert où l'on accumule des véhicules ou de la ferraille ou des objets quelconques hors d'état de servir ou de fonctionner, destinés ou non à être démolis ou vendus en pièces détachées ou en entier.
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s.)	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. Source : *« Vivre en Ville »*
Commerce de grande surface	Tous les bâtiments utilisés presque exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est de plus de 3 500 mètres carrés.
Commerce de moyenne surface	Commerce moyenne surface, c'est-à-dire tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est située entre 1000 et 3 500 mètres carrés inclusivement ; Note : Les marchés d'alimentation dont la superficie de plancher brute totale se situe entre 3500 et 5000 mètres carrés sont autorisés dans l'aire d'affectation «Multifonctionnelle». Ils doivent cependant respecter les règles d'implantation édictées à l'article 4.5.22 du SAR. Cette fonction est autorisée uniquement dans la portion de l'aire d'affectation Multifonctionnelle faisant également partie d'un centre-ville identifié au plan 11 «Concept d'organisation spatiale» du schéma d'aménagement révisé, novembre 2014.
Commerce de petite surface	Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1 000 mètres carrés.
Commerce de quartier	Commerce de desserte de proximité, offrant des biens et services courants.
Commerce lourd	Tous les commerces comportant des nuisances (mécanique automobile, débosselage, récupération de pièces automobiles, 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	La compacité peut être définie comme le 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.
Construction	Bâtiment ou ouvrage de quelque type que ce soit résultant de l'assemblage de matériaux ; se dit aussi de tout ce qui est érigé, édifié ou construit, dont l'utilisation exige un emplacement sur le sol ou joint à quelque chose exigeant un emplacement sur le sol.
Construction principale	Construction principale sur un ou plusieurs lots à l'exception des bâtiments de ferme sur des terres en culture et à l'exception des bâtiments accessoires, dépendances, clôtures et piscines.
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.
Coupe d'assainissement	Coupe s'appliquant à des peuplements dégradés ou envahis par les espèces indésirables. Elle vise à améliorer la qualité et la santé du peuplement en éliminant les arbres défectueux ou malades ainsi que les espèces indésirables. La coupe d'assainissement prélève des arbres morts, des arbustes, à l'exception, des arbustes considérés comme étant une espèce floristique menacée ou vulnérable ou susceptible d'être ainsi désignée, ou des arbres d'espèces envahissantes ou un maximum de 20 % de la surface terrière des arbres d'essences indigènes par période de dix (10) ans.
D	
Déblai	Opération de terrassement consistant à enlever les terres pour niveler.

Densité résidentielle (brute ou nette)	La densité résidentielle brute se définit comme le rapport entre le nombre de logements d'un quartier ou d'un projet résidentiel et la superficie totale de ce dernier, activités non résidentielles et espaces publics inclus. Puisqu'elle fournit un portrait global d'un quartier, cette mesure peut être utilisée pour évaluer la rentabilité des espaces et des équipements publics mis en place dans ce quartier. La densité résidentielle nette, qui ne considère que les espaces constructibles du quartier en excluant les activités non résidentielles et les espaces publics, ne peut être utilisée que pour évaluer la rentabilité des investissements effectués sur les sites privés (les projets résidentiels).
Dépôt de neiges usées	Lieu destiné à recevoir de la neige transportée par camion.
Dominance	La notion de dominance implique qu'un pourcentage minimal de la superficie totale d'une aire d'affectation soit affecté par la ou les fonctions dominantes permises dans l'aire d'affectation. Ce principe est valable à moins qu'une spécification contraire soit mentionnée pour une aire d'affectation particulière. La ou les fonctions dominantes sont indiquées à la section 7.2 du présent règlement.
Droits acquis (protégé par)	Usage, bâtiment, construction ou ouvrage réalisé en conformité aux règlements d'urbanisme municipaux alors en vigueur.
E	
Éolienne commerciale	Ouvrage servant à la production d'énergie électrique à des fins commerciales à partir de la ressource «vent».
Éolienne domestique	Toute éolienne qui ne produit pas de l'électricité destinée à être vendue à Hydro-Québec et vouée à desservir directement des activités autres que la production d'électricité comme usage principal.
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	Les 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	Les grands équipements gouvernementaux et paragouvernementaux 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 paragouvernementaux dont la superficie de plancher brute est de 1 500 mètres carrés et plus en zone d'affectation "Multifonctionnelle" et 3 000 mètres carrés et plus en zone d'affectation "Multifonctionnelle structurante". **Note :** Cette définition fait référence à une fonction complémentaire en zone ayant une dominante en habitation qui est uniquement autorisée dans les portions de l'aire d'affectation "Multifonctionnelle" et « Multifonctionelle structurante ». Ces aires sont identifiées au plan 11 « Concept d'organisation spatiale » du schéma d'aménagement révisé de la MRC, en date du 17 novembre 2014.
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.
F	
Fonction complémentaire	La notion de fonction complémentaire implique qu'un pourcentage maximal de la superficie totale d'une aire d'affectation soit affecté par la ou les fonctions complémentaires permises dans l'aire d'affectation. Ce principe est valable à moins qu'une spécification contraire soit mentionnée pour une aire d'affectation particulière.
Fonction dominante	La notion de dominance implique qu'un pourcentage minimal de la superficie totale d'une aire d'affectation soit affecté par la ou les fonctions dominantes permises dans l'aire d'affectation. Ce principe est valable à moins qu'une spécification contraire soit mentionnée pour une aire d'affectation particulière.
Fonction (usage)	L'utilisation principale d'un terrain, d'un bâtiment, d'une construction.
Fossé de drainage	Dépression en long creusée dans le sol utilisée aux seules fins de drainage et d'irrigation qui n'existe qu'en raison d'une intervention humaine et dont la superficie du bassin versant est inférieure à 100 hectares.
G	

Gazoduc	Canalisation destinée au transport du gaz naturel sur de longues distances. Sont exclues les canalisations de distribution de gaz naturel.
H	
Habitation	Bâtiment destiné à une utilisation et à une occupation résidentielle par une ou plusieurs personnes. Une maison de pension, un hôtel, un motel ne sont pas une habitation au sens du présent règlement.
I	
Immunisation	L'immunisation d'une construction, d'un ouvrage ou d'un aménagement consiste à l'application de différentes mesures, visant à apporter la protection nécessaire pour éviter les dommages qui pourraient être causés par une inondation. Par exemple : 1) Aucune ouverture (fenêtre, soupirail, porte d'accès, garage, etc.) ne peut être atteinte par la crue de récurrence de 100 ans ; 2) Aucun plancher de rez-de-chaussée ne peut être atteint par la crue à récurrence de 100 ans ; 3) Les drains d'évacuation sont munis de clapets de retenue ; 4) Pour toute structure ou partie de structure sise sous le niveau de la crue à récurrence de 100 ans, une étude soit produite par un membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec, démontrant la capacité des structures à résister à cette crue, en y intégrant les calculs relatifs à : a) L'imperméabilisation ; b) La stabilité des structures ; c) L'armature nécessaire ; d) La capacité de pompage pour évacuer les eaux d'infiltration et ; e) La résistance du béton à la compression et à la tension. L'ingénieur doit certifier que les travaux sont conformes aux règles et qu'ils offrent en conséquence une protection adéquate contre une crue à la cote de récurrence de cent (100) ans. 5) Le remblayage du terrain doit se limiter à une protection immédiate autour de la construction ou de l'ouvrage visé et non être étendu à l'ensemble du terrain.
Industrie avec incidence environnementale	Industrie dont les activités génèrent un impact sur la qualité de vie des résidents et dont les nuisances sur le milieu nécessitent une gestion attentive et continue.

Installation d'élevage	Un bâtiment où des animaux sont élevés ou un enclos ou une partie d'enclos où sont gardés, à des fins autres que le pâturage, des animaux y compris, le cas échéant, tout ouvrage d'entreposage des déjections des animaux qui s'y trouvent.
L	
Ligne de terrain ou ligne de lot	Ligne de démarcation entre des terrains adjacents ou entre des terrains et l'emprise d'une voie de circulation.
Ligne de rue ou ligne d'emprise	Ligne de démarcation entre l'emprise de la rue et un terrain.
Ligne des hautes eaux	Ligne qui, aux fins de l'application du présent règlement, sert à déterminer le littoral et la rive. Cette ligne des hautes eaux se situe à la ligne naturelle des hautes eaux, c'est-à-dire : a) À l'endroit où l'on passe d'une prédominance de plantes aquatiques à une prédominance de plantes terrestres, ou s'il n'y a pas de plantes aquatiques, à l'endroit où les plantes terrestres s'arrêtent en direction du plan d'eau. b) Dans le cas où il y a un ouvrage de retenue des eaux, à la cote maximale d'exploitation de l'ouvrage hydraulique pour la partie du plan d'eau situé en amont ; c) Dans le cas où il y a un mur de soutènement légalement érigé, à compter du haut de l'ouvrage ; À défaut de pouvoir déterminer la ligne des hautes eaux à partir des critères précédents, celle-ci peut être localisée comme suit : d) Si l'information est disponible, à la limite des inondations de récurrence de 2 ans, laquelle est considérée équivalente à la ligne établie selon les critères botaniques définis précédemment au point a).
Lit (cours d'eau)	La partie d'un cours d'eau que les eaux recouvrent habituellement.
Littoral	La partie des lacs et cours d'eau qui s'étend à partir de la ligne des hautes eaux vers le centre du plan d'eau.
Logement additionnel (habitation intergénérationnelle)	Habitation comprenant un logement principal et un logement additionnel dont au moins un des deux logements est occupé par le propriétaire du bâtiment et un seul logement additionnel est autorisé par habitation.
Lot	Fonds de terre identifié, numéroté et délimité sur un plan cadastral déposé au ministère des Ressources naturelles en vertu de la Loi sur le cadastre (L.R.Q., ch. C-1).

Lot desservi	Lot desservi par l'aqueduc et l'égout.
Lot non desservi	Lot non desservi par l'aqueduc et l'égout.
Lot partiellement desservi	Lot desservi soit par l'aqueduc, soit par l'égout.
Lot riverain	Lot immédiatement adjacent à un lac ou un cours d'eau.
Lotissement	Morcellement d'un lot au moyen d'un acte d'aliénation d'une partie de ce lot.
M	
Maison-mobile	Habitation fabriquée en usine et conçue pour être déplacée sur ses propres roues ou sur un véhicule jusqu'au terrain qui lui est destiné. Sa longueur minimale est supérieure à 9 mètres et sa largeur n'excède pas 4,2 mètres.
Mixte non structurant	Tous les bâtiments utilisés aux fins de deux activités ou plus parmi les activités résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles et communautaires, pour lesquels la superficie brute totale de plancher du bâtiment est inférieure à 3000 mètres carrés.
Mixte structurant	Tous les bâtiments utilisés aux fins de deux activités ou plus parmi les activités résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles et communautaires, pour lesquels la superficie brute totale de plancher du bâtiment est de 3000 mètres carrés ou plus.
N	
Nouvelle construction	Toute nouvelle construction, excluant les rénovations intérieures et extérieures et le remplacement d'un bâtiment principal ayant été détruit en totalité ou en partie par un incendie ou de quelque autre cause pourvu qu'il soit implanté sur le même emplacement.
O	
Opération cadastrale	Une division, une subdivision, une nouvelle subdivision, une rediffusion, une annulation, une correction, un ajouté ou un remplacement de numéros de lots fait en vertu de la Loi sur le cadastre (L.R.Q., ch. C-1) et du Code civil.
Ouvrage	Toute construction de bâtiment principal, de bâtiment accessoire, de piscine, de mur de soutènement, d'installation septique et autres aménagements extérieurs.
P	

Parc d'éoliennes

Regroupement de plus d'une éolienne, lesquelles sont reliées entre elles par un réseau de câbles électriques pour des fins d'utilisation commerciale. Un parc d'éoliennes comprend également toute l'infrastructure complémentaire ou accessoire à la production d'électricité : les chemins, les lignes de raccordement nécessaires au transport de l'énergie produite par les éoliennes et, le cas échéant, le poste de départ nécessaire à l'intégration au réseau d'Hydro-Québec.

Plaine inondable

Espace occupé par un lac ou un cours d'eau en période de crues. Aux fins du présent règlement, la plaine inondable correspond à :

- L'étendue géographique des secteurs inondés selon deux récurrences distinctes soit celle de grand courant (0-20 ans) et celle de faible courant (20-100 ans) ou ;
- L'étendue géographique d'un secteur inondé sans distinction de récurrence (0-100 ans).

Aux fins du présent règlement, la plaine inondable est identifiée par un des moyens suivants :

- Une carte approuvée dans le cadre d'une convention conclue entre le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada relativement à la cartographie et à la protection des plaines d'inondation ;
- Une carte publiée par le gouvernement du Québec ;
- Une carte réalisée pour le compte d'une municipalité ;

S'il survient un conflit dans l'application de différents moyens, et qu'ils sont tous susceptibles de régir une situation donnée selon le droit applicable, la plus récente carte ou la plus récente cote d'inondation, selon le cas, dont la valeur est reconnue par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, devrait servir à délimiter l'étendue de la plaine inondable.

Plan d'urbanisme (PU)

Règlement municipal adopté et mis en vigueur en vertu des articles 97 et subséquents de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Programme particulier d'urbanisme (PPU)

Programme municipal adopté et mis en vigueur en vertu des articles 85 et subséquents de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

R

Règlement d'urbanisme

Règlements municipaux adoptés en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* :

- Règlement de zonage (art. 113 et ss.) ;

(réglementation d'urbanisme)

- Règlement de lotissement (art. 115 et ss.) ;
- Règlement de construction (art. 118 et ss.) ;
- Règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) (art. 145.9 et ss.) ;
- Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) (art. 145.15 et ss.) ;
- Règlement sur les dérogations mineures (art. 145.1 et ss.) ;
- Règlement sur les permis et certificats (art.116 et ss.) ;
- Règlement sur les usages conditionnels (art.145.31 et ss.) ;
- Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (art.145.36 et ss.).

Réseau d'aqueduc

Ensemble de conduites d'aqueduc desservant plusieurs bâtiments à partir d'une source d'approvisionnement, tels que puits et usine de filtration, approuvé par le ministère de l'Environnement du Québec. Un réseau d'aqueduc comporte également un système de protection incendie.

Réseau d'égout sanitaire

Ensemble de conduites d'égout desservant plusieurs bâtiments et acheminant les eaux usées vers un site de traitement, telles qu'une installation septique ou une usine d'épuration, approuvé par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec.

Rive

Bande de terre qui borde les lacs et cours d'eau et qui s'étend vers l'intérieur des terres à partir de la ligne des hautes eaux.

<u>La rive a un minimum de 10 mètres</u> :

- Lorsque la pente est inférieure à 30 %, ou ;
- Lorsque la pente est supérieure à 30 % et présente un talus de moins de 5 mètres de hauteur.

<u>La rive a un minimum de 15 mètres</u> :

- Lorsque la pente est continue et supérieure à 30 %, ou ;
- Lorsque la pente est supérieure à 30 % et présente un talus de plus de 5 mètres de hauteur.

Routes agricoles

Les routes suivantes sont considérées comme route agricole au sens du présent schéma d'aménagement :

- Chemin Saint-François-Xavier ;
- Montée Lasaline ;
- Rang de la Petite Côte ;
- Rang Saint-Christophe ;
- Rang Saint-Pierre Nord et Sud ;
- Rang Saint-Régis Nord et Sud ;

- Rang Saint-Régis ;
- Rang Saint-Simon ;
- Route 221.

S	
Service public	Tout réseau d'utilité publique, tel qu'électricité, gaz, téléphone, télécommunication, câblodistribution, aqueduc, égouts ainsi que leurs équipements accessoires.
T	
Terrain	Lot, partie de lot ou groupe de lots ou de parties de lot formant une seule propriété foncière.
Transit-Oriented Development (TOD)	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.
U	
Unité d'élevage porcin	Unité composée de bâtiments d'élevage porcin.
Usage	Fin principale pour laquelle un terrain ou une partie de terrain, un bâtiment ou une partie de bâtiment et ses bâtiments accessoires sont ou peuvent être utilisés ou occupés.
Usine d'épuration des eaux usées	Lieu permettant l'enlèvement de la majeure partie des matières en suspension présentes dans les eaux usées.
Utilités publiques et infrastructures	Usages et constructions de services publics tels que les grandes voies de circulation autoroutière, les services et équipements de distribution d'énergie, les services et équipements de téléphonie sans fil et autres usages de nature similaire.
V	
Ville	Ville de Saint-Constant.
Z	
Zone agricole permanente	Partie du territoire d'une municipalité décrite au plan et description technique élaborés et adoptés conformément à la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.

CHAPITRE 3 PRÉSENTATION DE LA VILLE DE SAINT-CONSTANT

3.1 BREF RETOUR HISTORIQUE

C'est en 1725 que les premiers colons s'établirent sur le territoire de la Ville par l'ouverture de la concession Saint-Pierre. Quelques années plus tard, soit en 1750, la mission de la côte Saint-Pierre s'amorçait avec la construction de sa première église et, en 1752, avec l'ouverture des registres paroissiaux.

En 1815, le rang Saint-Pierre, concession centrale de la seigneurie de Sault-Saint-Louis, se surnommait « Black Cattle Road », la route qu'empruntaient les trafiquants de bestiaux de l'État de New York à Montréal.

Le territoire de la paroisse de Saint-Constant se divise et confirme la formation de Saint-Rémi (1840), de Saint-Édouard et de Saint-Isidore (1833). La venue des structures administratives locales à Saint-Constant remonte à 1845 avec la Municipalité de paroisse ainsi que la Commission scolaire. Or, le territoire se morcèle à nouveau et forme Saint-Michel (1854), Saint-Mathieu (1919) et Sainte-Thérèse-de-Delson (1932).

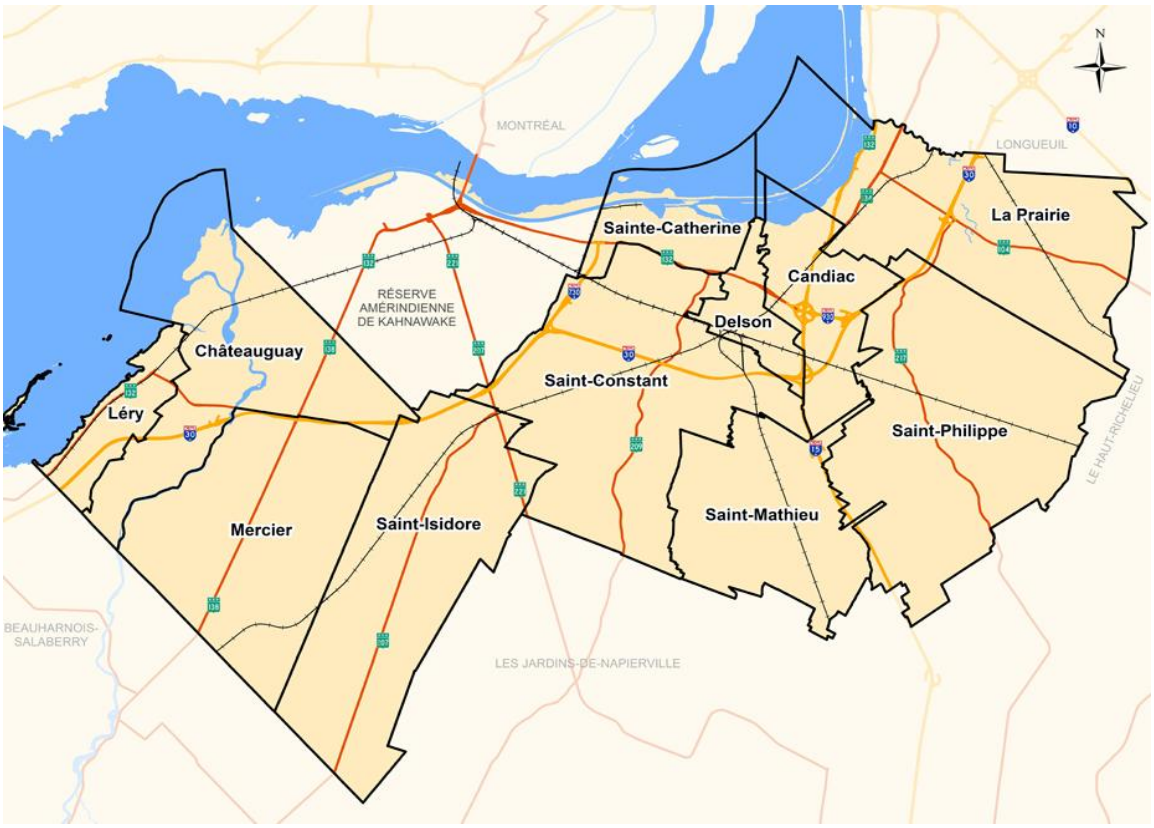
La construction des chemins de fer du Canadian National (CN) et du Canadien Pacifique (CP), à la fin du XIXe siècle, amènera un vent de modernité sur Saint-Constant. L'électricité arrivera dans le village en 1918 et dans la partie rurale en 1939. Finalement, c'est en 1973 que Saint-Constant obtiendra son statut de Ville.

Depuis sa fondation, la Ville de Saint-Constant prospère constamment, et ce, en protégeant son caractère champêtre. Au début du XXe siècle, la Ville était considérée comme un coin de campagne paisible et enchanteur par les Montréalais. Encore aujourd'hui, Saint-Constant conserve ce trait de caractère.

3.2 UNE LOCALISATION STRATÉGIQUE

La ville de Saint-Constant est localisée dans la grande région administrative de la Montérégie, au sein de la couronne sud de la région métropolitaine de Montréal et plus précisément à l'intérieur de la MRC de Roussillon. Elle est bordée par la ville de Sainte-Catherine au nord, les villes de Delson, Candiac et Saint-Mathieu à l'est, les municipalités de Saint-Rémi et de Saint-Isidore au sud et la Réserve amérindienne de Kahnawake à l'ouest.

PLAN 1 **Localisation géographique de Saint-Constant dans la MRC de Roussillon et présentation des axes routiers**



Source: Schéma d'aménagement révisé, MRC de Roussillon, 2006
http://www.mrcroussillon.qc.ca/cgi-bin/index.cgi?page=amenagement0_8&langue=fra

- Une localisation géographique centrale au sein de sa MRC ;
- Une superficie de 57,04 km² (2e plus importante de la MRC après Saint-Philippe) ;
- Une proximité du Grand Montréal (ponts Mercier et Champlain) ;
- Un partage des limites de la Réserve amérindienne de Kahnawake ;
- Une accessibilité par les réseaux autoroutier et ferroviaire : R132 et A30 et les gares de Saint-Constant et Sainte-Catherine.

3.3 UNE EXPANSION URBAINE IMPORTANTE

La population de la Ville de Saint-Constant s'est accrue rapidement, spécifiquement au cours des années 1980, passant ainsi de 9 900 habitants en 1981 à 18 400 habitants en 1991. Une croissance nettement plus rapide pour cette période que pour les municipalités limitrophes, telles Candiac, La Prairie ou Sainte-Catherine. L'expansion urbaine s'est poursuivie au cours des années 2000, mais de manière beaucoup moins importante, de sorte qu'en 2014, avec près de 26 600 habitants, Saint-

Constant constitue 15,6 % de la population de la MRC de Roussillon (voir tableau 2).

Tableau 1 Évolution de la population de Saint-Constant et de municipalités avoisinantes sur le territoire de la MRC de Roussillon (1981 -2014)

1981-2014		1981	1986	1991	1996	2001	2006	2011	2014
Saint-Constant	Nbre total	**9 938**	**12 508**	**18 423**	**21 933**	**22 577**	**23 957**	**24 980**	**26 577**
	Variation (n)	**---**	**2 570**	**5 915**	**3 510**	**644**	**1 380**	**1 023**	**1 597**
	Variation (%)	**---**	**25,9 %**	**47,3 %**	**19,1 %**	**2,9 %**	**6,1 %**	**4,3 %**	**1,6 %**
Candiac	Nbre total	8 502	9 450	11 064	11 805	12 675	15 947	19 876	20 849
	Variation (n)	---	948	1 614	741	870	3 272	3 929	973
	Variation (%)	---	11,2 %	17,1 %	6,7 %	7,4 %	25,8 %	24,6 %	**1,2 %**
La Prairie	Nbre total	10 267	10 718	14 938	17 128	18 896	22 763	23 357	24 336
	Variation (n)	---	451	4 220	2 190	1 768	3 867	594	979
	Variation (%)	---	4,4 %	39,4 %	14,7 %	10,3 %	20,5 %	2,6 %	**1,0 %**
Sainte-Catherine	Nbre total	6 372	7 020	9 805	13 724	15 953	16 211	16 762	17 185
	Variation (n)	---	648	2 785	3 919	2 229	258	551	423
	Variation (%)	---	10,2 %	39,7 %	40,0 %	16,2 %	1,6 %	3,4 %	**0,6 %**
MRC de Roussillon	Nbre total	92 828	99 403	118 355	132 167	138 172	149 996	162 187	170 014
	Variation (n)	---	6 575	18 952	13 812	6 005	11 824	12 191	7 827
	Variation (%)	---	7,1 %	19,1 %	11,7 %	4,5 %	8,6 %	8,1 %	**1,2 %**

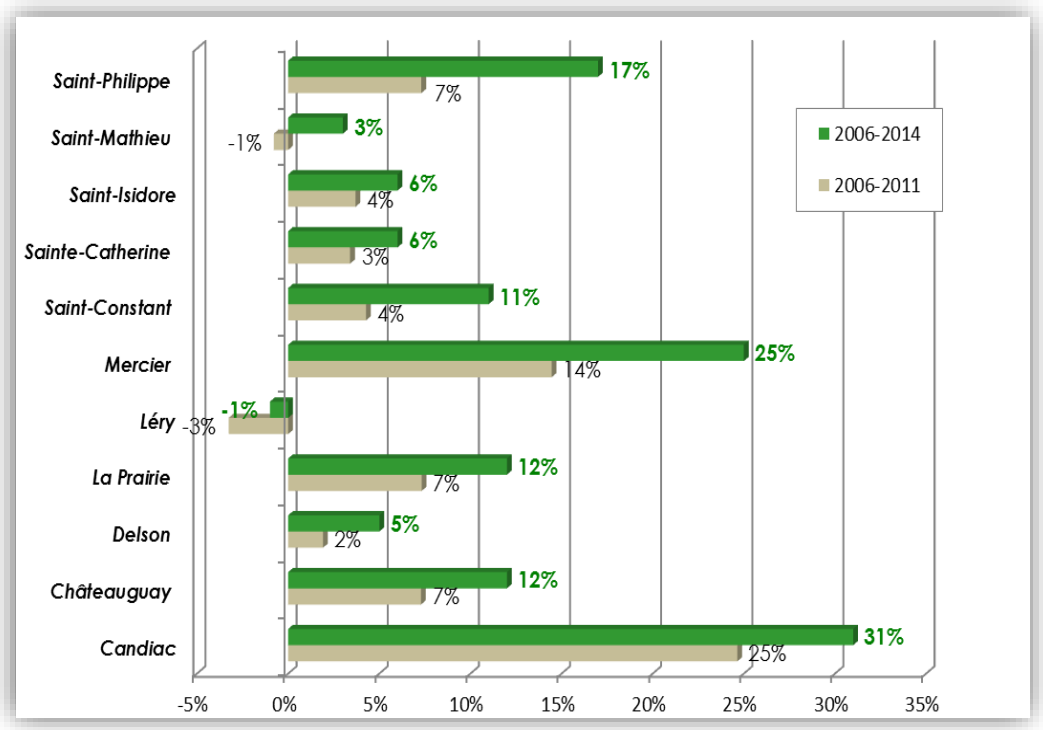
Sources : Schéma d'aménagement révisé, MRC de Roussillon, 2005 et 2014
Ministère des Affaire municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT)

Ce tableau permet de démontrer que la population de Saint-Constant augmente moins rapidement que les municipalités limitrophes. Pourtant, 1981 à 1996 la population a augmenté en moyenne à plus de 8 pour cent annuellement, alors que pour la période de 2001 à 2014, près de 1,3 pour cent d'augmentation annuelle de la population est observée. Par rapport aux municipalités comparées dans la MRC de Roussillon, l'évolution démographique est similaire pour les municipalités de Sainte-Catherine et La Prairie. Cependant, la ville de Candiac évolue différemment. Alors que de 1981 à 1996, on observe une augmentation de 2,6 pour cent, de 2001 à 2014, cette augmentation annuelle passe à 4,6 pour cent. Aujourd'hui, selon les permis de mises en chantier octroyés, la population de la ville de

Saint-Constant devrait continuer de croître de la même manière que les dernières années.

De manière générale, le graphique 1 permet d'illustrer clairement les évolutions démographiques des populations des villes et municipalités constituant la MRC de Roussillon au cours de la période 2006 à 2014. Une tendance qui devrait s'accentuer pour les années futures.

Graphique 1 Taux de variation de la population des villes et municipalités composants la MRC de Roussillon (2006-2014)



De plus, avec une superficie de 57,04 km^2, la Ville de Saint-Constant est la seconde municipalité la plus populeuse de la MRC de Roussillon après Châteauguay et la seconde en importance au niveau de sa superficie, soit après la municipalité de Saint-Philippe qui s'étend sur 61,88 km^2 (voir tableau 2). Donc, tant par son poids démographique que par l'importance de son territoire dans la MRC de Roussillon, la Ville de Saint-Constant est appelée à jouer un rôle déterminant dans le développement de ce territoire.

Tableau 2 Portrait des municipalités de la MRC de Roussillon pour l'année 2014

MUNICIPALITÉ	Population		Territoire		
	Nombre	%	Superficie		%
Saint-Constant	**26 577**	**15,6 %**	**57,04**	**km²**	**15,3 %**
Candiac	20 849	12,3 %	18,70	km²	5,0 %
Châteauguay	47 781	28,1 %	36,04	km²	9,6 %
Delson	7 657	4,5 %	7,67	km²	2,1 %
La Prairie	24 336	14,3 %	43,45	km²	11,6 %
Léry	2 373	1,4 %	10,18	km²	2,7 %
Mercier	12 687	7,5 %	45,95	km²	12,3 %
Sainte-Catherine	17 185	10,1 %	9,41	km²	2,5 %
Saint-Isidore	2 649	1,6 %	52,00	km²	13,9 %
Saint-Mathieu	1 942	1,1 %	31,38	km²	8,4 %
Saint-Philippe	5 978	3,5 %	61,88	km²	16,6 %
MRC de Roussillon	**170 014**	**100,0 %**	**373,70**	**km²**	**100,0 %**

Source : Ministère des Affaire municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), Les superficies des entités inscrites au Répertoire des municipalités, 23 février 2015

Bien que le nombre de logements mis en chantier au cours des douze dernières années ait été en constante évolution, on remarque une recrudescence depuis les quatre dernières années. De manière générale, sur une période de douze ans 1 891 logements ont été construits, ce qui représente une moyenne de 136 logements construits annuellement. Au total, ces constructions représentent près de 13 % de l'ensemble des mises en chantier sur le territoire de la MRC de Roussillon. Toutefois, pour les années 2011 à 2014, plus de 1 000 logements ont été construits, soit une moyenne annuelle de 250 mises en chantier résidentielles pour une proportion de près de 26 % des logements construits sur le territoire de la MRC de Roussillon et ce, tel que présenté au tableau ci-dessous.

Par rapport aux municipalités limitrophes du territoire, le nombre de mises en chantier dépasse largement ceux des villes avoisinantes. Alors que de 2003 à 2010 c'est la Ville de Candiac qui faisait figure de proue dans le nombre de mises en chantier, aujourd'hui la Ville de Saint-Constant dépasse largement ses concurrentes, et ce, même si la cadence des mises en chantier pour l'ensemble de la MRC a diminué de l'ordre de 25 pour cent pour l'année 2013. Cette tendance au ralentissement se maintient pour l'année 2014 ou le nombre de mises en chantier ne dépasse pas 800, voir le tableau 3.

Tableau 3 **Évolution des mises en chantier résidentiel de la Ville de Saint-Constant et de trois villes comparables au sein de la MRC de Roussillon (2003-2014)**

ANNÉE	Ville de Saint-Constant	Ville de Sainte-Catherine	Ville de Candiac	MRC de Roussillon	PROPORTION
2003	288	126	264	1 455	19,8 %
2004	73	54	413	1 404	5,2 %
2005	43	81	357	1 214	3,5 %
2006	85	32	291	1 073	7,9 %
2007	203	59	381	1 379	14,7 %
2008	81	57	369	1 172	6,9 %
2009	15	142	264	1 078	1,4 %
2010	97	147	148	1 397	6,9 %
2011	253	66	198	1 227	20,6 %
2012	259	43	85	1 063	24,4 %
2013	250	133	29	800	31,3 %
2014	244	6	34	794	30,7 %
Total	**1 891**	**946**	**2 833**	**14 056**	**13,5 %**
Moyenne	**136**	**66**	**216**	**1 051**	**13,0 %**

Sources : Schéma d'aménagement révisé, MRC de Roussillon, 2014
Société canadienne d'hypothèque et de logement, 2014

Le tableau 4 permet de comprendre que la recrudescence des mises en chantier depuis les quatre dernières années est attribuable à une typologie de logements contribuant à augmenter la densité. Les logements de type appartement, soit une classification se définissant comme les logements en rangée superposés, les duplex, les triplex, les duplex doubles et les duplex en rangée, qui ont été construits au cours des quatre dernières années, représentent plus de 60 % des mises en chantiers des dix-sept dernières années.

Alors que jusqu'en 2009 le nombre de constructions de logements de type individuel ou unifamilial dépassait toujours celui de type appartement ou multifamilial, à compter de 2011 on observe un phénomène complètement inverse. De 1998 à 2010, plus de trois fois plus de logements unifamiliaux étaient construits, alors que de 2011 à 2014 se sont les logements de type appartement qui se sont construits à près de trois fois plus. D'ailleurs le graphique 1, permet d'illustrer ce propos.

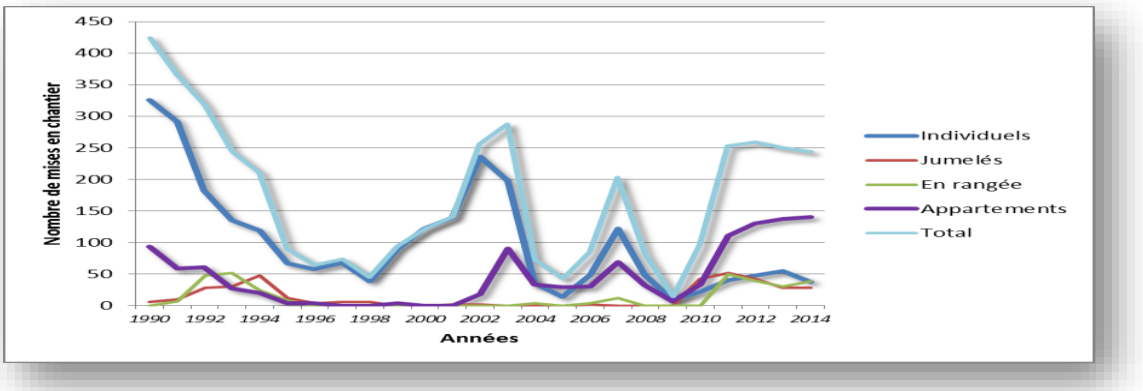
Tableau 4 Évolution du nombre de logements construits sur le territoire de Saint-Constant, selon la typologie, pour la période de 1998 à 2014

ANNÉE	TYPE DE LOGEMENT				TOTAL
	Individuel*	Jumelé	En rangée	Appartement**	
1998	39	6	0	0	**45**
1999	91	0	0	3	**94**
2000	122	0	0	0	**122**
2001	139	2	0	0	**141**
2002	236	2	0	18	**256**
2003	198	0	0	90	**288**
2004	36	0	4	33	**73**
2005	14	0	0	29	**43**
2006	49	2	4	30	**85**
2007	122	0	12	69	**203**
2008	49	0	0	32	**81**
2009	9	0	0	6	**15**
2010	22	42	0	33	**97**
2011	41	52	50	110	**253**
2012	48	42	39	130	**259**
2013	55	28	30	137	**250**
2014	38	28	38	140	**244**
TOTAL	**1308**	**204**	**177**	**860**	**2549**

Source : Société canadienne d'hypothèque et de logement, 2014

* Logement individuel (ou maison individuelle) : Logement autonome entièrement séparé d'autres habitations ou bâtiments.

** Appartement et logement de type autre : Logement qui n'appartient pas aux catégories définies ci-dessus. Englobe notamment ce qu'on appelle les logements en rangée superposés, les duplex, les triplex, les duplex doubles et les duplex en rangée.



Graphique 2 Évolution des mises en chantier pour la ville de Saint-Constant, selon la typologie des logements, pour la période 1990-2014.

Source : Société Canadienne d'hypothèque et de logement

Le tableau 5 démontre que ce regain de mises en chantier pour les appartements et logements multifamiliaux pour les années 2013 et 2014 est spécifique à Saint-Constant.

Tableau 5 Évolution du type de logements construits sur le territoire de la MRC de Roussillon, pour la période de 2010 à 2014

Typologie du logement	Ville de Saint-Constant	Ville de Candiac	Ville de La Prairie	Ville de Sainte-Catherine	MRC de Roussillon
Individuel	22	59	63	5	501
Jumelé	42	14	4	28	132
En rangée	0	51	20	6	80
Appartement	33	24	151	108	684
2010	**97**	**148**	**238**	**147**	**1 397**
Individuel	41	40	28	7	359
Jumelé	52	28	0	24	206
En rangée	50	50	0	0	113
Appartement	110	80	162	35	549
2011	**253**	**198**	**190**	**66**	**1 227**
Individuel	48	35	26	6	326
Jumelé	42	14	0	28	190
En rangée	39	30	0	0	94
Appartement	130	6	169	9	453
2012	**259**	**85**	**195**	**43**	**1 063**
Individuel	55	14	15	6	231
Jumelé	28	8	0	0	84
En rangée	30	0	0	0	53
Appartement	137	7	6	127	432

Typologie du logement	Ville de Saint-Constant	Ville de Candiac	Ville de La Prairie	Ville de Sainte-Catherine	MRC de Roussillon
2013	**250**	**29**	**21**	**133**	**800**
Individuel	38	20	20	2	209
Jumelé	28	8	0	0	134
En rangée	38	0	0	0	96
Appartement	140	6	3	4	355
2014	**244**	**34**	**23**	**6**	**794**
Total des mises en chantier 2010-2014					
Individuel	204	168	152	26	1 626
Jumelé	192	72	4	80	746
En rangée	157	131	20	6	436
Appartement	550	123	491	283	2 473
TOTAL	**1 103**	**494**	**667**	**395**	**5 281**

Source : Société canadienne d'hypothèque et de logement, 2014

* Logement individuel (ou maison individuelle) : Logement autonome entièrement séparé d'autres habitations ou bâtiments.

** Appartement et logement de type autre : Logement qui n'appartient pas aux catégories définies ci-dessus. Englobe notamment ce qu'on appelle les logements en rangée superposés, les duplex, les triplex, les duplex doubles et les duplex en rangée.

CHAPITRE 4 LECTURE DU MILIEU

4.1 POSITIONNEMENT CONCURRENTIEL DE SAINT-CONSTANT

Suite au dernier recensement, de manière générale l'âge médian de la population a augmenté de deux ans, passant ainsi de 36,2 à 38 ans. Cette hausse est attribuable à la fois à une diminution de deux pour cent de la population comprise entre 0 et 14 ans, une diminution de l'ordre de 4 pour cent de la population comprise entre 25-44, passant ainsi de trente et un à vingt-sept pour cent, tandis que celle âgée de plus de 65 ans a augmenté de deux pour cent.

Le tableau 6 permet d'illustrer que la Ville de Saint-Constant présente la plus faible densité de logements à l'hectare comparativement aux villes de Sainte-Catherine, La Prairie et Candiac. Si cette densité était calculée uniquement en tenant compte de la superficie comprise à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, soit l'équivalent de 20,4 pour cent du territoire, ce chiffre passerait de 1,6 à 7,65 logements à l'hectare, soit une densité comparable à celle de la Ville de Sainte-Catherine, qui elle ne possède pas de zone agricole.

De manière générale, on observe que le nombre moyen de personnes par ménage est plus élevé que celui observé dans les villes limitrophes, soit de 2,8, alors que pour la MRC il s'élève à 2,6. Concernant le revenu médian des ménages, il est également plus élevé que celui des municipalités limitrophes, à l'exception de la ville de Candiac.

4.2 PROFIL DÉMOGRAPHIQUE JEUNE

En comparaison avec les villes avoisinantes, la MRC de Roussillon et la Province de Québec, le tableau 6 présente :

- Une forte proportion de jeunes enfants de (0-14 ans) et une plus faible proportion de personnes âgées de (65 ans et plus) ;
- Un âge médian de la population de Saint-Constant plus jeune que celui de la MRC et de la Province ;
- Un nombre plus important de personnes composant les ménages ;
- Et finalement, un revenu médian des ménages plus élevé et un taux de chômage plus bas.

Tableau 6 Données socio-démographiques de la Ville de Saint-Constant et de trois villes comparables de la MRC de Roussillon et de la Province de Québec (2006-2011)

2011	Ville de Saint-Constant	Ville de Sainte-Catherine	Ville de La Prairie	Ville de Candiac	MRC de Roussillon	Province du Québec
Population (2011)	24 980	16 762	23 357	19 876	162 187	7 903 001
Population (2006)	23 957	16 211	21 763	15 947	149 996	7 546 131
Densité d'occupation (log./ha.)	1,6	7,0	2,1	4,3	1,66	0,03
Superficie du territoire (km²)	57,04	9,41	43,45	17,20	371,5	1 356 366,78
0-14 ans (%)	20	18	20	22	19	16
25-44 ans (%)	27	28	27	29	26	26
65 ans et plus (%)	9	10	12	9	12	16
Âge médian de la population	38	39	39	37	40	41,9
Ménage	8 905	6 560	9 100	7 425	61 910	3 395 340
Nombre de personnes par ménage	2,8	2,5	2,5	2,7	2,6	2,3
Revenu médian des ménages ($)	78 274	68 634	74 167	91 196	69 942	51 842
Taux de chômage	4,8	4,3	4,1	4,3	5,3	7,2

Source : Statistique Canada, recensements de 2006 et 2011

Autres principaux constats :

- La Ville de Saint-Constant possède la superficie la plus importante par rapport aux villes comparées, mais devient la deuxième plus importante au sein de sa MRC après la ville de Saint-Philippe ;
- Elle est la ville la plus populeuse au sein des autres villes comparées ;
- Elle possède la plus faible densité de logements par hectare comparativement aux villes de Sainte-Catherine, La Prairie et Candiac. Par contre, il est important de mentionner que le calcul des données sur la densité d'occupation du sol ci-dessus inclut le territoire situé en zone agricole. Cette donnée peut influencer grandement les résultats de densité. À titre indicatif, la densité d'occupation moyenne de la Ville de Saint-Constant comprise à l'intérieure du périmètre d'urbanisation équivaut à 8 logements à l'hectare ;

Tableau 7 Lieu de travail de la population des villes de Saint-Constant, Sainte-Catherine, La Prairie, Candiac et de la MRC de Roussillon (2001-2006)

TERRITOIRE	DANS LA MUNICIPALITÉ DE RÉSIDENCE	DANS UNE AUTRE MUNICIPALITÉ DE LA MRC	À L'EXTÉRIEUR DE LA MRC
Saint-Constant	14,5 %	18,4 %	67,2 %
Sainte-Catherine	12,1 %	19,1 %	68,8 %
La Prairie	20,2 %	7,9 %	71,9 %
Candiac	15,6 %	16,8 %	67,6 %
MRC de Roussillon	20,5 %	13,7 %	65,8 %

Source : Schéma d'aménagement révisé, MRC de Roussillon, 2005

- Selon le tableau 7, soit les dernières statistiques disponibles, concernant le lieu de travail de la population, soit pour la période 2001-2006, les principaux constats sont les suivants :
- Une minorité de la population de la Ville de Saint-Constant travaille à l'intérieur des limites municipales (14,5 %) au même titre que les autres municipalités comparées ;
- La majorité de la population de la Ville de Saint-Constant œuvre à l'extérieur de la MRC de Roussillon (67,2 %) ;
- Le profil des Constantins concernant leur lieu de travail est comparable à ceux des résidents de Sainte-Catherine et Candiac.

4.2.1 ARGUMENTAIRE SUR LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT

Situés dans une aire TOD, les secteurs identifiés au tableau 13 sont des secteurs résidentiels ayant un potentiel de développement ou déjà en cours de développement.

L'ensemble de ces secteurs représente un peu plus de 33 hectares avec un potentiel de 1000 logements. Les secteurs sont déjà sous protocoles d'entente entre la Ville et les promoteurs ou encore les infrastructures sont déjà en place, ce qui limite énormément le pouvoir d'intervention de la Ville.

À titre d'exemple, le secteur des phases 1, 2, 3, 4 et 5 du développement l'Héritage de Roussillon, dont la planification a commencé en 2009, a été revue en 2015 suite à la révision du Plan directeur des infrastructures. Ce plan directeur démontre que la capacité du réseau sanitaire fixe à 1976 unités de logement maximum pour l'ensemble du développement. Or à ce jour, 1778 unités de logement sont autorisées. C'est donc dire qu'il ne reste que 198 unités de logement pour le secteur 2 identifié au tableau 13, secteur non planifié pour le moment. Quant au secteur 5, c'est une vocation commerciale qui est visée et sa planification est à venir.

L'exercice démontre les limites physiques et règlementaires de la Ville à exiger et obtenir, dans chacun des secteurs, la cible de 40 logements/hectare. Considérant qu'il ne reste que les secteurs 1, 2 et 5 à développer, une mise à niveau des infrastructures est impossible et financièrement inintéressante pour un promoteur.

La même réflexion s'applique aux secteurs 6 et 7 (Terre 235 phase 2). Dans ce secteur, la Ville a même réservé un débit pour les eaux usées du projet en 2011, et ce, par protocole. Aujourd'hui, la Ville doit composer avec un nombre d'unités prévues pour le projet et advenant le non- respect de l'entente, la Ville s'expose à des poursuites judiciaires par les promoteurs.

C'est donc dire qu'une typologie, un lotissement, un nombre de logements sont déjà identifiés pour l'ensemble des secteurs inscrits au tableau 13, mais qu'il est impossible parfois d'atteindre la cible de 40 logements/hectare.

La Ville s'engage et souhaite densifier davantage dans ses aires TOD ou corridor de transport lorsque les infrastructures le permettent. L'objectif d'augmenter le nombre de logements à l'hectare est très important pour la Ville de Saint-Constant dans la mesure ou aucune entente ou contrat n'affecte nos actions.

Le potentiel de développement des secteurs est réel et structurant pour la ville de Saint-Constant, mais il est impossible et non souhaitable d'identifier le nombre d'unités de logement avec précision. Les secteurs se développent sur plusieurs années et il serait hasardeux de prendre une décision aujourd'hui sur une phase qui verra le jour dans quelques années seulement. L'objectif du schéma d'aménagement et la planification du territoire iront toujours en ce sens.

4.3 POPULATION UTILISATEUR DU TRANSPORT EN COMMUN

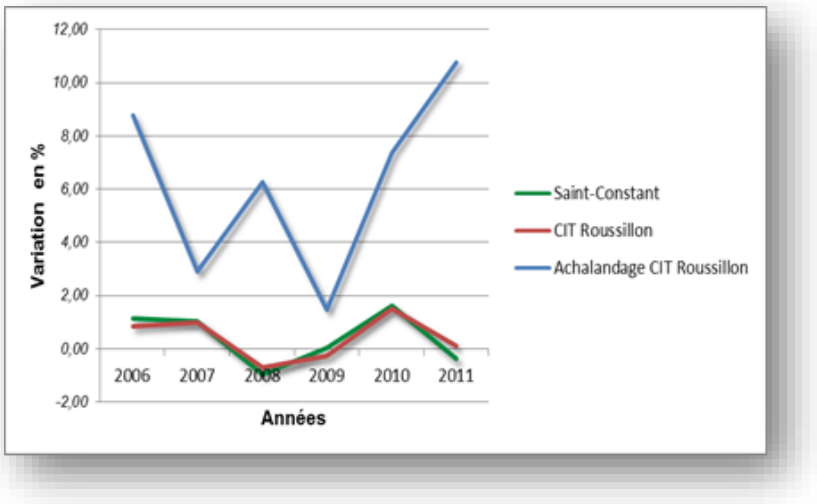
Au cours des dernières années, plus spécifiquement de 2007 à 2011, on observe une importante augmentation de l'utilisation du transport en commun, soit l'équivalent d'une augmentation annuelle de 6,3 pour cent, et ce, même si la population du CIT-Roussillon a augmenté de 0,43 pour cent en moyenne pour la même période. C'est donc dire que l'augmentation de l'achalandage n'est pas attribuable à une croissance démographique, mais bien à un changement dans les modes de déplacement. Le tableau 8 et le graphique 3 permettent d'illustrer ce propos.

Tableau 8 Évolution démographique du CIT Roussillon, par rapport au nombre annuel d'usagers du transport en commun, pour la période 2003- 2011

Population :	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Saint-Constant	23 324	23 627	24 165	24 433	24 679	24 449	24 452	24 849	24 749
Sainte-Catherine	16 039	16 454	16 536	16 636	16 770	16 570	16 309	16 568	16 764
Delson	7 182	7 181	7 226	7 271	7 382	7 475	7 609	7 698	7 659
CIT Roussillon	46 545	47 262	47 927	48 340	48 831	48 494	48 370	49 115	49 172
Achalandage CIT Roussillon	424 606	308 346	406 469	442 018	454 816	483 277	490 399	526 513	583 229

Sources : Mamot, Décrets gouvernementaux, 2003-2011, CIT-Roussillon, Statistiques - Tableau comparatif, 2001-2012)

Graphique 3 Variation de la population du CIT-Roussillon par rapport à la variation du nombre d'usagers (2006-2011)



Sources : Mamot, Décrets gouvernementaux, 2003-2011, CIT-Roussillon, Statistiques – Tableau comparatif, 2001-2012

En mai 2013, la Commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal a déposé au comité exécutif un rapport portant sur la priorisation des projets de transport en commun d'ici 2021, et ce, conformément aux orientations, aux objectifs et aux critères découlant du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

Pour mener à bien son mandat, la commission a consulté l'Agence métropolitaine de transport (AMT), les autorités organisatrices de transport

(AOT) et les municipalités. Une de ses recommandations portait spécifiquement sur la région, notamment sur le tronçon Ouest de la R132 (A30/R132), où l'on préconisait à court terme (horizon de cinq ans) le développement de mesures préférentielles pour autobus, de type SRB ou voies réservées.

Selon un rapport datant du 15 novembre 2011, concernant l'avant-projet préliminaire réalisé par les firmes Dessau/Génivar, les coûts de réaménagement de ce tronçon étaient estimés à plus de 167 millions de dollars, partagés de la manière suivante :

- Ministère des Transports 119,6 millions $;
- Ville de Sainte-Catherine 30,3 millions $;
- Ville de Delson 10,5 millions $ et
- Ville de Saint-Constant 6,6 millions $.[1]

Or, selon l'annexe II du "Plan québécois des infrastructures 2014-2024" du ministère des Transports, traitant de la liste des projets visés à l'article 9 de la *Loi sur les infrastructures publiques et autres projets*, dont le coût dépasse 50$ millions de dollars, le réaménagement en boulevard urbain de la R132, dans sa portion Ouest, n'est pas au calendrier des réalisations.[2]

Pourtant, ce projet d'investissements demeure l'épine dorsale des projets de redéveloppement dans la MRC Roussillon tant pour accroître l'efficacité que la sécurité dans le déplacement des personnes. De plus, dans le cadre de la nouvelle réglementation de la Ville de Saint-Constant, l'ensemble des normes doit être adapté de manière à considérer ce redéveloppement comme un projet susceptible d'être mis en chantier à court et moyen termes.

4.4 PROFIL DU CADRE BÂTI

Une qualité de vie dans un cadre champêtre

Depuis sa fondation, la ville de Saint-Constant prospère constamment, et ce, en protégeant son caractère champêtre. Au début du XXe siècle, la ville était considérée comme un coin de campagne paisible et enchanteur par les Montréalais. Encore aujourd'hui, Saint-Constant conserve ce trait de caractère qui lui est unique.

1 Dessau/Génivar, pour Transports Québec, "Réaménagement de la route nationale 132 en boulevard urbain ", Rapport d'avant-projet préliminaire, 15 novembre 2011, p. 19-11

2 Ministère des Transports, "Plan québécois des infrastructures 2014-2024 – Annexe II, Liste des projets visés à l'article 9 de la *Loi sur les infrastructures publiques et autres projets* dont le coût total est supérieur à 50 millions de dollars",

En 1973, la ville comptait une population de 6 000 habitants. Aujourd'hui, selon le dernier décret du Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, la population de Saint-Constant est de 26 577 habitants. Depuis les années '50, l'essor de la construction résidentielle demeure et de nombreuses familles décident d'y résider. Saint-Constant est donc un milieu dynamique qui se différencie.

Un cadre bâti assez récent

Tableau 9 Quelques données portant sur le cadre bâti de la ville de Saint-Constant et de trois villes comparables au sein de la MRC de Roussillon (2011)

2011	Ville de Saint-Constant	Ville de Sainte-Catherine	Ville de La Prairie	Ville de Candiac
Logements	8 920	6 560	9 100	7 420
Valeur moyenne des logements possédés ($)	258 973	228 540	296 818	357 349
Logement unifamilial (%)	83,3	69,7	63,4	76,9
Logement possédé (%)	85,1	79,9	74	86,9
Construction antérieure à 1991 (%)	67,7	49,8	56,5	47,3
Réparations majeures (%)	3,4	4,8	4,8	3,5

Source : Statistique Canada Enquête nationale sur les ménages de 2011.

Principaux constats :

- Une forte proportion de propriétaires (85,1 %) et de logements unifamiliaux (83,8 %) est observée au sein de la ville de Saint-Constant ;
- Le parc résidentiel est composé de 8 920 unités de logement, soit un nombre légèrement plus faible que celui de la ville de La Prairie, mais plus élevé que ceux des villes de Sainte-Catherine et de Candiac ; Le parc de logements est issu de différentes périodes de construction. Près des deux tiers des logements ont été construits antérieurement à 1991 (67,7 %) ;
- La valeur moyenne des logements est plus faible que celle des villes de La Prairie et de Candiac, soit respectivement de 14,6 et 38,0 pour cent.

Tableau 10 Quelques données portant sur le cadre bâti de la ville de Saint-Constant, de la MRC de Roussillon et de la province du Québec (2011)

2011	Ville de Saint-Constant	MRC Roussillon	Province du Québec
Nombre de logements	8 920	61 910	3 395 220
Valeur moyenne des logements possédés ($)	258 973	260 952	249 427
Logement unifamilial (%)	83,3	75,3	53,0
Logement possédé (%)	85,1	80,8	61,2
Construction antérieure à 1991 (%)	67,7	63,3	76,5
Réparations majeures (%)	3,4	5,2	7,2

- On remarque une forte proportion de logements unifamiliaux (83,3 %) comparativement à la MRC de Roussillon (75,3 %), de même qu'à la province du Québec (53,0 %) ;
- Seulement 3,4 % du stock de logements requiert des réparations majeures.
- Finalement, pour compléter cette partie se rapportant au cadre bâti, le tableau 10 permet d'illustrer une importante recrudescence des mises en chantier à compter de 2011, soit l'équivalent de plus de 1 000 logements, ce qui représente près de 40 pour cent des mises en chantier au cours des seize dernières années.

Tableau 11 Évolution du nombre de logements construits sur le territoire de Saint-Constant et dans la MRC de Roussillon (1998-2014)

ANNÉE	Ville de Saint-Constant	MRC de Roussillon	Proportion
1998	45	664	6,8 %
1999	94	650	14,5 %
2000	122	751	16,2 %
2001	141	844	16,7 %
2002	256	1435	17,8 %
2003	288	1455	19,8 %
2004	73	1404	5,2 %
2005	43	1214	3,5 %
2006	85	1073	7,9 %
2007	203	1379	14,7 %
2008	81	1172	6,9 %
2009	15	1078	1,4 %
2010	97	1397	6,9 %
2011	253	1227	20,6 %
2012	259	1063	24,4 %
2013	250	800	31,3 %
2014	244	794	30,7 %
Total	2 549	18 400	13,9 %

Sources : Schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon
Société canadienne d'hypothèque et de logement, 2014

Aujourd'hui, en août 2015, selon nos relevés, plus de 320 mises en chantiers sont déjà en cours, dont plusieurs logements de type locatif. Compte tenu de ces importantes augmentations, soit l'équivalent d'une hausse de 11 pour cent de l'ensemble des logements de la ville, il est probable que le prochain recensement présente un profil différent du cadre bâti, et ce, tant au niveau du type de propriété, de sa valeur que de l'âge moyen de ses bâtiments.

Parallèlement, il est noté un ralentissement dans l'augmentation des mises en chantier pour l'ensemble de la MRC-Roussillon. Plus précisément, alors que de 2011 à 2014, Saint-Constant enregistrait près de 40 pour cent de ses mises en chantier au cours des seize dernières années, la MRC enregistrait seulement 21 pour cent des mises en chantier, soit 3884 dont 1009 étaient issues de la Ville de Saint-Constant.

Selon les densités prescrites par le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) concernant spécifiquement les espaces vacants et à redévelopper ciblés, soit l'équivalent de près de 118 hectares, le nombre de nouveaux logements devrait augmenter de 3 900 d'ici 2031, soit l'équivalent d'une augmentation de la population de plus de 6 200, pour atteindre approximativement 35 000 personnes en 2031, et ce, si les objectifs de densification du PMAD sont rencontrés.

Le tableau 12 permet d'illustrer notre propos et le plan 4 permet de visualiser les espaces voués au développement et au redéveloppement résidentiels, soit les 162 hectares déposés en vue de l'adoption du PMAD et ceux qui restent à développer aujourd'hui, soit près de 102 hectares avec une densité moyenne requise de 40 logements à l'hectare.

Afin de favoriser la compacité de l'urbanisation et optimiser l'utilisation du sol, la ville de Saint-Constant possédant plusieurs zones prioritaires d'aménagement ou de réaménagement devra intégrer à ses règlements de zonage :

1) Une norme minimale de 45% sur les coefficients d'occupation au sol. Cette norme est applicable aux terrains à développer et à redévelopper dont la fonction dominante est soit l'habitation, le commerce ou le bureau. Elle exclut toutefois les zones de contraintes naturelles ;

2) Une norme minimale de 25% sur les coefficients d'emprise au sol. Cette norme est applicable aux terrains à développer et à redévelopper dont la fonction dominante est soit l'habitation, le commerce ou le bureau. Elle exclut toutefois les zones de contraintes naturelles.

Les projets émanant de ces développements représentant l'occasion d'offrir une typologie résidentielle variée. La mixité des fonctions devra être favorisée à proximité des réseaux de transport en commun.

Les secteurs 1, 2 3, 4 et 5 du secteur Héritage du Roussillon ainsi que les secteurs 6 et 7 (Terre 235, phase 2), ne sont pas assujettis aux normes de compacité du présent article. Étant donné que le nombre d'unités de logement a été fixé selon la capacité du réseau sanitaire, le COS et le CES ne s'appliquent pas, alors que les seuils de densité du tableau 13 du présent règlement seront respectés.

Tableau 12 Synthèse des superficies résidentielles, vacantes et à redévelopper et estimation de l'augmentation de la population en 2031

Types de superficies	Superficie brute (ha)	Densité brute moyenne (log/ha)	Nombre de logements estimé
Superficies déposées pour l'adoption du PMAD (2010)			
Vacantes	108,46	38	4 163
À Requalifier	53,67	38	2 060
Totales	**162,13**		**6 223**
Superficies modifiées (2010-2015)			
Vacantes			
Construites	41,35	14	585
Art. 22 et 32 MDDELCC	16,79		
À requalifier			
Construites	3,42	85	292
Ajouts	1,29	0	0
Totales	**60,27**	**15**	**877**
Superficies disponibles (2015)	**101,86**		
Densité moyenne prescrite	40		
Logements potentiels	3 909		
Nbre moyen de personnes /ménage	1,6*		
Population estimée (2031)	6 255		

***Source :** Statistique Canada, Ménages privés selon le type de construction résidentielle, par région métropolitaine de recensement, Recensement de la population 2011 (Montréal), catalogue no 98-313-XCB.

4.4.1 POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT – SECTEUR B (AUTOROUTE 30 – TOD-GARE SAINTE-CATHERINE)

Dans une perspective de créer de nouvelles opportunités de développement et d'optimisation de l'utilisation du sol, le tableau suivant indique le nombre de logements approximatifs potentiels que pourraient être en mesure d'accueillir les secteurs résidentiels vacants voués à du développement ou du redéveloppement illustrés au plan 2 selon les densités exigées, soit 40 logements à l'hectare et les contraintes possibles.

La gare Sainte-Catherine est l'une des deux aires TOD du territoire de Saint-Constant pour laquelle un PPU a été établi. Ces aires TOD permettent la consolidation du développement de la zone urbaine et des concentrations d'activités existantes en tenant compte des potentiels afin d'optimiser l'utilisation du sol. L'optimisation de la ressource nous dicte le respect d'une densité minimale de 40 log/ha dans les aires TOD. Ceci favorisera le maintien d'une croissance, car de moins en moins de secteurs restent disponibles à la croissance résidentielle sur notre territoire. L'ensemble des points d'accès au transport en commun localisé dans la MRC et identifiés au Plan métropolitain d'aménagement et de développement comme aires TOD devront notamment accueillir 40 % des nouveaux ménages de la MRC d'ici 2031.

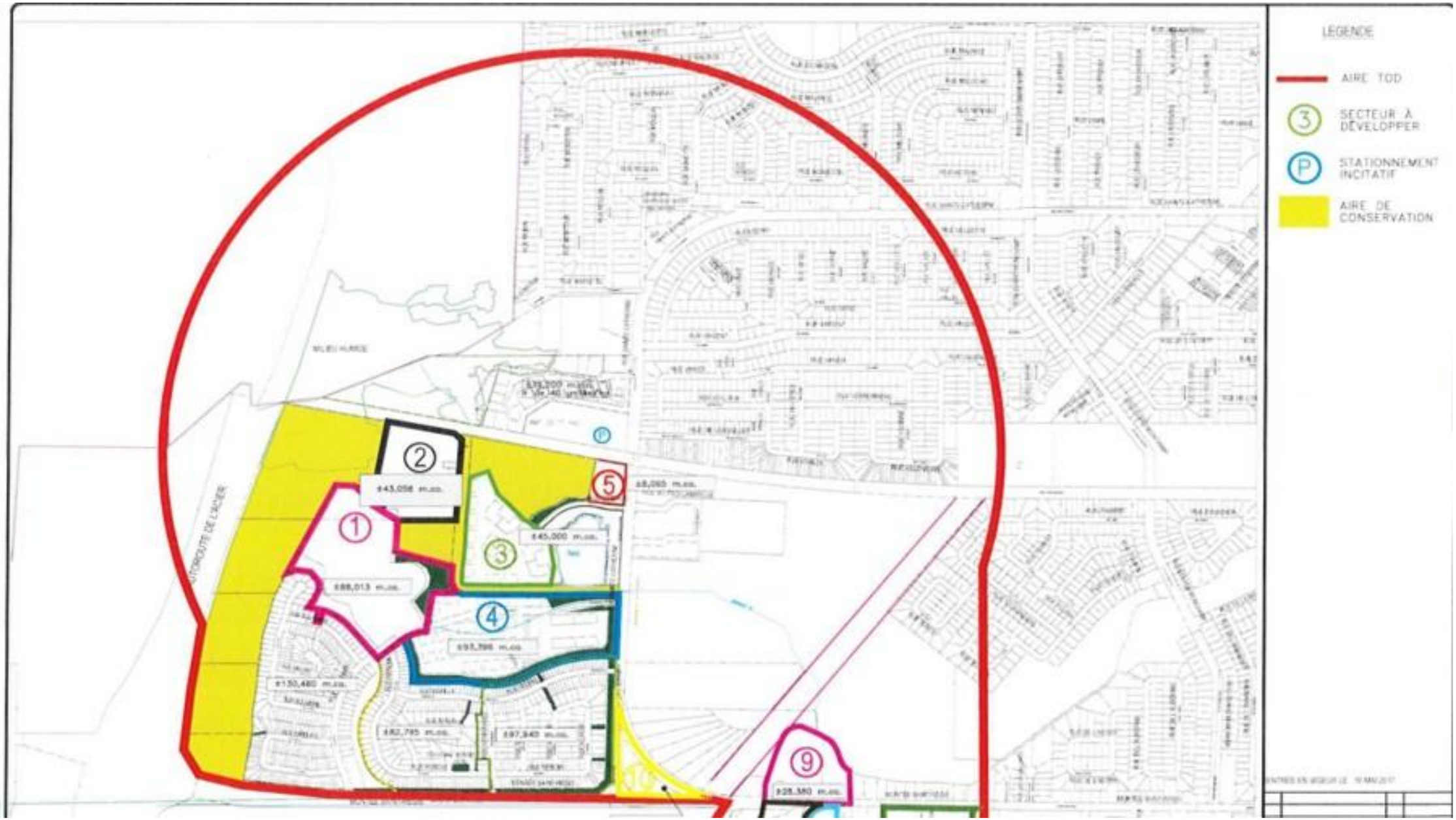
Tableau 13 Terrains résidentiels vacants (Secteur B) (A : 1653-20, V : 03-09-2020)

		Superficie potentielle approximative vouée au développement résidentiel **	Nombre de logements potentiel approximatif***	Seuil de densité minimum visé approximativement
SECTEURS	1	8,8 ha	155 logements	*
	2	4,3 ha	94 logements	*
	3	4,5 ha	250 logements	*
	4	9,3 ha	510 logements	*
	5	0,0008065 ha	À déterminer (commercial ou mixité résid./comm.)	*
	6	2,9 ha	120 logements	*
	7	3,3 ha	140 logements	*
	8	1,94 ha	90 logements	
	9	2,8 ha	300 logements	
	10	0,95 ha	200 logements	
TOTAL		**39,6 ha**	**1859 logements**	**Plus de 40 log./ha**

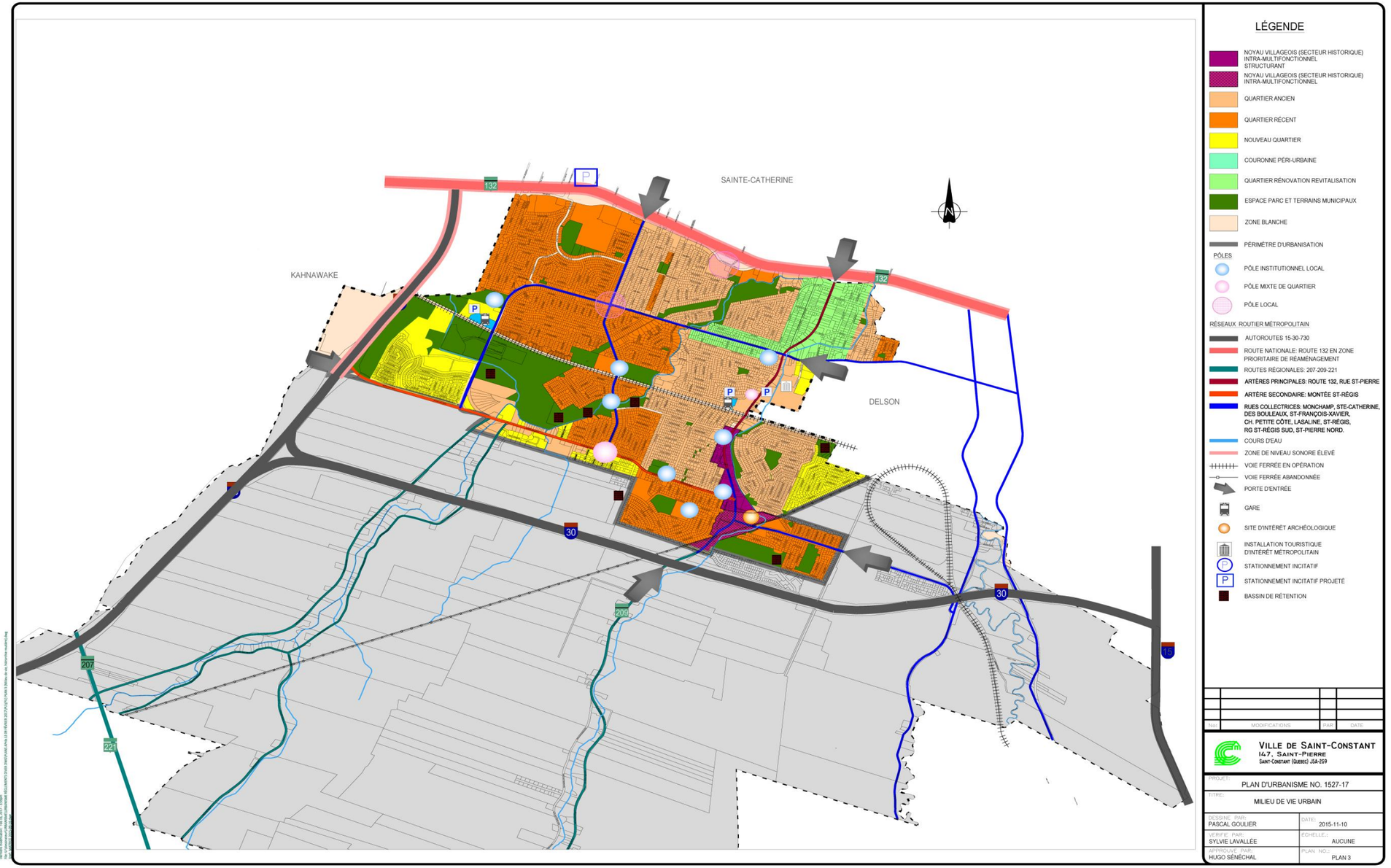
* Certains secteurs ont déjà reçu les approbations municipales quant au lotissement ou la signature d'un protocole.
** La superficie potentielle approximative vouée au développement résidentiel est brute (incluant les espaces verts, rue etc.)
*** La densité globale de 4 log/1000m2 se doit d'être atteinte pour l'ensemble des secteurs.

Source : Statistique Canada, Enquête nationale sur les ménages de 2011.

PLAN 2 Plan des terrains résidentiels vacants ou à développer (A : 1653-20, V : 03-09-2020)



PLAN 3 Milieu de vie



4.5 LES MILIEUX DE VIE

MILIEU DE VIE

La notion de milieu de vie s'apparente à celle d'un quartier, regroupant un secteur résidentiel relativement homogène, desservi par un ensemble d'activités pouvant être commerciales, de services, récréatives ou institutionnelles.

La délimitation des milieux de vie repose particulièrement sur la vocation des différents secteurs du territoire de la ville de Saint-Constant déjà bien établis ainsi que sur différentes caractéristiques telles que la typologie résidentielle, la période de construction, la qualité du cadre bâti, le couvert végétal et les contraintes naturelles et anthropiques.

Actuellement, de manière générale, les milieux de vie de la ville se caractérisent de la manière suivante :

- Présence d'ensembles résidentiels (selon différentes périodes de construction) et d'un cadre bâti homogène (majoritairement composé d'habitations unifamiliales isolées), révélant une faible diversité des densités et typologies d'habitations.
- Faible densité résidentielle (1,48 log./ha.)

La ville de Saint-Constant offre un cadre physique fonctionnel et une qualité de vie intéressante pour les citoyens.

Avant l'arrivée des nouvelles orientations urbanistiques, dictées par le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les milieux de vie se définissaient plus selon la typologie résidentielle et la période de construction. Or aujourd'hui, les milieux de vie devront se définir selon une nouvelle perspective et offrir de nouvelles orientations susceptibles de restructurer complètement les milieux de vie.

Avec ces nouvelles orientations, les milieux de vie se redévelopperont et ils seront susceptibles de s'articuler autour des pôles suivants :

- Le milieu de vie Nord
  (R132 – Corridor de transport en commun structurant) ;
- Le milieu de vie Est
  (TOD – Gare Saint-Constant) ;
- Le milieu de vie Ouest
  (TOD – Gare Sainte-Catherine) ;
- et le milieu de vie rural.

Le milieu de vie Nord regroupe l'ensemble des propriétés localisées au sud de la Route 132, sur une profondeur d'environ 500 mètres. Cette zone correspond au corridor de transport en commun structurant et ce, tel que défini au Plan métropolitain d'aménagement et de de développement (PMAD). Elle couvre une superficie approximative d'environ 1,76 km^2.

MILIEUX DE VIE

- Un territoire de faible densité ;
- Près de 77 % des logements construits avant 1991 ;
- Un noyau villageois historique et identitaire identifié ;
- Des équipements institutionnels et culturels structurants (hôtel de ville, musée ferroviaire national, bibliothèque, centre des loisirs, aréna, etc.) ;
- Des pôles de services de proximité bien répartis à l'intérieur des milieux de vie ;
- Un réseau existant de parcs et d'espaces verts. Un parc multifonctionnel structurant ;
- D'autres équipements municipaux (ateliers municipaux et écocentre).

Ce milieu de vie regroupe des quartiers plus anciens de la ville, quartiers dont leur développement a été influencé par leur accessibilité à partir de la Route 132. Ce corridor regroupe des bâtiments dont la majorité ont été construits avant 1985 et dans sa partie la plus à l'est, où les lots sont les plus grands, le cadre bâti est plus ancien, soit approximativement du début des années '60.

Le milieu de vie Est correspond à l'aire de « Transit Oriented Development » (TOD) de la gare de Saint-Constant, et ce tel que défini au PMAD, soit une superficie de 3,14 km^2 correspondant à un rayon de 1 km du point central qui est la gare de Saint-Constant.

Ce milieu de vie est celui qui regroupe la plus importante proportion de la population constantine. Il comprend notamment le cœur historique de la ville (noyau villageois), qui s'articule dans la partie sud de la rue Saint-Pierre, à partir de la voie ferrée du Canadien Pacifique en suivant la sinuosité de la rivière du même nom.

Conséquemment, le noyau villageois regroupe la plus grande proportion de bâtiments anciens de la ville, soit plusieurs constructions des années 1920. La rue Saint-Pierre, au croisement de la montée Lasaline, soit le cœur du village, regroupe à la fois commerces et services, de même que l'église de la Fabrique. L'hôtel de ville, les deux écoles (l'école primaire Vinet-Souligny et l'école intermédiaire Jacques-Leber), la bibliothèque, le centre d'hébergement de soins de longue durée (CHSLD) ainsi que l'édifice des services techniques sont situés un peu en retrait de cette partie plus centrale.

Outre le noyau villageois, le milieu de vie Est bénéficie d'une offre commerciale locale, concentrée dans sa partie plus au nord du noyau villageois et au sud de la montée des Bouleaux. Les pôles institutionnel et administratif de Saint-Constant y sont également localisés.

Ce milieu de vie Est presque entièrement construit, seuls quelques espaces vacants demeurent disponibles pour le développement et ils sont principalement localisés en bordure de la rivière Saint-Pierre. Depuis quelques années, la partie plus au nord de la rue Saint-Pierre est soumise à un redéveloppement. La présence de commerces lourds, de type garage de mécanique automobile étant voués à modifier leur usage, doublée de la proximité de la gare qui a développé son service offert au niveau du transport des personnes favorisent le redéveloppement des abords de la rue Saint-Pierre qui encore aujourd'hui sont soumis à d'importants changements, notamment au niveau de la densification du tissu résidentiel.

MILIEUX DE VIE

Considérant les caractéristiques des milieux de vie de la Ville de Saint-Constant, le concept d'organisation spatiale cherche à offrir **des milieux de vie de qualité s'articulant autour d'un réseau de transport efficace.**

Le milieu de vie est regroupé aussi des constructions bâties avant 1971 dans le secteur localisé au nord de la montée des Bouleaux et à l'est de la rue Saint-Pierre, soit des constructions datant des années '60.

Le milieu de vie Ouest se définit également à partir de l'aire TOD, telle que spécifiée au PMAD et cette fois, elle est reliée à la deuxième gare du territoire, la gare Sainte-Catherine. Cette aire couvre également une superficie de 3,14 km^2 correspondant à un rayon de 1 km du point central qui est la gare. Cette aire TOD, ou ce milieu de vie, se situe au nord de la montée Saint-Régis, dans le quadrant ouest de la rue Sainte-Catherine.

Ce secteur est en plein essor et depuis plus de quatre ans, il a accueilli plus de 600 nouveaux logements, soit l'équivalent d'environ 60 pour cent des mises en chantiers. Les typologies résidentielles y sont variées, mais présentent des densités plus élevées que l'ensemble des secteurs de la ville et une signature distinctive, notamment par la configuration du lotissement et la qualité architecturale des bâtiments (concept de développement plus contemporain).

Ce milieu de vie bénéficie de la proximité du parc Multifonctionnel, un parc d'une superficie de plus de 35 hectares, principal pôle récréatif de la ville. Un milieu de vie constitué de jeunes familles dynamiques souhaitant un milieu de vie attrayant pour s'établir. L'offre commerciale de ce milieu de vie s'articule principalement autour de l'intersection du boulevard Monchamp, de la rue Sainte-Catherine et de la route 132, ce qui est une offre commerciale relativement éloignée de ce nouveau noyau résidentiel. Outre ce nouveau secteur, le cadre bâti du milieu de vie Ouest est plus récent que celui de l'Est.

Le milieu de vie rural est caractérisé par l'omniprésence du milieu naturel (champs, espaces boisés, cours d'eau). Le cadre bâti y est homogène et comprend presque exclusivement des habitations unifamiliales isolées, implantées le long des axes de transport. La desserte en commerces et services, en parcs et espaces verts et en équipements récréatifs y est presque inexistante, ce milieu de vie étant situé en zone agricole permanente et constituant des îlots déstructurés, à bonne distance des secteurs urbanisés.

En somme, la caractérisation des milieux de vie permet de comprendre l'évolution du développement sur le territoire de la ville de Saint-Constant. Ces milieux de vie constituent des quartiers résidentiels qui seront à moyen terme dictés par un nouveau sentiment d'appartenance s'articulant principalement au niveau des aires TOD ou du corridor de transport en commun structurant.

PRINCIPES D'UN DÉVELOPPEMENT TOD

Il n'existe pas de recette unique à l'implantation d'un TOD, cependant, il se définit comme :

Une collectivité intégrée comprenant un mélange compact et plurifonctionnel d'usages urbains articulés autour d'une infrastructure lourde de transport collectif, dans un design favorisant l'activité piétonne, la convivialité, la protection de l'environnement, l'utilisation efficace des infrastructures et des services publics.

Il se traduit par **certains principes** :

- Réduire les impacts environnementaux du transport en favorisant l'utilisation de la marche et du transport collectif ;
- Réduire les impacts du développement urbain sur les milieux naturels et agricoles ;
- Augmenter l'éventail des choix d'habitations et de transport.

Il s'articule autour de **trois niveaux d'intervention** :

- Urbanisme: zonage, réglementation, design urbain,
- Planification des transports: priorité au TC,
- Promotion immobilière: nouveaux marchés.

___

Source : AMT, Transit Oriented-Development, Principes et potentiels pour la Région de Monrtéal, mars 2002

Seulement en termes de superficies, les aires TOD et le corridor de transport en commun totalisent une superficie approximative de 8 km^2, soit l'équivalent de plus de 69 pour cent de la superficie comprise à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, et ce, sans tenir compte de l'axe Saint-Pierre qui sera redéfini selon les prescriptions de densité spécifiées au schéma d'aménagement de la MRC. L'optimisation du développement, du redéveloppement et de la requalification peut donc prendre ici tout son sens.

Ces nouvelles orientations d'optimisation de la ressource « sol » auront un impact majeur sur la redéfinition des milieux de vie de la ville et leur croissance puisque toutes les nouvelles constructions visant tant un terrain vacant ou un site à redévelopper devront respecter des densités prescrites au schéma d'aménagement de la MRC.

ZONES	Seuil minimal de densité (logement/hectare)
TOD **Gare Saint-Constant**	**40**
TOD **Gare Sainte-Catherine**	**40**
Corridor de transport en commun structurant **R132**	**40**
Corridor de transport en commun local **Rue Saint Pierre**[1]	**30**

[1] Au schéma d'aménagement révisé (SAR), la densité prévue dans le corridor de transport en commun local est de 30 log./h

Parallèlement, le Plan vise à assurer la qualité de tous les secteurs et produits résidentiels, répondant à un ensemble de critères de performance en matière d'aménagement urbain, de qualité architecturale, d'aménagement du domaine public, de desserte en parcs et espaces verts, en infrastructures, en équipements communautaires, etc.

La planification des nouveaux espaces résidentiels devra également porter une attention spécifique à la capacité d'accueil des infrastructures ainsi qu'à la desserte commerciale de quartier. Afin de conforter l'importance du réseau vert de la ville, ces développements devront prioritairement s'articuler autour de parcs, d'espaces verts ou d'équipements publics et communautaires.

Tableau 14 Caractérisation des espaces vacants et à redévelopper par secteur

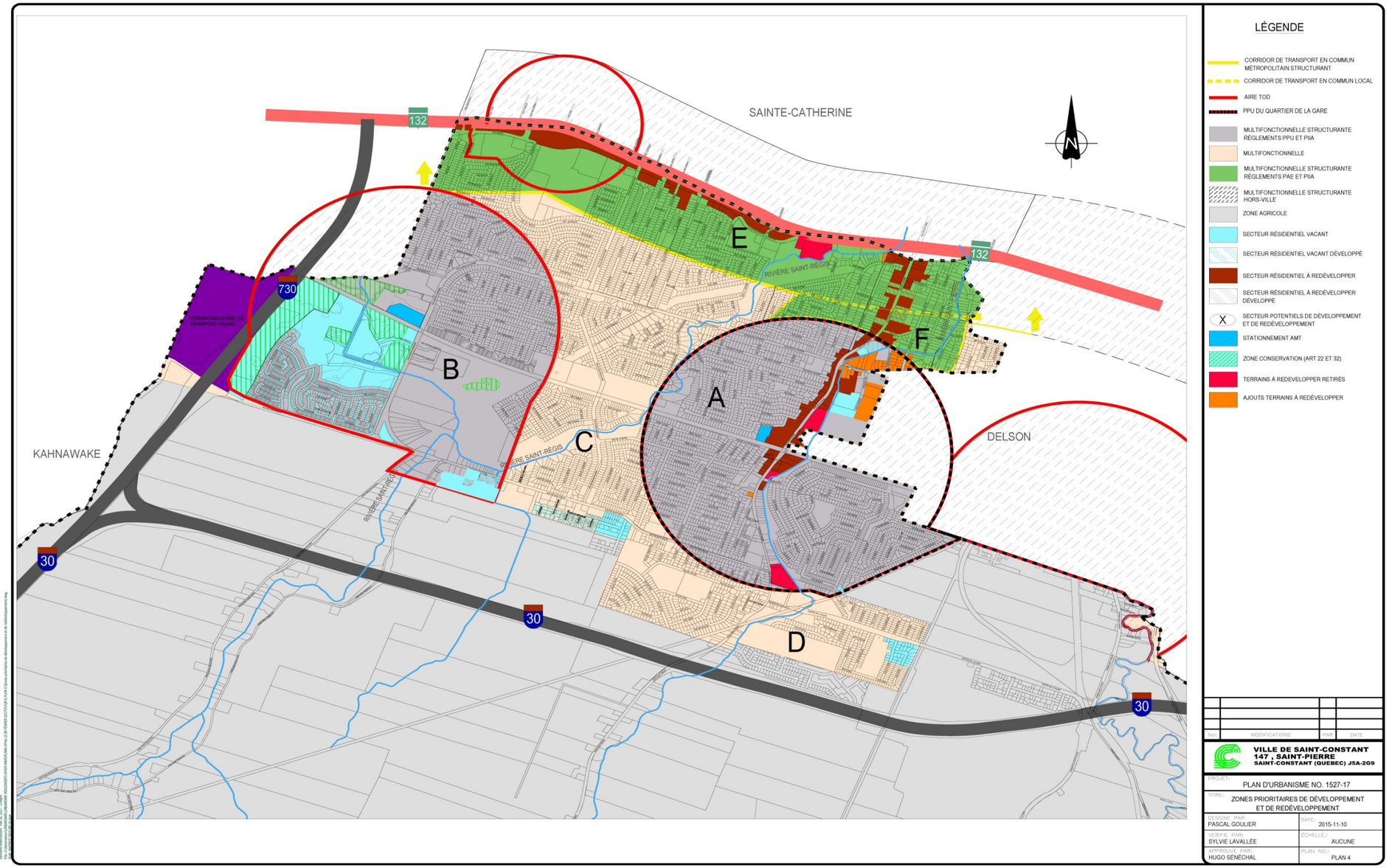
Potentiels de développement de site

SECTEURS VACANTS	DENSITÉS DÉPOSÉES POUR ADOPTION DU PMAD DE LA CMM			PLAN D'URBANISME 2016					
	Superficie brute (ha)	Densité brute (log/ha)	Unité de logement potentielle	Superficie développée (ha)	Superficie retirée (ha)	Superficie ajoutée (ha)	Nbre d'unités de logement	Densité brute (log/ha)	Superficie à développer
Secteur A1 TOD - Gare St-Constant	3,53	40	141	0,86			32	37	2,67
Secteur B Autoroute 30 TOD - Gare Ste-Catherine	94,62	40	3785	44,73	16,79		474	13	33,1
Secteur C Sud de Saint-Régis (hors TOD)	7,21	23	166	4,00			79	20	3,21
Secteur D Sud-ouest de St-Pierre (hors TOD)	3,1	23	71						3,1
Sous-Total	**108,46**	**38**	**4163**	**49,59**	**16,79**	**0,00**	**585**	**14**	**42,08**

Potentiels de requalification de site

SECTEURS À REQUALIFIER	DENSITÉS DÉPOSÉES POUR ADOPTION DU PMAD DE LA CMM			PLAN D'URBANISME 2016					
	Superficie brute (ha)	Densité brute (log/ha)	Unité de logement potentielle	Superficie développée (ha)	Superficie retirée (ha)	Superficie ajoutée (ha)	Nbre d'unités de logement	Densité brute (log/ha)	Superficie à développer
Secteur A2 TOD - Gare St-Constant	21,60	40	864		4,16	8,08			25,53
Secteur B Autoroute 30 TOD - Gare Ste-Catherine	2,18								2,18
Secteur E Corridor R132	26,00	40	1040	2,39	2,80	0,17	232	97	20,97
Secteur F Rue St-Pierre	3,89	40	156	1,03			60	58	2,86
Sous-Total	**53,67**	**38**	**2060**	**3,42**	**6,96**	**8,25**	**292**	**85**	**51,54**
TOTAL	**162,13**	**38**	**6223**	**44,77**	**6,96**	**8,25**	**877**	**20**	**101,86**

PLAN 4 Zones prioritaires de développement et de redéveloppement



LÉGENDE

- CORRIDOR DE TRANSPORT EN COMMUN MÉTROPOLITAIN STRUCTURANT
- CORRIDOR DE TRANSPORT EN COMMUN LOCAL
- AIRE TOD
- PPU DU QUARTIER DE LA GARE
- MULTIFONCTIONNELLE STRUCTURANTE RÈGLEMENTS PPU ET PIIA
- MULTIFONCTIONNELLE
- MULTIFONCTIONNELLE STRUCTURANTE RÈGLEMENTS PAE ET PIIA
- MULTIFONCTIONNELLE STRUCTURANTE HORS-VILLE
- ZONE AGRICOLE
- SECTEUR RÉSIDENTIEL VACANT
- SECTEUR RÉSIDENTIEL VACANT DÉVELOPPÉ
- SECTEUR RÉSIDENTIEL À REDÉVELOPPER
- SECTEUR RÉSIDENTIEL À REDÉVELOPPER DÉVELOPPÉ
- X SECTEUR POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENT ET DE REDÉVELOPPEMENT
- STATIONNEMENT AMT
- ZONE CONSERVATION (ART 22 ET 32)
- TERRAINS À REDEVELOPPER RETIRÉS
- AJOUTS TERRAINS À REDÉVELOPPER

No:	MODIFICATIONS	PAR	DATE

VILLE DE SAINT-CONSTANT
147 , SAINT-PIERRE
SAINT-CONSTANT (QUEBEC) J5A-2G9

PROJET: PLAN D'URBANISME NO. 1527-17	
TITRE: ZONES PRIORITAIRES DE DÉVELOPPEMENT ET DE REDÉVELOPPEMENT	
DESSINÉ PAR: PASCAL GOULIER	DATE: 2015-11-10
VÉRIFIÉ PAR: SYLVIE LAVALLÉE	ÉCHELLE.: AUCUNE
APPROUVÉ PAR: HUGO SÉNÉCHAL	PLAN NO.: PLAN 4

4.6 DES SECTEURS ÉCONOMIQUES DYNAMIQUES

SECTEURS À VOCATION ÉCONOMIQUE

Des interventions projetées par le MTQ sur le réseau routier dont la Route 132 de la limite de Kahnawake à la rue Principale à Delson vouées à une transformation en boulevard urbain. On y remarque un pôle commercial à portée régionale ;

Le tronçon artériel Saint-Pierre ;

Un potentiel de développement structurant dans la partie sud-ouest du territoire (secteurs vacants) ;

Une vocation agricole dynamique ;

Le prolongement de l'autoroute 30 offre une vitrine autoroutière supplémentaire.

L'ensemble des milieux de vie sont représentés schématiquement au **Plan 1 – Concept d'organisation spatiale** et *ils correspondent, de manière générale, aux zones de « Transit Oriented Dévelopment » (TOD) et de corridors de transport en commun, telles que spécifiées au schéma d'aménagement*.

4.6.1 LES SECTEURS COMMERCIAUX

***Secteurs commerciaux*.** Les secteurs commerciaux de la ville de Saint-Constant sont au cœur du développement économique de la région. En effet, au cours des dernières années plusieurs grandes surfaces de commerces au détail se sont implantées en bordure de la route 132. D'ailleurs, le nouveau pôle de grandes surfaces situé sur la route 132 répond à la demande des résidents de la ville de Saint-Constant et des villes avoisinantes. Ce rayonnement permet d'attribuer à Saint-Constant le statut de pôle commercial régional.

R132. Au cours des prochaines années, l'inéluctable transformation de la route 132 en boulevard urbain (intervention projetée par le ministère des Transports) devrait permettre de cristalliser ce développement commercial et de l'arrimer harmonieusement avec les villes limitrophes. Ce réaménagement de la route 132 (de la limite de Kahnawake à la rue Principale à Delson) en boulevard urbain servira à améliorer la sécurité et la fluidité de cette artère. Cette redéfinition de ce corridor de transport devra passer par une réappropriation des emprises du boulevard appartenant au ministère des Transports, emprises initialement destinées au prolongement de l'autoroute 30. Aujourd'hui, le prolongement de l'autoroute 30 étant réalisé, ces espaces vacants non exploités deviennent :

- Une opportunité de redéfinir ce corridor de transport en le rendant à une échelle plus humaine ;
- Un levier économique pour redynamiser le territoire ;
- Un outil pour augmenter l'assiette fiscale des municipalités limitrophes.

Une nouvelle définition du corridor de transport devra tenir compte des éléments suivants dans sa planification :

- De futurs développements immobiliers favorisant un meilleur encadrement de l'axe routier ;
- D'un tracé du corridor de transport mieux adapté aux débits tant véhiculaires que des cyclistes ou des piétons et ;
- Des aménagements urbains assurant à la fois la sécurité des déplacements tant véhiculaires que des piétons que l'embellissement du corridor de transport.

Alors qu'aujourd'hui cet axe de transport joue essentiellement un rôle utilitaire dans le déplacement de la communauté. Une fois réaménagé, il devrait permettre de redynamiser le secteur et favoriser une réappropriation de cet espace par les villes limitrophes.

Saint-Pierre. Outre l'axe de la route 132 qui favorise le développement commercial régional et multifonctionnel structurant, l'axe Saint-Pierre est voué quant à lui à une vocation plus locale et permettant aux Constantins de se définir un espace dynamique, un lieu d'échanges, d'activités à la fois résidentielles, commerciales et culturelles.

Cet axe nord-sud traverse l'ensemble de la ville et permet de relier à la fois la partie plus historique de la ville et le milieu agricole à la Route 132 et ce en longeant, sur une grande partie, la rivière Saint-Pierre.

Cette artère se divise en trois tronçons :

- R132 et montée des Bouleaux ;
- Montée des Bouleaux et Côte-Plaisance ;
- Côte-Plaisance et rang Saint-Pierre.

1er Tronçon – R132 & montée des Bouleaux

Ce premier tronçon se caractérise par une continuité du développement de la R132 en transition avec des développements résidentiels de haute densité, principalement de type locatif. Le coût des terrains et la proximité du réseau de transport en commun est largement attribuable à ce type de développement.

2e Tronçon – Montée des Bouleaux et Côte-Plaisance – Secteur centre-ville

Le second tronçon, quant à lui, regroupe à la fois le Musée ferroviaire canadien, la bibliothèque, le centre d'emploi, certains services municipaux, plusieurs commerces ainsi que la gare Saint-Constant.

Ce secteur dispose d'une concentration d'activités et de fonctions urbaines diversifiées qui lui vaut l'appellation de « centre-ville ». Cependant, ce secteur nécessite une bonne dose d'investissements afin de redynamiser le Quartier de la gare qui accueille la gare Saint-Constant. Le PPU spécifique à ce secteur et qui est joint au présent plan d'urbanisme permettra de planifier des interventions municipales qui favoriseront une densification ainsi qu'un milieu de vie complet et attrayant.

C'est dans cette portion du tronçon, spécifiquement à la hauteur de la montée des Bouleaux, que la rue Saint-Pierre suit le parcours de la rivière Saint-Pierre et ce, du côté est. L'ensemble de ses abords sont lotis et destinés à des commerces, rendant inaccessible la rivière et n'offrant que quelques percées visuelles via des espaces de stationnement. Ces commerces, occupant depuis plusieurs années ces lieux sont, pour la plupart, destinés à de la mécanique automobile et par la réglementation municipale sont en droits acquis depuis 2009. Les abords de la rivière demeurent accessibles au public seulement au niveau du Musée ferroviaire.

3e Tronçon – Côte-Plaisance et rang Saint-Pierre

Le dernier tronçon, soit la partie sud de la rue Saint-Pierre, dont le tracé débute de la voie ferrée à la partie agricole du territoire et ce, en continuant de longer la rivière Saint-Pierre, regroupe un ensemble de bâtiments patrimoniaux dont l'Église et le presbytère. Depuis 2006, cet ensemble de bâtiments constitués d'une quarantaine de constructions, spécifiquement énumérées dans un règlement, a déjà été visé par une règlementation municipale permettant aux propriétaires de bénéficier d'une subvention pour une restauration. Ce tronçon, constituant le noyau patrimonial de la ville, offre un potentiel intéressant pour inciter le développement de commerces de proximité et de restauration susceptibles de créer une animation et un lieu de rassemblement des Constantins.

Les 2e et 3e tronçons de la rue Saint-Pierre, compte tenu qu'ils comptent dans leur axe, à la limite des deux tronçons, la gare de Saint-Constant, font l'objet d'un Programme particulier urbanisme, soit la planification d'une première aire TOD (Transit Oriented Development). Cette nouvelle règlementation a spécifiquement pour objet d'orchestrer le redéveloppement du secteur en déterminant les orientations, les objectifs et les moyens de mise en œuvre en planifiant les affectations du sol et la densité de son occupation, en identifiant les modifications à apporter à la règlementation d'urbanisme, en créant divers programmes (acquisition d'immeuble, subventions municipales, etc.) et en hiérarchisant les divers projets..

Partie Sud-Ouest du territoire. Cette partie du territoire présente le plus grand potentiel de développement de la ville. Située à proximité de la gare Sainte-Catherine, elle fait l'objet d'une seconde zone dédiée au développement d'une aire de TOD, soit une aire de « Transit Oriented Development » d'un kilomètre de rayon, soit l'équivalent de 3,14 km^2. Elle est visée par une planification détaillée, à laquelle un Programme particulier d'urbanisme devra s'appliquer, tout comme l'aire TOD de la gare Saint-Constant.

Les zones d'affectations commerciales sont circonscrites principalement dans l'axe du boulevard Monchamp, de rue Sainte-Catherine et au sud sur la montée Saint-Régis.

Autoroute 30 et vocations à venir. Le secteur de l'autoroute 30 (intervention du MTQ), nouveau prolongement permettant depuis le 15 décembre 2012 de relier Candiac à l'entrée de la réserve de Kahnawake et de compléter ainsi le lien Sorel-Tracy à Vaudreuil-Dorion et ce, sans nécessairement être dans l'obligation d'utiliser la route 132. Ce nouveau prolongement permet ainsi d'offrir une nouvelle vitrine autoroutière à la ville de Saint-Constant sur des terres agricoles.

La ville de Saint-Constant ne compte présentement pas de parc industriel à son actif. Cependant, L'efficacité et la capacité des infrastructures de transport présentes sur son territoire devraient désormais positionner la ville et d'autres constituant la MRC comme un carrefour des corridors de commerce du Québec. La jonction des autoroutes 15 et 30 avec une entrée et une sortie sur des parcs industriels d'importance offrant une importante vitrine autoroutière ainsi que la présence au même endroit des réseaux ferroviaires de deux grandes compagnies nord-américaines, et possiblement une troisième, pourrait contribuer à promouvoir la localisation du projet de plateforme logistique intermodale de Roussillon dont la Ville de Saint-Constant sera partenaire.

4.6.2 L'IMPORTANCE DU SECTEUR AGRICOLE

Vocation agricole importante. La vocation agricole de Saint-Constant représente près de 79 % de la superficie du territoire municipal et elle accueille des entreprises agroalimentaires bien établies et reconnues. Cette composante contribue à façonner l'identité de Saint-Constant et à créer un environnement de qualité, de là l'importance de valoriser la zone agricole dynamique qui déjà accueille plusieurs entreprises florissantes telle, les Jardins Paul Cousineau, soit le plus important producteur et distributeur de brocolis au Canada permettant ainsi de confirmer le dynamisme de ce secteur économique. Au total, selon les statistiques 2010 de la CPTAQ (Commission de la Protection du Territoire agricole), la zone agricole totalise une superficie de 4541 hectares, regroupe une trentaine de fermes exploitant une superficie totale de 3379 hectares et étant principalement destinées à des cultures céréalières et protéagineuses.

Quelques commerces et industries se sont cependant immiscés au travers notre paysage agricole. Par exemple, les carrières Lafarge et Sintra de même que quelques autres commerces et industries occupent une partie du territoire zoné agricole.

La Ville de Saint-Constant devra voir à assurer la pérennité des activités agricoles en accordant une priorité aux activités et exploitations agricoles dans une perspective de développement durable. La Ville devra également circonscrire les usages autres qu'agricoles dans les secteurs agricoles moins viables.

4.6.3 LE DÉPLOIEMENT DES INFRASTRUCTURES DE SERVICES

SECTEURS À VOCATION ÉDUCATIVE

- 1 musée ferroviaire ;
- 1 bibliothèque ;
- 8 écoles (4 de niveau primaire, 3 de niveau secondaire et une destinée aux adultes) ;
- 4 centres de la petite enfance ;
- 1 maison des jeunes ;
- 15 parcs aménagés dont trois avec des jeux d'eau. Ils totalisent 58,6 ha d'aires de jeux ;
- 16 km de pistes cyclables et de liens piétonniers aménagés.

Infrastructures de services. La Ville de Saint-Constant possède de nombreuses infrastructures permettant les activités de détente et de récréation autant durant la saison estivale qu'hivernale, telles que des pistes cyclables, des sentiers pédestres, des patinoires extérieures et des parcs aménagés. De plus, Saint-Constant bénéficie de quatre centres de la petite enfance (CPE), de deux garderies privées, de huit écoles de niveau primaire (4), secondaire (3) et pour les adultes (1), d'une maison des jeunes, d'un camp de jour, de cliniques, d'une bibliothèque, d'un bureau de poste, d'un centre d'emplois et d'un Centre d'hébergement de soins de longue durée (CHSLD).

Par ailleurs, la Ville accueille, sur son territoire, une **installation touristique d'intérêt métropolitain** contribuant à renforcer son attrait touristique à l'échelle régionale et nationale, soit le Musée ferroviaire canadien (Exporail) qui se situe au cœur de quartier de l'aire TOD de la gare de Saint-Constant.

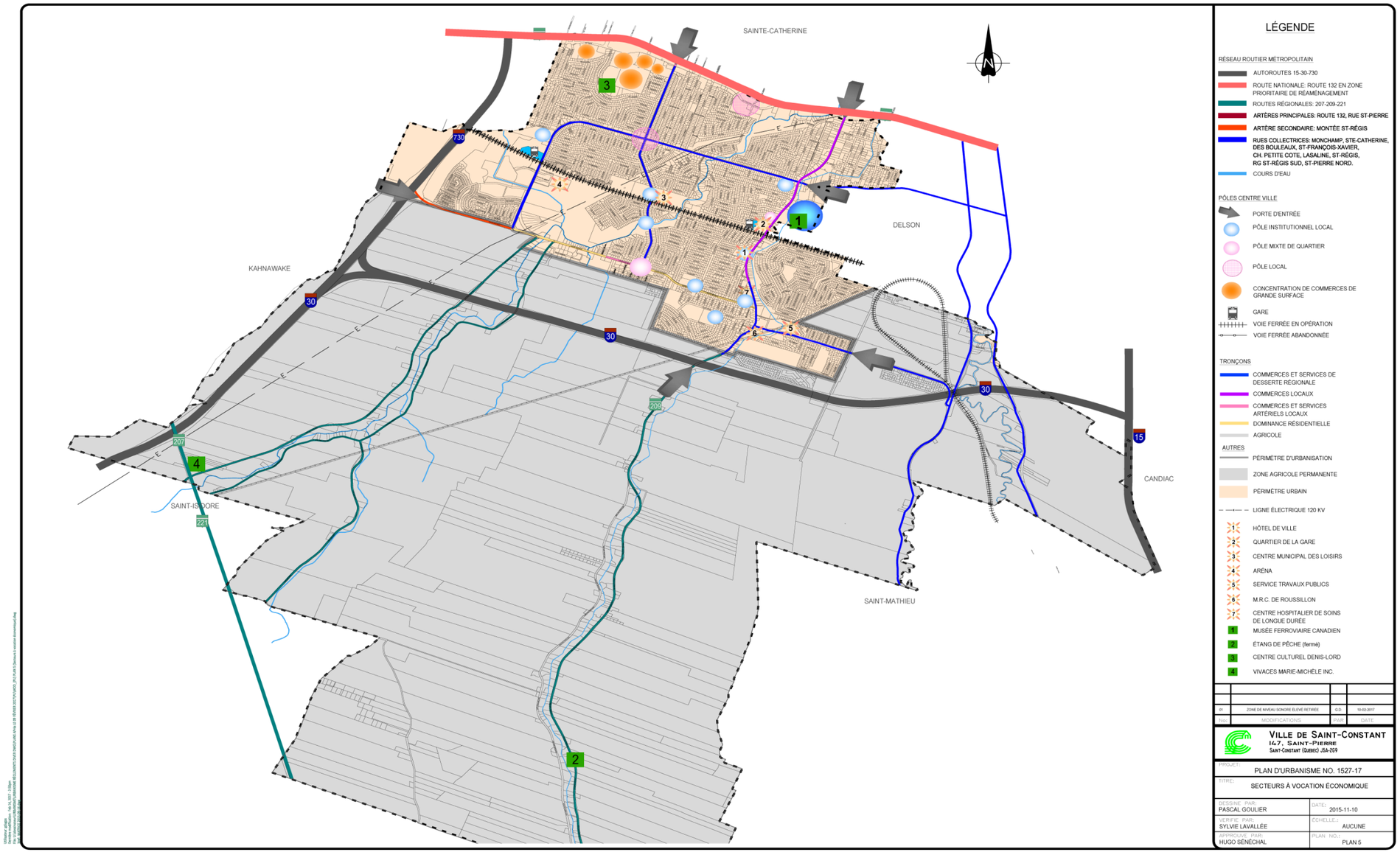
Certains sites d'intérêt culturel et touristique en milieu agricole se doivent également d'être encouragés, tel Les vivaces Marie-Michèle inc. (vivaces et fines herbes). L'étang de pêche Les jardins André Garand & Fils enr. a malheureusement fermé ses portes en 2016 et l'étang a reçu les permis permettant son remblai.

Dix-huit parcs et placettes totalisant une superficie de 60,4 hectares, dont trois d'entre eux sont localisés à proximité, soit :

- Parc multifonctionnel (35,2 ha.)
- Centre municipal (4,1 ha.)
- Parc du Petit-Bonheur (0,5 ha.)

Et permettent de regrouper plus de 68 % des espaces à vocation récréative. Ces parcs sont dotés de plusieurs équipements, modules de jeux pour différents groupes d'âge, terrains de soccer (11), terrains de volleyball de plage et de basketball, jeux d'eau, patinoire avec bandes et un aréna privé regroupant trois glaces complètent cet axe récréatif.

PLAN 5 Secteurs à vocation économique



4.7 LES COMPOSANTES IDENTITAIRES ET STRUCTURANTES

COMPOSANTES IDENTITAIRES ET STRUCTURANTES

- Une ville à dominance résidentielle ;
- Un territoire à vocation agricole, à raison de près de 79 % de sa superficie ;
- Une présence d'entreprises structurantes : Ciment Lafarge, Les Jardins Paul Cousineau ;
- Une vitrine importante via les corridors de transport : autoroutes 30 et 730, route 132 ;
- Un noyau villageois ;
- Deux gares de train de banlieue (Saint-Constant et Sainte-Catherine) ;
- Un musée ferroviaire national (Exporail) ;
- Des rivières structurant le territoire : Saint-Pierre, Saint-Régis et La Tortue.

À la lumière des données recueillies lors de la lecture du milieu, plusieurs éléments contribuent à la signature de la ville de Saint-Constant. De prime abord, les composantes identitaires permettent de caractériser la personnalité de la ville de Saint-Constant, alors que les composantes structurantes font ressortir les éléments qui façonnent et structurent le territoire.

4.7.1 LES COMPOSANTES IDENTITAIRES

La spécificité de la ville de Saint-Constant repose sur la superposition de trois trames, tant spatiales qu'historiques : la trame naturelle, la trame agricole et la trame patrimoniale.

Trame naturelle. Le cadre naturel de la ville de Saint-Constant est une large plaine, structurée par les rivières Saint-Pierre, Saint-Régis et de la Tortue qui sillonnent le territoire dans un axe nord-sud de manière à traverser les villes de Sainte-Catherine et de Delson, pour se déverser au fleuve Saint-Laurent. D'ailleurs, les rivières Saint-Régis et La Tortue sont considérées au schéma comme des espaces naturels présentant des potentiels écologiques. Les rivières Saint-Pierre, Saint-Régis et La Tortue de même que leurs branches doivent être protégées et misent en valeur en tant que territoires d'intérêt écologique.

Situé en territoire fortement agricole et urbain, le bassin versant de la rivière Saint-Régis s'étend sur 92 km^2 dans les municipalités de Saint-Isidore, Sainte-Catherine, Saint-Constant et Delson. Il comprend deux tributaires, la rivière Saint-Pierre et du Portage. En ce qui a trait à la petite rivière à la Tortue, elle s'étend sur d'une vingtaine de kilomètres et son bassin versant s'étend sur 55 km^2. De plus, on y retrouve plusieurs espèces de batraciens et de petits poissons et en hiver, la sauvagine fréquente un secteur situé à son embouchure.

Il faut mentionner que la bande riveraine de ces cours d'eau est assujettie à une distance de protection devant être obligatoirement conservée et maintenue à l'état naturel et ne permettant pas la construction de bâtiments auxiliaires ou accessoires.

De manière générale, la partie nord du territoire de la ville est urbanisée, tandis que dans la partie sud se sont des terres vouées à l'agriculture. Le couvert forestier est peu important et il se retrouve principalement dans la partie ouest de la ville dans un secteur en développement, soit la zone TOD de la gare Sainte-Catherine. Les champs à perte de vue dans la partie sud de la ville offrent un paysage intéressant et présente un milieu propice pour le développement d'un réseau cyclable.

Trame agricole. La zone agricole permanente, établie en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (L.R.Q., ch. P-41.1) couvre actuellement 79 % de la superficie totale du territoire, ce qui représente une superficie de 4 541 hectares. Le territoire agricole est réparti à l'intérieur de deux grands secteurs homogènes coupés par les rivières Saint-Pierre et Saint-Régis et par le prolongement de l'autoroute 30. Les principales cultures sont : le soja, le maïs-grain, les cultures fourragères et les légumes.

Trame patrimoniale et culturelle. Le noyau villageois représente le berceau du développement de la Ville. Il s'agit du secteur présentant l'intérêt patrimonial le plus significatif de Saint-Constant. Le noyau villageois est caractérisé par une mixité des fonctions, une trame urbaine particulière et un certain nombre de bâtiments anciens. Il ne bénéficie d'aucune reconnaissance officielle en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel (Chapitre P-9.002). Sa particularité a néanmoins été reconnue par la MRC Roussillon, qui l'a identifié en tant que secteur d'intérêt. La partie la plus ancienne du noyau villageois fait également l'objet d'un PIIA permettant un contrôle plus rigoureux des nouvelles insertions, des rénovations et de l'affichage.

La trame naturelle, la trame agricole et la trame patrimoniale et culturelle sont illustrées sur le plan 8 – Concept d'organisation spatiale.

4.7.2 LES COMPOSANTES STRUCTURANTES

L'organisation du territoire de Saint-Constant s'articule autour des éléments suivants :

Réseaux de transport. Le réseau de transport est composé du réseau routier, du réseau de transport collectif et des corridors de transport d'énergie :

Transport routier. Le territoire de Saint-Constant bénéficie d'une desserte routière hiérarchisée, formée de différents types d'axes routiers : les autoroutes, les routes nationales et régionales, les collectrices urbaines et les routes artérielles. L'autoroute 30 divise le territoire agricole de la ville

dans sa limite sud et dans un axe Est-Ouest permettant de le relier aux pôles des villes de Sorel-Tracy et de Vaudreuil-Dorion. Le réseau autoroutier est appuyé par la présence de la route nationale R132, de responsabilité provinciale et qui dessert, notamment, l'ensemble de la Montérégie. Elle constitue la limite nord de la ville et partage ce corridor de transport avec les villes limitrophes de Sainte-Catherine, Delson et la réserve de Kanhawake. Elle permet également d'effectuer le lien avec l'autoroute 30 via l'A730 et l'A930. La route régionale 209 qui emprunte le parcours de la rue Saint-Pierre au rang Saint-Pierre permet de traverser la ville dans un axe Nord-Sud reliant la ville de Sainte-Catherine via la R132 jusqu'à la frontière américaine en croisant l'autoroute 30, mais sans qu'aucun échangeur ne permette de relier les deux routes. Finalement, six (6) collectrices urbaines assurent la desserte de l'intérieur des milieux de vie (voir tableau 15).

***Transport collectif*.** La ville de Saint-Constant est desservie par un conseil inter municipal de transport (CIT), soit le CIT Roussillon qui permet de relier Saint-Constant, Delson et Sainte-Catherine aux Terminus Centre-ville de Montréal, Angrignon, Longueuil et Brossard.

Le service propose environ douze circuits réguliers, qui sont en fonction principalement sur semaine durant les heures de pointe et desservent les principaux points d'achalandage de la ville. Un service minimal est toutefois assuré en dehors des heures de pointe et durant la fin de semaine. Un service de type taxibus dessert également les secteurs plus éloignés et ils sont offerts uniquement sur demande.

Le territoire de Saint-Constant est également desservi par un réseau ferroviaire partagé par deux grandes compagnies nord-américaines, soit le Chemin de fer Saint-Laurent et Hudson (SL&H) et la compagnie des chemins de fer nationaux du Canadien Pacifique (CP), laquelle étant la seule compagnie assurant le transport des personnes. Deux gares exploitées par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) desservent ce réseau, soit la gare de Saint-Constant qui est dotée d'un stationnement de 367 places et celle de Sainte-Catherine qui bénéficie de 849 espaces de stationnement. La première est localisée sur la rue Saint-Pierre à proximité de services municipaux telle la bibliothèque et du secteur historique de la ville. La seconde, dessert un nouveau quartier résidentiel localisé dans le secteur ouest de la ville dans le quadrant sud-est des autoroutes 30 et 730.

Plusieurs études, qu'elles émanent soit par l'AMT ou le CIT, visent à améliorer le service de transport en commun (corridor R-132/134 de service rapide par bus, voie réservée et stationnements, ligne de train de banlieue Montréal-Candiac et son prolongement). Également, l'Agence métropolitaine de transport a procédé à des investissements à la gare Saint-Constant en procédant à son aménagement permanent. Elle devra poursuivre sa lancée du côté de la gare Sainte-Catherine afin d'y prévoir un aménagement permanent et procéder à des études et à de l'acquisition de terrain. Et afin de garantir la convivialité des secteurs et d'optimiser l'utilisation du sol (en particulier à des fins résidentielles), la Ville devra travailler à des mesures visant la réduction à la source des impacts négatifs

liés au stationnement incitatif (relocalisation, stationnement souterrain ou étagé, etc.).

Avec la venue de la densification, le présent plan d'urbanisme prévoit que la consolidation du milieu urbain se doit d'être faite en structurant les corridors de transport en commun ainsi que les aires TOD (et concentrations d'activités) car cela est un gage d'un milieu de vie bien établie. En ce moment, nos aires TOD et nos corridors de transport ne profitent pas tous d'une optimisation de leur desserte en transport alors que nous devons assurer une desserte efficace des aires TOD et des corridors structurants par le transport en commun. Nous devons également assurer une desserte adéquate du reste du territoire par une complémentarité de modes de transport en priorisant, lorsque possible, les transports collectifs et actifs.

Dans le but d'atteindre les objectifs régionaux, la Ville de Saint-Constant entend travailler à un plan de mobilité durable qui dresserait dans un premier temps plusieurs constats dont l'un sur le mode de transport actuellement privilégié par les citoyens et les façons de les amener à optimiser les modes de transport alternatifs ou complémentaires à l'automobile.

Un milieu de vie plus dense est en émergence sur le premier tronçon de la rue Saint-Pierre alors que la desserte en transport en commun n'est pas optimale. Un milieu de vie axé sur le transport en commun est souhaité à proximité et aux abords de la route 132 alors que son aménagement actuel dans l'attente du boulevard urbain n'est pas adéquat.

L'intégration de nouveaux liens de transport en commun empruntant des circuits stratégiques pourrait favoriser l'augmentation de l'utilisation du transport en commun. Le système léger sur rail (SLR) lié au nouveau pont Champlain qui sera intégré aux réseaux de transport existants viendra probablement donner un nouveau souffle à ces options.

Entre temps, la Ville doit poursuivre ses efforts afin de favoriser la mobilité active en lien avec les réseaux de transport afin de mieux consolider le développement de son milieu urbain. Les moyens de mise en œuvre suivants sont à considérer, soit :

- La mise en place d'un plan de mobilité active et durable;
- L'amélioration de l'inter connectivité entre les gares et les autres réseaux et moyens de transport et également la desserte entre les différents secteurs de la ville en collaboration avec le CIT Roussillon;
- La poursuite du dossier du réaménagement de la route 132 en un boulevard urbain participant à la mobilité active et durable;
- La mise en place de programmes incitatifs et de politiques favorisant la mobilité active, autant public que privé (ex. : Passeport Santé au niveau municipal);
- L'utilisation d'outils réglementaires (PIIA, PAE, PPU).

***Transport d'énergie*.** Plusieurs lignes de transport d'électricité sillonnent le territoire de Saint-Constant, dont une ligne triple qui rejoint le poste de transformation de Delson et permettant de redistribuer l'énergie entre les différentes lignes (poste de et poste). Ces infrastructures ont un impact négatif sur la qualité du paysage. Un gazoduc et un oléoduc traversent également le territoire de Saint-Constant. Le gazoduc passe en bordure la Route 132 que l'oléoduc suit. Par ailleurs, un nouveau pipeline (projet Pipeline Saint-Laurent) a été construit en 2011 et traverse le territoire.

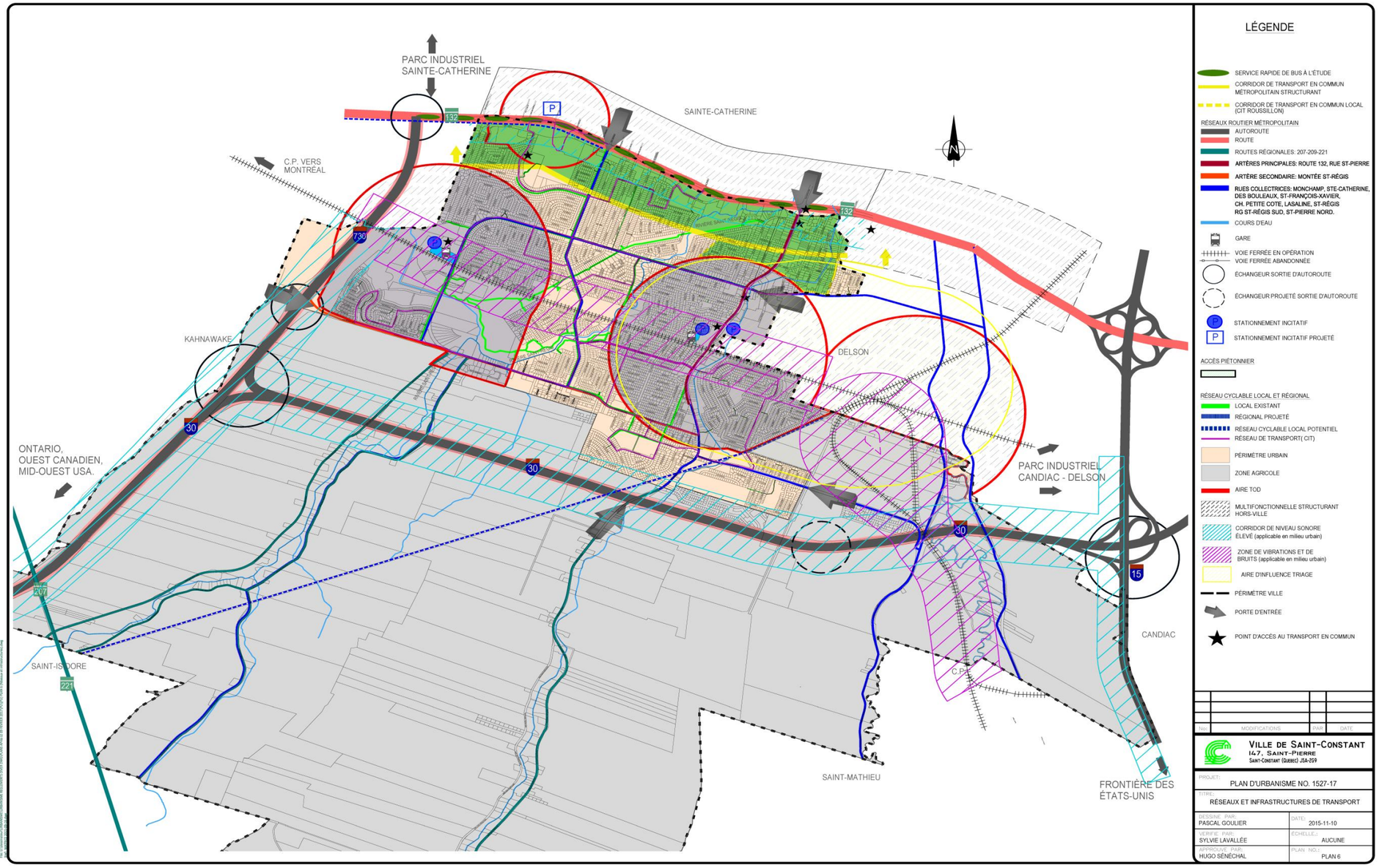
Tableau 15 **Éléments structurants des réseaux de transport**

Réseau routier métropolitain

▪ Autoroutes	15 30	Autoroute de l'Acier
	730	Autoroute de l'Acier (de Saint-Constant à Sainte-Catherine)
▪ Route nationale	132	
Route régionale (provinciale)	209 221	Rang & rue Saint-Pierre
Collectrices urbaines	Boulevard Monchamp Chemin Saint-François-Xavier Montée des Bouleaux Montée Saint-Régis Montée Lasaline Rue Sainte-Catherine	
Routes artérielles	Rangs Saint-Régis Nord & Sud	
Voies ferrées en opération	2	Canadien Pacifique (CP) Saint-Laurent & Hudson (SL &H)
Voie ferrée abandonnée	1	Canadien National (CN) **(désaffecté)**
Infrastructure de triage (faisceaux ferroviaires d'attente et gares de triage de petite capacité)		Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et Chemin de fer Saint-Laurent et Hudson (SL&H)
Transport d'électricité	1	Ligne triple (120 kv)
Gazoduc	1	En bordure de l'Autoroute 15
Oléoduc		

Source : Schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon, Plan 20 – Hiérarchie du réseau supérieur, 17 novembre 2014.

Plan 6 Réseau et infrastructures de transport



Réseaux et équipements, récréatifs et éducatifs. La Ville de Saint-Constant possède de nombreuses infrastructures permettant les activités de détente et de récréation autant durant la saison estivale qu'hivernale, telles que des pistes cyclables, des sentiers pédestres, des patinoires extérieures et des parcs aménagés. De plus, Saint-Constant bénéficie de quatre centres de la petite enfance (CPE), de deux garderies privées, de huit écoles de niveau primaire (4), secondaire (3) et pour les adultes (1), d'une maison des jeunes, d'un camp de jour, de cliniques, d'une bibliothèque, d'un bureau de poste et d'un centre d'emplois.

Par ailleurs, la Ville accueille un équipement important renforçant son attrait touristique à l'échelle régionale et nationale, soit le Musée ferroviaire canadien (Exporail) qui se situe au cœur du quartier de l'aire TOD de la gare de Saint-Constant.

Dix-huit parcs et placettes totalisent une superficie de 60,4 hectares. Trois d'entre eux sont localisés à proximité l'un de l'autre et permettent de créer un pôle récréatif majeur regroupant ainsi plus de 68 % des espaces à vocation récréative. Ces derniers sont les suivants :

- Parc multifonctionnel (35,2 ha.)
- Centre municipal (4,1 ha.)
- Parc du Petit-Bonheur (0,5 ha.)

Et permettent de regrouper plus de 68 % des espaces à vocation récréative. Ces parcs sont dotés de plusieurs équipements, modules de jeux pour différents groupes d'âge, terrains de soccer (11), terrains de volleyball de plage et de basketball, jeux d'eau, patinoire avec bandes et un aréna privée regroupant trois glaces complète cet axe récréatif.

Les Constantins bénéficient également de la présence d'un réseau de liens piétonniers et de pistes cyclables de plus de 16 kilomètres desservant les milieux de vie situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.

À l'extérieur du périmètre d'urbanisation, un réseau cyclable régional est prévu sur route dans le schéma d'aménagement révisé. Cependant, en raison du caractère peu sécuritaire de celui-ci, un circuit empruntant une ancienne voie ferrée abandonnée est présentement en étude.

Périmètre d'urbanisation. Le périmètre d'urbanisation correspond à la portion du territoire où se concentre une diversité de fonctions. Il établit la limite entre le milieu urbain et le milieu rural et constitue une ligne de démarcation entre les différents types d'activités. C'est à l'intérieur de cette limite que sont concentrées la croissance urbaine et la mise en commun des équipements.

Le périmètre d'urbanisation joue un rôle important permettant de distinguer la localisation des activités agricoles des activités urbaines et ainsi, de protéger les terres agricoles qui pourraient être soumises à la pression du développement économique. Ce périmètre permet également de circonscrire les espaces qui pourront être soumis au développement ou au

redéveloppement et ainsi, planifier les fonctions urbaines à privilégier pour répondre au développement de la ville.

La délimitation du périmètre d'urbanisation de la ville de Saint-Constant est issue du Schéma d'aménagement de la MRC de Roussillon. La partie urbanisée du territoire correspond à la partie Nord du territoire. En fait, la limite du périmètre d'urbanisation de Saint-Constant correspond à celle de la zone agricole permanente. À l'heure actuelle, les espaces demeurant disponibles pour le développement résidentiel, commercial et industriel à l'intérieur du périmètre d'urbanisations sont limités, ce qui risque de constituer à moyen terme, un frein au développement dans les prochaines années si celui-ci n'est pas modifié.

La Ville de Saint-Constant souhaiterait qu'éventuellement des aires d'expansion urbaine, spécifiquement destinées au développement industriel, soient identifiées schéma d'aménagement et de développement, notamment dans l'éventualité de l'aménagement d'une voie d'accès à l'autoroute 30.

Avant de procéder à une demande d'agrandissement de son périmètre d'urbanisation en vue de développer un nouveau secteur résidentiel, la Ville de Saint-Constant devra démontrer à la MRC qu'elle a accueilli au sein de sa (ses) zone(s) prioritaire(s) d'aménagement et de réaménagement, un nombre de nouveaux logements correspondants à minimalement 40 % du potentiel d'accueil en logements applicable à son territoire. Cette démonstration ne vise pas notamment une demande d'agrandissement d'un périmètre d'urbanisation pour les besoins suivants :

1) Assurer le bon fonctionnement des réseaux d'approvisionnement en eau potable, d'assainissement des eaux usées ou de communication ;
2) Consolider un usage public existant ou un usage privé répondant à des besoins d'intérêt public ;
3) Utiliser et/ou construire un équipement ou un réseau d'utilité public ;
4) Exclure de la zone agricole un ou des terrains ayant fait l'objet d'une réinclusion en zone agricole par une décision de la Commission de protection du territoire agricole du Québec.

Noyau villageois. Le noyau villageois constitue le lieu d'implantation d'origine de Saint-Constant. Il s'articule autour du 2e tronçon de la rue Saint-Pierre, soit entre la montée des Bouleaux et Côte-Plaisance. Il se caractérise par un cadre bâti ancien, une trame urbaine plus serrée qu'ailleurs et regroupe à la fois des bâtiments institutionnels et administratifs locaux, susceptibles d'en faire à la fois un pôle administratif.

Pôle institutionnel. La Ville de Saint-Constant bénéficie de la présence d'un pôle institutionnel structuré, localisé de part et d'autre de la voie ferrée du Canadien Pacifique dans la partie ouest de la ville. Plusieurs équipements majeurs y sont localisés : la gare Sainte-Catherine, l'école primaire l'Aquarelle, l'école secondaire Armand-Frappier et d'un parc multifonctionnel d'une superficie de 35,2 hectares. Ce dernier regroupe

des aires de jeux pour les 2 à 5 ans, les 6 à 12 ans et les personnes à mobilité réduite, 6 terrains de soccer, 1 terrain de volleyball de plage et de basketball. Et finalement, en complément au pôle institutionnel, un complexe sportif privé, regroupant trois glaces a été construit, soit le Complexe sportif St-Constant Inc. (Syscomax inc.).

***Pôle administratif*.** Le pôle administratif s'articule principalement près de la croisée de la voie ferrée et de la rue Saint-Pierre. C'est à cet endroit que sont localisés la plupart des bâtiments administratifs de Saint-Constant : l'hôtel de ville, caserne d'incendie, bibliothèque, le centre d'emploi, auxquels s'ajoutent le Musée ferroviaire canadien et la gare de Saint-Constant ouverte en 2012 et son stationnement de 269 places, réaménagé en 2014. Un peu plus au sud de ce pôle, on retrouve d'autres bâtiments administratifs tels : les ateliers municipaux et les bureaux de la Municipalité régionale de Comté de Roussillon.

***Secteurs commerciaux*.** Les secteurs commerciaux correspondent aux grandes artères et aux pôles où la fonction commerciale joue un rôle structurant à l'échelle municipale. Sur l'ensemble du territoire, deux principaux axes sont identifiés où se développe les espaces commerciaux, soit la Route 132 et la rue Saint-Pierre. Les commerces de la Route 132 ont une vocation de desserte beaucoup plus régionale, tandis que ceux de la rue Saint-Pierre sont à desserte locale. La montée des Bouleaux / rue Sainte-Catherine dans sa portion nord et la montée Saint-Régis regroupent également quelques espaces commerciaux, mais ils sont beaucoup moins importants et ils sont principalement destinés à de la desserte locale.

***Secteurs industriels*.** Les affectations du sol de type industriel sont quasi absentes du territoire de la ville de Saint-Constant. Seule une bande de terrain de 26,7 hectares, propriété du ministère des Transports, localisée le long de de l'A730, dans sa portion ouest est vouée à une vocation industrielle notable.

Cependant, cette zone comportant l'affectation industrielle de transport située à l'ouest de l'autoroute 730 est totalement inoccupée et ne possède aucune desserte, tant au niveau de l'aqueduc, de l'égout ou au niveau pluvial. Ce site n'est actuellement pas accessible par le territoire de Saint-Constant et un boisé occupe la totalité de sa superficie.

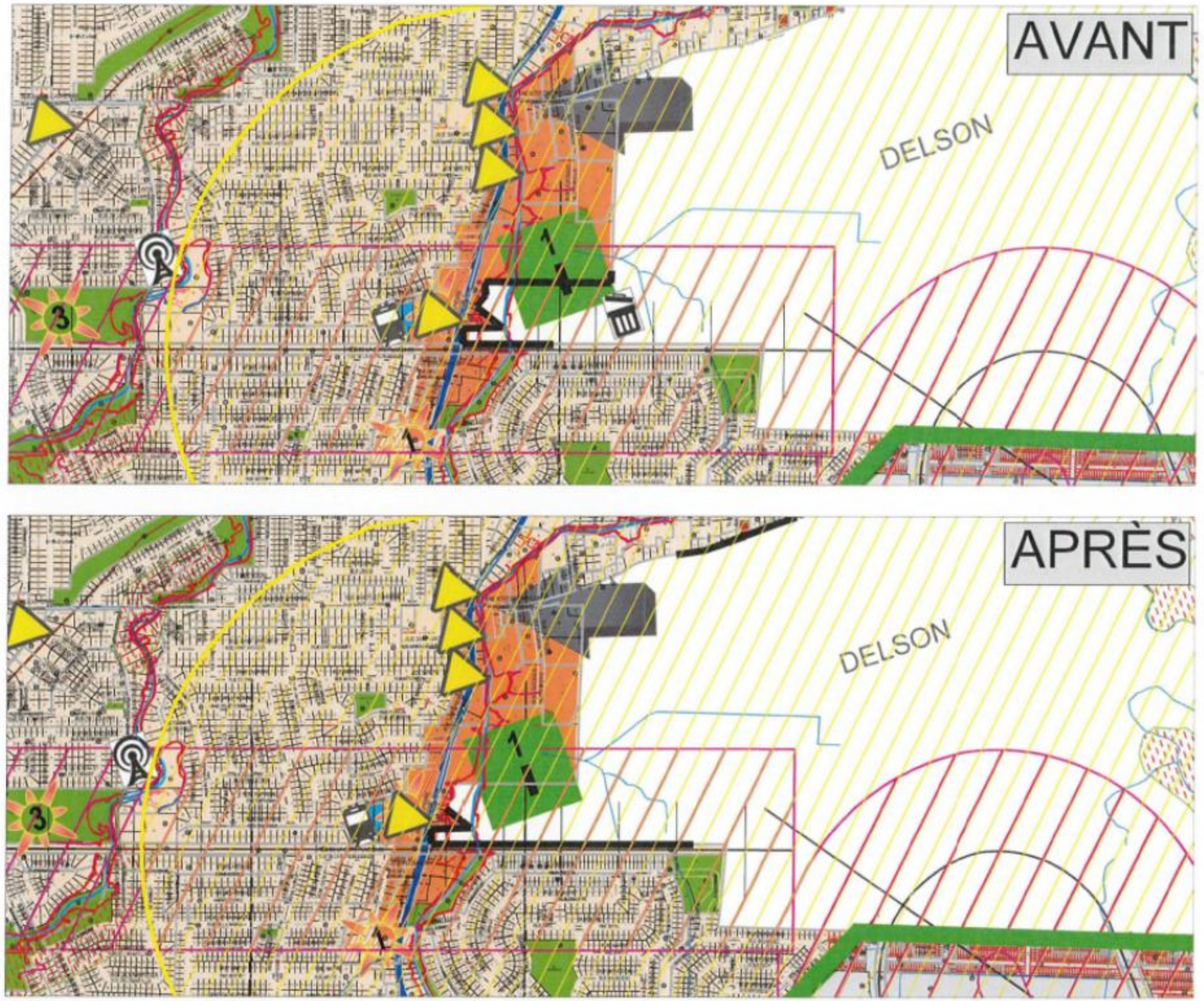
Dans le but de diversifier la structure fiscale de la ville et de créer un nouveau bassin d'emplois pour la population, la Ville de Saint-Constant souhaiterait destiner une portion de son territoire à une nouvelle affectation industrielle. Actuellement, à moyen et long termes, les espaces pouvant être voués à cette nouvelle affectation pourraient être localisés en bordure des autoroutes 30 et 15, dans le prolongement des secteurs industriels de Candiac et Delson, si un dézonage était octroyé.

***Zone agricole permanente*.** La zone agricole décrétée correspond au territoire régi par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles. Celle-ci couvre 4 541 hectares, soit l'équivalent de 79,6 % de la

superficie municipale. Au total, le territoire regroupe une trentaine de fermes exploitant une superficie de 3 379 hectares, soit l'équivalent de 74,4 % de la superficie vouée à cette vocation. Le potentiel agricole des sols est élevé, soit de classes 2 à 3. En 2010, les principales sources de revenus agricoles déclarées par les exploitants de Saint-Constant provenaient de la production végétale, soit 12,3 M et les principales cultures étaient : les céréales, le soya, les légumes et les fourrages (luzerne et foin).

Les composantes structurantes sont identifiées au plan 8 – Concept d'organisation spatiale.

Plan 7 Composantes identitaires et structurantes (A : 1598-19, V : 29-04-2019)



Ville de
Saint-Constant

PROJET DE RÈGLEMENT No. 1598-19

Projet de règlement modifiant le plan 7 composantes identitaires et structurantes du plan d'urbanisme 1527-17

ANNEXE "1"

G. Dugas
préparé par:

S. Lavallée
approuvé par:

dossier:

maire

Décembre 2018
date:

secrétaire-trésorier

CHAPITRE 5 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

L'organisation actuelle du territoire de Saint-Constant révèle une ville à caractère résidentiel de très faible densité. **Saint-Constant est donc un milieu de vie avant tout !** Or, aujourd'hui, les municipalités sont confrontées à divers défis dont celui de tendre vers une collectivité viable et durable. *« Les collectivités viables ne sont plus uniquement associées à des impératifs de qualité de vie aux plans social et environnemental. Dans un contexte de plus en plus global et concurrentiel, il s'agit désormais d'un facteur d'attrait, de compétitivité, de vitalité économique et de maximisation des investissements publics et privés [2] ».*

L'organisation actuelle de Saint-Constant ne permet pas notamment de répondre aux enjeux de vitalité économique et de maximisation des investissements publics et privés. Cependant, différentes opportunités s'offrent à elle pour consolider ses atouts.

PRINCIPAL DÉFI DE SAINT-CONSTANT

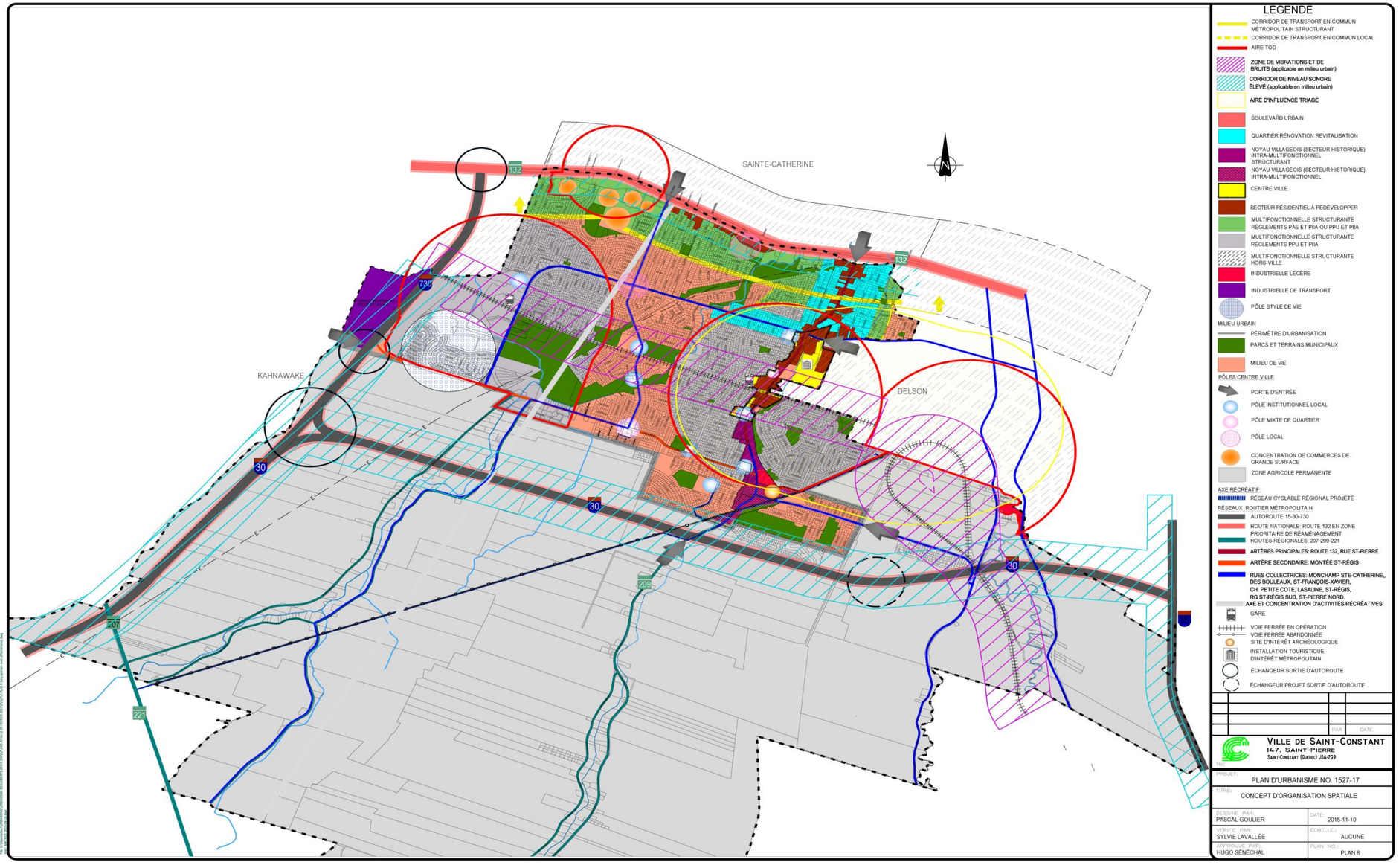
Saint-Constant, vers une collectivité viable et durable !

Une forme physique et économique plus étoffée et plus stratégique.

À cet égard, la Ville de Saint-Constant se doit de favoriser une meilleure diversité et une plus grande mixité des activités économiques.

Pour relever ce grand défi, le concept d'organisation spatiale vise à structurer l'ensemble du territoire municipal en regard de **neuf grands projets mobilisateurs**. Chacun des grands projets correspond à une grande orientation et vient chapeauter le nouveau plan d'urbanisme de la Ville de Saint-Constant. Le **Plan 8** - *Concept d'organisation spatiale*, à la page suivante, illustre schématiquement l'organisation générale projetée des différentes fonctions de la ville et les interrelations entre celles-ci.

Plan 8 Concept d'organisation spatiale



CHAPITRE 6 VISION D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Saint-Constant se dote d'Orientations et d'Objectifs pour un horizon 2030

La vision d'aménagement et de développement traduit les grandes orientations et grands projets privilégiés pour assurer l'essor de la ville. Les sections précédentes ont révélés les atouts et les faiblesses de la ville de Saint-Constant.

LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Ainsi, la lecture du territoire a permis de façonner le portrait de la ville de Saint-Constant et d'établir un diagnostic complet des éléments devant être valorisés.

Le plan d'urbanisme formule ainsi **neuf grandes orientations d'aménagement et de développement**, desquelles émanent divers grands projets qui favoriseront une planification optimale pour Saint-Constant à l'horizon 2030. Les orientations et leurs objectifs sous-jacents représentent un agenda de planification et un outil décisionnel pour les intervenants municipaux permettant de prioriser les interventions sur le territoire.

À ces orientations doit s'imbriquer le premier objectif général du SAR de la MRC qui repose sur la notion de qualité de vie. Cette notion, à portée générale, s'apparente à l'ensemble des grandes orientations de l'aménagement du territoire, mais se précise surtout au niveau de la qualité, complexité, mixité, accessibilité et compacité des milieux de vie. Elle dépend également, en partie, de la mise en valeur du patrimoine bâti et naturel, du développement d'activités récréatives et de réseaux récréotouristiques, de la protection de l'environnement et de la détermination de contraintes naturelles et anthropiques.

1 **Positionnement stratégique**
Une ville qui se positionne

2 **Milieux de vie harmonieux**
Un développement harmonieux de cadre bâti

3 **Corridors de transport**
Des corridors de transport fonctionnels, de signature distinctive

4 **Axe de développement économique**
Un redéveloppement et une requalification de la rue Saint-Pierre

5 **Noyau villageois et patrimoine**
Un centre animé, attractif et convivial

6 **Pôle et style de vie**
Un développement contemporain orienté sur le transport en commun

7 **Réseau récréatif et paysager**
Un réseau récréatif intégré et accessible

8 **Milieu agricole et rural**
Un milieu rural et agricole dynamique et valorisé

9 **Environnement urbain et naturel**
Des environnements urbain et naturel planifiés dans une perspective de développement durable

6.1 ORIENTATION 1

POSITIONNEMENT STRATÉGIQUE ET ÉCONOMIQUE

ENJEUX – UNE VILLE QUI DOIT SE POSITIONNER

Saint-Constant a une localisation géographique centrale au sein de la MRC, mais une visibilité peu affichée (vitrine sud de la route 132). Le développement durable y est peu valorisé. La présence d'ensembles résidentiels (selon différentes périodes de construction) et d'un cadre bâti homogène (majoritairement composé d'habitations unifamiliales isolées et jumelées et outre les aires TOD et le premier tronçon de la rue Saint-Pierre), relève une faible densité de typologies d'habitation ainsi qu'une densité qui devrait être mieux répartie et accrue à certains endroits. Outre les activités résidentielles et agricoles, Saint-Constant se démarque peu.

On note la présence d'un pôle commercial de portée régionale bien établi sur la route 132. Le tronçon artériel de la rue Saint-Pierre est cependant non homogène. On retrouve la présence du Musée ferroviaire canadien (Exporail), mais celui-ci est peu intégré à son environnement immédiat et peu mis en valeur (manque d'aménagement paysager pérenne et peu d'éléments signalétiques à cet égard).

Plus spécifiquement, les prochaines démarches devront cibler les enjeux suivants :

- ✓ La mise en place d'une politique de développement durable ;
- ✓ L'amélioration de la visibilité de Saint-Constant (signature à définir, déterminer ses attraits et les promouvoir), notamment dans le cadre du redéveloppement, de la requalification et de la valorisation de la rue Saint-Pierre, de la route 132 en boulevard urbain et de ses différentes entrées de ville ;
- ✓ Le développement et la diversification des activités économiques (sites stratégiques : rue Saint-Pierre, route 132 et autres zones particulières en vue d'une diversification d'usages) ;
- ✓ La consolidation du secteur multifonctionnel structurant qu'est la route 132 (emprises excédentaires à être cédées par le MTQ) ;

- ✓ La diversification des milieux de vie (projets résidentiels distinctifs et novateurs) et l'amélioration de la qualité du cadre bâti ainsi que sa protection dans les secteurs anciens ;
- ✓ La consolidation de la qualité des services présents en passant par leur complémentarité (desserte en transport collectif, équipements culturels, espaces récréatifs) ;
- ✓ Le renforcement de la présence du Musée ferroviaire canadien ;
- ✓ La requalification des friches agricoles créées par l'implantation des autoroutes 730 et 30 ainsi que la valorisation du paysage et du dynamisme agricole. (voir carte 5, secteur à vocation économique)

6.1.1 **OBJECTIFS 1**

- **Favoriser une offre commerciale variée et en harmonie avec la vocation résidentielle environnante et à venir;**
- **Améliorer l'offre commerciale et miser sur de nouvelles offres et de nouveaux potentiels d'emplois;**
- **Consolider la vocation des secteurs commerciaux existants;**
- **Éliminer la présence d'affectations commerciales lourdes au sud de la montée Saint-Régis;**
- **Favoriser les discussions afin que le dossier du réaménagement de la route 132 en boulevard urbain se poursuive.**

OBJECTIF 2

- **Créer une identité claire et forte à la ville.**

OBJECTIFS 3

- **Mettre en valeur la zone agricole;**
- **Valoriser les chemins champêtres.**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- PPU, PIIA et plans d'aménagement d'ensemble;
- Affectations du territoire, réglementation et plan de zonage;
- Favoriser la prise en main et la participation des organismes et commerçants locaux à leur propre essor ainsi qu'à de l'événementiel (exemple : Fondation rue principale);

- Diversifier les types de logements dans les projets;
- Planifier les projets de développement, de redéveloppement ou requalification de manière à ce qu'ils soient bien desservis par le transport en commun optimal et ce, plus particulièrement dans les aires TOD et dans les corridors structurants;
- Produire une Politique des ainés;
- Élaborer une politique des saines habitudes de vie;
- Produire un plan directeur des Parcs et Espaces verts;
- Définir une stratégie de remise en culture des terres en friches;
- Promouvoir des circuits du paysan favorisant la mise en valeur de parcours champêtre.

OBJECTIF 4

➢ **Potentiel de développement industriel et logistique**

La ville de Saint-Constant est située à un carrefour autoroutier (A15-A30) et ferroviaire (CN-CP) majeur de la région métropolitaine de Montréal.

Situé hors de l'île de Montréal sur sa Rive-Sud et à 40 km de la frontière américaine, ce carrefour donne accès avec efficience à tous les marchés d'exportation du Québec, que ce soit vers l'Est canadien, l'Ontario, le Midwest américain et la côte est américaine au sud.

Localisation hautement stratégique pour les entreprises manufacturières et de logistiques, le patrimoine autoroutier et ferroviaire du territoire de la région de Roussillon prédispose avantageusement ce secteur dont la ville de Saint-Constant fait partie pour devenir dans le futur, conditionnellement à des modifications réglementaires de différents paliers gouvernementaux allant en ce sens, un potentiel pôle industriel à vocation logistique d'importance de la région métropolitaine de Montréal. La proximité des installations maritimes de la ville voisine de Sainte-Catherine vient de plus compléter les avantages de localisation de Saint-Constant avec une vitrine sur la voie maritime du Saint-Laurent et la desserte des marchés des Grands Lacs et du Nord Canadien. De plus, la ville de Saint-Constant est non seulement à proximité de l'Aéroport international de Montréal, des terminaux ferroviaires du CN et CP à Montréal et de CSXT à Valleyfield, des installations du Port de Montréal (incluant Contrecoeur). Cette localisation en ferait un site potentiel complet autant pour la réception, la transformation et la livraison de marchandises et notons que toutes les infrastructures sont reliées directement à Saint-Constant par voies ferrées et autoroutières.

Fort de ses avantages structurels en matière d'intermodalité et de multimodalité et son inclusion dans l'important bassin de main d'œuvre de l'agglomération de Montréal, la Ville de Saint-Constant souhaiterait planifier le développement d'un potentiel parc industriel à vocation logistique sur son territoire, et ce en continuité avec ceux des villes de Candiac et de Delson afin de réduire les impacts liés aux activités industrielles et logistiques.

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Mettre en place un Service de développement économique municipal qui favorisera la structuration des étapes à franchir dans l'élaboration de ce projet;
- Dans l'optique d'un décret gouvernemental statuant sur la mise en place d'un tel développement, travailler de concert avec la MRC au niveau de la mise en place d'un nouveau cadre règlementaire;
- Initier par la suite un comité intermunicipal.

Promoteur :	Ville de Saint-Constant et partenaires.
Échéancier :	
Court terme (0-3 ans) :	Modifications réglementaires à établir, établissement des partenariats, études des potentiels, positionnement et sélection du site incluant les divers plans d'aménagement.
Moyen terme (3-10 ans) :	Travaux d'infrastructures et d'aménagement du parc industriel.
Long terme (5 ans +)	Promotion du parc, prospection et accueil d'entreprises.

6.2 ORIENTATION 2

DES MILIEUX DE VIE GUIDÉS PAR UN DÉVELOPPEMENT HARMONIEUX DU CADRE BÂTI

LE MILIEU DE VIE

- NORD : ROUTE 132
- EST : TOD GARE SAINT-CONSTANT
- OUEST : TOD GARE SAINTE-CATHERINE
- AGRICOLE

ENJEUX – MILIEU DE VIE HARMONIEUX

Le « standard constantin » qui était centré auparavant au niveau du développement résidentiel de basse densité tend à se diversifier. La Ville de Saint-Constant tient à développer une signature distinctive et devenir un lieu d'attractivité à l'intérieur de la MRC et également au niveau de la Montérégie par une offre de produits plus variée au niveau résidentiel, par un secteur commercial diversifié et attrayant, par un secteur agricole prospère et par une vision d'un développement industriel en devenir très structurant. Et plus encore, la Ville souhaite par diverses politiques et actions amener sa population à opter pour une vie plus active centrée sur les saines habitudes de vie. Ceci passe également par la structuration de divers éléments.

L'adoption d'un règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux, la planification détaillée des aires TOD et des corridors de transports, l'ajout de Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) et la révision des droits acquis notamment, permettront la mise en œuvre du guide d'aménagement et l'atteinte de ce standard de qualité.

De plus, l'adoption de différents guides d'orientations tant en matière d'environnement, d'aménagement de parcs, de mobilier urbain, de signalétique, de voies de circulation (corridors de déplacements actifs sécurisés) seront des outils essentiels pour l'articulation d'un standard constantin, susceptible à la fois d'améliorer les milieux de vie et de développer une image forte.

Plus spécifiquement, les guides d'orientations devront cibler les enjeux suivants :

- Mise en valeur du noyau villageois;
- Développement et redéveloppement de trois milieux de vie selon les principes TOD : R132, gares Saint-Constant et Sainte-Catherine;
- Accroissement de la mobilité des personnes et accès aux moyens de transport collectif, notamment selon les principes TOD;
- Amélioration des milieux de vie aux abords des sources de nuisances;
- Densification et vieillissement du parc de logements;
- Consolidation des potentiels récréatifs des composantes identitaires (milieux riverains, parcs et espaces verts).

6.2.1 **OBJECTIF 1**

- **Développer une image distinctive propre à Saint-Constant et diversifier l'offre résidentielle et consolider les développements mixtes dans les secteurs à développer, redévelopper ou requalifier.**

GUIDE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DES MILIEUX DE VIE

Ce document constituera une « Assurance qualité » pour l'avenir de la Ville de Saint-Constant. Il rassemblera un ensemble de critères de performance visant à guider l'aménagement et le développement des milieux de vie par le biais de plusieurs grands thèmes soit : L'HABITABILITÉ, LE CONFORT ET BIEN-ÊTRE, LA CONVIVIALITÉ, LA PROXIMITÉ, LA BIOMASSE, LES SERVICES, ET AUTRES. Ceux-ci établiront une norme de qualité supérieure, le « standard constantin », qui s'attardera sur divers éléments dont:

- L'aménagement urbain ;
- La qualité architecturale et la rénovation du cadre bâti ;
- L'aménagement des domaines public et privé ;
- Les parcs, espaces verts et réseaux récréatifs ;
- Les équipements publics et communautaires ;
- La desserte en égout et aqueduc ;
- La circulation piétonne, cyclable et automobile ;
- La protection des rives et des espaces boisés ;
- L'environnement ;
- La gestion des contraintes naturelles et anthropiques.

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Adoption d'un Guide d'aménagement et de développement des milieux de vie établissant plusieurs critères de performance.
- Réalisation d'une planification détaillée des nouveaux secteurs en fonction des priorités de développement, visant :
  - Le maintien d'une qualité pour les habitations ;
  - L'établissement d'un concept distinctif pour les nouveaux développements résidentiels.
- Développement de projets résidentiels axés davantage sur le respect de l'environnement.
- Mise à jour du règlement sur les PIIA (application cas par cas d'objectifs et de critères concernant le développement résidentiel de certains secteurs et la rénovation résidentielle du secteur ancien).

- Adoption d'un règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux.
- Mise en place d'une politique de développement durable.
- Adoption d'un plan directeur de la signalétique.
- Adoption d'un plan directeur des parcs.
- Réhabilitation du réseau d'infrastructures en misant sur l'implantation de nouvelles mesures susceptibles de sécuriser les déplacements actifs en respect des programmes de subventions allouées pour la réhabilitation des infrastructures, tels : Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL) et le Plan d'intervention de renouvellement des conduites d'eau potable et d'égouts. Ainsi, les travaux municipaux favoriseront les déplacements actifs, en respectant un ordre de priorisation et en optimisant les investissements municipaux.
- En vue de favoriser des produits résidentiels variés dans les secteurs à développer, redévelopper ou requalifier, consolider le développement de ces secteurs en respectant les seuils de densité établis au présent règlement pour les différents secteurs et en utilisant les outils règlementaires tels que PIIA, PPU et PAE pour atteindre les objectifs.

6.2.2 OBJECTIF 2

➢ **Créer et consolider selon les principes TOD (Transit-Oriented-Development) les milieux de vie suivant :**

- **Nord** Route 132
- **Est** Gare Saint-Constant
- **Ouest** Gare Sainte-Catherine

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

Prévoir une intensification des activités résidentielles conformément au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), par exemples :

- Prescrire, à proximité des gares de train de banlieue et en bordure du corridor de transport en commun structurant, R132, une densité minimale de 40 logements / ha ;
- Prescrire, en bordure du corridor de transport en commun local, rue Saint-Pierre, une densité minimale de 30 logements / ha.

Soumettre les secteurs de développement ou de redéveloppement, correspondant aux gares et au corridor de transport de la R132, au dépôt de programmes particuliers d'urbanisme (PPU) et d'un Plan d'aménagement d'ensemble (PAE)[1] permettant de :

- Créer un milieu de vie doté d'un cœur de quartier dynamique et d'une identité forte ;

- Évaluer les opportunités de densification pour une optimisation de l'occupation du sol afin d'augmenter la compacité des milieux de vie aisément marchables, en particulier où se concentre les activités à caractère public tant au niveau des commerces et des services que des équipements et des espaces publics et ce, dans le respect des caractéristiques du milieu environnant ;
- Prévoir une diversification des typologies résidentielles afin d'assurer la mixité sociale ;
- Prévoir l'intégration d'une mixité d'usages (ex. commerce et services de proximité, parcs et espaces verts, etc.) ;
- Assurer par les aménagements la priorité, la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes ;
- Implanter et aménager des points d'accès de transport en commun visibles, accessibles et bien intégrés au milieu environnant;
- Prévoir l'intégration de parcours piétons, cyclables et utilitaires afin de faciliter l'utilisation des transports actifs ;
- Limiter le nombre de cases de stationnement hors-rue et favoriser le stationnement souterrain ou étagé ;
- Favoriser la construction de bâtiments et d'aménagements durables à impact environnemental réduit (ex. écoconstruction, efficacité énergétique, aménagement écologique des sites, etc.) ;
- Exiger la présence de services d'aqueduc et d'égout avant d'autoriser une construction ;
- Faire assumer au promoteur entièrement le coût des infrastructures.
- Mettre à jour et adopter de nouveaux outils de contrôle réglementaire, tel le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) par secteur de développement ou de redéveloppement.

Réviser la règlementation d'urbanisme afin d'y intégrer des dispositions normatives incitatives quant aux meilleures pratiques durables, par exemples :

- Écoconstruction et efficacité énergétique ;
- Aménagement écologique des sites (gestion des eaux de ruissellement, surfaces perméables) ;
- Aménagement de stationnements durables (ex. plafond du nombre de cases de stationnement, réduction des ratios de cases de stationnement, de même que leur largeur minimale, diminution des superficies asphaltées par des stationnements souterrains et étagés, etc.).

À noter que le TOD doit faire l'objet d'un PPU alors que le corridor de transport peut faire l'objet d'un PAE ou d'un PPU.

6.2.3 OBJECTIF 3

➢ **Consolider les milieux de vie bien établis**

Cet objectif a pour but de permettre la poursuite du développement du territoire de Saint-Constant, en misant principalement sur le renforcement des fonctions existantes situées à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, et particulièrement, la préservation des quartiers résidentiels déjà bien établis.

Les quartiers anciens feront l'objet d'une attention particulière, telle la mise en place de mesures de revitalisation. En ce sens, afin de consolider les milieux de vie bien établis, plusieurs objectifs et moyens de mise œuvre sont proposés.

A. Encourager la rénovation et restauration du cadre bâti afin de maintenir et d'accroître sa qualité

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Élaborer et mettre en œuvre un programme lié à la restauration et à la rénovation des bâtiments de faible qualité ;
- Élaborer un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour les quartiers plus anciens ;
- Maintenir la mise à jour des fiches techniques concernant les bâtiments d'intérêt patrimonial

B. Permettre l'accroissement de la densité résidentielle spécifiquement concernant les grandes propriétés

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Favoriser les nouveaux lotissements ayant pour but d'accroître la densité ;
- Revoir la réglementation d'urbanisme de manière à densifier et améliorer le cadre bâti de certains secteurs à vocation résidentielle ;
- Privilégier l'établissement de typologies résidentielles dans la continuité de la trame urbaine existante ;
- Assurer la gestion des droits acquis.

C. Consolider les pôles commerciaux et de services de proximité

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Confirmer, à la réglementation d'urbanisme, les pôles commerciaux et de services de quartier ;
- Limiter les usages autorisés à des commerces de proximité (ex. dépanneur, centre de petite enfance, etc.) ;

- Planifier dans les nouveaux secteurs, le cas échéant, l'établissement de nouveaux pôles de quartier.

D. Planifier la réaffectation de certains sites

MOYEN DE MISE EN ŒUVRE

- Encadrer les changements d'usages de certaines propriétés municipales de manière à ce qu'ils s'harmonisent au tissu urbain environnant (ex. fonction résidentielle, complexe pour personnes âgées, etc.).

6.2.4 **OBJECTIF 4**

➢ **Assurer une offre résidentielle complète et variée qui répond aux besoins de toutes les catégories de population et de toutes les générations.**

Cet objectif a pour but d'assurer une diversification de l'offre résidentielle. La ville de Saint-Constant compte une proportion plus importante de jeunes ménages, cette clientèle étant attirée par la proximité de la métropole, la desserte en transport, le coût relativement faible des logements comparativement aux villes voisines telles que La Prairie et Candiac (voir Tableau 9) et le caractère champêtre du lieu. Conséquemment, l'offre résidentielle est relativement homogène et a principalement été caractérisée par la construction de logements unifamiliaux.

Celle-ci tend toutefois à se diversifier depuis quelques années, notamment par la construction de logements multifamiliaux de plus forte densité, destinés à répondre aux besoins des « baby-boomers » et des jeunes professionnels. Les besoins de cette catégorie de population de plus en plus importante exercera donc une pression supplémentaire sur nos équipements communautaires et de loisirs. La Ville devra donc s'assurer de répondre adéquatement aux besoins de ces nouvelles clientèles composées d'enfants et d'adolescents, de sorte que de plus en plus de ménages pourraient choisir de demeurer à Saint-Constant. Cependant, la Ville devra toujours garder dans son point de mire, qu'elle devra aussi mettre des moyens en place pour s'adapter au vieillissement sa population.

Afin de maintenir cette adéquation entre population et équipements, le plan d'urbanisme privilégie l'adoption d'un ensemble de moyens afin d'assurer la rétention sur le territoire de l'ensemble des citoyens, que ce soit par le biais de projets résidentiels s'adressant aux personnes âgées ou par la construction d'équipements s'adressant aux adolescents.

En ce sens, afin d'assurer une offre résidentielle complète qui répond aux besoins de toutes les catégories de population et de toutes les générations**,** plusieurs moyens de mise œuvre sont proposés :

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Favoriser le développement de projets d'habitations intergénérationnelles et de logements coopératifs.

- Maintenir et mettre à jour la Politique familiale.
- Réaliser des actions en lien avec la Politique des aînés déposée en septembre 2014 au ministère de la Famille et ce, en vue de la demande d'accréditation de la ville de Saint-Constant comme Municipalité amie des aînés (MADA).
- Évaluer l'opportunité pour la Ville de déposer une demande pour être reconnue Municipalité amie des enfants, soit un programme mis de l'avant par l'entremise d'un partenariat entre UNICEF Canada et le Carrefour action municipale et famille (CAMF).

6.2.5 OBJECTIF 5

➢ **Planifier le rythme du développement en fonction de la capacité d'accueil des infrastructures et des équipements publics des différents secteurs de la ville et ce, sur un horizon 2031 pour une estimation de 34 000 résidents.**

En lien avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) et selon le Schéma d'aménagement révisé (SAR) de la MRC, où les superficies maximales vouées à une urbanisation optimale (Tableau 3.3.1) s'élèvent à 165 hectares, soit une densité à terme variant entre 30 et 40 logements à l'hectare brut auxquels s'ajoute l'effort que devra faire la Ville afin d'assurer une densification minimale à l'extérieur des aires TOD et des corridors de transport en commun, la population de Saint-Constant devrait atteindre 34 000 résidents, sur un horizon quinze ans.

Dans cette perspective, le réseau d'infrastructures devra être en mesure d'accueillir cette nouvelle population et une planification accrue devra se faire à divers niveaux :

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Élaboration et mise à jour régulière du Plan directeur des équipements et des infrastructures ;
- Mise à jour du Plan d'intervention pour le renouvellement des conduites d'eau potable et d'égouts ;
- Réalisation d'un Programme de mise aux normes des infrastructures en référence au Guide d'aménagement et de développement pour les aires TOD préparé par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

6.3 ORIENTATION 3

DES CORRIDORS DE TRANSPORT FONCTIONNELS DE SIGNATURE DISTINCTIVE

La ville de Saint-Constant est privilégiée en termes de desserte en transport. À cet égard, une offre variée des modes de transport est disponible afin de faciliter les déplacements des résidents et des passants.

Deux gares de train se trouvent sur le territoire de Saint-Constant et cette dernière peut compter sur un réseau de transport collectif déjà bien implanté. La ville compte également un important réseau récréatif et cyclable dont le tronçon régional serait susceptible de faire partie, éventuellement, de la Route Verte.

Plus spécifiquement, la ville de Saint-Constant est desservie par les ponts Honoré-Mercier et Champlain, situés respectivement à 10 et 17 kilomètres, offrant un accès rapide au centre-ville de Montréal et aux divers pôles d'emplois. Aussi, le territoire est-il bien desservi par le réseau autoroutier existant, soit les autoroutes 10, 15, 30 ainsi que par la route 132. De plus, le parachèvement de l'autoroute 30 et l'autoroute 730 ont permis de compléter ce réseau autoroutier.

Saint-Constant est également traversée par un réseau de camionnage lourd transit. Ce réseau se caractérise de la façon suivante :

Routes de transit :	Autoroutes 15 et 30 Route 132
Route restreinte :	Route 221
Routes interdites :	Route 207 (petite section de part et d'autre de l'autoroute 30) Route 209

En termes de transport collectif, Saint-Constant est intégré au territoire de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). À cet effet, la ville bénéficie de deux gares de train, soit les gares de Saint-Constant et de Sainte-Catherine. Ces dernières sont aménagées de stationnements incitatifs qui permettent la connexion avec divers circuits d'autobus locaux. Le transport collectif est assuré par le Conseil intermunicipal de transport de Roussillon (CIT Roussillon).

En ce qui a trait au transport actif, une voie de chemin de fer désaffectée du Canadian National (CN) pourrait potentiellement être convertie en piste cyclable et viendrait consolider le réseau cyclable présent sur le territoire.

Les voies de chemin de fer du Canadien Pacifique (CP) et du Saint-Laurent & Hudson (SL & H), traversant le territoire, complètent le réseau de transport de la ville.

Cependant, une amélioration de cette desserte est nécessaire afin d'augmenter la complémentarité entre les différents modes de transport. Afin de desservir adéquatement et de façon sécuritaire l'ensemble des usagers, la complétion et l'optimisation de la gestion du réseau de transport terrestre sur le territoire de la ville et son inter relation avec les zones d'activités municipales et les réseaux des villes voisines doit rester un objectif constant et des actions doivent être entreprises dans ce sens. Dans les zones sensibles, les sources de risque pour la santé et la sécurité publique doivent être identifiées. L'occupation du sol à proximité de ces sources doit être planifiée et une coordination intermunicipale des plans de sécurité civile et de mesure d'urgence doit être assurée. Afin de figurer ces

éléments, des plans traitant des grandes affectations du territoire, de la hiérarchie du réseau routier, du réseau cyclable, des équipements et infrastructures de transport collectif, des zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement et des zones de contraintes anthropiques sont joints au présent plan d'urbanisme.

HIÉRARCHIE ROUTIÈRE DE SAINT-CONSTANT	
Autoroutes :	A30 et A 730
Route nationale :	R132
Route régionale	**207,** 209 (Saint-Pierre) & 221
Secondaire à caractère particulier/patrimonial villageois	Rue Saint-Pierre
Collectrices urbaines	Boulevard Monchamp Montée des Bouleaux
	Montée Saint-Régis
	Montée Lasaline
	Rue Sainte-Catherine
Routes artérielles	Rangs Saint-Régis Nord & Sud

ENJEUX - RÉSEAU TRANSPORT ROUTIER

- Un réaménagement de la Route 132 en boulevard urbain ;
- Un réaménagement des trois tronçons de la rue Saint-Pierre afin de :
  - Permettre l'accroissement de la mobilité des personnes ;
  - Mettre en place des mesures de sécurité à la fois pour les piétons et les cyclistes.
- Un réaménagement de la montée Saint-Régis ;
- Étudier le potentiel d'une bretelle d'accès à l'Autoroute 30 afin de désenclaver les terrains localisés dans la partie sud du territoire et développer un secteur industriel ;
- Une révision de la réglementation afin d'introduire des mesures permettant de réduire les nuisances liées à la cohabitation aux abords du réseau de transport supérieur par route et par chemin de fer.
- Il faudra assurer la fluidité du transport routier de marchandises sur le réseau routier en misant sur l'augmentation de la part modale des transports collectifs et actifs au sein de la MRC ;
- Il faudra assurer un contrôle adéquat des occupations du sol en bordure des réseaux routiers supérieurs et collecteurs afin d'assurer leur fonctionnalité et leur fluidité ;

- Des mesures visant à contrôler le bruit et les risques reliés à la qualité de l'air ambiant aux abords du réseau routier seront à prévoir ;
- Des dispositions réglementaires par le biais des règlements portant sur les PIIA, le zonage et le lotissement devront aborder les points suivants :
  - Restreindre et contrôler le nombre et la localisation des rues municipales et intermunicipales qui interceptent le réseau national et régional, et ce, en intégrant le réseau routier déjà existant ;
  - Limiter l'implantation de nouveaux accès privés sur le réseau routier supérieur ;
  - Favoriser les accès privés en commun pour les usages commerciaux et industriels en bordure du réseau supérieur et ce, tant pour le réseau de rue existant que projeté ;
  - Éviter que le tracé de rues projetées soit localisé dans des secteurs comportant des habitats fauniques ou autres composantes environnementales ;
  - Prévoir la gestion des accès avec les routes du réseau supérieur (route sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec) et s'assurer d'une acceptation par le ministère relativement aux différents raccordements et accès prévus.

ENJEUX - RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF

- Une intégration et une complémentarité entre les modes de déplacements (train, autobus, taxi-bus et covoiturage) ;
- Un accroissement de l'utilisation des transports en commun ;
- Une amélioration de la desserte et du temps de parcours ;
- Une planification des aménagements de manière à augmenter la fonctionnalité et la sécurité des déplacements ;
- Une modification de la réglementation afin de réduire les nuisances liées à la cohabitation aux abords des installations ferroviaires et du corridor de transport en commun structurant.

6.3.1 OBJECTIF 1

➢ **Consolider la desserte en transport**

La ville de Saint-Constant est privilégiée en termes de desserte en transport. À cet égard, une offre variée des modes de transport est disponible afin de faciliter les déplacements des résidents et des passants. Deux gares de train se trouvent sur le territoire de Saint-Constant et cette dernière peut compter sur un réseau de transport collectif déjà bien implanté. La ville compte également un important réseau récréatif et cyclable. Une intégration au réseau régional serait souhaitable, dont faire partie éventuellement de la Route Verte.

Avec la venue de l'autoroute 30, il est primordial de **consolider la desserte en transport**. C'est pourquoi le plan d'urbanisme prévoit des interventions visant ces différents modes de transport.

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Planifier et mettre en œuvre les projets suivants :
  - Réaménagement de la route 132 en boulevard urbain ;
  - Aménagement des portes d'entrée (Monchamp et Saint-Pierre).
- Mettre en place un plan de mobilité durable afin d'assurer l'arrimage entre la planification du territoire, les déplacements actifs et les réseaux de transport en commun.
- Compléter et inter relier le réseau récréatif et cyclable ;
- Mettre en place un plan d'action afin de sensibiliser la communauté rurale à l'enjeu que représente l'utilisation de la voie de chemin de fer désaffectée du Canadien National.
- La réalisation d'un diagnostic à l'égard des parcours piétonniers et des pistes et voies cyclables existants, en portant une attention particulière au confort et à la sécurité qu'ils offrent aux usagers, à leur connectivité aux réseaux des municipalités adjacentes, à l'efficacité de la signalisation et des indications quant aux principales destinations qu'ils relient, ainsi qu'aux discontinuités qu'ils peuvent présenter.
- Élaborer et mettre en œuvre un programme d'aménagement du domaine public ;
- Prendre en compte une étude de circulation du réseau routier collecteur intermunicipal ;
- Travailler à un plan de transport collectif et adapté ;
- Collaborer avec le CIT Roussillon et l'organisme de transport métropolitain afin de bonifier le réseau local ;
- Poursuivre notre collaboration au comité technique de la route 132.

6.3.2 OBJECTIF 2

➢ **Réaménagement de route 132 en boulevard urbain**

La localisation géographique centrale de la Route 132 au sein de la MRC lui permet de jouir d'une vitrine commerciale pour la ville de Saint-Constant ainsi que de porte d'entrée. Cet axe est également un lien rapide pour accéder à l'autoroute 30. Axe plutôt hétérogène, on y retrouve des commerces de portée régionale.

Cette route nationale relie la ville de Saint-Constant aux ponts Champlain et Mercier et assure le lien entre plusieurs villes de la rive-sud ainsi qu'avec

la réserve indienne de Kahnawake. Cette artère routière permet de distribuer la circulation entre les autoroutes 30 et 730 ainsi qu'avec des rues locales et collectrices situées dans les villes qui lui sont limitrophes, sans compter de nombreux accès directs liés à des propriétés privées. Un débit de circulation élevé, une voie centrale de virages dangereuse et désuète, une capacité déficiente, un potentiel d'accidents important, des nuisances liées au bruit et à d'autres émanations nocives et une insécurité des citoyens à utiliser cette voie en fonction de la mobilité active sont parmi les éléments constatés et qui sont problématiques.

La transformation de la route 132 en boulevard urbain permettrait de solutionner bon nombre de ces problématiques et d'aider par la même occasion à atteindre les objectifs régionaux visant à assurer une fluidité du transport routier. Entre temps, l'optimisation de la desserte de transport en commun et des aménagements dans les emprises devront se poursuivre afin d'assurer la fluidité du transport routier.

En ce sens, afin d'**aménager le boulevard urbain de la route 132**, plusieurs objectifs et moyens de mise œuvre sont proposés.

A. Établir une signature distinctive et rechercher une meilleure homogénéité de part et d'autre de la route 132 (gabarit, qualité architecturale du cadre bâti et des aménagements, affichage, etc.).

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Élaborer un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) afin de définir les balises d'aménagement soutenant la mise en place d'un boulevard urbain ;
- Élaborer un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) ;
- Utiliser des lettres de garantie bancaire afin de s'assurer de la mise en œuvre complète des aménagements demandés aux citoyens lors de leurs projets.
- Poursuivre, via un comité, les échanges inter municipaux.

B. Confirmer les fonctions par tronçons :

- Consolidation du pôle régional ;
- Planification et encadrement du développement ou redéveloppement ;
- Redéveloppement et remembrement des terrains déstructurés.

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

Revoir les usages autorisés à l'intérieur de la réglementation d'urbanisme de manière à favoriser la consolidation des activités le long du boulevard urbain et selon le potentiel de développement ou de redéveloppement ;

Réviser et resserrer, le cas échéant, les dispositions normatives à la réglementation d'urbanisme relatives à l'aménagement de terrain, aux

aménagements paysagers (arbres, arbustes, fleurs, murets, etc.) et à l'affichage.

C. Traiter des emprises excédentaires cédées par le MTQ sur la route 132 et leur réaffectation.

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Travailler en partenariat avec les municipalités limitrophes, afin d'assurer la réfection de la route 132.

D. Assurer une gestion intégrée de la circulation (aménagement des portes d'entrée, diminution des entrées charretières, intégration du transport collectif et du réseau cyclable en site propre), etc.

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Collaborer à la mise en œuvre de l'étude de réaménagement de la route 132 (MRC de Roussillon et partenaires) ;
- Analyser l'ensemble des propriétés actuelles et projetées localisée en frontage de la route 132 afin de :
    - Limiter l'implantation de nouveaux accès privés ;
    - Favoriser les accès privés en commun pour les usages commerciaux ;
    - Planifier les accès au réseau en collaboration avec le ministère des Transports du Québec.
- Établir un concept d'aménagement du boulevard urbain et assurer un encadrement de qualité des intersections structurantes – portes d'entrées de la ville ;
- Élaborer et mettre en œuvre un programme d'aménagement du domaine public relié tant à la signalétique, au mobilier urbain, aux mesures de « traffic calming » et qu'aux aménagements paysagers, susceptibles de développer une harmonisation entre les différents réseaux de transport et de créer un sentiment d'appartenance (voir le document « Détermination d'un plan de transport et de circulation à Saint-Constant » par Trafix).
- Collaborer avec le CIT Roussillon et l'organisme de transport métropolitain afin de bonifier le réseau local.

E. Limiter les fuites commerciales

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Réaménager la Route 132 en boulevard urbain favorisera l'amélioration de :
    - La sécurité au niveau des déplacements actifs ;
    - La desserte en transport ;

- L'aspect visuel afin de lui donner un caractère distinctif et rendre à cet axe une dimension plus humaine.

Ainsi, son réaménagement devrait permettre de limiter les fuites commerciales et même favoriser de nouvelles implantations.

F. Assurer un contrôle adéquat des occupations du sol en bordure de la route 132 et meilleures cohabitations des usages.

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Règlementation d'urbanisme telle PIIA, PPU, PAE ;
- Dans les secteurs à développer, à redévelopper ou à requalifier, planifier l'application d'une densité résidentielle minimale de 40 log/ha afin d'augmenter le nombre d'utilisateurs du transport en commun et augmenter la fluidité sur le réseau;
- Adopter la règlementation afin de favoriser un abaissement des contraintes liées au bruit et aux vibrations causés par les routes du réseau supérieur.

6.3.3 OBJECTIF 3

➢ **Étudier le potentiel de l'aménagement du corridor de l'autoroute 30 et de ses abords.**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Entreprendre une planification détaillée des abords de l'autoroute 30 de manière à déterminer des balises d'aménagement et l'encadrement, pour se faire :
  - Réaliser une étude de marché de l'offre et de la demande industrielles ;
  - Analyser la capacité des infrastructures susceptibles d'accueillir un développement industriel ;
  - Réaliser une étude de circulation afin d'optimiser la localisation de la bretelle donnant accès au futur développement ;
  - Planifier les raccordements potentiels à l'autoroute 30 afin de désenclaver plusieurs terrains. D'autres secteurs mériteraient d'être également raccordés par des liens routiers, tel le secteur industriel de l'entreprise Lafarge - échangeur ou autres.

6.3.4 OBJECTIF 4

➢ **Assurer une meilleure cohabitation des usages aux abords des réseaux de transport supérieur et des installations (autoroutes 30 & 730, route nationale132, routes régionales 209 & 221 et voie ferrée du CP).**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Mettre à jour le plan des mesures d'urgence ;
- Prévoir des normes relatives aux zones de niveau sonore élevé ainsi que liées aux vibrations ;
- Poursuivre les négociations avec le MTQ concernant le suivi du climat sonore et des écrans acoustiques y étant reliés en lien avec l'autoroute 30 afin de contrôler le bruit ambiant aux abords du réseau routier ;
- Adapter la réglementation afin de favoriser un abaissement du niveau sonore généré par la circulation de l'autoroute et la voie ferroviaire ;
- Maintenir une bande tampon boisée à l'interface de la réserve Kahnawake, dans la partie est de l'autoroute 30 ;
- Mettre en place des mesures de mitigation visant les zones de niveau sonore élevé ;
- Prévoir des mesures visant à contrôler les risques reliés à la qualité de l'air ambiant par le biais de dispositions normatives aux zones de niveau sonore élevé.

6.3.5 OBJECTIF 5

➢ **Favoriser l'augmentation des déplacements actifs**

Le mode d'occupation du territoire influence les choix de transport et, inversement, l'offre de transport conditionne à son tour l'occupation du territoire. Il faut viser des quartiers où les services sont accessibles à pied, des transports collectifs efficaces, une plus grande densité et une mixité des usages. L'automobile ne doit plus être l'unique mode de transport de notre ville et de nos quartiers. Plus nos quartiers seront aménagés en fonction des modes de transport durable, plus les transports en commun seront efficaces. La qualité de vie des quartiers s'en trouvera alors améliorée car apparaîtra alors une ville où il fait bon marcher, et où la circulation automobile permettra aux gens de vivre dans un milieu plus sécuritaire. Voici comment Saint-Constant aborde cette démarche.

Comme précédemment décrit, Saint-Constant est caractérisée par une faible densité d'occupation du sol, une ségrégation des activités, un aménagement conçu principalement en fonction de l'automobile et une proportion importante de maisons unifamiliales. La plupart des secteurs requièrent trop souvent l'utilisation de la voiture pour une grande partie des déplacements. Le défi est donc grand.

L'un des objectifs à atteindre pour favoriser des modes de transport durable est d'appliquer une plus grande densité. Mais c'est aussi d'avoir une forme de développement continu et dense. La ville de Saint-Constant n'est pas conçue actuellement sur ce modèle. Par contre, elle possède deux gares associées à deux aires TOD en plus d'avoir un corridor de transport en commun métropolitain structurant et un autre avec une

vocation plus locale. Il est donc possible de penser à l'aménagement des terrains vacants ou au réaménagement des quartiers existants en fonction des modes de transport durable, soit favoriser une offre de constructions diversifiée et des aménagements favorisant les piétons et les cyclistes.

À cet effet, nous pouvons décrire les grands axes de la desserte cyclable en précisant qu'une piste cyclable est aménagée sur tout le parcours du boulevard Monchamp et de la rue Saint-Catherine. Ces deux axes centraux possèdent des ramifications qui s'étendent principalement sur une partie de la montée Saint-Régis, de la rue Lasalle, dans le parc multifonctionnel et sous la servitude d'Hydro Québec. Ils atteignent ainsi nombres d'endroits fréquentés par la population (gare Sainte-Catherine, parc multifonctionnel, aréna, écoles primaires et secondaires, centres commerciaux, centre municipal).

Le tissu urbain et la typologie du territoire étant différents sur le territoire, nous pouvons procéder à un diagnostic du transport actif en analysant 5 secteurs dans la ville, soit la route 132, la gare Sainte-Catherine, le premier tronçon de la rue Saint-Pierre (route 132 jusqu'à la montée des Bouleaux), centre-ville/gare Saint-Constant et noyau villageois. Par la suite, nous verrons comment optimiser leur interrelation.

Route 132

Constat :

Un plan directeur de redéveloppement de la route 132 en boulevard urbain a été réalisé par les villes de Saint-Constant, Sainte-Catherine et Delson. Plusieurs souhaits émergent de ce plan, dont permettre de densifier les abords de la route 132 afin de réduire l'étalement des services et d'augmenter leurs revenus fonciers et favoriser les liens nord-sud dans le secteur afin de transformer la barrière de la route 132 en un lieu unificateur. En effet, la largeur des emprises et le fort débit de circulation rendent difficile la traversée de la route 132. La faible densité résidentielle des quartiers environnants n'aide pas à rentabiliser le transport en commun. Actuellement, une grande distance de marche est nécessaire entre les différents points d'intérêts. La largeur de l'emprise et le fort débit de circulation rendent difficile la traversée de la route 132. Les aménagements sont conçus pour l'automobile et sont inconfortables pour les cyclistes et les piétons. On comprend donc que les aménagements paysagers sont inexistants On y retrouve également une congestion importante aux heures de pointe. Des pistes cyclables sillonnent le territoire des trois municipalités. L'une d'elles traverse la route 132 dans l'axe du boulevard Monchamp et de la rue Centrale et une autre, à la hauteur de la rue Principale à Delson. De nombreux circuits d'autobus desservent le territoire et se rabattent principalement au terminus Georges-Gagné où des autobus express se destinent au terminus centre-ville à Montréal, au terminus Panama à Brossard et au terminus de Longueuil.

Le site des grandes surfaces (Walmart, Home Depot, etc.) n'est actuellement pas desservi par un réseau cyclable adéquat.

Actions :

Le concept du boulevard urbain proposé, qui suggère une transformation de la configuration existante, est celui d'un boulevard à échelle réduite accommodant la circulation automobile, le transport en commun (autobus) et le transport actif (piétons et cyclistes) en s'intégrant harmonieusement à son contexte urbain.

Par exemple, des espaces tampons devraient permettre l'ouverture sécuritaire de portières des véhicules stationnés ainsi que les déplacements des piétons vers les trottoirs. Au niveau cyclable, une piste bidirectionnelle en site propre de chaque côté de l'emprise du boulevard devrait être considérée afin de favoriser l'accessibilité, la sécurité et l'efficacité des déplacements à vélo. Des bandes vertes aménagées, incluant du mobilier et un système d'éclairage devraient permettre d'assurer des déplacements piétonniers et cyclistes agréables et sécuritaires.

Tel qu'indiqué au schéma de la CMM et de la MRC, le réseau cyclable régional se poursuivra éventuellement vers le nord pour rejoindre la ville de Sainte-Catherine dans l'aménagement de liens cyclables dans l'axe de la route 132. Entre temps, la Ville prolongera son réseau du boulevard Monchamp pour le poursuivre sur la rue Maçon jusqu'au site des grandes surfaces.

La gare Sainte-Catherine

Constat

La gare Sainte-Catherine est une gare de l'Agence métropolitaine de transport et elle dessert les trains de banlieue de la ligne Candiac. Celle-ci fait partie d'une aire TOD qui doit constituer un milieu de vie articulé autour du transport en commun. Afin que l'interaction entre ce secteur et le transport en commun soit optimale, un bon niveau de service se doit d'être présent. Ainsi, l'accès à la gare, sa position stratégique dans l'aire TOD, la desserte piétonnière et cycliste sont des éléments importants de l'adéquation. Deux circuits d'autobus desservent cette gare.

Cette aire TOD est alimentée par une multitude de passages piétons à l'intérieur des milieux résidentiels afin de pouvoir optimiser le temps de marche ou de vélo pour se rendre à la gare et ceux-ci émergent sur la rue Sainte-Catherine. Le sentier multifonctionnel longeant cette artère sera complété au courant de l'année 2017.

Cependant, plusieurs citoyens localisés dans la partie centrale de la ville, soit à la limite des deux aires TOD, ne semblent pas voir l'opportunité de circuler par les sentiers du parc multifonctionnel pour se rendre à la gare. Plusieurs citoyens décrient également le piètre aménagement de la gare Sainte-Catherine (asphaltage, paysagement, etc.) qui incite peu les gens habillés en tenue de ville à y marcher en période de mauvais temps.

Actions

La Ville est en constante recherche pour qu'un service optimal soit offert à la population. Ainsi, la capacité du stationnement incitatif et son aménagement sont des sujets traités de façon régulière. Mais plus encore, le Conseil a cautionné la création d'un carnet/passeport santé qui permet d'Identifier et de diffuser des parcours santé (vélo, à pieds, etc.). Ainsi, des enseignes seront placées en 2016 et 2017 à différents endroits stratégiques dans la ville afin d'indiquer aux citoyens la direction et le temps de parcours pour se rendre à pied ou à vélo vers les différentes gares.

Le premier tronçon de la rue Saint-Pierre

Le premier tronçon de la rue Saint-Pierre entre la route 132 et la montée des Bouleaux se retrouve pour certaines de ses parties dans un corridor de transport en commun métropolitain structurant, dans un corridor de transport en commun local (CIT Roussillon) et dans l'aire TOD de la gare Saint-Constant. La densité minimale demandée y est de 40 logements à l'hectare. Plusieurs habitations répondant à ce critère y sont déjà implantées avec l'arrivée récente de plus de 200 nouveaux logements dans ce seul tronçon sans compter les prochains à venir. Cependant, les citoyens de ce secteur sont peu enclins à se rendre à la gare de la rue Saint-Pierre puisque aucun sentier cyclable n'y est présent et que seul un trottoir d'une largeur minimale sert le piéton. Reste l'option de l'autobus mais pour les gens demeurant du côté ouest de la rue Saint-Pierre, cela leur demande de traverser une route provinciale à 4 voies sur laquelle la vitesse des véhicules excède souvent 50 km/heure et sur laquelle aucun aménagement n'est prévu pour eux afin de sécuriser leur traversée.

Actions

La Ville de Saint-Constant qui entend se doter d'un plan de mobilité active et durable en 2016-2017 fera de cette problématique l'une de ses priorités. Des échanges avec le MTQ seront nécessaires afin de traiter de divers aménagements sur ce tronçon. Des conditions permettant des aménagements qui favorisent les piétons et les cyclistes devront être analysés, tels les voies de refuge, des mesures d'apaisement de la circulation, le développement d'un réseau cyclable en parallèle à la rue Saint-Pierre par les rues avoisinantes, des réserves foncières afin de permettre une ou des acquisitions de propriétés permettant aux cyclistes et aux piétons d'avoir des solutions alternatives de déplacements vers le transport en commun.

Centre-ville/gare Saint-Constant

Constat

La gare Saint-Constant est située dans le même axe que la gare Sainte-Catherine. Elle est située dans ce qui est appelé le centre-ville et se retrouve dans un milieu établi de longue date comportant de la faible densité. Ce secteur sera davantage touché par de la requalification dans les prochaines années. Il subit, comme le premier tronçon de la rue, la même problématique d'absence d'un sentier multifonctionnel le long de son parcours afin de permettre aux piétons et cyclistes un environnement sécuritaire et confortable. Certains passages piétons parsèment les

anciens secteurs environnants permettant une certaine percolation des cyclistes et des piétons vers la gare.

Aucun autobus ne pénètre actuellement le site du stationnement incitatif. Deux circuits d'autobus passent sur la rue Saint-Pierre. Devant le site de la gare, aucune voie de refuge n'est aménagée sur la rue Saint-Pierre pour les autobus et aucun abribus permettant de protéger l'usager n'y est implanté.

Ce milieu comporte cependant une mixité d'usages permettant de créer un milieu de vie dynamique et convivial. En effet, on y retrouve entre autres la bibliothèque municipale, le Musée ferroviaire et plusieurs autres commerces et services ainsi que des terrains longeant la rivière Saint-Pierre, ce qui incite à l'émergence potentielle d'un quartier vivant et animé.

Actions

Le plan de mobilité durable sera ici aussi un élément clé d'une prise de conscience des problématiques et des actions possibles à entreprendre pour solutionner les irritants. Des échanges avec les différents acteurs (MTQ,CIT,etc.) devront être porteurs de changements. La Ville devra se pencher sur la question du réaménagement de la rue Saint-Pierre et même de la pertinence que cette route lui soit cédée. À cet effet et suite à des demandes de la Ville, Gestrans est à réévaluer la desserte de ce circuit pour venir offrir une solution qui permettrait autant de desservir convenablement la gare Saint-Constant et le stationnement incitatif de Georges-Gagné. Une meilleure desserte favorisera une utilisation accrue des utilisateurs dont les piétons et les cyclistes.

Le projet du Passeport-santé 2016-2017 permettra d'implanter des enseignes directionnelles à certaines intersections indiquant la distance et le temps de parcours à pied et à vélo pour se rendre à la gare de la rue Saint-Pierre.

Une piste multifonctionnelle sur la rue Saint-Pierre permettrait de mettre en valeur et rendre plus accessible divers éléments dont le Musée ferroviaire, la rivière, l'accès à des commerces et services en plus d'être une option de choix pour le transport alternatif.

<u>Noyau villageois</u>

Constat

Le noyau villageois est un lieu qui est totalement déserté par le réseau cyclable de Saint-Constant. L'axe qui s'en rapproche le plus est celui empruntant la rue Lasalle pour se diriger à l'école secondaire Jacques Leber, mais celui-ci est des plus désuet. Ainsi, l'église et son vieux presbytère sont difficiles d'accès à vélo. La rivière Saint-Pierre qui sillonne ce secteur n'est aucunement mise en valeur pour favoriser un quelconque circuit piétonnier ou cyclable.

L'autoroute 30 à proximité et son viaduc crée une barrière afin de circuler à vélo entre le milieu agricole et urbain.

Actions

Une voie ferrée abandonnée qui appartenait au CN passe dans le noyau villageois et aurait avantage à être convertie en piste cyclable afin qu'un lien inter municipal soit créé de même qu'un lien entre le milieu urbain et agricole, ce qui permettrait de stimuler les activités au sein du Vieux Saint-Constant. Des axes complémentaires pourraient être aménagés sur les rues Saint-Pierre et Leber.

En conclusion pour l'ensemble du territoire, des actions municipales devront valoriser des aménagements qui favorisent le transport actif par les moyens suivants :

- **Un plan de mobilité active et durable (mandat à venir en 2016-2017) qui établirait un portrait complet des réseaux de mobilité active (vélos et piétons) et qui proposerait des actions concrètes adhérant aux orientations suivantes :**

    - Optimiser l'accessibilité aux gares et aux corridors de transport ;
    - Favoriser les déplacements piétonniers et cyclables ;
    - 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.

- **Un règlement de lotissement prévoyant des largeurs de rues suffisantes pour installer du mobilier urbain (abribus, etc.), des arbres et d'autres aménagements pour les piétons et les cyclistes (refonte réglementaire 2016-2017).**

- **Un règlement de lotissement incitant la construction de trottoirs ou de sentiers multifonctionnels d'une largeur suffisante pour permettre une amélioration de la sécurité et du confort des piétons et des cyclistes (refonte réglementaire 2016-2017).**

- **Une politique municipale et un règlement de zonage visant l'installation de supports à bicyclette à proximité des infrastructures de transport public et des bâtiments publics et commerciaux et des bâtiments résidentiels de haute densité (politique des saines habitudes de vie 2016-2017 et refonte réglementaire 2016-2017).**

- **Une politique municipale visant le développement d'un réseau cyclable en fonction des besoins de déplacement et reliant les zones résidentielles, d'emplois, commerciales, institutionnelles et les infrastructures de transport en commun (2016-2017).**

- **Développer et mettre en œuvre un plan d'aménagement des corridors scolaire (ce moyen de mise en œuvre en est un déjà inscrit dans la version actuelle du PU et qui vient à la suite de ceux déjà énoncés plus haut)**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Mettre en place un plan de mobilité durable ;
- Développer et mettre en œuvre un plan d'aménagement des corridors scolaires ;
- Mise à jour du plan des pistes cyclables et finaliser sa mise en œuvre ;
- Planifier des aménagements innovants lors la réfection des infrastructures afin d'instaurer des mesures de mitigation permettant d'accroître la sécurité dans les déplacements ;
- Compléter le réseau cyclable régional et local ;
- Élaborer une stratégie, en collaboration avec la MRC, afin de sensibiliser le monde rural aux avantages d'un réseau cyclable.

6.4 ORIENTATION 4

UN REDÉVELOPPEMENT ET UNE REQUALIFICATION DE LA RUE SAINT-PIERRE

Cette artère se divise en trois tronçons :

- R132 et montée des Bouleaux ;
- Montée des Bouleaux et Côte-Plaisance ;
- Côte-Plaisance et rang Saint-Pierre.

Cette orientation met en évidence les caractéristiques de la rue Saint-Pierre, première voie de circulation nord-sud établie à Saint-Constant. Bien que la rue Saint-Pierre soit l'axe historique de la ville, on y observe un cadre bâti hétérogène et de nombreux conflits en ce qui a trait aux usages existants.

En ce sens, afin de **requalifier le parcours significatif de la rue Saint-Pierre**, les objectifs et moyens de mise en œuvre proposés s'inspirent du ***Programme de redéveloppement de la rue Saint-Pierre***[3]. La rue Saint-Pierre se divise en trois tronçons, soit le tronçon résidentiel de haute densité et mixte, le tronçon du pôle multiservice et culturel et le tronçon du noyau villageois.

ENJEUX – RUE SAINT-PIERRE

Les enjeux majeurs afin de redonner à cet axe structurant le dynamisme nécessairement pour en faire un axe de développement économique structurant de la ville de Saint-Constant devront avant tout passer par une volonté politique importante, notamment par :

- Des investissements majeurs au niveau des acquisitions de terrains le long des berges de la rivière Saint-Pierre ;

- De la rigueur au niveau de la prise de décision en urbanisme afin de développer de nouveaux outils de contrôle et de les utiliser efficacement.

1er TRONÇON

R132 ET MONTÉE DES BOULEAUX

Ce tronçon se veut une zone de transition avec la Route 132. La plupart des terrains le long de cet axe sont voués à un redéveloppement à court et moyen termes. En fait,

3 Programme de redéveloppement de la rue Saint-Pierre, Bruno Bergeron et ACDF, 22 novembre 2007.

depuis quelques années, plusieurs nouveaux bâtiments y ont pris place dont des bâtiments favorisant de la plus forte densité, avec des superficies d'espaces verts relativement réduites. On y remarque des bâtiments à vocation essentiellement résidentielle, dont plusieurs ne s'articulent pas de manière à encadrer et mettre en valeur la rue Saint-Pierre.

Les défis à relever seront nombreux, par exemple :

- Maintenir la mixité des fonctions, soit des espaces destinés à des usages commerciaux ou de bureaux au rez-de-chaussée et résidentiels aux étages supérieurs ;
- Articuler les bâtiments de manière à mettre en valeur la rue Saint-Pierre, par exemple :
    - Encadrer les entrées par des éléments architecturaux intéressants, tels : un portail, un balcon, des colonnes, des avancées de corniches etc. ;
    - Distribuer le volume des bâtiments de manière à rompre la linéarité des façades ;
    - Aligner les bâtiments de manière à présenter la partie la plus large en façade de la rue Saint-Pierre.
- Privilégier une architecture soignée et distinctive de manière à redonner un intérêt à cette artère ;
- Défavoriser l'aménagement de logements en sous-sol ;
- Favoriser le stationnement intérieur de manière à augmenter les superficies d'espaces verts ;
- Inciter les promoteurs à utiliser des normes de constructions susceptibles de favoriser l'environnement, telle l'utilisation de toits blancs.

2e TRONÇON

MONTÉE DES BOULEAUX ET CÔTE-PLAISANCE

Les enjeux reliés à ce tronçon sont similaires au premier tronçon, auxquels s'ajoutent ceux :

- D'intégrer le Musée ferroviaire et la gare Saint-Constant au milieu de vie et qu'ils deviennent des lieux d'activités tant économique que récréatif marquant dans le but de redynamiser ce secteur ;
- De favoriser une réappropriation des berges de la rivière Saint-Pierre afin de mettre ce milieu naturel en valeur et d'offrir un cadre de vie plus intéressant aux résidents ;
- De soustraire les usages non compatibles avec la vocation souhaitée par un contrôle beaucoup plus restrictif de la réglementation ;
- De favoriser la décontamination des sites le long de la rivière Saint-Pierre par accompagnement des propriétaires dans l'accès aux demandes de subventions ;
- De favoriser l'implantation de commerces au rez-de-chaussée des nouvelles constructions, tels des usages dynamisant de type cafés terrasses, boutiques spécialisées et commerces de proximité attrayants.

3e TRONÇON – NOYAUX VILLAGEOIS

CÔTE-PLAISANCE ET RANG SAINT-PIERRE

Le regroupement en un seul lieu d'une telle diversité d'activités et de fonctions confère au noyau villageois un rôle exclusif et en fait un lieu ayant un potentiel d'attraction élevé, actuellement peu exploité. Compte tenu du rôle structurant du noyau villageois, le concept d'organisation spatiale vise à en faire **un centre habité, animé, attractif et convivial**.

En ce sens, la mise à jour des dispositions réglementaires d'urbanisme permettra d'encadrer le développement du noyau villageois. La réadoption d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) et l'adoption de programmes ayant notamment trait à la rénovation de bâtiments, à la signalisation et à l'acquisition des espaces du noyau villageois appuieront également la consolidation du secteur.

L'attrait du noyau urbain central pourra être accru par le renforcement de la structure commerciale et de services, notamment par la détermination de créneaux spécifique et l'élaboration d'une Politique de revitalisation commerciale. De plus, une analyse de la capacité d'accueil des espaces de stationnement s'inscrira en lien avec la volonté d'améliorer la structure d'accueil et l'aménagement des espaces publics du noyau villageois. Le noyau villageois comprend également des bâtiments anciens qui devront être rénovés de façon prioritaire.

Finalement, la présence du site du Musée ferroviaire, bien qu'extérieur au noyau villageois, constitue une opportunité pour réaliser un projet mobilisateur et structurant.

6.4.1 **OBJECTIF 1**

- **Confirmer les vocations de la rue Saint-Pierre par tronçon d'activités :**

A. Requalication à des fins résidentielles de moyenne et de haute densité du tronçon route 132 / montée des Bouleaux considérant la proximité de la gare du train de banlieue.

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Élaborer un programme particulier d'urbanisme (PPU) – Parcours significatif de la rue Saint-Pierre et définir les balises d'aménagement propres à chacun des tronçons et de manière à traduire le programme de redéveloppement de la rue Saint-Pierre ;
- Élaborer un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) et assujettir les secteurs de redéveloppement de la rue Saint-Pierre, spécifiquement pour le tronçon R132/montée des Bouleaux ;

B. Établissement d'un pôle multiservice (culturel, commercial, d'affaires et touristique), resserrement et complémentarité des usages commerciaux d'ambiance, du tronçon de la montée des Bouleaux au sud de la rue de la Mairie.

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Élaborer un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) et déterminer des objectifs et critères relatifs à chacun des tronçons ;
- Assurer la gestion des droits acquis ;
- Utiliser des lettres de garantie bancaire afin de s'assurer de la mise en œuvre complète des aménagements demandés aux citoyens lors de leurs projets.

C. Limiter les fuites commerciales.

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Réaménager la rue Saint-Pierre favorisera l'amélioration de :
  - La sécurité au niveau des déplacements actifs ;
  - La desserte en transport ;
  - L'aspect visuel afin de lui donner un caractère distinctif et rendre à cet axe une dimension plus humaine.

Ainsi, son réaménagement devrait permettre de limiter les fuites commerciales voire même de favoriser de nouvelles implantations afin de redynamiser cette artère.

D. Mise en valeur du noyau patrimonial.

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Voir 6.4, Orientation 3, 3e tronçon – Noyau villageois

6.4.2 **OBJECTIF 2**

➢ **Valoriser le pôle multiservice et la vocation ferroviaire (signature distinctive)**

A. Le développement d'une image de marque liée au langage ferroviaire.

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Réviser les usages autorisés à l'intérieur de la réglementation d'urbanisme de sorte à favoriser l'établissement d'un pôle multiservice permettant une mixité de fonctions (ex. : habitation, musée, bibliothèque, bureaux, commerces de support, etc.) et une animation du lieu ;

B. La planification d'aménagements et un mobilier urbain distinctif.

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Réviser et resserrer, le cas échéant, les dispositions normatives à la réglementation d'urbanisme relatives à l'aménagement de terrain, à la plantation d'arbres et à l'affichage ;

C. La mise en valeur du parcours riverain de la rivière Saint-Pierre (parc linéaire et thématique).

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Élaborer et mettre en œuvre un programme d'aménagement du domaine public ;
- Favoriser un réaménagement de de la rue Saint-Pierre dans la portion au sud de la montée des Bouleaux, soit le tronçon non réaménagé en 2014, de manière à :
    - Favoriser l'amélioration de la desserte en transport en commun ;
    - Accroître les déplacements actifs par des aménagements sécuritaires, attractifs et coordonnés entre les modes de déplacement ;
    - Développer une signature de l'artère par l'implantation de mobilier urbain distinctif, des plantations et des aménagements paysagers intéressants développés autour d'une thématique ;
    - Planifier des aménagements susceptibles de donner accès à la rivière Saint-Pierre et ce, tout en permettant de protéger ses berges ;
- Exploiter le plein potentiel d'attractivité des commerces, activités et institutions locales, comme par exemple, le Musée ferroviaire, la chandellerie, la cimenterie Lafarge Canada, la famille Cousineau et la culture du brocoli, l'église et ses vitraux.

6.5 ORIENTATION 5

UN NOYAU VILLAGEOIS ANIMÉ, ATTRACTIF ET CONVIVIAL

Le noyau villageois constitue le lieu d'implantation d'origine de Saint-Constant et il s'articule principalement dans le segment sud de la rue Saint-Pierre. Il s'agit également du secteur présentant un intérêt patrimonial le plus significatif de Saint-Constant constitué de bâtiments d'intérêt tels : l'église, le presbytère, le vieux presbytère et des bâtiments présentant des caractéristiques patrimoniales significatives.

Le noyau villageois est caractérisé par une mixité des fonctions, une trame urbaine différenciée et un certain nombre de bâtiments anciens. Il ne bénéficie d'aucune reconnaissance officielle en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel (Chapitre P-9.002). Sa particularité a néanmoins été reconnue par la MRC Roussillon, qui l'a identifié en tant que secteur d'intérêt.

La MRC a identifié un secteur d'intérêt historique et un secteur d'intérêt archéologique à Saint-Constant. Le secteur historique est constitué du noyau patrimonial alors que le site d'intérêt est situé dans le noyau patrimonial sur les terrains de la Fabrique (voir plans 8 et 9). Dans le but d'assurer une protection et une mise en valeur du patrimoine architectural et historique, le plan d'urbanisme et les règlements d'urbanisme doivent caractériser de façon détaillée les territoires identifiés au schéma et prévoir, pour ces aires, des dispositions réglementaires précisant les objectifs et critères applicables en cas de constructions nouvelles, d'agrandissement, de rénovations et d'opérations cadastrales. La ville de Saint-Constant ayant une partie de son territoire d'intérêt historique et archéologique, devra inclure des dispositions par le biais d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), à l'intérieur de ses plans et règlements d'urbanisme.

Le secteur historique doit faire l'objet de dispositions répondant aux critères et objectifs suivants :

- Restreindre la démolition des bâtiments qui présentent un intérêt ;
- Assurer l'intégration harmonieuse des constructions neuves et des rénovations sur les bâtiments existants en prévoyant certaines normes minimales ;
- Assurer la conservation du cachet patrimonial en prévoyant minimalement des normes relatives à l'affichage, la coupe des arbres et l'aménagement des terrains ;
- Contrôler les usages à proximité en cernant les usages prohibés ou incompatibles.

La Ville intègrera à sa réglementation l'obligation d'informer le ministère de la Culture et des Communications du Québec avant d'entreprendre ou d'émettre un permis pour tous travaux de construction ou d'excavation sur les sites d'intérêt archéologique.

ENJEUX – NOYAU VILLAGEOIS

- Un resserrement de la trame urbaine dans le respect des caractéristiques architecturales du cadre bâti ;
- Une amélioration de l'environnement (mobilier urbain, aménagements paysages et cadre bâti) afin de susciter un accroissement des déplacements piétonniers et cyclistes en lien avec le réseau de transport ;
- Une intégration des nouvelles "technologies vertes" de construction au niveau d'un cadre bâti plus ancien ;
- Une réduction des espaces de stationnement ;
- Une redynamisation du secteur
- Un contrôle des usages à proximité en cernant les usages prohibés ou incompatibles;
- Le maintien du règlement interdisant la démolition afin de restreindre la démolition des bâtiments qui présentent un intérêt;

- Une intégration harmonieuse des constructions neuves et des rénovations sur les bâtiments existants assujettie d'un normatif;
- Une conservation du cachet patrimonial en prévoyant minimalement des normes relatives à l'affichage, la coupe des arbres et l'aménagement des terrains.

6.5.1 OBJECTIF 1

➢ **Conserver le caractère distinctif et le sentiment d'appartenance de la population envers le noyau villageois**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Évaluer la pertinence de mettre en place une politique culturelle locale ;
- Mettre à jour les dispositions règlementaires d'urbanisme portant spécifiquement sur :
  - Des mesures d'assouplissement en vue de dynamiser le noyau villageois, telles : réduction des normes de stationnement et révision des critères de permis d'affichage temporaire ;
  - Des usages conditionnels liés aux ateliers et boutiques d'artisans, écoles de danse, de peinture, etc. ;
- Développer un circuit patrimonial.

6.5.2 OBJECTIF 2

➢ **Assurer la protection et une mise en valeur des bâtiments et des sites présentant des caractéristiques patrimoniales ou archéologiques significatives**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Évaluer et mettre en valeur le noyau patrimonial et son potentiel de développement dans la planification de l'aire TOD (Programme particulier d'urbanisme –PPU) dans le respect des caractéristiques architecturales du Vieux Saint-Constant ;
- Élaborer un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) et déterminer des objectifs et critères relatifs à la valeur patrimoniale et architecturale des bâtiments ;
- Élaborer un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) et déterminer des objectifs et critères relatifs à la mise en valeur ;
- Mettre à jour l'inventaire des bâtiments d'intérêts historique et patrimonial ;
- Évaluer l'opportunité d'adopter un règlement de citation des bâtiments d'intérêts historique et patrimonial ;

- Sensibiliser et accompagner les citoyens dans leur démarche de mise en valeur du patrimoine bâti par l'embauche d'une personne dédiée à cette tâche ;
- Évaluer l'opportunité de mettre en place des programmes de subventions susceptibles d'encourager les propriétaires à rénover ou restaurer de manière judicieuse ou encore aux citoyens corporatifs de modifier leur affichage ;
- Élaborer une réglementation qui permettra d'informer le ministère de la Culture et des Communications du Québec avant d'entreprendre ou d'émettre un permis pour tout travaux de construction ou d'excavation sur les sites d'intérêt archéologique comme qu'il apparaît aux plans 8 et 9 joints au présent règlement ;
- Élaborer une réglementation assurant l'intégration harmonieuse des constructions neuves et des rénovations sur les bâtiments existants en prévoyant minimalement des normes relatives à la superficie d'occupation du sol, la dimension et composition des façades, la hauteur des bâtiments et la pente des toits, la localisation des bâtiments accessoires, le stationnement, la proportion des agrandissements, les matériaux de revêtement extérieur.

6.5.3 OBJECTIF 3

➢ **Renforcer la structure commerciale et de services du noyau villageois et assurer la mixité des fonctions.**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Réviser les usages autorisés à l'intérieur de la réglementation d'urbanisme de sorte à favoriser la consolidation d'un tronçon d'ambiance au cœur du noyau villageois et à proximité de l'église (ex. café-terrasse, boulangerie et autres commerces spécialisés).
- Adoption de dispositions au règlement de zonage portant notamment sur :
  - La mixité des usages ;
  - Le contingentement de certains usages (exemples : bars, restaurants, etc.) ;
  - Le développement de terrains vacants.
- Mise à jour du règlement sur les PIIA (Objectifs et critères liés spécifiquement à la rénovation et restauration des façades et de l'affichage) ;
- Favoriser la mise en place et le développement d'infrastructures et d'équipements susceptibles d'accueillir des événements touristiques saisonniers.

6.6 ORIENTATION 6

UN DÉVELOPPEMENT CONTEMPORAIN ORIENTÉ SUR LE TRANSPORT EN COMMUN

Cette cinquième orientation met en évidence un secteur demeurant un enjeu important pour la Ville, car il constitue une des parties les plus importantes de son potentiel de développement, soit plusieurs terrains vacants localisés au carrefour des autoroutes 30 et 730. Un pôle « style de vie » (trame résidentielle, commerces de proximité, T.O.D. et pôle récréatif) viendra diversifier l'offre en logements de Saint-Constant. En ce sens, afin **d'établir un pôle « style de vie » intégré et contemporain**, plusieurs objectifs et moyens de mise œuvre sont proposés.

6.6.1 OBJECTIF 1

- **Planifier un espace de commerce de proximité et résidentiel animé à l'échelle du piéton**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Élaborer un programme particulier d'urbanisme (PPU) – pôle « style de vie » et définir les balises d'aménagement soutenant la mise en place d'un pôle contemporain par rapport au lotissement, à l'implantation des bâtiments, à l'architecture et à l'architecture du paysage ;
- S'assurer du maintien de la préservation des secteurs révélés comme présentant un intérêt environnemental au niveau de la caractérisation tels les boisés et les milieux humides ;
- Élaborer un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) ;
- Élaborer une étude de circulation afin d'assurer la desserte du secteur ;
- Élaborer et mettre en œuvre un programme d'infrastructures et d'aménagement du domaine public ;
- Utiliser des lettres de garantie bancaire afin de s'assurer de la mise en œuvre complète des aménagements demandés aux citoyens lors de leurs projets.

6.6.2 OBJECTIF 2

- **Favoriser l'établissement de fonctions structurantes.**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Évaluer l'opportunité d'établir les fonctions institutionnelles et culturelles structurantes à l'intérieur du nouveau quartier 30/730.

6.6.3 OBJECTIF 3

- **Aménager et mettre en valeur le parc multifonctionnel.**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Renforcer les équipements de support aux activités de loisir ;
- Assurer la continuité et l'aménagement des réseaux récréatifs (ex. pistes cyclables) ;
- Élaborer et mettre en œuvre un programme d'aménagement du domaine public.

6.6.4 OBJECTIFS 4

- **Soigner la vitrine des autoroutes 30 et 730 ;**
- **Abaisser le bruit par la circulation de l'autoroute.**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Assurer la qualité des nouvelles implantations (PIIA) ;
- Maintenir une bande tampon boisée à l'interface de la réserve Kahnawake ;
- Mettre en place des mesures de mitigation visant les zones de niveau sonore élevé.

6.7 ORIENTATION 7

UN RÉSEAU RÉCRÉATIF ET PAYSAGER INTÉGRÉ ET ACCESSIBLE

À la fois biens communs et biens collectifs, les paysages sont en constante transformation. Leur mise en valeur doit permettre d'encadrer et d'orienter leur développement. Les paysages (urbains et ruraux) sont le lieu de médiation entre la nature et l'homme, et les transformations rapides de la société québécoise doivent se faire en préservant les paysages qui sont les témoins majeurs de notre passé et de notre histoire.

Ainsi, certaines vues des paysages d'intérêt métropolitain dont les Montérégiennes (monts Royal, Saint-Hilaire, Rougemont et Saint-Bruno), s'offrent à nous à certains endroits sur le territoire de Saint-Constant. Les îles constituant l'archipel de Montréal ainsi que les bois d'intérêt métropolitain sont aussi des composantes du paysage métropolitain. Certains corridors routiers dont les viaducs des autoroutes 30 et 730 offrent de belles percées visuelles, autant sur le milieu urbanisé que sur le milieu agricole. À un niveau plus macro, nos rivières la Tortue, Saint-Régis et Saint-Pierre constituent également des éléments importants du paysage par les clins d'œil visuels qu'elles offrent et par la trame de verdure et les potentiels d'aménagement qu'elles représentent. Elles sont cependant les enfants pauvres de notre milieu, car nous n'avons pas encore appris à les mettre en valeur, tant au niveau de leur remise en état qu'au niveau de notre appropriation de ces joyaux. Nous les associons aux inondations et aux montées en charge qu'elles peuvent provoquer en oubliant le côté ludique qui peut s'y greffer et également l'avantage socioéconomique que ces paysages peuvent représenter. Un promontoire tout près d'un plan

d'eau jumelé à une vue sur Montréal et les alentours pourrait devenir tout à coup une destination prisée.

La Ville possède également plusieurs pistes cyclables qui permettent d'apprécier certaines vues mais d'une façon plus limitée en raison du territoire plat permettant moins de percées visuelles et peu d'accès sécuritaires vers le milieu agricole. Le réseau cyclable se dirige avantageusement du côté de la ville de Sainte-Catherine pour un accès au Récré-O-Parc et à d'autres installations en bordure du fleuve.

La Ville s'est munie d'un plan directeur des parcs et espaces verts et celui-ci met en lumière le potentiel de lier entre eux les différents espaces verts (entre autres par la ligne de transport d'énergie), de les bonifier afin de pouvoir intégrer à certains d'entre eux des zones d'observations sur les paysages d'intérêt.

ENJEUX – RÉSEAU RÉCRÉATIF ET PAYSAGER

- Une intégration et une interrelation entre l'ensemble des parcs et des espaces verts au milieu de vie ;
- Un désenclavement du réseau cyclable par son raccordement avec celui des municipalités limitrophes ;
- Un développement, un aménagement et une sécurisation du réseau de transport actif ;
- Une conservation et une mise en valeur des parcours riverains (rivières Saint-Pierre, Saint-Régis, de la Tortue, le lac Lafarge et son marais, etc.) en tant que territoire d'intérêt écologique ;
- Une mise en valeur des parcours champêtres ;
- Protéger, bonifier et maintenir la végétation.

6.7.1 OBJECTIF 1

➢ **Assurer une interrelation entre les parcs et les espaces verts de manière à créer un lien continu.**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Mettre en place un plan directeur des parcs qui devra s'assurer de planifier des parcours entre les différents espaces verts ;
- S'assurer dans la réalisation des Programmes particuliers d'urbanisme (PPU) de mettre en place des moyens pour permettre des acquisitions pour fins de parcs et espaces verts.

6.7.2 OBJECTIF 2

➢ **Sécuriser et développer les réseaux de transport actif.**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Mettre en place un plan de développement du réseau cyclable ;
- Mettre en place un plan d'actions sécurisant l'ensemble des déplacements dans les corridors scolaires ;
- Être à l'affut des programmes de subventions afin de pouvoir y souscrire les projets planifiés. Par exemple actuellement la Ville pourrait se prévaloir de Véloce II - Programmes d'aide financière aux infrastructures cyclables et piétonnes du ministère des Transports tant pour compléter le réseau cyclable régional que pour augmenter la sécurité dans les corridors scolaires ;
- Se prémunir toujours de plans et devis dans différents créneaux afin de s'assurer de pouvoir être pro actif lors de l'émission de nouvelles enveloppes budgétaires concernant des programmes de subventions et ce, tout en respectant le plan triennal d'immobilisations.

6.7.3 OBJECTIF 3

➢ **Améliorer l'environnement des parcours du réseau de transport actif.**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Réviser les usages autorisés à l'intérieur de la réglementation d'urbanisme de sorte à favoriser l'établissement d'un pôle multiservice permettant une mixité de fonctions (ex. habitation, musée, bibliothèque, bureaux, commerces de support, etc.) et une animation du lieu ;
- Réviser et resserrer, le cas échéant, les dispositions normatives à la réglementation d'urbanisme relatives à l'aménagement de terrain, à la plantation d'arbres et à l'affichage afin de contribuer à l'amélioration des paysages et favoriser la biodiversité ;
- Élaborer et mettre en œuvre un programme d'aménagement du domaine public.

6.7.4 OBJECTIF 4

➢ **Assurer le prolongement de la Route Verte en milieu agricole.**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- En collaboration avec la municipalité de Saint-Isidore, développer une stratégie afin de sensibiliser les propriétaires des terres agricoles aux enjeux métropolitains, tel le désenclavement de la Route Verte ;
- Se doter d'études, de plans et devis afin de s'assurer d'une aide de financement pour le prolongement de cette infrastructure.

6.7.5 **OBJECTIF 5**

- **Mettre en valeur les parcours riverains comme territoire d'intérêt écologique.**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Mesures de mise en valeur et de protection des milieux naturels (rives et littoral, plaine inondable, etc.).

6.7.6 **OBJECTIF 6**

- **Mettre en valeur la propriété publique dans le but de renforcir le paysage panoramique d'intérêt régional.**

- **Tels que décrits dans les prémisses de l'orientation 7, les paysages d'intérêt métropolitain se doivent d'être protégés et la qualité du paysage urbain, améliorée.**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Créer un observatoire de paysage (structure donnant un accès en hauteur) ;
- Maintenir l'accès aux panoramas et aux points de vue d'intérêt autant régionaux que métropolitains. Les Montérégiennes et les îles constituant l'archipelle de Montréal doivent être bonifiées et mise en valeur au niveau des percées visuelles ;
- PIIA, PAE ou PPU qui visent à :
    - Reconnaître la valeur identitaire de ces espaces ;
    - Veiller au maintien des caractéristiques des composantes identitaires ;
    - Maintenìr l'accès aux panoramas et aux points de vue d'intérêt ;
    - Reconnaître la notion de paysage à titre de ressource socioéconomique ;
    - Reconnaître la contribution du paysage à la biodiversité;
    - Planifier des projets de développement, redéveloppement ou requalification en cohérence avec le milieu d'insertion qui optimisent les rues et mettent en valeur le milieu en maintenant l'accès aux panoramas.

6.7.7 **OBJECTIF 7**

- **Contribuer à la création de la trame Verte et Bleue du Grand Montréal.**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Mettre en valeur les territoires d'intérêt écologique ;
- Mettre en œuvre les actions contenues dans le plan directeur des Parcs et espaces verts ;

- Que la Ville élabore un programme visant la protection des berges dont elle est propriétaire (entretien, plantations, etc.) ;
- Voir objectif 6 (sous-section 6.7.6).

6.8 ORIENTATION 8 – UN MILIEU RURAL ET AGRICOLE DYNAMIQUE ET VALORISÉ

UN MILIEU RURAL ET AGRICOLE DYNAMIQUE ET VALORISÉ

Enjeux – Milieux rural et Agricole

La zone agricole permanente correspond au territoire déterminé en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles. La zone agricole permanente occupe 79 % de la superficie totale de la ville, et toute la zone se situe au sud de la ville). Elle est exploitée à ces fins à raison de 74,4 %[4], alors qu'une partie de celle-ci est occupée par des espaces boisés et des terres en friche (milieu rural).

Il est important de voir à assurer la pérennité des activités agricoles en accordant une priorité aux activités et exploitations agricoles en zone agricole dans une perspective de développement durable. À cet effet, on distingue sur notre territoire agricole quatre affectations distinctes de façon à circonscrire les usages autre qu'agricole, soit les affectations « agricole dynamique », « agricole commerciale », « agricole extraction », « agricole industriel », et « agricole résidentielle ». De même, des dispositions normatives applicables à la gestion des odeurs en zone agricole devront être établies.

Le concept d'organisation spatiale vise à offrir UN MILIEU RURAL ET AGRICOLE DYNAMIQUE ET VALORISÉ. L'élaboration d'une stratégie de revalorisation des terres en friche et la détermination de vocations spécifiques permettront d'assurer l'intégrité du territoire agricole et la valorisation des activités qui s'y rattachent. Par ailleurs, la cohabitation harmonieuse et réciproque des usages en zone agricole et la gestion des impacts de ces activités sur les milieux de vie nécessiteront notamment l'identification des îlots déstructurés, l'application de dispositions concernant les distances séparatrices et la conscientisation des agriculteurs à l'application des principes du développement durable aux activités agricoles.

De plus, la promotion des activités saisonnières et du développement agroalimentaire et agrotouristique sera facilitée par l'établissement d'une stratégie de mise en valeur du territoire agricole à des fins agrotouristiques.

4 Commission de la protection du Territoire agricole du Québec (CPTAQ) 2010 & CMM, Portrait statistique agricole de la MRC Roussillon 2012

6.8.1 **OBJECTIF 1**

- **Valoriser les entreprises agricoles et les chemins champêtres sur lesquels elles logent.**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Mettre en valeur les entreprises agricoles ainsi que leurs produits ;
- Promouvoir des circuits du paysan favorisant la mise en valeur de parcours champêtres ;
- Prolonger les réseaux cyclables le long des chemins champêtres ;
- Protéger et mettre en valeur les paysages identitaires.

6.8.2 **OBJECTIF 2**

- **Protéger et mettre en valeur la zone agricole permanente et les activités agricoles afin de contribuer à l'objectif d'augmenter la présence de l'activité agricole.**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Élaborer un plan de mise en valeur de la zone agricole ;
- Définir une stratégie de remise en culture des terres en friche et travailler au remembrement des terres agricoles morcelées et en friche ;
- Identifier et encadrer le développement des îlots déstructurés ;
- Intégrer à la réglementation d'urbanisme les paramètres pour la détermination des distances séparatrices relatives à la gestion des odeurs ;
- Mettre en place un inventaire des ressources agrotouristiques ;
- Élaborer une politique visant à intégrer ce milieu de vie à l'ensemble de la ville et permettre de la mettre en valeur ;
- Accorder une priorité aux activités agricoles ;
- Créer une vocation agricole sur les terrains ou terres sous-occupés ayant un potentiel de remise en culture.
- Mettre en place, par le comité consultatif agricole, des moyens de mise en œuvre visant à accorder la priorité aux activités et exploitations agricoles dans une perspective de développement durable (exemple : soutenir les produits de crénaux locaux et régionaux par l'entremise des marchés publics).

6.8.3 **OBJECTIF 3**

➢ **Sensibiliser le milieu agricole sur l'impact de leur pratique au niveau environnemental.**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Définir une stratégie visant à sensibiliser le milieu agricole dans une perspective de développement durable concernant :
  - Leurs techniques de culture spécifiquement, au niveau de l'épandage d'engrais ;
  - La protection et l'aménagement des bandes riveraines.

6.8.4 **OBJECTIF 4**

➢ **Prévoir des mesures visant à encadrer les implantations d'établissements d'élevages porcins.**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Créer des dispositions normatives applicables à l'implantation d'établissements d'élevages porcins (voir section 4.4.7 du SAR).

6.8.5 **OBJECTIF 5**

➢ **Prévoir des mesures visant à encadrer et à assurer l'intégration paysagère et l'acceptabilité sociale de l'implantation de parcs d'éoliennes sur le territoire de Saint-Constant.**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Mettre à jour les dispositions normatives de la réglementation d'urbanisme applicables à l'implantation d'éoliennes afin d'intégrer les dispositions prévues à l'article 4.4.8 du document complémentaire du Schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon.
- Élaborer un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) afin d'assujettir l'ensemble des zones potentielles d'implantation d'éoliennes (avec ou sans conditions) à la réalisation d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE) permettant l'intégration paysagère et l'acceptabilité sociale des projets éoliens. Le PAE doit traduire les principes et objectifs suivants, conformément aux dispositions prévues à l'article 4.4.8.7.1 du document complémentaire du Schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon :
  - Le respect de la capacité d'accueil du paysage ;
  - Le respect des structures géomorphologiques et paysagères ;
  - Le respect des références verticales ;
  - Le respect du milieu bâti (périmètres d'urbanisation et maison d'habitation) ;
  - Le principe de covisibilité.

6.9 ORIENTATION 9

DES ENVIRONNEMENTS URBAIN ET NATUREL PLANIFIÉS DANS UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

La ville de Saint-Constant bénéficie d'un cadre naturel d'intérêt qui mérite d'être davantage mis en valeur, puisqu'il contribue à créer un environnement champêtre de qualité. En effet, trois rivières parcourent le territoire de la ville : Saint-Régis, Saint-Pierre et La Tortue. Ces rivières comportent des habitats fauniques et des espaces naturels présentant des potentiels écologiques. Saint-Constant a, depuis les dernières années, pris des initiatives importantes en matière de développement durable : aménagement de bassins de rétention, planification d'un réseau de parcs et d'espaces verts, récupération et plantation d'arbres dans les nouveaux quartiers, etc.

Le territoire de Saint-Constant recèle certains usages contraignants d'origine anthropique implantés à l'intérieur des milieux de vie. Il s'agit principalement de terrains contaminés, de lignes de transport d'énergie, de voies de circulation à haut débit, de voies ferrées et de sites de carrières (implantés en zone agricole). Des problèmes de cohabitation découlent des nuisances sonores, liées à la vibration, visuelles ou olfactives générées par ces usages.

La huitième orientation du plan d'urbanisme a donc pour but de **planifier, préserver et de mettre en valeur les composantes environnementales en lien avec les milieux de vie**.

ENJEUX – ENVIRONNEMENT

- La poursuite du développement de nouveaux réflexes en environnement est primordiale pour la Ville. La Ville doit être innovante et elle se doit de donner l'exemple en matière de pratiques environnementales ;
- La Ville doit prévoir des mesures visant à contrôler le bruit et les risques reliés à la qualité de l'air ambiant aux abords du réseau routier et ferroviaire. Elle visera à assurer la gestion des impacts sur les interfaces sensibles. Un Guide d'aménagement et de développement des milieux de vie, un ensemble de mesures d'atténuation (aménagement de zones tampons, imposition de distances minimales, plantation d'arbres, etc.) devront être intégrées à la Politique environnementale et aux outils d'urbanisme. De plus celles-ci pourront être appuyées par l'adoption d'un règlement revisité portant sur les nuisances ;
- La planification des espaces permettant de rehausser les milieux de vie : rivières Saint-Pierre, Saint-Régis et La Tortue, espaces verts, habitats fauniques, etc. ;

- La poursuite du développement du réseau vert structurant et continu sur l'ensemble du territoire (poumon vert de la ville) ;
- La préservation des éléments naturels et la création de nouveaux milieux naturels, tels les boisés ;
- La réhabilitation des sites de carrières existants antérieurement à la législation provinciale applicable en la matière ou qui ne sont plus en exploitation ;
- L'identification des sources de risque pour la santé (pollution de l'air, niveau sonore, etc.) et la sécurité publique associée aux infrastructures et à leurs activités;
- Les rivières La Tortue et Saint-Régis sont considérées au schéma comme étant des territoires ou sites d'intérêt écologiques comportant une valeur environnementale, mais elles ont été fragilisées depuis les dernières années autant au niveau de la qualité de l'eau, de sa biodiversité ainsi qu'au niveau du couvert végétal sur les rives. L'enjeu n'est pas seulement de freiner cette tendance, mais d'apporter des solutions concrètes et durables à ces problématiques.

6.9.1 OBJECTIF 1

- **Saisir toutes les opportunités afin de rehausser le cadre environnemental et de l'aménagement de la ville, en lien avec le développement durable.**

POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE

La Politique environnementale est un outil qui permet à une municipalité d'identifier une gamme d'interventions à réaliser en matière de gestion environnementale, pouvant toucher les secteurs d'activité suivants :

- L'utilisation de l'eau potable ;
- La gestion intégrée de l'eau ;
- La gestion des matières résiduelles ;
- L'utilisation des pesticides ;
- La conservation de la flore urbaine ;
- La mise en valeur et la protection des écosystèmes d'intérêt.
- Les interventions et la sensibilisation par rapport à l'herbe à poux.
- L'encadrement des activités liées aux neiges usées.
- Le suivi et la rentabilisation des terrains contaminés.
- La reconversion des sites d'extraction désaffectés ;
- La protection des rives et du littoral;
- La protection des habitats fauniques et les espaces naturels présentant des potentiels écologiques.

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Mettre en place une politique des saines habitudes de vie ;
- Mettre en place une Politique environnementale ;
- Établir les enjeux, les priorités d'actions et les moyens de mise en œuvre de la politique, via un comité et des rencontres citoyennes ;
- Sensibiliser et mobiliser les citoyens à participer activement à la protection de l'environnement ;
- Travailler en collaboration avec les gouvernements supérieurs susceptibles de nous aider à mettre en œuvre le plan d'action ;
- Adopter des règlements visant à protéger l'environnement et les faire respecter ;
- Éviter, par le biais de règlements (lotissement, PIIA), que le tracé de rues projetées soit localisé dans des secteurs comportant des habitats fauniques ou autres composantes environnementales;
- Participer, avec les municipalités de la MRC de Roussillon, à la démarche de connaissance relative à la foresterie urbaine afin de dresser un portrait de la situation existante, de proposer des interventions appropriées et de sensibiliser les intervenants concernés de manière à mieux cerner des problématiques, tel celui du contrôle et de l'éradication de l'agrile du frêne ;
- Mettre à jour les dispositions normatives de la réglementation d'urbanisme afin de régir les types de travaux autorisés et les conditions d'abattage d'arbres dans les boisés identifiés et sur les propriétés privées ;
- Privilégier la transplantation à l'abattage des arbres ;
- Encourager la plantation d'arbres ;
- Étudier l'opportunité de mettre en place une pépinière municipale.
- Mettre en place des mesures favorisant la conservation des arbres concernant les nouveaux projets de développement, telles : favoriser la transplantation d'arbres dans tout nouveau projet de développement, réviser les ententes spécifiques avec les promoteurs de manière à s'assurer la conservation des arbres, réviser les règlements liés à toutes nouvelles constructions etc. ;
- Augmenter le couvert forestier sur le territoire en privilégiant la plantation d'arbres sur les propriétés publiques ;
- Mise à jour des dispositions spécifiques concernant la plantation et l'abattage d'arbres ;

- Saisir toutes les opportunités de subventions au niveau des gouvernements supérieur et de proximité ;
- Mettre à jour les dispositions spécifiques à la réglementation concernant l'utilisation de l'eau potable ;
- Mettre en place un comité de carrières et sablières ;
- Planifier l'occupation du sol à proximité des sources de risque pour la santé et la sécurité publique et assurer une coordination intermunicipale des plans de sécurité civile et de mesures d'urgence ;
- Limiter l'implantation d'infrastructures potentiellement utilisées par la population vulnérable (hôpitaux, écoles, résidences pour personnes âgées, garderie, CLSC, CHSLD, etc.) à proximité des autoroutes ou du réseau ferroviaire par le biais d'une réglementation (permis et certificat, zonage, etc.).

6.9.2 **OBJECTIF 2**

➢ **Assurer la gestion des impacts liés aux contraintes anthropiques sur les interfaces sensibles à la cohabitation des usages (terrains contaminés, corridors de transport, voie ferrée, corridor de transport d'énergie et carrière).**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Mise en place de la Politique environnementale ;
- Mise à jour du plan des mesures d'urgence ;
- Revoir les méthodes de financement en favorisant l'établissement d'un Fonds de roulement visant à prévenir les catastrophes ;
- Mise en place de mesures d'atténuation liées à la présence de contraintes anthropiques (corridors de transport, voie ferrée, sites contaminés, carrière etc.) ;
- Planifier et contrôler l'utilisation du sol à proximité des sources de risques (corridors de transport, voie ferrée, sites contaminés, carrière etc.) ;
- Adoption de dispositions spécifiques concernant l'aménagement des zones tampons ou d'autres mesures d'atténuation ;
- Mise à jour du règlement sur les nuisances ;
- Restreindre et limiter à certains endroits l'implantation des sites d'extraction par le biais de la réglementation de zonage ;
- Favoriser la réhabilitation des sites de carrières, sablières et glaisières existants antérieurement à la législation provinciale applicable en la matière ou qui ne sont plus en exploitation et insérer des dispositions normatives applicables aux terrains.

6.9.3 **OBJECTIF 3**

➢ **Créer un réseau récréatif continu sur l'ensemble du territoire et entre les différents pôles d'activités.**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Élaborer et mettre en œuvre un programme d'infrastructures afin d'aménager les liens cyclables manquants ;
- Mettre à jour la programmation de la réfection du réseau d'infrastructures de manière à tenir compte du bouclage des liens cyclables et la planification de nouveaux.

6.9.4 **OBJECTIF 4**

➢ **Protéger et mettre en valeur les rivières Saint-Pierre, Saint-Régis et La Tortue et leurs branches.**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Favoriser la préservation des écosystèmes des rivières Saint-Pierre, Saint-Régis et La Tortue, de même que les dégagements visuels requis pour la préservation de l'attrait de ses milieux, en privilégiant un contrôle strict de l'utilisation du sol en bordure de ces rivières ;
- Mettre à jour les dispositions normatives de la réglementation d'urbanisme de la Ville applicables aux bandes de protection des rives ;
- Mettre en valeur la rivière Saint-Pierre en favorisant le développement d'activités récréatives compatibles, tel un espace public de détente aux abords et dans les secteurs les moins fragiles.

6.9.5 **OBJECTIF 5**

➢ **Appliquer une gestion préventionniste des contraintes naturelles.**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Mettre à jour les dispositions normatives de la réglementation d'urbanisme applicables aux zones comportant des risques d'inondation afin d'intégrer les dispositions prévues à la sous-section 4.4.2 *Les dispositions normatives applicables dans les zones comportant des risques d'inondation et la sous-section* 4.4.5 *Les dispositions normatives applicables aux lotissements, constructions, ouvrages et travaux en bordure des cours d'eau* du document complémentaire du Schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon ;
- Mettre à jour les dispositions normatives de la réglementation d'urbanisme applicables aux zones comportant des risques d'inondation afin d'intégrer les dispositions prévues à la sous-section 4.4.5.2.3 *du document complémentaire* du Schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon ;
- Favoriser l'aménagement de bassins de rétention des eaux ;

- Réévaluer les zones à risques d'érosion et de glissements de terrains ;
- Assurer la gestion écologique des eaux de ruissellement ;
- Assurer la mise à jour du plan des mesures d'urgence.

6.9.6 **OBJECTIFS 6**

- **Améliorer la qualité de l'eau des cours d'eau et gérer la qualité des eaux de ruissellement.**
- **Diminuer le nombre de surverses municipales.**
- **Assurer la gestion de la qualité de l'eau**

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Favoriser la création d'un comité des bassins versants des rivières Saint-Pierre, Saint-Régis et La Tortue ;
- Élaborer et mettre en œuvre un programme de sensibilisation et d'information pour les installations septiques ;
- Développer une politique et une approche règlementaire afin d'assurer une gestion écologique des eaux de ruissellement ;
- Munir le service de l'urbanisme d'un outil de gestion permettant de consigner les données d'inventaire et de suivi des dispositifs de traitement des eaux usées des résidences isolées et d'effectuer un suivi des conditions d'exploitation exigées par des règlements afin d'améliorer la qualité de l'eau (voir la base de données SOITEAU).

CHAPITRE 7 CADRE DE GESTION

7.1 NOMENCLATURE DES AIRES D'AFFECTATION

Les aires d'affectation du sol visent à définir, de façon générale, la vocation dominante des parties du territoire de la ville, de façon à répondre aux orientations et aux objectifs d'aménagement. Elles constituent un outil important dans la caractérisation du territoire et dans son développement. En plus de considérer les grands principes d'aménagement qui sous-tendent le plan d'urbanisme, les aires d'affectation tiennent compte des contraintes physiques, des caractéristiques socio-économiques ainsi que des volontés locales en matière d'aménagement et de développement du territoire. De plus, les aires d'affectation respectent les grandes affectations prévues au Schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon, qui précise, à l'échelle régionale, les fonctions dominantes et complémentaires pour chacun des secteurs du territoire.

Les affectations suivantes :

- Récréative
- Industrielle
- Conservation
- Agricole (forestier viable) et Agricole (conservation)

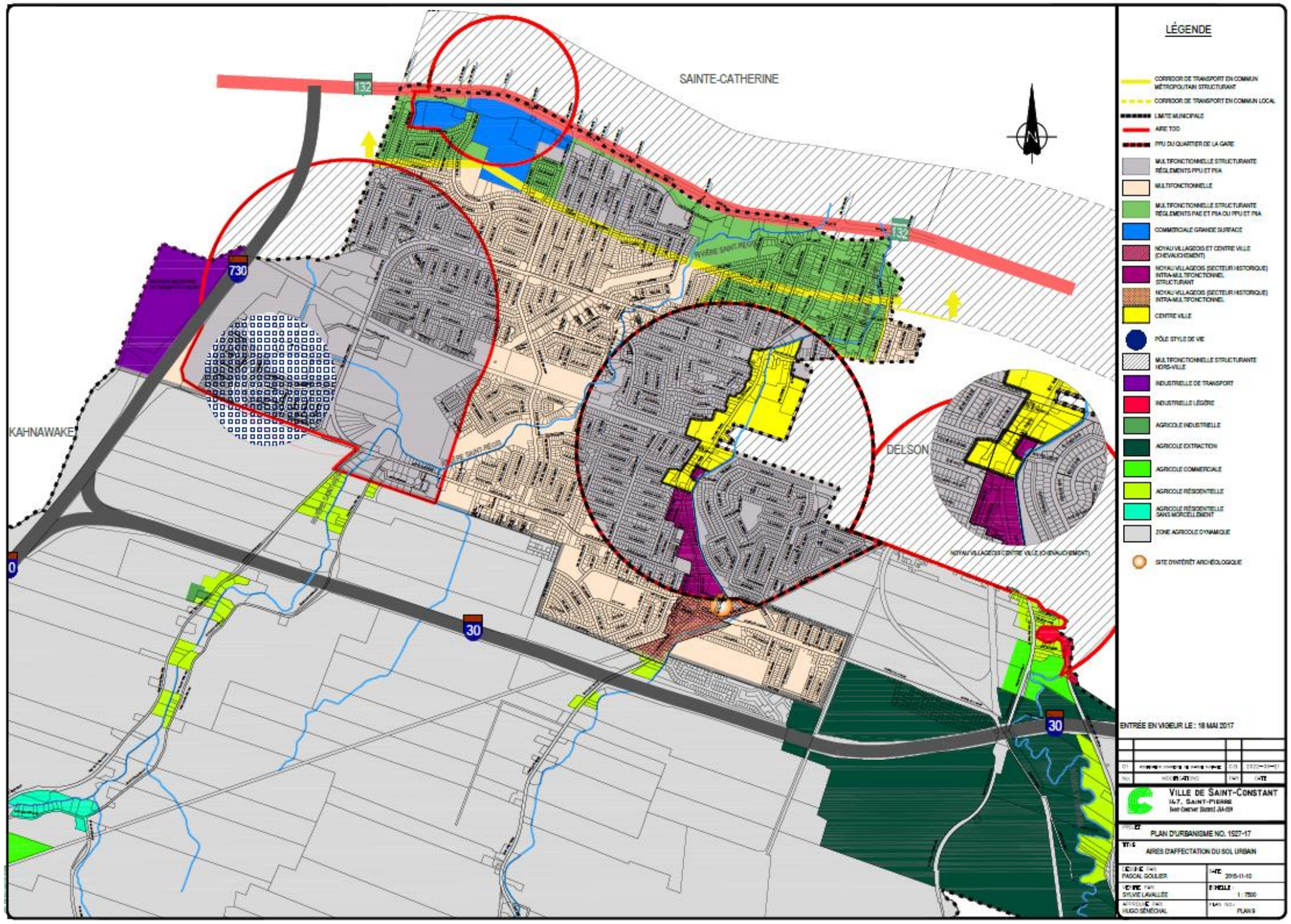
⇨ sont très peu ou pas présentes sur le territoire de la ville de Saint-Constant dont l'affectation industrielle lourde qui est complètement absente, donc nécessairement interdite.

Les grandes orientations et les objectifs d'aménagement se concrétisent **aux plans 9 et 10 - Grandes affectations du sol urbain et rural**, qui en délimitent les principales aires.

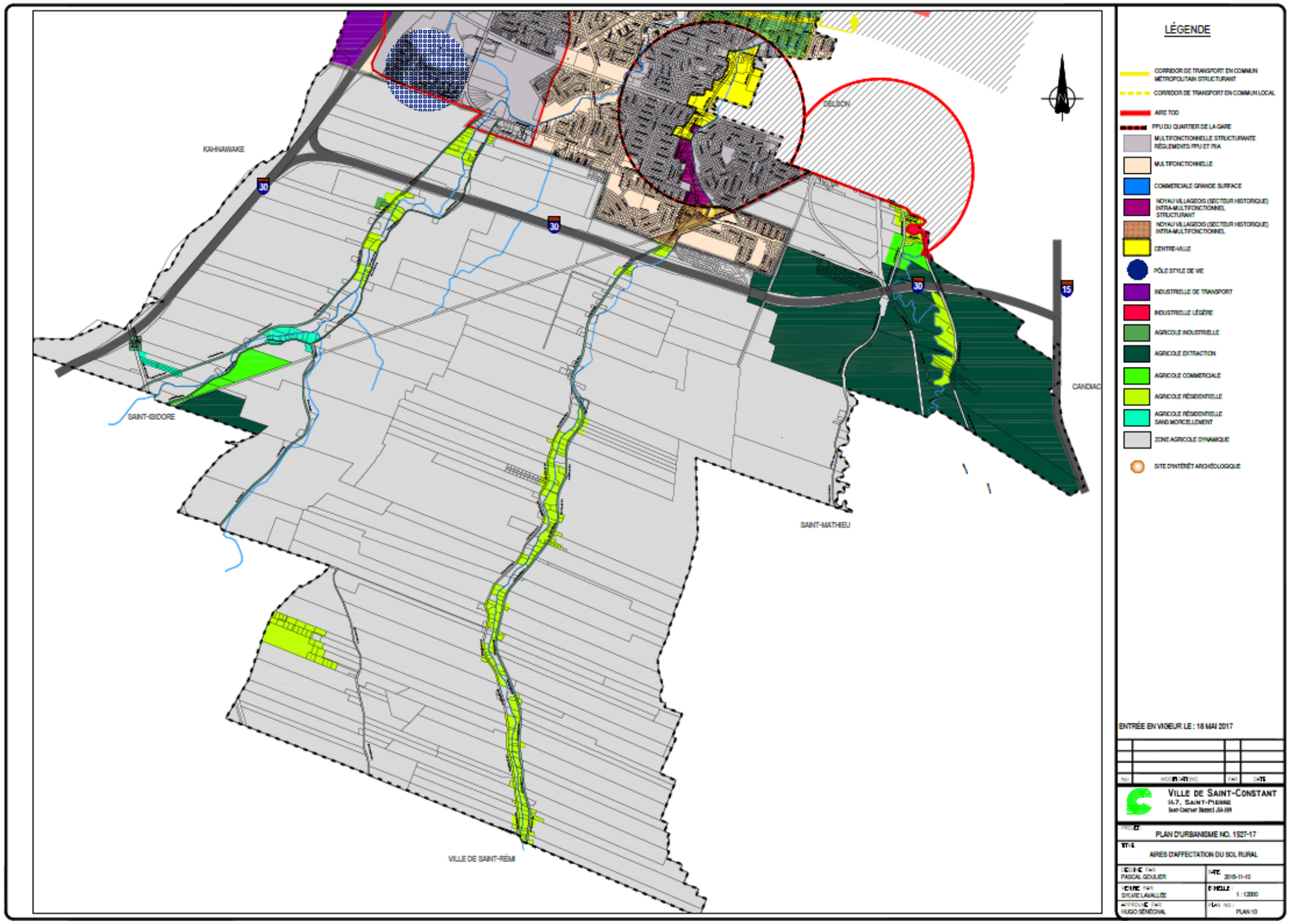
Tableau 16 Les aires d'affectation du sol

AFFECTATION			
M	Multifonctionnelle		
MS	Multifonctionnelle structurante	**A**	Agricole dynamique
CGS	Commerciale grande surface	**AC**	Agricole - Commerciale
CV	Centre-ville		
NV	Noyau Villageois intra-multifonctionnel structurant _____ Noyau Villageois intra-multifonctionnel	**AE**	Agricole - Extraction
I1	Industrielle légère	**AI**	Agricole - Industrielle
I3	Industrielle de transport	**AR**	Agricole - Résidentielle

Plan 9 Aires d'affectation du sol urbain (A : 1899-25, V : 04-03-2026)



Plan 10 Aires d'affectation du sol rural (A : 1899-25, V : 04-03-2026)



7.2 LES AIRES D'AFFECTATION DU SOL ET LES DENSITÉS DE SON OCCUPATION

7.2.1 LE PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

Le périmètre d'urbanisation de la ville de Saint-Constant correspond aux limites données par le Schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon. C'est à l'intérieur des limites du périmètre d'urbanisation que sont concentrées principalement la croissance urbaine et la mise en commun des équipements. Le périmètre d'urbanisation joue un rôle important puisqu'il oblige à une planification rigoureuse des espaces existants pour en rentabiliser tous les aspects.

7.2.2 LA DENSITÉ RÉSIDENTIELLE (BRUTE OU NETTE)

La densité résidentielle brute se définit comme le rapport entre le nombre de logements d'un quartier ou d'un projet résidentiel et la superficie totale de ce dernier, activités non résidentielles et espaces publics inclus. Puisqu'elle fournit un portrait global d'un quartier, cette mesure peut être utilisée pour évaluer la rentabilité des espaces et des équipements publics mis en place dans ce quartier.

La densité résidentielle nette, qui ne considère que les espaces constructibles du quartier en excluant les activités non résidentielles et les espaces publics, ne peut être utilisée que pour évaluer la rentabilité des investissements effectués sur les sites privés (les projets résidentiels).[5]

7.2.3 LES AFFECTATIONS DU SOL

Pour chacune des aires d'affectation, les usages autorisés sont précisés selon deux (2) catégories : usages dominants et usages complémentaires.

- **Usages dominants**

  Les usages dominants correspondent à la majorité de l'espace de plancher constructible auquel sont consacrées les aires d'affectation. Ces usages peuvent être assujettis à certaines balises.

- **Usages complémentaires**

  Les usages complémentaires, quant à eux, contribuent à appuyer le développement ou la pérennité des usages dominants, tout en n'y compromettant pas la réalisation. Pouvant être de natures diverses, ces usages peuvent être assujettis à certaines balises.

5 Vivre en Ville (2013). Retisser la ville : [Ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun, p.69.

Les usages dominants et complémentaires pour chacune des aires d'affectation ainsi que les dispositions particulières s'appliquant, le cas échéant, sont spécifiés aux tableaux suivants.

Tableau 17 Affectation « Multifonctionnelle » (M)

USAGE DOMINANT	
Habitation	**50 %** de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante dans les aires **déjà développées** et **65 %** dans les secteurs **à développer** (plan 4 - Secteurs résidentiels vacants à l'intérieur des périmètres d'urbanisation du schéma).
USAGES COMPLÉMENTAIRES	**USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES**
Commerce petite surface	Superficie de plancher brute totale est inférieure à 1000 m^2
Commerce moyenne surface	Superficie de plancher brute totale est située entre 1000 et 3 500 m^2 inclusivement
Bureau non structurant	Les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1000 m^2
Mixte non structurant	Les bâtiments utilisés aux fins de deux activités ou plus parmi les activités résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles et communautaires, pour lesquels la superficie brute totale de plancher du bâtiment est inférieure à 3 000 m^2
Équipement institutionnel et communautaire non structurant	Les écoles primaires et secondaires ainsi que les équipements municipaux à desserte locale font notamment partie de cette fonction
Activité récréative intensive	Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que des bâtiments et/ou des aménagements considérables.
Activité récréative extensive	Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires (parcs, espaces de détente et pistes cyclables).
Équipement et réseau d'utilité publique.	
Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels	Les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.
DENSITÉ D'OCCUPATION	
23 log./ha. et plus	

Tableau 18 Affectation « Multifonctionnelle structurante » (MS)

USAGE DOMINANT	
Habitation	**50 %** de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante dans les aires.
USAGES COMPLÉMENTAIRES	**USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES**
Commerce petite surface	Superficie de plancher brute totale est inférieure à 1000 m^2
Commerce moyenne surface	Superficie de plancher brute totale est située entre 1000 et 3 500 m^2 inclusivement. Les marchés d'alimentation dont la superficie de plancher brute totale se situe entre 3500 et 5000 m^2 sont autorisés, cependant en respectant les règles d'implantation édictées à l'article 4.5.22 du schéma d'aménagement révisé (SAR).
Bureau non structurant	Les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1000 m^2
Bureau structurant	Les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est de 1000 m^2 ou +
Mixte non structurant	Les bâtiments utilisés aux fins de deux activités ou plus parmi les activités résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles et communautaires, pour lesquels la superficie brute totale de plancher du bâtiment est inférieure à 3 000 m^2
Mixte structurant	Les bâtiments utilisés aux fins de deux activités ou plus parmi les activités résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles et communautaires, pour lesquels la superficie brute totale de plancher du bâtiment est de 3 000 m^2 ou **+**
Industrie non polluante	Une 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.
Équipement institutionnel et communautaire structurant	Les grands équipements gouvernementaux et para-gouvernementaux 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 paragouvernementaux dont la superficie de plancher brute est de 1 500 m^2 ou **+**
Équipement institutionnel et communautaire non structurant	Les écoles primaires et secondaires ainsi que les équipements municipaux à desserte locale font notamment partie de cette fonction
Activité récréative extensive	Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires (parcs, espaces de détente et pistes cyclables).
Activité récréative intensive	Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que des bâtiments et/ou des aménagements considérables.
Équipement et réseau d'utilité publique.	
Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels	Les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.
DENSITÉ D'OCCUPATION	
40 log./ha. et plus	

Tableau 19 Affectation « Commerciale grande surface » (CGS)

USAGES DOMINANTS	**60 %** de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante dans les aires.
Commerce grande surface	Les bâtiments utilisés presque exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est de plus de 3 500 m^2
Commerce moyenne surface	Superficie de plancher brute totale est située entre 1000 et 3 500 m^2 inclusivement. Les marchés d'alimentation dont la superficie de plancher brute totale se situe entre 3500 et 5000 m^2 sont autorisés, cependant en respectant les règles d'implantation édictées à l'article 4.5.22. du schéma d'aménagement révisé (SAR).
USAGES COMPLÉMENTAIRES	**USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES**
Commerce petite surface	Superficie de plancher brute totale est inférieure à 1000 m^2
Bureau non structurant	Les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1000 m^2
Activité récréative extensive	Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires (parcs, espaces de détente et pistes cyclables).
Équipement et réseau d'utilité publique.	
Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels	Les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.

Tableau 20 Affectation « Centre-ville » (CV)

USAGES DOMINANTS	Pourcentage de l'aire d'affectation (superficie brute de terrain) devant être affecté aux fonctions dominantes est non spécifié.
Habitation	Afin de respecter la dominance de l'aire d'affectation MS_72.3 du SAR, uniquement l'usage « habitation » doit être dominant sur 50 % de la superficie de l'affectation.
Commerce petite surface	Superficie de plancher brute totale est inférieure à 1000 m^2
Bureau non structurant	Les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1000 m^2
Équipement institutionnel et communautaire structurant	Les grands équipements gouvernementaux et para-gouvernementaux 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 paragouvernementaux dont la superficie de plancher brute est de 1 500 m^2 ou +
USAGES COMPLÉMENTAIRES	**USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES**
Bureau structurant	Les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est de 1000 m^2 ou **+**
Équipement institutionnel et communautaire non structurant	Les écoles primaires et secondaires ainsi que les équipements municipaux à desserte locale font notamment partie de cette fonction
Industrie compatible avec la fonction dominante	Les industries qui ne fabriquent et ne transforment aucune matière dangereuse ou qui n'ont pas recours à un procédé industriel utilisant régulièrement une ou des matières dangereuses identifiées a l'annexe 4 du Règlement sur les matières dangereuses du gouvernement du Québec et dont l'activité ne cause ni bruit (inferieur ou égale a 55 décibels), ni poussière, ni odeur a la limite du ou des terrains sont autorisées. De plus, les usages de cette fonction sont autorisés dans la mesure ou l'un ou l'autre des critères suivants est respecté : • L'usage industriel en cause était existant au moment de l'entrée en vigueur du présent plan d'urbanisme ; • Les classes d'usages autorisées par la Ville sont restreintes et visent à assurer une viabilité économique des bâtiments et des terrains a vocation autres que résidentielle, et ce, même si l'usage vise n'était pas existant au moment de l'entrée en vigueur du plan d'urbanisme.
Activité récréative extensive	Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires (parcs, espaces de détente et pistes cyclables).
Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels	Les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.
Équipement et réseau d'utilité publique.	
DENSITÉ D'OCCUPATION	
40 log./ha.	

Tableau 21 Affectation « Noyau Villageois » (NV) intra-multifonctionnelle structurant

USAGES DOMINANTS	Pourcentage de l'aire d'affectation (superficie brute de terrain) devant être affecté aux fonctions dominantes est non spécifié.
Habitation	De faible à moyenne densité (0-15 log./ha.)
Commerce moyenne surface	Superficie de plancher brute totale est située entre 1000 et 3 500 m^2 inclusivement. Les marchés d'alimentation dont la superficie de plancher brute totale se situe entre 3500 et 5000 m^2 sont autorisés, cependant en respectant les règles d'implantation édictées à l'article 4.5.22 du schéma d'aménagement révisé (SAR).
Commerce petite surface	Superficie de plancher brute totale est inférieure à 1000 m^2
Bureau non structurant	Les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1000 m^2
Équipement institutionnel et communautaire structurant	Les grands équipements gouvernementaux et para-gouvernementaux 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 paragouvernementaux dont la superficie de plancher brute est de 1 500 m^2 ou +
Équipement institutionnel et communautaire non structurant	Les écoles primaires et secondaires ainsi que les équipements municipaux à desserte locale font notamment partie de cette fonction
USAGES COMPLÉMENTAIRES	**USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES**
Industrie compatible avec la fonction dominante	Les industries qui ne fabriquent et ne transforment aucune matière dangereuse ou qui n'ont pas recours à un procédé industriel utilisant régulièrement une ou des matières dangereuses identifiées a l'annexe 4 du Règlement sur les matières dangereuses du gouvernement du Québec et dont l'activité ne cause ni bruit (inferieur ou égale a 55 décibels), ni poussière, ni odeur a la limite du ou des terrains sont autorisées. De plus, les usages de cette fonction sont autorisés dans la mesure ou l'un ou l'autre des critères suivants est respecté : • L'usage industriel en cause était existant au moment de l'entrée en vigueur du présent plan d'urbanisme ; • Les classes d'usages autorisées par la Ville sont restreintes et visent à assurer une viabilité économique des bâtiments et des terrains à vocation autres que résidentielle, et ce, même si l'usage visé n'était pas existant au moment de l'entrée en vigueur du plan d'urbanisme.
Activité récréative extensive	Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires (parcs, espaces de détente et pistes cyclables).
Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels	Les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.
Équipement et réseau d'utilité publique.	
DENSITÉ D'OCCUPATION	
40 log./ha.	

Tableau 22 Affectation « Noyau Villageois » (NV) intra-multifonctionnelle

USAGES DOMINANTS	Pourcentage de l'aire d'affectation (superficie brute de terrain) devant être affecté aux fonctions dominantes est non spécifié.
Habitation	De faible à moyenne densité (0-15 log./ha.)
Commerce petite surface	Superficie de plancher brute totale est inférieure à 1000 m^2
Bureau non structurant	Les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1000 m^2
Équipement institutionnel et communautaire non structurant	Les écoles primaires et secondaires ainsi que les équipements municipaux à desserte locale font notamment partie de cette fonction
USAGES COMPLÉMENTAIRES	**USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES**
Activité récréative extensive	Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires (parcs, espaces de détente et pistes cyclables).
Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels	Les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.
Équipement et réseau d'utilité publique.	
DENSITÉ D'OCCUPATION	
23 log./ha.	

Tableau 23 Affectation « Industrielle légère » (I1)

USAGE DOMINANT	**50 %** de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante dans les aires
Industrie légère	Toutes les industries 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.
USAGES COMPLÉMENTAIRES	**USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES**
Industrie du transport	Les industries dont l'activité principale et première est reliée au transport des marchandises. Ces industries sont interdites dans un corridor de cent (100) mètres en bordure des autoroutes 15 et 30.
Commerce lourd (activité para -industrielle)	Les commerces comportant des 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).
Commerce de petite et moyenne surface	Les bâtiments dont la superficie de plancher brute occupée par la fonction commerciale est inférieure à 3 500 m^2. Note : Dans les parcs industriels régis par la Loi sur les immeubles industriels municipaux, seules les fonctions autorisées par cette loi peuvent être implantées. Dans tous les autres cas, les commerces suivants sont autorisés: commerces de services (centre sportif, comptoir bancaire, restaurants et autres) et établissements à caractère érotique.
Bureau non structurant	Les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1000 m^2.
Bureau structurant	Les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est de 1000 m^2 ou **+**
Mixte non structurant	Les bâtiments utilisés aux fins de deux activités ou plus parmi les activités résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles et communautaires, pour lesquels la superficie brute totale de plancher du bâtiment est inférieure à 3 000 m^2. **Note :** Dans les aires d'affectations industrielles, la fonction Mixte non structurant exclut les activités résidentielles.
Équipement et réseau d'utilité publique.	
Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels	Les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.

Tableau 24 Affectation « Industrielle de transport » (I3)

USAGE DOMINANT	**90 %** de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante dans les aires
Industrie du transport	Les industries dont l'activité principale et première est reliée au transport des marchandises.
USAGES COMPLÉMENTAIRES	**USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES**
Commerce de petite et moyenne surface	Les bâtiments dont la superficie de plancher brute occupée par la fonction commerciale est inférieure à 3 500 m^2. **Note :** Dans les parcs industriels régis par la Loi sur les immeubles industriels municipaux, seules les fonctions autorisées par cette loi peuvent être implantées. Dans tous les autres cas, les commerces suivants sont autorisés: commerces de services (centre sportif, comptoir bancaire, restaurants et autres) et établissements à caractère érotique.
Bureau non structurant	Les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1000 m^2.
Mixte non structurant	Les bâtiments utilisés aux fins de deux activités ou plus parmi les activités résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles et communautaires, pour lesquels la superficie brute totale de plancher du bâtiment est inférieure à 3 000 m^2. **Note :** Dans les aires d'affectations industrielles, la fonction Mixte non structurant exclut les activités résidentielles.
Équipement et réseau d'utilité publique.	
Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels	Les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.

Tableau 25 Affectation « Agricole dynamique » (A) (A : 1899-25, V : 04-03-2026)

USAGES DOMINANTS	**Aucun pourcentage spécifié** concernant l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante dans les aires.
Agriculture et activités agricoles	Tels que définis dans la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA).
Habitation	Habitation pour une personne physique dont la principale occupation est l'agriculture selon les règles de l'article 40 de la LPTAA.
Habitation	Habitation autre que celle de l'exploitant, en vertu des dispositions prévues à l'article 31.1 ou aux articles 101 à 105 de la LPTAA. L'ajout d'un logement supplémentaire à même la résidence existante destiné à être occupé par des personnes qui ont ou ont eu, un lien de parenté ou d'alliance avec l'occupant du logement principal.
Autres usages et activités	Ayant obtenu une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ) avant la date d'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement révisé ou faisant l'objet de droits acquis en vertu de la Loi sur la protection du territoire et les activités agricoles. Ce droit n'existe qu'à l'égard de la superficie du ou des lots faisant l'objet de droits acquis ou pour lesquels une autorisation a été délivrée par la Commission de protection du territoire et les activités agricoles. Les usages tels que définis dans le Règlement sur l'autorisation d'aliénation ou d'utilisation d'un lot sans l'autorisation de la CPTAQ sont également autorisés.
USAGES COMPLÉMENTAIRES	**USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES**
Commerce agricole	Les commerces où s'exercent des activités commerciales directement reliées à un produit agricole, mais qui ne constituent pas une activité agricole au sens de la LPTAA. Les commerces agricoles comprennent les postes de séchage ainsi que l'entreposage et la vente de produits agricoles. La vente d'engrais et de fertilisants utilisés à des fins agricoles est également autorisée.
Activité agrotouristique	C'est-à-dire les activités touristiques dont l'attrait principal est relié à l'agriculture et au milieu agricole. Les activités agrotouristiques comprennent également les activités touristiques de nature commerciale, récréative, éducative et culturelle qui se pratiquent en milieu agricole et qui requièrent certains aménagements et équipements. Ces activités doivent toutefois être directement reliées et complémentaires à l'activité agricole principale ou à la production agricole d'un producteur. Dans tous les cas, les usages tels que définis dans le Règlement sur l'autorisation d'aliénation ou d'utilisation d'un lot sans l'autorisation de la CPTAQ sont autorisés.
Activité récréative extensive	Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires (parcs, espaces de détente et pistes cyclables). L'activité récréative doit être implantée en bordure de routes existantes afin de favoriser le raccordement de réseaux récréatifs existants ailleurs sur le territoire de la MRC ou dans le but d'assurer la poursuite d'un réseau inter-MRC.
Équipement et réseau d'utilité publique	
Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels	Les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.

Tableau 26 Affectation « Agricole – Commerciale » (AC)

USAGES DOMINANTS	**Aucun pourcentage spécifié** concernant l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante dans les aires.
Agriculture et activités agricoles	Tels que définis dans la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA).
Commerce petite surface	Superficie de plancher brute totale est inférieure à 1000 m^2
Commerce moyenne surface	Superficie de plancher brute totale est située entre 1000 et 3 500 m^2 inclusivement.
Commerce agricole	Les commerces où s'exercent des activités commerciales directement reliées à un produit agricole, mais qui ne constituent pas une activité agricole au sens de la LPTAA. Les commerces agricoles comprennent les postes de séchage ainsi que l'entreposage et la vente de produits agricoles et à la vente d'engrais et de fertilisants utilisés à des fins agricoles. Aucune limite de superficie n'est prescrite pour un commerce agricole.
Commerce agro-alimentaire	Les commerces où s'exercent des activités de transformation, d'entreposage, de distribution et de vente de produits agricoles et de biens nécessaires à la production agricole. Les commerces agro-alimentaires regroupent toutes les activités commerciales reliées à l'agriculture, mais qui ne constituent pas une activité agricole au sens de la LPTAA. Aucune limite de superficie n'est prescrite pour un commerce agro-alimentaire.
Autres usages et activités	Avec une autorisation de la CPTAQ avant la date d'entrée en vigueur du schéma d'aménagement révisé le 22 mars 2006 ou faisant l'objet de droits acquis en vertu de la LPTAA. Ce droit n'existe qu'à l'égard de la superficie du ou des lots faisant l'objet de droits acquis.
USAGES COMPLÉMENTAIRES	**USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES**
Activité agrotouristique	Les activités touristiques dont l'attrait principal est relié à l'agriculture et au milieu agricole. Les activités agrotouristiques comprennent les gîtes touristiques visés par le Règlement sur les établissements touristiques (L.R.Q., c. E-15.1, r.0.1), les tables champêtres et les activités touristiques de nature commerciale, récréative, éducative et culturelle qui se pratiquent en milieu agricole et qui requièrent certains aménagements et équipements. Ces activités doivent toutefois être directement reliées et complémentaires à l'activité agricole d'un producteur.
Activité récréative extensive	Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires (parcs, espaces de détente et pistes cyclables). L'activité récréative doit être implantée en bordure de routes existantes afin de favoriser le raccordement de réseaux récréatifs existants.
Habitation	Habitation pour une personne physique dont la principale occupation est l'agriculture selon les règles de l'article 40 de la LPTAA.
Habitation	Habitation autre que celle de l'exploitant, en vertu des dispositions prévues à l'article 31.1 ou aux articles 101 à 105 de la LPTAA. L'ajout d'un logement supplémentaire à même la résidence existante destiné à être occupé par des personnes qui ont ou ont eu, un lien de parenté ou d'alliance avec l'occupant du logement principal.
Équipement et réseau d'utilité publique	
Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels	Les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.

Tableau 27 Affectation « Agricole – Extraction » (AE)

USAGES DOMINANTS	**Aucun pourcentage spécifié** concernant l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante dans les aires.
Agriculture et activités agricoles	Tels que définis dans la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA).
Activité d'extraction	Les carrières, les sablières et les glaisières, incluant les activités de transformation reliées à l'activité d'extraction
Activité récréative intensive	Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que des bâtiments et/ou des aménagements considérables.
Activité récréative extensive	Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires (parcs, espaces de détente et pistes cyclables). L'activité récréative doit être implantée en bordure de routes existantes afin de favoriser le raccordement de réseaux récréatifs existants.
USAGES COMPLÉMENTAIRES	**USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES**
Habitation	Habitation pour une personne physique dont la principale occupation est l'agriculture selon les règles de l'article 40 de la LPTAA.
Habitation	Habitation autre que celle de l'exploitant, en vertu des dispositions prévues à l'article 31.1 ou aux articles 101 à 105 de la LPTAA. L'ajout d'un logement supplémentaire à même la résidence existante destiné à être occupé par des personnes qui ont ou ont eu, un lien de parenté ou d'alliance avec l'occupant du logement principal.
Autres usages et activités	Avec une autorisation de la CPTAQ avant la date d'entrée en vigueur du schéma d'aménagement révisé le 22 mars 2006 ou faisant l'objet de droits acquis en vertu de la LPTAA. Ce droit n'existe qu'à l'égard de la superficie du ou des lots faisant l'objet de droits acquis.
Équipement et réseau d'utilité publique	
Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels	Les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.

Tableau 28 Affectation « Agricole – Industrielle » (AI)

USAGES DOMINANTS	**Aucun pourcentage spécifié** concernant l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante dans les aires.
Agriculture et activités agricoles	Tels que définis dans la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA).
Industrie légère	Toutes les industries 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. Un bâtiment industriel ou un ensemble de bâtiments industriels localisés dans cette aire d'affectation doit avoir une superficie maximale de 2 000 mètres carrés et ne peut faire l'objet que d'un seul agrandissement n'excédant pas 10 % de sa superficie initiale.
Activité récréative intensive	Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que des bâtiments et/ou des aménagements considérables.
Activité récréative extensive	Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non-construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires (parcs, espaces de détente et pistes cyclables). L'activité récréative doit être implantée en bordure de routes existantes afin de favoriser le raccordement de réseaux récréatifs existants.
USAGES COMPLÉMENTAIRES	**USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES**
Habitation	Habitation pour une personne physique dont la principale occupation est l'agriculture selon les règles de l'article 40 de la LPTAA.
Habitation	Habitation autre que celle de l'exploitant, en vertu des dispositions prévues à l'article 31.1 ou aux articles 101 à 105 de la LPTAA. L'ajout d'un logement supplémentaire à même la résidence existante destiné à être occupé par des personnes qui ont ou ont eu, un lien de parenté ou d'alliance avec l'occupant du logement principal.
Autres usages et activités	Avec une autorisation de la CPTAQ avant la date d'entrée en vigueur du schéma d'aménagement révisé le 22 mars 2006 ou faisant l'objet de droits acquis en vertu de la LPTAA. Ce droit n'existe qu'à l'égard de la superficie du ou des lots faisant l'objet de droits acquis.
Équipement et réseau d'utilité publique	

Tableau 29 Affectation « Agricole – Résidentielle – Types 1 & 3 » (AR)

USAGES DOMINANTS	**Aucun pourcentage spécifié** concernant l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante dans les aires.
Agriculture et activités agricoles	Tels que définis dans la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.
Habitation	Dans les îlots de **type 1** dits « avec morcellement », il est possible d'effectuer du morcellement en vue d'implanter des résidences. Tous les autres usages complémentaires aux usages résidentiels y sont aussi autorisés. Dans les îlots de **type 3** dits « sans morcellement et vacants », il est possible d'ériger une résidence par unité foncière qui est vacante en date du 30 juin 2010 sur un terrain dont la superficie respecte les normes édictées aux articles 4.4.1.1 et 4.4.5.1 du document complémentaire (daté du 17 novembre 2014).
USAGES COMPLÉMENTAIRES	**USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES**
Équipement et réseau d'utilité publique	
Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels	Les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.

7.2.4 SYNTHÈSE DES AIRES D'AFFECTATION ET DES USAGES DOMINANTS ET COMPLÉMENTAIRES AUTORISÉS

Le tableau ci-dessous présente, à titre indicatif, les usages dominants et les usages complémentaires autorisés pour chacune des aires d'affectation du sol, inspirée de la grille incluse dans le schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon[5]. 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. La description de chacune des aires réfère à un tableau spécifique s'y rapportant. Le texte du plan d'urbanisme, portant sur chacune des aires d'affectation, a préséance.

Tableau 30 Synthèse des aires d'affectation et des usages dominants et complémentaires autorisés (A : 1758-22, V : 03-10-2022)

Fonctions / Aires d'affectation	HABITATION (A : 1758-22, V : 03-10-2022)	COMMERCE DE GRANDES SURFACES	COMMERCE DE MOYENNE SURFACE	COMMERCE DE PETITE SURFACE	COMMERCE LOURD	COMMERCE AGRICOLE	COMMERCE AGRO-ALIMENTAIRE	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	INDUSTRIE LÉGÈRE	INDUSTRIE LOURDE	INDUSTRIE DU TRANSPORT	ACTIVITÉ D' EXTRACTION	ACTIVITÉ RÉCRÉATIVE INTENSIVE	ACTIVITÉ RÉCRÉATIVE EXTENSIVE	ACTIVITÉ DE SAUVEGARDE ET DE MISE EN VALEUR DES POTENTIELS	AGRICULTURE ET ACTIVITÉS AGRICOLES	ACTIVITÉ AGROTOURISTIQUE	ACTIVITÉ SYLVICOLE	AUTRES USAGES OU AUTRE ACTIVITÉ
Multifonctionnelle (M)	●		❍	❍					❍		❍		❍	❍					❍	❍	❍				
Multifonctionnelle structurante (MS)	●		❍ 1,2	❍				❍	❍	❍	❍	❍	❍	❍	❍3				❍	❍	❍				
Commerciale grande surface (CGS)	❍	●	●	❍					❍					❍						❍	❍				
Centre-ville (CV)	●		❍1	●				❍	●			●	❍	❍						❍	❍				
Noyau villageois intra-multifonctionnel (NVIM)	●			●4					●				●	❍						❍	❍				
Noyau villageois intra-multifonctionnel structurant (NVIMS)	●		●	●					●			●	●	❍	❍3					❍	❍				
Industrielle légère (I1)			❍	❍	❍			❍	❍		❍			❍	●		❍				❍				
Industrielle de transport (I3)			❍	❍					❍		❍			❍			●				❍				
Agricole dynamique (A)	●					❍								❍						❍	❍	●	❍		●
Agricole Résidentielle (AR)	●													❍							❍	●			
Agricole Commerciale (AC)	❍		●	●		●	●							❍							❍	●	❍		●
Agricole Extraction (AE)	❍													❍				●	●	●	❍	●			❍
Agricole Industrielle (AI)	❍													❍	●				●	●		●			❍

● Usage dominant ❍ Usage complémentaire

1 Un marché d'alimentation dont la superficie de plancher brute totale se situe entre 3500m² et 5000m² peut être autorisé conditionnellement à ce que soient respectées les règles d'implantation prévues à cet effet au Règlement de zonage en vigueur ;

2 Un hôtel de plus de 3 500 m² peut être autorisé conditionnellement à ce que soient respectées les règles d'implantation prévues à cet effet au Règlement de zonage en vigueur ;

3 Industries non polluantes.

4 Bâtiment utilisé exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1 000 mètres carrés.

5 MRC DE ROUSSILLON Schéma d'aménagement révisé, 22 mars 2006, tableau 3-2, page 3-61

Ce tableau est présenté à titre indicatif. Le Lecteur doit se référer au texte du plan d'urbanisme pour chacune des affectations (voir tableaux 17 à 29)

CHAPITRE 8 NOMENCLATURE DISPOSITIONS PARTUCULIÈRES ET OUTILS DE MISE EN OEUVRE

Outre les normes générales prévues au Schéma d'aménagement révisé de la MRC Roussillon, le plan et la réglementation d'urbanisme de la Ville de Saint-Constant, rappelons-le, intègrent les dispositions particulières suivantes du document complémentaire :

8.1 LES DISPOSITIONS PARTICULIÈRES DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉVISÉ DE LA MRC DE ROUSSILLON

Les dispositions relatives aux dimensions minimales des lots du document complémentaire du schéma d'aménagement de la MRC de Roussillon et ses amendements feront partie intégrante du règlement de lotissement de la Ville et ce, en tenant compte des contraintes naturelles et anthropiques et ce en tenant compte des spécificités de l'organisation du territoire telles qu'illustrées au Plan 7.

8.1.1 LES CONTRAINTES NATURELLES

Les zones de contraintes naturelles retenues correspondent aux zones à risques d'érosion et de glissements de terrains et les milieux humides (voir annexes B et C).

Plus spécifiquement, la Ville devra intégrer dans sa réglementation les dispositions normatives telles que spécifiées dans les sections quatre et cinq du document complémentaire de la MRC et elles seront applicables aux :

- Zones comportant des risques d'inondation connus établis selon la Convention Canada-Québec (sous-section 4.4.2 et suivantes) ;
- Aires comportant des risques d'inondation connus établis par les études municipales (sous-section 4.4.3 et suivantes) ;
- Secteurs de non-remblai (sous-section 4.4.4 et suivantes) ;
- Zones de risques d'érosion et de glissement de terrain (sous-section 4.4.5.4 et suivantes) ;
- Lotissements, constructions ouvrages et travaux en bordure des cours d'eau (sous-section 4.4.5 et suivantes) ;
- Territoires d'intérêt historique et archéologique (sous-section 4.5.13) ;
- Territoires d'intérêt faunique et floristique (sous-section 4.5.14) ;
- Milieux humides (sous-section 4.5.28).

8.1.1.1 PROTECTION DES RIVES, DU LITTORAL ET DES PLAINES INONDABLES

Tous les cours d'eau reconnus par définition au schéma d'aménagement de la MRC de Roussillon et ses amendements sont également reconnus par le présent plan et feront l'objet de dispositions relatives à la protection des rives et du littoral et ce, en conformité avec la « *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables du Québec* ».

Actuellement, les territoires inondables sont établis en vertu de la Convention Canada-Québec et d'études réalisées par la MRC de Roussillon. La Convention Canada-Québec a permis de caractériser les parties sud des rivières Saint-Pierre et Saint-Régis, soit les parties localisées en milieu rural et leurs tronçons en milieu urbain ont été caractérisés par les études ad hoc de la MRC de Roussillon. Ces dernières ont également permis d'effectuer les analyses de la rivière Saint-Pierre.

Ces études de la MRC mériteraient d'être mises à jour puisque des études réalisées pour des promoteurs souhaitant développer sur notre territoire démontrent une évolution importante des cours d'eau.

8.1.1.2 ZONES DE RISQUES D'ÉROSION ET DE GLISSEMENT DE TERRAIN

Les zones de risques d'érosion et de glissement de terrain se situent principalement au niveau du tronçon nord et sud de la rivière Saint-Régis, soit en milieu urbain et rural et au niveau du tronçon sud de la rivière Saint-Pierre, soit en milieu rural.

Les études réalisées afin de répertorier les zones sensibles à des risques d'érosion et de glissement de terrain ont été réalisées environ vers la fin des années '90, et nous savons que plusieurs situations des propriétaires riverains ont évolué depuis la réalisation de ces études. La MRC est également consciente que ces cartes méritent une mise à jour.

De plus, rappelons qu'il y a plusieurs années la Ville de Saint-Constant a mandaté une firme afin de connaître la qualité des sols et la stabilité des talus en bordure de la rivière Saint-Régis et que ces études étaient devenues nécessaires dû à la volonté de certains promoteurs à développer des secteurs limitrophes à la rivière ou tout simplement pour informer les propriétaires riverains de la stabilité des sols de leur terrain afin de planifier de nouvelles constructions ou des constructions accessoires.

Une étude a même permis de révéler l'existence de zones à risque d'érosion et de glissement de terrain en bordure de la rivière Saint-Régis selon la qualité des sols et la pente des talus et ce, pour chacun des secteurs à l'étude. Il est donc possible de croire qu'une mise à jour de ces études démontrerait une évolution, soit par une augmentation ou une diminution des zones à risque d'érosion et glissement de terrain.

8.1.1.3 LES MILIEUX HUMIDES

À ce jour, les milieux humides répertoriés ne font pas partie d'un plan d'ensemble pour le territoire de la ville. Ils relèvent du cas par cas et sont établis à la pièce au moment où les promoteurs choisissent de soumettre les terrains au développement. Idéalement, pour fins de planification, d'accélération pour l'octroi des certificats d'autorisation, par le Ministère du Développement durable, de l'Environnement et Lutte contre les changements climatiques, l'ensemble du territoire devrait être caractérisé afin de répertorier les milieux humides et promouvoir des zones dédiées à la compensation pour fins de conservation.

À cet effet, la Ville planifie de se doter d'un plan de conservation des milieux humides en 2016-2017.

8.1.2 LES CONTRAINTES ANTHROPIQUES

Les zones de contraintes anthropiques retenues correspondent notamment aux terrains contaminés, aux lieux d'élimination des déchets dangereux, aux carrières et sablières, aux terrains localisés à proximité des niveaux sonores élevés, etc.

Plus spécifiquement, la Ville devra intégrer dans sa réglementation des dispositions normatives, telles que spécifiées aux sections quatre et cinq de son document complémentaire, et elles seront applicables aux :

- Zone agricole pour la gestion des odeurs (sous-section 4.4.6 et suivantes) ;
- Zones affectées à des fins industrielles ou de commerce lourd (sous-section 4.5.5)
- Aires d'affectations « Industrielle légère » et « Industrielle de transport » situées en bordure de la route 132 et des autoroutes 15 et 30 (sous-section 4.5.6) ;
- Terrains contaminés (sous-section 4.5.7) tels que répertoriés au niveau du Ministère du Développement durable, de l'Environnement, et Lutte contre les changements climatiques et présentés au tableau ci-joint.
- Zones de niveau sonore élevé;
- Zones aux abords du réseau ferroviaire;
- Lieux de transfert, d'entreposage, manipulation et de traitement de substance dangereuses.

Tableau 31 Répertoire des terrains contaminés

NOM DE L'ENTREPRISE	ADRESSE
Alimentations Couche-Tard Fortin, Richard 9006 7141 Québec inc.	71, rue Saint-Pierre Saint-Constant
Centre de Pneu Saint-Constant Inc. Lupien, Maurice	77, rue Saint-Pierre Saint-Constant
Compagnie Pétrolière impériale ltée Lombardi, Caroline	3, boulevard Monchamp Saint-Constant
Corporation d'hébergement du Québec inc.	199, rue Saint-Pierre Saint-Constant
Côté, Suzanne et Tremblant, Régent	263, rue Saint-Pierre Saint-Constant
Excavation Mastro et Frère inc.	Lots : 244-263 à 244-271 et 244-273 à 244-279 de l'ancien cadastre de la paroisse de Saint-Constant
Garage G&R Beauvais ltée Beauvais, G. et Beauvais, R.	307, rue Saint-Pierre Saint-Constant
Groupe Pétrolier Olco inc. Fock Shing, Lu 9063 0088 Québec inc.	85, rue Saint-Pierre Saint-Constant
Lafarge Canada inc.	1, chemin Lafarge Saint-Constant
Leblanc, Richard	464, rang Saint-Pierre Nord Saint-Constant
Logik Automobile inc.	169, rue Lasalle Saint-Constant
Mailloux Baillargeon inc.	222, rue Saint-Pierre Saint-Constant
Met-Recy ltée	700, rang Saint-Régis Sud Saint-Constant
Ministère des Transports du Québec	568, route 132, R.R.A 4 Saint-Constant
Pierre Village inc	188, rue Lasalle Saint-Constant
Plaza de la Gare	115, rue Saint-Pierre Saint-Constant
Quartier de la Gare (2157-2235 Québec inc.) lots2180608, 2180678, 2180732, 2180674 etc.	
Restaurant Belle Province Ryan, Alfred	3945, route 132 Saint-Constant
Ryan, Alfred	3945, route 132 Sainte-Catherine
Super C	544 voie de Desserte, route 132 Saint-Constant
Terrain vacant, rues Marois et Magdeleine	
Ville de Saint-Constant	4, rue Vigneault Saint-Constant
Yvan et Jean-Guy Riendeau	120, montée Saint-Régis Saint-Constant
337-4289 Canada Inc 9042-8632 Québec Inc.	Lots 486, 487, 488, 489 de l'ancien cadastre

Source : Ministère du Développement durable, de l'Environnement, et Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), septembre 2015. http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/sol/terrains/terrains-contamines/resultats.asp

- Lieux de transfert, de recyclage, de traitement et d'élimination des déchets dangereux (sous-section 4.5.8 et suivantes); Lieux de dépôts de matériaux secs (sous-section 4.5.9) ;
- Zones de niveau sonore élevé (sous-section 4.5.10) ;
- Corridors routiers (sous-section 4.5.16) ;
- Abords des routes nationales et régionales à l'extérieur des périmètres d'urbanisation (sous-section 4.5.17) ;
- Réseaux majeurs d'infrastructure (sous-section 4.5.19) ;
- Abords du réseau ferroviaire (sous-section 4.5.25)

8.1.2.1 LIEUX DE TRANSFERT, D'ENTREPOSAGE, DE MANIPULATION ET DE TRAITEMENT DE SUBSTANCES DANGEREUSES

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques a dans son inventaire deux sites se retrouvant à Saint-Constant et qui sont identifiés comme des lieux de transferts, de recyclage, de traitement et d'élimination des déchets dangereux. Les sites identifiés sont :

- Leblanc, Richard, 464, rang Saint-Pierre Nord
- Ouvrage de raffinage de métaux Dominion (aujourd'hui 9085 9174 Québec inc), 700, rang Saint-Régis Sud

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 deux sites se retrouvent en zone agricole. La Ville devra prévoir dans ses règlements que tout futur usage sensible devra être implanté à plus de cent cinquante mètres (150 m) de tels lieux. Elle pourra également gérer sur droits acquis ces lieux si ceux-ci ne respectent pas la distance minimale prescrite en vertu de la distance citée. Dans l'hypothèse où un nouvel usage industriel à risques, dont les lieux de transfert, d'entreposage, de manipulation et de traitement de substances dangereuses était implanté, la réglementation d'urbanisme devra prévoir que celui-ci devra être localisé à plus de 150 mètres d'un usage sensible.

8.1.3 L'ORGANISATION DU TERRITOIRE

Plus spécifiquement, la Ville devra intégrer dans sa réglementation des dispositions normatives, et ce telles que spécifiées aux sections trois, quatre cinq et six de son document complémentaire, et elles seront applicables aux éléments suivants :

- Émission d'un permis de construction à l'intérieur des périmètres d'urbanisation (sous-section 4.3.1 et suivantes) ;
- Émission d'un permis de construction à l'extérieur des périmètres d'urbanisation (sous-section 4.3.2 et suivantes) ;
- Émission d'un permis de lotissement (sous-section 4.3.3) ;

- Dimensions minimales des lots (sous-section 4.4.1 et suivantes) ;
- Zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement (sous-section 4.4.9 et 4.5.21) ;
- Densités résidentielles à l'intérieur des périmètres d'urbanisation (sous-section 4.4.10) ;
- Maisons mobiles et aux roulottes (sous-section 4.5.1) ;
- Fonctions structurantes à l'échelle régionale (sous-section 4.5.2) ;
- Secteurs construits avant 1971 (sous-section 4.5.4) ;
- Marchés d'alimentations et aux hôtels (sous-section 4.5.22) ;
- Localisation des installations d'intérêt métropolitain projetées (sous-section 4.5.24) ;
- Mesures contribuant à l'adaptation aux changements climatiques (sous-section 4.5.29)
- Droits acquis (sous-section 4.6.1).

8.2 LES OUTILS DE MISE EN OEUVRE

La Ville de Saint-Constant identifie les secteurs sur son territoire qui nécessitent une planification détaillée en raison des problématiques d'aménagement particulières ainsi que des enjeux de consolidation ou de requalification qui y sont observés. Ces secteurs sont les suivants :

- Parcours significatif – Rue Saint-Pierre :
  - Gare Saint-Constant et
  - Noyau villageois ;
- Boulevard urbain – Route 132 ;
- Pôle « style de vie » :
  - Gare Sainte-Catherine.

D'ailleurs, le chapitre 6, concernant les grandes orientations d'aménagement, a déjà permis d'identifier plusieurs moyens de mise en œuvre et plusieurs d'entre eux correspondent à des règlements ou des documents légaux qu'une Ville peut adopter en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Donc, le plan d'urbanisme permet d'orienter le contenu non seulement des dispositions spécifiques intégrées aux règlements de zonage et de lotissement, mais également des outils réglementaires pour favoriser la mise en valeur de ces secteurs, le plan d'urbanisme favorise la détermination de stratégies diverses adaptées aux problématiques particulières de chacun d'eux :

- Plan d'aménagement détaillé et/ou esquisse d'aménagement ;
- Programme particulier d'urbanisme (PPU) ;
- Règlement relatif aux plans d'aménagement d'ensemble (PAE) ;

- Règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) ;
- Règlement relatif aux usages conditionnels ;
- Ententes avec les promoteurs ;
- Autres stratégies réglementaires pouvant concerner l'abattage d'arbres, la démolition d'immeubles, les nuisances, etc.)

De plus, sur le territoire de la ville de Saint-Constant, la planification et la mise en valeur de certains secteurs requièrent une approche particulière d'intervention qui dépasse le cadre général du plan d'urbanisme et de la réglementation. Cette démarche sera réalisée suite à l'entrée en vigueur du plan d'urbanisme et viendra ainsi en préciser son contenu.

Les éléments justifiant une planification détaillée sont les suivants:

- Les territoires ciblés connaissent une problématique d'aménagement complexe nécessitant une étude spécifique ;

Les orientations et les objectifs spécifiques nécessitent une sélection de programmes ou d'outils appropriés que seule une planification détaillée permet de mettre en œuvre.

8.2.1 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 (PPU) pour une partie du territoire de la ville qui traitera spécifiquement de travaux d'infrastructure et d'aménagement de l'emprise publique.

De plus, suite à la révision du schéma d'aménagement, des programmes particuliers d'urbanisme (PPU) seront requis pour les zones prioritaires d'aménagement ou de réaménagement désignées comme aire TOD (SAR, 4.5.21.1) auxquelles des objectifs d'aménagements spécifiques devront se décliner de la manière suivante :

1) Créer un milieu de vie dynamique avec une image identitaire forte ;
2) 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 ;
3) Assurer la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes dans leurs déplacement ;
4) Implanter et aménager des points d'accès pour le transport en commun ;
5) Assurer la mixité des activités ;
6) Faciliter l'utilisation des transports actifs ;
7) Favoriser le stationnement souterrain ;
8) Limiter le nombre de cases de stationnement hors-rue et
9) Encourager les aménagements à impacts environnemental réduit.

Afin de rencontrer les objectifs ci-haut énoncés, les règlements d'urbanisme y étant rattachés doivent minimalement contenir, en plus des dispositions normatives applicables au centre-ville, les dispositions spécifiques suivantes :

1) Assurer aux piétons et cyclistes des liens directs aux points d'accès de transport en commun qui soient séparés, par le tracé ou par des aménagements appropriés, des aires de stationnement ;

2) Viser à réduire la distance de marche réelle (calcul au sol) entre les habitations et les points d'accès de transport en commun par le biais notamment de parcours directs ;

3) Assurer la continuité et le confort des déplacements piétonniers et cyclables en liant les parcours en un réseau (rues, sentiers, voies multifonctionnelles, etc.) continu et étendu ;

4) Favoriser la perméabilité du quartier aux déplacements actifs, en privilégiant, par exemple, un découpage de la trame en îlots de taille réduite ou en aménageant des passages actifs ;

5) Assurer l'apaisement de la circulation automobile pour les voies de circulation routière n'appartenant pas au réseau routier supérieur par des aménagements et normes pouvant inclure, par exemple, des:

   - traverses piétonnières surélevées ou marquées au sol aux intersections ;
   - chicanes
   - avancées de trottoirs
   - plantations en bordure de voie ;
   - etc.

6) Viser à n'autoriser le stationnement sur rue que sur un côté pour les rues de desserte locale, lorsque possible ;

7) Assurer la présence de trottoirs en continu, préférablement des deux côtés de la rue ou minimalement sur un côté de la rue ;

8) Encourager l'établissement d'activités non résidentielles, notamment les commerces et services de proximité en privilégiant leur localisation dans et à proximité du cœur de quartier et au rez-de-chaussée ;

9) Assurer de limiter les surfaces occupées par les aires de stationnement automobile en fixant un nombre maximal de cases de stationnement par logement ;

10) Assurer une diversité dans les prescriptions de hauteur des bâtiments ;

11) Limiter les entrées charretières en cours avant et latérales ;

12) Assurer de limiter la profondeur maximale autorisée pour les marges de recul des bâtiments, par exemple :

   - Réduire les marges latérales et encourageant la mitoyenneté des bâtiments ;

- Réduire la profondeur des cours arrière et en favorisant leur partage sous forme de cours semi-privées ;
- Permettre le morcellement de lots déjà bâtis.

13) Par le biais d'outils réglementaires et par le biais d'une promotion et de rencontres stratégiques avec les promoteurs et constructeurs, assurer la mixité des activités ainsi que des types d'habitations et favoriser des produits résidentiels variés;

14) Assurer la récupération et la rétention des eaux de pluie ;

15) Favoriser des aménagements paysagers adaptés au milieu.

Afin d'assurer la concordance du plan d'urbanisme de la Ville au schéma d'aménagement révisé de la MRC, la Ville de Saint-Constant doit minimalement se doter de deux programmes particuliers d'urbanisme, soit pour les aires TOD des gares de Saint-Constant et de Sainte-Catherine. Déjà en 2010, la Ville de Saint-Constant s'était dotée d'un PPU spécifiquement dans le cas de « La gare de Saint-Constant ». Le PPU Quartier de la Gare joint au présent règlement a donc été revu dans le respect des nouvelles orientations du schéma. Outre les PPU des deux gares, d'autres PPU pourraient être requis afin de préciser la planification de secteurs visés par un développement ou une requalification tels :

- Le corridor de la Route 132
- Le noyau Villageois

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

8.2.1.1 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 4.5.21.4), étant donné que la Route 132 est désigné au niveau du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) comme un corridor de transport métropolitain, la Ville devra procéder à une planification détaillée, soit par l'adoption d'un règlement sur les Plans d'aménagement d'ensemble ou d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) 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.

Un PAE touchant la route 132 doit contenir les 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) Par le biais d'outils réglementaires (PPU, PIIA et PAE) et par le biais d'une promotion et de rencontres stratégiques avec les promoteurs et constructeurs, assurer la mixité des activités ainsi que des types d'habitations et favoriser des produits résidentiels variés ;

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.

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

8.2.1.2 NOYAU VILLAGEOIS

Les terrains bordant la rue Saint-Pierre de la rue de la Côte de Plaisance au nord jusqu'à sa limite de son périmètre urbain au sud sont destinés à former le cœur de quartier de Saint-Constant. Ce secteur constitue le noyau historique de la ville et il est susceptible de regrouper des fonctions urbaines diversifiées et attractives créant un des principaux pôles attractifs de la 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 à investir dans le secteur et qui amèneront les Constantins à fréquenter davantage leur « centre-ville » et à développer leur sentiment d'appartenance à la ville.

De plus, étant donné que ce secteur correspond au centre-ville, en lien avec la révision du schéma d'aménagement, des dispositions spécifiques seront introduites (SAR, 4.5.3) et elles traiteront les éléments suivants :

- Les affectations détaillées du sol et la densité de son occupation ;
- Le tracé projeté et le type des voies de circulation, des réseaux de transport, d'électricité, de gaz et de télécommunication ;
- La nature, l'emplacement et le type des équipements et des infrastructures destinés à l'usage de la vie communautaire ;
- La nomenclature des travaux prévus, leurs coûts approximatifs de réalisation et une indication des organismes concernés ;
- Les règles de zonage, de lotissement et de construction qui guideront l'élaboration des règlements d'urbanisme.

8.2.1.3 GARE SAINT-CONSTANT

Le secteur de la Gare de Saint-Constant est localisé en bordure de la rue Saint-Pierre et à l'entrée du secteur du Noyau villageois constitue un potentiel de développement intéressant. Localisée dans à proximité des fonctions institutionnelles avec l'hôtel de ville, la bibliothèque, le Musée ferroviaire, de plusieurs commerces et dans un axe de transport en commun ce lieu présente une opportunité de redéveloppement. De nombreux défis sont à relevés, tels : des fonctions urbaines mieux adaptées à la proximité de la Gare, un réseau de transport en commun efficace et structurant à l'échelle locale susceptible de permettre une densification des milieux de vie pour atteindre des moyenne et haute densités, un réseau cyclable et piétonnier sécurisé et coordonnés avec le transport en commun de manière à réduire l'utilisation de l'automobile et permettre une augmentation des espaces verts, des aménagements urbains distinctifs susceptibles de donner une signature à ce secteur et ce, dans le respect et la mise en valeur de l'environnement. Nécessairement, la redynamisation de ce secteur devra faire appel à un traitement particulier des emprises ou par une récupération de nouveaux espaces à des fins publiques, un contrôle de l'architecture et l'aménagement de terrains des propriétés limitrophes et toujours en tentant de privilégier des principes d'aménagement susceptibles de respecter l'environnement.

L'ensemble de cette planification, qui s'avère majeure, doit être adoptée en tant que programme particulier d'urbanisme pour ce secteur central de la ville.

Un premier programme particulier d'urbanisme pour le Quartier de la Gare est ci-après présenté.

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME POUR LE QUARTIER DE LA GARE

Le secteur central de la ville de Saint-Constant fait l'objet d'une planification détaillée au niveau d'un Programme particulier d'urbanisme, tel que joint à l'annexe «A» du présent plan d'urbanisme.

Les affectations du sol y sont précisées. Ces affectations ont préséance sur les affectations décrites au présent chapitre.

Le PPU du Quartier de la Gare (voir Plan 9 du plan d'urbanisme) établit également un programme d'acquisition d'immeubles pour le secteur désigné comme centre-ville, illustré à la carte 1 du PPU, intitulé « Territoire d'application ». Dans le cadre de ce programme, la Ville peut acquérir tout immeuble situé dans ce secteur pour l'aliéner ou le louer aux fins décrites dans le présent document. Elle peut aussi détenir et administrer ces immeubles, et exécuter tous les travaux d'aménagement, de restauration, de démolition ou de déblaiement requis sur ceux-ci. La Ville de Saint-Constant pourra réaliser ce programme à la suite de l'entrée en vigueur du programme particulier d'urbanisme et des règlements d'urbanisme conformes à ce programme.

8.2.1.4 GARE SAINTE CATHERINE – « PÔLE STYLE DE VIE » (A : 1653-20, V : 03-09-2020)

Le secteur de la Gare de Sainte-Catherine, située dans la partie plus à l'ouest de la ville, soit dans le même axe que celui de la Gare de Saint-Constant. Au cœur d'un nouveau développement résidentiel de plus en plus dense depuis plus d'une décennie, ce secteur central à portée

locale se transforme actuellement en secteur central à portée régionale avec les projets sportifs, communautaires et institutionnels à grand rayonnement qui sont prévus sur le site de la Base de plein air de la Ville de Saint-Constant. **(A : 1653-20, V : 03-09-2020)**

8.2.2 PLANS D'AMÉNAGEMENTS D'ENSEMBLE

Puisque la ville de Saint-Constant est touchée par ce qu'on appelle des zones prioritaires d'aménagement ou de réaménagement désignée comme corridor de transport en commun métropolitain et local et qu'elle est desservie par des points d'accès, telles qu'illustrées au plan 6 du présent règlement, nous devons procéder pour toute la superficie de ces zones à une planification détaillée *aménagement/transport*. Cette planification détaillée doit se faire par le biais de l'adoption d'un règlement sur les Plans d'aménagement d'ensemble (PAE) ou d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU).

Le règlement sur les PAE doit contenir les 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) Par le biais d'outils réglementaires et par le biais d'une promotion et de rencontres stratégiques avec les promoteurs et constructeurs, assurer la mixité des activités ainsi que des types d'habitations et favoriser des produits résidentiels variés;

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.

Le règlement portant sur les PAE devra formuler des critères d'évaluation basés sur les objectifs précédemment énumérés. Il devra spécifier les usages et les densités d'occupation du sol applicables ainsi que l'emplacement des équipements et des infrastructures publics structurants.

Le règlement sur les PAE a pour objectif d'identifier les zones devant faire l'objet d'une planification détaillée par les propriétaires et ce, afin d'assurer un développement cohérent et durable, avant toute modification des règlements d'urbanisme. Cet outil est généralement utilisé dans les

secteurs où il peut être difficile de déterminer à l'avance la localisation des différentes utilisations possibles du sol et les dispositions réglementaires connexes.

En vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) doit comprendre:

- Les zones où la préparation d'un PAE est requise ;
- Les usages et les densités pouvant être inclus pour chaque zone visée ;
- La procédure pour la soumission d'un PAE ;
- Les éléments devant paraître sur le PAE et dans les documents d'accompagnement ;
- Les critères d'évaluation de chaque plan par la Ville.
- Sur le territoire de Saint-Constant, un règlement sur les PAE est prévu dans les cas suivants :
    - Les nouveaux secteurs à développer à des fins résidentielles ou économiques ;
    - Le corridor de la Route 132, si l'option du Programme particulier d'urbanisme (PPU) comme outil de planification de ce secteur n'est pas retenu, les Plans d'aménagement d'ensemble (PAE) sera à privilégier ;
    - L'implantation d'éolienne et de parcs d'éoliennes afin de limiter les impacts, voir à ce que la population locale soit adéquatement informée et consultée et assurer que des mesures de mitigation accompagnent la réalisation de projets éoliens, depuis les phases de construction jusqu'aux phases de démantèlement.

La Ville pourrait choisir de privilégier le PAE au détriment du PPU si la transformation de la route 132 en boulevard urbain est remise aux calandres grecques par le ministère des Transports, car comme déjà mentionné, cette transformation permettra d'établir son tracé définitif et une réappropriation de ses emprises. Sans une réappropriation des emprises, à court et moyen termes, le PAE semble un outil de planification intéressant à utiliser comme alternative au PPU.

8.2.3 PLANS D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION ARCHITECTURALE

De plus en plus, le contrôle du développement, au seul moyen du cadre réglementaire et normatif, s'avère insuffisant pour assurer la qualité des projets, particulièrement en ce qui concerne l'insertion des nouvelles constructions et la rénovation de bâtiments. Or, les dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme permettent aux municipalités d'exiger d'un projet, en plus de respecter les dispositions normatives des règlements d'urbanisme, qu'il réponde également à des critères et objectifs qualitatifs adoptés à l'intérieur d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

Le règlement sur les PIIA identifie donc 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 Ville et les promoteurs, ce qui favorise la recherche de solutions novatrices et adaptées aux particularités du projet et d'encadrer l'implantation des bâtiments et leur intégration architecturale, l'aménagement des terrains, et la qualité de l'affichage.

Plus spécifiquement, un règlement sur les PIIA peut permettre de contrôler la qualité des éléments suivants :

- L'implantation, l'architecture et l'aménagement paysager de certains usages commerciaux, industriels, communautaires et résidentiels autorisés dans certains secteurs du territoire ;
- La modification de l'affichage commercial existant ainsi que tout nouvel affichage sur l'ensemble du territoire ;
- La rénovation, l'agrandissement et la démolition d'un immeuble possédant un intérêt culturel, patrimonial, historique ou architectural.

Et en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, un règlement de plan d'intégration et d'implantation architecturale (PIIA) doit:

- Indiquer toutes les zones ou catégories de constructions, de terrains ou de travaux visés ;
- Déterminer les objectifs ainsi que les critères permettant d'évaluer l'atteinte de ces objectifs ;
- Prescrire le contenu minimal des plans à exiger ;
- Prescrire les documents qui doivent accompagner les plans ;
- Prescrire la procédure assujettie à l'approbation des plans.

La Ville de Saint-Constant 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 :

- Aux zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement qui devront inclure des objectifs permettant de :

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 les bâtiments à faible impact environnemental et limiter les îlots de chaleur.

- À la construction ou l'agrandissement de bâtiments et l'aménagement majeur de la cour avant dans le corridor de la rue Saint-Pierre. 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 de la rue Saint-Pierre et de permettre de créer un caractère distinctif ;

- À 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 ;
- Au lotissement, à la construction ou à 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 multifonctionnels relativement denses dans le milieu suburbain de Saint-Constant ;
- 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 Saint-Constant.

Dans les zones où des dispositions sur les PIIA s'appliquent, des programmes d'aide technique à la conception de projets de rénovation ou même d'affichage, pourront être créés par la Ville, au besoin. De tels programmes ne visent pas à fournir gratuitement les services d'architectes ou de designer à des propriétaires, mais plutôt à permettre d'orienter les travaux de manière à ce qu'ils atteignent les critères et objectifs du PIIA. Ainsi, le citoyen est accompagné dans les difficultés qu'il approuve à réaliser ses travaux.

8.2.4 USAGES CONDITIONNELS

L'adoption d'un règlement sur les usages conditionnels permet d'assouplir la réglementation en autorisant l'implantation d'usages socialement acceptables et compatibles avec le milieu sans qu'il soit nécessaire de modifier la réglementation en vigueur. Chaque demande est traitée individuellement et l'autorisation est accordée sur une base discrétionnaire. En ce sens, le conseil municipal peut imposer toute condition qu'il juge appropriée relativement à l'implantation ou à l'exercice de l'usage.

Le règlement sur les usages conditionnels doit prévoir :

- Les délimitations des zones via le règlement de zonage où les usages conditionnels sont admissibles ;
- Les documents devant accompagner la demande ;

- Les critères d'évaluation des demandes d'autorisation.

Le règlement sur les usages conditionnels est prévu sur le territoire de la ville dans les cas spécifiques de gestion des usages de remplacement

8.2.5 PROJETS PARTICULIERS DE CONSTRUCTION, DE MODIFICATION OU D'OCCUPATION D'UN IMMEUBLE (PPCMOI)

L'adoption d'un règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble permettra, à certaines conditions, qu'un projet soit réalisé malgré le fait qu'il déroge à l'un ou l'autre des règlements d'urbanisme de la Ville.

La technique des projets particuliers permettra de faciliter la mise en valeur d'emplacements problématiques (p. ex. reconversion d'immeubles, insertion dans la trame urbaine). Elle pourra servir à autoriser un projet non conforme à la réglementation, mais qui respecte les objectifs du plan d'urbanisme sans qu'il soit par ailleurs nécessaire de modifier les normes d'usage ou d'implantation du règlement de zonage.

Outre l'obligation de prendre en compte les objectifs du plan d'urbanisme, d'autres critères pourront être retenus pour l'évaluation des projets tels la compatibilité des occupations prévues dans le projet avec le milieu ; les qualités d'intégration du projet sur le plan de l'implantation, de la volumétrie, de la densité et de l'aménagement des lieux ; et la qualité de l'organisation fonctionnelle du projet (stationnement, accès et sécurité) et la mise en valeur des espaces extérieurs.

8.2.6 ENTENTES AVEC LES PROMOTEURS

Le règlement sur les ententes avec les promoteurs vient encadrer les développements résidentiels. Il permet d'assurer une conciliation entre les intérêts des promoteurs et la vision du développement des autorités municipales. Ce règlement s'inscrit en lien avec le Guide d'aménagement et de développement des milieux de vie. Il rassemble un ensemble de critères de performance visant à guider l'aménagement et le développement des milieux de vie, qui touchent les éléments suivants :

- La qualité architecturale et la rénovation du cadre bâti ;
- L'aménagement des domaines public et privé ;
- Les parcs, espaces verts et réseaux récréatifs ;
- La desserte de commerces de première nécessité ;
- Les équipements publics et communautaires ;
- La desserte en égout et aqueduc ;
- La circulation piétonne, cyclable et automobile ;
- La protection des espaces boisés et le paysage ;
- L'obligation de plantation d'arbres ;
- La gestion des contraintes naturelles et anthropiques.

8.2.7 AUTRES RÈGLEMENTS

D'autres règlements complémentaires peuvent être adoptés par le Conseil municipal, tels : un règlement sur l'abattage d'arbres, un règlement sur les nuisances, un règlement sur les démolitions, etc. Quoiqu'ils ne soient pas liés directement à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, ces règlements ont un rôle à jouer en matière d'aménagement du territoire et apportent des précisions sur des aspects particuliers.

La Ville de Saint-Constant a par ailleurs adopté plusieurs de ces règlements dont un règlement relatif à la conservation et à l'abattage d'arbre, un règlement de citation d'un site à titre de site patrimonial, un règlement concernant l'interdiction de démolir certains immeubles, un règlement concernant les nuisances, la paix et le bon ordre, pour ne nommer que ceux-ci.

CHAPITRE 9 PROGRAMME DE MISE EN OEUVRE

9.1 LE PLAN D'ACTION

Le plan d'action ci-après est un guide permettant aux autorités municipales et aux différents intervenants publics et privés de mettre en œuvre les orientations qui sont présentées dans le présent plan d'urbanisme. Les actions sont regroupées selon : les projets d'aménagement et de développement, les programmes ainsi que les études particulières. L'échéancier court correspond à 0 à 3 ans, moyen à 3 à 5 ans et long à 5 ans et plus.

Projet d'aménagement et de développement	Intervenant(s)	Court terme (0-3 ans)	Moyen terme (5 ans et +)	Continu
Mettre en place un projet de type TOD (Transit Oriented Development) dans le corridor de la rue Saint-Pierre, dans le périmètre de la Gare de Saint-Constant	Ville de Saint-Constant, partenaires privés	●		
Mettre en place un projet de type TOD (Transit Oriented Development) dans le corridor de la montée Saint-Régis et de la rue Sainte-Catherine, dans le périmètre de la Gare Sainte-Catherine	Ville de Saint-Constant, partenaires privés	●		
Mettre en place un Plan d'aménagement d'ensemble en bordure du corridor de transport en commun de la Route 132	Ville de Saint-Constant, Ville de Sainte-Catherine et Ville de Delson	●		
Assurer une requalification des sites en bordure de la rivière Saint-Pierre	Ville de Saint-Constant, partenaires privés			●
Prolongement de la Route Verte en milieu agricole	Ville de Saint-Constant, ministère des Transports, CMM & partenaires privés		●	
Plan d'aménagement de la vitrine autoroutière 30	Ville de Saint-Constant, MRC, ministère des Transports		●	●
Promouvoir la construction d'une bretelle autoroutière en bordure de l'A30 afin de désenclaver des terres agricoles et diminuer le camionnage de transit.	Villes de Saint-Constant, Candiac, Delson, MRC et ministère des Transports			●

Politique et programme	Intervenant(s)	Court terme (0-3 ans)	Moyen terme (5 ans et +)	Continu
Amorce de planification au niveau du développement d'un potentiel parc industriel à vocation logistique	Ville de Saint-Constant, MRC et ses partenaires	●	●	●
Élaboration d'un plan de mobilité durable afin d'assurer l'arrimage entre la planification du territoire, les déplacements actifs et les réseaux de transport en commun.	Ville de Saint-Constant, CIT, AMT, partenaires en en transports (TRANSDEV) et ministère des Transports	●		
Élaboration d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) plus détaillé du secteur rue Saint-Pierre (Gare Saint-Constant) – Programme d'acquisition d'immeubles ; – Procédure de remembrement des terrains ; – Programme d'infrastructures ; – Programme d'aménagement du domaine public ; – Gestion des droits acquis ; – Programme de subvention pour le renouvellement d'enseignes ; – Programme de soutien architectural pour la rénovation et la restauration – "Noyau Villageois".	Ville de Saint-Constant	●		
Élaboration d'un plan d'aménagement d'ensemble – Lotissement intégré et harmonisé le long du corridor de la route 132 : – Réalisation de la procédure de remembrement des terrains nouvellement acquis ; – Révision des dispositions réglementaires.	Ville de Saint-Constant, MTQ, Ville de Sainte-Catherine, Ville de Delson et partenaires privés	●		
Instauration de mesures de mitigation aux abords des corridors de transport (zones tampons, plantations, etc.).	Ville de Saint-Constant	●		
Révision et élaboration de dispositions normatives (PIIA) pour le secteur du noyau villageois afin d'harmoniser et améliorer la qualité du cadre bâti.	Ville de Saint-Constant, Rues Principales	●		
Programme de revitalisation (rénovation) du cadre bâti des secteurs anciens.	Ville de Saint-Constant, partenaires publics		●	
Programme d'accompagnement à la rénovation et restauration – Noyau villageois.	Ville de Saint-Constant, Rues Principales		●	

Politique et programme	Intervenant(s)	Court terme (0-3 ans)	Moyen terme (5 ans et +)	Continu
Mise en œuvre d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur montée Saint-Régis et rue Sainte-Catherine (Gare Sainte-Catherine) : – Procédure de remembrement des terrains ; – Programme d'infrastructures ; – Programme d'aménagement du domaine public.	Ville de Saint-Constant et partenaires privés	●		
Élaboration de dispositions normatives (PIIA) pour assurer l'encadrement des projets de type résidentiel dans le cadre d'agrandissements, de rénovations et d'insertions.	Ville de Saint-Constant	●		
Plan de transport : Hiérarchie routière et Plan directeur des rues, de la circulation lourde, du réseau cyclable. Programme d'infrastructures (prolongements routiers et réfections).	Ville de Saint-Constant, partenaires privés	●		
Plan d'aménagement des corridors scolaires.	Ville de Saint-Constant, ministère des Transports			●
Plan directeur des parcs, espaces verts, du réseau récréatif et du « Réseau bleu ».	Ville de Saint-Constant, partenaires publics et privés	●		
Mise à jour d'une politique de développement durable.	Ville de Saint-Constant, partenaires publics et citoyens			●
Programme d'entretien de la forêt urbaine et de plantation d'arbres.	Ville de Saint-Constant, CMM et autres partenaires publics et privés		●	
Plan de conservation des milieux naturels (aires d'intérêts faunique et floristique).	Ville de Saint-Constant, partenaires publics et privés		●	
Guide d'interprétation des dispositions de la Politique sur la protection des rives, du littoral et des plaines inondables.	Ville de Saint-Constant, partenaires publics et privés	●	●	
Étude visant la délimitation précise des zones d'érosion et de glissement de terrain en bordure de la rivière la Saint-Pierre, Saint-Régis et de la Tortue.	Ville de Saint-Constant, partenaires publics et privés	●	●	
Programme d'aménagement du domaine public.	Ville de Saint-Constant et partenaires privés			●

Politique et programme	Intervenant(s)	Court terme (0-3 ans)	Moyen terme (5 ans et +)	Continu
Programme d'amélioration des bâtiments municipaux.	Ville de Saint-Constant, et partenaires privés			●
Plan directeur des équipements et des infrastructures.	Ville de Saint-Constant, partenaires publics			●
Programme d'inventaire, d'entretien et de réfection des infrastructures.	Ville de Saint-Constant, partenaires publics			●
Programme de mise aux normes des infrastructures selon les critères établis par le Guide d'aménagement et de développement des milieux de vie.	Ville de Saint-Constant, partenaires publics			●
Dispositions spécifiques concernant l'obligation de desserte en aqueduc et égout à l'intérieur du périmètre urbain.	Ville de Saint-Constant, partenaires publics			●
Plan des mesures d'urgence.	Ville de Saint-Constant, municipalités limitrophes			●

Étude	Intervenant(s)	Court terme (0-3 ans)	Moyen terme (5 ans et +)	Continu
Poursuivre la collaboration avec les municipalités limitrophes en vue de la mise en œuvre de l'étude concernant le réaménagement de la route 132 en boulevard urbain	Ville de Saint-Constant, Ville de Delson et Ville de Sainte-Catherine			●
Prolongement de la Route Verte	Ville de Saint-Constant, partenaires publics et privés	●	●	

Représentation	Intervenant(s)	Court terme (0-3 ans)	Moyen terme (5 ans et +)	Continu
Représentation auprès des autorités compétentes afin de planifier adéquatement le réseau de transport – Infrastructures (voies réservées, stationnements étagés, etc.) – Interconnexion entre les réseaux	Ville de Saint-Constant, Sainte-Catherine, Ville de Delson, partenaires publics (CIT, AMT, RTL, ministère des Transports et autres)	●		
Poursuivre les démarches en cours pour réaliser le réaménagement de la route 132 en boulevard urbain	Ville Saint-Constant, Ville de Delson, Ville de Sainte-Catherine, partenaires publics (ministère des Transports et autres)			●
Établissement d'une table de concertation et de suivi pour la planification de la voie d'accès au réseau supérieur de l'autoroute 30	Ville de Saint-Constant, Ville de Delson, Ville de Candiac, partenaires publics (ministère des Transports et autres)	●		
Participer aux travaux des gouvernements supérieurs et de proximité afin de saisir toutes les opportunités de subventions.	CMM (Communauté métropolitaine de Montréal), MRC, CRÉ Montérégie Ouest	●	●	●

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent règlement remplace le règlement numéro 959-96 et tous ses amendements à ce jour et entre en vigueur conformément à la Loi.

Adopté à la séance ordinaire du 14 mars 2017.

Jean-Claude Boyer, maire	Me Sophie Laflamme, greffière

ANNEXE A

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU SECTEUR DU QUARTIER DE LA GARE

ANNEXE B

PLANS DES RADIATIONS, PRÉCISIONS ET DÉROGATIONS

ANNEXE C

PLANS DES ZONES INONDABLES

ANNEXE D

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU SECTEUR DE LA GARE SAINTE-CATHERINE