



**SAINTE-JULIE**

**RÈGLEMENT DU PLAN D'URBANISME  
NUMÉRO 1100**

**Entrée en vigueur : 19 septembre 2012**

Incluant amendements  
1100-1 à 1100-10

Mis à jour : 20 mars 2024

Règlement no	Date d'entrée en vigueur
1100-11	15 décembre 2023
1100-12	15 mars 2024

## TABLE DES MATIÈRES

<b>CHAPITRE 1.</b>	<b>INTRODUCTION</b>	<b>2</b>
<b>CHAPITRE 2.</b>	<b>DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES</b>	<b>4</b>
2.1	DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES .....	4
2.2	DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES .....	5
<b>CHAPITRE 3.</b>	<b>PRÉSENTATION DE LA VILLE DE SAINTE-JULIE</b>	<b>14</b>
3.1	UNE LOCALISATION STRATÉGIQUE .....	14
3.2	UNE EXPANSION URBAINE RAPIDE.....	17
3.3	UNE VILLE OFFRANT UNE QUALITÉ DE VIE DISTINCTIVE .....	24
<b>CHAPITRE 4.</b>	<b>LECTURE DU MILIEU</b>	<b>28</b>
4.1	POSITIONNEMENT CONCURRENTIEL DE SAINTE-JULIE.....	28
4.2	PROFIL DE LA POPULATION .....	29
4.3	PROFIL DU CADRE BÂTI RÉSIDENTIEL .....	30
4.4	LES MILIEUX DE VIE .....	31
4.5	LES SECTEURS À VOCATION ÉCONOMIQUE .....	36
4.6	LES COMPOSANTES IDENTITAIRES ET STRUCTURANTES .....	41
4.7	ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES .....	51
<b>CHAPITRE 5.</b>	<b>GRANDES ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE</b>	<b>51</b>
5.1	ORIENTATION 1 DES MILIEUX DE VIE DE QUALITÉ GUIDÉS PAR UN STANDARD JULIEVILLOIS .....	53
5.2	ORIENTATION 2 UN CENTRE HABITÉ, ANIMÉ, ATTRACTIF ET CONVIVIAL.....	62
5.3	ORIENTATION 3 UN RÉSEAU RÉCRÉATIF INTÉGRÉ ET ACCESSIBLE .....	67
5.4	ORIENTATION 5 DES CORRIDORS ROUTIERS FONCTIONNELS DE SIGNATURE DISTINCTIVE ET INVITANTE .....	79
5.5	ORIENTATION 6 UN MILIEU RURAL ET AGRICOLE DYNAMIQUE ET VALORISÉ .....	84
5.6	ORIENTATION 7 UN ENVIRONNEMENT URBAIN ET NATUREL SAIN ET RESPECTÉ .....	88
<b>CHAPITRE 6.</b>	<b>CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE</b>	<b>95</b>
<b>CHAPITRE 7.</b>	<b>AIRES D'AFFECTATION DU SOL ET DENSITÉ D'OCCUPATION</b>	<b>98</b>
7.1	NOMENCLATURE DES AIRES D'AFFECTATION .....	99
7.2	DENSITÉ ET INTENSITÉ D'OCCUPATION AU SOL .....	99
7.3	AFFECTATION DES AIRES, LEUR DENSITÉ ET/OU LEUR INTENSITÉ D'OCCUPATION .....	100
<b>CHAPITRE 8.</b>	<b>DISPOSITIONS PARTICULIÈRES ET OUTILS DE MISE EN ŒUVRE</b>	<b>114</b>
8.1	OUTILS DE PLANIFICATION PARTICULIÈRE.....	114
8.2	OUTILS RÉGLEMENTAIRES .....	117
8.3	TERRITOIRES D'INTÉRÊT .....	120
8.4	SECTEURS DE CONTRAINTES.....	121
<b>CHAPITRE 9.</b>	<b>PLAN D'ACTION</b>	<b>131</b>
<b>ANNEXE 1 - PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) SANCTUAIRE DE LA VALLÉE DU RICHELIEU</b>		<b>146</b>
1.	CONTEXTE D'INTERVENTION .....	147
2.	CARACTÉRISTIQUES DU SECTEUR .....	148

3.	INTÉGRATION D'UN « ACTIVE ADULT COMMUNITY » (AAC) À SAINTE-JULIE (CLIENTÈLE VISÉE, OFFRE DE SERVICES, PROXIMITÉ DES ÉQUIPEMENTS, ETC.) .....	148
4.	PRÉSENTATION DU CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT DE L' AAC - SANCTUAIRE DE LA VALLÉE DU RICHELIEU .....	149
	ANNEXE A – LE CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT .....	154

## **ANNEXE 2 - PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) ENTRÉE DE VILLE**

	<b>NORD DE SAINTE-JULIE</b>	<b>155</b>
<b>1.</b>	<b>MISE EN CONTEXTE</b>	<b>158</b>
	1.1. OBJECTIF DU PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME .....	158
	1.2. TERRITOIRE VISÉ PAR LE PPU ENTRÉE DE VILLE NORD .....	158
	1.3. CONTENU DU PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME .....	158
<b>2.</b>	<b>PORTRAIT DU SECTEUR DE L'ENTRÉE NORD</b>	<b>160</b>
	2.1. ANALYSE PHYSICO-SPATIALE .....	160
	2.2. CADRE DE PLANIFICATION APPLICABLE .....	163
	2.3. FAITS SAILLANTS DU PORTRAIT DU TERRITOIRE .....	165
<b>3.</b>	<b>ENJEUX ET DÉFIS</b>	<b>166</b>
	3.1. ENJEUX 166	
	3.2. DÉFIS 166	
<b>4.</b>	<b>VISION D'AVENIR</b>	<b>168</b>
	4.1. LES PRINCIPES DIRECTEURS .....	168
	4.2. L'ÉNONCÉ DE VISION.....	168
<b>5.</b>	<b>GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT</b>	<b>170</b>
	5.1. FAIRE DU SECTEUR DE L'ENTRÉE NORD UN QUARTIER DURABLE .....	170
	5.2. DÉPLOYER DES RÉSEAUX FAVORISANT L'ÉCOMOBILITÉ.....	172
	5.3. DÉVELOPPER UNE SIGNATURE DISTINCTIVE .....	174
<b>6.</b>	<b>CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE ET PLAN D'ENSEMBLE</b>	<b>176</b>
	6.1. LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE .....	176
	6.2. PLAN D'ENSEMBLE.....	177
	6.3. AMÉNAGEMENTS PUBLICS.....	179
<b>7.</b>	<b>GRANDES AFFECTATIONS DU SOL</b>	<b>180</b>
	7.1. L'AFFECTATION « MIXTE » (MU) .....	180
	7.2. L'AFFECTATION « COMMERCE RÉGIONAL » (CR-1).....	181
	7.3. L'AFFECTATION « PUBLIQUE ET INSTITUTIONNELLE » (PI-1).....	182
<b>8.</b>	<b>OUTILS DE MISE EN ŒUVRE</b>	<b>183</b>
	8.1. MESURES RÉGLEMENTAIRES .....	183
	8.2. SYNTHÈSE DES OUTILS DE MISE EN ŒUVRE À MOBILISER .....	184
	8.3. ÉTUDES ADDITIONNELLES À RÉALISER .....	185
<b>9.</b>	<b>PLAN D'ACTION</b>	<b>187</b>

CHAPITRE 1

---

## INTRODUCTION

# CHAPITRE 1.

## INTRODUCTION

(R-03)  
28/08/15

Le présent document est le fruit d'une démarche de consultation. Ainsi, le **Conseil municipal** et le Comité consultatif d'urbanisme de Sainte-Julie ont été sollicités lors des étapes les plus stratégiques de l'élaboration du nouveau plan d'urbanisme. De plus, la population du Vieux-Village a été interpellée en cours de mandat et des sondages ont été réalisés auprès de la population.

Le plan d'urbanisme de la Ville de Sainte-Julie se veut une opportunité de s'inscrire en continuité avec la planification de l'aménagement du territoire qui prévaut depuis plusieurs années. Ainsi, il s'inscrit en continuité avec le plan d'urbanisme numéro 665 adopté en 1991. De plus, le nouveau plan d'urbanisme vient répondre à l'exigence légale d'assurer la **conformité** avec le schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Marguerite-D'Youville, entré en vigueur le 14 février 2006 et ses modifications subséquentes en faisant partie intégrante.

L'analyse du contexte de développement démontre que les préoccupations majeures de la Ville de Sainte-Julie s'inscrivent en lien avec les notions de qualité de vie et de protection de l'environnement.

Le présent Règlement de plan d'urbanisme de la Ville de Sainte-Julie est structuré de la façon suivante :

### ***Les dispositions administratives.***

Le **contexte de planification** présente la Ville de Sainte-Julie 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.

## DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

# CHAPITRE 2.

## DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

### 2.1 DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES

#### 2.1.1 Titre du document

Ce document s'intitule « **Règlement de plan d'urbanisme de la Ville de Sainte-Julie** ».

#### 2.1.2 Territoire assujéti

Le Règlement de plan d'urbanisme s'applique à **l'ensemble du territoire** de la Ville de Sainte-Julie.

#### 2.1.3 But

Les fondements et les dispositions de ce document ont pour but la pleine réalisation des potentiels naturels et humains visant l'aménagement et le développement harmonieux du territoire. Ils déterminent un encadrement général devant orienter les interventions futures qui façonnent ce territoire. L'entrée en vigueur du plan d'urbanisme implique l'adoption de nouveaux règlements (zonage, lotissement, construction, permis et certificats, etc.) qui devront s'inscrire en conformité avec le plan d'urbanisme.

#### 2.1.4 Documents annexes

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

1. Le **plan 1 – Concept d'organisation spatiale**, daté de 2008, préparé par le Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc.
2. Le **plan 2 - Aires d'affectation du sol**, daté de 2008, préparé par le Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc.
3. Le **plan 3 – Intérêts et contraintes**, daté de 2008, préparé par le Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc.



## 2.2 DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES

### 2.2.1 Limites des aires d'affectation

Les lignes délimitant les aires indiquées au **plan 2 - 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 Sainte-Julie.

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

Les termes employés dans le présent document réfèrent aux définitions suivantes :

#### A.

##### *Activité agricole*

Pratique de l'agriculture incluant le fait de laisser le sol en jachère, l'entreposage et l'utilisation sur la ferme de produits chimiques, organiques ou minéraux, de machines et de matériel agricoles à des fins agricoles, de même que l'entreposage, le conditionnement, la transformation et la vente, sur la ferme, des produits agricoles qui en proviennent.

Lorsqu'elles sont effectuées sur sa ferme par un producteur à l'égard des produits agricoles qui proviennent de son exploitation ou accessoirement de celles d'autres producteurs, les activités d'entreposage, de conditionnement, de transformation et de vente des produits agricoles sont assimilées à des activités agricoles.



*Activité agro-touristique*

Les activités agrotouristiques regroupent 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 la Loi sur les établissements touristiques et les tables champêtres. Ces activités doivent toutefois être implantées dans un bâtiment existant avant l'entrée en vigueur du Schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Marguerite-D'Youville.

(M-03)  
28/08/15

Les activités agrotouristiques comprennent également les activités touristiques de nature commerciale, récréative, éducative et culturelle qui se pratiquent nécessairement en milieu agricole et qui requièrent certains aménagements et équipements. Ces activités doivent toutefois être directement reliées à l'activité agricole principale ou à la production agricole d'un producteur. Sans être exclusif, il peut s'agir, à titre d'exemple, 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, une activité de dégustation de vin reliée à un vignoble et autres.

*Activité de conservation*

Activité de nettoyage, d'entretien, d'implantation d'ouvrages écologiques et d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause.

*Activité de gestion des matières résiduelles*

Activité exercée exclusivement sur le site d'enfouissement sanitaire.

*Activité d'extraction*

Activité où l'on extrait à ciel ouvert des substances minérales, telles le sable ou le gravier, à partir d'un dépôt naturel.

*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 récréative extensive*

Activité de loisir (réseaux et équipements) dont la pratique n'est pas subordonnée à des installations importantes, sauf pour quelques bâtiments accessoires et qui s'effectue habituellement sur des territoires étendus (parc, espace de détente, piste cyclable, etc.).

<i>Activité récréative intensive</i>	Activité de loisir (réseaux et équipements) qui se pratique en un lieu bien défini et qui requiert des aménagements et des équipements immobiliers considérables (aréna, gymnase, sites et équipements reliés à la pratique du golf, aux activités cinématographiques (Ciné Village), colonies de vacances, etc.)
<i>Aire d'affectation</i>	Partie de territoire destinée à être utilisée selon une vocation déterminée par les fonctions qui y sont autorisées.
<b>B.</b>	
<i>Bâtiment</i>	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.
<i>Bâtiment accessoire</i>	Bâtiment, autre que le bâtiment principal, construit sur le même terrain à bâtir que ce dernier et dans lequel s'exerce exclusivement un ou des usages accessoires.
<i>Bâtiment agricole</i>	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.
<i>Bâtiment d'élevage</i>	Construction où sont gardés périodiquement ou de manière continue des animaux.
<i>Bâtiment principal</i>	Bâtiment servant à l'usage ou aux usages principaux autorisés par le présent règlement sur un terrain.
<i>Bureau non structurant</i>	Établissement ou complexe de bureaux d'une superficie maximale de 10 000 m.2 constituant le lieu de travail habituel du personnel d'une entreprise ou d'un organisme.
<i>Bureau structurant</i>	Établissement ou complexe de bureaux d'une superficie supérieure à 10 000 m.2 constituant le lieu de travail habituel du personnel d'une entreprise ou d'un organisme.
<b>C.</b>	
<i>Chemin public</i>	Une voie (et tout son emprise) destinée à la circulation des véhicules automobiles et entretenue par une municipalité ou par le ministère des Transports.

<i>Cimetière d'automobile ou cour de ferraille</i>	Endroit à ciel ouvert où l'on accumule des véhicules ou de la ferraille ou des objets quelconques, hors d'état de service à leur usage normal.
<i>Coefficient d'occupation du sol (c.o.s.)</i>	Rapport souhaité entre la superficie totale de plancher du bâtiment principal et du ou des bâtiments accessoires et la superficie totale du terrain.
<i>Commerce et services non structurants</i>	Établissement d'une superficie maximale de 2 000 m <sup>2</sup> dont l'activité a pour objet l'achat, l'entreposage, la vente et la location de marchandise ou encore la prestation de services au grand public.
<i>Commerce et services structurants (M-05) 19/01/18</i>	Établissement d'une superficie entre 2000 m <sup>2</sup> et maximale de 7 000 m <sup>2</sup> dont l'activité a pour objet l'achat, l'entreposage, la vente et la location de marchandise ou encore la prestation de services au grand public.
<i>Commerce de quartier</i>	Commerce de desserte de proximité, offrant des biens et services courants.
<i>Commerce lourd</i>	Commerce générant des nuisances notamment par l'entreposage extérieur et la circulation qu'il génère.
<i>Construction</i>	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.
<i>Coupe de récupération (N-03) 28/08/15</i>	Coupe d'arbres morts, mourants ou en voie de détérioration (sur le déclin [surannés] ou endommagés par le feu, le vent, les insectes, les champignons ou tout autre agent), avant que leur bois perde toute valeur économique.
<i>Cours d'eau</i>	Tous les lacs et cours d'eau, à débit régulier ou intermittent, à l'exception des fossés.
<b>D.</b>	
<i>Dépôt de neiges usées</i>	Lieu destiné à recevoir de la neige transportée par camion.
<b>E.</b>	
<i>Équipement public, institutionnel et communautaire non structurant</i>	Équipement institutionnel, communautaire, administratif, public ou culturel de desserte locale.
<i>Équipement public, institutionnel et communautaire structurant</i>	Équipement institutionnel, communautaire, administratif, public ou culturel de desserte locale, régionale ou nationale.
<i>Équipement et réseau d'utilité publique</i>	Équipement ou réseau affectant les terrains et les constructions et servant à l'exercice de services publics ou qui sont utilisés à des fins d'utilité publique.

**F.**

*Fosse de stockage des  
matières résiduelles  
fertilisantes (MRF)  
(N-03)  
28/08/15*

Il s'agit notamment de l'utilisation de fosses à lisier ou à fumier solide désaffectées ou d'ouvrages construits spécifiquement pour stocker des MRF.

**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.**

*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.

*Industrie sans incidence  
environnementale*

Industrie dont les activités ne génèrent pas d'impact sur le milieu environnant ainsi que sur la qualité de vie des résidents.

*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.

*Installation d'intérêt  
métropolitain  
(N-03)  
28/08/15*

Bâtiment, local, aménagement ou un espace destiné à produire des biens ou des services qui permettent d'assurer à une population (résidents, travailleurs, entreprises) les services collectifs dont elle a besoin. L'installation d'intérêt métropolitain forme généralement sur le territoire un ensemble bien défini et répond aux critères suivants :

**Installation de santé**

- Les centres hospitaliers universitaires, les centres affiliés universitaires, les instituts universitaires et les centres hospitaliers affiliés à des universités.

**Installation d'éducation**

- Les établissements d'éducation de niveau universitaire incluant leurs écoles affiliées, les établissements d'enseignement collégial, incluant les écoles spécialisées, et les conservatoires

**Installation sportive, culturelle et touristique**

- Les équipements sportifs d'excellence comprenant une capacité de 500 sièges et plus et qui accueillent des compétitions nationales et internationales.

*Installation d'intérêt  
métropolitain (Suite...)*

- Les salles ou les complexes de diffusion pluridisciplinaires ou spécialisés comprenant une capacité de 650 sièges et plus.
- Les musées ou les centres d'exposition d'une superficie de 1 000 m<sup>2</sup> et plus excluant les salles de spectacle.
- Les parcs d'attractions attirant un million de visiteurs et plus par année.

Les équipements de tourisme d'affaires pour la tenue de congrès, de salons et de foires commerciales comptant 5 000 m<sup>2</sup> et plus.

**L.***Ligne de rue ou ligne  
d'emprise*

Ligne de démarcation entre l'emprise de la rue et un terrain.

*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.

*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).

*Lotissement*

Morcellement d'un lot au moyen d'un acte d'aliénation d'une partie de ce lot.

*Lot desservi*

Lot desservi par l'aqueduc et l'égout.

*Lot partiellement desservi*

Lot desservi soit par l'aqueduc, soit par l'égout.

*Lot non desservi*

Lot non desservi par l'aqueduc et l'égout.

**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.

**O.***Opération cadastrale*

Une division, une subdivision, une nouvelle subdivision, une rediffusion, une annulation, une correction, un ajout 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, d'infrastructures servant à l'entreposage des déjections animales (engrais de ferme) liquides ou solides, de piscine, de mur de soutènement, d'installation septique, de travaux de remblai et de déblai, et autres aménagements extérieurs.

**P.***Parcs et espaces verts*

Parcs et espaces verts publics.

*Périmètre d'urbanisation*

Limite prévue de l'extension future de l'habitat de type urbain dans une municipalité, déterminée par le schéma d'aménagement applicable dans cette municipalité, ainsi que toute limite nouvelle de cette extension déterminée par une modification du schéma d'aménagement, à l'exception de toute partie de cette extension qui serait comprise dans une zone agricole permanente.

**R.***Règlement d'urbanisme  
(réglementation  
d'urbanisme)*

**(N-01)  
09/05/14**

Règlement municipal concernant soit le plan d'urbanisme incluant un ou des programmes particuliers d'urbanisme (PPU) le cas échéant, le zonage, le lotissement, la construction, les conditions d'émission des permis et certificats, les plans d'aménagement d'ensemble (PAE), les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), les dérogations mineures, le Comité consultatif d'urbanisme, les usages conditionnels et les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble.

<p><i>Réseau d'aqueduc</i> (R-03 28/08/15)</p>	<p>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 concerné. Un réseau d'aqueduc comporte également un système de protection incendie.</p>
<p><i>Réseau d'égout sanitaire</i></p>	<p>Ensemble de conduites d'égout desservant plusieurs bâtiments et acheminant les eaux usées vers un site de traitement, tels qu'une installation septique ou une usine d'épuration, approuvé par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec.</p>
<b>S.</b>	
<p><i>Service public</i></p>	<p>Tout réseau d'utilité publique, tel qu'électricité, gaz, téléphone, télécommunication, câblodistribution, aqueduc, égouts ainsi que leurs équipements accessoires.</p>
<b>T.</b>	
<p><i>Terrain</i></p>	<p>Lot, partie de lot ou groupe de lots ou de parties de lot formant une seule propriété foncière.</p>
<b>U.</b>	
<p><i>Usage</i></p>	<p>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.</p>
<p><i>Utilités publiques et infrastructures</i></p>	<p>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.</p>
<b>V.</b>	
<p><i>Ville</i></p>	<p>Ville de Sainte-Julie.</p>
<b>Z.</b>	
<p><i>Zone agricole permanente</i></p>	<p>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.</p>

**PRÉSENTATION DE LA VILLE  
DE SAINTE-JULIE**



# CHAPITRE 3.

## PRÉSENTATION DE LA VILLE DE SAINTE-JULIE

### 3.1 UNE LOCALISATION STRATÉGIQUE

#### LE RÉSEAU AUTOROUTIER SUPÉRIEUR

La portion de l'autoroute 20 qui traverse le territoire de Sainte-Julie a été construite entre 1964 et 1966, alors que le tronçon de l'autoroute 30 qui croise Sainte-Julie date de 1971.

L'autoroute 20 représente un tronçon de l'autoroute transcanadienne, qui traverse le Canada d'Est en Ouest. Elle constitue, avec l'autoroute 40, l'un des deux principaux liens routiers du Québec et permet de relier les pôles de Montréal et de Québec. Sa construction, qui a débuté en 1964, a permis de relier les régions de la Montérégie, de Montréal, du Centre-du-Québec, de Chaudière-Appalaches et du Bas-Saint-Laurent.

Le projet de construction d'une autoroute permettant de relier entre elles les municipalités industrielles de la rive sud du Saint-Laurent a été évoqué dès le début des années 1960. Les travaux de construction débutèrent en 1968. Est d'abord désignée comme la « route 3 » puis est renommée « autoroute de l'Acier » en 1977. Aujourd'hui, l'autoroute 30 n'est toujours pas complétée, certains tronçons restant à être finalisés sur le territoire des MRC de Roussillon (parties Est et Ouest), de Beauharnois-Salaberry et de Vaudreuil-Soulanges ainsi qu'entre Sorel-Tracy et Bécancour.

Source : ministère des Transports du Québec

Le territoire correspondant à l'actuelle Ville de Sainte-Julie faisait partie, depuis 1832, de la paroisse de Sainte-Anne de Varennes. En 1850, celui-ci est détaché et constitué en une nouvelle paroisse. Celle-ci est nommée en l'honneur de Julie Gauthier qui a concédé le terrain où fut érigée la toute première église. En 1851, la population de la paroisse se chiffre à 1 251 personnes. Quatre années plus tard, la paroisse reçoit le titre de municipalité. Puis en 1971, Sainte-Julie acquiert son statut de ville.

(M-03)  
28/08/15

Le territoire de la Ville de Sainte-Julie s'est urbanisé rapidement au cours des dernières décennies, à la suite de la construction des autoroutes 20 et 30. Avec une population de 30 270 habitants en 2015<sup>1</sup> et une superficie de 48,9 km<sup>2</sup>, la Ville de Sainte-Julie est de loin la **ville la plus peuplée de la MRC de Marguerite-D'Youville** (voir tableau 1) et des villes avoisinantes, à l'exception de la Ville de Boucherville. Localisée dans la région administrative de la Montérégie, à mi-chemin entre le fleuve Saint-Laurent et la rivière Richelieu, la ville se situe à 20 minutes de Montréal. Elle est facilement accessible par le **réseau routier supérieur** soit l'autoroute 20, qui scinde le territoire d'Est en Ouest, l'autoroute 30, qui borde la limite Ouest de la ville, et la route 229, qui la traverse dans l'axe Est / Ouest. La localisation de la Ville de Sainte-Julie, à proximité de la métropole, lui confère un **positionnement stratégique** près d'un important pôle d'activités économiques.

(R-03 – 28/08/15)

Tableau 1 – Portrait des municipalités de la MRC de Marguerite-D'Youville (2015)

Municipalité	Population (2015)		Territoire		Densité (h/km <sup>2</sup> )
	Nombre	%	Superficie (km <sup>2</sup> )	%	
<b>Sainte-Julie</b>	<b>30 270</b>	<b>39,1%</b>	<b>48,9</b>	<b>12,00%</b>	<b>619,0</b>
Calixa-Lavallée	496	0,6%	32,8	8,10%	15,1
Contrecoeur	7 234	9,3%	87,6	21,60%	82,6
Saint-Amable	12 078	15,6%	37	9,10%	326,4
Varennes	21 466	27,7%	114,4	28,20%	187,6
Verchères	5 832	7,5%	85,2	21,00%	68,5
<b>MRC de Marguerite-D'Youville</b>	<b>77 376</b>	<b>100,0%</b>	<b>405,9</b>	<b>100,00%</b>	<b>190,6</b>

Source : Population des municipalités du Québec, MAMOT, décret 2015

La Ville de Sainte-Julie partage ses limites avec les municipalités de Varennes et de Saint-Amable au Nord (MRC de Marguerite-D'Youville), avec Saint-Mathieu-de-Beloeil à l'Est (MRC de la Vallée-du-Richelieu), avec Saint-Basile-le-Grand au Sud (MRC de la Vallée-du-Richelieu) et avec l'agglomération de Longueuil à l'Ouest. Notons que la Ville de Boucherville s'est retirée de la MRC de Marguerite-D'Youville pour être fusionnée avec la Ville de Longueuil le 1<sup>er</sup> janvier 2002.

<sup>1</sup> Source : Décret de population 2015, MAMOT.

Le tableau suivant présente la population et la superficie de villes avoisinantes, situées à l'extérieur de la MRC de Marguerite-D'Youville.

(M-03 – 28/08/15)

Tableau 2 – Portrait des municipalités avoisinantes

Municipalité	Population	Territoire
<b>Sainte-Julie</b>	<b>30 270</b>	<b>48,9 km<sup>2</sup></b>
Saint-Mathieu-de-Beloil	2 681	39,85 km <sup>2</sup>
Saint-Basile-le-Grand	17 032	36,10 km <sup>2</sup>
Saint-Bruno-de-Montarville	26 851	43,28 km <sup>2</sup>
Boucherville	41 466	70,81 km <sup>2</sup>
Beloil	21 921	24,09 km <sup>2</sup>

Source : Population des municipalités du Québec, MAMOT, décret 2015.

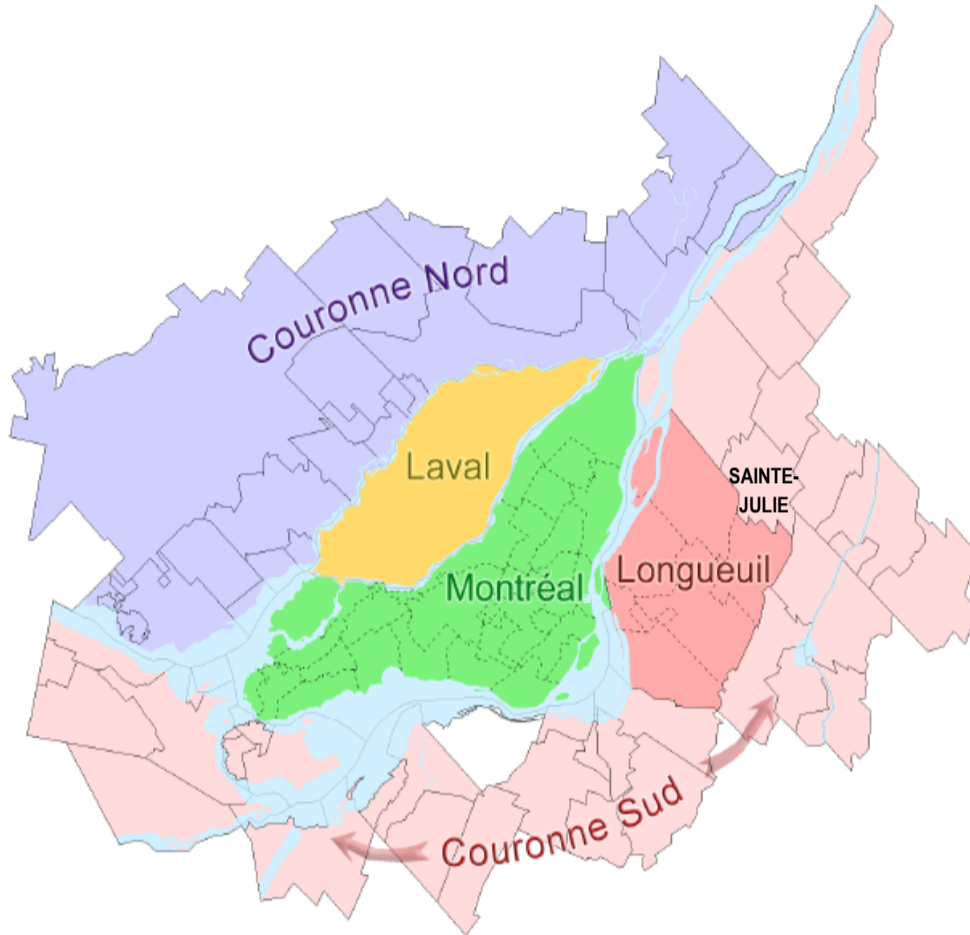
Figure 1 - Localisation de la Ville de Sainte-Julie dans la MRC de Marguerite-D'Youville



Source : Site internet de la MRC de Marguerite-D'Youville

La Ville de Sainte-Julie fait partie de la **Communauté métropolitaine de Montréal**, qui compte quatre-vingt-deux (82) municipalités, réparties à l'intérieur des cinq régions suivantes : Montréal, Laval, Longueuil, Couronne Nord, Couronne Sud. La figure 2, ci-dessous, illustre le positionnement de la Ville de Sainte-Julie à l'intérieur de la Couronne Sud de la CMM.

**Figure 2 - Localisation de la Ville de Sainte-Julie dans la région métropolitaine de Montréal**



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

### 3.2 UNE EXPANSION URBAINE RAPIDE

La Ville de Sainte-Julie s'est considérablement développée au cours des dernières décennies. Ainsi, **la croissance s'est principalement effectuée au cours des années 1970**, la population étant passée de 2 500 personnes en 1971 à plus de 14 000 personnes en 1981. L'expansion urbaine s'est poursuivie au cours des années 1980 et 1990, de sorte **qu'en 2015, la Ville de Sainte-Julie regroupait 39 % de la population de la MRC de Marguerite-D'Youville.**

Tableau 3 – Évolution de la population de la Ville de Sainte-Julie (1966-2015)

(R-03)  
28/08/15

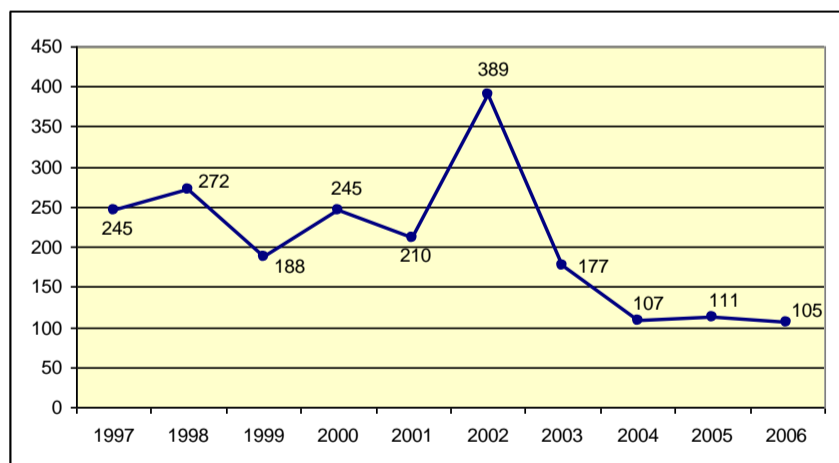
		1966	1971	1976	1981	1986	1991	1996	2001	2006	2011	2015
Ste-Julie	Nombre total	1 427	2 559	8 666	14 243	15 502	20 635	24 030	26 590	29 079	30 104	30 270
	Variation (n)	---	1 132	6 107	5 577	1 259	5 133	3 395	2 560	2 489	1 025	256
	Variation (%)	---	79 %	239 %	64 %	9 %	33 %	17 %	11 %	9 %	4 %	1 %
Proportion dans la RC de Marguerite-D'Youville		13 %	17 %	51 %	38 %	38 %	40 %	40 %	42 %	42 %	41 %	39 %

Sources : Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC de Marguerite-D'Youville, septembre 2005.

Statistique Canada, recensement 2011.

Bien que le nombre de logement construits ait été en constante évolution entre 2000 et 2003 et que la demande soit toujours aussi forte, **une baisse tendancielle du nombre d'unités résidentielles est observable sur le territoire municipal depuis 2003**, ce qui s'explique par le **nombre de plus en plus restreint de terrains constructibles** à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Cette problématique, qui est observable sur l'ensemble du territoire de la MRC de Marguerite-D'Youville, touche particulièrement le territoire de Sainte-Julie, tel qu'illustré au graphique et au tableau ci-dessous.

Graphique 1 – Évolution du nombre de nouvelles constructions sur le territoire de Sainte-Julie (1997-2006)



**Tableau 4 – Évolution du nombre de logements construits sur le territoire de Sainte-Julie et dans la MRC de Marguerite-D'Youville (2000-2011)**

Année	Ville de Sainte-Julie*	MRC de Lajemmerais	Proportion
2000	245*	420	58,3 %
2001	210*	396	53,0 %
2002	389*	647	60,1 %
2003	177*	701	25,2 %
2004	107*	535	20,0 %
2005	111*	509	21,8 %
2006	105*	377	27,9 %
2007	96*	364**	26,4 %
2008	571* <sup>1</sup>	971**	58,8 %
<b>Total</b>	<b>2 011</b>	<b>6 294</b>	<b>32,0 %</b>

Sources : Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC de Marguerite-D'Youville

\* Municipalité de Sainte-Julie, janvier 2009

\*\* MRC de Marguerite-D'Youville, janvier 2009

1 : Un permis de 500 logements a été émis pour une résidence de personnes âgées en juillet 2008

L'étude de Demande d'exclusion auprès de la CPTAQ réalisée en 2008 par la MRC de Marguerite-D'Youville établissait qu'en janvier 2008, 38,3 hectares étaient disponibles pour du développement résidentiel à Sainte-Julie, ce qui correspond à 385 terrains. Un inventaire réalisé par la Ville indique, pour chaque secteur résidentiel à développer, le nombre de terrains résiduels et le nombre de logements constructibles. Les données issues de cet inventaire sont présentées au tableau suivant.

**Tableau 5 – Résumé des terrains vacants disponibles pour le développement résidentiel pour la Ville de Sainte-Julie, janvier 2008<sup>2</sup>**

Secteurs	Superficie (hectares)	Nombre de terrains	Logements constructibles
<b>Milieu de vie Nord</b>			
Rue Principale	0,4	8	8
Secteur multifamilial Armand-Frappier	3	5	110
<b>Milieu de vie Sud</b>			
Secteur unifamilial Villas du Golf	33	350	350
Secteur multifamilial Villas du Golf	1,9	22	66
<b>Total</b>	<b>38,5</b>	<b>385</b>	<b>534</b>

Source : Ville de Sainte-Julie, décembre 2008

<sup>2</sup> Ville de Sainte-Julie, Résumé des stocks de terrains vacants, janvier 2008.

**(R-03)**  
**28/08/15**

En 2010, la différence entre les superficies disponibles s'explique notamment du fait que parmi les 47,7 hectares bruts identifiés comme disponibles à des fins résidentielles, 3,3 hectares sont identifiés à des fins de conservation (milieu humide).

De plus, 8,2 hectares sont visés par un potentiel maximal de 17 logements. Ceci s'explique par une forte dénivellation et des contraintes liées à une aire de conservation en raison de la présence d'un Écosystème Forestier Exceptionnel (EFE). De plus, 32,5 hectares sont en développement sur la période 2011-2026. Enfin, mentionnons qu'un espace de 1,37 hectare est occupé à des fins commerciales à la suite d'un changement de zonage.

Ainsi pour toutes ces raisons, la ville de Sainte-Julie compte 33,9 hectares bruts disponibles à des fins résidentielles.

### **Caractérisation des espaces vacants Sainte-Julie**

Espaces bruts disponibles (2010)	47,7 ha
Espaces avec contraintes et changement de vocation	12,9 ha
Espaces bruts disponibles ajustés (2010)	34,8 ha
Espaces construits (2010-2013)	0,9 ha
Logements construits (2010-2013)	64
Densité (2010-2013)	71 log/ha
Espaces bruts disponibles (2013)	33,9 ha



### 3.2.1 Les aires d'expansion urbaine

(N-03)

28/08/15

Traversée par des axes autoroutiers majeurs que représentent les autoroutes 30 et 20, Sainte-Julie occupe une place prépondérante au sein du marché de l'habitation et de l'industrie de la Couronne Sud de Montréal.

La ville de Sainte-Julie a été marquée par une forte croissance durant les dix dernières années, et ce, en raison de sa facilité d'accès par les autoroutes 20 et 30, la diversité des produits résidentiels sur son territoire, de la qualité de l'environnement ainsi que des services offerts.

Sur le plan industriel, la ville de Sainte-Julie présente un potentiel de développement important dans la continuité de la zone industrielle qui se développe à partir de l'agglomération de Longueuil et de l'arrondissement de Boucherville et dont la montée des Quarante-Deux en constitue la limite. Le secteur industriel doit notamment son attrait à la visibilité qu'il offre sur l'autoroute 20.

En 2005, la ville doit faire face à de multiples problématiques d'aménagement :

- Usine d'assainissement en surcharge;
- Exiguïté du périmètre urbain;
- Faible réserve de terrains vacants;
- Contraintes sérieuses à l'expansion urbaine (relief et terres agricoles);
- Faible densité d'occupation du sol (prédominance d'unifamiliale);
- Contexte métropolitain d'aménagement (maintien du périmètre urbain actuel).

Dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement et de développement, la ville s'est dotée d'orientations de développement de son territoire. La ville compte s'assurer, d'une part, du maintien de la qualité des services offerts et, d'autre part, d'une saine gestion des finances publiques. À titre d'exemple, la Ville de Sainte-Julie a assuré la gestion de la construction d'une bibliothèque municipale, l'aménagement de parcs et d'équipements sportifs, la mise à niveau de la capacité de l'usine d'assainissement des eaux usées ainsi que le réaménagement de certaines grandes artères structurantes. Ces dépenses ajoutées aux dépenses issues du transfert de responsabilités aux municipalités risquent de perturber l'équilibre budgétaire de la ville. Pour atteindre cet équilibre, la ville de Sainte-Julie vise une taille optimale de 35 000 habitants.

Cette stratégie est constituée des objectifs de développements suivants :

- Assurer la pérennité de la fonction agricole;
- Encourager le développement continu du périmètre urbain (éviter la création d'enclaves urbaine en zone agricole);
- Optimiser les espaces non développés;
- Assurer une desserte commerciale locale;
- Répondre aux besoins d'entreprises en quête d'agrandissement ou de relocalisation;
- Maintenir et favoriser un créneau de PME d'industries légères sans contraintes;
- Améliorer et/ou intégrer les infrastructures de transport collectif à l'intérieur des milieux résidentiels, commerciaux et industriels;
- Actualiser la capacité de l'usine d'assainissement des eaux usées.

#### a) Besoin en espace résidentiel

(Aires d'expansion urbaine 3 et 4)

Dans un horizon de court à moyen terme, fixés à 2016 par la MRC, les besoins d'expansion urbaine sont évalués à 40 hectares. Le calcul de cette estimation s'est fait sur la base des projections démographiques des municipalités de la MRC (tableau 6) et d'un inventaire des espaces vacants tout en recherchant des moyens pour augmenter la densité des futurs développements. La zone prioritaire de développement urbain à des fins résidentielles a été définie en appliquant les critères de planification suivants :

Tableau 6 - Sommaire des besoins résidentiels pour la Ville de Sainte-Julie

Sainte-Julie

Population projetée 2016	33 500 h.
Population estimée en 2004	29 435 h.
Ajout de population d'ici 2016	4 065 h.
Nouveaux logements requis (2,6 pers/logement)	1 563 log.
Espace disponible à l'intérieur du périmètre urbain	800 log.
Espace à trouver par empiètement en zone agricole, soit 40 hectares (moyenne de 19 log/hectare)	763 log.

Deux aires d'expansion urbaine pour des fins résidentielles sont identifiées zone prioritaire de développement urbain de la ville de Sainte-Julie, soit l'aire numéro 3 d'une superficie de 14 hectares et l'aire numéro 4 d'une superficie de 26 hectares. Il est cependant important de noter que les besoins exprimés ici ne correspondent qu'aux besoins à court terme et à moyen terme, soit pour les dix prochaines années.

De plus, le plan 4 « Secteurs à redévelopper » identifie les espaces prioritaires devant faire l'objet d'un réaménagement à court ou moyen terme. Ces secteurs correspondent majoritairement à des sites commerciaux construits au début des années 80. Ils subiront dans les prochaines années une pression pour être redéveloppés à des fins commerciales ou résidentielles d'une densité représentant un minimum de 30 logements à l'hectare pour les sites hors TOD ou un minimum de 40 logements à l'hectare s'ils sont situés à l'intérieur de l'aire TOD.

L'aire d'expansion urbaine 3 a été identifiée afin de boucler le réseau d'infrastructures municipales qui se termine en cul-de-sac et provoque des problèmes d'entretien. La ville souhaite rentabiliser et finaliser le développement tout en s'assurant qu'aucune rue ne puisse ultérieurement être prolongée vers la zone agricole. Il ne s'agit donc pas de créer un nouvel axe de développement, mais de finaliser le développement amorcé à la fin des années 80. D'autre part, dans une perspective de préserver et d'améliorer la qualité de vie des résidents du secteur, la ville de Sainte-Julie prévoit l'implantation d'un parc linéaire de 2,1 hectares servant de zone tampon au cimetière d'automobiles adjacent.

L'aire d'expansion urbaine 4 est, quant à elle, la zone qui comblera la demande future en logements. Son identification est le résultat de plusieurs facteurs de localisation propices à son développement, soit sa proximité du périmètre urbain actuel favorisant un développement ordonné et séquentiel et son accès direct sur une artère structurante où les infrastructures municipales sont déjà présentes.

L'aire 4 permettra de répondre à l'essentiel des besoins en espaces résidentiels, tout en consolidant le développement autour de l'hôtel de ville et l'entrée de la ville – soit à l'endroit notamment où la ville projette la construction d'un bassin de rétention afin de desservir les secteurs situés à l'ouest. Le concept d'aménagement devra favoriser une densité résidentielle plus forte et prévoir une mixité des types de logement.

La MRC de Marguerite-D'Youville identifie également, à titre indicatif, l'aire potentielle d'expansion urbaine de « Phase II » susceptible de répondre aux besoins en espace résidentiel à plus long terme, soit l'horizon de planification au-delà de 2016 selon les prévisions démographiques (voir plan 5 et 5.4 du Schéma d'aménagement et de développement de la MRC).

b) Besoin en espace commercial  
(Aires d'expansion urbaine 5 et 6)

Sur le plan commercial, la nécessité d'agrandir le périmètre d'urbanisation est davantage liée à un ajustement des limites qu'à une expansion urbaine.

Une superficie totale de 13 hectares vise à répondre aux besoins d'espace à des fins commerciales, soit 6 hectares pour l'aire 5 et 7 hectares pour l'aire 6.



L'identification de l'aire d'expansion urbaine 5 est liée à la nécessité de constituer une banque de terrain suffisante pour permettre l'implantation d'un centre commercial de voisinage, et ce, dans un objectif de complémentarité avec les différents pôles commerciaux de la région. En plus d'être à proximité du projet de stationnement incitatif de l'AMT, cette aire s'inscrit dans le prolongement commercial existant et constituera une zone tampon au projet résidentiel qui lui sera adjacent.

La volonté de consolider le noyau commercial qui se déploie au centre de l'aire urbaine, à l'intersection de l'autoroute 20 et du chemin du Fer-à-Cheval (aire d'expansion urbaine numéro 6), est liée au fait que le secteur commercial est sous-représenté. Cette aire s'inscrit également en continuité avec la zone commerciale existante.

c) Besoin en espace industriel  
(Aire d'expansion urbaine 7)

La vocation industrielle du parc Casavant, que la ville de Sainte-Julie désire agrandir, est liée aux activités manufacturières et d'affaires (ameublement, imprimerie, produits de métal, aliments et industries de pointe). L'agrandissement de ce parc est requis tant pour répondre aux petites et moyennes entreprises qui souhaitent s'implanter qu'aux entreprises locales déjà implantées qui ont besoin d'expansion.

La nécessité d'agrandir le périmètre actuel d'urbanisation pour répondre à la demande en terrain industriel est liée à la performance de la ville en termes de stratégie de développement, à sa performance au cours des dernières années (2,3 ha/an depuis les dix dernières années) et au manque d'espace pour répondre à la demande qui lui est adressée compte tenu des atouts qu'elle présente.

La rupture actuelle de « stock » remet en cause la nécessaire diversification de l'assiette foncière. Compte tenu des techniques d'évaluation des bâtiments industriels qui accordent une dépréciation fonctionnelle aux bâtiments, l'absence d'introduction de nouvelles constructions aura un impact significatif à court ou moyen terme sur l'équilibre budgétaire et une juste répartition du fardeau financier de la municipalité.

Depuis 2004, la ville ne dispose plus d'espace industriel vacant. La ville souhaite agrandir l'aire industrielle existante, compte tenu de cette pénurie et de l'importance de la fonction industrielle au niveau de la richesse foncière.

À la suite de l'avis gouvernemental, la MRC a revu à la baisse les superficies en demande. Initialement, une superficie de 70 hectares visait à répondre aux besoins industriels pour le secteur limitrophe au parc industriel Casavant. Cependant, dans une perspective de rationalisation, la MRC estime à 25 hectares les besoins pour les dix prochaines années, soit une moyenne de 2,5 hectares par année.

La réduction de 70 hectares à 25 hectares s'explique notamment pour deux raisons. La ville de Sainte-Julie souhaite mettre à niveau ses installations sanitaires pour répondre aux normes gouvernementales et desservir adéquatement le tissu urbain. Afin d'éviter l'empiètement supplémentaire en zone agricole en agrandissant les actuels étangs aérés, la ville de Sainte-Julie a choisi de tester une nouvelle technologie appelée « Réacteur biologique à lit en mouvement (RBLM) » dans le but d'améliorer la capacité de traitement des étangs aérés actuels. La ville a donc diminué sa demande en superficie, puisqu'elle a résolu son problème d'assainissement des eaux usées et ne prévoit plus l'ajout d'étang d'aération à cette fin.

D'autre part, une partie de la demande initiale de 70 hectares incluait une superficie de 13,7 hectares bénéficiant d'autorisations ou de droits acquis en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. Puisque cet usage industriel se situe à la limite de la ville et ne constitue pas un tissu industriel continu avec le parc Casavant, la MRC a retiré ce secteur de la demande et préfère attribuer une vocation Agricole Industrielle (AI) à cette portion du territoire déjà vouée à des fins industrielles.

L'aire d'expansion urbaine numéro 7 ne représente plus que 25 hectares. Il est cependant important de noter que les besoins exprimés (25 hectares) ne correspondent qu'aux besoins pour les dix prochaines années.

La MRC de Marguerite-D'Youville identifie également, à titre indicatif, l'aire potentielle d'expansion urbaine de « Phase II » susceptible de répondre aux besoins en espace industriel à plus long terme, soit l'horizon de planification au-delà des dix prochaines années (voir plan 5 et 5.4 du Schéma d'aménagement et de développement de la MRC). La Ville de Sainte-Julie souhaite donc se réserver une phase 2 contiguë au secteur pour répondre aux besoins en espace industriel à plus long terme.

### 3.3 UNE VILLE OFFRANT UNE QUALITÉ DE VIE DISTINCTIVE

(N-03) 28/08/16

La Ville compte un ensemble d'attraits **diversifiés** et **complémentaires**. Le **noyau villageois**, dont une partie est considérée comme un noyau patrimonial d'intérêt régional, où sont concentrés plusieurs bâtiments datant du XIXe et de la première moitié du XXe siècle, présente un caractère distinct et un cachet particulier. Le noyau patrimonial d'intérêt régional doit être mis en valeur et protégé afin de maximiser son potentiel récréotouristique.

De plus, le mont Saint-Bruno et les Bois de Verchères et de Saint-Amable possèdent un **potentiel de mise en valeur à des fins récréotouristiques**, en plus de constituer des milieux naturels protégés abritant des milieux fauniques et floristiques exceptionnels. La MRC de Marguerite-D'Youville, par le biais de son concept de réseau récréotouristique, a identifié les bois et corridors forestiers d'importance régionale et métropolitaine. Les Bois de Verchères et de Saint-Amable sont identifiés comme des étant des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain. Outre les mesures de protection et de mise en valeur de ces espaces naturels, une attention particulière est portée au Bois de Verchères qui, par sa superficie importante, possède un potentiel écologique et récréatif majeur. La Ville entend collaborer avec la MRC pour ainsi réaliser une analyse de niveau préféabilité technique et financière concernant notamment le mode de tenure foncière, l'habitat faunique, l'évaluation foncière, la caractérisation du bois, les concepts de mise en valeur et des scénarios de financement. À ceux-ci s'ajoutent les corridors verts qui structurent les milieux de vie (coteaux), le réseau cyclable municipal, le parc Edmour-J.-Harvey, le parc linéaire Armand-Frappier, l'Arboretum Pierre-Steben et le club de golf de la Vallée-du-Richelieu sur lesquels la Ville peut également appuyer sa promotion. Finalement, la présence d'un milieu agricole et rural uniforme de grande culture ne générant pas d'odeur et cohabitant de façon harmonieuse avec les activités agrotouristiques constitue un atout majeur pour le développement de ces activités. La Ville de Sainte-Julie, offre une qualité de vie distinctive qui se traduit par :



#### **Une ambiance urbaine :**

- Une Ville de **30 104** habitants (recensement de 2011)
- Un noyau villageois qui s'articule autour de l'intersection montée Sainte-Julie / rue Principale et présentant une certaine dynamique par la mixité des fonctions
- Un **circuit patrimonial** composé de près d'une vingtaine de bâtiments anciens localisés dans le noyau villageois
- La chambre de commerce Mont-Saint-Bruno constituée depuis 1952 et la chambre de commerces et d'industries de la Rive-Sud, créée en 1959
- Plus de **55** organismes culturels, sportifs et communautaires, qui animent la vie municipale
- Des paysages champêtres, structurés par des coteaux et dominés par le Mont-Saint-Bruno
- Plus de **25** parcs et espaces verts ainsi qu'une importante foresterie urbaine dans certains secteurs

#### **Une grande accessibilité :**

- Présence de **deux axes autoroutiers**
- Desserte par la route 229
- Réseau de transport en commun vers la région métropolitaine
- Présence d'un **stationnement incitatif** de l'AMT

**De l'animation culturelle :**

- Une école secondaire qui comprend une salle de spectacle polyvalente de 296 places, la salle de spectacle **Maurice-Savaria**
- Une **nouvelle bibliothèque** inaugurée en juin 2006, qui offre plus de 85 000 documents à 15 000 abonnés
- Certains événements et activités culturel et familial (Symposium de peinture Art et Passion de Sainte-Julie, Journée de la famille, expositions, etc.)

**Des services d'éducation et santé :**

- **8** établissements scolaires publics francophones : 7 de niveau primaire et 1 de niveau secondaire
- Le Centre de formation professionnelle des Patriotes (Commission scolaire des Patriotes)
- Un point de service du **CLSC** des Seigneuries
- Un noyau villageois caractérisé par la présence de multiples entreprises offrant des cours privés (ex : langue, musique)

**Du loisir et du sport :**

- Un sport scolaire riche en équipements et activités, tant aux niveaux primaire que secondaire
- Un **aréna** (centre de la culture et du sport de Sainte-Julie)
- Un nouveau **centre sportif** privé, qui comprend un terrain de soccer intérieur sur surface synthétique
- Une **piscine intérieure** semi-olympique (centre de la culture et du sport de Sainte-Julie)
- Une maison des Jeunes
- Un réseau cyclable et cyclo-pédestre de plus de **40** km
- Un terrain de golf privé (Club de golf de la Vallée-du-Richelieu)
- Des infrastructures sportives diversifiées tel que soccer, baseball, bmx, skatepark



### **Des services publics :**

- Une gamme complète de services municipaux (direction générale, urbanisme, communications, finances, greffe, incendies, loisirs, police, relation avec les citoyens, ressources humaines, infrastructures)
- Des **programmes et des services** proches du citoyen : police régionale, campagne de sensibilisation sur le bon voisinage, programme « En toute confiance vers l'école » relatif à la sécurité pour la clientèle scolaire de niveau primaire, cueillette des matières recyclables de porte à porte, loisirs de quartiers
- Des **sociétés paramunicipales et régionales** actives et fécondes : développement économique, transport en commun, gestion des déchets
- Ville ayant reçue le prix d'excellence en infrastructures accordé par l'Union des municipalités du Québec (concours Ovation municipale) pour l'implantation d'un **système d'épuration novateur** à l'usine de traitement des eaux usées
- Récipiendaire du **prix action municipale et famille** de 2005 (catégorie municipalité de 10 000 à 25 000 habitants) reconnaissant la contribution de la Sainte-Julie au développement et au soutien du milieu de vie des familles
- Ville ayant obtenue une cote de 4 fleurons (embellissement horticole remarquable dans la majorité des domaines) dans le cadre du concours **Les Fleurons du Québec**, édition 2008-2009
- Ville s'étant classée au premier rang du palmarès de l'Institut de recherche sur le bonheur et ayant été nommée **Ville la plus heureuse du Québec** en 2008, 2009 et 2011
- Mention **Coup de cœur Bien grandir pour une famille 2010**, **Mérite Ovation municipale 2010** et **Grand prix d'excellence en transport 2011** de l'AQTR pour l'instauration du **TAXI 12-17**

## LECTURE DU MILIEU

# CHAPITRE 4.

## LECTURE DU MILIEU

Le tableau suivant présente une analyse comparative des principales caractéristiques de la population et du cadre bâti de la Ville de Sainte-Julie avec certaines municipalités ayant des caractéristiques similaires, soit les Villes de Candiac, Lorraine et Boucherville, ce qui nous permet d'établir le positionnement concurrentiel de Sainte-Julie par rapport à celles-ci.

2006	Ville de Sainte-Julie	Ville de Candiac	Ville de Lorraine	Ville de Boucherville
Population	30 104	15 947	9 613	39 062
Densité d'occupation (hab./km <sup>2</sup> )	607,8	915	1 592	551
Taux de croissance (2006-2011)	3,5 %	25,8 %	1,4 %	7,7 %
0-14 ans	23,3 %	22,3 %	22,2 %	17,2 %
65 ans et plus	6,2 %	7,9 %	7,6 %	14,8 %
Nombre moyen de personnes par ménage	2,8	2,7	3,0	2,6
Taux de chômage	2,9 %	4,4 %	3,4 %	2,8 %
Utilisation de l'automobile	87,6 %	89,4 %	86,9 %	80,8 %
Valeur moyenne des logements	215 327 \$	267 946 \$	280 513 \$	255 401 \$
Revenu médian des ménages en 2005	74 556 \$	79 447 \$	93 038 \$	81 187 \$
Proportion de logements construits avant 1961	2,7 %	4,7 %	3,3 %	11,9 %
Proportion de logements construits après 1991	34,6 %	40,3 %	21,0 %	23,8 %
Proportion de logements construits avant 1986	46,3 %	47,9 %	64,1 %	65,9 %
Proportion de logements construits entre 1986 et 2006	53,6 %	52,1 %	35,8 %	34,0 %

Source : Statistique Canada, recensement de 2011

Sainte-Julie comporte les traits distinctifs suivants :

Une densité d'occupation au sol comparable à celle de la Ville de Boucherville mais plus faible que celle des Villes de Candiac et de Lorraine ;

Une population plus jeune que celle des Villes de Candiac, de Lorraine et de Boucherville ;

Un taux de chômage plus faible que les villes de Candiac et Lorraine et comparable à celui de Boucherville ;

Une utilisation de l'automobile quasi-généralisée, à l'image de l'ensemble des villes comparées, toutefois plus faible à Boucherville qu'ailleurs ;

Un revenu médian des ménages moins élevé qu'à Candiac, Lorraine et Boucherville ;

Une proportion de logements construits avant 1961 plus faible que celle des villes comparées;

Une proportion de logements construits après 1991 supérieure à celle des villes de Lorraine et de Boucherville.

## 4.2 PROFIL DE LA POPULATION

Le tableau suivant compare le profil de la population et des ménages de la Ville de Sainte-Julie à celui de la MRC de Marguerite-D'Youville et de la province du Québec, le tout en fonction des données du recensement de 2011.

**Tableau 8 – Profil de la population de la Ville de Sainte-Julie, de la MRC de Marguerite-D'Youville et de la province du Québec**

2011	Ville de Sainte-Julie	MRC de Marguerite-D'Youville	Québec
Population totale	30 104	74 416	7 903 001
Variation population (2006-2011)	3,5 %	6,5 %	4,7 %
Densité d'occupation (hab./km <sup>2</sup> )	607,8	215,4	5,8
0-14 ans	23,3 %	21,7 %	16,6 %
65 ans et plus	6,2 %	7,6 %	14,3 %
Ménages	10 355	25 685	3 189 345
Nombre moyen de personnes par ménage	2,8	2,7	2,3
Taux de chômage	2,9 %	3,4 %	7,0 %
Niveau de scolarité universitaire	28,1 %	21,0 %	21,3 %
Utilisation du transport collectif	7,6 %	5,8 %	12,8 %
Revenu médian des ménages en 2005	74 556 \$	68 562 \$	46 419 \$

Source : Statistique Canada, recensement de 2011

Ainsi, en 2011, la population de Sainte-Julie présentait les caractéristiques suivantes :

Une Ville qui représentait 40,5 % du poids démographique de la MRC de Marguerite-D'Youville;

Un taux de variation de la population semblable à celui du Québec et presque deux fois moins élevé que celui affiché par la MRC au cours des cinq dernières années;

Une densité d'occupation trois fois plus élevée que celle de la MRC de Marguerite-D'Youville;

Une répartition de la population selon les groupes d'âge indiquant une proportion aussi importante du groupe des 0 à 14 ans dans la Ville que dans la MRC et une proportion de personnes âgées de 65 ans et beaucoup plus faible qu'à l'échelle provinciale;

Un nombre moyen de personnes par ménage plus élevé que dans la MRC et dans la province;

Un revenu médian des ménages plus élevé que la MRC de Marguerite-D'Youville et une forte proportion de personnes ayant un niveau de scolarité universitaire;

Un taux de chômage beaucoup plus faible qu'à l'échelle provinciale;

Une faible utilisation du transport collectif comme mode de transport pour se rendre au travail, toutefois plus élevée que dans l'ensemble de la MRC mais limité par la capacité des infrastructures de transport disponibles.



### 4.3 PROFIL DU CADRE BÂTI RÉSIDENTIEL

Le tableau suivant compare le profil du cadre bâti de la Ville de Sainte-Julie à celui de la MRC de Marguerite-D'Youville et de la province du Québec, le tout en fonction des données du recensement de 2006.

(M-03) 28/08/15

Tableau 9 – Profil du cadre bâti de la Ville de Sainte-Julie, de la MRC et de la province du Québec

2006	Ville de Sainte-Julie	MRC de Lajemmerais	Québec
Logements	10 360	25 685	3 189 345
Valeur moyenne	215 327 \$	202 572 \$	182 399 \$
Logement individuel	72,3 %	69,0 %	45,3 %
Logement possédé	85,1 %	81,9 %	60,1 %
Construction antérieure à 1970	6,6 %	16,2 %	46,2 %
Construction ultérieure à 1990	35,6 %	33,6 %	17,9 %
Proportion de logements construits avant 1986	46,3 %	50,5 %	73,4 %
Proportion de logements construits entre 1986 et 2006	53,6 %	49,4 %	26,6 %
Réparations majeures	3,8 %	4,6 %	7,7 %

Source : Statistique Canada, recensement de 2006

Les constats suivants en sont issus :

Le parc de logements de la MRC est majoritairement localisé dans la Ville de Sainte-Julie (40 %);

La valeur moyenne des logements est supérieure à celle des logements de la MRC et de la province;

La typologie résidentielle est marquée par la dominance de logements individuels (72 %);

La Ville de Sainte-Julie compte une proportion de logements tenus en propriété légèrement supérieure à celle de la MRC. Celle-ci est beaucoup plus élevée que celle affichée pour l'ensemble du Québec (60 %);

La proportion de constructions antérieures à 1970 est inférieure à celle de la MRC et de la province, alors que la proportion de constructions datant d'après 1990 est similaire à celle de la MRC et supérieure à celle de la province;

Les logements sont en bon état et nécessitent peu de réparations majeures.

## 4.4 LES MILIEUX DE VIE

### MILIEU DE VIE

La notion de milieu de vie s'apparente à celle de quartier, regroupant un secteur résidentiel relativement homogène, desservi par une activité commerciale de proximité ainsi que par des équipements récréatifs et institutionnels locaux et ce, dans un contexte essentiellement urbain.

Cette notion fait référence au sentiment d'appartenance des résidents à leur milieu.

Pour des fins d'analyse, la Ville de Sainte-Julie a été découpée en **trois milieux de vie**, délimités par le périmètre d'urbanisation et par l'autoroute 20 : le milieu de vie Nord, le milieu de vie Sud et le milieu de vie rural.

La délimitation de ces milieux de vie s'appuie sur le découpage de **Statistique Canada** en secteurs de recensement et est basée sur l'homogénéité du développement et sur les caractéristiques intrinsèques des différentes parties du territoire julieillois.

Les autorités municipales ont à cœur l'accessibilité, l'environnement, l'aménagement, la sécurité et la desserte de ces milieux, éléments-clés qui façonnent la **qualité de vie des résidents**. Visant une clientèle diversifiée, il importe que les quartiers résidentiels offrent un produit permettant une **complémentarité** au sein de la Ville. Pour ce faire, leur caractérisation des milieux de vie apparaît primordiale.

Les pages suivantes présentent un bref portrait de chaque milieu de vie, la synthèse des caractéristiques tirées des profils de la population et du cadre bâti ainsi qu'un tableau-synthèse des grandes composantes des milieux de vie.

Les milieux de vie de Sainte-Julie sont illustrés au **Plan 1 – Concept d'organisation spatiale**.

#### 4.4.1 Profil comparatif des milieux de vie

Le tableau suivant compare le profil de la population et du cadre bâti des trois milieux de vie de Sainte-Julie.

Tableau 10 – Profil comparatif des milieux de vie de Sainte-Julie

2006	Milieu de vie Nord	Milieu de vie Sud	Milieu de vie rural	Ville de Sainte-Julie
<b>Profil de la population</b>				
Population totale	20 411	6 804	4 152	<b>31 367</b>
0-14 ans	24,5 %	30,3 %	19,9 %	<b>23,0 %</b>
65 ans et plus	5,2 %	9,3 %	7,7 %	<b>6,4 %</b>
Nombre moyen de personnes par ménage	2,9	2,5	2,8	<b>2,7</b>
Taux de chômage	2,7 %	3,5 %	3,7 %	<b>3,3 %</b>
Niveau de scolarité universitaire	24,4 %	40,6 %	19,6 %	<b>27,4 %</b>
Utilisation du transport collectif	7,1 %	9,1 %	5,2 %	<b>7,3 %</b>
Ménages	6 985	2 715	1 430	<b>11 130</b>
Revenu médian des ménages	77 049 \$	70 338 \$	68 804 \$	<b>72 063 \$</b>
<b>Profil du cadre bâti</b>				
Logements	6 995	2 715	1 430	<b>11 140</b>
Valeur moyenne	204 990 \$	256 568 \$	215 434 \$	<b>225 664 \$</b>
Logement individuel	75,5 %	58,6 %	93,7 %	<b>73,7 %</b>
Logement possédé	89,4 %	72,6 %	90,6 %	<b>85,5 %</b>
Construction antérieure à 1970	5,2 %	7,7 %	16,4 %	<b>7,3 %</b>
Construction ultérieure à 1990	40,8 %	25,8 %	20,6 %	<b>34,5 %</b>
Réparations majeures	2,6 %	5,9 %	8,7 %	<b>5,9 %</b>

Source : Statistique Canada, recensement de 2006.

Les constats suivants en sont issus :

Une population majoritairement concentrée à l'intérieur du milieu de vie Nord (65,0 %);

Une plus faible proportion de personnes âgées de 14 ans et moins dans le milieu de vie rural (19,9 %) que dans l'ensemble de la Ville;

Une population plus âgée dans le milieu de vie Sud;

Des ménages de plus petite taille dans le milieu de vie Sud (2,5 personnes par ménage);

Un taux de chômage plus élevé qu'ailleurs dans le milieu de vie rural (3,7 %);

Une importante proportion de résidents ayant atteint un niveau universitaire dans le milieu de vie Sud (40,6 %); une proportion moins élevée dans le milieu de vie rural que dans l'ensemble de la Ville (19,6 %);

Une faible utilisation du transport collectif comme mode de transport pour se rendre au travail, qui est toutefois plus importante dans le milieu de vie Sud (9,1 %);

Un revenu médian des ménages plus élevé dans les milieux de vie Nord (77 049 \$) et Sud (70 338 \$) que dans le milieu de vie rural (68 804 \$);

Une valeur moyenne des logements plus élevée (256 568 \$) dans le milieu de vie Sud que dans les autres milieux de vie et que dans l'ensemble de la Ville;

Une majorité de logements individuels dans les trois milieux de vie et ce, plus particulièrement dans le milieu de vie rural (93,7 %);

Une proportion élevée de propriétaires dans les trois milieux de vie, et ce, particulièrement dans les milieux Nord et rural (89,4 % et 90,6 %);

Une proportion plus élevée de bâtiments construits avant 1970 dans le milieu de vie rural (16,4 %) que dans les autres milieux de vie;

Un cadre bâti plus récent dans le milieu de vie Nord (40,8 % des logements construits après 1990);

Un cadre bâti en bon état nécessitant peu de réparations majeures dans l'ensemble des milieux de vie, particulièrement dans le milieu de vie Nord (2,6 %).

#### 4.4.2 Caractérisation des milieux de vie



**Milieu de vie Nord.** Ce milieu de vie est situé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de Sainte-Julie, au nord de l'autoroute 20. Articulé autour d'un secteur d'intérêt patrimonial (noyau initial), ce milieu de vie est presque complètement construit, à l'exception de quelques terrains disponibles à des fins commerciales et résidentielles, sur le boulevard Armand-Frappier et à la sortie 102 de l'autoroute 20. La trame de rue est de type organique. La fonction résidentielle est prédominante. Le cadre bâti est composé presque exclusivement de maisons unifamiliales isolées, celles-ci représentant 75 % des logements. La proportion d'appartements est plutôt faible (15 % du parc résidentiel). Les secteurs de plus forte densité se retrouvent sur l'avenue de l'Abbé-Théoret, entre la rue F.-X.-Garneau et la rue Principale. À celle-ci s'ajoutent deux pôles commerciaux d'envergure et trois pôles publics ou institutionnels.

**Milieu de vie Sud.** Ce milieu de vie est situé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de Sainte-Julie, au sud de l'autoroute 20. Le territoire est majoritairement occupé par la fonction résidentielle. Les résidences unifamiliales isolées forment la majeure partie du cadre bâti (58 %). On retrouve toutefois plusieurs bâtiments de plus forte densité (habitations multifamiliales) dans le secteur du parc du Sorbier et sur le boulevard des Hauts-Bois, de sorte que les appartements situés dans des immeubles de moins de cinq étages comptent pour 40 % des logements du milieu de vie. Ce dernier est presque entièrement développé, à l'exception d'un secteur où un projet domiciliaire est prévu à court terme (« Villas-du-Golf »). Celui-ci projette la construction de 350 unités d'habitation et d'un possible champ de pratique de golf. La trame de rue est de type organique. Ce milieu de vie est caractérisé par l'omniprésence de la foresterie urbaine. Le couvert forestier offre un cadre de vie de qualité aux résidents.

(N-01)  
09/05/14

**Milieu de vie rural.** Ce milieu de vie est localisé à l'extérieur du périmètre d'urbanisation, dans le milieu rural et agricole de Sainte-Julie. Le développement s'est fait de façon linéaire et les résidences sont implantées principalement de part et d'autre du chemin Belle-Rivière, du chemin de Touraine, du chemin du Fer-à-Cheval, de la montée Sainte-Julie, de la montée des Quarante-Deux et du rang de la Belle-Rivière. La fonction résidentielle demeure toutefois marginale, la majeure partie du territoire étant utilisée à des fins agricoles. On compte également deux grands espaces boisés ainsi qu'un terrain de golf à l'intérieur du milieu de vie rural. Le milieu compte quelques concentrations d'usages non reliés à l'agriculture constituant ainsi des îlots déstructurés en zone agricole. De plus, à la suite de la décision favorable du Tribunal administratif du Québec datée du 10 mars 2009 (dossier STE-M-0921 28-0404), un projet domiciliaire basé sur les principes d'un « Adult active community » est planifié autour du Golf de la Vallée du Richelieu.

Tableau 11 – Caractérisation des milieux de vie de Sainte-Julie

(N-01) 08/05/14

MILIEUX DE VIE DE SAINTE-JULIE			
	Milieu de vie Nord	Milieu de vie Sud	Milieu de vie rural
<b>Typologie</b>	Unifamilial (85 %), multifamilial (15 %)	Unifamilial (60 %), multifamilial (40 %)	Unifamilial (97 %), multifamilial (3 %)
<b>Desserte commerciale municipale</b>	Noyau villageois Secteur Sortie 102 Nord	Secteur Hauts-Bois / Fer-à-Cheval	Aucune
<b>Équipements institutionnels, communautaires et de santé</b>	École primaires (5), école secondaire, CLSC, église, poste de police, bibliothèque, centre de la culture, hôtel de ville	Écoles primaires (2), centre de formation professionnelle, église	Églises (2), centre d'interprétation (Électrium)
<b>Parcs, équipements et réseaux récréatifs</b>	Parcs de quartier (15), parcs municipaux (Armand-Frappier et de la Coulée), aréna, centre sportif, piscine intérieure, piscine extérieure, réseau local cyclable et cyclo-pédestre	Parcs de quartier (8), parc municipal (E.J.-Harvey), piscine extérieure, terrains de soccer, tennis et volleyball, canot, patin, réseau local cyclable et cyclo-pédestre, pistes reliées au mont Saint-Bruno	Club de golf Vallée-du-Richelieu et réseau local cyclable
<b>Sites d'intérêt esthétique, culturel ou patrimonial</b>	Noyau villageois du Vieux-Sainte-Julie, coteaux	Mont Saint-Bruno	Bois de Saint-Amable et de Verchères Site d'intérêt faunique
<b>Espace disponible au développement résidentiel</b>	2 secteurs	2 secteurs	1 secteur
Superficie brute (ha)	3,4	34,9	33,0
Nombre de logements potentiels	118	416	Environ 400

Sources : Ville de Sainte-Julie, décembre 2008.  
Statistique Canada, Recensement 2006.

## 4.5 LES SECTEURS À VOCATION ÉCONOMIQUE

Synonymes de pôles d'emplois, les secteurs à vocation économique se scindent en deux catégories : ceux reliés à l'**activité commerciale** et ceux reliés à l'**activité industrielle**.

Supports de l'économie locale, leur implantation est étroitement liée aux **réseaux de circulation** et affecte l'organisation du transport collectif. Facteurs déterminants de la qualité de vie, ils contribuent également à positionner le territoire sur l'échiquier régional. L'identification et la caractérisation des secteurs à vocation économique contribuent ainsi à discerner l'impact des différents pôles sur le dynamisme de la Ville.

Les secteurs à vocation économique de Sainte-Julie sont illustrés au **Plan 1 – Concept d'organisation spatiale**.



#### 4.5.1 Le noyau villageois

Le noyau villageois constitue le secteur le plus ancien de Sainte-Julie et possède un caractère distinctif. Il est localisé à l'intersection de la montée Sainte-Julie et de la rue Principale et regroupe une mixité de fonctions (commerces, résidences et institutions). Le noyau villageois se distingue des autres secteurs commerciaux par la présence marquée de commerces destinés à répondre aux besoins courants et de services personnels et professionnels. Les commerces sont généralement de petite superficie et sont implantés dans des bâtiments isolés, souvent à même des bâtiments résidentiels.



#### 4.5.2 Les secteurs commerciaux régionaux

Deux secteurs commerciaux se distinguent par leur vocation davantage régionale. Ceux-ci sont situés à proximité de la sortie 102 de l'autoroute 20, le long du boulevard Armand-Frappier et des rues Nobel et Léonard-De Vinci. Le secteur Sortie 102 Sud regroupe des restaurants de grandes chaînes populaires s'adressant à la famille dont plusieurs de restauration rapide. On y retrouve également deux stations-services ainsi qu'un édifice à bureaux. Ce secteur est totalement développé, à l'exception d'un terrain vacant sur la rue Léonard-De-Vinci. Les bâtiments sont implantés de façon isolée et les stationnements occupent la majeure partie des terrains.

Le secteur Armand-Frappier est caractérisé par la présence de commerces de moyenne et de grande superficie, généralement implantés de façon isolée. Il s'agit majoritairement de concessionnaires automobiles, de commerces liés à la vente et de services professionnels. Les bâtiments sont situés en retrait de la rue et les cours avant et latérale sont occupées par des espaces de stationnement. Quelques terrains restent à être développés près du boulevard N.-P.-Lapierre.

De plus, la réorganisation de la bretelle de l'autoroute 20, la relocalisation du terminus et du stationnement de l'AMT ainsi que le prolongement de la rue de Murano et du boulevard Armand-Frappier permettront de développer les terrains vacants actuellement enclavés et ainsi planifier un secteur de développement de type TOD (Transit oriented development) jouté à un pôle commercial, à la fois structurant pour la Ville de Sainte-Julie et à l'échelle de la MRC.



#### 4.5.3 Les secteurs commerciaux municipaux

Aux secteurs commerciaux régionaux s'ajoutent des secteurs à rayonnement municipal qui desservent les milieux de vie Nord et Sud de Sainte-Julie.

Le premier se situe dans le milieu de vie Nord en bordure du chemin du Fer-à-Cheval, au Nord de l'autoroute 20. Ce pôle n'est développé que partiellement, les terrains situés à l'est du chemin du Fer-à-Cheval étant vacants. Le centre commercial avec mail extérieur « Aux Portes de la Cité » est implanté à l'intérieur de ce pôle. Il est structuré par trois commerces majeurs auxquels s'ajoutent des commerces et boutiques de plus petite superficie. À celui-ci s'ajoute certains commerces de moyenne surface, qui sont implantés dans des bâtiments isolés. Le développement de ce pôle commercial reste à être consolidé.



Le second secteur est localisé dans le milieu de vie Sud, entre l'autoroute 20 et le boulevard des Hauts-Bois (secteur Hauts-Bois / Fer-à-Cheval). Il comprend une mixité de commerces et de résidences de forte densité. Les commerces, généralement de petite superficie, sont implantés dans des bâtiments isolés ou regroupés dans des centres commerciaux avec mail extérieur (« Place 2000 », « Centre commercial Sainte-Julie », « Place Nobel », « Les Halles du Domaine »).

Des aires d'expansion urbaine ont été identifiées au Schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Marguerite-D'Youville. Celles-ci ont pour objectif la consolidation du milieu urbain. Une demande a été déposée à la CPTAQ afin d'exclure de la zone agricole permanente une superficie de sept hectares directement adjacente aux terrains commerciaux près de la rue Léonard-De Vinci et correspondant à une de ces aires d'expansion urbaine. Cette demande a toutefois été refusée par la CPTAQ en novembre 2008. Ceci pourrait représenter une opportunité supplémentaire de consolidation de la fonction commerciale dans ce secteur.



#### **4.5.4 Les secteurs industriels**

La Ville de Sainte-Julie regroupe six secteurs industriels. Quatre de ceux-ci se retrouvent au sud de l'autoroute 20 (Pascal, Lavoisier et Casavant, zone péri-industrielle) et deux au nord de cet axe (Coulombe, secteur de l'Électrium).

##### ***Sud de l'autoroute 20***

Le parc industriel Pascal comprend une mixité de bâtiments de moyenne superficie (rue Léonard-de-Vinci) et de plus grande superficie (rue Nobel) implantés de façon isolée et de condos industriels. Les entreprises situées dans ce secteur ne génèrent aucune nuisance sonore, visuelle ou olfactive. Il est isolé des milieux de vie et est uniquement bordé par des usages agricoles ou commerciaux.

Le parc industriel Lavoisier comprend des bâtiments de grande superficie, implantés de façon isolée. Ce secteur est situé à proximité d'un secteur résidentiel récemment développé (rues Marc-Aurèle-Fortin, Normand-Hudon, Suzor-Côté, du Ponceau). Le parc Jordi-Bonet, aménagé entre le secteur Lavoisier et le secteur résidentiel adjacent, permet de limiter partiellement les impacts associés à la proximité d'usages industriels sur les résidents (aspect visuel, poussière).

Le secteur Casavant comprend des bâtiments de grande et très grande superficie implantés de façon isolée. Ce secteur est situé à la limite Est du périmètre d'urbanisation de Sainte-Julie et est éloigné des milieux résidentiels existants. Un développement résidentiel est toutefois prévu à proximité. La collectrice de ce développement (prolongement de la rue Charles-De Gaulle) se rattache au secteur industriel et ce, afin de désenclaver le futur secteur résidentiel. Cette situation n'engendrera toutefois pas de problématique particulière puisque la circulation lourde est interdite dans le secteur résidentiel voisin.

La zone péri-industrielle se trouve à la limite Est de Ville de Sainte-Julie, en zone agricole permanente. Elle compte quelques bâtiments isolés de grande superficie, implantés sur de grands terrains. Les industries et commerces lourds localisés dans ce secteur comportent de grands espaces d'entreposage en cour avant et latérale (camions, machines, etc.). L'enclavement de ce secteur fait en sorte que celui-ci ne génère aucune nuisance sur les terrains avoisinants, utilisés à des fins agricoles.



#### ***Nord de l'autoroute 20***

Le secteur Coulombe se trouve à l'intersection du chemin du Fer-à-Cheval et de la rue Principale, à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Les bâtiments localisés sur la rue Principale sont de petite superficie, alors que ceux sur la rue Coulombe sont de plus grande dimension (moyenne à grande superficie). Un bâtiment abritant des condos industriels se trouve à l'intersection de la rue Principale et de la rue Coulombe. Ce secteur est éloigné des milieux résidentiels. Toutefois, quelques maisons implantées sur la rue Principale sont enclavées à l'intérieur du secteur Coulombe, de sorte que les résidents doivent composer avec les nuisances associées au trafic des véhicules lourds et aux activités des industries adjacentes (entreposage, poussière, bruit, etc.).

Finalement, le secteur de l'Électrium, également situé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, est directement adjacent au parc industriel de Boucherville. Enclavé à l'extrémité Ouest du territoire municipal, à l'ouest de l'autoroute 30, il est structuré par l'Électrium, le centre d'interprétation de l'électricité d'Hydro-Québec.

Le tableau présenté à la page suivante illustre la caractérisation des secteurs industriels de Sainte-Julie.

Tableau 12– Caractérisation des secteurs industriels de Sainte-Julie

Caractéristiques	Parc industriel Pascal	Parc industriel Lavoisier	Parc industriel Casavant	Zone industrielle Coulombe	Zone péri-industrielle	Secteur de l'Électrium
Localisation	Au Sud de l'autoroute 20 et à l'Ouest de la rue Raymond-Blais. Accessible via la rue Nobel.	Au Sud de l'autoroute 20 et à l'Est du chemin du Fer-à-Cheval. Accessible via les rues Nobel et Lavoisier.	Au Sud de l'autoroute 20 et à la limite Est du périmètre d'urbanisation. Accessible via les rues Nobel et Bombardier.	Au carrefour du chemin du Fer-à-Cheval et de la rue Principale. Accessible via la rue Coulombe.	Au Sud de l'autoroute 20 et à la limite Ouest du périmètre d'urbanisation. Accessible via la rue Nobel.	À l'Ouest de l'autoroute 30 et à la limite Ouest du périmètre d'urbanisation. Accessible via la sortie 128 de l'autoroute 30.
Superficie (ha) <sup>(1)</sup>	13	10	31	28	N.D.	N.D.
Proportion développée <sup>(2)</sup>	100 %	100 %	96,3 %	92,9 %	N.D.	N.D.
Entreprises <sup>(3)</sup>	26	13	14	6	N.D.	N.D.
Emplois <sup>(3)</sup>	346	381	485	30	N.D.	N.D.
Vocation des parcs <sup>(4)</sup>	Fabrication d'équipements, recyclage, matériel informatique.	Usinage, produits métalliques, imprimerie, autres.	Spécialisé léger, divers, industriel, éducation.	Ateliers de réparation, commerces divers.	N.D.	N.D.
Caractéristiques particulières <sup>(4)</sup>	---	---	Capacité portante faible à l'extrémité ouest du parc (privé)	---	N.D.	N.D.
Activités à attirer en priorité <sup>(4)</sup>	N.A.	N.A.	Industries légères et de prestige (PME et grandes entreprises), domaine alimentaire, biotechnologique.	PME (ateliers de réparation), matériaux et équipements de construction.	N.D.	N.D.

Sources :

<sup>(1)</sup> Superficies calculées d'après des plans fournis par la Ville de Sainte-Julie en date de décembre 2004.<sup>(2)</sup> Site Internet du CLD de Marguerite-D'Youville.<sup>(3)</sup> Société de développement économique de Sainte-Julie, Répertoire des entreprises manufacturières et des services à l'entreprise.<sup>(4)</sup> Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC de Marguerite-D'Youville, tableau 2.20 – Caractéristiques des parcs industriels et des zones industrielles de la MRC de Lajemmerais.

Note : Aucune donnée relative à la zone péri-industrielle et au secteur de l'Électrium n'était disponible.

## 4.6 LES COMPOSANTES IDENTITAIRES ET STRUCTURANTES



### 4.6.1 Les composantes identitaires

La spécificité de la Ville de Sainte-Julie repose sur la superposition de trois trames, tant spatiales qu'historiques : la trame naturelle, la trame agricole et la trame patrimoniale.

*(M-03) 28/08/15*

**T**rame naturelle. Le cadre naturel de la Ville de Sainte-Julie est structuré par le mont Saint-Bruno, qui s'étend sur les territoires de Saint-Bruno-de-Montarville, de Saint-Basile-le-Grand et de Sainte-Julie. Cette montérégienne domine le paysage de Sainte-Julie et est perceptible en tout temps. Les montérégiennes font partie des paysages d'intérêt métropolitain et elles ont une forte valeur identitaire. À celles-ci s'ajoute deux coteaux, qui viennent créer des cassures dans la topographie du territoire. Ceux-ci ceinturent les milieux situés au nord de l'autoroute 20. Le premier a été aménagé en parc linéaire (Armand-Frappier) et constitue une zone tampon entre le milieu résidentiel et le pôle commercial du boulevard Armand-Frappier. Des sentiers récréatifs y ont été aménagés. Le second coteau s'étend dans l'axe Nord-Sud, à la limite Ouest de la Ville de Sainte-Julie, jusqu'au chemin de Touraine. Les coteaux ont structuré le développement de Sainte-Julie. Ils représentent également des points de repère et permettent d'intéressantes percées visuelles sur le milieu agricole et sur les milieux bâtis. Le couvert forestier constitue également un élément marquant du paysage. Particulièrement remarquable dans le milieu de vie Sud, celui-ci contribue à la trame naturelle des secteurs urbanisés.

**T**rame 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 64 % de la superficie totale du territoire, ce qui représente plus de 3 000 hectares. Le territoire agricole est réparti à l'intérieur de trois grands secteurs homogènes coupés par les milieux développés et par l'autoroute 20. Les principales cultures sont les pommes de terre, le soja, le maïs-grain, les cultures fourragères et le blé.

*(M-03) 28/08/15*



**T**rame patrimoniale et culturelle. Le noyau villageois représente le berceau de développement de la Ville. Il s'agit du secteur présentant l'intérêt patrimonial le plus significatif de Sainte-Julie. 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 les biens culturels (L.R.Q., ch. B-4). Sa particularité a néanmoins été reconnue par la MRC de Marguerite-D'Youville, qui l'a identifié en tant que noyau patrimonial d'intérêt régional. 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 1 – Concept d'organisation spatiale**.

#### 4.6.2 Les composantes structurantes

L'organisation du territoire de Sainte-Julie 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.

##### *Réseau artériel métropolitain (N-03) 28/08/15*

Le réseau artériel métropolitain désigne des voies de circulation et prévoit trois classes de route qui se décrivent de la façon suivante :

**Voie de classe 1 :** voie de circulation désignée pour assurer le déplacement entre les municipalités du territoire de la Communauté et avec l'extérieur de ce territoire, en complément du réseau d'autoroutes;

**Voie de classe 2 :** voie de circulation de substitution à une voie de circulation de classe 1 et aux autoroutes lors d'entraves à la circulation routière;

**Voie de classe 3 :** voie de circulation qui relie le territoire d'une municipalité à une voie de circulation de classe 1 ou à une autoroute sur le territoire de la Communauté



Le critère 2.3.2 du PMAD de la CMM identifie les éléments suivants pour qu'un axe routier soit inclus au réseau artériel métropolitain, à savoir :

Assurer la connectivité des déplacements des personnes et des marchandises à l'échelle de la région et des cinq secteurs de la Communauté tout en servant d'appui à la planification du transport en commun sur le territoire;

Être complémentaire au réseau routier métropolitain;

Être de propriété municipale ou gérée par le palier municipal;

Avoir une géométrie et une gestion favorisant la fluidité et la sécurité de la circulation des personnes et des marchandises, en vue de canaliser une grande proportion des déplacements de longue distance, particulièrement durant les périodes de pointe dans les corridors à débits importants de circulation;

Permettre de canaliser efficacement les véhicules lourds (marchandises ou TC) et la circulation de transit vers un réseau de voies compatibles avec cette fonction;

Renforcer l'atteinte des objectifs de la Communauté en termes de fonctionnalité des réseaux de transport routier.

Les voies désignées par la CMM sur le territoire de Ville de Sainte-Julie sont :

- Le Chemin de la Belle Rivière (Voie de classe 1);
- L'autoroute 20 (Voie de classe 2);
- La route 229 (Voie de classe 2);
- Le Chemin du Fer-à-Cheval (Voie de classe 2);
- Le Chemin de Touraine (Voie de classe 2);
- La rue Principale (Voie de classe 3).

Ces voies apparaissent sur le plan 1.1 « Réseau de transport ».

**Transport routier :** Le territoire de Sainte-Julie bénéficie d'une desserte routière hiérarchisée, formée de différents types d'axe routier : les autoroutes, les routes régionales, les collectrices urbaines et les routes artérielles. L'autoroute 20 traverse le territoire dans l'axe Est-Ouest et effectue le lien avec les Villes de Montréal et de Québec. L'autoroute 30 longe la limite municipale de Sainte-Julie dans l'axe Nord-Sud. Elle relie la Ville de Sainte-Julie aux pôles de Longueuil et de Sorel-Tracy. Le réseau autoroutier est appuyé par la présence de la route régionale 229, de responsabilité provinciale, qui effectue le lien avec Varennes et Saint-Mathieu-de-Beloeil. Le chemin de la Belle-Rivière (vers Boucherville), le chemin de Touraine (vers Saint-Amable), la rue Principale (vers Saint-Amable) et le chemin du Fer-à-Cheval (vers Saint-Bruno-de-Montarville) sont les routes artérielles qui relient Sainte-Julie aux municipalités adjacentes. Le chemin du Fer-à-Cheval joue également un rôle structurant à l'échelle municipale puisqu'il s'agit du plus important axe routier à relier les parties Nord et Sud du territoire municipal coupé en deux par l'autoroute 20, la rue Principale étant le second axe. Finalement, sept (7) collectrices urbaines assurent la desserte de l'intérieur des milieux de vie. Par ailleurs, la reconstruction du pont d'étagement comportant maintenant quatre (4) voies ainsi que l'aménagement du carrefour giratoire au carrefour du chemin du Fer-à-Cheval et de l'avenue Jules-Choquet ont consolidé le rôle de cette dernière comme collectrice urbaine.

**Transport collectif** : Une entreprise spécialisée assure la desserte en transport en commun sur le territoire de Sainte-Julie. Le service propose onze circuits réguliers, qui sont en fonction principalement sur semaine durant les heures de pointe et desservent les principaux points d'achalandage de la municipalité. Un service minimal est toutefois assuré en dehors des heures de pointe et durant la fin de semaine. Deux circuits de type taxibus desservent également les secteurs industriels et le milieu rural. Ils sont offerts uniquement sur demande. De plus, un stationnement incitatif de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) est localisé sur le territoire municipal. Celui-ci possède une capacité d'accueil de 285 véhicules. Une entente doit intervenir entre la Ville, l'AMT et le MTQ prévoit la relocalisation du stationnement incitatif à l'intérieur de la bretelle et son agrandissement de sorte que sa capacité sera portée à 1 080 places afin de répondre aux besoins des usagers.



**Transport d'énergie :** Plusieurs lignes de transport d'électricité sillonnent le territoire de Sainte-Julie, dont une ligne triple qui rejoint un des postes de Varennes. Par ailleurs, deux postes de transformation d'électricité permettent de redistribuer l'énergie entre les différentes lignes (poste de Boucherville et poste IREQ-CERV). Ces infrastructures ont un impact négatif sur la qualité du paysage. Un gazoduc et un oléoduc traversent également le territoire de Sainte-Julie. Le gazoduc passe en milieu agricole alors que l'oléoduc suit l'emprise du boulevard des Hauts-Bois. Par ailleurs, un nouveau pipeline (projet Pipeline Saint-Laurent) a été construit en 2011 et traverse le territoire de Sainte-Julie dans le Bois de Verchères.

Tableau 13 – Éléments structurants des réseaux de transport

<b>Autoroutes</b>	20	Autoroute Jean-Lesage
	30	Autoroute de l'Acier
<b>Route régionale (provinciale)</b>	229	Avenue de l'Abbé-Théoret Montée des Quarante-Deux Montée Sainte-Julie Rue Principale
<b>Collectrices urbaines</b>		Boulevard Armand-Frappier Boulevard des Hauts-Bois Boulevard N.P-Lapierre Boulevard Saint-Joseph Montée Sainte-Julie (de la rue Principale à la R229) Rue Principale (de l'A20 à la R229) Avenue Jules-Choquet*
<b>Routes artérielles</b>		Chemin de la Belle-Rivière Chemin de Touraine Chemin du Fer-à-Cheval Rue Principale (de la R229 à la limite de Saint-Amable)
<b>Transport d'électricité</b>	1	Ligne triple
	3	Lignes doubles
	2	Lignes simples
	2	Postes de transformation
<b>Gazoduc</b>	1	Ligne de transport
<b>Oléoduc</b>	1	Ligne de transport

Source : Schéma d'aménagement de la MRC de Marguerite-D'Youville, septembre 2005.

\* Ville de Sainte-Julie.



**Réseaux et équipements récréatifs.** Les Julievillois bénéficient de la présence d'un réseau cyclable et cyclo-pédestre de plus de 40 kilomètres qui dessert efficacement les milieux de vie situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation (Nord et Sud). À court et moyen terme, deux nouveaux tronçons sont prévus. Le premier permettra de desservir un secteur résidentiel planifié (projet domiciliaire « Villas-du-Golf »). Le second vise à relier le parc N.-P.-Lapierre aux parcs de la Coulée et Desrochers. À l'heure actuelle, le réseau cyclable local permet le lien avec les municipalités adjacentes. Afin de favoriser les déplacements cyclables à l'échelle régionale, un lien cyclable est aménagé avec les Villes de Saint-Bruno-de-Montarville (via le chemin du Fer-à-Cheval) et de Varennes (via la montée Sainte-Julie).



Par ailleurs, le lien avec le parc du mont Saint-Bruno pourra faire l'objet d'une amélioration voire même d'une officialisation. Le terrain de golf de la Vallée-du-Richelieu est un équipement récréotouristique d'envergure implanté sur le territoire municipal. De plus, le Bois de Verchères, qui s'étend sur les territoires de Calixa-Lavallée, Saint-Amable, Sainte-Julie, Varennes et Verchères, possède un potentiel de développement significatif à des fins récréatives.

**P** *érimètre 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 en protégeant les différents types d'activités des milieux urbains et ruraux. Il permet également de planifier les besoins en espace pour le développement des fonctions urbaines.

La délimitation du périmètre d'urbanisation de la Ville de Sainte-Julie est issue du Schéma d'aménagement de la MRC de Marguerite-D'Youville. Celui-ci correspond au milieu de vie Nord et à la partie urbanisée du milieu de vie Sud. La limite du périmètre d'urbanisation de Sainte-Julie correspond à celle de la zone agricole permanente. À l'heure actuelle, très peu d'espaces demeurent disponibles pour le développement résidentiel, commercial et industriel à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, ce qui risque de constituer un frein au développement dans les prochaines années si celui-ci n'est pas agrandi à court terme en fonction des aires d'expansion urbaine identifiées au schéma d'aménagement et de développement.

**(N-03) 28/08/15**

**N** *oyau villageois.* Le noyau villageois, dont une partie est constitué par le noyau patrimonial d'intérêt régional, constitue le lieu d'implantation d'origine de Sainte-Julie. S'articulant autour de l'intersection rue Principale / montée Sainte-Julie, il est caractérisé par un cadre bâti ancien, une trame plus serrée qu'ailleurs, la présence d'équipements, de commerces et d'institutions à rayonnement local et une mixité des fonctions (commerciale, institutionnelle, résidentielle).

**P** *ôle institutionnel.* La Ville de Sainte-Julie bénéficie de la présence d'un pôle institutionnel structuré par le parc N.-P.-Lapierre. Plusieurs équipements majeurs y sont localisés : l'école primaire du Tourne-Vent, l'école secondaire du Grand-Coteau et le centre de la culture et du sport de Sainte-Julie (piscine intérieure semi-olympique). En complément au pôle institutionnel, un centre sportif privé (le centre sportif de la Vallée-du-Richelieu) a été construit.



**P** *ôle administratif.* Le pôle administratif s'articule autour de l'intersection de Murano / Fer-à-Cheval. C'est à cet endroit que sont localisés la plupart des bâtiments administratifs de Sainte-Julie : l'hôtel de ville, la bibliothèque municipale, les ateliers municipaux et le poste de direction de la Régie intermunicipale de police Richelieu-Saint-Laurent.

**S**ecteurs 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, cinq grands secteurs commerciaux ont été identifiés. Deux de ceux-ci sont implantés de part et d'autre de la sortie 102 de l'autoroute 20. Les résidents du milieu de vie Sud bénéficient également de la présence d'un secteur commercial localisé sur le chemin du Fer-à-Cheval Sud, à la hauteur du boulevard des Hauts-Bois. Finalement, les secteurs commerciaux du boulevard Armand-Frappier et du noyau villageois desservent les résidents du milieu de vie Nord.

**S**ecteurs industriels. La Ville de Sainte-Julie compte six secteurs industriels. Quatre de ceux-ci sont implantés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, en bordure de l'autoroute 20. Ce sont les secteurs Casavant, Lavoisier, Pascal et Coulombe. Le secteur Coulombe est localisé au carrefour du chemin du Fer-à-Cheval et de la rue Principale. Le secteur de l'Électrium est également à l'intérieur du périmètre urbain, en bordure de l'autoroute 30. Finalement, la zone péri-industrielle est située en zone agricole permanente, à la limite Est du territoire municipal. Sainte-Julie compte un nombre restreint d'espaces disponibles au développement industriel, le secteur Coulombe étant le seul secteur où l'on retrouve encore des terrains vacants. Ce dernier n'est toutefois desservi par aucune infrastructure d'égout.

**Z**one 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 3 156 hectares, soit 63,7 % de la superficie municipale. Le territoire agricole se divise en trois secteurs distincts : le secteur Nord, le secteur Sud-Est et le secteur Sud-Ouest. Le potentiel agricole des sols varie de bon à faible (classes 2 à 5). En 2002, les principales sources de revenu agricole déclarées par les exploitants de Sainte-Julie provenaient de la production céréalière (27 M\$) et de la production horticole (23 M\$). Les principales cultures étaient les pommes de terre, le soja, le maïs-grain, les cultures fourragères et le blé.

Les composantes structurantes sont identifiées au **plan 1 – Concept d'organisation spatiale**.



**Zones sujettes à des mouvements de terrain.** Deux importantes zones à risque de mouvement de terrain sont localisées dans la partie Nord du territoire de Sainte-Julie. Une de celle-ci correspond au coteau situé à la limite Ouest de la Ville de Sainte-Julie. L'autre zone à risque de mouvement de terrain se trouve entre le chemin de Touraine, la rue Principale, le chemin du Fer-à-Cheval et la limite de la municipalité de Saint-Amable.

**Les voies de circulation contraignantes.** Les autoroutes 20 et 30 ainsi que certains tronçons de la route 229 (montée des Quarante-Deux, montée Sainte-Julie et rue Principale) et du chemin de la Belle-Rivière ont été identifiés comme voies de circulation contraignantes. Ces infrastructures routières accueillent en moyenne de 5 000 à 80 000 véhicules par jour, de sorte que le niveau sonore y est élevé (80 000 véhicules par jour sur l'A20, 22 500 véhicules par jour sur l'A30, de 5 000 à 12 500 véhicules par jour sur la route 229).

**Les sites d'extraction désaffectés.** Deux sites d'extraction désaffectés se trouvent sur le territoire de la Ville de Sainte-Julie, à l'intérieur de la zone agricole. Le premier se situe à la limite Nord du territoire municipal, au sud de l'autoroute 30. Le second se trouve à l'extrémité Est de ce territoire, au sud de la rue Principale.

**Les terrains contaminés et les lieux d'élimination des déchets dangereux.** Treize (13) terrains contaminés, sept (7) lieux d'élimination de déchets dangereux et trois (3) lieux d'élimination de carcasses automobiles sont localisés sur le territoire de Sainte-Julie. Il s'agit d'endroits présentant un risque potentiel pour l'environnement ou pour la santé publique (risque pour la population, risque de contamination de l'eau de surface, risque de contamination du sol dans les secteurs environnants). De plus, deux des lieux d'élimination de carcasses automobiles sont des sites majeurs localisés à proximité du périmètre d'urbanisation. Ceux-ci ont un impact sur le développement, en plus de nuire à la qualité visuelle et esthétique du paysage.



**Les postes et corridors de transport d'énergie et les tours de télécommunication.** L'utilisation du sol et la qualité paysagère du territoire sont affectées par la présence de deux (2) postes d'Hydro-Québec et de plusieurs corridors de transport d'énergie, d'un gazoduc, d'un oléoduc et de trois tours de télécommunication. Le poste de Boucherville, en raison de la taille et de la proximité des milieux de vie, est l'équipement qui engendre les impacts les plus significatifs sur le territoire.

**Les équipements régionaux.** La population de Sainte-Julie est desservie par la *Régie intermunicipale de l'eau potable de Varennes, Sainte-Julie et Saint-Amable*, dont l'usine de filtration est située à Varennes. La municipalité possède néanmoins sa propre usine d'épuration, qui est localisée en bordure de l'autoroute 20, à l'est du parc industriel Lavoisier. Celle-ci peut potentiellement nuire aux résidants en raison de ses incidences environnementales. Par conséquent, l'occupation du sol doit être limitée à proximité de celle-ci.

Par ailleurs, la ville possède son propre site de dépôt de neiges usées à proximité du Parc Desrochers.

**L** e terrain de la *Défense Nationale*. La Défense Nationale possède une propriété sur le territoire de Sainte-Julie, à l'est de l'avenue de la Montagne. D'une superficie de 290 hectares, ce site sert de lieu de pratique militaire. Des exercices de tir y sont notamment effectués, ce qui constitue un danger pour la population environnante.

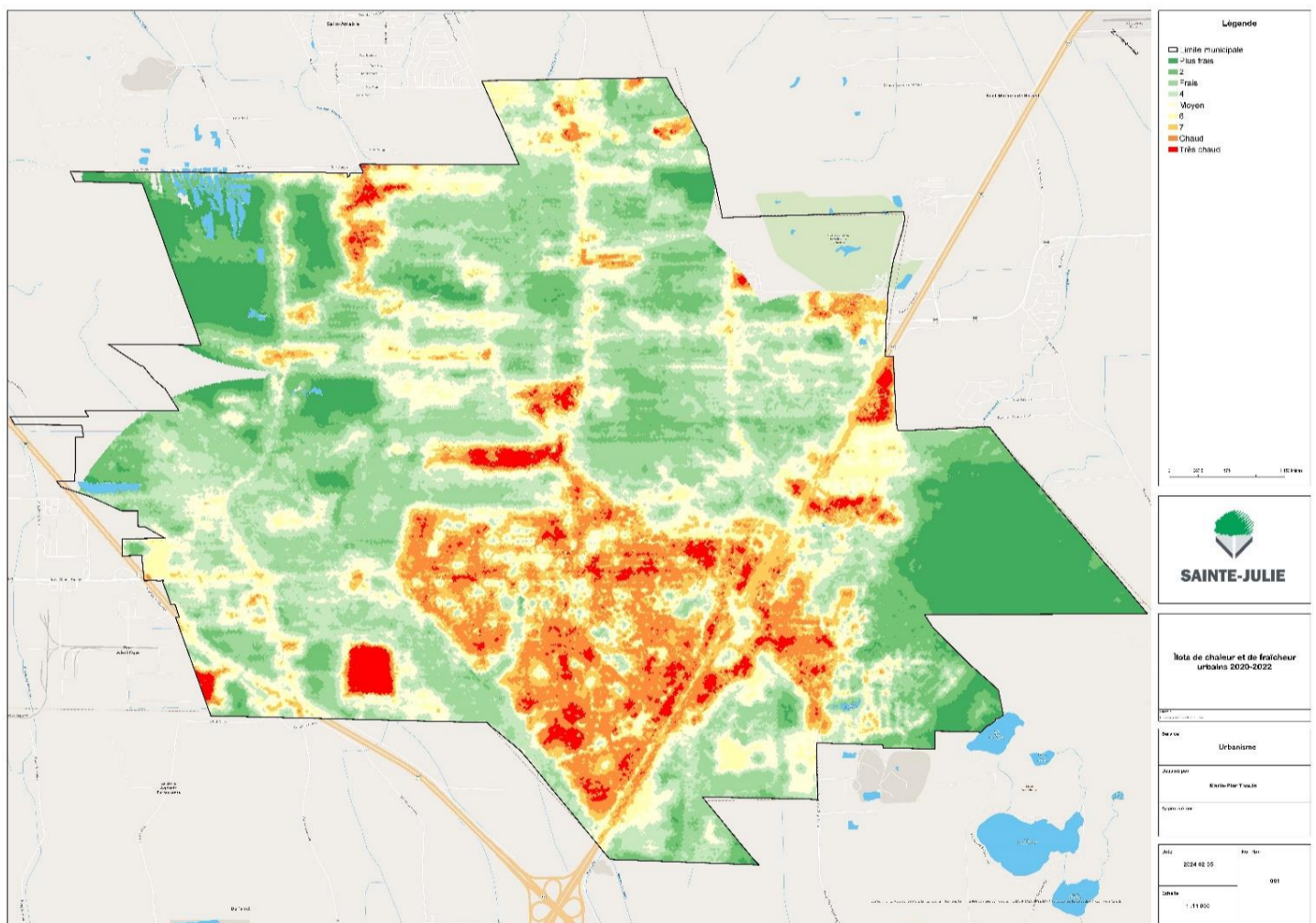
Les contraintes naturelles et anthropiques sont illustrées au plan 3 – Intérêt et contraintes.

(N-12) 15/03/24

### 4.7 ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

En réponse aux changements climatiques qui affectent la population, la Ville se doit d'adapter la réglementation et les interventions afin de réduire les effets néfastes sur les milieux et augmenter sa résilience. Les choix d'aménagement du territoire induisent de nombreuses conséquences sur les milieux de vie, dont la création d'îlots de chaleur. Sur le territoire de la Ville, les îlots de chaleur se forment principalement dans les secteurs commerciaux, industriels, institutionnels et résidentiels ayant de grands espaces minéralisés et très peu de végétation, notamment le secteur commercial du boulevard Armand-Frappier, les parcs industriels, les établissements d'enseignement primaire et secondaire et les milieux de vie du secteur nord construits au début des années 2000.

Plan des îlots de chaleur et de fraîcheur urbains (2020-2022)



**GRANDES ORIENTATIONS, OBJECTIFS  
ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE**

# CHAPITRE 5.

## GRANDES ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE

À la lumière de l'analyse et de la caractérisation du territoire, l'exercice d'élaboration du nouveau Plan d'urbanisme s'articule autour d'un grand principe :

**« VILLE HARMONIEUSE DONT LA DIMENSION HUMAINE OFFRE UNE QUALITÉ DE VIE SUPÉRIEURE, DANS LE RESPECT DE SON ENVIRONNEMENT »**

Les orientations préconisées par ce document prennent la forme de grands projets, lui conférant un statut plus opérationnel. La détermination de ces grands projets mobilisateurs découle d'une série de constats qui ont également contribué à l'identification des objectifs qui s'y rattachent.

La qualité et la préservation de l'environnement étant au cœur des préoccupations municipales, la Ville de Sainte-Julie souhaite orienter sa gestion ainsi que sa planification à dimension humaine autour de principes respectueux du milieu. En lien avec la qualité de vie des résidents, le développement durable allie **trois dimensions : sociale, économique et environnementale**. Il préconise le développement du territoire et l'utilisation des ressources de façon rationnelle, et ce, au bénéfice des générations futures.

Les grandes orientations constituent les lignes directrices du Plan d'urbanisme de la Ville de Sainte-Julie et font figure de **cadre de référence** pour la refonte réglementaire ainsi que pour toute décision qui devra être prise en matière de développement et d'aménagement du territoire. À l'image de la nouvelle génération d'outils de planification, ces grandes orientations peuvent aisément se traduire en **projets**. Cette démarche permet de concrétiser davantage la planification et de la rendre plus opérationnelle. Une série d'objectifs est associée à chacune des grandes orientations. Différentes stratégies et interventions permettront leur atteinte, tel que des politiques, programmes, projets d'immobilisation, planifications détaillées et dispositions réglementaires.



Les grandes orientations se déclinent en **sept (7) thèmes**, couvrant l'ensemble des enjeux identifiés pour la Ville de Sainte-Julie :

## **1 Milieux de vie**

Des milieux de vie de qualité guidés par un standard julievilleois

## **2 Noyau villageois et patrimoine**

Un centre animé, attractif et convivial

## **3 Réseau récréatif et paysager**

Un réseau récréatif intégré et accessible

## **4 Pôles d'activités économiques**

Des pôles industriels, commerciaux et institutionnels structurés et complémentaires

## **5 Corridors de signature et de transport**

Des corridors routiers fonctionnels de signature distinctive et invitante

## **6 Milieu agricole et rural**

Un milieu rural et agricole dynamique et valorisé

## **7 Environnements urbain et naturel**

Un environnement urbain et naturel sain et respecté

## 5.1 ORIENTATION 1 DES MILIEUX DE VIE DE QUALITÉ GUIDÉS PAR UN STANDARD JULIEVILLOIS

La Ville de Sainte-Julie offre un cadre physique attrayant et une qualité de vie enviable pour les citoyens. Ceux-ci sont répartis à l'intérieur de trois milieux de vie distincts : le milieu de vie Nord, le milieu de vie Sud et le milieu de vie rural.

Le **milieu de vie Nord** est celui qui regroupe la plus importante proportion de la population julievilloise. Il comprend notamment le cœur historique de la Ville (noyau villageois), qui s'articule autour de l'intersection montée Sainte-Julie / rue Principale. Conséquemment, le cadre bâti y est plus ancien qu'ailleurs. Ce milieu de vie bénéficie d'une offre commerciale variée, concentrée dans le noyau villageois et sur le chemin du Fer-à-Cheval Nord. Les pôles institutionnel et administratif de Sainte-Julie y sont également localisés. Ce milieu de vie est presque entièrement construit, seuls quelques espaces vacants demeurant disponibles au développement en bordure du boulevard Armand-Frappier.

Le **milieu de vie Sud** comprend des milieux de vie matures, certains secteurs plus récents ainsi que deux secteurs à compléter (Villas du Golf et Domaine des Hauts-Bois). Les typologies résidentielles y sont variées. Des habitations de plus forte densité sont notamment concentrées sur le chemin du Fer-à-Cheval Sud et sur le boulevard des Hauts-Bois. Ce milieu de vie bénéficie de la proximité du parc du mont Saint-Bruno et comprend le principal pôle récréatif, qui s'articule autour du parc Edmour-J.-Harvey. L'offre commerciale et de services se concentre sur le chemin du Fer-à-Cheval Sud. De manière générale, la desserte en équipements publics, institutionnels et en commerces et services de proximité demeure toutefois plus limitée dans ce secteur que dans le milieu de vie Nord.

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.

L'ensemble des milieux de vie sont représentés schématiquement au **Plan 1 – Concept d'organisation spatiale**.

Considérant les caractéristiques des milieux de vie de la Ville de Sainte-Julie, le concept d'organisation spatiale cherche à offrir **DES MILIEUX DE VIE DE QUALITÉ GUIDÉS PAR UN STANDARD JULIEVILLOIS**. En ce sens, 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.

Ces éléments seront délimités à l'intérieur d'un Guide d'aménagement et de développement des milieux de vie. La planification des nouveaux secteurs 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. Enfin, la planification des milieux de vie tiendra compte de la détermination de zones prioritaires de développement et de zones de réserve, en lien avec les aires d'expansion urbaine pour lesquelles une demande d'exclusion a été déposée auprès de la CPTAQ, qui a donné une décision défavorable. Par ailleurs, le cadre particulier du noyau villageois de Sainte-Julie devra également être protégé et mis en valeur.

## OBJECTIF 1.1

**Maintenir l'image distinctive propre à Sainte-Julie et assurer la qualité de tous les secteurs et produits résidentiels offerts sur l'ensemble du territoire**

### GUIDE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DES MILIEUX DE VIE

Ce document constituera une « **Assurance qualité** » pour l'avenir de la Ville de Sainte-Julie. 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 julievillois », 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;
- La desserte de commerces de première nécessité;
- Les équipements publics et communautaires;
- La desserte en égout et aqueduc;
- Le paysage;
- La circulation piétonne, cyclable et automobile;
- La protection des espaces boisés;
- La gestion des contraintes naturelles et anthropiques.

Les milieux de vie de Sainte-Julie sont caractérisés par une image distinctive (environnement urbain attrayant, omniprésence du milieu naturel, desserte en commerces de proximité, en équipements publics, institutionnels et communautaires et en équipements récréatifs). La Ville de Sainte-Julie souhaite maintenir cette image distinctive fondée sur la **qualité exceptionnelle** de ses milieux de vie. L'adoption d'un Guide d'aménagement et de développement des milieux de vie regroupant un ensemble de critères permettra de maintenir le **standard de qualité** des secteurs et produits résidentiels.

Le « **standard julievillois** » vise à encadrer le développement et à offrir un produit résidentiel de **qualité supérieure** à l'échelle municipale, tout en respectant les **particularités** de chaque milieu de vie. Ce standard de qualité permettra donc de maintenir la **signature distinctive** de la Ville, et par conséquent, son **attractivité** à l'intérieur de Montérégie. Bénéfique pour le positionnement de la Ville, le « standard julievillois » lui apportera une valeur ajoutée, tant sur le plan économique qu'en ce qui a trait à la qualité de vie des citoyens.

L'adoption d'un règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux et la planification détaillée des nouveaux secteurs de développement permettront notamment la mise en œuvre du guide d'aménagement et l'atteinte du standard de qualité julievillois.

#### Moyens de mise en œuvre

Adoption d'un Guide d'aménagement et de développement des milieux de vie établissant plusieurs critères de performance.

Développement de projets résidentiels modernes et avant-gardistes et axés davantage sur le respect de l'environnement.

Réalisation d'une planification détaillée des nouveaux secteurs en fonction des priorités de développement, visant :

- Le maintien d'une qualité haut de gamme pour les habitations;
- L'établissement d'un concept distinctif pour les nouveaux développements résidentiels.

Adoption de dispositions spécifiques en fonction du Guide d'aménagement et de développement des milieux de vie.

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.

5.1.1 OBJECTIF **1.2**  
**Assurer une offre résidentielle complète et variée qui réponde aux besoins de toutes les catégories de population et de toutes les générations**

En comparaison avec les autres municipalités de la MRC de Marguerite-D'Youville, la Ville de Sainte-Julie compte une plus importante proportion de personnes jeunes ménages, cette clientèle étant attirée par la proximité de la métropole, le coût relativement faible des logements comparativement aux villes voisines tel que Boucherville et Saint-Bruno-de-Montarville 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 notamment aux besoins des **personnes âgées**. Toutefois, les besoins de cette catégorie de population demeurent encore importants à l'échelle municipale. De plus, les **équipements communautaires et de loisirs** pourraient répondre davantage aux besoins des **enfants et adolescents**, de sorte que plusieurs ménages pourraient choisir de demeurer à Sainte-Julie.

(N-11) 15/12/23

Bien que le coût des logements semble inférieur à celui de certaines villes voisines, les citoyens à revenus moyens ou modestes ont très peu de logements abordables à leur portée. Ainsi, ils doivent choisir entre l'appauvrissement, l'acceptation de conditions d'habitation inadéquates ou la relocalisation à un endroit plus éloigné de leur lieu de travail et d'appartenance.

(R-11) 15/12/23

Afin de pallier cet état de fait, 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, la réalisation de logements abordables ou par la construction d'équipements s'adressant aux adolescents.

#### **Moyens de mise en œuvre**

Maintien et suivi de la Politique familiale.

Suivi du « Programme de sécurité pour la clientèle scolaire de niveau primaire ».

Développement de projets d'habitations intergénérationnels.

Favoriser un nouvel OMH s'il y a possibilité de terrains.

(N-11) 15/12/23

Adoption d'un règlement visant à améliorer l'offre de logements abordables.



(N-03) 28/08/16

5.1.2 OBJECTIF **1.3**  
**Planifier le rythme de développement en fonction de la capacité d'accueil des différents secteurs de la Ville, en fonction d'un seuil maximal de population de 35 000 résidants**

En lien avec la nécessité d'assurer un seuil de qualité pour ses milieux de vie, la Ville de Sainte-Julie se doit d'être en **amont du développement** résidentiel et de planifier le déploiement des infrastructures en fonction de la capacité d'accueil des différents milieux de vie et de l'atteinte d'un seuil maximal de population de 35 000 résidants. L'organisation spatiale du développement de la Ville de Sainte-Julie procédera à partir des pôles et des noyaux existants, et ce, de manière rationnelle et séquentielle, en fonction des espaces disponibles à l'intérieur des périmètres d'urbanisation.

En ce sens et conformément à l'idée d'imposer un « **standard julieillois** », le Plan préconise l'adoption de dispositions spécifiques concernant l'obligation de desserte en aqueduc et égout à l'intérieur du périmètre urbain, ce qui permettra **d'optimiser et de rentabiliser** les infrastructures et équipements de la Ville. Il vise également l'adoption d'un Plan directeur des équipements et des infrastructures ainsi que la mise en place d'un ensemble de mesures afin d'assurer la mise aux normes des infrastructures existantes.

La Ville compte également favoriser la mise en commun des services à l'échelle régionale.

**Moyens de mise en œuvre**

Élaboration et mise à jour annuelle du Plan directeur des équipements et des infrastructures.

Élaboration d'un Programme d'inventaire, d'entretien et de réfection des infrastructures.

Réalisation d'un Programme de mise aux normes des infrastructures selon les critères établis par le Guide d'aménagement et de développement des milieux de vie.

Adoption de dispositions spécifiques concernant l'obligation de desserte en aqueduc et égout à l'intérieur du périmètre urbain.

### 5.1.3 OBJECTIF 1.4

**Articuler le développement des milieux de vie autour des parcs, espaces verts et équipements publics et communautaires**

#### Contribution pour fins de parc

En vertu des dispositions de l'article 115 de la L.A.U., la Ville peut, par le biais de son règlement de lotissement et de zonage, exiger comme contribution préalable à l'approbation d'un plan relatif à une opération cadastrale, que le propriétaire cède à la municipalité, à des fins de parcs ou de terrains de jeux, une superficie de terrain n'excédant pas dix pour cent du terrain compris dans le plan. Toutefois, les règles d'application de cette disposition doivent être claires autant pour la Ville que pour les propriétaires afin d'éviter toute ambiguïté quant à son interprétation.

Par le passé, la Ville de Sainte-Julie s'est positionnée en **amont du développement**, en assurant une mise en place rapide et séquentielle des parcs et espaces verts. Ainsi, les milieux de vie de la Ville de Sainte-Julie sont caractérisés par une bonne **desserte en parcs, espaces verts et équipements publics et communautaires**.

Le plan d'urbanisme préconise le maintien de cette façon de faire. Toujours dans un esprit de qualité des milieux de vie, la Ville souhaite donc articuler le développement des milieux de vie autour des **éléments moteurs** que sont les parcs, espaces verts et équipements publics et communautaires.

#### (N-03) 28/08/15

Les nouvelles installations d'intérêt métropolitain doivent être localisées :

- À moins d'un kilomètre d'un point d'accès du réseau de transport en commun métropolitain;
- Sur un site accessible par transport actif;
- Dans le périmètre d'urbanisation, à proximité des secteurs urbanisés existants;
- En tenant compte des contraintes naturelles et anthropiques.

En ce sens, l'adoption d'un règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux et l'élaboration d'un Plan directeur du réseau cyclable, d'une Politique culturelle locale et d'une Politique des parcs, espaces verts et espaces naturels sont proposés.

#### Moyens de mise en œuvre

Élaboration et mise en œuvre d'une Politique des parcs, espaces verts et espaces naturels par secteur selon les critères établis par le Guide d'aménagement et de développement des milieux de vie.

Maintien du Plan directeur du réseau cyclable.

Maintien de la Politique culturelle locale.

Mise en place des parcs et espaces verts dans le cas des nouveaux développements.



**5.1.4 OBJECTIF 1.5**  
**Déterminer les vocations et consolider le développement des milieux de vie issus d'une décision favorable de la CPTAQ**

**(N-03)**  
**28/08/15**

La Ville de Sainte-Julie compte un nombre restreint d'espaces vacants voués au développement résidentiel. Si le rythme de développement des dernières années se maintient, ceux-ci seraient en mesure de répondre à la demande pour les trois prochaines années seulement.

Au mois de décembre 2007, la MRC de Marguerite-D'Youville déposait une demande d'exclusion auprès de la CPTAQ sur des terrains totalisant 96,7 hectares, répartis sur les territoires de Sainte-Julie, Saint-Amable et Calixa-Lavallée. Parmi ceux-ci, près de 40 hectares sont demandés afin de permettre la consolidation du développement résidentiel sur le territoire de Sainte-Julie. Ces sites, identifiés en tant que « Aire d'expansion urbaine – Phase I » au Schéma d'aménagement de la MRC de Marguerite-D'Youville, permettraient de combler les besoins de développement résidentiel à court et moyen terme, soit d'ici 2026. Cette demande a été refusée en totalité par la CPTAQ, de sorte que la Ville de Sainte-Julie ne possède presque plus d'espaces pour répondre à la demande au cours des prochaines années.

Au début des années 2000, dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement, la MRC et les municipalités la composant, ont entrepris, de concert avec les partenaires du milieu, une réflexion sur le développement futur anticipé de son territoire et des axes de développement qui devraient être prioritaires. Cette réflexion s'est traduite par l'identification d'aires d'expansion urbaine au schéma d'aménagement.

Ces aires d'expansion urbaine précèdent l'exercice de planification métropolitaine qui a débuté en 2010 et qui s'est conclu par l'adoption, en décembre 2011, du PMAD. Celui-ci est entré en vigueur le 12 mars 2012.

Le PMAD délimite le périmètre métropolitain pour accueillir la croissance urbaine d'ici 2031 et fixe les conditions selon lesquelles il pourrait être modifié. Le PMAD précise notamment que le périmètre métropolitain pourrait être modifié pour appuyer un projet TOD ou pour répondre à des besoins particuliers en espaces résidentiels, institutionnels et économiques exprimés par une MRC ou une agglomération. Toute demande de modification au périmètre métropolitain fera l'objet d'une analyse par la CMM en vertu du critère 1.6.2 inscrit au PMAD.

Dans l'éventualité d'une acceptation totale ou partielle d'une nouvelle demande, la Ville de Sainte-Julie souhaite assurer une planification adéquate des nouveaux espaces disponibles au développement. À cette fin, le Plan d'urbanisme préconise l'identification des vocations à conférer à chaque secteur et la détermination de zones prioritaires de développement et de zones de réserve, les premières correspondant aux espaces identifiés en tant que « Aire d'expansion urbaine – Phase I » et les secondes, à ceux reconnus comme « Aire d'expansion urbaine – Phase II » au Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC de Marguerite-D'Youville. L'aire d'expansion urbaine phase II désigne l'orientation que la municipalité entend donner à son développement résidentiel ou industriel, au-delà de l'année 2026, pour atteindre l'équilibre recherché. L'application d'un règlement sur les PAE et l'adoption de dispositions visant à protéger le paysage existant seront notamment préconisés à l'intérieur de ces secteurs.

Également, suite de la décision favorable du Tribunal administratif du Québec datée du 10 mars 2009 (dossier STE-M-0921 28-0404), un projet domiciliaire basé sur les principes d'un « Adult active community » est planifié pour le secteur du Sanctuaire de la Vallée du Richelieu autour du Golf de la Vallée du Richelieu sur une superficie de 33 hectares.

**(N-01)**  
**09/05/14**



**Moyens de mise en œuvre***(N-01) 09/05/14**(N-03) 28/08/15*

En collaboration avec la MRC de Marguerite-D'Youville, poursuivre les démarches auprès de la CPTAQ pour l'exclusion des aires d'expansion urbaine.

Planification des milieux de vie afin de déterminer les grands paramètres de développement.

Détermination de zones prioritaires de développement et de zones de réserve.

Faire un suivi du développement des périmètres urbains par la mise en place d'un processus continu de modulation de l'urbanisation du territoire urbain (Monitoring).

Adoption de dispositions visant à protéger le paysage existant.

Adoption d'un règlement sur les ententes avec les promoteurs (dispositions spécifiques concernant le respect des critères établis par le Guide d'aménagement et de développement des milieux de vie).

Application d'un règlement sur les PAE dans les nouveaux secteurs à développer.

Adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur à développer identifié comme le Secteur du Sanctuaire de la Vallée du Richelieu.

5.1.5 OBJECTIF **1.6**  
**Assurer la  
cohabitation  
harmonieuse des  
milieux de vie et des  
usages adjacents**

Le territoire de Sainte-Julie recèle certains usages contraignants situés à l'intérieur ou à proximité des milieux de vie (industries, terrains contaminés, lieux d'élimination de carcasses automobiles, lignes et postes de transport d'énergie). Ceux-ci côtoient parfois des secteurs résidentiels, ce qui engendre des **problèmes de cohabitation**. La présence d'infrastructures routières à fort débit traversant des milieux de vie (autoroute 20 et route 229) engendre également des nuisances significatives sur les secteurs résidentiels mitoyens.

En lien avec l'atteinte d'un standard de qualité julieillois, il s'avère essentiel d'assurer la cohabitation harmonieuse des milieux de vie et des usages adjacents et ce, afin de **réduire les impacts** générés par ceux-ci sur les milieux de vie. À cet effet, il est proposé d'adopter des dispositions réglementaires spécifiques et de mettre en œuvre d'un règlement sur les usages conditionnels.

**Moyens de mise en œuvre**

Adoption de dispositions au règlement de zonage portant notamment sur les zones tampons et la gestion stricte des droits acquis.

Adoption d'un règlement sur les usages conditionnels visant à gérer les usages de remplacement.



## 5.2 ORIENTATION 2

### UN CENTRE HABITÉ, ANIMÉ, ATTRACTIF ET CONVIVIAL

Le noyau villageois (Vieux-Village) possède plusieurs **traits distinctifs** qui en font un lieu unique à l'échelle municipale. D'abord il s'agit du berceau de développement de la Ville de Sainte-Julie, ce qui se traduit par une concentration de bâtiments anciens. De plus, il s'agit du seul secteur à comprendre une mixité de fonction, soit des résidences de typologie variée, une diversité de commerces et services et des bâtiments publics et institutionnels. La trame urbaine du noyau villageois diffère également grandement de celle du reste du territoire : réseau de circulation serré, cadre bâti plus dense, etc.

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 de l'ancienne bibliothèque**, bien qu'extérieur au noyau villageois, constituait une opportunité pour réaliser un **projet mobilisateur et structurant**. En ce sens, l'ancienne bibliothèque a été transformée en bâtiment communautaire comportant plusieurs salles pour divers organismes, soit le Pavillon Thérèse-Savard-Côté.

## 5.2.1 OBJECTIF 2.1

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

(N-03)  
28/08/15

Le noyau villageois constitue un **secteur distinctif** et ce, en raison des activités qu'il accueille, de la mixité des fonctions qu'on y retrouve, de l'échelle du cadre bâti et de la trame urbaine. Ce caractère unique a été officialisé par l'application d'un Programme particulier d'urbanisme dans ce secteur, ce qui permet d'encadrer de façon plus poussée le développement et l'aménagement du lieu.

En ce sens, le Plan d'urbanisme propose la mise à jour des dispositions réglementaire d'urbanisme actuellement en application, en favorisant notamment l'attraction d'artistes permettant de **dynamiser le volet culturel**. Dans la même lignée, la mise à jour du règlement sur les usages conditionnels viendra encadrer l'implantation **d'ateliers d'artistes** à l'intérieur du noyau villageois. La Ville compte également favoriser l'établissement d'équipement de soutien afin de promouvoir l'histoire régionale, les arts et la culture.

### **Moyens de mise en œuvre**

Maintien de la Politique culturelle locale.

Mise à jour des dispositions réglementaires d'urbanisme en portant notamment une attention spécifique à l'attraction d'artistes permettant de dynamiser le volet culturel et à l'implantation dans le noyau villageois d'écoles à vocation particulière.

Adoption de dispositions au règlement de zonage portant notamment sur l'insertion villageoise.

Adoption d'un règlement sur les PIIA (Objectifs et critères liés à l'insertion villageoise).

## 5.2.2 OBJECTIF 2.2

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

L'attractivité du noyau villageois est grandement liée à la qualité de sa structure commerciale et de services. Actuellement, le ***mix commercial est déséquilibré*** et présente certaines lacunes majeures (nombre restreint de commerces et services courants, surabondance des services personnels, présence de garages automobiles, etc.).

Le Plan privilégie le **renforcement de la structure commerciale et de services** du noyau villageois, ce qui passera notamment par la détermination d'un créneau commercial à privilégier, la définition d'une politique de revitalisation commerciale, l'adoption d'un Programme de soutien ainsi que par la mise à jour du programme particulier d'urbanisme. Par ailleurs, le **contingentement** de certains usages évitera à la Ville d'être confrontée à une trop grande concentration de certaines activités.

### **Moyens de mise en œuvre**

Détermination d'un créneau commercial à privilégier.

Élaboration d'un Programme incitatif de rénovation commerciale.

Projet de revitalisation du boulevard Saint-Joseph et de la rue Principale.

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 des terrains vacants.

Mise à jour du règlement sur les PIIA (Objectifs et critères liés notamment à la rénovation des façades et à l'affichage).



### 5.2.3 OBJECTIF 2.3

**Protéger et mettre en valeur le cadre bâti particulier du noyau villageois**

Le noyau villageois représente le **berceau de développement** de la Ville de Sainte-Julie. Il regroupe une concentration de bâtiments anciens, certains datant du XIXe siècle. Bien qu'aucun de ces bâtiments ne soit protégé par le gouvernement provincial, ceux-ci présentent un intérêt majeur reconnu à l'échelle régionale et doivent être **protégés et mis en valeur**.

En ce sens, les interventions préconisées misent sur le respect du **cachet** et l'**authenticité** du noyau villageois. L'élaboration d'un Programme de rénovation des bâtiments patrimoniaux, d'une étude particulière pour le Vieux-Village et l'adoption d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) figurent notamment parmi les moyens proposés au Plan d'urbanisme.

#### **Moyens de mise en œuvre**

Élaboration d'une politique de rénovation des façades.

Mise en œuvre de la Vision d'aménagement et de développement du Vieux-Village.

Élaboration d'un Programme de circuit de maisons d'intérêt patrimonial.

Mise en place d'un circuit piéton attrayant et convivial.

Adoption de dispositions au règlement de zonage portant notamment sur :

- L'affichage ;
- La rénovation résidentielle ;
- La rénovation des bâtiments patrimoniaux ;
- L'insertion villageoise.

Mise à jour du règlement sur les PIIA (Objectifs et critères liés à l'affichage, à la rénovation résidentielle, à la rénovation de bâtiments patrimoniaux et à l'insertion villageoise).

Mise à jour d'un inventaire détaillé des bâtiments et des espaces d'intérêt culturel, esthétique, patrimonial, religieux, historique ou architectural;

Information et sensibilisation de la population à l'importance de protéger et de mettre en valeur les bâtiments et espaces d'intérêt.



## 5.2.4 OBJECTIF 2.4

**Améliorer  
l'accessibilité et la  
structure d'accueil  
et l'aménagement  
des espaces publics  
du noyau villageois**

Le noyau villageois de Sainte-Julie constitue un secteur distinctif et conséquemment, il se doit de dégager une **image unique** (accessibilité, structure d'accueil, offre en espaces publics, etc.).

En ce sens, la Ville souhaite s'assurer de la **qualité des espaces publics** (parcs, place, trottoirs, etc.), ce qui pourra passer par l'élaboration d'un Guide d'aménagement du domaine public. La réalisation d'une étude relative à la capacité d'accueil des stationnements permettra **d'orienter les décisions relatives à l'offre en espaces de stationnement** au cours des prochaines années. Finalement, **l'amélioration de l'accessibilité** passera notamment par l'élaboration d'un programme de signalisation directionnelle, afin de signaler l'entrée au secteur depuis les grands axes routiers ainsi que les principaux attraits à l'intérieur du noyau villageois.

### **Moyens de mise en œuvre**

Marquage des entrées au Vieux-Village et des intersections stratégiques (Ex. : Principale/Saint-Joseph).

Aménagement d'une place publique structurante en face de l'église.

Intégration de plantations et d'aménagements distinctifs.

Adoption d'un règlement sur les PIIA (Objectifs et critères en lien avec le Guide d'aménagement du domaine public du noyau villageois).

## 5.3 ORIENTATION **3**

### UN RÉSEAU RÉCRÉATIF INTÉGRÉ ET ACCESSIBLE

(N-03  
28/08/15

Le territoire de Sainte-Julie renferme divers éléments à portée identitaire qui contribuent à rehausser l'image de la Ville. Il s'agit du **milieu naturel**, formé des coteaux, des grands espaces boisés et de la foresterie urbaine ainsi que des **éléments récréatifs** tels que le parc du Mont-Saint-Bruno, le parc Edmour-J.-Harvey et le réseau cyclable et cyclo-pédestre.

Le développement des activités récréatives se traduit par l'intégration aux différents réseaux, tels que la Route verte, la Route bleue, la route des Navigateurs, l'axe Oka-Mont-Saint-Hilaire, l'Association des plus beaux villages du Québec, Ville amie des aînés, Ville amie des enfants ainsi que le jumelage international, etc.

La Ville compte également capitaliser sur l'apport et la diversification économique offerts par la récréation et le tourisme, en mettant à profit la disponibilité des ressources financières. Ainsi, l'établissement d'équipements et d'infrastructures de soutien aux l'histoire régionale, les arts et la culture sera encouragé.

Le potentiel de **mise en valeur** qu'offre le réseau récréatif pourrait être davantage exploité par la Ville, notamment par la réalisation d'interventions visant à assurer une **accessibilité accrue** aux composantes et une **meilleure mise en réseau des équipements**.

En ce sens, le concept d'organisation spatiale privilégie la mise en place d'un **RÉSEAU RÉCRÉATIF INTÉGRÉ ET ACCESSIBLE**. **L'amélioration de l'accessibilité aux réseaux récréatifs des municipalités voisines** est ainsi préconisée, ce qui pourra passer par l'aménagement d'un lien cyclable avec celles-ci. Par ailleurs, la Ville prévoit également bonifier la qualité des milieux de vie et des secteurs d'activité en assurant un **déploiement complet du réseau récréatif**. Finalement, diverses mesures sont proposées afin d'assurer la **préservation, la mise en valeur et d'améliorer l'accessibilité au parc du Mont-Saint-Bruno à partir des milieux de vie**.



### 5.3.1 OBJECTIF **3.1**

**Être une Ville en santé qui favorise l'activité physique**

Au fil des ans, la Ville de Sainte-Julie a su mettre en place divers **équipements et infrastructures** et aménager un **réseau de sentiers récréatifs** favorisant les déplacements piétons et cyclables et l'activité physique. Notons la présence d'une aréna municipale, du centre de la culture et du sport de Sainte-Julie (piscine intérieure semi-olympique), d'un centre sportif privé (le centre sportif de la Vallée-du-Richelieu), d'un réseau cyclable et cyclo-pédestre de plus de 40 kilomètres ainsi que le parc Edmour-J.-Harvey, qui offre un ensemble d'activités récréatives.

La Ville souhaite poursuivre les démarches entreprises et **se positionner en tant que ville en santé qui favorise l'activité physique**. En ce sens, l'élaboration d'un programme des loisirs, la mise en place d'un réseau cyclable et piétonnier complet ainsi que **l'amélioration de l'offre en équipements pour adolescents, jeunes adultes et adultes** sont préconisés.



#### **Moyens de mise en œuvre**

Mise à jour régulière du Programme de loisirs.

Consolidation du réseau cyclable et piétonnier.

Amélioration des équipements pour toutes les générations.

### 5.3.2 OBJECTIF **3.2**

**Améliorer  
l'accessibilité aux  
réseaux récréatifs  
des municipalités  
adjacentes**

(N-03)  
28/08/15

Le territoire de la Ville de Sainte-Julie est desservi par un important réseau récréatif, qui demeure toutefois **inégalement relié** aux réseaux des municipalités adjacentes. Bien que certains liens cyclables soient aménagés avec les villes voisines de Varennes et Saint-Bruno, il faut néanmoins développer ceux en direction de la ville de Boucherville ainsi que celui vers le Bois de Verchères.

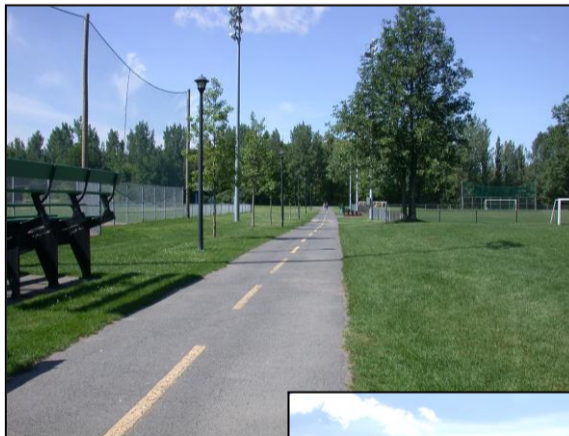
En ce sens, il est proposé **d'améliorer l'accessibilité aux réseaux récréatifs des municipalités adjacentes**, ce qui passera notamment par l'établissement d'une **concertation** ou d'un partenariat avec celles-ci.

Enfin, la Ville de Sainte-Julie a collaboré avec la MRC de Marguerite-D'Youville et la CMM pour contribuer à la trame verte et bleue du Grand Montréal par la réalisation d'un sentier cyclable et pédestre allant d'Oka jusqu'à Mont-Saint-Hilaire et qui couvrira une distance de plus de 120 km. Ce parcours permettra de relier trois parcs nationaux du Grand Montréal sans oublier plusieurs espaces verts régionaux et locaux. Le tracé passant par le territoire de Sainte-Julie constitue un choix logique considérant les objectifs intrinsèques du projet. Plusieurs avantages prépondérants mettent en avant cette option.

#### **Moyens de mise en œuvre**

Établissement d'une concertation ou d'un partenariat avec les municipalités adjacentes.

Aménagement et améliorations d'un lien cyclable entre la Ville de Sainte-Julie et de Boucherville ainsi qu'avec le Bois de Verchères et avec le réseau provincial de la Route Verte.



### 5.3.3 OBJECTIF **3.3**

**Assurer le déploiement du réseau récréatif sur l'ensemble des milieux de vie et des secteurs d'activités**

Les milieux de vie de Sainte-Julie bénéficient de la présence d'un réseau cyclable et cyclo-pédestre étendu et bien déployé, ainsi que de nombreux parcs de quartier répartis dans l'ensemble des milieux de vie. S'inscrivant en lien avec le Guide d'aménagement et de développement des milieux de vie, le Plan vise à assurer le déploiement du réseau récréatif sur l'ensemble des milieux de vie et des secteurs d'activités, afin d'offrir une **plus grande accessibilité** aux résidants et de **bonifier la qualité de vie** des Julievillois.

À cet effet, il sera nécessaire d'assurer le prolongement du réseau cyclable local à l'intérieur des milieux de vie lors de la réalisation de nouveaux projets de développement. Le déploiement du réseau cyclable pourra être encadré par un plan directeur du réseau cyclable et cyclo-pédestre.

L'idée répond à un **double objectif, récréatif et utilitaire**. En effet, l'aménagement de ces réseaux permettra d'abord aux résidants de bénéficier pleinement des potentiels qu'offre le territoire. Celui-ci s'inscrit également en lien avec la volonté d'offrir une alternative au transport routier en reliant les milieux de vie aux principaux pôles d'emplois, dans l'optique d'un **développement durable**.

#### **Moyens de mise en œuvre**

Maintien du Plan directeur du réseau cyclable.

Prolongement du réseau cyclable local à l'intérieur des milieux de vie.

Maintien du partenariat entre la table d'harmonisation du Parc du Mont-Saint-Bruno et la Ville de Sainte-Julie.

Effectuer un lien récréatif entre Sainte-Julie et le mont Saint-Bruno.

Orientation **4**  
**DES PÔLES INDUSTRIELS,  
COMMERCIAUX ET  
INSTITUTIONNELS  
STRUCTURÉS ET  
COMPLÉMENTAIRES**

La Ville de Sainte-Julie est structurée par la présence de **pôles industriels variés, de pôles commerciaux** à rayonnement local ou régional, d'un **pôle administratif structurant** ainsi que d'un **pôle institutionnel** comprenant la plupart des grands équipements liés aux loisirs et à l'éducation.

Le concept d'organisation spatiale de la Ville de Sainte-Julie privilégie l'instauration de **PÔLES INDUSTRIELS, COMMERCIAUX ET INSTITUTIONNELS STRUCTURÉS ET COMPLÉMENTAIRES**. L'adoption d'un programme particulier d'urbanisme et d'une politique de développement permettra de **structurer le développement du pôle économique régional** situé à proximité de l'autoroute 20, alors que la **consolidation des pôles institutionnel et administratif** devra passer par l'implantation à l'intérieur de ces pôles, de certains équipements d'envergure. La Ville devra également planifier le **développement des secteurs à vocation économique actuellement situés en zone agricole** et pour lesquels une demande d'exclusion a été formulée, ce qui pourra passer par l'application d'un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble.

La détermination de **créneaux de développement commerciaux** permettra d'assurer une meilleure structuration des artères commerciales, alors que la **réduction de fuites commerciales** passera notamment par l'élaboration d'un programme de redéveloppement des centres commerciaux de première génération. Enfin, le **maintien et le renforcement du positionnement des secteurs industriels** nécessiteront une étroite collaboration avec les divers intervenants en matière de développement économique.

5.3.4 OBJECTIF **4.1**  
Déterminer les vocations et consolider le développement des secteurs à vocation économique issus d'une décision favorable de la CPTAQ

La demande d'exclusion déposée auprès de la CPTAQ par la MRC de Marguerite-D'Youville en décembre 2007 comprenait, en plus des terrains voués à un développement résidentiel, près de **38 hectares de terrains voués au développement économique** (commercial ou industriel). Ces sites, identifiés en tant que « Aire d'expansion urbaine – Phase I » au Schéma d'aménagement de la MRC de Marguerite-D'Youville, permettraient à court terme à la Ville de Sainte-Julie de **répondre à la demande en espaces industriels**, les parcs industriels actuels étant presque tous remplis à pleine capacité. Par ailleurs, ils assureraient un **nombre adéquat d'espaces à vocation commerciale à moyen terme**.

La Ville de Sainte-Julie s'est donnée pour objectif de déterminer les vocations et de consolider le développement de ces secteurs advenant leur exclusion de la zone agricole. En ce sens, un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble sera appliqué à l'intérieur de ces secteurs. Celui-ci intégrera plusieurs **grands paramètres de développement** qui seront préalablement établis.

**Moyens de mise en œuvre**

En collaboration avec la MRC de Marguerite-D'Youville, poursuivre des démarches auprès de la CPTAQ pour l'exclusion des aires d'expansion urbaine.

Planification des secteurs à vocation économique afin de déterminer les grands paramètres de développement.

Détermination de zones prioritaires de développement et de zones de réserve.

Adoption d'un règlement sur les PAE dans les nouveaux secteurs à développer.

## 5.3.5 OBJECTIF 4.2

**Structurer le développement du pôle économique régional localisé à proximité de l'autoroute 20, en lien avec la relocalisation du stationnement incitatif de l'AMT**

### Principes d'un développement TOD

Il n'existe pas de recette unique à l'implantation d'un TOD, cependant, il se traduit par certains principes :

- Intégrer au secteur une vision de développement;
- Implanter une infrastructure de transport collectif localisée à proximité d'un quartier à partir duquel est aménagée une toile de réseaux intégrés de moyens de transport alternatifs à la voiture (autobus, marche, vélo, covoiturage, etc.).
- Planifier le secteur de développement influencé par le TOD, à l'intérieur d'un rayon de 400 à 800 mètres du noyau, afin de privilégier les moyens de transport alternatifs mentionnés précédemment à une distance raisonnable;
- Planifier un cadre bâti dense, de qualité et multifonctionnel (c'est-à-dire regroupant différents types de services de proximité ainsi qu'un éventail de produits résidentiels diversifiés) implantés stratégiquement;
- Intégrer un principe de hiérarchisation de la densité urbaine de façon à implanter les fonctions les plus denses près de l'infrastructure de transport et décroissant vers la périphérie dans un rayon de 400 à 800 mètres.

Source : Ville de Sainte-Julie, Planification du développement aux abords de l'autoroute Jean-Lesage et du terminus et stationnement de l'AMT – Principes d'un TOD, mars 2008.

La Ville de Sainte-Julie bénéficie de la présence d'un espace structurant de bonne superficie à développer à des fins commerciales. Localisé dans le quadrant nord-est de l'intersection chemin du Fer-à-Cheval / autoroute 20, ce secteur bénéficie d'une **localisation stratégique** et possède une **visibilité importante** depuis l'axe autoroutier.

La Ville souhaite tirer profit de cette disponibilité d'espace pour aménager un **pôle économique régional** majeur. En ce sens, elle devra s'assurer de structurer adéquatement le développement de ce pôle, en lien notamment avec la relocalisation **dans** ce secteur du stationnement incitatif de l'AMT.

*(R-03) 28/08/15  
(R-02) 15/09/16*

La Ville de Sainte-Julie prévoit l'aménagement de ce secteur en fonction d'un concept de planification TOD (Transit Oriented Development). Ainsi, les secteurs non développés et qui seront redéveloppés à l'intérieur d'un rayon d'un kilomètre autour du nouveau stationnement incitatif de l'AMT sont voués à la fois à une intensification et une consolidation de l'espace urbanisé. Les densités résidentielles brutes varieront en fonction de la distance par rapport au stationnement incitatif (au minimum 40 log./ha dans un rayon variant entre 0 et 1 000 mètres et minimum 30 log./ha dans un rayon de plus de 1 000 mètres).

*(N-06) 26/08/19*

L'affectation des secteurs développés et à redévelopper immédiatement au nord du stationnement incitatif, le long du chemin du Fer-à-Cheval, ainsi que le long de la base du talus, seront de nature Multifonctionnelle (MU). Cette affectation est caractérisée par une multiplicité des fonctions (résidentielle, commerciale et de bureaux), par la présence de services de proximité et par une densité d'occupation du sol plus élevée que sur l'ensemble du territoire.

*(N-06) 26/08/19*

Une aire d'affectation « Commerciale régionale (CR) » est prévue le long du prolongement du boulevard Armand-Frappier accueillant une mixité de fonctions commerciales et de bureaux dans des bâtiments de moyen gabarit. La fonction résidentielle y est évacuée en raison de la proximité de l'autoroute A-20 et des contraintes sonores qu'elle engendre.

La planification du développement de ce secteur pourra notamment passer par l'adoption d'une politique de développement et par l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme. Ces éléments devront intégrer une vision et des orientations particulières d'aménagement ainsi que définir les usages privilégiés dans ce secteur, afin qu'il s'inscrive en complémentarité avec les autres pôles économiques déployés sur le territoire municipal.

### Moyens de mise en œuvre

Réalisation d'une étude de positionnement du secteur situé dans le quadrant nord-est de l'intersection chemin du Fer-à-Cheval/autoroute 20.

Adoption d'une Politique de développement visant à guider l'aménagement et le développement de ce secteur par le biais de critères de performance en matière de qualité architecturale, d'aménagement urbain, d'infrastructures et de parcs et d'espaces verts.

Élaboration d'un Programme particulier d'urbanisme établissant une vision d'aménagement de ce secteur.

Planification et identification du type d'usages à y privilégier.

Adoption de dispositions spécifiques relatives aux usages particuliers visés pour ce secteur.

Adoption d'un PIIA (Objectifs et critères s'appliquant aux commerces et services).

5.3.6 OBJECTIF **4.3**  
Améliorer la  
desserte  
commerciale et de  
services et viser la  
réduction des fuites  
commerciales

Bien que la Ville de Sainte-Julie compte plusieurs pôles commerciaux majeurs, la présence de grands pôles commerciaux dans les municipalités voisines (Saint-Bruno-de-Montarville, Boucherville, etc.) engendre de **nombreuses fuites commerciales** et conséquemment, l'**offre actuelle** en commerces et services présente des **lacunes** importantes.

La Ville de Sainte-Julie souhaite devenir une municipalité **qui réponde davantage aux besoins de sa population au niveau commercial**, ce qui passe par une amélioration de la desserte en commerces et services. À cet effet, le plan d'urbanisme propose l'élaboration d'un programme visant la **restructuration et le redéveloppement des centres commerciaux de première génération**, caractérisés par des locaux vacants et une image peu attractive. Par ailleurs, l'adoption d'un programme favorisant **l'établissement de commerces équitables** permettrait une meilleure mise en valeur du territoire agricole Julievillois.

**Moyens de mise en œuvre**

Élaboration d'un Programme visant la restructuration et le redéveloppement des centres commerciaux de première génération (attraction de commerces locaux).

Adoption d'un Programme favorisant l'établissement de marchés publics en lien avec le territoire agricole.

Adoption d'un PIIA (Objectifs et critères s'appliquant aux centres commerciaux de première génération).





5.3.7 OBJECTIF **4.4**  
**Établir une structuration des artères et pôles commerciaux en fonction de leur rayonnement et de leur complémentarité**

Les secteurs commerciaux se distinguent les uns des autres en fonction de leur structure, de la mixité ou de la continuité commerciale, du rayonnement, du type de commerces et des enjeux particuliers d'aménagement qu'ils présentent. Afin d'assurer une offre diversifiée qui réponde adéquatement à la demande, la Ville de Sainte-Julie souhaite **établir une structuration** claire de ses artères et pôles commerciaux, qui tienne compte de la complémentarité des divers secteurs.

En ce sens, il sera nécessaire **d'élaborer une vision et un concept d'aménagement du chemin du Fer-à-Cheval**, principale porte d'entrée au territoire et seul lien fonctionnel entre les milieux de vie Nord et Sud. L'adoption de dispositions relatives aux stationnements et aux usages commerciaux permettra **d'améliorer l'image des artères et pôles commerciaux**. De plus, la structuration des artères et pôles commerciaux doit passer par la **détermination de créneaux de développement**, ce qui nécessitera une étroite collaboration avec les intervenants en matière de développement commercial.

**Moyens de mise en œuvre**

Collaboration avec les divers intervenants en matière de développement commercial (Chambre de commerce Mont-Saint-Bruno, etc.) et détermination de créneaux pour chaque pôle commercial en fonction des éléments suivants :

- La structure (linéaire ou nodale) ;
- La mixité et la continuité ;
- Le rayonnement (de proximité, local, municipal ou régional) ;
- Le type de commerces ;
- Les enjeux d'aménagement.

Élaboration d'une vision et d'un concept d'aménagement du chemin du Fer-à-Cheval en tant que porte d'entrée et de lien fonctionnel entre les milieux de vie Nord et Sud (formes du développement, types de fonctions, etc.).



5.3.8 OBJECTIF **4.5**  
**Maintenir et  
renforcer le  
positionnement des  
secteurs industriels**

La Ville de Sainte-Julie compte plusieurs secteurs industriels majoritairement implantés en bordure de l'autoroute 20 et ce, en raison de la visibilité que cet axe de transport offre aux entreprises. Dans l'ensemble, les secteurs industriels bénéficient d'un **positionnement distinct et complémentaire**, de sorte que la fonction industrielle est plutôt bien structurée.

*(N-03) 28/08/15*

En lien avec l'orientation qui vise notamment à assurer la présence de pôles industriels structurés et complémentaires, la Ville cherche à **maintenir et renforcer le positionnement des secteurs industriels**. En ce sens, l'implantation d'une entreprise « cœur » dans l'un des parcs industriels pourrait engendrer l'arrivée d'une grappe d'entreprises connexes et ainsi renforcer le positionnement industriel de Sainte-Julie. De plus, la Ville préconise **l'implantation d'industries non polluantes**, ce qui passera par l'adoption de dispositions réglementaires en ce sens. La Ville compte également favoriser la mise en valeur d'équipements structurants dans la perspective d'un développement industriel et technologique. Enfin, la Ville compte favoriser le développement d'une filière de logistique de transport avec la MRC.

L'atteinte de cet objectif est toutefois tributaire de la décision de la CPTAQ puisqu'il **n'y a actuellement plus d'espaces disponibles à des fins industrielles** sur le territoire de la Ville de Sainte-Julie.

**Moyens de mise en œuvre**

Adoption de dispositions spécifiques relatives aux usages industriels, visant l'accueil d'industries non polluantes



5.3.9 OBJECTIF **4.6**  
Consolider les pôles institutionnel et administratif, en complémentarité avec le noyau villageois et s'assurer de son rayonnement et de la qualité de son aménagement

Le territoire compte deux pôles publics majeurs. Le premier, de type **administratif**, comprend notamment l'hôtel de ville et la bibliothèque, alors que le second, de type **institutionnel**, regroupe une école primaire, la seule école secondaire de Sainte-Julie ainsi que le centre de la culture et du sport de Sainte-Julie. Ces deux pôles s'inscrivent en **complémentarité avec le noyau villageois**, où l'on retrouve une mixité d'usages.

La Ville de Sainte-Julie souhaite **consolider les pôles institutionnel et administratif**, ce qui se traduira par **l'implantation de certains équipements d'envergure** à l'intérieur de ces pôles et l'adoption de mesures réglementaires à cet effet. Ceci devra toutefois se faire en complémentarité avec le noyau villageois, où certains usages publics et institutionnels seront également privilégiés.

#### Moyens de mise en œuvre

Collaboration avec les ministères et autres organismes publics et parapublics pour l'implantation de certains équipements d'envergure à l'intérieur des pôles institutionnel et administratif, en complémentarité avec le noyau villageois.

Adoption de dispositions spécifiques relatives à l'autorisation de certains usages (équipements) dans les pôles institutionnel et administratif.



## 5.4 ORIENTATION **5**

### DES CORRIDORS ROUTIERS FONCTIONNELS DE SIGNATURE DISTINCTIVE ET INVITANTE

(N-03)  
28/08/15

Les axes autoroutiers (20 et 30), la route 229 et plusieurs axes de transit traversent le territoire de Sainte-Julie et desservent les différents milieux de vie. Celles-ci sont accessibles via plusieurs portes d'entrée, dont le traitement pourrait parfois être amélioré.

Malgré d'importantes infrastructures routières, la Ville doit toutefois conjuguer avec des problèmes de congestion. Ainsi, les besoins en mobilité et le maintien de la fluidité des déplacements des biens et des personnes deviennent des enjeux importants. Afin d'accroître la mobilité à l'intérieur et à l'extérieur de la Ville, il convient de favoriser un aménagement et un développement intégrés visant l'accessibilité, la fluidité et la sécurité des pôles générateurs de déplacements, et ce, par divers modes de transport. D'ailleurs, une voie réservée pour le transport en commun est planifiée dans le corridor de l'autoroute 20 en vue des travaux majeurs à proximité du tunnel.

Par ailleurs, l'axe du **chemin du Fer-à-Cheval**, seul lien routier entre les milieux de vie Nord et Sud, souffre d'une **mauvaise fonctionnalité** liée au nombre élevé d'intersections et d'entrées charretières. Elle présente également un affichage disparate, une implantation irrégulière des bâtiments, des aménagements limités et des matériaux de revêtement extérieur hétérogènes, ce qui nuit à son image.

Le concept d'organisation spatiale du Plan d'urbanisme vise l'établissement de **CORRIDORS ROUTIERS FONCTIONNELS DE SIGNATURE DISTINCTIVE ET INVITANTE**. En ce sens, la Ville entend élaborer deux politiques internes d'aménagement, une relative aux **corridors, aux axes routiers majeurs et aux portes d'entrée** et une autre traite des liens de transit. L'adoption d'un Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) et de dispositions spécifiques viendra également rehausser l'image de la Ville. Par ailleurs, en lien avec la volonté d'assurer l'aménagement fonctionnel des liens de transit, la bonification et la mise à jour de la vision et du concept d'aménagement du chemin du Fer-à-Cheval est proposée. De plus, avec la collaboration du MTQ, la construction d'une nouvelle voie d'accès à l'autoroute 20 à partir du boulevard Armand-Frappier près du boulevard N.-P.-Lapierre a été réalisée.

## 5.4.1 OBJECTIF **5.1**

**Établir une signature distinctive pour l'ensemble des axes routiers majeurs et des portes d'entrée incluant chacune des entrées et sorties autoroutières**

La Ville de Sainte-Julie bénéficie d'une **forte visibilité depuis l'autoroute 20**, principal axe reliant les pôles de Montréal et de Québec sur la rive Sud du fleuve Saint-Laurent. Conséquemment, la signature de la Ville dépend en grande partie de l'image projetée depuis cet axe de transport. L'image dégagée aux **portes d'entrée** est également primordiale et doit être soignée, particulièrement depuis le chemin du Fer-à-Cheval, seul lien à donner accès aux milieux de vie Nord et Sud depuis l'autoroute 20. L'accès à Sainte-Julie par le biais de l'autoroute 30 doit également faire l'objet d'une attention particulière.

Le Plan d'urbanisme souhaite établir une **signature distinctive** pour l'ensemble des axes routiers majeurs et des portes d'entrée, incluant chacune des entrées et sorties autoroutières. L'élaboration d'une Politique interne d'aménagement des corridors, des axes routiers majeurs et des portes d'entrée ainsi que l'identification de critères propres à ceux-ci permettront l'atteinte de cet objectif.

### **Moyens de mise en œuvre**

Aménagement distinctif des portes d'entrée de la Ville.

Collaboration avec le MTQ afin d'intégrer des aménagements paysagers sur les terrains situés à l'intérieur de l'emprise de l'autoroute 20.



## 5.4.2 Objectif **5.2**

### Assurer une desserte adéquate en transport collectif

#### OBJECTIFS DU PROJET

Le projet vise à répondre simultanément à plusieurs besoins :

- Satisfaire la demande croissante en stationnement incitatif à partir de Sainte-Julie et des municipalités environnantes;
- Répondre aux besoins croissants en quais de l'OMIT de Sainte-Julie;
- Alimenter la future voie réservée de l'autoroute 20, prévue entre le poste de pesée à proximité de l'autoroute 30 et le boulevard Mortagne;
- Permettre la mise en place de l'express métropolitain A-20, qui relierait McMasterville, Beloeil, Saint-Mathieu-de-Beloeil, Sainte-Julie, Boucherville et le terminus Radisson dans l'Est de Montréal;
- Permettre des rabattements d'autobus à partir de Saint-Amable, ce qui permettrait d'augmenter la fréquence du service offert dans cette municipalité.

Source : Agence métropolitaine de Transport, Demande d'autorisation de principe – Terminus Sainte-Julie, Édition 2006.

Le principal lien de transport collectif structurant se fait via l'OMIT de Sainte-Julie, qui offre des **circuits d'autobus vers Montréal et Longueuil**. En lien avec celui-ci, l'AMT a aménagé en 1997 un **stationnement incitatif** de 196 places et trois quais pour autobus à usage exclusif des circuits de l'OMIT de Sainte-Julie. Le réseau de l'OMIT a été optimisé en 2002 et depuis, l'offre en services à partir du terminus s'est accru, de sorte que **la capacité du stationnement incitatif et des quais est maintenant atteinte**.

Une étude réalisée en 2001 a permis de démontrer l'importance des besoins en transport collectif et a conclu à la **nécessité de construire un terminus et un stationnement incitatif d'envergure régionale à Sainte-Julie**, afin que celui-ci desserve les territoires de Sainte-Julie, Beloeil et Saint-Amable.

#### (N-03) 28/08/15

En ce sens, **un nouveau terminus d'autobus est planifié** à l'intérieur du secteur situé dans le quadrant Nord-Est du carrefour chemin du Fer-à-Cheval / autoroute 20. Celui-ci possédera six quais et sera jumelé à un stationnement incitatif de 1 080 cases. Le projet implique également le déplacement et la reconfiguration des bretelles de la sortie 102 de l'autoroute 20 ainsi que le prolongement du boulevard Armand-Frappier. Cette nouvelle infrastructure viendra répondre à plusieurs objectifs et permettra notamment aux résidents de Sainte-Julie d'accéder rapidement aux pôles de Longueuil et Montréal via **l'Express métropolitain A-20**, planifié par l'AMT. D'ailleurs, une voie réservée pour les autobus est planifiée dans le corridor de l'autoroute 20 en vue des travaux majeurs à proximité du tunnel.

En matière de transport en commun, la Ville souhaite, d'ici 2031, favoriser et hausser à 30 % la part modale des déplacements effectués par transport en commun pour assurer avec efficacité et rapidité la desserte de tout le territoire à la période de pointe du matin.

À l'échelle locale, l'OMIT de Sainte-Julie offre également un service de transport collectif qui dessert **l'intérieur des milieux de vie et les secteurs d'emplois de Sainte-Julie**. Un service de transport scolaire est également disponible sur l'ensemble du territoire municipal.

En lien avec le Guide d'aménagement et de développement des milieux de vie, qui vise l'atteinte d'un **standard julieillois**, il est nécessaire d'assurer une desserte adéquate en transport collectif, ce qui passe notamment par la collaboration avec l'ensemble des organismes concernés et par la prise en considération dans la planification du développement d'une desserte en autobus.

#### Moyens de mise en œuvre

Maintien et améliorations de la desserte en transport collectif de l'ensemble du territoire julieillois par le biais du service d'autobus, de taxi-bus ou de d'autres formes de transport collectif.

Collaboration avec la Commission scolaire des Patriotes afin de maintenir et d'améliorer la desserte en transport scolaire.

Collaboration avec l'Agence métropolitaine de transport afin de maintenir le lien en transport en commun avec la région métropolitaine de Montréal.

Densification autour des infrastructures de transport collectif en conformité avec le PMAD.

### 5.4.3 Objectif **5.3**

**Assurer  
l'aménagement  
intégré des  
infrastructures de  
transport et  
développement du  
transport actif**

*(N-03) 28/08/15*

Lors de la planification de tout nouveau secteur à urbaniser, la Ville observera les principes d'aménagement suivants :

- 1° planifier la hiérarchisation de la trame routière
- 2° favoriser la continuité des collectrices et des artères d'un quartier à l'autre;
- 3° favoriser le raccordement au réseau de transport collectif existant et projeté.
- 4° prévoir la localisation des arrêts de transport en commun le plus tôt possible dans le processus de planification du secteur à urbaniser (voie de refuge, quai de débarquement, abribus, banc, éclairage, aménagement des trottoirs, etc.).

Lors de la conception du réseau routier de tout nouveau secteur à urbaniser, la Ville favorisera un aménagement polyvalent de l'emprise publique de toute collectrice ou artère de façon à recevoir un circuit de transport collectif. Les principes et critères suivants pourront guider leur conception :

- 1° évaluer le type de rue à mettre en place selon les caractéristiques de la hiérarchie routière. Les rues destinées à recevoir les parcours d'autobus doivent être conçues selon les normes de collectrices ou d'artères;
- 2° s'inspirer des critères de conception géométrique des rues où le passage des autobus est prévu;
- 3° développer une trame de rue adaptée au transport en commun. L'espacement des collectrices doit permettre une couverture de service en transport en commun pour les usagers en deçà d'une distance de marche maximale équivalant à environ 600 m;
- 4° privilégier un design de rues locales et le recours à des aménagements urbains favorisant un accès direct aux axes de transport collectif et les intégrer aux réseaux cyclables et piétonniers. Ainsi, il est donc recommandé d'implanter des passages piétonniers depuis le réseau local vers la collectrice ou l'artère où le circuit de transport en commun transite afin de réduire la distance de marche des résidents pour atteindre un point de contact avec le transport collectif;
- 5° optimiser l'emplacement des arrêts d'autobus en respect de la distance de marche maximale d'environ 600 m;
- 6° orienter les bâtiments vers la rue et à proximité de celle-ci afin de favoriser la création d'un environnement convivial pour les piétons;
- 7° prioriser la sécurité et le confort du piéton et du cycliste lors de l'aménagement des espaces publics et du réseau routier

Tout nouveau projet de développement ou de redéveloppement générant des flux considérables de déplacements de personnes devra, avant d'être autorisé par la Ville, être appuyé par les analyses suivantes :

- 1° une évaluation de la desserte en transport afin d'y assurer l'accessibilité par divers modes de transport (collectif, actif, etc.) et ses aménagements inhérents (abribus, espace de rangement pour bicyclettes, banc, trottoir, etc.);
- 2° une évaluation des impacts relatifs à la fluidité et à la sécurité des échanges avec le réseau routier et à sa capacité de les gérer.

La Ville prévoit la description des projets générateurs de déplacements des personnes au plan et aux règlements d'urbanisme afin de les considérer lors d'éventuelles analyses. De plus, les municipalités devront indiquer dans quelles circonstances ces analyses seront exigées dans le cadre de nouveaux projets de développement ou de redéveloppement.

**Moyens de mise en œuvre :**

Réalisation d'un diagnostic à l'égard des cheminements piétonniers et des pistes cyclables existantes.

Identification des secteurs ou des points à raccorder, notamment en fonction des services de proximité, des pôles d'emplois, ou d'enseignement, d'activités ou des corridors et des points de transfert modal du réseau de transport collectif.

Mise en place des mesures visant la gestion des projets générateurs de déplacements des personnes.



## 5.5 ORIENTATION **6**

### UN MILIEU RURAL ET AGRICOLE DYNAMIQUE ET VALORISÉ

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 **64 %** de la superficie totale de la Ville, répartie à l'intérieur de trois secteurs distincts (Nord, Sud-Est et Sud-Ouest). Elle est partiellement exploitée à des fins agricoles, alors qu'une partie de celle-ci est occupée par des espaces boisés et des terres en friche (milieu rural).

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.

5.5.1 OBJECTIF **6.1**  
Assurer l'intégrité du territoire agricole ainsi que la valorisation des activités qui s'y rattachent

(N-03) 28/08/15

(N-03) 28/08/15

La Ville de Sainte-Julie reconnaît le **potentiel** lié à la présence de zones agricoles sur son territoire. Celles-ci possèdent un bon potentiel d'exploitation à des fins agricoles, qui doit être valorisé.

Alors que le territoire agricole était autrefois considéré comme un espace résiduel en attente d'un développement futur, il **s'intègre** désormais à la dynamique urbaine et contribue à **diversifier** le paysage et les activités économiques. La Ville souhaite assurer l'intégrité du territoire agricole et la valorisation des activités qui s'y rattachent, ce qui nécessitera notamment la détermination du positionnement de la Ville et des vocations spécifiques de chacun des secteurs agricoles en collaboration avec les acteurs du milieu ainsi que l'adoption de dispositions spécifiques au milieu agricole.

Ces dispositions reposeront notamment sur les objectifs d'assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture et sur le maintien et le développement des activités agricoles en zone agricole.

**Moyens de mise en œuvre**

Adoption de dispositions spécifiques concernant le milieu agricole.

Collaboration à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de développement de la zone agricole (PDZA) respectant les critères énumérés à l'article 2.1.2.3 du schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC de Marguerite-D'Youville.

Protection des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain présents dans la zone agricole en encadrant les usages permis ainsi que l'abattage d'arbres.



## 5.5.2 OBJECTIF 6.2

**Assurer la  
cohabitation  
harmonieuse et  
réciproque des  
usages en zone  
agricole et la  
gestion des impacts  
des activités  
agricoles sur les  
milieux de vie**



**(N-01)  
09/05/14**

Les activités agricoles peuvent générer certaines **nuisances** principalement liées aux odeurs, à la poussière et au bruit. Bien que les usages agricoles soient circonscrits au territoire défini en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, ceux-ci **cohabitent** avec certains secteurs résidentiels regroupés le long des principaux axes routiers qui traversent le milieu agricole et rural ainsi que dans les îlots déstructurés de Sainte-Julie.

À l'intérieur de la zone agricole permanente, la Ville de Sainte-Julie cherche avant tout à favoriser le développement des activités agricoles. Toutefois, ce développement doit se faire en considération des secteurs résidentiels à proximité et permettre le respect des critères identifiés au **Guide d'aménagement et de développement des milieux de vie**, notamment en ce qui a trait à la **qualité de vie et au développement durable**.

En ce sens, des mesures doivent être prises pour **atténuer les impacts** relatifs aux activités agricoles sur les milieux de vie existants. L'adoption de dispositions spécifiques concernant les **distances séparatrices** permettra notamment de réduire les nuisances engendrées par ces activités.

La Ville reconnaît la présence **d'îlots déstructurés** sur son territoire. La réalisation d'une planification détaillée visant à l'identification des îlots déstructurés existants permettra d'assurer la gestion de leur développement en autorisant uniquement les interventions de consolidation. De plus, dans l'optique d'un développement harmonieux de la zone agricole, la Ville devra prohiber la création de nouveaux îlots déstructurés. Cependant, le secteur identifié comme celui du Sanctuaire de la Vallée du Richelieu situé autour du Golf de la Vallée du Richelieu fait exception puisque ce secteur a fait l'objet d'une décision favorable du Tribunal administratif du Québec datée du 10 mars 2009 (dossier STE-M-0921 28-0404) pour un projet domiciliaire basé sur les principes d'un « Adult active community ».

### **Moyens de mise en œuvre**

Conscientisation des agriculteurs à l'application des principes du développement durable aux activités agricoles.

Identification et gestion des îlots déstructurés en territoire agricole.

Mise à jour de dispositions spécifiques concernant les distances séparatrices relatives à la gestion des odeurs en milieu agricole.

5.5.3 OBJECTIF **6.3**  
Promouvoir le  
développement  
agroalimentaire et  
agrotouristique ainsi  
que les activités  
saisonnères

Une partie du territoire agricole reconnu par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles demeure peu exploitée à des fins agricoles et comporte des **terres en friche ou boisées**.

La dynamisation du milieu agricole passe par le développement **d'activités connexes à l'agriculture**, dont les activités agroalimentaires, agrotouristiques et saisonnières. Celles-ci représentent des créneaux à développer afin de renforcer le rôle joué par l'agriculture dans l'économie locale et régionale. Ces activités contribueront également à la promotion touristique de la Ville.

**Moyens de mise en œuvre**

Élaboration d'une stratégie de mise en valeur du territoire agricole à des fins agrotouristiques.

Élaboration d'une politique de promotion des activités saisonnières (développement thématique, promotion du milieu rural, etc.).

Adoption de dispositions spécifiques concernant les usages agroalimentaires et agrotouristiques en zone rurale et agricole.

## 5.6 ORIENTATION 7

### UN ENVIRONNEMENT URBAIN ET NATUREL SAIN ET RESPECTÉ

Le territoire de Sainte-Julie recèle plusieurs éléments d'intérêt **esthétique et naturels**. Parmi eux, mentionnons le mont Saint-Bruno, les Bois de Verchères et de Saint-Amable, les coteaux et le parc Edmour-J.-Harvey.

*(N-03) 28/08/15*

La Ville souhaite se doter d'un **cadre environnemental supérieur** qui intègre les principes du développement durable et qui soit applicable tant en milieu urbain qu'en milieu naturel. L'intégration de ce cadre environnemental dans la planification du territoire permettra d'assurer le maintien et l'accroissement de la biomasse, qui est fortement présente dans les milieux de vie mais qui est parfois plus limitée dans les quartiers plus récents et le long de certains axes commerciaux. Par ailleurs, l'incidence des contraintes naturelles et anthropiques sur les milieux de vie et sur la sécurité publique devra également être pris en compte. La notion de la gestion des risques environnementaux, par exemple ceux associés aux gaz de schiste, est au cœur des préoccupations de la Ville.

*(N-12) 15/03/24*

L'intégration d'un cadre en environnemental supérieur permettra également de lutter contre le phénomène des îlots de chaleur urbain, induit notamment par les grands espaces minéralisés ayant peu de végétation ou de plans d'eau.

Le concept d'organisation spatiale privilégie donc l'établissement **d'UN ENVIRONNEMENT URBAIN ET NATUREL SAIN ET RESPECTÉ**. L'atteinte de cette grande orientation repose sur l'élaboration et la mise en œuvre d'une Politique environnementale. D'autres outils sont également proposés au Plan d'urbanisme afin de **rehausser le cadre environnemental** de la Ville, dont l'élaboration d'un Programme de plantation des domaines privés et publics, la réalisation d'une étude spécifique sur la foresterie urbaine et la bonification du règlement relatif à l'abattage d'arbres.

Par ailleurs, **la préservation des espaces et paysages naturels d'intérêt** pourra notamment se faire par la mise à jour du Plan de protection et de mise en valeur de la forêt privée. La gestion des impacts liés aux **contraintes anthropiques** passera entre autres par la mise sur pied de mesures d'atténuation et la bonification du règlement sur les nuisances.

5.6.1 OBJECTIF **7.1**  
**Protéger et mettre en valeur le patrimoine rural, les espaces naturels, les coteaux et les paysages d'intérêt et assurer leur insertion dans la dynamique urbaine**

Le territoire de Sainte-Julie est caractérisé par l'**omniprésence des espaces ruraux et naturels** ainsi que par plusieurs **paysages remarquables**. Soulignons par exemple les terres agricoles, le mont Saint-Bruno, les grands coteaux ainsi que les Bois de Verchères et de Saint-Amable.

*(N-03) 28/08/15*

Dans le but de protéger et de mettre en valeur les espaces naturels, des objectifs particuliers ont été identifiés :

- Assurer une protection adéquate aux superficies boisées d'intérêt des bois et corridors forestiers métropolitains et régionaux;
- Protéger les zones de conservation, soit les habitats fauniques et les espaces présentant un potentiel floristique, de même que les milieux naturels fragiles ;
- Permettre la préservation et la régénération des bois et des corridors forestiers ;
- Favoriser le développement d'activités récréatives compatibles dans les secteurs moins fragiles du territoire et en améliorer les accès.

Soucieuse de maintenir son image de **Ville verte**, Sainte-Julie a à cœur la **préservation des espaces et des paysages naturels d'intérêt** qui la composent et contribuent à l'amélioration de la qualité des milieux de vie. En ce sens, l'élaboration d'un Plan directeur d'aménagement des corridors verts et d'une Politique de protection du patrimoine rural, des paysages d'intérêt, des espaces naturels et des coteaux est préconisée. La mise en œuvre de la Politique environnementale et l'adoption d'un règlement sur l'abattage d'arbres permettront également l'atteinte de cet objectif.

Dans le but de protéger les paysages d'intérêt, la Ville compte réaliser un inventaire d'identification afin de reconnaître leur contribution à la biodiversité, de reconnaître leur valeur identitaire de préserver les éléments structurants qui les composent et de maintenir l'accès aux différents panoramas et point d'intérêt.

La mise à jour du Plan de protection et de mise en valeur de la forêt privée permettra l'atteinte de cet objectif.

**Moyens de mise en œuvre**

Maintien, mise à jour et mise en œuvre de la Politique environnementale.

Élaboration d'une Politique de protection du patrimoine rural, des paysages d'intérêt, des espaces naturels et des coteaux.

Mise en valeur des corridors verts (coteaux, parcs linéaires, liens avec les municipalités adjacentes, liens avec le Parc du Mont-Saint-Bruno, etc.).

Mise en œuvre du projet du corridor forestier proposé par Nature-Action visant à relier entre eux les Bois de Saint-Amable, de Verchères et le mont Saint-Bruno et mise en valeur des étangs de la rue Charlebois.

Mise à jour de la politique de l'arbre et du règlement sur l'abattage d'arbres.

**(N-03)**  
**28/08/15**

Réalisation d'un Plan de conservation intégrant des mesures visant l'encadrement des milieux humides.

Réalisation d'un inventaire d'identification des paysages d'intérêt.



## 5.6.2 OBJECTIF 7.2

**Saisir toutes les opportunités afin de relever le cadre environnemental du développement 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 distribution aux citoyens d'un guide environnemental.
- La conservation de la flore urbaine et la préservation du patrimoine forestier et des coteaux.
- L'aménagement des zones tampons.
- 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 Ville de Sainte-Julie a toujours placé le cadre environnemental au **cœur** de la prise de décision en matière de gestion municipale. Au cours des prochaines années, elle souhaite poursuivre dans le même sens et ainsi saisir toutes les opportunités lui permettant de relever le cadre environnemental. Cet objectif s'inscrit en lien avec les grands principes liés au développement durable et **l'atteinte des objectifs** fixés au Guide d'aménagement et de développement des milieux de vie. Pour se faire, le Plan d'urbanisme propose l'élaboration d'une Politique environnementale, qui viendra guider et encadrer le développement et l'aménagement de la Ville.

En lien avec l'application du **Guide d'aménagement et de développement des milieux de vie** qui prône un cadre urbain de qualité, la Ville pourra également réaliser une étude spécifique sur la foresterie urbaine et adopter certaines mesures relatives à la plantation et à l'abattage d'arbres.

### (N-12) 15/03/24

Afin de lutter contre les changements climatiques (incluant les îlots de chaleur), la Ville adaptera sa réglementation relative aux aménagements extérieurs, aux revêtements de toiture autorisés pour les bâtiments à toit plat, en plus d'élaborer des plans relatifs à l'adaptation aux changements climatiques et aux gaz à effet de serre.

### (N-03) 28/08/15

#### Moyens de mise en œuvre

Mise en œuvre de la Politique environnementale.

Collaboration à la réalisation d'un un Plan de gestion des matières résiduelles (PGMR) compatible avec la Politique québécoise de gestion des matières résiduelles.

Implantation d'une approche environnementale basée sur un système de gestion environnementale applicable au contexte municipal (ex. : Agenda 21, ISO 14 001, etc.).

Élaboration d'un Programme de plantation des domaines privé et public.

Mise à jour des dispositions spécifiques concernant la plantation et l'abattage d'arbres.

Adoption d'un règlement sur les ententes avec les promoteurs (concernant l'obligation de plantation d'arbres).

Mises à jour des dispositions spécifiques concernant les aires de stationnement.

Mises à jour des dispositions spécifiques aux revêtements de toiture autorisés pour les bâtiments à toit plat.

Mise en œuvre d'un plan d'adaptation aux changements climatiques.

Exécution du plan d'action contre les gaz à effet de serre.



5.6.3 **OBJECTIF 7.3**  
**Assurer la gestion des impacts liés aux contraintes anthropiques sur les interfaces sensibles et la cohabitation des usages (terrains contaminés, voies de circulation contraignantes, corridor de transport d'énergie, etc.)**

(N-03) 28/08/15

Le territoire de Sainte-Julie recèle **certains usages contraignants d'origine anthropique** implantés à l'intérieur des milieux de vie. Il s'agit principalement de terrains contaminés, de lieux d'élimination de carcasses automobiles, de lignes de transport d'énergie et de voies de circulation à haut débit. Pour les autres tronçons, tels que pour l'autoroute 20, dans l'éventualité où l'affectation riveraine actuellement présente où les débits journaliers moyens d'été (DJME) seraient modifiés pour devenir une zone sensible, les normes de distances minimales à respecter pour les zones sensibles au bruit devront être appliquées, conformément au « Tableau 3.4 Normes de distances minimales à respecter pour les zones sensibles au bruit routier » du SAD de la MRC de Marguerite-D'Youville. Des problèmes de cohabitation découlent des nuisances sonores, visuelles ou olfactives générées par ces usages.

La Ville de Sainte-Julie vise à assurer la **gestion des impacts** sur les interfaces sensibles. En lien avec son image de « Ville Verte » et l'élaboration du 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 sur les nuisances.

**Moyens de mise en œuvre**

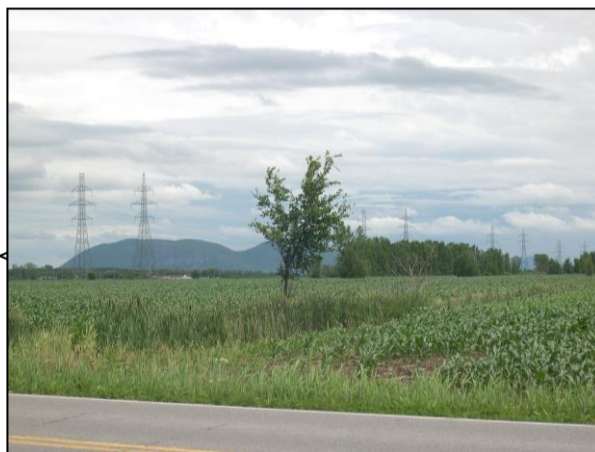
Maintien et mise en œuvre de la Politique environnementale.

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 (autoroute 20, secteurs industriels, 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.



5.6.4 OBJECTIF **7.4**  
Assurer la **sécurité publique** par la **gestion des contraintes naturelles (zones à risque de mouvement de terrain)**

Afin d'assurer la **sécurité publique** sur son territoire, la Ville de Sainte-Julie propose diverses mesures relatives à la gestion des zones à risque de mouvement de terrain localisées le long de certains cours d'eau. La révision de la **cartographie** des zones à risque de mouvement de terrain et l'adoption de **dispositions spécifiques** concernant la protection de ces zones sont notamment proposées. Par ailleurs, la gestion des contraintes naturelles devra être intégrée à l'intérieur de la Politique environnementale.

**Moyens de mise en œuvre**

Maintien et mise en œuvre de la Politique environnementale.

Mise à jour de la cartographie des zones à risque de mouvement de terrain.

Adoption de dispositions spécifiques concernant la protection des zones à risque de mouvement de terrain.



## CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

# CHAPITRE 6.

## CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE



Le **concept d'organisation spatiale** vise à structurer l'ensemble du territoire municipal en regard de **sept grands projets mobilisateurs**. Ceux-ci s'inscrivent en lien avec les orientations et les objectifs d'aménagement et de développement présentés au chapitre précédent et viennent chapeauter le nouveau plan d'urbanisme de la Ville de Sainte-Julie.

Le premier projet vise le **développement, la qualité et la spécificité des milieux de vie**. Concrètement, ce projet se traduit par la détermination de trois milieux de vie (Nord, Sud et rural) répartis sur le territoire municipal. À l'intérieur du milieu rural, le concept identifie également des secteurs projetés pour lesquels une demande d'exclusion de la zone agricole a été déposée.

Le second projet propose la **consolidation du noyau villageois et l'accroissement de son rayonnement**. À cette fin, le concept illustre schématiquement le noyau villageois, implanté au cœur du milieu de vie Nord.

Le troisième projet s'inscrit en lien avec la **protection, la mise en valeur et l'accessibilité au réseau récréatif et paysager**. Ce projet vise les grands équipements soit le parc du Mont-Saint-Bruno, les Bois de Saint-Amable et de Verchères, le parc Edmour-J.-Harvey et le golf de la Vallée-du-Richelieu, ainsi que les grands côteaux.

Le quatrième projet concerne **l'utilisation judicieuse des composantes structurantes de la Ville dans le développement stratégique des pôles à vocation économique**. En lien avec ce projet, le concept illustre les secteurs industriels existants ainsi que celui pour lequel une demande d'exclusion de la zone agricole a été déposée. Il présente également le pôle administratif, le pôle institutionnel ainsi que les secteurs commerciaux actuels et futurs.

Le cinquième projet vise **le rehaussement de l'image de la Ville et la requalification des axes routiers**. Ce projet se traduit par l'identification des axes routiers majeurs (autoroutes, route nationale), des portes d'entrée territoriales et urbaines, des accès au réseau autoroutier et du carrefour autoroutier A-20 / A-30.

Le sixième projet se rapporte à **la protection et la mise en valeur du territoire et des activités rurales et agricoles**. À cette fin, la zone agricole et rurale a été identifiée au concept d'organisation spatiale.

(R-03) 28/08/15

Le septième projet traite de **la préservation et de la mise en valeur du cadre environnemental de la Ville**. En lien avec ce projet, les contraintes naturelles et anthropiques qui caractérisent le territoire (zones à risque de mouvement de terrain, voies de circulation contraignantes, lignes de transport d'énergie, etc.) ainsi que les espaces et paysages d'intérêt (bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain, bois d'intérêt régional, habitats fauniques, etc.) ont été repris au **plan 3 – Intérêts et contraintes**.

Chacun des grands projets correspond à une grande orientation et est appuyé par une série d'objectifs ainsi que par différents moyens de mise en œuvre. Les sept (7) trames s'assemblent pour former le concept d'organisation spatiale de la Ville de Sainte-Julie. Le **plan 1 - Concept d'organisation spatiale** illustre schématiquement l'organisation générale projetée des différentes composantes de la Ville et les interrelations entre celles-ci.

**AIRES D’AFFECTATION DU SOL  
ET DENSITÉ D’OCCUPATION**

# CHAPITRE 7.

## AIRES

### D'AFFECTATION DU SOL ET DENSITÉ D'OCCUPATION

*(M-03) 28/08/15*

Les aires d'affectation du sol visent à définir de façon générale, la vocation dominante des différentes parties du territoire de la Ville de façon à répondre aux orientations et objectifs d'aménagement. Elles constituent un outil important dans la caractérisation du territoire et dans son développement. Elles respectent les grandes affectations prévues au schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Marguerite-D'Youville en vigueur sur le territoire de la Ville de Sainte-Julie qui précise les fonctions dominantes pour chacun des secteurs du territoire régional.

## 7.1 NOMENCLATURE DES AIRES D'AFFECTATION

## 7.2 DENSITÉ ET INTENSITÉ D'OCCUPATION AU SOL



### 7.2.1 Identification des aires

Chacune des aires d'affectation délimitée au **plan 2 – Aires d'affectation du territoire** est identifiée par deux ou trois lettres indiquant la ou les fonctions dominantes (par exemple RS). Le tableau suivant présente leur identification selon deux aires territoriales distinctes. La synthèse de leur nomenclature ainsi que des fonctions compatibles est inscrite au tableau 31.

Tableau 14– Identification des aires d'affectation

(N-03) 28/08/15

Identification des aires d'affectations	
Territoire situé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation	Territoire régi par la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i>
<b>RA</b> Résidentielle faible densité	AE Agricole extensive
<b>RM</b> Résidentielle moyenne densité	<b>AG Agricole</b>
<b>RF</b> Résidentielle forte densité	<b>AR Agricole résidentielle</b>
<b>IN</b> Industrielle	AI <b>Agricole industrielle</b>
<b>PI</b> Publique et institutionnelle	ARE Agricole récréative extensive
<b>CL</b> Commerciale locale	ARI Agricole récréative intensive
<b>CR</b> Commerciale régionale	CS Conservation
<b>NV</b> Noyau villageois	
<b>MU</b> Multifonctionnelle	

### 7.2.2 Compatibilité des usages

Pour chacune des aires d'affectation attribuée au territoire, les usages autorisés sont précisés selon deux catégories : usages compatibles et usages assujettis à certaines balises.

Les densités d'occupation résidentielle du sol sont prescrites par un nombre de logements à l'hectare. Par ailleurs, l'intensité d'occupation des autres usages est déterminée par un coefficient d'occupation du sol (c.o.s.).

La densité d'occupation du sol d'une aire d'affectation habitation se définit comme le rapport maximal permis entre le nombre d'unités de logements de chacun des bâtiments et la superficie nette du terrain sur lequel il est érigé (nombre de logements à l'hectare).

Une densité est considérée comme faible lorsque le nombre de logements à l'hectare est inférieur à 20, moyenne lorsque celui-ci se situe entre 20 et 40 et forte dans le cas où le nombre de logements à l'hectare est supérieur à 40.

L'intensité d'occupation du sol des autres aires d'affectation (conservation, industrielle, publique et institutionnelle, etc.) se définit comme le rapport maximal permis entre la superficie brute totale de plancher de chacun des étages des bâtiments principaux et accessoires et la superficie nette du terrain sur lequel ils sont érigés (coefficient d'occupation du sol).



### 7.3 AFFECTATION DES AIRES, LEUR DENSITÉ ET/OU LEUR INTENSITÉ D'OCCUPATION

(N-03) 28/08/15

Conséquemment, la densité résidentielle maximale et l'intensité d'occupation prescrite, pour tout usage autre que résidentiel autorisé dans une zone applicable à la réglementation d'urbanisme, ne doit pas dépasser l'indice prescrit pour l'aire d'affectation à l'intérieur de laquelle se situe cette zone.

L'objectif est d'assurer une optimisation de la ressource « sol » et de favoriser une augmentation des densités d'occupation dans les nouveaux secteurs résidentiels et plus particulièrement autour des infrastructures de transport collectif et des équipements scolaires et de santé.

Les tableaux suivants présentent les usages compatibles, les usages compatibles selon certaines balises ainsi que la densité et l'intensité d'occupation pour chacune des aires d'affectation du sol.

**Cependant, tel que prescrit par le schéma d'aménagement et de développement, les critères de densification ne doivent pas être inférieurs aux dispositions particulières suivantes pour l'ensemble des nouvelles zones résidentielles non développées :**

1. Les terrains qui ne sont pas situés à proximité des infrastructures de transport collectif et des équipements scolaires et de santé doivent :
  - a) Avoir une densité résidentielle brute moyenne de 30 logements à l'hectare et plus ;
  - b) Doivent être desservis par l'égout et l'aqueduc.
2. Les terrains situés dans un rayon de 500 mètres d'un équipement scolaire et/ou de santé doivent :
  - a) avoir une densité résidentielle brute moyenne de 32 logements à l'hectare et plus ;
  - b) doivent être desservis par l'égout et l'aqueduc.
3. Les terrains situés à proximité d'une infrastructure de transport collectif doivent respecter les dispositions suivantes.

(R-03) 28/08/15

Les présents critères s'appliquent aux terrains résidentiels non développés ou qui seront redéveloppés situés dans les secteurs TOD et des corridors de transport existants. Il s'agit des terrains situés à proximité des infrastructures de transport collectif structurantes (stationnement incitatif) existantes ou projetées. Ces secteurs sont identifiés de manière théorique dans un rayon de 500 mètres autour des stationnements incitatifs des terminus d'autobus. Leur délimitation, sans toutefois être inférieure à un rayon de 1 000 mètres à Sainte-Julie, est précisée au plan 3, en tenant compte des contraintes physiques, naturelles et anthropiques et se limiter à l'intérieur du périmètre urbain.

(R-09) 17/01/20

1. La densité résidentielle brute moyenne des terrains ne doit pas être inférieure à 40 logements à l'hectare.
2. Tous les terrains doivent être desservis par l'égout et l'aqueduc.
3. Ces secteurs doivent faire l'objet d'une planification détaillée basée sur une vision de développement et prenant en compte les critères suivants :
  - Si les densités moyennes brutes devraient en général être modulées à l'intérieur d'une aire TOD en favorisant des concentrations plus élevées à proximité des terminus d'autobus, ce secteur doit quant à lui, tenir compte de ses contraintes particulières, identifiées au plan 3. La présence résidentielle doit donc être réduite à proximité immédiate de l'autoroute A20.

(M-05  
19/01/18

- La mixité des types de logement est encouragée de manière à convenir à une clientèle variée;
- Dans le cas de nouveaux secteurs à développer, le tracé des rues doit s'intégrer à la trame urbaine existante, notamment en favorisant les liens piétonniers et cyclables directs vers le terminus d'autobus;
- L'aménagement des espaces publics doit favoriser le transport actif, notamment grâce à des aménagements assurant le confort et la sécurité des piétons et cyclistes, en particulier aux abords des terminus d'autobus et des stationnements incitatifs (mobilier urbain, places publiques, aménagements paysagers, traverses piétonnes, pistes cyclables, etc.);
- La mixité des usages, horizontale et verticale, doit être favorisée, en particulier dans les secteurs directement adjacents au terminus d'autobus;
- Le cadre bâti devrait être dense, de facture architecturale diversifiée et implanté en front de rue;
- La gestion du stationnement hors rue devrait limiter le nombre de places et réduire leur empreinte (stationnements souterrains ou étagés) afin de créer un environnement urbain plus convivial, prioriser le transport collectif et actif et en aucun temps compromettre la mobilité du piéton;
- Intégrer les principes de développement durable aux aménagements et constructions proposés (bâtiments à haute performance éco énergétique, récupération et rétention des eaux de pluie, protection des milieux naturels, utilisation d'essences indigènes, respect du caractère historique et culturel, etc.).

**7.3.1 Aires d'affectation situées à l'intérieur du périmètre d'urbanisation**

(M-03) 28/08/15

**Tableau 15 – Usages, densité et intensité de l'aire d'affectation Résidentielle de faible densité « RA »**

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
Habitation Commerce et service non structurant Commerce de quartier Équipement public, institutionnel et communautaire non structurant Activité récréative extensive Parcs et espaces verts Activité de conservation Utilités publiques et infrastructures	Aucun
DENSITÉ D'OCCUPATION	
Maximum de 30 logements à l'hectare	
INTENSITÉ D'OCCUPATION	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) maximal de 2,0	

**Tableau 16 – Usages, densité et intensité de l'aire d'affectation Résidentielle de moyenne densité « RM »**

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
Habitation Activité récréative extensive Parcs et espaces verts Activité de conservation Utilités publiques et infrastructures	Aucun
DENSITÉ D'OCCUPATION	
Nombre de logements à l'hectare variant entre 30 et 40	
INTENSITÉ D'OCCUPATION	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) maximal de 2,0	

**Tableau 17– Usages, densité et intensité de l'aire d'affectation Résidentielle de forte densité « RF »**

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
Habitation Activité récréative extensive Parcs et espaces verts Activité de conservation Utilités publiques et infrastructures	<b>Commerce et service non structurant.</b> Uniquement les commerces de support à la fonction résidentielle.
DENSITÉ D'OCCUPATION	
Nombre de logements à l'hectare de 40 et plus	
INTENSITÉ D'OCCUPATION	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) maximal 2,0	

Tableau 18 – Usages et intensité de l'aire d'affectation Industrielle « IN »

Usages compatibles	Usages ASSUJETTIS À CERTAINES balises
Industrie sans incidence environnementale	Commerce et service non structurant. Uniquement les commerces de support à la fonction industrielle.
Activité récréative extensive	Bureau non structurant. Superficie maximale de plancher de 150 mètres carrés.
Parcs et espaces verts	Équipement public, institutionnel et communautaire structurant. Uniquement les centres de formation professionnelle.
Activité de conservation	Commerce lourd. Superficie maximale de plancher de 2 500 mètres carrés.
Utilités publiques et infrastructures	
<b>INTENSITÉ d'occupation</b>	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) maximal de 2,0	

Tableau 19– Usages et intensité de l'aire d'affectation Publique et institutionnelle « PI »

(N-02) 15/09/16

Usages compatibles	Usages ASSUJETTIS À CERTAINES balises
Bureau non structurant	Aucun
Équipement public, institutionnel et communautaire structurant	
Équipement public, institutionnel et communautaire non structurant	
Activité récréative extensive	
Activité récréative intensive	
Parcs et espaces verts	
Activité de conservation	
Utilités publiques et infrastructures	
Commerce et service non structurant	
<b>INTENSITÉ d'occupation</b>	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) maximal de 0,5	

(N-02) 15/09/16

Tableau 19.1 : Usages, densité et intensité de l'aire d'affectation Publique institutionnelle  
– 1 « PI-1 »

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bureau structurant</li> <li>Bureau non structurant</li> <li>Équipement public, institutionnel et communautaire structurant</li> <li>Équipement public, institutionnel et communautaire non structurant</li> <li>Garderie</li> <li>Parcs et espaces verts</li> <li>Utilités publiques et infrastructures</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Commerce de quartier, aux étages inférieurs et en mixité avec du bureau</li> <li>Commerce et service non structurant, aux étages inférieurs et en mixité avec du bureau</li> <li>Commerce structurant d'une superficie maximale de 5 000 m<sup>2</sup></li> </ul>
<b>HAUTEURS ET RATIO D'OCCUPATION</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Hauteur minimale/maximale : 2/6 étages</li> </ul>	

Tableau 20 – Usages, densité et intensité de l'aire d'affectation Commerciale locale « CL »

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Habitation</li> <li>• Commerce de quartier</li> <li>• Bureau non structurant</li> <li>• Équipement public, institutionnel et communautaire non structurant</li> <li>• Activité récréative extensive</li> <li>• Parcs et espaces verts</li> <li>• Activité de conservation</li> <li>• Utilités publiques et infrastructures</li> </ul>	Aucun
<b>DENSITÉ D'OCCUPATION</b>	
Maximum de 30 logements à l'hectare	
<b>INTENSITÉ D'OCCUPATION</b>	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) maximal de 2,0	

Tableau 21 – Usages et intensité de l'aire d'affectation Commerciale régional « CR »

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Commerce et service structurant</li> <li>• Commerce et service non structurant</li> <li>• Bureau structurant</li> <li>• Bureau non structurant</li> <li>• Équipement public, institutionnel et communautaire structurant</li> <li>• Équipement public, institutionnel et communautaire non structurant</li> <li>• Activité récréative extensive</li> <li>• Activité récréative intensive</li> <li>• Parcs et espaces verts</li> <li>• Activité de conservation</li> <li>• Utilités publiques et infra-structures</li> </ul>	Aucun
<b>INTENSITÉ D'OCCUPATION</b>	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) maximal de 3,0	

**Tableau 21.1 : Usages, densité et intensité de l'aire d'affectation Commerce régional - 1  
« CR-1 »**

(N-05) 19/01/18 (R-06) 26/08/18 – (R-08) 12/04/19

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bureau non structurant</li> <li>• Bureau structurant</li> <li>• Commerces d'hébergement</li> <li>• Hôtel</li> <li>• Parcs et espaces verts</li> <li>• Utilités publiques et infrastructures</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Commerce de quartier ainsi que commerce et services non structurants, aux étages inférieurs et en mixité avec du bureau. Un maximum de six (6) bâtiments abritant ces usages peuvent être implantés dans des bâtiments ne comptant aucune mixité, d'une hauteur minimale de 9,4 mètres pour les bâtiments en bordure du boulevard Armand-Frappier et de 6 mètres pour ceux en bordure de l'Autoroute 20 et de la sortie 102.</li> <li>• Commerce de quartier ainsi que commerce et services non structurants, contingentés dans un (1) bâtiment, d'un (1) étage d'au moins six (6) mètres, comprenant des locaux d'une superficie maximale de 1 100 m<sup>2</sup></li> <li>• Commerce et service structurant, théâtre, salle de spectacle, cinéma, loterie et jeux du hasard, d'une superficie minimale de 2 000 m<sup>2</sup> et maximale de 7 000 m<sup>2</sup> dont un seul d'une hauteur d'un (1) étage d'au moins six (6) mètres, tout autre devant avoir une hauteur minimale de trois (3) étages et une superficie au sol maximale de 1 100 m<sup>2</sup></li> <li>• Station-service, uniquement dans la portion de l'aire située au sud du prolongement du boulevard Armand-Frappier, contingentée à une (1), dans un bâtiment d'un (1) étage d'une superficie au sol minimale de 475 m<sup>2</sup> et d'une hauteur d'au moins six (6) mètres</li> </ul>
HAUTEURS ET RATIO D'OCCUPATION	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hauteurs : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Minimum 1 étage de 9,4 mètres en bordure du boulevard Armand-Frappier;</li> <li>▪ Minimum 1 étage de 6 mètres en bordure de l'Autoroute 20 et de la sortie 102.</li> </ul> </li> <li>• Superficie minimale d'implantation au sol : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Commerce de vente au détail en mixité avec commerce de services et ou bureaux : 600 m<sup>2</sup></li> <li>▪ Commerces de quartier ainsi que commerce et services non structurants : un bâtiment d'une superficie minimale de 350 m<sup>2</sup>, les autres d'une superficie minimale de 700 m<sup>2</sup></li> </ul> </li> <li>• Marge minimale : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Marge zéro (0) pour les bâtiments jumelés</li> </ul> </li> </ul>	

**Tableau 22 – Usages, densité et intensité de l'aire d'affectation Noyau villageois « NV »**

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Habitation</li> <li>• Commerce de quartier</li> <li>• Équipement public, institutionnel et communautaire non structurant</li> <li>• Activité récréative extensive</li> <li>• Parcs et espaces verts</li> <li>• Activité de conservation</li> <li>• Utilités publiques et infra-structures</li> </ul>	<p><b>Commerce et service non structurant.</b> Superficie maximale de plancher de 150 mètres carrés.</p> <p><b>Bureau non structurant.</b> Superficie maximale de plancher de 150 mètres carrés.</p>
<b>DENSITÉ D'OCCUPATION</b>	
Nombre de logements à l'hectare variant entre 30 et 65	
<b>INTENSITÉ D'OCCUPATION</b>	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) maximal de 2,0	

(N-03) 28/08/15

(M-05) 19/01/18

Tableau 23 - Usages, densité et intensité de l'aire d'affectation multifonctionnelle

Usages compatibles	Usages assujettis à certaines balises
Habitation Commerce de quartier Commerce et service structurant Commerce et service non structurant Bureau structurant Bureau non structurant Équipement public, institutionnel et communautaire structurant Équipement public, institutionnel et communautaire non structurant Activité récréative extensive Activité récréative intensive Parcs et espaces verts Activité de conservation Utilités publiques et infrastructures	Aucun
Densité d'occupation	
Nombre de logements à l'hectare d'au moins 40.	
Intensité d'occupation	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s.) minimal de 2,0	

(N-04) 13/10/17 - (M-05) 19/01/18 – (R-09) 17/01/20

Tableau 23.1 : Usages, densité et intensité de l'aire d'affectation multifonctionnelle – 1 « MU-1 »

SAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
<ul style="list-style-type: none"> <li>Habitation</li> <li>Bureau non structurant</li> <li>Bureau structurant</li> <li>Parcs et espaces verts</li> <li>Utilités publiques et infrastructures</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Commerce de quartier, aux étages inférieurs en mixité avec de l'habitation ou du bureau</li> <li>Commerce et service non structurant, aux étages inférieurs en mixité avec de l'habitation ou du bureau</li> <li>Commerce et service non structurant sans mixité, contingenté à deux (2) bâtiments, implantés en bordure du chemin du Fer-à-Cheval</li> <li>Commerce structurant, contingenté à un (1), implanté en mixité avec de l'habitation, du commerce ou du bureau</li> <li>Équipement public, institutionnel et communautaire structurant ou non structurant en mixité avec de l'habitation, du commerce ou du bureau</li> <li>Station-service, contingentée à une (1) dans le secteur</li> </ul>
HAUTEURS ET RATIO D'OCCUPATION	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Hauteur minimale/maximale des bâtiments résidentiels et mixtes : 3/8 étages</li> <li>Hauteur minimale/maximale des bâtiments commerciaux sans mixité : 1 /2 étages</li> <li>Hauteur minimale/maximale d'une station-service : 1 /2 étages</li> <li>Densité d'occupation du sol minimale (habitation) : 100 logements à l'hectare</li> </ul>	



**(N-04) 13/10/17 (R-05) 19/01/18****Tableau 23.2 : Usages, densité et intensité de l'aire d'affectation multifonctionnelle – 2 « MU-2 »**

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Habitation</li> <li>• Bureau non structurant</li> <li>• Bureau structurant</li> <li>• Parcs et espaces verts</li> <li>• Utilités publiques et infrastructures</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Commerce structurant, contingenté à un (1), d'une superficie maximale de 5 000 m<sup>2</sup> et d'une hauteur minimale d'un (1) étage d'au moins 6 mètres</li> <li>• Commerce de quartier et commerce et services non structurants, d'une superficie maximale de 1 100 m<sup>2</sup>, contingentés dans un (1) bâtiment et d'une hauteur minimale d'un (1) étage d'au moins 6 mètres</li> <li>• Une mixité des usages commerciaux et résidentiels est obligatoire dans l'aire d'affectation, mais peut se faire de façon verticale ou horizontale dans des bâtiments distincts</li> </ul>
HAUTEURS ET RATIO D'OCCUPATION	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hauteur minimale/maximale (si l'usage est non-balisé) : 1 étage d'au moins 6 mètres/ 8 étages</li> <li>• Densité d'occupation du sol minimale (habitation) : 40 logements par hectare</li> </ul>	

**(N-06) 23/08/18****Tableau 23.3 : Usages, densité et intensité de l'aire d'affectation multifonctionnelle – 3 « MU-3 »**

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Habitation</li> <li>• Bureau non structurant</li> <li>• Bureau structurant</li> <li>• Parcs et espaces verts</li> <li>• Utilités publiques et infrastructures</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Commerce de quartier ainsi que commerce et services non structurants, d'une superficie maximale de 1 100 m<sup>2</sup>, contingentés dans un (1) bâtiment et d'une hauteur minimale d'un (1) étage d'au moins 6 mètres</li> <li>• Mixité des usages commerciaux et résidentiels est obligatoire dans l'aire d'affectation</li> </ul>
HAUTEURS ET RATIO D'OCCUPATION	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hauteur minimale/maximale (si l'usage est non-balisé) : 1/10 étages</li> <li>• Densité d'occupation du sol minimale (habitation) : 40 logements à l'hectare</li> </ul>	

**7.3.2 Aires d'affectation situées à l'intérieur de la zone agricole permanente**

(N-03) 28/08/15

Tableau 24– Usages, densité et intensité de l'aire d'affectation Agricole extensive « AE »

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
Activité récréative extensive Parcs et espaces verts Activité de conservation Activité agricole Utilités publiques et infrastructures Gestion matières résiduelles	<p><b>Habitation.</b> Droits d'usage résidentiel et autorisations prévues en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles seulement.</p> <p><b>Commerce et service non structurant.</b> Uniquement les commerces agroalimentaires.</p> <p><b>Gestion matières résiduelles :</b> La gestion des matières résiduelles est moyennement compatible dans cette aire, car seuls l'entreposage, le traitement, la valorisation ou le recyclage des matières résiduelles générées par une entreprise agricole sont permis, ainsi que la gestion des matières résiduelles opérée par des commerces de détail qui reçoivent, dans le but d'en faire la récupération et le recyclage, des résidus de même nature que les produits qu'ils vendent. De plus, l'implantation de fosses de stockage de matières résiduelles fertilisantes (MRF) est permise uniquement dans la zone agricole permanente à l'extérieur des limites de protection d'odeurs qui ceinturent les affectations autres qu'agricoles. Ces limites de protection sont illustrées au plan 3.1</p>
DENSITÉ D'OCCUPATION	
Maximum de 0,2 logement à l'hectare	
INTENSITÉ D'OCCUPATION	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) maximal de 0,5	

Tableau 25– Usages, densité et intensité de l'aire d'affectation Agricole « AG »

(N-03) 28/08/15

(R-07) 09/11/18

Usages compatibles	Usages ASSUJETTIS À CERTAINES balises
Activité récréative extensive Parcs et espaces verts Activité de conservation Activité agricole Activité agrotouristique Utilités publiques et infrastructures Gestion matières résiduelles	Habitation. Droits d'usage résidentiel et autorisations prévues en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles seulement. Commerce et service non structurant. Uniquement les commerces agroalimentaires. Activité forestière. Uniquement les activités sylvicoles, les pépinières et les érablières. Gestion matières résiduelles : La gestion des matières résiduelles est moyennement compatible dans cette aire, car seuls l'entreposage, le traitement, la valorisation ou le recyclage des matières résiduelles générées par une entreprise agricole sont permis, ainsi que la gestion des matières résiduelles opérée par des commerces de détail qui reçoivent, dans le but d'en faire la récupération et le recyclage, des résidus de même nature que les produits qu'ils vendent. De plus, l'implantation de fosses de stockage de matières résiduelles fertilisantes (MRF) est permise uniquement dans la zone agricole permanente à l'extérieur des limites de protection d'odeurs qui ceinturent les affectations autres qu'agricoles. Ces limites de protection sont illustrées au plan 3.1.
<b>Densité d'occupation</b>	
Ensemble de la zone agricole : Maximum de 0,2 logement à l'hectare pour les nouvelles constructions	
Sanctuaire de la Vallée du Richelieu : Maximum de 40 logements à l'hectare	
<b>INTENSITÉ d'occupation</b>	
Ensemble de la zone agricole : Coefficient d'occupation du sol maximal de 0,5	
Sanctuaire de la Vallée du Richelieu : Coefficient d'occupation du sol maximal de 2,0	

(N-03) 28/08/15

Tableau 26 – Usages et intensité de l'aire d'affectation Agricole industrielle « AI »

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
Industrie sans incidence environnementale Activité récréative extensive Parcs et espaces verts Activité de conservation Activité agricole Utilités publiques et infrastructures Gestion matières résiduelles	Aucun Gestion matières résiduelles : La gestion des matières résiduelles est moyennement compatible dans cette aire, car seuls l'entreposage, le traitement, la valorisation ou le recyclage des matières résiduelles générées par une entreprise agricole sont permis, ainsi que la gestion des matières résiduelles opérée par des commerces de détail qui reçoivent, dans le but d'en faire la récupération et le recyclage, des résidus de même nature que les produits qu'ils vendent. De plus, l'implantation de fosses de stockage de matières résiduelles fertilisantes (MRF) est permise uniquement dans la zone agricole permanente à l'extérieur des limites de protection d'odeurs qui ceinturent les affectations autres qu'agricoles. Ces limites de protection sont illustrées au plan 3.1.
<b>INTENSITÉ D'OCCUPATION</b>	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) maximal de 2,0	

Tableau 27– Usages, densité et intensité de l'aire d'affectation Agricole résidentielle « AR »

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
<b>Habitation</b> <b>Activité récréative extensive</b> <b>Parcs et espaces verts</b> <b>Activité de conservation</b> <b>Activité agricole</b> <b>Activité agro-touristique</b> <b>Utilités publiques et infrastructures</b> <b>Gestion matières résiduelles</b>	<p>-</p> <p><b>Gestion matières résiduelles :</b> La gestion des matières résiduelles est moyennement compatible dans cette aire, car seuls l'entreposage, le traitement, la valorisation ou le recyclage des matières résiduelles générées par une entreprise agricole sont permis, ainsi que la gestion des matières résiduelles opérée par des commerces de détail qui reçoivent, dans le but d'en faire la récupération et le recyclage, des résidus de même nature que les produits qu'ils vendent. De plus, l'implantation de fosses de stockage de matières résiduelles fertilisantes (MRF) est permise uniquement dans la zone agricole permanente à l'extérieur des limites de protection d'odeurs qui ceinturent les affectations autres qu'agricoles. Ces limites de protection sont illustrées au plan 3.1.</p>
DENSITÉ D'OCCUPATION	
Maximum de 17 logements à l'hectare	
INTENSITÉ D'OCCUPATION	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) maximal de 2	

(N-03) 28/08/15

Tableau 28 – Usages et intensité de l'aire d'affectation Agricole récréative extensive « ARE »

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
<b>Activité récréative extensive</b> <b>Parcs et espaces verts</b> <b>Activité de conservation</b> <b>Activité agricole</b> <b>Utilités publiques et infrastructures</b> <b>Gestion matières résiduelles</b>	<p><b>Gestion matières résiduelles :</b> La gestion des matières résiduelles est moyennement compatible dans cette aire, car seuls l'entreposage, le traitement, la valorisation ou le recyclage des matières résiduelles générées par une entreprise agricole sont permis, ainsi que la gestion des matières résiduelles opérée par des commerces de détail qui reçoivent, dans le but d'en faire la récupération et le recyclage, des résidus de même nature que les produits qu'ils vendent. De plus, l'implantation de fosses de stockage de matières résiduelles fertilisantes (MRF) est permise uniquement dans la zone agricole permanente à l'extérieur des limites de protection d'odeurs qui ceinturent les affectations autres qu'agricoles. Ces limites de protection sont illustrées au plan 3.1.</p>
INTENSITÉ D'OCCUPATION	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) maximal de 0,2	

(N-03) 28/08/15

Tableau 29 – Usages et intensité de l'aire d'affectation Agricole récréative intensive « ARI »

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
Activité récréative extensive Activité récréative intensive Parcs et espaces verts Activité de conservation Activité agricole Utilités publiques et infrastructures Gestion matières résiduelles	<p><b>Commerce et service non structurant.</b> Les commerces de support à la récréation sont spécifiquement autorisés. Ceux-ci doivent occuper au maximum 10 % de la superficie brute de l'aire d'affectation.</p> <p><b>Gestion matières résiduelles :</b> La gestion des matières résiduelles est moyennement compatible dans cette aire, car seuls l'entreposage, le traitement, la valorisation ou le recyclage des matières résiduelles générées par une entreprise agricole sont permis, ainsi que la gestion des matières résiduelles opérée par des commerces de détail qui reçoivent, dans le but d'en faire la récupération et le recyclage, des résidus de même nature que les produits qu'ils vendent. De plus, l'implantation de fosses de stockage de matières résiduelles fertilisantes (MRF) est permise uniquement dans la zone agricole permanente à l'extérieur des limites de protection d'odeurs qui ceinturent les affectations autres qu'agricoles. Ces limites de protection sont illustrées au plan 3.1.</p>
INTENSITÉ D'OCCUPATION	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) maximal de 0,2	

Tableau 30 – Usages et intensité de l'aire d'affectation Conservation « CS »

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
Activité récréative Parcs et espaces verts Activité de conservation Activité Utilités publiques et infrastructures	Aucun
INTENSITÉ D'OCCUPATION	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) maximal 0,2	

Tableau 31– Synthèse de la compatibilité des usages des aires d'affectation du sol

Fonctions (M-02) – 15/09/16 (N-04) – 13/10/17 (M-06) – 23/08/18 (M-07) – 09/11/18	Habitation	Commerce et service structurant	Commerce et service non structurant <sup>2</sup>	Commerce de quartier	Bureau structurant <sup>1</sup>	Bureau non structurant <sup>2</sup>	Équipement public, institutionnel et communautaire structurant	Équipement public, institutionnel et communautaire non structurant	Industrie sans incidence environnementale	Commerce lourd <sup>2</sup>	Activité récréative extensive	Activité récréative intensive	Parcs et espaces verts	Activité de conservation	Activité d' extraction et de revalorisation	Activité agricole	Activité agro-touristique	Activité forestière	Utilités publiques et infrastructures	Gestion des matières résiduelles	Nombre de logements à l' hectare minimal / maximal	Coefficient d' occupation du sol (c.o.s.) maximal
<b>Territoire situé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation</b>																						
Résidentielle faible densité « RA »	●	-	●	●	-	-	-	●	-	-	●	-	●	●	-	-	-	-	●	-	20	2,0
Résidentielle moyenne densité « RM »	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	-	●	●	-	-	-	-	●	-	17 / 40	2,0
Résidentielle forte densité « RF »	●	-	● <sup>3</sup>	-	-	-	-	-	-	-	●	-	●	●	-	-	-	-	●	-	30 / 80	2,0
Industrielle « IN »	-	-	● <sup>4</sup>	-	-	● <sup>5</sup>	● <sup>6</sup>	-	●	●	●	-	●	●	-	-	-	-	●	-	n.a.	2,0
Publique et institutionnelle « PI »	-	-	●	-	-	●	●	●	-	-	●	●	●	●	-	-	-	-	●	-	n.a.	0,5
Public et institutionnelle - 1 « PI-1 »	-	● <sup>13</sup>	● <sup>13</sup>	● <sup>13</sup>	●	●	●	●	-	-	-	-	●	-	-	-	-	-	●	-	n.a.	
Commerciale locale « CL »	●	-	●	●	-	●	-	●	-	-	●	-	●	●	-	-	-	-	●	-	20	2,0
Commerciale régionale « CR »	-	●	●	-	●	●	●	●	-	-	●	●	●	●	-	-	-	-	●	-	n.a.	3,0
Commerciale régionale – 1 « CR-1 »	-	● <sup>14</sup>	● <sup>14</sup>	● <sup>14</sup>	●	●	-	-	-	-	-	-	●	-	-	-	-	-	●	-	n.a.	
Noyau villageois « NV »	●	-	● <sup>5</sup>	●	-	● <sup>5</sup>	-	●	-	-	●	-	●	●	-	-	-	-	●	-	17 / 65	2,0
Multifonctionnelle « MU »	●	●	●	●	●	●	●	●	-	-	●	●	●	●	-	-	-	-	●	-	40	2,0
Multifonctionnelle – 1 « MU - 1 »	●	● <sup>15</sup>	● <sup>15</sup>	● <sup>15</sup>	●	●	-	-	-	-	-	-	●	-	-	-	-	-	●	-	40	
Multifonctionnelle – 2 « MU - 2 »	●	● <sup>16</sup>	● <sup>16</sup>	● <sup>16</sup>	●	●	-	-	-	-	-	-	●	-	-	-	-	-	●	-	40	
Multifonctionnelle – 3 « MU - 3 »	●	● <sup>17</sup>	● <sup>17</sup>	● <sup>17</sup>			-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-		-	40	
<b>Territoire régi par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</b>																						
Agricole extensive « AE »	● <sup>7</sup>	-	● <sup>8</sup>	-	-	-	-	-	-	-	●	-	●	●	-	●	-	-	●	● <sup>12</sup>	0,2	0,5
Agricole « AG »	● <sup>7</sup>	-	● <sup>8</sup>	-	-	-	-	-	-	-	●	-	●	●	-	●	●	● <sup>9</sup>	●	● <sup>12</sup>	0,2 / 40	0,5 / 2,0
Agricole industrielle « AI »	-	-	● <sup>4</sup>	-	-	-	-	-	●	-	●	-	●	●	-	●	-	-	●	● <sup>12</sup>	n.a.	2,0
Agricole résidentielle « AR »	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	-	●	●	-	●	●	-	●	● <sup>12</sup>	20	2,0
Agricole récréative extensive « ARE »	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	-	●	●	-	●	-	● <sup>9</sup>	●	● <sup>12</sup>	n.a.	0,2
Agricole récréative intensive « ARI »	-	-	● <sup>10</sup>	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	●	-	●	-	-	●	● <sup>12</sup>	n.a.	0,2
Conservation « CS »	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	●	-	-	-	-	●	-	n.a.	0,2

Légende ● Compatible - Incompatible n.a. non applicable

Les notes figurent à la page suivante

(N-03) 28/08/15

Les notes du tableau 31 réfèrent aux éléments suivants :

1. Superficie de plancher entre 2000 m<sup>2</sup> de 5000 mètres carrés.
2. Superficie maximale de plancher de 2 000 mètres carrés.
3. Uniquement les commerces de support à la fonction résidentielle.
4. La fonction commerciale est moyennement compatible avec cette aire, car seuls les commerces de support, les commerces de gros, les commerces comportant des nuisances et les services professionnels ou administratifs sont autorisés.
5. Superficie maximale de plancher de 150 mètres carrés.
6. Uniquement les centres de formation professionnelle.
7. Droits d'usage résidentiel et autorisations prévues en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* seulement.
8. Uniquement les commerces agroalimentaires.
9. Uniquement les usages sylvicoles, les pépinières et les érablières.
10. La fonction commerciale est moyennement compatible avec cette aire d'affectation, car seuls les commerces de support à la récréation sont autorisés, jusqu'à concurrence de 10 % maximum de la superficie brute de l'aire d'affectation et aux conditions spécifiques d'abattage d'arbres de la section 3.4.12.
11. Les réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunications sont compatibles avec cette aire, mais leur localisation doit se faire, dans la mesure du possible :
  - en favorisant le concept de corridors à usages multiples afin d'éviter le morcellement des terres ;
  - en favorisant l'orientation cadastrale de lots ou de concessions et éviter les lignes et tracés en obliques par rapport à l'axe des cultures ;
  - en protégeant les terres drainées souterrainement ;
  - en protégeant les érablières, vergers, plantations et les forêts sous aménagement ;
  - en respectant les conditions d'abattage d'arbres.
12. La gestion des matières résiduelles est moyennement compatible dans cette aire, car seuls l'entreposage, le traitement, la valorisation ou le recyclage des matières résiduelles générées par une entreprise agricole sont permis, ainsi que la gestion des matières résiduelles opérée par des commerces de détail qui reçoivent, dans le but d'en faire la récupération et le recyclage, des résidus de même nature que les produits qu'ils vendent. De plus, l'implantation de fosses de stockage de matières résiduelles fertilisantes (MRF) est permise uniquement dans la zone agricole permanente à l'extérieur des limites de protection d'odeurs qui ceinturent les affectations autres qu'agricoles. Ces limites de protection sont illustrées au plan 3.
13. Voir tableau 19.1 « Usages, densité et intensité de l'aire d'affectation Publique institutionnelle – 1 « PI-1 ».
14. Voir tableau 21.1 « Usages, densité et intensité de l'aire d'affectation Commerciale régional – 1 « CR-1 ».
15. Voir tableau 23.1 « Usages, densité et intensité de l'aire d'affectation multifonctionnelle – 1 « MU-1 ».
16. Voir tableau 23.2 « Usages, densité et intensité de l'aire d'affectation multifonctionnelle – 2 « MU-2 ».
17. Voir tableau 23.3 « Usages, densité et intensité de l'aire d'affectation multifonctionnelle – 3 « MU-3 ».

(N-02) 15/09/16

(M-04) 13/10/17

(N-04) 13/10/17

(N-06) 23/08/18

Note : Ce tableau est présenté à titre indicatif. Le lecteur doit se référer au texte du Règlement du plan d'urbanisme et au **Plan 2 – Aires d'affectation du sol**.

**DISPOSITIONS PARTICULIÈRES  
ET OUTILS DE MISE EN ŒUVRE**



# CHAPITRE 8.

## DISPOSITIONS PARTICULIÈRES ET OUTILS DE MISE EN ŒUVRE

### 8.1 OUTILS DE PLANIFICATION PARTICULIÈRE



Cette section présente les différents **outils de planification particulière** et **outils réglementaires** liés à l'atteinte des orientations et objectifs énoncés précédemment.

#### 8.1.1 Planification détaillée

Sur le territoire municipal, 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. Pour ces secteurs, le Plan préconise une démarche de planification détaillée.

Cette démarche est basée sur les éléments et principes suivants :

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

***Des orientations particulières, des objectifs spécifiques ainsi qu'une sélection de programmes ou d'outils de mise en œuvre appropriés doivent être identifiés pour chacun des territoires retenus;***

***Cet exercice est réalisé à la suite de l'entrée en vigueur du plan d'urbanisme venant ainsi en préciser son contenu.***

Sur le territoire de Sainte-Julie, une planification détaillée est prévue dans les cas suivants :

***Nouveaux secteurs de développement.***

#### 8.1.2 Programme particulier d'urbanisme

La Ville peut se doter d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) lorsqu'un secteur fait l'objet de préoccupations particulières. Ce document permet à la Ville d'apporter plus de précisions quant à l'aménagement du territoire. Un Programme particulier d'urbanisme doit obligatoirement comprendre les grandes orientations d'aménagement pour le territoire concerné.

Il peut également comprendre :

L'affectation du sol et la densité de son occupation;

Le tracé projeté et le type de voies de circulation;

La nature, l'emplacement et le type d'équipements et d'infrastructures;

Les dispositions réglementaires nécessaires, etc.

*(R-02)*  
*15/09/16*

Sur le territoire de Sainte-Julie, un règlement sur les PPU est prévu dans les cas suivants :

- Noyau villageois – Secteur du Sanctuaire de la Vallée-du-Richelieu (annexe 1)
- Aires TOD – Secteur de l'Entrée de ville Nord de Sainte-Julie (annexe 2).

(N-01)

09/05/14

### **Secteur du Sanctuaire de la Vallée du Richelieu**

En vue de répondre à plusieurs objectifs spécifiques de mise en valeur définis dans le cadre du présent plan d'urbanisme et de poursuivre un certain nombre d'orientations établies par les membres du Conseil municipal et les responsables municipaux, le Conseil municipal de la Ville de Sainte-Julie juge opportun la préparation d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur « Sanctuaire de la Vallée du Richelieu » situé à côté du golf de la Vallée du Richelieu.

Cet exercice de planification spécifique au secteur visé, permettra de mettre de l'avant un projet de développement immobilier distinctif, unique et novateur connu sous l'appellation de « Active Adult Community (AAC) », et ce, tel que décrit au jugement de la cour d'appel du Québec portant le numéro 500-09-023274-137 en date du 1<sup>er</sup> février 2013.

Le secteur « Sanctuaire de la Vallée du Richelieu » est une composante particulière et structurante de grande importance pour la Ville de Sainte-Julie et même, pour toute la région immédiate. Nous comprenons que ce secteur possède un potentiel de développement unique par sa localisation et sa proximité avec diverses fonctions urbaines existantes ou en développement, tel que le parcours de golf « La Vallée du Richelieu » et le pôle commercial mixte « LumiCité ».

Enfin, tel que mentionné précédemment, la Ville de Sainte-Julie désire, d'abord et avant tout, assurer la pérennité paysagère du secteur « Sanctuaire de la Vallée du Richelieu » et économique du développement, et ce, en accord avec le récent jugement de la cour d'appel du Québec qui reconnaît notamment l'utilisation à des fins autres que l'agriculture du secteur.

Par conséquent, le présent PPU est joint au plan d'urbanisme, tel que modifié et identifié comme étant l'annexe « 1 ».

(N-02)  
15/09/16

### Secteur de l'Entrée de ville Nord

D'importants travaux visant à relocaliser le stationnement incitatif et le terminus d'autobus de Sainte-Julie sont en cours à l'angle nord-est de l'autoroute 20 avec le Chemin du Fer-à-Cheval. Le projet, coordonné par l'Agence métropolitaine de transport (AMT), fait partie d'un développement mixte du secteur situé dans une aire TOD. Le réaménagement de la bretelle nord de la sortie 102 de l'autoroute 20 permet en effet un développement axé sur le transport collectif de terrains enclavés. Il comporte notamment la reconfiguration de la bretelle autoroutière et les prolongements du boulevard Armand-Frappier vers l'est, au-delà du chemin du Fer-à-Cheval, et de la rue Murano, vers le sud. Cette importante superficie développable, alliée à sa localisation avantageuse d'entrée de ville, fera du site la signature de Sainte-Julie à l'échelle régionale.

La Ville de Sainte-Julie souhaite profiter de l'occasion pour aménager une véritable entrée de ville et faire en sorte que le développement urbain mette à profit la présence du stationnement incitatif et du nouveau terminus. Elle entend donc se doter d'un cadre de planification détaillée pour ce secteur.

Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) vise à définir une vision représentative des valeurs et des attentes du milieu par rapport au développement d'un pôle d'emplois et de commerces et d'un nouveau milieu de vie pour le secteur de l'entrée nord. Il permet de hiérarchiser les enjeux et de définir les objectifs de développement de ce secteur au cœur de l'aire TOD, qui sera axé autour d'un pôle de transport collectif structurant. Le PPU vise également à cadrer les interventions d'aménagement à l'intérieur d'un programme de mise en œuvre.

Le secteur de l'Entrée Nord est situé aux abords de la sortie 102 nord de l'autoroute 20.

Le PPU s'applique à la portion de territoire non développée comprise entre le talus, au nord, l'autoroute Jean-Lesage, au sud, et entre le chemin du Fer-à-Cheval à l'ouest et la zone agricole permanente à l'est. Il comprend également un secteur développé au nord formant un triangle bordé par le chemin du Fer-à-Cheval, à l'ouest, la rue Murano, au nord-est et le talus, au sud. Le territoire d'application du PPU couvre une superficie d'environ 25 hectares.

Par conséquent, le présent PPU Entrée de ville Nord est joint au plan d'urbanisme, tel qu'identifié comme étant l'annexe « 2 ».

## 8.2 OUTILS RÉGLEMENTAIRES

Outre les dispositions spécifiques intégrées aux règlements de zonage et de lotissement, les outils réglementaires suivants peuvent s'appliquer : plans d'aménagement d'ensemble, plans d'implantation et d'intégration architecturale, usages conditionnels, ententes avec les promoteurs ainsi que certains autres règlements (abattage d'arbres, démolition, nuisances, etc.).

### 8.2.1 Plans d'aménagement d'ensemble

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 municipalité.



Sur le territoire de Sainte-Julie, un règlement sur les PAE est prévu dans les cas suivants :

Nouveaux secteurs à développer à des fins résidentielles ou économiques.

### 8.2.2 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'implantation des bâtiments, l'aménagement des terrains, l'intégration architecturale et la qualité de l'affichage. 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'intégration et d'implantation architecturale (PIIA).

Un règlement de plan d'intégration et d'implantation architecturale (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.

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.

Sur le territoire de Sainte-Julie, un règlement sur les PIIA est prévu dans les cas suivants :



Noyau villageois (objectifs et critères liés à l'insertion villageoise, à la rénovation des façades et à l'affichage, à la rénovation résidentielle, à la rénovation de bâtiments patrimoniaux et en lien avec le Guide d'aménagement du domaine public du noyau villageois).

Développement résidentiel de certains secteurs.

Pôle économique régional planifié.

Centres commerciaux de première génération.

Portes d'entrée et les corridors de signature.

Entrées charretières le long des liens de transit.

Protection du paysage.

### 8.2.3 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 :

Dans quelles zones délimitées par le règlement de zonage il peut y avoir des usages conditionnels et, pour chacune, quels sont les usages admissibles;

Les documents devant accompagner la demande;

Sur quels critères sera évaluée chaque demande d'autorisation.

Sur le territoire de Sainte-Julie, un règlement sur les usages conditionnels est prévu dans les cas suivants :

Gestion des usages de remplacement.

Noyau villageois (ateliers d'artistes).

#### **8.2.4 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 :

(R-03) 28/08/15

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 bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain des bois d'intérêt régional et le paysage;

L'obligation de plantation d'arbres;

La gestion des contraintes naturelles et anthropiques.

#### **8.2.5 Autres règlements**

D'autres règlements complémentaires peuvent être adoptés par le Conseil municipal tel 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.

## 8.3 TERRITOIRES D'INTÉRÊT

*(N-03) 28/08/15*

Les territoires d'intérêt particulier présentant un intérêt significatif d'ordre archéologique, culturel, écologique, esthétique et historique se distinguent en fonction de trois grandes notions, soit le patrimoine, le milieu naturel auquel est joint la notion de paysage. Ces éléments sont présentés sur le plan 3 « Intérêts et contraintes. L'identification de ces ressources permet d'assurer leur maintien, leur protection et leur mise en valeur en tant que contribution au sentiment d'appartenance.

### 8.3.1 Territoires d'intérêt naturel

En plus de ses vastes étendus de terres agricoles, la Ville de Sainte-Julie offre des territoires d'intérêt fauniques et des espaces boisés importants de par leur intégration au réseau régional. Ces territoires sont illustrés au **plan 3 - Intérêts et contraintes**. L'intégrité de ces milieux doit être préservée en raison de l'équilibre des ensembles naturels et des écosystèmes qui y prennent place. Ces secteurs sont particulièrement sensibles aux interventions humaines et en ce sens, il s'avère donc essentiel d'assurer une protection adéquate de ceux-ci.

À cet effet, le schéma d'aménagement et de développement prévoit que les sites d'intérêt fauniques, les bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain et les bois d'intérêt régional identifiés **au plan 3 – Intérêts et contraintes**, soient assujettis à l'application d'un plan de gestion environnemental. La Ville prévoit également l'intégration à sa réglementation d'urbanisme, de dispositions spécifiques visant à garantir l'intégrité de ces territoires.

*(R-03) 28/08/15*

### 8.3.2 Territoires d'intérêt patrimonial

Le noyau villageois et plus précisément le noyau patrimonial d'intérêt régional est situé à l'intersection de la rue Principale et de la montée Sainte-Julie. Il s'agit du premier secteur de développement de la Ville et il regroupe un ensemble de bâtiments anciens, certains datant du XIXe siècle. Le noyau villageois et le noyau patrimonial d'intérêt régional de Sainte-Julie sont identifiés au plan 3 – Intérêts et contraintes.

Afin de préserver la qualité du paysage, de respecter le caractère d'origine du cadre bâti et de contrôler le développement à l'intérieur du secteur, la réglementation d'urbanisme de la Ville de Sainte-Julie intégrera les dispositions normatives applicables au noyau villageois issues du document complémentaire du schéma d'aménagement de la MRC de Marguerite-D'Youville et ses amendements, relative à la construction de nouveaux bâtiments, aux usages et usages complémentaires autorisés, à l'implantation des bâtiments, aux aménagements paysagers, à l'affichage, à l'entreposage, à l'agrandissement et la rénovation de bâtiments existants.



## 8.4 SECTEURS DE CONTRAINTES

### 8.4.1 Les dimensions minimales des lots

Les dispositions relatives aux dimensions minimales des lots du document complémentaire du schéma d'aménagement de la MRC de Marguerite-D'Youville et ses amendements feront partie intégrante du règlement de lotissement de la Ville.

### 8.4.2 La protection des rives, du littoral et des plaines inondables

Tous les cours d'eau reconnus par la définition du schéma d'aménagement de la MRC de Marguerite-D'Youville 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 du littoral et des plaines inondables du Québec*.

### 8.4.3 Les zones sujettes aux mouvements de sol

Deux zones sujettes aux mouvements de terrains n'ayant pas fait l'objet d'une cartographie officielle ont été répertoriées sur le territoire municipal. Il s'agit du Grand Ruisseau et ses affluents et du talus de la terrasse Saint-Amable. Ces zones sont illustrées au **plan 3 - Intérêts et contraintes**.

#### LISTE DES LIEUX D'ÉLIMINATION DES DÉCHETS DANGEREUX DE SAINTE-JULIE

Lot 70-2  
Lots P-71 et P-72  
Lots 73 et P-73-1  
Lots P-160 et P-161  
Lots P-162, P-163 et P-164  
Lot P-352

#### LISTE DES TERRAINS CONTAMINÉS DE SAINTE-JULIE

Ancien Sunoco, Succession  
Norbert Gerhard Wehrle  
Camfab inc.  
Coopérative Sainte-Julie,  
Coopérative  
d'approvisionnement de  
Sainte-Julie  
Dépotoir Jean Brissette  
Dépotoir Michael Mintas  
Dépotoir PRO-BRI  
Groupe Ste-Croix  
Hydro-Québec, 2040, chemin  
de Belle-Rivière  
Perrette, 9006-7141 Québec  
inc.  
Pièces d'auto Sainte-Julie  
inc.  
Produits Shell Canada  
limitée  
Produits Verriers Novatech  
inc. Placements Toray inc.  
Régie intermunicipale de  
l'eau potable Varennes,  
Sainte-Julie, Saint-Amable  
Succession Rosaire Lussier  
Terrain de Gabriel Lussier  
Terrain de Rolande Gravel  
Tremblay  
Ultramar (Station-service  
24736)  
Ville de Sainte-Julie (garage  
municipal)  
Ville de Sainte-Julie (garage  
municipal) – Urgence 1981

Afin d'assurer la sécurité publique, la détermination d'aires de protection autour de ces zones est prévue, tout comme l'application de dispositions spécifiques. Par conséquent, la réglementation d'urbanisme de Sainte-Julie introduira les dispositions normatives applicables aux zones à risque de mouvements de terrains issues du document complémentaire du schéma d'aménagement de la MRC de Marguerite-D'Youville et ses amendements, en ce qui regarde notamment les constructions, les installations septiques, les travaux se rapportant au sol, les travaux sur la végétation et le lotissement.

### 8.4.4 Lieux d'élimination des déchets dangereux

Cinq (5) lieux d'élimination des déchets dangereux sont implantés sur le territoire de la municipalité de Sainte-Julie. Afin d'assurer la sécurité publique et à des fins de protection de l'environnement, la détermination d'une aire de protection et l'application de dispositions spécifiques sont prévus pour ces sites, qui apparaissent sur le **plan 3 - Intérêts et contraintes**. Par conséquent, la réglementation d'urbanisme de Sainte-Julie introduira des dispositions normatives applicables aux lieux d'élimination des déchets dangereux.

(R-03) 28/08/15

### 8.4.5 Les terrains contaminés

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, dans le cadre de la politique de réhabilitation des terrains contaminés, a identifié un certain nombre de terrains contaminés sur le territoire de la MRC de Marguerite-D'Youville. Ceux-ci peuvent présenter des risques pour la population. Sur le territoire de la municipalité de Sainte-Julie, dix-neuf (19) sites ont été identifiés. Ils sont illustrés au **plan 3 - Intérêts et contraintes**.



Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs requiert de la MRC de Marguerite-D'Youville qu'elle identifie ces terrains et qu'elle prévoit des usages tenant compte du niveau de contamination de ces derniers. Des dispositions normatives devront donc être introduites à la réglementation d'urbanisme de la Ville de Sainte-Julie.

#### **8.4.6 Les sites de carcasses automobiles**

Des sites de carcasses automobiles sont localisés sur le territoire de la Ville de Sainte-Julie, sur les lots P-264 et P-265. Ceux-ci sont identifiés au **plan 3 - Intérêts et contraintes**. Ces sites possèdent des droits acquis et ont un impact sur la qualité visuelle et esthétique du paysage et sur la contamination du sol, occasionnée par les huiles usées ou autres. De plus, leur dispersion est contraignante quant à l'utilisation du sol à d'autres fins. L'application des dispositions spécifiques issues du document complémentaire du schéma d'aménagement de la MRC de Marguerite-D'Youville est prévue pour les sites de carcasses automobiles. La Ville de Sainte-Julie ne permet plus de nouveau site sur son territoire. Par conséquent, aucune norme n'est prévue à la réglementation à cet effet.

*(N-03) 28/08/15*

#### **8.4.7 Les sablières désaffectées**

Deux sablières désaffectées sont présentes sur le territoire de la ville de Sainte-Julie. Le schéma d'aménagement ne prévoit par la réhabilitation obligatoire de celles-ci puisqu'elles ont été mises en opération avant l'entrée en vigueur du *Règlement sur les carrières et les sablières*.

Une sablière existante en date du 12 mars 2012 ne peut s'agrandir au-delà de son droit d'exploitation dans un bois d'intérêt métropolitain.

#### **8.4.8 Les lieux d'élimination des neiges usées**

Un seul dépôt à neiges usées est présent sur le site, adjacent au parc Desrochers. La détermination d'une aire de protection et l'application de dispositions spécifiques permettra d'assurer la sécurité publique et la protection de l'environnement. En ce sens, la réglementation d'urbanisme de Sainte-Julie introduira des dispositions normatives applicables à ce dépôt à neiges usées.



#### **8.4.9 Les terrains situés à proximité des zones de niveau sonore élevé**

Les autoroutes 20 et 30 ainsi que la route 229 sont identifiées comme des zones de niveau sonore élevé et ce sens, constituent des contraintes majeures au développement.

Le document complémentaire du Schéma d'aménagement détermine des distances minimales à respecter de part et d'autre de ces routes. Actuellement, ces distances ne sont toutefois pas applicables sur le territoire de Sainte-Julie puisque les tronçons identifiés à l'échelle régionale traversent des secteurs ruraux, situés à l'extérieur du périmètre d'urbanisation. Advenant l'inclusion de ceux-ci aux milieux urbains, la réglementation d'urbanisme de la Ville de Sainte-Julie devrait être modifiée afin d'intégrer les dispositions normatives applicables aux zones sensibles.

#### 8.4.10 Les routes régionales

La route régionale 229 traverse le territoire municipal dans l'axe Nord-Sud et constitue, avec les autoroutes 20 et 30, l'un des principaux axes de transport de Sainte-Julie. Afin d'assurer la gestion des contraintes liées à la circulation sur cet axe routier, la réglementation d'urbanisme de Sainte-Julie introduira des dispositions normatives applicables à la route 229, issue du document complémentaire du schéma d'aménagement de la MRC de Marguerite-D'Youville et ses amendements.

#### 8.4.11 Les corridors routiers

Dans le but de maintenir la fonctionnalité du réseau routier supérieur et de restreindre les points d'interférence que constituent les entrées aux lots riverains, la réglementation d'urbanisme de Sainte-Julie introduira des dispositions normatives applicables aux voies de circulation et aux accès privés en bordure de la route 229, issue du document complémentaire du schéma d'aménagement de la MRC de Marguerite-D'Youville et ses amendements.

#### 8.4.12 Les aires de protection des ouvrages de captage d'eau souterraine

Afin de maintenir la qualité de l'eau potable et à des fins de protection de l'environnement, il est essentiel d'assurer l'application de dispositions spécifiques relatives aux ouvrages de captage d'eau souterraines. Par conséquent, la réglementation d'urbanisme de Sainte-Julie introduira les dispositions normatives applicables aux ouvrages de captage d'eau souterraine prévues à l'intérieur du document complémentaire du Schéma d'aménagement de la MRC de Marguerite-D'Youville.

#### 8.4.13 Le terrain de la Défense Nationale

La propriété de la Défense nationale, située sur le territoire de la ville de Sainte-Julie sur les lots 1 à 36 et 39 à 66 de la cinquième concession du cadastre de la paroisse de Sainte-Julie illustré au **plan 3 - Intérêts et contraintes** constitue une zone de contraintes anthropiques en raison des activités qui s'y déroulent. En effet, ce secteur, d'une superficie d'environ 290 hectares, est le site de différents exercices militaires, incluant le tir, ce qui constitue une menace pour la sécurité publique à l'intérieur dudit site.

Le champ de tir doit convenir, selon le schéma d'aménagement de la MRC de Marguerite-D'Youville, au Programme de mesures de sécurité publique. Les normes qu'établira la MRC de Marguerite-D'Youville à ce sujet devront être inscrites à la réglementation d'urbanisme de la Ville de Sainte-Julie.

#### 8.4.14 Les réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunication

Le territoire de Sainte-Julie est traversé par plusieurs réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunication (oléoduc, gazoduc, ligne de transport d'énergie, poste de distribution, tour émettrice-réceptrice). Ceux-ci ont été identifiés au **plan 3 – Intérêts et contraintes**.

Afin d'assurer la sécurité publique et à des fins de protection de l'environnement, la réglementation d'urbanisme de Sainte-Julie introduira les dispositions normatives applicables à l'implantation de réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunication prévues à l'intérieur du document complémentaire du Schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Marguerite-D'Youville.

Tableau 32– Contraintes anthropiques

Voies de circulation contraignantes	Autoroute 20
	Autoroute 30
	Route 229 : - Tronçon entre la limite de la Municipalité de Saint-Mathieu-de-Beloëil et le chemin du Fer-à-Cheval - Tronçon entre le corridor de transport d'énergie et la limite municipale (Ville de Varennes)
	Chemin de la Belle-Rivière - Tronçon entre l'autoroute 30 et la montée Sainte-Julie
<b>Terrains contaminés</b>	13 sites
<b>Lieux d'élimination des déchets dangereux</b>	7 sites
<b>Lieux d'élimination de carcasses automobiles</b>	3 sites
<b>Carrières ou sablières désaffectées</b>	2 sites
<b>Usine d'épuration</b>	1 site
<b>Tour de télécommunication</b>	3 sites
<b>Défense Nationale</b>	1 site
<b>Postes et corridors de transport d'énergie</b>	Plusieurs corridors de transport d'électricité
	2 postes d'Hydro-Québec
	1 gazoduc
	1 oléoduc

Source : Schéma d'aménagement de la MRC de Lajemmerais, septembre 2005.



#### **8.4.15 Les commerces et services d'envergure**

Afin de s'assurer que le développement des commerces et services locaux d'envergure n'aura pas d'impacts négatifs sur le milieu urbain périphérique, le schéma d'aménagement prévoit que ces commerces et services feront l'objet, préalablement à leur implantation, d'une étude d'évaluation des impacts pour évaluation par la municipalité locale concernée.

Le document complémentaire énonce également des prescriptions réglementaires spécifiques applicables au territoire de Sainte-Julie, qui seront reprises à la réglementation d'urbanisme.

#### **8.4.16 Les secteurs Casavant, Coulombe, de l'Électrium, Lavoisier et Pascal**

Afin d'éviter des contraintes liées à la santé et à la sécurité publique et aux nuisances sonores et afin d'assurer la qualité du paysage, le schéma d'aménagement prévoit l'établissement de zones tampons en périphérie des aires industrielles reconnues à l'échelle régionale (secteurs Casavant, Coulombe, de l'Électrium, Lavoisier et Pascal), aux limites des sites industriels projetés adjacents aux zones résidentielles, institutionnelle et récréative. Par conséquent, la réglementation d'urbanisme de Sainte-Julie introduira les dispositions normatives prévues au document complémentaire, applicables à ces secteurs, advenant leur redéveloppement.

#### **8.4.17 Les secteurs industriels situés à l'intérieur du périmètre urbain mais non reconnus à l'échelle régionale**

Afin d'assurer la qualité des implantations à l'intérieur des secteurs industriels situés à l'intérieur du périmètre urbain mais non reconnus à l'échelle régionale, le schéma d'aménagement prévoit des dispositions relatives aux constructions et agrandissements industriels, dont leur assujettissement au règlement sur les PIIA. Par conséquent, la réglementation d'urbanisme de Sainte-Julie introduira les dispositions normatives prévues au document complémentaire, applicables aux sites industriels situés à l'intérieur du périmètre urbain mais non reconnus à l'échelle régionale.

#### 8.4.18 La zone agricole



Afin de protéger le territoire et les activités agricoles ainsi qu'à des fins d'harmonisation de la cohabitation entre les milieux agricoles et non-agricoles, une aire de protection et l'application de dispositions spécifiques, issues des orientations gouvernementales en matière de protection du territoire et des activités agricoles, est prévue pour les installations d'élevage et concerne spécifiquement :

Les usages résidentiels;

Les activités de transformation à la ferme;

Les usages reliés à l'exploitation agricole;

Les usages autorisés à titre d'utilisation non agricole;

La détermination des distances séparatrices :

- Installations d'élevage en bordure des périmètres d'urbanisation;
- Paramètres de calcul des distances séparatrices relatives aux installations d'élevage;
- Nouvelles installations d'élevage porcin;
- Contingement des installations d'élevage porcin;
- Droits acquis d'un bâtiment d'élevage dérogatoire;
- Distances séparatrices relatives aux lieux d'entreposage des engrais de ferme à plus de 150 mètres d'une installation d'élevage;
- Distances séparatrices relatives à l'épandage des engrais de ferme;
- Périodes d'épandages des engrais de ferme, de boue ou de résidus provenant d'une fabrique de pâtes et papiers;
- Ouvrages de captage d'eau souterraine.

Les usages accessoires dans l'aire agricole.

- Usages accessoires à un usage résidentiel (ateliers d'artistes ou d'artisans, services professionnels et personnels, enseignement de la musique, des langues, des arts, services de garde en milieu familial, location de chambres, gîtes touristiques, tables champêtres);
- Entreposage à l'intérieur des bâtiments agricoles;
- Activités récréatives extensives;
- Abris forestiers.

Par conséquent, la réglementation d'urbanisme de Sainte-Julie introduira éventuellement les dispositions normatives applicables à la zone agricole prévues au document complémentaire du schéma d'aménagement de la MRC de Marguerite-D'Youville.

#### 8.4.19 Les îlots agricoles déstructurés

Afin d'assurer la protection du territoire et des activités agricoles et de bien circonscrire les usages non agricoles en zone agricole, l'application de critères est prévue concernant l'identification des îlots déstructurés en zone agricole. Une fois qu'ils auront été reconnus par la Ville de Sainte-Julie et intégrés au schéma d'aménagement et de développement révisé, la réglementation d'urbanisme identifiera les îlots déstructurés sur son territoire, en respectant les critères du document complémentaire du schéma d'aménagement et de développement révisé.

*(R-03) 28/08/15*

#### 8.4.20 Les systèmes de gestion des matières résiduelles

La gestion des matières résiduelles de la Ville de Sainte-Julie est assurée par la MRC de Marguerite-D'Youville. Celle-ci ne prévoit pas la construction d'un système de gestion des matières résiduelles sur le territoire municipal.

Depuis la dernière décennie, les matières résiduelles fertilisantes (MRF) utilisées comme engrais aux champs sont devenues un produit convoité suppléant aux engrais de synthèse. D'un coût relativement faible, les MRF prennent de la popularité auprès des exploitations sans élevage, voire même des exploitations avec élevage en manque de déjections animales. Le tableau suivant identifie les types de résidus considérés comme étant des matières résiduelles fertilisantes (MRF).

##### **Type de résidus identifiés de MRF selon le Guide sur la valorisation des matières résiduelles fertilisantes**

Ecorce et bois non contaminés	Biosolides municipaux
Herbe et feuilles	Biosolides de fosses septiques
Autres végétaux non ligneux	Biosolides et résidus d'abattoirs
Biosolides papetiers et résidus de désencrage	Biosolides agroalimentaires
Résidus calciques papetiers	Lait déclassé, lactosérum et dérivés
Cendres de papetières, de scieries ou de résidus de bois	Compost
Autres résidus	

C'est pourquoi, l'entreposage, le traitement, la valorisation ou le recyclage des matières résiduelles générées par une entreprise agricole sont donc autorisés, ainsi que la gestion des matières résiduelles opérée par des commerces de détail qui reçoivent, dans le but d'en faire la récupération et le recyclage, des résidus de même nature que les produits qu'ils vendent.

De plus, l'implantation de fosses de stockage de matières résiduelles fertilisantes (MRF) est permise uniquement dans la zone agricole permanente à l'extérieur des limites de protection d'odeurs qui ceinturent les affectations autres qu'agricoles. Ces limites de protection sont illustrées au plan 3 Intérêts et contraintes.

#### **8.4.21 Le Code de construction du Québec**

Afin d'assurer le contrôle et la gestion de la construction sur le territoire de la Ville de Sainte-Julie, le Code de construction du Québec en vigueur sera intégré à la réglementation d'urbanisme. Cependant, la Ville de Sainte-Julie n'a pas le devoir exclusif de l'appliquer. Par conséquent, la réglementation d'urbanisme précisera que les inspections, vérifications et approbations, en lien avec le Code de construction du Québec devront être faits par une ressource professionnelle externe, membre d'un Ordre reconnu par le Code des professions du Québec.

#### **8.4.22 La gestion des droits acquis**

Afin de bien clarifier les orientations de la Ville de Sainte-Julie en matière de droits acquis, la réglementation d'urbanisme comportera une approche stricte en ce sens. Ainsi, la Ville souhaite restreindre les dérogations de toute nature sur l'ensemble de son territoire de façon à optimiser l'atteinte des objectifs ciblés au présent plan d'urbanisme.

#### **8.4.23 Les démolitions**

Afin d'assurer la gestion et le contrôle des démolitions sur son territoire, la Ville de Sainte-Julie en assurera l'encadrement par le biais d'un Règlement sur les démolitions qui traitera notamment de la protection et la gestion des bâtiments, de la réutilisation des espaces dégagés résultant des démolitions, etc.

#### 8.4.24 Les projets de développement

La réglementation d'urbanisme précisera que les plans des projets de développement requis doivent être considérés à titre indicatif et ne consacrent pas de droits au demandeur. Ainsi, les plans des projets de développement sont considérés comme des documents d'intention et de principe.

#### 8.4.25 Les maisons mobiles et les roulottes

Les maisons mobiles et les roulottes ne peuvent être situées qu'à l'intérieur des zones retenues à ces fins par la Ville de Sainte-Julie. Le document complémentaire du schéma d'aménagement de la MRC de Marguerite-D'Youville mentionne qu'une réglementation portant sur l'installation des maisons mobiles et des roulottes, la superficie et les dimensions de terrain devra régir ces zones. Par conséquent, la réglementation d'urbanisme de Sainte-Julie interdit sur l'ensemble de son territoire l'installation de maisons mobiles.

#### 8.4.26 L'abattage d'arbres (N-03) 28/08/15

La présence du couvert forestier en zone urbaine et en zone agricole fait l'objet de préoccupations quant à son importance en tant qu'élément essentiel à la qualité de vie et à la protection de l'environnement de la Ville de Sainte-Julie. En ce sens, la réglementation intégrera les dispositions applicables à l'abattage d'arbres en zone urbaine et en zone agricole telles que définies au document complémentaire du schéma d'aménagement de la MRC de Marguerite-D'Youville et ses amendements. Des dispositions spécifiques plus restrictives, concernant l'abattage d'arbres, sont applicables à l'intérieur des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain.





## PLAN D'ACTION

# CHAPITRE 9.

## PLAN D'ACTION

Le plan d'action présenté 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 en fonction des grands thèmes abordés au plan d'urbanisme.

## 1ER GRAND PROJET :

## DES MILIEUX DE VIE DE QUALITÉ GUIDÉS PAR UN STANDARD JULIEVILLOIS

Objectifs	Actions / Outils	ÉchéancE		
		Court terme	Moyen terme	Long terme
		0-2 ans	2-5 ans	5-10 ans
<b>Objectif 1.1</b> Maintenir l'image distinctive propre à Sainte-Julie et assurer la qualité de tous les secteurs et produits résidentiels offerts sur l'ensemble du territoire	Adoption d'un Guide d'aménagement et de développement des milieux de vie établissant plusieurs critères de performance.	●		
	Développement de projets résidentiels modernes et avant-gardistes et axés davantage sur le respect de l'environnement.	●		
	Réalisation d'une planification détaillée des nouveaux secteurs en fonction des priorités de développement, visant :			
	Le maintien d'une qualité haut de gamme pour les habitations;	●	●	
	L'établissement d'un concept distinctif pour les nouveaux développements résidentiels.			
	Adoption de dispositions spécifiques en fonction du Guide d'aménagement et de développement des milieux de vie.		●	●
	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.	●			
<b>Objectif 1.2</b> Assurer une offre résidentielle complète et variée qui réponde aux besoins de toutes les catégories de population et de toutes les générations	Maintien et suivi de la Politique familiale.	●	●	●
	Suivi du « Programme de sécurité pour la clientèle scolaire de niveau primaire ».	●	●	●
	Développement de projets d'habitations intergénérationnels.	●		
	Favoriser un nouvel OMH s'il y a possibilité de terrains.		●	

## 1ER GRAND PROJET :

## DES MILIEUX DE VIE DE QUALITÉ GUIDÉS PAR UN STANDARD JULIEVILLOIS

OBJECTIFS	Actions / Outils	ÉCHÉANCE		
		Court terme	Moyen terme	Long terme
		0-2 ans	2-5 ans	5-10 ans
<b>Objectif 1.3</b> Planifier le rythme de développement en fonction de la capacité d'accueil des différents secteurs de la Ville, en fonction d'un seuil maximal de population de 35 000 résidents	Élaboration et mise à jour annuelle du Plan directeur des équipements et des infrastructures.		●	●
	Élaboration d'un Programme d'inventaire, d'entretien et de réfection des infrastructures.		●	●
	Réalisation d'un Programme de mise aux normes des infrastructures selon les critères établis par le Guide d'aménagement et de développement des milieux de vie.			●
	Adoption de dispositions spécifiques concernant l'obligation de desserte en aqueduc et égout à l'intérieur du périmètre urbain.	●		
<b>Objectif 1.4</b> Articuler le développement des milieux de vie autour des parcs, espaces verts et équipements publics et communautaires	Élaboration et mise en œuvre d'une Politique des parcs, espaces verts et espaces naturels par secteur selon les critères établis par le Guide d'aménagement et de développement des milieux de vie.		●	●
	Maintien du Plan directeur du réseau cyclable.	●		
	Maintien de la Politique culturelle locale.	●		
	Mise en place des parcs et espaces verts dans le cas des nouveaux développements.	●	●	●

## 1ER GRAND PROJET :

## DES MILIEUX DE VIE DE QUALITÉ GUIDÉS PAR UN STANDARD JULIEVILLOIS

OBJECTIFS	Actions / Outils	ÉCHÉANCE		
		Court terme	Moyen terme	Long terme
		0-2 ans	2-5 ans	5-10 ans
<b>Objectif 1.5</b> Déterminer les vocations et consolider le développement des milieux de vie issus d'une décision favorable de la CPTAQ  <b>(N-01)</b> <b>09/05/14</b>  <b>(N-03)</b> <b>28/08/15</b>	En collaboration avec la MRC de Marguerite-D'Youville, poursuivre les démarches auprès de la CPTAQ pour l'exclusion des aires d'expansion urbaine.		•	
	Planification des milieux de vie afin de déterminer les grands paramètres de développement.		•	
	Détermination de zones prioritaires de développement et de zones de réserve.		•	
	Adoption de dispositions visant à protéger le paysage existant.		•	
	Adoption d'un règlement sur les ententes avec les promoteurs (dispositions spécifiques concernant le respect des critères établis par le Guide d'aménagement et de développement des milieux de vie).		•	
	Application d'un règlement sur les PAE dans les nouveaux secteurs à développer.		•	
	Adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le futur secteur de développement Sanctuaire de la Vallée du Richelieu issu de la décision favorable du Tribunal administratif du Québec datée du 10 mars 2009 (dossier STE-M-0921 28-0404).	•		
Faire un suivi du développement des périmètres urbains par la mise en place d'un processus continu de modulation de l'urbanisation du territoire urbain (Monitoring).	•	•	•	
<b>Objectif 1.6</b> Assurer la cohabitation harmonieuse des milieux de vie et des usages adjacents	Adoption de dispositions au règlement de zonage portant notamment sur les zones tampons et la gestion stricte des droits acquis.	•		
	Adoption d'un règlement sur les usages conditionnels visant à gérer les usages de remplacement.	•		

## 2E GRAND PROJET :

## UN CENTRE HABITÉ, ANIMÉ, ATTRACTIF ET CONVIVIAL

OBJECTIFS	Actions / Outils	ÉCHÉANCE		
		Court terme	Moyen terme	Long terme
		0-2 ans	2-5 ans	5-10 ans
<b>Objectif 2.1</b> Conserver le caractère distinctif et le fort sentiment d'appartenance de la population envers le noyau villageois	Maintien de la Politique culturelle locale.	●		
	Mise à jour des dispositions réglementaires d'urbanisme portant notamment une attention spécifique à l'attraction d'artistes permettant de dynamiser le volet culturel et à l'implantation dans le noyau villageois d'écoles à vocation particulière.	●		
	Adoption de dispositions au règlement de zonage portant notamment sur l'insertion villageoise.	●		
	Adoption d'un règlement sur les PIIA (Objectifs et critères liés à l'insertion villageoise).	●		
<b>Objectif 2.2</b> Renforcer la structure commerciale et de services du noyau villageois et assurer la mixité des fonctions	Détermination d'un créneau commercial à privilégier.	●		
	Élaboration d'un Programme incitatif de rénovation commerciale.		●	
	Projet de revitalisation du boulevard Saint-Joseph et de la rue Principale.	●	●	
	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 des terrains vacants.	●		
	Mise à jour du règlement sur les PIIA (Objectifs et critères liés notamment à la rénovation des façades et à l'affichage).	●		

## 2E GRAND PROJET :

## UN CENTRE HABITÉ, ANIMÉ, ATTRACTIF ET CONVIVIAL

OBJECTIFS	Actions / Outils	ÉCHÉANCE		
		Court terme	Moyen terme	Long terme
		0-2 ans	2-5 ans	5-10 ans
<b>Objectif 2.3</b> Protéger et mettre en valeur le cadre bâti particulier du noyau villageois	Élaboration d'une politique de rénovation des façades.	●		
	Mise en œuvre de la Vision d'aménagement et de développement du Vieux-Village.	●	●	●
	Élaboration d'un Programme de circuit de maisons d'intérêt patrimonial.		●	
	Mise en place d'un circuit piéton attrayant et convivial.		●	
	Adoption de dispositions au règlement de zonage portant notamment sur : L'affichage; La rénovation résidentielle ; La rénovation des bâtiments patrimoniaux ; L'insertion villageoise.	●		
	Mise à jour du règlement sur les PIIA (Objectifs et critères liés à l'affichage, à la rénovation résidentielle, à la rénovation de bâtiments patrimoniaux et à l'insertion villageoise).	●		
	Mise à jour d'un inventaire détaillé des bâtiments et des espaces d'intérêt culturel, esthétique, patrimonial, religieux, historique ou architectural;	●		
	Information et sensibilisation de la population à l'importance de protéger et de mettre en valeur les bâtiments et espaces d'intérêt.	●	●	●

**2E GRAND PROJET :****UN CENTRE HABITÉ, ANIMÉ, ATTRACTIF ET CONVIVIAL**

OBJECTIFS	Actions / Outils	ÉCHÉANCE		
		Court terme	Moyen terme	Long terme
		0-2 ans	2-5 ans	5-10 ans
<b>Objectif 2.4</b> Améliorer l'accessibilité et la structure d'accueil et l'aménagement des espaces publics du noyau villageois	Marquage des entrées au Vieux-Village et des intersections stratégiques. (Ex. : Principale/Saint-Joseph).	●		
	Aménagement d'une place publique structurante en face de l'église.		●	
	Intégration de plantations et d'aménagements distinctifs.	●	●	
	Adoption d'un règlement sur les PIIA (Objectifs et critères en lien avec le Guide d'aménagement du domaine public du noyau villageois).		●	



**3E GRAND PROJET :****UN RÉSEAU RÉCRÉATIF INTÉGRÉ ET ACCESSIBLE**

OBJECTIFS	Actions / Outils	ÉCHÉANCE		
		Court terme	Moyen terme	Long terme
		0-2 ans	2-5 ans	5-10 ans
<b>Objectif 3.1</b> Être une Ville en santé qui favorise l'activité physique	Mise à jour régulière du Programme de loisirs.	●	●	●
	Consolidation du réseau cyclable et piétonnier.	●	●	●
	Amélioration des équipements pour toutes les générations.	●	●	●
<b>Objectif 3.2</b> Améliorer l'accessibilité aux réseaux récréatifs des municipalités adjacentes	Établissement d'une concertation ou d'un partenariat avec les municipalités adjacentes.	●	●	●
	Aménagement et améliorations d'un lien cyclable entre la Ville de Sainte-Julie et de Boucherville ainsi qu'avec le Bois de Verchères et avec le réseau provincial de la Route Verte	●	●	●
<b>Objectif 3.3</b> Assurer le déploiement du réseau récréatif sur l'ensemble des milieux de vie et des secteurs d'activités	Maintien du Plan directeur du réseau cyclable.	●	●	
	Prolongement du réseau cyclable local à l'intérieur des milieux de vie.	●	●	●
	Maintien du partenariat entre la table d'harmonisation du Parc du Mont-Saint-Bruno et la Ville de Sainte-Julie.	●	●	●
	Effectuer un lien récréatif entre Sainte-Julie et le mont Saint-Bruno.	●	●	

## 4E GRAND PROJET :

## DES PÔLES INDUSTRIELS, COMMERCIAUX ET INSTITUTIONNELS STRUCTURÉS ET COMPLÉMENTAIRES

OBJECTIFS	Actions / Outils	ÉCHÉANCE		
		Court terme	Moyen terme	Long terme
		0-2 ans	2-5 ans	5-10 ans
<b>Objectif 4.1</b> Déterminer les vocations et consolider le développement des secteurs à vocation économique issus d'une décision favorable de la CPTAQ	En collaboration avec la MRC de Marguerite-D'Youville, poursuivre des démarches auprès de la CPTAQ pour l'exclusion des aires d'expansion urbaine.	●	●	
	Planification des secteurs à vocation économique afin de déterminer les grands paramètres de développement.		●	
	Détermination de zones prioritaires de développement et de zones de réserve.		●	●
	Adoption d'un règlement sur les PAE dans les nouveaux secteurs à développer.		●	
<b>Objectif 4.2</b> Structurer le développement du pôle économique régional localisé à proximité de l'autoroute 20, en lien avec la relocalisation du stationnement incitatif de l'AMT	Réalisation d'une étude de positionnement du secteur situé dans le quadrant nord-est de l'intersection chemin du Fer-à-Cheval / autoroute 20.	●		
	Adoption d'une Politique de développement visant à guider l'aménagement et le développement de ce secteur par le biais de critères de performance en matière de qualité architecturale, d'aménagement urbain, d'infrastructures et de parcs et d'espaces verts.		●	
	Élaboration d'un Programme particulier d'urbanisme établissant une vision d'aménagement de ce secteur.		●	
	Planification et identification du type d'usages à y privilégier.		●	
	Adoption de dispositions spécifiques relatives aux usages particuliers visés pour ce secteur.		●	
	Adoption d'un PIIA (Objectifs et critères s'appliquant aux commerces et services).		●	
<b>Objectif 4.3</b> Améliorer la desserte commerciale et de services et viser la réduction des fuites commerciales	Élaboration d'un Programme visant la restructuration et le redéveloppement des centres commerciaux de première génération (attraction de commerces locaux).		●	
	Adoption d'un Programme favorisant l'établissement de marchés publics en lien avec le territoire agricole.		●	
	Adoption d'un PIIA (Objectifs et critères s'appliquant aux centres commerciaux de première génération).		●	

**4E GRAND PROJET :****DES PÔLES INDUSTRIELS, COMMERCIAUX ET INSTITUTIONNELS STRUCTURÉS ET COMPLÉMENTAIRES**

OBJECTIFS	ACTIONS / OUTILS	ÉCHÉANCE		
		Court terme	Moyen terme	Long terme
		0-2 ans	2-5 ans	5-10 ans
<b>Objectif 4.4</b> Établir une structuration des artères et pôles commerciaux en fonction de leur rayonnement et de leur complémentarité	Collaboration avec les divers intervenants en matière de développement commercial (Chambre de commerce Mont-Saint-Bruno, etc.) et détermination de créneaux pour chaque pôle commercial en fonction des éléments suivants :  La structure (linéaire ou nodale);  La mixité et la continuité;  Le rayonnement (de proximité, local, municipal ou régional);  Le type de commerces;  Les enjeux d'aménagement.	●	●	
	Élaboration d'une vision et d'un concept d'aménagement du chemin du Fer-à-Cheval en tant que porte d'entrée et de lien fonctionnel entre les milieux de vie Nord et Sud (formes du développement, types de fonctions, etc.).	●	●	
<b>Objectif 4.5</b> Maintenir et renforcer le positionnement des secteurs industriels	Adoption de dispositions spécifiques relatives aux usages industriels, visant l'accueil d'industries non polluantes	●		

**4E GRAND PROJET :****DES PÔLES INDUSTRIELS, COMMERCIAUX ET INSTITUTIONNELS STRUCTURÉS ET COMPLÉMENTAIRES**

OBJECTIFS	Actions / Outils	ÉCHÉANCE		
		Court terme	Moyen terme	Long terme
		0-2 ans	2-5 ans	5-10 ans
<b>Objectif 4.6</b> Consolider les pôles institutionnel et administratif, en complémentarité avec le noyau villageois et s'assurer de son rayonnement et de la qualité de son aménagement	Collaboration avec les ministères et autres organismes publics et parapublics pour l'implantation de certains équipements d'envergure à l'intérieur des pôles institutionnel et administratif, en complémentarité avec le noyau villageois.	●	●	
	Adoption de dispositions spécifiques relatives à l'autorisation de certains usages (équipements) dans les pôles institutionnel et administratif.	●		

**5E GRAND PROJET :****DES CORRIDORS ROUTIERS FONCTIONNELS DE SIGNATURE DISTINCTIVE ET INVITANTE**

OBJECTIFS	Actions / Outils	ÉCHÉANCE		
		Court terme	Moyen terme	Long terme
		0-2 ans	2-5 ans	5-10 ans
<b>Objectif 5.1</b> Établir une signature distinctive pour l'ensemble des axes routiers majeurs et des portes d'entrée incluant chacune des entrées et sorties autoroutières	Aménagement distinctif des portes d'entrée de la Ville.	●	●	●
	Collaboration avec le MTQ afin d'intégrer des aménagements paysagers sur les terrains situés à l'intérieur de l'emprise de l'autoroute 20.	●	●	●

OBJECTIFS	Actions / Outils	ÉCHÉANCE		
		Court terme	Moyen terme	Long terme
		0-2 ans	2-5 ans	5-10 ans
<b>Objectif 5.2</b> Assurer une desserte adéquate en transport collectif	Maintien et améliorations de la desserte en transport collectif de l'ensemble du territoire julievillois par le biais du service d'autobus, de taxi-bus ou de d'autres formes de transport collectif.	●	●	●
	Collaboration avec la Commission scolaire des Patriotes afin de maintenir et d'améliorer la desserte en transport scolaire.	●	●	●
	Collaboration avec l'Agence métropolitaine de transport afin de maintenir le lien en transport en commun avec la région métropolitaine de Montréal.	●	●	●
	Densification autour des infrastructures de transport collectif en conformité avec le PMAD.	●	●	●
<b>(N-03) 28/08/15</b> <b>Objectif 5.3</b> Assurer l'aménagement intégré des infrastructures de transport et développement du transport actif	Réalisation d'un diagnostic à l'égard des cheminements piétonniers et des pistes cyclables existantes.	●		
	Identification des secteurs ou des points à raccorder, notamment en fonction des services de proximité, des pôles d'emplois, ou d'enseignement, d'activités ou des corridors et des points de transfert modal du réseau de transport collectif.		●	
	Mise en place des mesures visant la gestion des projets générateurs de déplacements des personnes.	●		

**6E GRAND PROJET :****UN MILIEU RURAL ET AGRICOLE DYNAMIQUE ET VALORISÉ**

OBJECTIFS	Actions / Outils	ÉCHÉANCE		
		Court terme	Moyen terme	Long terme
		0-2 ans	2-5 ans	5-10 ans
<b>Objectif 6.1</b> Assurer l'intégrité du territoire agricole ainsi que la valorisation des activités qui s'y rattachent  <b>(N-03) 28/08/15</b>	Adoption de dispositions spécifiques concernant le milieu agricole.	●		
	Collaboration à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de développement de la zone agricole (PDZA) respectant les critères énumérés à l'article 2.1.2.3 du schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC de Marguerite-D'Youville.	●	●	●
	Protection des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain présents dans la zone agricole en encadrant les usages permis ainsi que l'abattage d'arbres.	●	●	●
<b>Objectif 6.2</b> Assurer la cohabitation harmonieuse et réciproque des usages en zone agricole et la gestion des impacts des activités agricoles sur les milieux de vie	Conscientisation des agriculteurs à l'application des principes du développement durable aux activités agricoles.	●		
	Identification et gestion des îlots déstructurés en territoire agricole.	●		
	Mise à jour de dispositions spécifiques concernant les distances séparatrices relatives à la gestion des odeurs en milieu agricole.	●		
<b>Objectif 6.3</b> Promouvoir le développement agroalimentaire et agrotouristique ainsi que les activités saisonnières	Élaboration d'une stratégie de mise en valeur du territoire agricole à des fins agrotouristiques.		●	
	Élaboration d'une politique de promotion des activités saisonnières (développement thématique, promotion du milieu rural, etc.).		●	
	Adoption de dispositions spécifiques concernant les usages agroalimentaires et agrotouristiques en zone rurale et agricole.	●		

## 7E GRAND PROJET :

OBJECTIFS	Actions / Outils	ÉCHÉANCE		
		Court terme	Moyen terme	Long terme
		0-2 ans	2-5 ans	5-10 ans
<b>Objectif 7.1</b> Protéger et mettre en valeur le patrimoine rural, les espaces naturels, les coteaux et les paysages d'intérêt et assurer leur insertion dans la dynamique urbaine  <b>(N-03) 28/08/15</b>	Maintien, mise à jour et mise en œuvre de la Politique environnementale.	●		
	Élaboration d'une Politique de protection du patrimoine rural, des paysages d'intérêt, des espaces naturels et des coteaux.	●	●	
	Mise en valeur des corridors verts (coteaux, parcs linéaires, liens avec les municipalités adjacentes, liens avec le Parc du Mont-Saint-Bruno, etc.).		●	
	Mise en œuvre du projet du corridor forestier proposé par Nature-Action visant à relier entre eux les Bois de Saint-Amable, de Verchères et le mont Saint-Bruno, et mise en valeur des étangs de la rue Charlebois.	●		
	Mise à jour de la Politique de l'arbre et du règlement sur l'abattage d'arbres.	●		
	Réalisation d'un Plan de conservation intégrant des mesures visant l'encadrement des milieux humides.	●	●	
	Réalisation d'un inventaire d'identification des paysages d'intérêt.	●	●	
<b>Objectif 7.2</b> Saisir toutes les opportunités afin de rehausser le cadre environnemental du développement et de l'aménagement de la Ville, en lien avec le développement durable  <b>(M-12) 13/03/24</b>	Mise en œuvre de la Politique environnementale.	●		
	Implantation d'une approche environnementale basée sur un système de gestion environnementale applicable au contexte municipal (Ex. : Agenda 21, ISO 14 001, etc.).			●
	Élaboration d'un Programme de plantation des domaines privé et public.		●	
	Mise à jour des dispositions spécifiques concernant la plantation et l'abattage d'arbres.	●		
	Adoption d'un règlement sur les ententes avec les promoteurs (concernant l'obligation de plantation d'arbres).		●	
	Mises à jour des dispositions spécifiques concernant les aires de stationnement.	●		
	Mises à jour des dispositions spécifiques aux revêtements de toiture autorisés pour les bâtiments à toit plat.	●		
	Mise en œuvre d'un plan d'adaptation aux changements climatiques	●		
	Exécution du plan d'action contre les gaz à effet de serre.	●	●	●

**7E GRAND PROJET :****UN ENVIRONNEMENT URBAIN ET NATUREL SAIN ET RESPECTÉ**

OBJECTIFS	Actions / Outils	ÉCHÉANCE		
		Court terme	Moyen terme	Long terme
		0-2 ans	2-5 ans	5-10 ans
<b>Objectif 7.3</b> Assurer la gestion des impacts liés aux contraintes anthropiques sur les interfaces sensibles et la cohabitation des usages (terrains contaminés, voies de circulation contraignantes, corridor de transport d'énergie, etc.)	Maintien et mise en œuvre de la Politique environnementale.	●		
	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 (autoroute 20, secteurs industriels, 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.	●		
<b>Objectif 7.4</b> Assurer la sécurité publique par la gestion des contraintes naturelles (zones à risque de mouvement de terrain)	Maintien et mise en œuvre de la Politique environnementale.	●		
	Mise à jour de la cartographie des zones à risque de mouvement de terrain.		●	
	Adoption de dispositions spécifiques concernant la protection des zones à risque de mouvement de terrain.	●		



**RÈGLEMENT DU PLAN D'URBANISME NUMÉRO 1100**

*(N-01)*  
*09/05/14*

**ANNEXE 1 - PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU)  
SANCTUAIRE DE LA VALLÉE DU RICHELIEU**

## 1. CONTEXTE D'INTERVENTION

En vue de répondre à plusieurs objectifs spécifiques de mise en valeur définis dans le cadre du plan d'urbanisme et de poursuivre un certain nombre d'orientations établies par les membres du conseil municipal et les responsables municipaux, le conseil municipal de la Ville de Sainte-Julie juge opportun la préparation d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur « Sanctuaire de la Vallée du Richelieu » situé à côté du golf de la Vallée du Richelieu.

Cet exercice de planification spécifique au secteur visé, permettra de mettre de l'avant un projet de développement immobilier distinctif, unique et novateur connu sous l'appellation de « Active Adult Community (AAC) », et ce, tel que décrit au jugement de la cour d'appel du Québec portant le numéro 500-09-023274-137 en date du 1<sup>er</sup> février 2013.

### 1.1 Objectifs poursuivis

Le secteur « Sanctuaire de la Vallée du Richelieu » est une composante particulière et structurante de grande importance pour la Ville de Sainte-Julie et même, pour toute la région immédiate. Nous comprenons que ce secteur possède un potentiel de développement unique par sa localisation et sa proximité avec diverses fonctions urbaines existantes ou en développement, tel que le parcours de golf « La Vallée du Richelieu » et le pôle commercial mixte « LumiCité ».

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) est un instrument d'orientation et d'intervention qui vient préciser la planification d'un secteur ayant une problématique ou dynamique distinctive par rapport au reste du territoire municipal et dans le cas présent, celui du « Sanctuaire de la Vallée du Richelieu ». Suivant les récents dénouements liés au jugement de la cour d'appel du Québec, ce secteur suscite une attention particulière de la part des intervenants municipaux de la Ville de Sainte-Julie. Le PPU est un document légal découlant du plan d'urbanisme qui décrit les intentions de développement et de mise en valeur, du conseil municipal, en ce qui concerne ce secteur, en accord avec les orientations et les objectifs de développement inscrits au schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Marguerite-D'Youville. Par ailleurs, l'entrée en vigueur du PPU pourrait permettre à la Ville, le cas échéant, de mettre en œuvre les programmes de subvention, de revitalisation, de démolition et la mise en place d'un programme d'acquisition.

Enfin, tel que mentionné précédemment, la Ville de Sainte-Julie désire, d'abord et avant tout, assurer la pérennité paysagère du secteur « Sanctuaire de la Vallée du Richelieu » et économique du développement, et ce, en accord avec le récent jugement de la cour d'appel du Québec qui reconnaît notamment l'utilisation à des fins autres que l'agriculture du secteur.

En plus du contenu obligatoire prévu par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU)*, la Ville de Sainte-Julie désire que certains éléments soient traités dans le cadre de l'élaboration du présent PPU, c'est-à-dire :

- *Procéder à la rédaction des grandes orientations d'aménagement ;*
- *Procéder à la préparation d'un plan d'affectations des sols ;*
- *Identifier la nature et l'emplacement des équipements et/ou infrastructures ;*
- *Évaluer et identifier les dessertes véhiculaire, piétonnière et récréative, lorsque pertinent ;*
- *Définir (de façon générale) les principales modifications réglementaires d'urbanisme devant être mise de l'avant pour assurer un développement immobilier intégré et contrôlé en fonction des capacités d'accueil du milieu et plus spécifiquement du type de projet « AAC ».*

La rédaction du PPU du secteur « Sanctuaire de la Vallée du Richelieu » est réalisée en conformité avec le schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC de Marguerite-D'Youville. Ainsi, il tient compte des orientations d'aménagement et des stratégies déjà inscrites au dit schéma.

### 1.2 Concept d'un « Active Adult Community (AAC) » (description générale)

Les communautés actives d'adulte (libre traduction du terme anglais) ont été initialement destinées aux personnes ayant 50 ans et plus. Celles-ci étaient décrites comme une alternative viable à la propriété unifamiliale traditionnelle et permettaient d'offrir un lieu de résidence sans soucis d'entretien, à proximité d'attractions récréatives, sportives, sociales et communautaires, en plus de certaines commodités commerciales. Celles-ci pouvaient être composées d'une diversité habitation pouvant inclure les maisons unifamiliales, condominiums et maisons de ville.

Le programme d'aménagement de l'AAC mise beaucoup sur la disponibilité de parcs et d'espaces verts majeurs et structurants respectueux de l'environnement (ex : zones humides, boisés de qualité) et planifié de façon à limiter les accès et surtout, il incorpore des équipements ou infrastructures habituellement associés au domaine public municipal (ex : centre communautaire, piscine, etc.). De ce fait, les motivations qui militent à résider au sein de ce type de projets relèvent nécessairement de la volonté d'adhérer à un « Style de Vie » !

L'acquisition d'une résidence qui génère moins d'entretien, un besoin d'espace restreint et la possibilité d'accroître ses possibilités de sociabilisation et enfin, l'accès facile à une multitude de services et d'équipements communautaires, culturels et récréatifs sont également les motifs les plus invoqués pour intégrer ce mode de vie. Le AAC se distingue donc par rapport aux développements résidentiels standards se retrouvant sur le territoire de la ville de Sainte-Julie.

Ce type de projet devrait également permettre d'y établir facilement un sentiment d'appartenance et de sécurité.

En termes de « marché d'habitation », le projet d'AAC s'inscrit dans une approche de complémentarité avec les autres sites ou projets de développement que l'on retrouve généralement sur le territoire. Ces programmes particuliers d'aménagement et de développement en font des « lieux d'habitats » distinctifs sans aucune concurrence de marché.

### **1.3 Préséance du PPU sur toutes autres dispositions inconciliables**

Les dispositions du présent chapitre, soit le « Programme particulier d'urbanisme (PPU) Sanctuaire de la Vallée du Richelieu » a préséance sur toutes dispositions inconciliables ou contradictoires incluse au présent règlement sur le plan d'urbanisme.

À titre d'exemple, advenant que les usages compatibles ou autorisés au présent chapitre diffèrent ou sont contradictoires de ceux prévus par affectation au plan d'urbanisme, les dispositions du présent chapitre prévalent.

## **2. CARACTÉRISTIQUES DU SECTEUR**

### **2.1 Localisation du secteur et contexte environnant**

Le projet est localisé dans la Ville de Sainte-Julie, à la limite de la Municipalité de Saint-Mathieu-de-Beloeil. Le site est situé à une vingtaine de kilomètres de la Ville de Montréal et son accessibilité se fait facilement à partir de la sortie 105 de l'autoroute 20.

La superficie totale du site est d'environ 322 175 m<sup>2</sup> (32,22 hectares) et sa topographie est relativement plane. La zone d'intervention est composée principalement de deux zones distinctes. La première zone, localisée au sud du projet, près du secteur urbain multifamilial et en bordure du golf est accessible soit par le chemin du Golf et la Montée des 42. La seconde, située du côté nord du secteur, plus près des secteurs agricoles, est accessible par le rang de la Vallée.

En bordure du site et de l'autoroute Jean-Lesage (A-20), on retrouve, sur le territoire de la ville de Saint-Mathieu-de-Beloeil, un projet résidentiel multifamilial intégré ainsi qu'un secteur commercial localisé sur le territoire de la municipalité de Saint-Mathieu-de-Beloeil mixte en planification. Le secteur résidentiel planifié sous forme de projet intégré accueillera, à terme, environ 1 130 logements. Le secteur commercial, quant à lui, devrait occuper une superficie d'environ 52 258 m<sup>2</sup> (5,2 hectares) et il est principalement axé sur la desserte commerciale locale régionale.

On retrouve également, au pourtour du site d'intervention, des résidences unifamiliales, des activités agricoles : Érablière et cabanes à sucre ainsi que des centres équestres et un terrain de rugby.

## **3. INTÉGRATION D'UN « ACTIVE ADULT COMMUNITY » (AAC) À SAINTE-JULIE (CLIENTÈLE VISÉE, OFFRE DE SERVICES, PROXIMITÉ DES ÉQUIPEMENTS, ETC.)**

Les « Active Adult Community (AAC) » ont d'abord été introduits aux États-Unis. Ce concept de développement offre un mode de vie adapté à un marché plus précis qu'un développement immobilier résidentiel usuel. En effet, ces projets priorisent une clientèle adulte, majoritairement la population à la pré-retraite ou à la retraite qui est toujours active. On peut également ouvrir l'offre à une plus large clientèle et inclure ainsi les couples et professionnels.

Les familles ne sont pas nécessairement exclues, mais elles ne font pas partie de la clientèle visée ou privilégiée puisque les équipements communautaires qui seront implantés sur le site sont plus ou moins adaptés aux plus jeunes. Ce type de développement est réalisé afin d'offrir un produit à un marché plus spécifique.

Afin qu'un site puisse accueillir un projet de type AAC, certains critères doivent être présents afin de favoriser son développement. La localisation du site en banlieue urbaine à proximité d'une grande métropole (entre 20 et 50 kilomètres) est importante à considérer, tout comme l'expansion de la municipalité dans laquelle sera réalisé le projet, c'est-à-dire une municipalité recherchée par la clientèle métropolitaine.

Un autre critère à considérer est la proximité du site avec de grands équipements de services, de loisirs et de culture, ainsi que son accessibilité à des axes majeurs de circulation (locale, interrégionale et même nationale). De plus, le projet AAC doit s'inscrire dans un contexte où l'on retrouve un élément majeur structurant tel un parcours de golf de qualité supérieur et/ou un grand plan d'eau.

Il appert que le présent secteur de PPU s'inscrit dans une vision de mise en valeur aux tendances des « Active Adult Community (AAC) » plus actuels que ceux établis au cours des dernières années. La Ville de Sainte-Julie, et plus spécifiquement le présent site à développer répond aux critères d'un « AAC », d'abord par sa localisation, le site est à une vingtaine de kilomètres de la zone métropolitaine et de Montréal, et par son développement au cours des dernières années.

Ainsi, le projet est planifié dans un secteur unique et distinctif où la demande est considérable compte-tenu de son environnement et ses attraits exceptionnels. De plus, le projet sera mis en œuvre dans l'optique de desservir une clientèle précise, tel que mentionné plus tôt, entre autres par son aménagement d'activité communautaire, culturelle, récréatives et d'espace vert.

*(R-07) 09/11/18*

En effet, il y a une volonté de proposer une variété de produits immobiliers dans chacune des phases de développement constituant des unités de voisinage distinctes permettant de miser sur un fort sentiment d'appartenance et de sécurité. Cette mixité de forme urbaine (1 ou 2 étages; avec ou sans garage, etc.) vient répondre à la demande du marché immobilier et à y établir une « société mixte ». Des activités extérieures, tel que des parcours d'entraînement et des terrains de tennis seront aménagés, ainsi que des espaces verts contemplatifs pour la détente.

La proximité au Club de Golf La Vallée du Richelieu offre au projet l'élément majeur dans la conception d'un « AAC », à partir duquel le projet de développera.

#### **4. PRÉSENTATION DU CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT DE L'AAC - SANCTUAIRE DE LA VALLÉE DU RICHELIEU**

*(M-07) 09/11/18*

Les fondements et prémisses de base du concept de développement du Sanctuaire de la Vallée du Richelieu reposent sur les énoncés suivants :

- a. Assurer la conformité du projet aux diverses exigences des jugements de la cour supérieure du Québec et de la cour d'appel du Québec;
- b. Approche de développement et de mise en valeur globale qui adhère aux principes de mise en valeur des caractéristiques naturelles du site d'intervention ainsi que du boisé d'une grande qualité contiguë à celui-ci.
- c. Planification d'îlots de développement à échelle limitée afin d'accroître le « sentiment d'appartenance » : création d'un ensemble de « village intégré » !
- d. Assurer la planification de « villages-intégrés » autonomes dont la typologie résidentielle est diversifiée, permettant d'accueillir une clientèle sociale et culturelle variée;
- e. Assurer la mise en valeur esthétique de l'environnement naturel visant à mettre de l'avant les qualités intrinsèques du paysage et créer un ensemble urbain à la manière d'un parc habité ;
- f. Desserte véhiculaire motorisée à mode de tenure privée (projet intégré) ;
- g. Favoriser les déplacements actifs par l'implantation d'un réseau vert intégré et global à l'ensemble du projet permettant également d'assurer la liaison avec les secteurs avoisinants, dont notamment le golf « La Vallée du Richelieu » et le projet commercial mixte « LumiCité ».

(M-07) 09/11/18

Les principaux éléments spécifiques de planification et d'aménagement sont les suivants :

1. Planter une majorité de résidences de faible densité et dont les structures sont diversifiées;
2. Configurer le réseau de déplacements véhiculaires à caractère privé relié à une collectrice publique structurante et à échelle restreinte;
3. Assurer le déploiement d'un réseau de sentiers récréatifs réparti sur l'ensemble du projet et qui relie les secteurs attractifs tel que le pôle communautaire, le boisé, le Country Club et le secteur commercial « LumiCité »;
4. Assurer l'implantation des « villages » ou des unités de voisinage de manière à s'intégrer à un réseau globale de sentiers récréatifs ;
5. Établir un circuit d'entraînement personnel de plein air avec « station »;
6. Diversifier les modes de déplacements actifs (piéton, cycliste, électrique);
7. Planter des bornes de recharges électrique;
8. Planifier une large promenade multifonctionnelle le long de la rue collectrice traversant le projet du nord au sud;
9. Assurer les liens multifonctionnels vers le « Country Club » et le secteur commercial « LumiCité »;
10. Préserver les milieux naturels « sensibles » et les mettre en valeurs;
11. Aménager un pôle communautaire et récréatif (nature, randonnée, raquette, ski de fond);
12. Assurer le déploiement des réseaux électriques, de câblodistribution et de téléphonie en souterrain.

#### **4.1 Orientations d'aménagement et objectifs de mise en œuvre**

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur du Sanctuaire de la Vallée du Richelieu consent aux orientations de développement suivantes :

##### **Soumettre le développement aux principes de développement durable**

- Encourager la construction de bâtiments qui intègrent un maximum de technologies vertes et durables, tel que la gestion durable du chantier de construction, l'aménagement des toits verts et des murs végétalisés, l'adhésion à des programmes d'efficacité énergétiques reconnue, la gestion durable de l'eau potable et de l'eau de pluie, etc.;
- Encourager des techniques et des aménagements qui favorisent l'absorption directe des eaux de pluie dans le sol ;
- Encourager les déplacements actifs dans un environnement agréable, paysager et sécuritaire au sein d'un réseau récréatif multifonctionnel ;
- Concevoir des aménagements à l'intérieur des aires de stationnement qui contribuent à réduire les îlots de chaleur urbain, principalement en ce qui concerne les résidentiels de plus forte densité ;
- Encourager les technologies qui misent sur les énergies renouvelables (énergie solaire passive, géothermie, la biomasse, etc.).

##### **Mettre en valeur les particularités naturelles du secteur d'intervention**

- Procéder à l'intégration du projet d'AAC de la Vallée du Richelieu dans une perspective plus vaste de conservation du patrimoine naturel et de la biodiversité en incluant à terme d'espaces forestier et agricole d'intérêt ;
- Protéger et préserver les écosystèmes, les bandes riveraines des cours d'eau et les milieux humides.

##### **Conserver et mettre en valeur les différents écosystèmes, tout en optimisant la connectivité des différents milieux naturels et anthropique**

- Favoriser l'intégration et la mise en réseau des espaces verts afin de permettre la découverte d'écosystèmes diversifiés tels que les cours d'eau et le boisé tout juste contiguë au site et d'activités récréatives à l'intérieur d'un réseau sécuritaire et balisé;
- Assurer une connectivité entre les différents parcs, sentiers et corridors verts et le parcours de golf et le secteur commercial mixte LumiCité.

### **Favoriser le développement d'un réseau routier (privé) efficient et sécuritaire**

- Favoriser les modes de transport durable (collectif et actif) en s'assurant d'une densité adéquate et d'un réseau multifonctionnel adéquatement distribué sur l'ensemble du projet;
- Assurer la planification d'aménagement adéquat, fluide et sécuritaire aux différentes intersections entre le réseau privé et public.
- Encourager un concept de circulation qui prend en considération les différents usagers (piétons, cyclistes et automobilistes ou autres moyens de déplacement alternatifs).

### **Intégrer dans la conception et la mise en œuvre l'aménagement paysager des espaces libres**

- Souligner les entrées des différentes phases des projets intégrés résidentiels ainsi que les accès principaux par des éléments architecturaux ou paysagers distincts ;
- Favoriser une cohérence paysagère à l'intérieur des unités de voisinage ainsi que dans l'ensemble du projet pour créer une identité spécifique au secteur de l'Écoquartier de la Vallée du Richelieu ;
- Réduire les espaces minéraux au profit d'espaces végétaux dominés par la plantation d'arbres, d'arbustes et autres végétaux le long des axes routiers.

*(R-07) 09/11/18*

### **Rendre disponible une grande variété d'habitations afin d'assurer la diversité sociale, culturelle et économique du projet :**

- Prévoir plusieurs typologies résidentielles différentes dans le secteur tout en offrant plusieurs options à l'intérieur de chacune des typologies proposées;
- Planifier une implantation séquentielle en créant des ensembles de « villages-intégrés » favorisant le développement d'un sentiment d'appartenance distinctif et unique pour chaque unité de voisinage;
- Adopter un Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale afin d'établir une gestion adéquate de la qualité architecturale des unités d'habitation de chaque « village-intégré »;
- Mettre en place des réseaux de déplacement efficaces pour tous les usagers (véhicules, cyclistes, piétons, etc.) afin de faciliter les liens entre les unités de voisinage et les secteurs avoisinants tels que le parcours de golf et le secteur commercial mixte « Lumicité »

## **4.2 Affectations du sol et densité d'occupation au sol**

*(R-07) 09/11/18*

- a. Densité minimale : 12 logements à l'hectare
- b. Une seule grande affectation du sol : « résidentielle - communautaire »;
- c. Usages autorisés : Résidentiel & Communautaire (avec bâtiment et incluant espaces verts et naturels);
- d. Composantes d'optimisation du développement : Projets intégrés requis  
15% minimum d'espaces communautaires

L'affectation « résidentielle-communautaire » est la seule grande affectation du sol prévue au PPU. Celle-ci comprend deux sous-groupes d'affectation :

### **Résidentiel**

*(R-07) 09/11/18*

Les habitations de faible densité doivent être le type de construction dominant partout dans le secteur. De façon générale, cette affectation regroupe les habitations unifamiliales en structure isolée, jumelée ou en rangée, les parcs et les espaces verts. Les habitations de forte densité sont permises, mais de façon limitée dans le secteur.

### **Communautaire**

Les usages communautaires (avec ou sans bâtiment de services) et espaces verts sont permis partout peu importe l'usage principal ou le secteur de densité.

### 4.3 Tracé projeté des voies de circulation et des réseaux de transports

- a. Structuration générale du réseau véhiculaire privé et public pour la collectrice;
- b. Structuration générale du réseau de circulation alternatif récréatif (piétonnier & cyclable);
- c. Identification des principaux accès au secteur;
- d. Le réseau véhiculaire global doit être limité et planifié de manière à réduire les longueurs d'îlots de développement et éviter toute forme de circulation de transit.

### 4.4 Nature des équipements et des infrastructures

- a. Centre communautaire (culturel, récréatif et sportif);
- b. Réseau de sentiers multifonctionnels récréatifs;
- c. Réseau « stations » de mise en forme extérieure;
- d. Desserte mixte (aérienne au pourtour du site seulement et souterraine) des services d'utilités publics;
- e. Poste de recharges des véhicules à énergie alternative (électrique).

### 4.5 Principaux paramètres réglementaires (zonage, lotissement et construction)

#### A. Les typologies d'usages et d'implantation :

(R-07) 09/11/18

- Unifamiliale isolée, jumelée et en rangée (1 et 2 étages, avec ou sans garage);
- Multifamiliale isolée (2 à 4 étages);
- Communautaire (1 à 3 étages).

#### B. Dispositions spécifiques de développement :

(M-10) 17/01/20

- Les dispositions relatives aux projets intégrés ont préséances sur toutes autres dispositions des règlements de zonage et de lotissement.
- L'ensemble du secteur (superficie autorisée par le Tribunal administratif du Québec) devra, minimalement, prévoir la planification et l'aménagement d'espaces communautaires d'une superficie équivalente à un minimum de 15 % de la superficie totale de l'aire d'affectation « résidentielle – communautaire ». Les espaces communautaires ainsi planifiés devront être complètement aménagés dès que 25 % des emplacements résidentiels auront été aliénés ou construits.
- La distance minimale entre un bâtiment principal et la limite du site est fixée à 7,0 mètres.
- La largeur des allées de circulation véhiculaires privées est d'un minimum de 7,5 mètres.
- Une rue publique locale doit avoir une largeur minimale d'emprise de 12 mètres avec 8 mètres de pavage;
- Une rue publique collectrice doit avoir une largeur minimale d'emprise de 15 mètres avec 7,5 mètres de pavage et doit obligatoirement intégrer une piste multifonctionnelle mesurant 7,5 mètres de largeur sur toute la longueur de la rue;
- La distance minimale entre deux bâtiments principaux est fixée à :
  - 4 mètres pour les classes d'usage H-1, H-2 et H-3;
  - 9 mètres pour les classes d'usage H-4 et H-5.

#### C. Dispositions particulières d'aménagement et d'implantation des projets intégrés :

(M-10) 17/01/20

- Un réseau de sentiers récréatifs spécifique à chacune des unités de voisinage ou de projets intégrés doivent être relié au réseau récréatif principal.
- Le réseau récréatif principal doit assurer l'intégration des unités de voisinages aux équipements communautaires structurants ainsi qu'au parcours de golf La Vallée du Richelieu et au pôle commercial mixte LumiCité.
- Les bâtiments accessoires doivent être intégrés à la structure du bâtiment principal à l'exception des bâtiments à usage communautaire ou commun qui peuvent être isolés.

### 4.6 Nomenclature des travaux prévus (séquence, durée et coûts approx.)

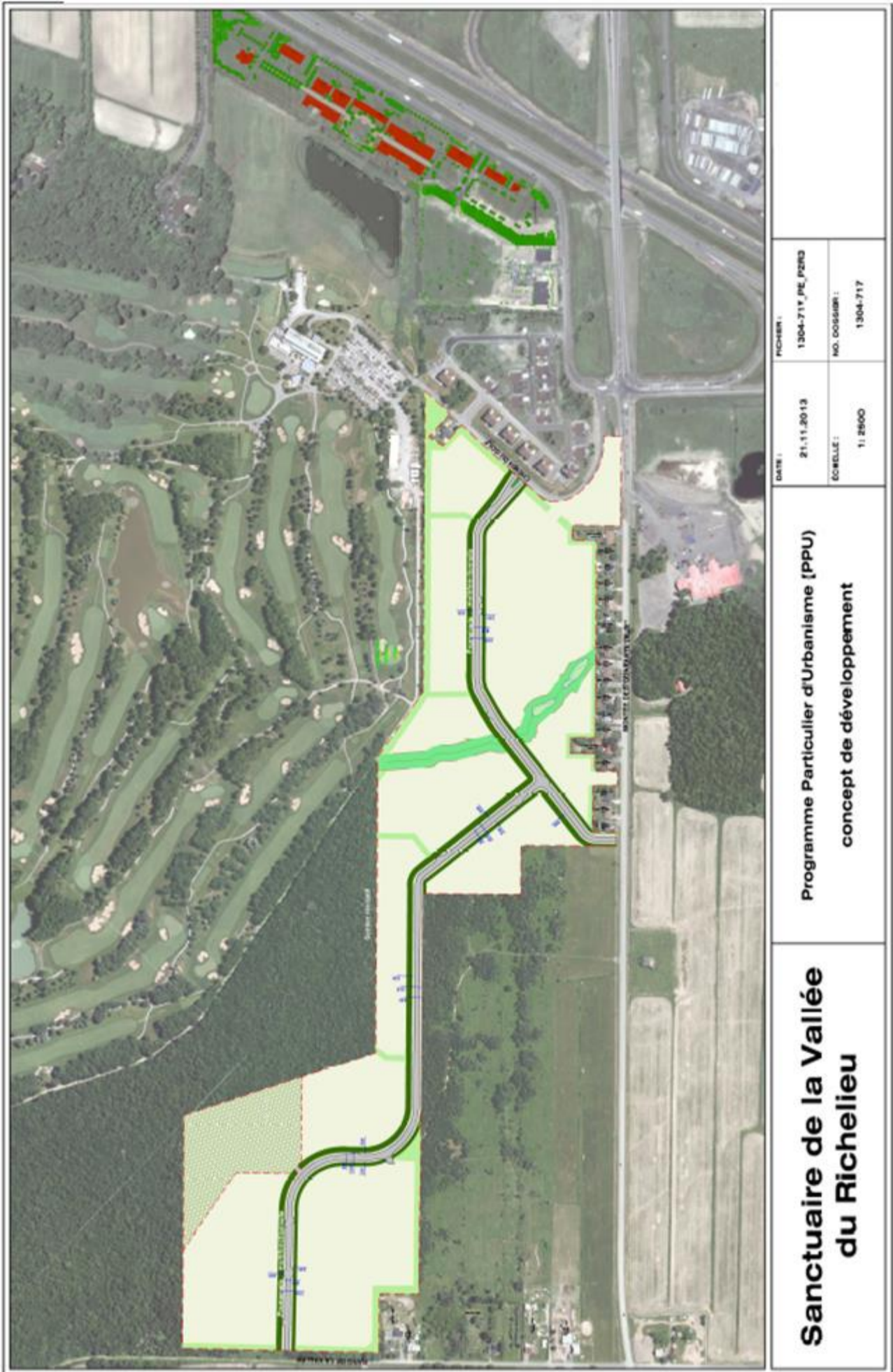
Développement en phasage d'après le scénario de desserte des infrastructures (ex : égouts et aqueduc) le plus optimal et rentable.

**BIBLIOGRAPHIE**

- *Cour d'appel du Québec, greffe de Montréal, jugement no.500-09-023274-137.*
- *Cour supérieure du Québec, district de Longueuil, jugement no.505-17-005804-127.*
- *Le Sanctuaire de la Vallée du Richelieu, Ste-Julie, Qc., Pierre Bélanger économiste, document non daté.*
- *Les « gated communities » aux États-Unis et en France : une innovation dans le développement périurbain? Renaud Le Goix, Université Paris-I-Panthéon-Sorbonne, UMR Géographie-cités 8504.*
- *Les baby-boomers nous réservent-ils encore des surprises? page 33, URBANITÉ, printemps 2013.*
- *Quartier Vert 101, Journal Métro, page 4, 1<sup>er</sup> mai 2013.*
- *Living and Loving the Lifestyle in Sun City Texas, 01-08-2013 (extrait du site internet).*
- *Plan d'urbanisme de la Ville de Sainte-Julie, règlement numéro 1100.*
- *Schéma d'aménagement et de développement (SAD), MRC de Marguerite-D'Youville.*
- *SENIORHOMES.com/p/active-adult-communities, 01-08-2013.*



**ANNEXE A – LE CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT**



**RÈGLEMENT DU PLAN D'URBANISME NUMÉRO 1100**

*(N-02)*  
*15/09/16*

**ANNEXE 2 - PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) ENTRÉE DE  
VILLE NORD DE SAINTE-JULIE**

PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE

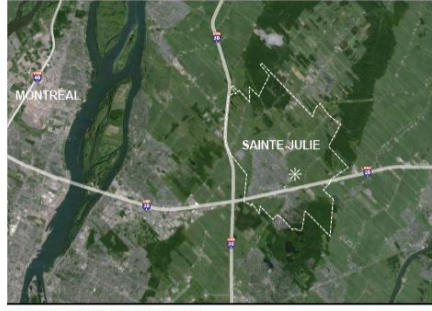
# Entrée de ville nord



## Sainte-Julie

**ANNEXE 2**  
**PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU)**  
**ENTRÉE DE VILLE NORD**

PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE



PLAN DE LOCALISATION VILLE SAINTE-JULIE



PLAN DE LOCALISATION SECTEUR PPU



## 1. MISE EN CONTEXTE

D'importants travaux visant à relocaliser le stationnement incitatif et le terminus d'autobus de Sainte-Julie sont en cours à l'angle nord-est de l'autoroute 20 avec le chemin du Fer-à-Cheval. Le projet, coordonné par l'Agence métropolitaine de transport (AMT), fait partie d'un développement mixte du secteur situé dans une aire TOD. Le réaménagement de la bretelle nord de la sortie 102 de l'autoroute 20 permet en effet un développement axé sur le transport collectif de terrains enclavés. Il comporte notamment la reconfiguration de la bretelle autoroutière et les prolongements du boulevard Armand-Frappier vers l'est, au-delà du chemin du Fer-à-Cheval, et de la rue Murano, vers le sud. Cette importante superficie développable, alliée à sa localisation avantageuse d'entrée de ville, fera du site la signature de Sainte-Julie à l'échelle régionale.

La Ville de Sainte-Julie souhaite profiter de l'occasion pour aménager une véritable entrée de ville et faire en sorte que le développement urbain mette à profit la présence du stationnement incitatif et du nouveau terminus. Elle entend donc se doter d'un cadre de planification détaillée pour ce secteur.

### 1.1. OBJECTIF DU PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME

Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) vise à définir une vision représentative des valeurs et des attentes du milieu par rapport au développement du pôle d'emplois et de commerces du secteur de l'entrée nord. Il permet de hiérarchiser les enjeux et de définir les objectifs de développement de ce secteur au cœur de l'aire TOD, qui sera axé autour d'un pôle de transport collectif structurant. Le PPU vise également à cadrer les interventions d'aménagement à l'intérieur d'un programme de mise en œuvre.

### 1.2. TERRITOIRE VISÉ PAR LE PPU ENTRÉE DE VILLE NORD

Le secteur de l'Entrée Nord est situé aux abords de la sortie 102 nord de l'autoroute 20.

Le PPU s'applique à la portion de territoire non développée comprise entre le talus, au nord, l'autoroute Jean-Lesage, au sud, et entre le chemin du Fer-à-Cheval à l'ouest et la zone agricole permanente à l'est. Il comprend également un secteur développé au nord formant un triangle bordé par le chemin du Fer-à-Cheval, à l'ouest, la rue Murano, au nord-est et le talus, au sud. Le territoire d'application du PPU couvre une superficie d'environ 25 hectares et est illustré au plan suivant.

### 1.3. CONTENU DU PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME

Le présent document comprend neuf sections :

1. Mise en contexte
2. Portrait du secteur de l'entrée nord
3. Enjeux et défis
4. Vision d'avenir
5. Grandes orientations d'aménagement
6. Concept d'organisation spatiale et plan des interventions
7. Grandes affectations du sol
8. Outils de mise en œuvre
9. Plan d'action

PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE



SYNTHÈSE : SECTEUR DE L'ENTRÉE NORD

- |   |  |
|---|--|
| <span style="color: yellow;">■</span> SECTEUR RÉSIDENTIEL               | <span style="color: purple;">■</span> ACTIVITÉS INDUSTRIELLE LÉGÈRES |
| <span style="color: orange;">■</span> SERVICES COMMERCIAUX DE PROXIMITÉ | <span style="color: blue;">■</span> ACTIVITÉS INDUSTRIELLES          |
| <span style="color: red;">■</span> SECTEUR COMMERCIAL                   | <span style="color: lightblue;">■</span> PÔLE INSTITUTIONNEL         |
| <span style="color: darkred;">■</span> SECTEUR COMMERCIAL RÉGIONAL      | <span style="color: green;">■</span> PÔLE RÉCRÉATIF                  |



PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE

## 2. PORTRAIT DU SECTEUR DE L'ENTRÉE NORD

Cette section dresse le portrait du territoire d'application du programme particulier d'urbanisme.

### 2.1. ANALYSE PHYSICO-SPATIALE

#### 2.1.1 Une localisation stratégique

Le positionnement stratégique de ce secteur, en bordure de l'autoroute Jean-Lesage (A-20), à proximité des croisements avec l'autoroute de l'Acier (A-30) et de la route 229, le rend facilement accessible. L'échangeur de la sortie 102 fait office de seule porte d'entrée permettant d'accéder directement au cœur de la ville de Sainte-Julie.

Le secteur de planification se trouve au centre du territoire, en bordure du principal axe nord-sud qu'est le chemin du Fer-à-Cheval qui rejoint les deux grands noyaux de développement de la ville. Il est également au croisement des lignes du système de transport collectif municipal et en bordure d'une piste cyclable faisant partie du réseau local.

#### 2.1.2 Un milieu diversifié à valoriser

La portion développée du site, située au sommet du talus surplombant l'actuel échangeur, accueille un centre commercial de première génération qui intègre un vaste espace de stationnement en façade. Au cours des dernières années, un certain roulement des commerces y a été observé et plusieurs locaux sont actuellement vacants à la suite du départ d'un magasin d'alimentation.

Un pôle civique comprenant l'hôtel de ville, la bibliothèque ainsi que les ateliers municipaux prend place au nord du secteur d'étude alors que la « Pente à glisser », qui accueille des activités récréatives et culturelles, se trouve directement en face, sur le talus à l'ouest du site.

Au nord-ouest se trouve un quartier résidentiel majoritairement constitué de maisons unifamiliales isolées ou jumelées. On retrouve également certains services de proximité le long du chemin du Fer-à-Cheval (clinique médicale, pharmacie, banque, café).

À l'ouest du site, un secteur commercial régional longe le boulevard Armand-Frappier où les commerces sont implantés de façon pavillonnaire et entourés de vastes espaces de stationnement. On retrouve également dans ce secteur l'aréna municipal et l'actuel stationnement incitatif de l'AMT.



Concessionnaire automobile, situé à l'ouest de l'entrée de ville



Stationnement incitatif de l'AMT



Maisons pavillonnaires, Sainte-Julie

Au nord-est, une enclave industrielle se trouve isolée entre le pôle civique/commercial et la zone agricole, identifiée comme une aire d'expansion urbaine au document de planification de la Ville, de la MRC et de la CMM.

#### 2.1.3 Régime de propriété en vigueur

Une grande partie des terrains du territoire est de propriété privée, toutefois, le nombre de propriétaires est limité. Seuls cinq propriétaires possèdent la majeure partie des superficies disponibles au développement dans le secteur visé par le PPU soit : *Devimco*, *Propriétés Provigo Ltée*, *Ventrum Inc.*, *Sobeys Developments Limited Partnership* et *9249-2131 Québec Inc.* Le secteur compte d'importantes entreprises appartenant au MTQ. L'AMT constitue également un partenaire notable étant donné le projet d'aménagement d'un terminus et d'un stationnement incitatif d'envergure. Tous ces grands propriétaires jouent un rôle clé dans le cadre du projet. La Ville se retrouve ainsi avec une très faible maîtrise foncière.

## PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE

PROPRIÉTAIRE	SUPERFICIE DU TERRAIN (m <sup>2</sup> )
Sobeys Developments Limited Partnership	4 257
Ventrum Inc.	25 500
Propriétés Provigo Ltée	44 235
Devimco	38 730
Devimco	21 225
Agence métropolitaine de transport	55 860
<b>Total</b>	<b>189 807</b>



#### 2.1.4 Éléments de potentiels ou de contraintes naturels

La planification du secteur de l'Entrée Nord doit tenir compte d'un certain nombre de potentiels et de contraintes inhérents à des caractéristiques naturelles, des équipements et des activités humaines.

##### Potentiels et contraintes naturels

##### **Le talus**

Le territoire du PPU est traversé d'est en ouest par une falaise qui fait que la portion nord surplombe le reste du territoire d'étude. De tels dénivelés sont parfois susceptibles d'entraîner, selon la composition du sol, des glissements de terrain.

Le talus n'est pas considéré comme une zone susceptible de glissement de terrain. La végétation qu'on y trouve contribue notamment à sa stabilité et pourrait faire l'objet d'initiatives de mises en valeur. Le dénivelé qu'il présente peut également offrir un point de vue sur les monts environnants.



PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE

### **Topographie, vues et perspectives**

Situé entre le fleuve Saint-Laurent et la rivière Richelieu, Sainte-Julie compte plusieurs points de vue sur les monts Saint-Bruno et Saint-Hilaire. La position stratégique du site peut être mise à profit afin de définir un lieu identitaire à l'entrée de la ville.

### **Les milieux humides**

Une étude de caractérisation a permis de constater la présence de milieux humides totalisant une superficie de 5,5 hectares. La Ville de Sainte-Julie a mis en place un système de compensation de ces milieux par un autre terrain municipal à l'extérieur du secteur, le tout avec la collaboration des propriétaires impliqués permettant l'obtention des autorisations du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) en vertu des articles 22 et 32 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

#### **2.1.5 Éléments de potentiels et de contraintes anthropiques**

##### **Potentiels et contraintes anthropiques**

Le site bénéficie de la proximité de plusieurs équipements structurants de la ville tels que la bibliothèque, l'aréna, la « Pente à glisser » et le stationnement de l'AMT qui pourront contribuer à la création d'un milieu de vie.

Le développement du site présente toutefois certaines contraintes de nature anthropique, notamment la proximité de l'autoroute, la forme irrégulière du site, ainsi que la dominance des modes traditionnels de développement dans les environs. Ancrés dans les façons de faire, ces derniers sont associés à la ségrégation des usages et à l'aménagement d'importants espaces de stationnement extérieurs. Ce type de développement peut compromettre la réalisation d'un milieu convivial et diversifié à l'entrée de la ville.

### **Les nuisances sonores (bruit autoroutier)**

Parmi les nuisances dans l'environnement immédiat du site, notons le bruit généré par la circulation autoroutière ainsi que, dans une moindre mesure, celui émanant de l'usine située en haut de la falaise.

#### **2.1.6 Milieu bâti**

Les bâtiments commerciaux situés dans la partie nord du territoire du PPU s'apparentent aux centres commerciaux de première génération, soit des bandes de commerces derrière de vastes stationnements. Ces formules ne sont plus au goût du jour et peinent de plus en plus à attirer la clientèle. Partout au Québec et en Amérique du Nord, de nombreux centres commerciaux de première génération font l'objet de projets de redéveloppement et de requalification. Il s'agit là d'une occasion de revoir l'offre commerciale et de favoriser la création de milieux de vie offrant une plus grande mixité d'usages et réduisant la dépendance à l'automobile.

#### **2.1.7 Les projets en cours**

##### **Le nouveau terminus Sainte-Julie**

Le 10 juin 2013, le ministre des Transports et ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, la mairesse de Sainte-Julie et préfète de la MRC de Marguerite-D'Youville, ainsi que le président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport, ont procédé à la signature d'un protocole d'entente visant l'aménagement d'un stationnement incitatif permanent de plus de 1 000 places à Sainte-Julie.<sup>3</sup> Le protocole d'entente était une étape déterminante permettant de finaliser les activités immobilières, préparer les plans et devis et procéder aux demandes d'autorisations environnementales en vue d'avancer les travaux de réaménagement de la bretelle d'accès, du prolongement du boulevard Armand-Frappier et de la construction du stationnement incitatif de l'AMT.

Situé au sud du prolongement vers l'est du boulevard Armand-Frappier, l'aménagement prévoit l'intégration du stationnement incitatif aux quais d'embarquement de façon à permettre aux usagers du transport collectif d'accéder aux aires d'attentes des autobus, sans interférer avec la circulation locale. De façon à encourager les citoyens à atteindre ce pôle de transport collectif autrement qu'en voiture, l'aménagement de supports pour vélos et de traverses piétonnières sécuritaires est également primordial. De configuration plutôt traditionnelle, le terminus et son stationnement occuperont une grande superficie en bordure de l'autoroute 20. Par conséquent, l'intégration et la bonification du couvert végétal existant sont primordiales et permettront de réduire l'impact d'une telle superficie pavée sur la création d'îlots de chaleur urbains et sur le paysage de l'entrée de ville.

<sup>3</sup> Gouvernement du Québec, 2013. Stationnement incitatif permanent à Sainte-Julie – Les partenaires procèdent à la signature d'un protocole d'entente. Communiqué officiel consulté en ligne.

**PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE**

À plus long terme, et bien que plus dispendieux, l'aménagement d'un stationnement en structure est souhaitable pour réduire les impacts visuels, urbains et environnementaux des installations de l'AMT. L'intégration d'un stationnement en structure peut permettre l'optimisation de l'espace disponible au développement et à l'aménagement d'espaces publics à l'entrée de la ville. Illuminée et végétalisée, une telle structure peut constituer un véritable repère construit depuis le haut de la falaise comme depuis l'autoroute. Bien que non prévus au plan proposé, la possibilité de partage des cases et l'aménagement d'une structure de stationnement étagée, diminuant l'emprise au sol de l'infrastructure de transport collectif, doivent être considérés à long terme de façon à faciliter l'amélioration éventuelle des aménagements et la densification du cadre bâti.



de recharge électrique

Bornes



Stationnement de la falaise, Ville de Québec



Pomona College, Californie

## 2.2. CADRE DE PLANIFICATION APPLICABLE

L'aménagement du territoire est une responsabilité partagée entre plusieurs paliers de décisions : gouvernement, communauté métropolitaine, MRC, municipalité locale. En conséquence, la planification détaillée du secteur de l'Entrée Nord doit être cohérente avec les cadres de planification métropolitaine et régionale.

### 2.1.1 Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de Montréal (PMAD) guide l'aménagement du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Il oriente la réflexion menée par la Ville en préconisant un développement cohérent en matière de transport, de préservation de l'environnement et de qualité de vie. Pour y parvenir, le PMAD entend limiter l'étalement urbain en dirigeant la croissance démographique à proximité des équipements de transport collectif, au sein d'aires TOD (*Transit Oriented Development*).

Le nouveau terminus de l'AMT constitue une opportunité unique pour la mise en place d'une aire TOD gravitant autour d'un nouveau pôle d'emploi, d'habitation et de commerces et générant une intensification des activités autour du futur terminus.

#### Seuil de densité minimal

Au sein de l'aire TOD du terminus Sainte-Julie, soit un rayon d'un kilomètre autour du nouveau terminus d'autobus, le PMAD exige une densité d'habitation minimale de 40 logements par hectare.

#### Qu'est-ce qu'un TOD?

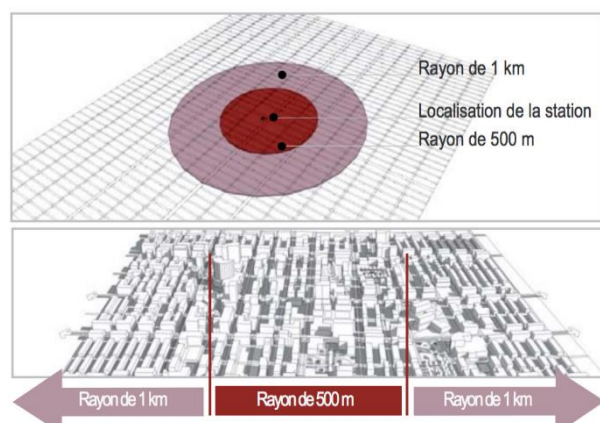
Au PMAD, un TOD4 est défini comme un « (...) développement immobilier de moyenne à haute densité structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité, comme une gare de train, une station de métro, une station de SLR ou un arrêt de service rapide par bus (SRB). Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, le TOD offre des opportunités de logement, d'emploi et de commerce et n'exclut pas l'automobile. Le TOD peut être un nouveau projet ou un redéveloppement selon une conception facilitant l'usage des transports collectifs et actifs. »<sup>5</sup>

En bref, un aménagement TOD permet l'augmentation de la densité autour des points d'accès au transport en commun, privilégie l'utilisation du transport en commun et crée des milieux de vie.

#### Caractéristiques fonctionnelles d'un TOD

<sup>4</sup> Source : Les sections « Qu'est-ce qu'un TOD? », « Caractéristiques fonctionnelles », Guide d'aménagement pour les aires TOD produit par AECOM pour le compte

<sup>5</sup> Source : PMAD, La Communauté métropolitaine de Montréal. Un Grand Montréal développement, décembre 2011.



**PPU** ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE

Au début des années 1950, le développement urbain du grand Montréal s'est articulé autour de l'automobile et de la construction de nombreuses infrastructures routières, ainsi que des maisons pavillonnaires. Ce développement a façonné le paysage de nos villes et de nos banlieues.

Ces dernières se sont donc développées selon les principes du COD (*Car Oriented Development*).

Avec la remise en question de ce type de développement, l'aménagement TOD (Transit Oriented Development) a vu le jour. Le TOD met l'accent sur la qualité de nos paysages urbains en remettant le piéton au cœur des préoccupations du planificateur et le transport collectif et actif comme mode de déplacement à privilégier. Ainsi, un TOD implique :

- Une station ou gare de transport en commun (existante ou projetée)
- Un développement intensif de moyenne et haute densité
- Une mixité d'usages.

En plus d'axer le développement autour des points d'accès au transport en commun, la CMM prévoit une approche corridor. C'est-à-dire que pour les portions du réseau de transport en commun métropolitain structurant qui sont projetées ou à l'étude, ainsi que pour les axes de rabattement, des corridors de transport ont été identifiés comme aires potentielles d'urbanisation et de densification.

Source : Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM), Guide d'aménagement pour les aires TOD. Produit par AECOM. 2011. Page 13



Source : Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM), Guide d'aménagement pour les aires TOD. Produit par AECOM. 2011. Page 13

**Principales composantes d'un TOD**

- Des densités soutenant le transport en commun;
- Encourager l'implantation de densités plus fortes près de la station de transport en commun;
- Diminuer la densité graduellement dès l'éloignement de la station;
- Une mixité des usages soutenant la vitalité de l'aire TOD;
- Favoriser une mixité des usages plus intense près de la station : institutions, commerces, services, résidences, etc.;
- Favoriser la mixité verticale des usages compatibles et viables afin de maintenir en tout temps une animation et une fréquentation des lieux;
- Une trame urbaine perméable soutenant des déplacements actifs;
- Favoriser une trame et un réseau actif continu, efficace et agréable;
- Accorder une priorité aux déplacements actifs (piétons, cyclistes, etc.) autour de la station et à partir des secteurs résidentiels limitrophes;
- Des espaces publics de qualité;
- La qualité des espaces publics (rues, liens piétons, parcs, places, etc.) reflète la priorité accordée aux déplacements actifs et au rôle-clé que jouent ces espaces dans la Ville;
- L'aménagement de ces espaces allie efficacité, esthétique et sécurité (liens viables, design de qualité, architecture de paysage soignée, etc.);
- Une offre de transport en commun efficace et de qualité;
- Assurer un transport en commun fiable et ponctuel;
- Augmenter la fréquence du transport en commun même en dehors des heures de pointe;
- Faciliter l'accessibilité au transport collectif;
- Offrir un confort et une qualité de conception supérieurs des équipements (voiture de métro, autobus, wagon, etc.) de différents modes de transport (confort des sièges, climatisation, etc.).



Source : Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM), Guide d'aménagement pour les aires TOD. Produit par AECOM. 2011. Page 14

PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE

### 2.2.2 Le schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC Marguerite-D'Youville

Le Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la MRC Marguerite-D'Youville établit les lignes directrices en matière d'aménagement du territoire à l'échelle régionale que devront respecter les municipalités locales en adoptant des plans et des règlements d'urbanisme conformes.

Le secteur situé dans un rayon d'un kilomètre autour du nouveau terminus de l'AMT est identifié dans le SADR de la MRC Marguerite-D'Youville comme une aire TOD devant faire l'objet d'une planification détaillée de la part de Sainte-Julie. Ce secteur est soumis à des normes de densité et d'aménagement qui devront être intégrées au PPU de l'Entrée Nord. Il est entre autres question d'une densité brute moyenne de 40 logements à l'hectare, d'une mixité fonctionnelle et d'aménagements favorisant les transports collectifs et actifs.

Le développement de l'aire TOD devra toutefois tenir compte des contraintes physiques, naturelles et anthropiques des lieux. À cet effet, le SADR identifie l'autoroute 20 comme une zone de contrainte sonore pour laquelle des restrictions de développement sont prévues. À l'intérieur d'une aire de 430 mètres calculée à partir du centre de l'autoroute, tout usage résidentiel, institutionnel et récréatif extérieur de type parc de détente, est interdit à moins que des mesures d'atténuation ne soient prévues de façon à ramener les niveaux sonores projetés le plus près possible à de 55 dBA sur une période de 24 heures. Ces mesures peuvent entre autres consister en des aménagements extérieurs (talus, écran acoustique, etc.) ou des techniques de construction appropriées (traitement acoustique des murs et du toit, choix des portes et des fenêtres, installation de systèmes de ventilation centrale, etc.)

### 2.2.3 Le plan d'urbanisme de la Ville de Sainte-Julie

Le Plan d'urbanisme de la Ville de Sainte-Julie identifie, à l'objectif 4.2, le secteur localisé dans le quadrant nord-est de l'intersection du chemin du Fer-à-Cheval et de l'autoroute 20 comme un espace structurant de développement en lien avec la relocalisation du stationnement incitatif de l'AMT. La planification de ce secteur passera notamment par l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme (PPU).

La Ville souhaite consolider et développer ce secteur en véritable pôle économique régional en fonction d'un concept de planification TOD. Ainsi, les secteurs non développés et qui seront redéveloppés à l'intérieur d'un rayon d'un kilomètre autour du nouveau stationnement incitatif de l'AMT sont voués à la fois à une intensification et une consolidation de l'espace urbanisé. Les densités résidentielles brutes varieront en fonction de la distance par rapport au stationnement sans descendre sous le seuil de 40 logements à l'hectare.

### 2.2.4 La réglementation d'urbanisme de la Ville de Sainte-Julie

Le règlement de zonage actuellement en vigueur n'est pas compatible avec les orientations de la ville pour le secteur du PPU et l'aire TOD. Plusieurs ajustements devront être faits entre autres au niveau du découpage des zones, des usages autorisés, des hauteurs, des normes d'implantation des bâtiments, des normes de stationnement et d'aménagement paysager, etc.

#### Les normes de stationnement (M-05) 19/01/18

À l'instar de nombreuses villes de la Couronne Sud de Montréal, la grande majorité des déplacements s'effectue en automobile. Les usages, la trame des rues et les normes de stationnement en vigueur sont planifiés en fonction de ce type de déplacement et ne contribuent pas à rendre les déplacements actifs attrayants.

## 2.3. FAITS SAILLANTS DU PORTRAIT DU TERRITOIRE

POTENTIELS	CONTRAINTES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terrains libérés de bonnes dimensions, idéaux pour l'aménagement d'un petit pôle dynamique d'emplois et de commerces.</li> <li>• Présence d'un bon réseau de transports collectif gratuit (depuis 2014) sur le territoire de Sainte-Julie.</li> <li>• Plusieurs circuits au départ et vers le stationnement incitatif de Sainte-Julie.</li> <li>• Proximité de services et d'équipements déjà établis.</li> <li>• Présence d'un vaste stationnement incitatif pouvant aussi desservir les commerces.</li> <li>• Opportunité de proposer une intensité des fonctions urbaines (commerces, bureaux, services, récréation) aux abords d'un pôle de transport en commun.</li> <li>• Falaise offrant des points de vue saisissants sur les monts Saint-Bruno et Saint-Hilaire.</li> <li>• Proximité du Parc national du Mont-Saint-Bruno.</li> <li>• Falaise permettant d'atténuer la visibilité d'immeubles en hauteur.</li> <li>• Falaise s'intégrant dans le réseau vert de la ville.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falaise créant une discontinuité dans le tissu urbain.</li> <li>• Grand stationnement incitatif asphalté.</li> <li>• Le recours à l'automobile fortement ancré dans les habitudes des résidents.</li> <li>• Nuisances liées à la proximité de l'autoroute 20 et d'activités industrielles.</li> <li>• Grandes emprises routières planifiées liées à la desserte de l'autoroute.</li> <li>• Ratio de stationnement élevé (normes actuelles au règlement de zonage).</li> </ul>

### 3. ENJEUX ET DÉFIS

#### 3.1. ENJEUX

L'entrée de ville nord de Sainte-Julie possède un fort potentiel de développement. Le réaménagement des bretelles d'accès à l'autoroute 20 combiné à l'implantation d'un nouveau stationnement incitatif et d'un terminus d'autobus transforme ce milieu.

La question de la densité et de la convivialité du futur quartier fait partie intégrante de la réflexion menée par la Ville qui souhaite atteindre les objectifs établis au PMAD. Cet outil de planification métropolitaine prévoit un développement de type TOD avec une densité minimale brute de **40 logements à l'hectare** à l'intérieur d'un rayon d'environ 1 km autour de l'infrastructure de transport en commun. Le PMAD souhaite de façon plus globale, voir à la concentration de 40% de la croissance des ménages dans ces zones TOD.

Le secteur visé par le présent programme particulier d'urbanisme serait destiné à accueillir un milieu mixte combinant aux équipements de transport, des fonctions résidentielles, commerciales et de bureaux. Par ailleurs, toute la question du développement en bordure d'un tronçon autoroutier se pose et les mesures d'atténuation du bruit devront être au cœur de la planification du secteur.

De plus, les divers propriétaires fonciers n'ayant pas nécessairement les mêmes objectifs que la Ville, il est primordial que celle-ci se dote d'un outil de contrôle et de planification pour ce secteur. Un tel outil assurera le développement cohérent d'une entrée de ville attrayante, tout en misant sur un développement urbain dense qui saura répondre aux attentes des promoteurs. Le Programme particulier d'urbanisme constitue un excellent moyen pour mettre en œuvre un projet basé sur une vision globalisante telle qu'établie par la Ville. Ainsi, la Ville pourra, le cas échéant, procéder aux remembrements parcellaires nécessaires et essentiels afin d'aménager un milieu proposant des espaces publics généreux et conviviaux.

#### 3.2. DÉFIS

##### 3.2.1 Un lieu unique et structurant

Se trouvant au croisement du chemin du Fer-à-Cheval et du boulevard Armand-Frappier, le secteur est au cœur du territoire de Sainte-Julie. Il sera donc essentiel d'encadrer le développement de ce secteur pour s'assurer de son caractère attractif et de signature distinctive.

Tout en prenant compte des différentes contraintes de développement, les projets devront s'intégrer harmonieusement aux secteurs résidentiels et commerciaux environnants et tirer profit au maximum de la présence du terminus et de son stationnement incitatif ainsi que des équipements civiques et récréatifs à proximité du secteur.

##### 3.2.2 Une entrée de ville identitaire

Ce site, par le réaménagement des bretelles d'accès à l'autoroute et la présence d'un important terminus de l'AMT, est appelé à voir son statut d'une réelle « entrée de ville » se confirmer. À cet égard, le parcours d'entrée se confirmera par un encadrement du domaine public, des bâtiments phares avec une architecture de qualité et des aménagements urbains attrayants ainsi qu'une signalisation distinctive permettant de marquer ce secteur et d'en faire un lieu avec une identité forte.

##### 3.2.3 Un lieu favorisant l'écomobilité (M-05) 19/01/18

Le développement devra également faire une place importante aux transports collectifs et actifs. Un des défis consiste à offrir un environnement bâti favorable à l'écomobilité, où l'organisation de l'espace urbain favorise une compatibilité entre l'automobiliste et le piéton qui s'y trouve en sécurité.

L'importante disponibilité de terrains combinée à la présence du terminus de l'AMT offre l'opportunité de faire de ce secteur un modèle d'aménagement en matière d'écomobilité, proposant des espaces publics, passages, places, parcs interconnectés entre eux et avec les secteurs adjacents. En ce sens, le projet devra permettre la connectivité du secteur avec le reste du territoire de Sainte-Julie et les autres pôles d'intérêt qui s'y trouvent (commerciaux, résidentiels, civiques, récréatifs, etc.).

#### PRINCIPES D'UN ENVIRONNEMENT BÂTI FAVORABLE À L'ÉCOMOBILITÉ<sup>6</sup> :

- Soutenir un niveau de densité de moyen à élevé en fonction des milieux (ruraux ou urbains);
- Promouvoir des cadres de vie compacts;

<sup>6</sup> Source : MAMROT. L' aménagement et l' écomobilité – Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable. 2011. p.48.

**PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE**

- Faciliter la diversité des usages au sein des milieux de vie;
- Créer des milieux de vie perméables qui facilitent les déplacements non motorisés;
- Aménager des rues conviviales, à l'échelle humaine;
- Aménager un espace urbain de qualité qui participe à l'identité du lieu et qui est favorable aux piétons et aux cyclistes;
- Favoriser un développement continu.

**3.2.4 Une attention particulière à l'intégration des usages sensibles (M-05) 19/01/18**

Le développement d'un milieu de vie doté d'une composante résidentielle serait incompatible avec la proximité d'un axe autoroutier sans mesures destinées à mitiger les nuisances sonores.

Les techniques d'atténuation du bruit relié au transport routier sont étroitement liées à l'aménagement de l'espace et des constructions. La mise en place d'aires de protection compte pour beaucoup tout en n'étant pas la seule mesure possible. L'usage de la topographie ainsi que la création d'écrans acoustiques végétalisés constituent des solutions intéressantes selon les milieux.

(M-05) 19/01/18



Talus, Sainte-Julie



Entrée de ville, Palais sur Vienne

Pour protéger un secteur des nuisances liées au bruit des autoroutes, l'articulation des usages est une mesure de mitigation appropriée. Placer des bureaux et des commerces à proximité des infrastructures routières d'importance en contrefort des résidences permet de diminuer le niveau de bruit qui se rend à celles-ci. Ceci sous-entend toutefois que les commerces et bureaux s'établiront avant la construction des immeubles résidentiels.

En ce qui concerne l'unité de ventilation de l'usine située au nord de la falaise, le bruit provenant de cet équipement pourrait être réduit par un écran acoustique végétalisé bonifié aux abords de la falaise et le long de la rue Murano. Dans la mesure où persisterait une nuisance sonore, l'industrie devrait être mise aux normes afin de diminuer le bruit à la source.

**3.2.5 Une planification du secteur et un cadre réglementaire adaptés aux exigences de la planification métropolitaine et régionale**

La Ville de Sainte-Julie a modifié sa réglementation d'urbanisme afin de la rendre conforme au PMAD et au SADR. Il convient de poursuivre la mise en œuvre de ces documents de planification en procédant à la planification détaillée de l'aire TOD du terminus et de l'entrée nord de la ville.

PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE

## 4. VISION D'AVENIR

Les chapitres précédents ont permis de présenter une lecture diagnostique du territoire et de révéler les enjeux et défis inhérents au développement du secteur de l'entrée nord. Il en résulte les principes directeurs et la vision d'aménagement et de développement ci-après, qui constituent la ligne directrice qui guidera les orientations, objectifs et moyens de mise en œuvre.

### 4.1. LES PRINCIPES DIRECTEURS

(R-05) 19/01/18

L'entrée de ville est un élément qui marque l'expérience urbaine. Il s'agit d'un espace identitaire qui donne le ton au reste de l'environnement urbain. Dans le cas présent, l'entrée de ville nord de Sainte-Julie viendra allier certaines de ses qualités à la richesse du paysage des Montérégiennes.

La mise en place d'une aire TOD, à l'intérieur du rayon de 1,0 km, s'appuie sur une mixité et une intensité d'usages, mais surtout, sur l'efficacité, la convivialité et la sécurité des déplacements à pied ou à vélo. L'approche préconisée favorise une compatibilité entre l'humain, l'espace et les bâtiments. Il ne s'agit pas de créer un espace idéal pour la voiture ou pour la livraison des commerces, mais bien de permettre un espace fonctionnel propice à la marche, le repos, la socialisation et le divertissement des usagers.

L'échelle du piéton suppose un environnement bâti près de la rue, où les façades des premiers niveaux sont largement fenêtrées et attrayantes. La notion de parcours occupe une place prépondérante dans l'organisation de l'espace. Ainsi, le piéton peut aisément partir d'un secteur d'habitation voisin pour se rendre au terminus, déposer en chemin des vêtements chez le nettoyeur ou arrêter dans un café, en profitant d'une promenade sécuritaire, riche en vues et paysages. À l'inverse, le piéton pourra, après avoir quitté le terminus, marcher jusqu'au gym ou à un restaurant bordant une place centrale animée avant de prendre un des autobus du service de transport collectif de la Ville pour se rendre chez lui sans avoir eu à perdre un temps précieux dans la circulation ou avoir eu à déneiger la voiture. Les parcours proposés aux piétons doivent être sécuritaires, bien éclairés et ponctués de mobilier urbain pour leur permettre de faire une halte. L'objectif est d'offrir un milieu accueillant dont l'animation culmine aux abords du terminus de l'AMT.

### 4.2. L'ÉNONCÉ DE VISION

Sainte-Julie est une ville où il fait bon vivre, travailler, se divertir et se récréer; une ville qui répond aux besoins de différents types de ménages. Le noyau de l'aire TOD est un lieu d'échanges où les résidents, les travailleurs, les visiteurs s'y croisent pour y travailler, y consommer, s'y récréer ou pour y transiter en passant de la voiture à l'autobus ou d'un autobus à un autre.

#### 4.2.1 VISION D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

La vision d'aménagement traduit l'image que projetera le secteur de l'entrée nord lorsque complété, soit :

**LE SECTEUR DE L' ENTRÉE NORD, UN MILIEU DE VIE COMPLET ET DYNAMIQUE;  
VIBRANT AU RYTHME DE L' INTERMODALITÉ.**

En raison de son urbanité et sa signature évoquant un « Sainte-Julie actuel, dynamique et à échelle humaine » on y converge grâce à la présence d'un réseau de transport collectif et actif adéquatement structuré, qui assure une interconnexion avec les divers pôles résidentiels, commerciaux, civiques et récréatifs de Sainte-Julie, mais aussi avec les principaux lieux de destination situés hors territoire.

Offrant une diversité de services, le secteur de l'entrée nord constitue un lieu doté d'une ambiance distinctive, un lieu vivant et animé où l'on se dirige pour y travailler, y consommer, s'y divertir ou simplement y relaxer. L'aménagement du secteur, la qualité du cadre bâti et celle de son réseau viaire qui assure la perméabilité du tissu urbain et une nécessaire connectivité avec les autres secteurs de la Ville en font un lieu fortement attractif.

Regroupant des logements, des commerces, des services de proximité, des espaces publics, des équipements de loisir, des sentiers multifonctionnels, le secteur de l'entrée nord est un véritable milieu urbain d'importance. Il se démarque comme étant une référence en matière d'aménagement urbain. La qualité des aménagements sur le domaine public et l'importante place faite aux piétons en font un quartier avec une âme, en harmonie avec son environnement.

**PPU** ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE

Sa localisation stratégique, au croisement des autoroutes 20 et 30, des importants axes nord-sud et est-ouest que sont le chemin du Fer-à-Cheval et le boulevard Armand-Frappier et la proximité du site avec la principale voie cyclable du territoire et des équipements récréatifs à proximité immédiate du site (aréna et pente à glisser) viennent confirmer le statut de ce secteur en tant que porte d'entrée de la Ville de Sainte-Julie.



PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE

## 5. GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Afin d'orienter le développement du secteur de l'entrée nord selon la vision présentée dans le chapitre précédent, trois grandes orientations ont été formulées. Déclinées en objectifs et moyens de mise en œuvre, ces orientations visent à guider l'aménagement du territoire pour les prochaines années et fournir un cadre décisionnel permettant aux intervenants municipaux et à leurs partenaires de prioriser les interventions et de coordonner la réalisation des différents projets dans le secteur de l'entrée nord.

### 5.1. FAIRE DU SECTEUR DE L'ENTRÉE NORD UN QUARTIER DURABLE

Afin d'assurer le succès du secteur de l'entrée nord, il s'avère essentiel de bien jeter les bases qui lui permettront de devenir le cœur d'un quartier modèle en matière de développement durable axé sur les transports collectifs selon l'approche TOD.

Ce succès passe d'abord par la création d'un milieu diversifié, compact et cohérent. La prise en considération des contraintes naturelles et anthropiques à même le design proposé constitue également un élément essentiel de la réussite du projet. L'intégration dans le développement des critères relatifs au développement durable, et ce, à tous les niveaux (environnement, social, économie), est aussi un élément clé à considérer.

#### 5.1.1 Créer un bâti et des aménagements diversifiés et cohérents

(M-05) 19/01/18

- Articuler le développement du secteur autour d'une place publique structurante aménagée face au terminus et se poursuivant pour rejoindre la falaise (sentiers, escalier) et se reliant à une placette au cœur du milieu de vie;
- Favoriser une implantation des commerces de grandes surfaces en arrière-lots et des bâtiments de plus petits gabarits en bordure des rues et de la place publique au cœur du projet;
- Prévoir une répartition équilibrée des hauteurs favorisant le maintien de l'échelle humaine, optimisant le confort des utilisateurs (absence de corridor de vent ou ombrage excessif) et favorisant des vues vers les monts;



Place de la Gare Jean-Talon, Montréal



Square des Frères-Charon, Montréal, Marc Cramer



Immeubles mixtes, lieu inconnu

- Privilégier l'utilisation de matériaux de qualité tels que la maçonnerie, le verre et les panneaux métalliques préfabriqués comme matériaux de revêtement principal pour tout mur donnant sur une place centrale, une rue publique, un chemin d'accès, une rue privée ou l'emprise d'une place centrale ou rue publique projetée;
- Favoriser un encadrement des intersections par des bâtiments ayant des marges de recul similaires;
- Développer un milieu compact et complet à distance de marche raisonnable du transport collectif et des services, articulé autour d'îlots de taille réduite et perméables (ex : sentiers).

#### 5.1.2 Créer une mixité et une densité des usages

(R-04) 13/10/17

(M-05) 19/01/18

- Favoriser le déploiement d'une diversité de fonctions commerciales, de bureaux, résidentielles, espaces publics, privés et verts (falaise);
- Prévoir une place publique structurante, au croisement du boulevard Armand-Frappier et la nouvelle rue au nord du terminus, autour duquel une diversité de fonctions seront déployées;
- Encourager les établissements commerciaux qui sont majoritairement conçus en mixité avec d'autres usages, auquel cas, ils occupent les étages inférieurs d'un bâtiment (rez-de-chaussée et second étage);
- Envisager la possibilité d'accueillir un hôtel (clientèle de passage et de destination), une salle de spectacle et une salle de cinéma;
- Favoriser l'implantation d'édifices à bureaux avec possibilité de commerces et services en mixité verticale au rez-de-chaussée de ceux-ci ou horizontale ailleurs sur le site, comprenant des matériaux de qualité et comptant une présence marquée de végétation et d'aménagements distinctifs;

**PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE**

- Proposer des bâtiments de qualité et sobres pouvant être adaptés aux besoins changeants des entreprises (flexibilité des aménagements intérieurs et extérieurs);
- Proposer des rez-de-chaussée fenêtrés et possédant un accès direct à partir du trottoir ou d'un espace public;

**5.1.3 Développer un réseau viaire structurant***(M-05) 19/01/18*

- Faire du réseau viaire un élément structurant du territoire du PPU afin d'assurer la connexion avec le reste du territoire municipale;
- Aménager des parcours piétonniers et cyclables continus vers les milieux adjacents.

**5.1.4 Encadrer l'implantation des commerces de forte intensité***(M-04) 13/10/17**(M-05) 19/01/18**(R-08) 12/04/19*

- Éviter tout bâtiment commercial de plus de 7 000 m<sup>2</sup> de superficie de plancher;
- Restreindre le nombre de bâtiments commerciaux d'un étage et dont la superficie de plancher se situe entre 2 000 à 7 000 m<sup>2</sup>;
- Offrir des façades animées d'avancées et de reculs;
- Proposer des murs fenêtrés et possédant un accès direct à partir du trottoir ou d'un espace public;
- Éviter des grands pans de murs sans fenestration faisant face à un parc, le domaine public ou à un bâtiment abritant de l'habitation;
- Favoriser le stationnement en souterrain pour les immeubles comportant un usage résidentiel;
- Intégrer les aires de chargement et déchargement et tout accès à un stationnement intérieur à l'architecture du bâtiment ainsi qu'à l'aménagement du site;
- Proposer des aménagements paysagers de façon à minimiser l'impact d'une telle construction;
- Prévoir des balises afin de contrôler l'implantation d'usages à haut potentiel d'impact, générant par exemple un achalandage tard en soirée, soit des usages structurants tels un cinéma, un amphithéâtre, un théâtre, ou des usages tels que des établissements de loterie et jeux de hasard ou des bars;
- Encourager la mixité des usages à l'intérieur d'un même bâtiment (commerce, bureau, habitation);
- Intégrer le concept d'affichage à l'architecture du bâtiment.

**5.1.5 Assurer la gestion des contraintes naturelles et anthropiques***(M-05) 19/01/18*

- Considérer la présence du talus dans l'élaboration du concept d'aménagement paysager;
- Réduire la distance entre les bâtiments pour ceux situés les plus près de l'autoroute;
- Prévoir des mesures de mitigation contre le bruit au sein des bâtiments.

**5.1.6 Intégrer les principes du développement durable***(M-05) 19/01/18*

Définir des normes d'aménagements s'inspirant des grands principes du développement durable, par exemple :

**Volet environnement**

- Minimiser la génération d'îlots de chaleur par la réduction de la largeur des rues et l'installation de toitures blanches ou végétalisées;
- Réduire l'utilisation de l'automobile et accorder une place prépondérante aux réseaux de transport collectifs et actifs;
- Favoriser une végétation dense sur les terrains publics comme sur les terrains privés;
- Considérer une approche de gestion des eaux pluviales alternative et intégrée à même certains espaces verts;
- Prévoir des objectifs d'efficacité énergétique, de qualité de l'air et de réduction des gaz effet de serre.

**Volet social**

- Consacrer des espaces à des fins communautaire, publique et récréative
- Viser l'accessibilité universelle à l'échelle du bâtiment et du quartier;
- Prévoir des espaces publics de qualité et accessibles à l'ensemble de la population.

PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE

### Volet économie

- Prévoir une mixité d'usages dans un même bâtiment telle que : bureaux, résidences, hôtel, commerces, etc.

### Volet infrastructures

- Proposer des infrastructures vertes (bâtiments, voies de circulation, espaces publics, corridors récréatifs, etc.) permettant notamment une meilleure gestion des températures, de l'eau de ruissellement, de l'érosion du sol et de la pression induite par les activités humaines: toits verts, murs végétaux, système végétalisé de gestion d'eaux pluviales, terre-pleins, stationnements, corridors verts, pistes cyclables, aménagement des bandes riveraines, plantations d'arbres, etc.;
- Intégrer les équipements de gestion des déchets à l'architecture et aux espaces privés ou partagés;
- Favoriser le recours à des technologies de captation et de production d'énergie adaptées aux conditions climatiques et géologiques.



Biorétention urbaine



Rue piétonnière, Vancouver



Aménagement pour le transport actif

## 5.2. DÉPLOYER DES RÉSEAUX FAVORISANT L'ÉCOMOBILITÉ

La réussite d'un quartier TOD est fortement liée au déploiement d'une gamme de réseaux favorisant l'écomobilité, leur aménagement dictant grandement leur succès.

En ce sens, le programme particulier d'urbanisme propose la création d'un véritable réseau de place(s) publique(s) et privée(s) et parc(s)-nature (falaise) connectés entre eux et aux milieux environnants par un ensemble de pistes cyclables et de liens piétons facilement identifiables. Des trames secondaires (passages) sont également prévues à même les terrains privés. La définition d'une trame de rues cohérente et hiérarchisée, laissant la place à différents types d'utilisateurs, constitue également un élément essentiel de la stratégie d'écomobilité.

### 5.2.1 Définir une trame de rues cohérente

- Organiser le développement du site autour d'un boulevard urbain donnant accès au réseau supérieur (autoroute 20, boulevard Armand-Frappier, chemin du Fer-à-Cheval et rue de Murano). Traduire l'importance de cet axe par un aménagement distinctif (bande paysagère centrale avec arbres de grand gabarit, sentiers piétons, piste multifonctionnelle, bandes paysagères séparant les types de circulation, marquage des traverses piétonnes);
- Intégrer un trottoir au moins d'un côté de la voie véhiculaire et intégrer une bande paysagère.



Place du Commerce, Île-des-Sœurs



Traverse piétonne et piste cyclable, Mont-Saint-Hilaire

## 5.2.2 Réduire la place des aires de stationnement et atténuer leur visibilité

(M-05) 19/01/18

- Minimiser l'impact des stationnements desservant les activités commerciales en exigeant qu'un pourcentage de la superficie du stationnement fasse l'objet d'aménagements paysagers, comprenant des arbres à canopée dense. Cet aménagement paysager devrait se retrouver au pourtour et à l'intérieur de l'aire de stationnement;
- Minimiser l'impact du stationnement destiné au terminus de l'AMT par un aménagement paysager au pourtour et des îlots plantés comprenant des arbres à canopée dense à l'intérieur de l'aire de stationnement;
- Aménager les stationnements de sorte à minimiser leur visibilité de l'autoroute Jean-Lesage;
- Favoriser les ententes permettant un partage des cases de stationnement (servitudes de stationnement en commun);
- Aménager un stationnement extérieur de façon qu'il soit à échelle humaine, bénéficier d'une diversité d'aménagements paysagers et permettre de minimiser les îlots de chaleur;
- Favoriser l'aménagement de jardins de captation des eaux de pluie et tranchées drainantes à même une aire de stationnement.

## 5.2.3 Offrir un réseau intégré de parcs et espaces extérieurs privés

- Articuler le développement autour d'au moins une place publique d'envergure, connectée au milieu qu'elle dessert : lieu de rencontre et d'échanges, lieu de repos, lieu de divertissement, lieu de promenade et d'interprétation, etc.
- Une place publique structurante, au nord du boulevard Armand-Frappier et dans l'axe du terminus, devrait offrir une superficie suffisante pour accueillir les usages prévus;
- Un espace extérieur privé devrait être aménagé au sud du boulevard Armand-Frappier;
- Aménager la place publique de manière distinctive (ex : marquage au sol, végétaux, élément signalétique) en accord avec la fonction et la nature du voisinage desservi et y intégrer le mobilier urbain propre au secteur de l'entrée nord.
- Aménager un sentier piéton reliant la place à la falaise. Ce sentier devrait être conçu comme une rue piétonne et mener vers à une placette située au cœur du milieu de vie.



Place Valois, Montréal



Place publique Bois-Franc, Montréal



Bercy village, Paris

### 5.2.4 Assurer l'intégration des réseaux de transport collectif et actif

- Prévoir les espaces nécessaires à l'intégration des réseaux de transport collectif et actif à même les emprises de rue (voies pour autobus, pistes multifonctionnelles, promenades, sentiers piétons, etc.) de même que les infrastructures connexes nécessaires (ex : abribus, stationnement pour vélos);
- Intégrer des liens piétons aux endroits stratégiques afin de relier les milieux entre eux et réduire les distances de marche;
- Aménager des traverses piétonnes et cyclables sécuritaires et visibles aux intersections stratégiques (signalisation et aménagement physique).



Allée Charlotte, Montréal



Piste cyclable Place du Commerce, Ile des Soeurs



Traverse piétonne avec îlot central de protection, Brooklyn

## 5.3. DÉVELOPPER UNE SIGNATURE DISTINCTIVE

La planification d'un nouveau secteur urbain à même des terrains non développés constitue une opportunité unique de doter le secteur de l'entrée nord d'une signature distinctive, et ce, dès le départ. Cette signature constitue l'un des éléments clés qui permettront au secteur de l'entrée nord de maintenir sa visibilité et son attractivité au fil du temps.

Cette signature passe notamment par la mise en valeur du paysage, de l'architecture et des espaces publics. La mise en place de balises claires, notamment via l'adoption d'un règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), permettra de doter le secteur d'un cadre architectural de qualité, autre élément essentiel de la signature du secteur. Une attention particulière devra également être apportée au mobilier urbain, à la végétation et aux aménagements connexes, qui contribueront à l'élément signature.

### 5.3.1 Mettre en valeur les entrées de ville et traverses piétonnières

- Marquer l'accès au secteur de l'entrée nord à partir de l'autoroute 20 ainsi que l'accès à partir du chemin du Fer-à-Cheval par un aménagement paysager et/ou l'intégration d'un élément sculptural signalétique;
- Marquer l'entrée aux seuils locaux (Murano, rues locales) par un traitement paysager signature: intensification des plantations aux abords des intersections importantes par l'ajout de massifs colorés et de plantes d'accents; aménagement des traverses piétonnières;
- Marquer l'entrée aux seuils par la mise en place d'une signature visuelle commune, de plus petite envergure: éléments signalétiques facilitant l'orientation des piétons et cyclistes, marquant l'entrée au réseau d'espaces verts et identifiant les lieux.

### 5.3.2 Déployer un cadre architectural de qualité

(M-05) 19/01/18 - (R-09) 17/01/20

- Mettre en place un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) établissant des critères relatifs à l'implantation des bâtiments, aux typologies architecturales à privilégier, au revêtement extérieur des bâtiments, au traitement des cours (paysage), à la mise en valeur des vues, à l'affichage, au stationnement, à l'aménagement du domaine public, à l'éclairage et à la végétation;
- Doter les bâtiments, sites ou équipements d'envergure (ex : place centrale, bâtiment d'accueil du terminus) d'un design distinctif;
- Privilégier, à l'entrée du secteur, la construction de bâtiments phares présentant une qualité architecturale distinctive, mais sobre, orientés de manière à être facilement visibles et à optimiser la vitrine sur celle-ci;
- Privilégier l'intégration d'œuvres d'art aux sites stratégiques;

**PPU** ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE

- Porter une attention particulière à l'architecture des bâtiments qui constituent des points de repère ou des nœuds visuels;
- Intégrer aux bâtiments et aux aménagements les critères d'accessibilité universelle;
- Encourager l'aménagement de toits verts;
- Intégrer une chambre à déchets ou prévoir un aménagement de qualité (paysager et/ou construit) pour tout espace extérieur destiné à l'entreposage des déchets de façon à le dissimuler des voies publiques de circulation mais également des usagers du site.

**5.3.3 Tabler sur un mobilier urbain, une végétation et des aménagements distinctifs**

- Doter le secteur d'une végétation et d'aménagements paysagers de qualité et en grande quantité, qui dépasse les normes prescrites à la réglementation et qui contribuent à son image de marque;
- Doter les parties urbanisées de végétaux de valeur ornementale élevée, présentant un contraste de couleur, de texture et de volume. Privilégier des plantes faciles d'entretien, résistant aux conditions urbaines et aux sels de déglacages;
- Privilégier, dans les espaces publics, des végétaux indigènes et des espèces variées favorisant ainsi la biodiversité et des contrastes saisonniers;
- Proposer une importante bande boisée ou aménagée de talus et murs végétaux en bordure du réseau autoroutier (valorisation de la végétation existante);
- Conserver et mettre en valeur la bande boisée de la falaise et en bonifier l'aménagement;
- Intégrer, à même le réseau routier, la plantation d'arbres d'alignement à intervalle régulier;
- Proposer un mobilier urbain unique au secteur de l'entrée nord et en faire un élément majeur de sa signature (éclairage, bancs, supports à vélos, poubelles pour les déchets et le recyclage, bollards, etc.).

## 6. CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE ET PLAN D'ENSEMBLE

### 6.1. LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

(M-04) 13/10/17 - (M-05) 19/01/18

(M-06) 23/08/18 - (R-09) 17/01/20

Le plan du concept d'organisation spatiale présente schématiquement l'organisation générale projetée des différents pôles et les interrelations entre ceux-ci.

Le concept s'articule autour de la création d'un pôle de commerces et d'emplois, formant ainsi le noyau d'une aire TOD à concrétiser. Une place centrale faisant face au terminus constitue le cœur du secteur. Cette place se poursuit pour devenir une rue piétonne permettant de rejoindre la falaise où des aménagements (sentiers, escalier) mèneront vers une placette au centre d'un milieu de vie attrayant.

Le prolongement du boulevard Armand-Frappier vient créer une transition entre un milieu mixte et public/institutionnel composé du terminus de l'AMT (PI-1) et un îlot majoritairement occupé par des immeubles à bureaux et commerciaux (MU et CR-1).

De façon plus spécifique, au nord du prolongement du boulevard Armand-Frappier, quatre milieux urbains sont proposés (MU-1, MU-2, MU-3 et CR-1). Le premier milieu (MU-1) est celui localisé au nord du talus, dont l'environnement est un triangle formé par le chemin du Fer-à-Cheval et de la rue de Murano. Cet ensemble forme un milieu de vie dense et accessible par l'implantation de bâtiments de forts gabarits comprenant à la fois des résidences, mais aussi pouvant offrir du commerce, des bureaux ainsi que des établissements de soins de santé. Il se sert de sa localisation de choix, sur la falaise, pour permettre des percées visuelles sur les monts avoisinants ainsi qu'un vaste stationnement souterrain. Malgré une forte densité, le secteur bénéficie d'un espace public au centre, relié au réseau de transport actif de la municipalité. Compte tenu de la proximité d'une trame résidentielle existante de faible densité, une attention particulière est apportée pour assurer une transition harmonieuse et respectueuse vers les nouveaux bâtiments mixtes. Le second milieu (MU-2) est localisé du côté ouest de la place structurante et comprend un axe piétonnier faisant un lien entre le stationnement incitatif et le sentier de la falaise. Il s'agit d'un mélange de bâtiments résidentiels, commerciaux ou de bureaux, pouvant être implantés en mixité le cas échéant, et structuré de places publiques présentant un aménagement de qualité supérieure marquant l'entrée du secteur à l'intersection du boulevard Armand-Frappier et du chemin du Fer-à-Cheval. L'activité commerciale donnant sur ces places contribue à l'animation du secteur et les bâtiments adjacents comprennent un nombre important d'ouvertures voir même de terrasses extérieures. Le troisième milieu (MU-3), à l'est complètement, près de la zone agricole et à la base du talus, englobe des immeubles de moyennes ou de grandes superficies pouvant offrir des superficies commerciales au rez-de-chaussée et de l'habitation aux étages supérieurs. On pourrait notamment y retrouver une résidence pour personnes âgées.

Le quatrième milieu (CR-1), localisé de part et d'autre du boulevard Armand-Frappier et de la rue de Murano, entre les équipements de l'AMT et la bretelle d'accès à l'autoroute A20, comprend des immeubles de petit et moyen gabarit qui comptent notamment du commerce et des bureaux. En raison de sa proximité de l'autoroute, la fonction résidentielle est évacuée de ce milieu. Cet ensemble marque l'entrée de ville et se distingue par son architecture et ses aménagements de qualité mais sobres ainsi que la présence d'un bâtiment phare.

Le côté sud du prolongement du boulevard Armand-Frappier est caractérisé par la présence du terminus de l'AMT (PI-1). Cet équipement banalise grandement le paysage en raison de son imposant stationnement incitatif extérieur. Ce stationnement doit néanmoins être perçu comme étant un aménagement « temporaire-long terme » puisqu'ultimement, en fonction de la vitesse de développement et du dynamisme du secteur, cet espace devrait être occupé par un stationnement en structure, intégré à des bâtiments destinés aux fonctions commerciales, de services et de bureaux. La transformation du stationnement a pour objectif de consolider le développement de cette porte d'entrée de Sainte-Julie en rehaussant l'image du cadre bâti. En lien avec la vision d'aménagement, il permettra d'atteindre l'objectif de créer un lieu multifonctionnel fort gravitant autour de l'intermodalité.

PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE

(R-04) 13/10/17 (R-06) 23/08/18



Tous ces « milieux urbains » proposent une harmonie au niveau des volumes, de l'architecture de l'implantation des bâtiments et de l'intégration des aires de stationnement. En plus des voies de circulation, un réseau de places et sentiers permet d'inter relier ces milieux. Il est à souligner que le tracé des voies principales de circulation illustré au plan concept devra être intégré au projet de développement proposé.

## 6.2. PLAN D'ENSEMBLE

(M-05) 19/01/18

(N-06) 23/08/18

Le Plan d'ensemble illustre le développement souhaité. La localisation des voies de circulation, la forme des îlots, l'implantation des bâtiments, la répartition des espaces minéralisés et des espaces non construits, de même que le couvert forestier y sont illustrés à titre indicatif.

La répartition potentielle des hauteurs des nouvelles constructions est montrée au plan 2 ci-après. Celle-ci, présentée à titre indicatif, s'articule autour des grands principes suivants : une hauteur minimale des bâtiments autour d'un à trois étages pour les secteurs commerciaux le long du boulevard Armand-Frappier; une hauteur minimale d'un étage pour le secteur en bordure de l'autoroute et des densités et hauteurs plus élevées pour les bâtiments dans les milieux de vie longeant le Chemin du Fer-à-Cheval et le long de la base du talus.



PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE



Circulation active



Espaces publics ou privés structurants



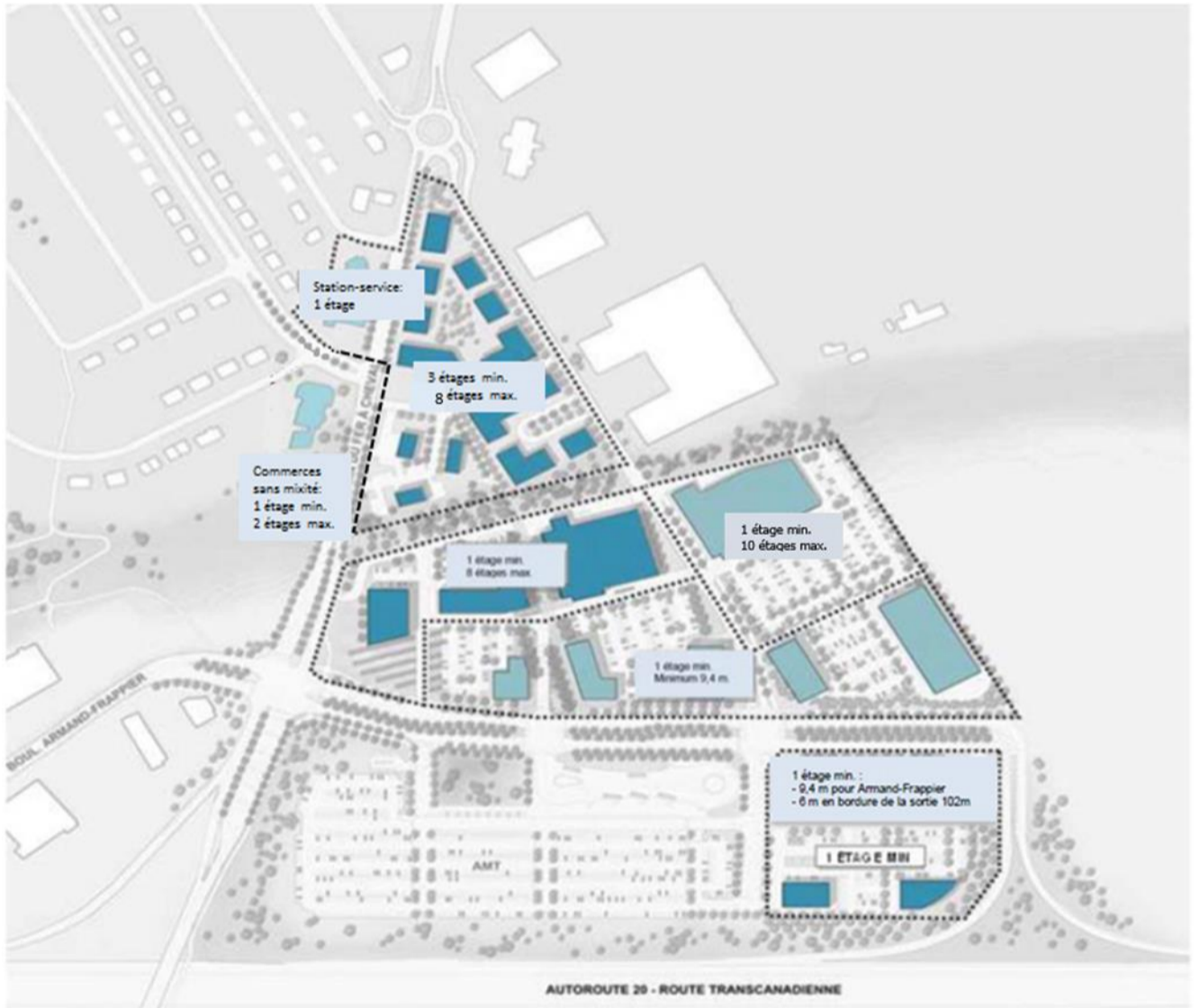
Promenade de la falaise



Mise en valeur du paysage

(R-05) 19/01/18 – (R-06) 23/08/18

(R-08) 12/04/19 - (R-09) 17/01/20



PLAN 2 | PLAN DES HAUTEURS



## PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE



### 6.3. AMÉNAGEMENTS PUBLICS

(R-05) 19/01/18

Les coupes schématiques suivantes permettent d'illustrer les qualités recherchées du domaine public et des interfaces avec les constructions sur le domaine privé (proportions, ouvertures, etc.) pour les principales voies de circulation du futur quartier. Ces coupes sont présentées à titre indicatif.

PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE

## 7. GRANDES AFFECTATIONS DU SOL

Les aires d'affectation du sol visent à définir, de façon générale, la vocation des parties du territoire, de façon à répondre aux orientations et 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 Programme particulier d'urbanisme, les aires d'affectation tiennent compte des volontés locales en matière d'aménagement et de développement.

(M-04) 13/10/17

Le Programme particulier d'urbanisme du secteur de l'Entrée Nord distingue un secteur multifonctionnel (MU), un secteur à dominante commerciale régionale (CR-1) et un secteur à dominante publique accueillant le terminus et son stationnement incitatif (PI-1). Les affectations du sol sont illustrées au plan des grandes affectations du sol, présenté ci-après.

Les usages compatibles et ceux assujettis à certaines balises, de même que la densité d'occupation du sol, les hauteurs et superficie d'implantation au sol sont précisées pour chaque aire d'affectation.

### 7.1. L'AFFECTATION « MIXTE » (MU)

(R-04) 13/10/17 – (N-06) 23/08/18 - (R-09) 17/01/20

Les aires multifonctionnelles MU (MU-1, MU-2 et MU-3) visent à créer des milieux de vie présentant une cohabitation des usages résidentiels, commerciaux, institutionnels et de bureaux. Dans l'aire MU-1, on mise davantage sur la mixité verticale des bâtiments en concentrant les usages commerciaux aux étages inférieurs et les habitations ainsi que les bureaux aux étages supérieurs. L'aire MU-2 est caractérisée par une offre diversifiée de commerces structurants et non structurants de faible gabarit jumelée à une offre résidentielle comprise dans un bâtiment de 7 étages. L'aire MU-3 quant à elle, offre plutôt de la mixité résidentielle et commerciale verticale et permet notamment l'implantation d'une résidence pour personnes âgées. À noter qu'aucun commerce relié à la vente automobile n'est autorisé dans ces aires multifonctionnelles.

#### 7.1.1 Affectation « Mixte » nord (MU-1) (R-09) 17/01/20

Usages compatibles	Usages assujettis à certaines balises
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Habitation</li> <li>• Bureau non structurant</li> <li>• Bureau structurant</li> <li>• Parcs et espaces verts</li> <li>• Utilités publiques et infrastructures</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Commerce de quartier, aux étages inférieurs en mixité avec de l'habitation ou du bureau</li> <li>• Commerce et service non structurant, aux étages inférieurs en mixité avec de l'habitation ou du bureau</li> <li>• Commerce et service non structurant sans mixité, contingenté à deux (2) bâtiments, implantés en bordure du chemin du Fer-à-Cheval</li> <li>• Commerce structurant, contingenté à un (1), implanté en mixité avec de l'habitation, du commerce et/ou du bureau</li> <li>• Équipement public, institutionnel et communautaire structurant ou non structurant en mixité avec de l'habitation, du commerce et/ou du bureau</li> <li>• Station-service, contingentée à une (1) dans le secteur</li> </ul>
Hauteurs et ratio d'occupation	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hauteur minimale/maximale des bâtiments résidentiels et mixtes : 3/8 étages</li> <li>• Hauteur minimale/maximale des bâtiments commerciaux sans mixité : 1 /2 étages</li> <li>• Hauteur minimale/maximale d'une station-service: 1 /2 étages</li> <li>• Densité d'occupation du sol minimale (habitation) : 100 logements à l'hectare</li> </ul>	

#### 7.1.2 Affectation « Mixte » sud-ouest (MU-2) (R-05) 19/01/18 (M-09) 17/01/20

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Habitation</li> <li>• Bureau non structurant</li> <li>• Bureau structurant</li> <li>• Parcs et espaces verts</li> <li>• Utilités publiques et infrastructures</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Commerce structurant, contingenté à un (1), d'une superficie maximale de 5 000 m<sup>2</sup> et d'une hauteur minimale d'un (1) étage d'au moins 6 mètres</li> <li>• Commerce de quartier ainsi que commerce et services non structurants, d'une superficie maximale de 1 100 m<sup>2</sup>, contingentés dans un (1) bâtiment et d'une hauteur minimale d'un (1) étage d'au moins 6 mètres</li> <li>• Une mixité des usages commerciaux et résidentiels est obligatoire dans l'aire d'affectation, mais peut se faire de façon verticale ou horizontale dans des bâtiments distincts</li> </ul>
HAUTEURS ET RATIO D'OCCUPATION	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hauteur minimale/maximale (si l'usage est non-balisé) : 1 étage d'au moins 6 mètres</li> <li>• Densité d'occupation du sol minimale (habitation) : 40 logements par hectare</li> </ul>	

PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE

## 7.1.3 Affectation « Mixte » sud-est (MU-3) (M-09) 17/01/20

(N-06) 23/08/18

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
<ul style="list-style-type: none"> <li>Habitation</li> <li>Bureau non structurant</li> <li>Bureau structurant</li> <li>Parcs et espaces verts</li> <li>Utilités publiques et infrastructures</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Commerce de quartier ainsi que commerce et services non structurants, d'une superficie maximale de 1 100 m<sup>2</sup>, contingentés dans un (1) bâtiment et d'une hauteur minimale d'un (1) étage d'au moins 6 mètres</li> <li>Mixité des usages commerciaux et résidentiels est obligatoire dans l'aire d'affectation, mais peut se faire de façon verticale ou horizontale dans des bâtiments distincts</li> </ul>
HAUTEURS ET RATIO D'OCCUPATION	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Hauteur minimale/maximale (si l'usage est non-balisé) : 1/10 étages</li> <li>Densité d'occupation du sol minimale (habitation) : 40 logements par hectare</li> </ul>	

## 7.2. L'AFFECTATION « COMMERCE RÉGIONAL » (CR-1)

(R-04) 13/10/17

(R-05) 19/01/18

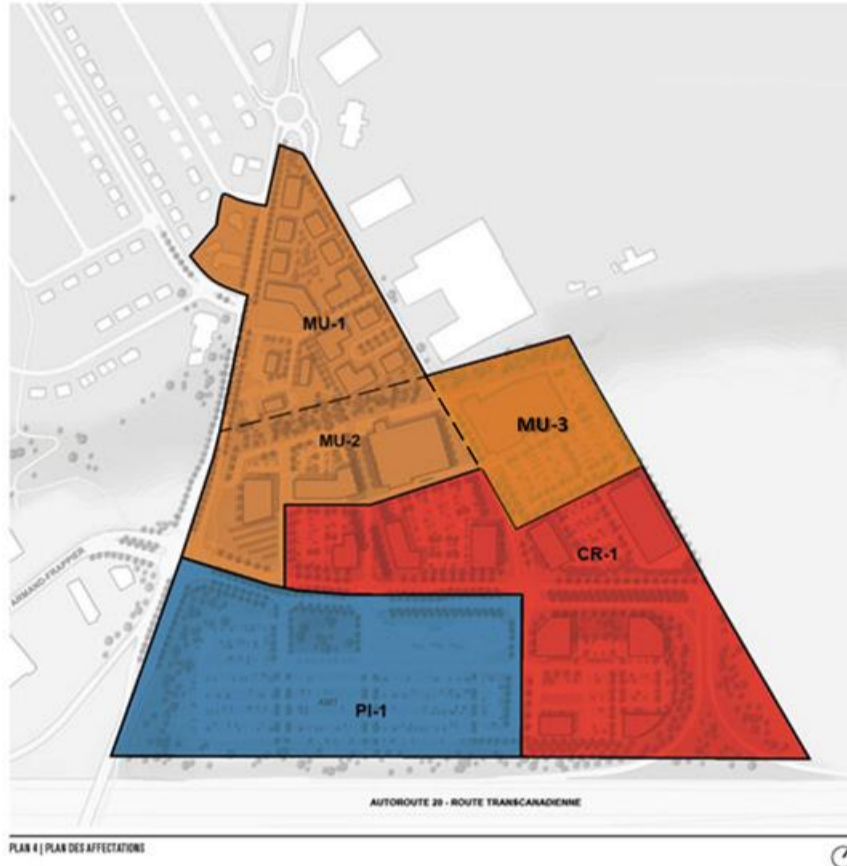
(R-06) 23/08/18

(N-08) 12/04/19

L'aire commerciale régionale CR-1 favorise la mixité verticale en évacuant toutefois la fonction résidentielle en raison de la proximité de l'autoroute. Aucun commerce relié à la vente automobile n'est autorisé.

USAGES COMPATIBLES	USAGES ASSUJETTIS À CERTAINES BALISES
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bureau non structurant</li> <li>Bureau structurant</li> <li>Commerces d'hébergement</li> <li>Hôtel</li> <li>Parcs et espaces verts</li> <li>Utilités publiques et infrastructures</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Commerce de quartier ainsi que commerce et services non structurants, aux étages inférieurs et en mixité avec du bureau. Un maximum de six (6) bâtiments abritant ces usages peuvent être implantés dans des bâtiments ne comptant aucune mixité, d'une hauteur minimale de 9,4 mètres pour les bâtiments en bordure du boulevard Armand-Frappier et de 6 mètres pour ceux en bordure de l'Autoroute 20 et de la sortie 102.</li> <li>Commerce de quartier ainsi que commerce et services non structurants, contingentés dans un (1) bâtiment, d'un (1) étage d'au moins six (6) mètres, comprenant des locaux d'une superficie maximale de 1 100 m<sup>2</sup></li> <li>Commerce et service structurant, théâtre, salle de spectacle, cinéma, loterie et jeux du hasard, d'une superficie minimale de 2 000 m<sup>2</sup> et maximale de 7 000 m<sup>2</sup> dont un seul d'une hauteur d'un (1) étage d'au moins six (6) mètres, tout autre devant avoir une hauteur minimale de trois (3) étages et une superficie au sol maximale de 1 100 m<sup>2</sup></li> <li>Station-service, uniquement dans la portion de l'aire située au sud du prolongement du boulevard Armand-Frappier, contingentée à une (1), dans un bâtiment d'un (1) étage d'une superficie au sol minimale de 475 m<sup>2</sup> et d'une hauteur d'au moins six (6) mètres</li> </ul>
HAUTEURS ET RATIO D'OCCUPATION	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Hauteurs : <ul style="list-style-type: none"> <li>Minimum 1 étage de 9,4 mètres en bordure du boulevard Armand-Frappier;</li> <li>Minimum 1 étage de 6 mètres en bordure de l'Autoroute 20 et de la sortie 102.</li> </ul> </li> <li>Superficie minimale d'implantation au sol : <ul style="list-style-type: none"> <li>Commerce de vente au détail en mixité avec commerce de services et ou bureaux : 600 m<sup>2</sup></li> <li>Commerces de quartier ainsi que commerce et services non structurants : un bâtiment d'une superficie minimale de 350 m<sup>2</sup>, les autres d'une superficie minimale de 700 m<sup>2</sup></li> </ul> </li> <li>Marge minimale : <ul style="list-style-type: none"> <li>Marge zéro (0) pour les bâtiments jumelés</li> </ul> </li> </ul>	

PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE  
 (R-06) 23/08/18) (R-09) 17/01/20



### 7.3. L'AFFECTATION « PUBLIQUE ET INSTITUTIONNELLE » (PI-1)

Le secteur PI-1 est marqué par la présence des équipements de l'AMT (stationnement incitatif et terminus). Sa vocation est ainsi publique et institutionnelle, mais laisse la place à des usages de bureaux notamment ou de commerces en rez-de-chaussée, en mixité avec un usage de bureaux.

Usages compatibles	Usages assujettis à certaines balises
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bureau structurant</li> <li>• Bureau non structurant</li> <li>• Équipement public, institutionnel et communautaire structurant</li> <li>• Équipement public, institutionnel et communautaire non structurant</li> <li>• Garderie</li> <li>• Parcs et espaces verts</li> <li>• Utilités publiques et infrastructures</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Commerce de quartier, aux étages inférieurs et en mixité avec du bureau</li> <li>• Commerce et service non structurant, aux étages inférieurs et en mixité avec du bureau</li> <li>• Commerce structurant, d'une superficie maximale de 5 000 m<sup>2</sup></li> </ul>
Hauteurs et ratio d'occupation	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hauteur minimale/maximale : 2/6 étages</li> </ul>	

PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE

## **8. OUTILS DE MISE EN ŒUVRE**

La mise en application des orientations d'aménagement formulées au Programme particulier d'urbanisme pourra être facilitée par la mise en place de programmes incitatifs au développement et de mesures réglementaires, décrites ci-après.

### **8.1. MESURES RÉGLEMENTAIRES**

La réalisation d'un tel développement implique, entre autres, une modification du règlement de zonage. Le découpage des zones, les usages autorisés, les normes d'implantation, les hauteurs permises et les dispositions relatives au stationnement représentent les principales modifications devant être apportées au règlement.

Outre les dispositions intégrées aux règlements de zonage, les outils réglementaires suivants pourraient également permettre à la Ville d'assurer la mise en œuvre de son Programme particulier d'urbanisme, qu'il s'agisse de règlements d'urbanisme à caractère discrétionnaire (règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale, règlement sur les usages conditionnels) ou encore de règlements concernant un objet d'intervention ou un type d'action plus spécifique (entente-cadre de développement).

#### **8.1.1 Le plan d'urbanisme**

Les lignes directrices de l'organisation spatiale et physique d'une municipalité et la vision d'ensemble de l'aménagement du territoire sont établies au plan d'urbanisme. Le présent programme particulier d'urbanisme sera intégré au règlement du plan d'urbanisme (numéro 1100).

#### **8.1.2 Le règlement de zonage**

Le règlement de zonage sert à contrôler l'usage des terrains et des bâtiments ainsi que l'implantation, la forme et l'apparence des constructions. Pour mettre en œuvre le présent programme particulier d'urbanisme, le règlement de zonage (numéro 1101) devra être modifié de manière à :

- Réviser les limites des zones afin de les ajuster au concept de développement et à la nouvelle trame viaire;
- Accroître les hauteurs permises des bâtiments;
- Contingenter certains usages commerciaux;
- Établir des superficies minimales et maximales de plancher pour certains usages;
- Diminuer le nombre minimal de cases de stationnement exigé dans le territoire du PPU.

#### **8.1.3 Le règlement de construction**

En raison de l'impossibilité d'aménagement des mesures de mitigation extérieures contre le bruit routier, des mesures doivent être prises afin d'assurer l'intégration de mesures d'atténuation au sein même des bâtiments. Pour ce faire, le règlement de construction (numéro 1102) sera amendé afin d'intégrer des exigences supplémentaires dans la conception et la construction des bâtiments destinés à accueillir des usages sensibles au bruit autoroutier au sein du territoire d'application du PPU.

#### **8.1.4 Le règlement sur les permis et certificats**

Afin de s'assurer que les mesures de mitigation contre le bruit routier soient intégrées aux bâtiments lorsqu'un changement d'usage laisse place à un usage sensible au bruit routier, l'émission des certificats d'occupation sera soumise aux exigences prévues au règlement de construction dans les secteurs de contrainte sonore. Pour ce faire, le règlement sur les permis et certificats (numéro 1104) sera amendé pour y inclure une disposition à cet effet.

#### **8.1.5 Le règlement sur les usages conditionnels**

L'adoption d'un règlement sur les usages conditionnels introduit une souplesse dans la réglementation en vigueur en autorisant l'implantation de certains usages socialement acceptables et compatibles avec le milieu d'insertion 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'insertion ou à l'exercice de l'usage, pourvu que ces conditions s'inscrivent dans les limites des compétences municipales.

**PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE**

Le règlement sur les usages conditionnels doit prévoir :

(M-05) 19/01/18

(M-06) 23/08/18

- Dans quelles zones délimitées par le règlement de zonage, il peut y avoir des usages conditionnels et, pour chacune, quels sont les usages admissibles;
- Les usages ayant un potentiel plus élevé de nuisances, notamment au niveau de l'achalandage à des heures tardives, ainsi que les balises spécifiques pour les encadrer;
- Les documents devant accompagner la demande;
- Sur quels critères sera évaluée chaque demande d'autorisation.

(R-08) 12/04/19

Le règlement sur les usages conditionnels sera modifié afin d'encadrer l'implantation de certains usages selon les balises établies au chapitre des affectations du sol, notamment des commerces de type bar dans les aires d'affectation MU-1, MU-2, MU-3 et CR-1.

### 8.1.6 Le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)

Le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) est un règlement à caractère discrétionnaire, complémentaire et essentiel à la mise en œuvre du PPU. Il permet, sur la base d'objectifs et critères, d'obtenir une qualité architecturale et esthétique optimale des projets. Ce règlement doit, en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme :

- Indiquer les zones et/ou les catégories d'objets visés par le règlement (certains types de terrains, de constructions, de travaux, etc.);
- Déterminer les objectifs ainsi que les critères permettant d'évaluer l'atteinte de ces objectifs;
- Prescrire le contenu minimal des plans à exiger, ainsi que les documents devant les accompagner;
- Prescrire la procédure assujettie à l'approbation des plans.

La qualité des aménagements et l'intégration des différentes composantes du développement seront un enjeu clé à la réussite du projet et devront donc faire l'objet d'un cadre réglementaire adéquat. Pour ce faire, le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (numéro 1108) sera amendé de manière à établir des objectifs et des critères d'évaluation à l'endroit des constructions et des aménagements à venir.

### 8.1.7 Entente-cadre de développement

La mise en place d'une entente-cadre de développement permet de définir les modalités et les contributions relatives à la mise en œuvre d'un projet de développement. Lorsqu'adoptée, elle vient modifier le règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux.

Cette entente doit :

- Déterminer les phases de développement correspondant aux bassins de taxation des travaux d'aménagement;
- Déterminer la répartition des coûts relatifs à la mise en œuvre du projet entre les divers partenaires concernés, et ce, pour chacun des bassins proposés;
- Proposer une répartition par catégorie de travaux et par type de bassins potentiels.

Dans le cas du présent PPU, l'entente-cadre de développement devra prévoir des modalités liées à l'aménagement et à l'entretien du talus et définir les responsabilités des parties prenantes.

## 8.2. SYNTHÈSE DES OUTILS DE MISE EN ŒUVRE À MOBILISER

Il convient de souligner que le choix des différents outils présentés dans le tableau ci-après ne doit en aucun cas être considéré comme exhaustif et limitatif. En outre, la pertinence de la mobilisation de ces instruments devra être préalablement évaluée par la Ville de Sainte-Julie, en fonction de chacun des contextes considérés.

Outils de réglementation à mobiliser	Balises d'aménagement à respecter
Plan d'urbanisme	Modifier le Plan d'urbanisme de manière à : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifier le secteur d'application du Programme particulier d'urbanisme du secteur de l'Entrée Nord;</li> <li>• Revoir le concept d'organisation spatiale de manière à y intégrer la notion de milieu de vie, et modifier la place occupée par le secteur commercial;</li> <li>• Revoir les affectations du sol de manière à retirer les affectations qui prévalent</li> </ul>

## PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE

Outils de réglementation à mobiliser	Balises d'aménagement à respecter
	actuellement dans le secteur visé.
Règlement de zonage	Modifier le règlement de zonage de manière à : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Revoir les limites, les noms, numéros, classes d'usages permis et normes prescrites pour les zones faisant l'objet du présent Programme particulier d'urbanisme;</li> <li>• Intégrer aux règlements d'urbanisme des dispositions permettant de mettre en application les principes d'un développement TOD et favorisant notamment un accroissement de la densité d'occupation du sol, un encadrement de la rue et une diminution des ratios de cases de stationnement selon les usages;</li> <li>• Mettre en place des mesures de contingentement des usages commerciaux permettant d'assurer un mix commercial adéquat, le tout en respect des principes du développement durable;</li> <li>• Permettre la réalisation de projets intégrés mixtes dans les zones visées par le territoire du PPU.</li> </ul>
Règlement sur les PIIA	Modifier le règlement sur les PIIA de manière à déterminer des intentions d'aménagement, des objectifs et des critères relatifs au lotissement, à l'implantation, à l'architecture et à l'aménagement de terrain spécifiques au secteur de l'entrée nord.
Règlement sur les usages conditionnels (M-08) 12/04/19	Modifier le règlement sur les usages conditionnels pour les secteurs mixtes de façon à créer une animation et une synergie en y autorisant sous condition certains types de commerces et services spécifiques pouvant générer nuisances ou impacts particuliers sur le milieu (ex : bars).
Règlement de construction	Modifier le règlement de construction afin d'intégrer des exigences supplémentaires dans la conception et la construction des bâtiments destinés à accueillir des usages sensibles au bruit autoroutier.
Entente-cadre de développement	Élaborer une entente-cadre de développement applicable au secteur afin de notamment : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Déterminer une répartition des coûts relatifs à la mise en œuvre du projet entre les divers partenaires concernés, et ce, pour chacun des bassins proposés (Ville de Sainte-Julie, AMT, promoteurs, MTQ).</li> <li>• Proposer une répartition des coûts par catégorie de travaux et par type de bassin potentiel.</li> <li>• Intégrer l'entente-cadre de développement au règlement sur les travaux municipaux.</li> </ul>

## 8.3. ÉTUDES ADDITIONNELLES À RÉALISER

### 8.3.1 Études en lien avec le développement durable

Plusieurs études en lien avec le développement durable pourront être réalisées par la Ville de Sainte-Julie. Parmi celles-ci, certaines devront se faire au niveau de la Ville (Plan de développement durable, Plan de mobilité durable) et d'autres au niveau du quartier.

La section suivante présente de manière plus approfondie les études qui pourront être réalisées au niveau du secteur de l'entrée nord. Il s'agit des études suivantes : le Plan d'écomobilité, le plan de gestion des eaux pluviales et le Guide architectural, en appui au PIIA. L'objectif et le contenu de chacune de ces études sont présentés ci-après.

Il est à noter que l'ensemble des études réalisées en lien avec le développement durable, qu'elles soient à l'échelle du quartier ou de la Ville, devra s'inscrire à l'intérieur d'une même perspective.

#### Plan d'écomobilité

Le plan d'écomobilité constitue la mise en œuvre d'un Plan de mobilité durable, mais à l'échelle d'un quartier. Un « environnement bâti favorable à l'écomobilité » se dit d'un milieu qui permet l'utilisation de différents modes de déplacement, laissant ainsi à la collectivité le choix de la marche, du vélo, du transport collectif ou de la voiture. L'objectif d'aménager un tel environnement est de permettre un changement de comportement dans les habitudes de déplacement.

Dans son Plan stratégique 2008-2012, le MTQ (2008) reconnaît qu'un système de transport qui tend vers la mobilité durable ou l'écomobilité en est un qui :

- Permet aux individus et aux sociétés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès et de développement d'une manière sécuritaire et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes, de façon équitable entre les individus d'une génération et entre les générations;
- Est abordable, fonctionne efficacement, offre un choix de moyens de transport et soutient une économie dynamique;
- Limite les émissions et les déchets à la capacité de la planète de les absorber, minimise la consommation de ressources non renouvelables, limite la consommation de ressources renouvelables dans le respect des principes du développement durable, réutilise et recycle ses composantes, et minimise l'utilisation des terres et les émissions sonores.<sup>7</sup>

Concrètement, un plan de mobilité durable ou d'écomobilité tient compte des éléments suivants :

- Organisation du territoire et urbanisation;
- Mobilité et déplacement;
- Voirie et circulation automobile;
- Stationnement;
- Covoiturage et autopartage;
- Modes de transport actif;
- Transport collectif;
- Accessibilité des personnes à mobilité réduite.

<sup>7</sup> Source : Ministère des Transports du Québec, 2009. *Plan stratégique 2008-2012*.



PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE

### **Plan de gestion durable des eaux de pluie**

La mise en œuvre d'une gestion durable des eaux de pluie est une composante essentielle du développement durable de toute collectivité. Pour les municipalités, les avantages de recourir à ce type de gestion sont multiples :

- Diminution des coûts de gestion et de construction des infrastructures;
- Augmentation des revenus fonciers;
- Mise à profit des services écologiques rendus par les milieux humides;
- Accroissement de la qualité du cadre de vie;
- Réduction de la consommation d'eau potable;
- Gestion des risques d'inondations et de refoulements;
- Amélioration de la qualité de l'eau;
- Réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain;
- Contribution à la spécificité des municipalités.

La démarche visant à mettre en place une initiative de gestion durable des eaux de pluie repose sur les huit principes suivants :

- Planifier le développement du territoire de façon globale;
- Concevoir le Plan avec une équipe multidisciplinaire;
- Tenir compte de la typologie des pluies;
- Favoriser la participation citoyenne;
- Valoriser les écosystèmes existants;
- Considérer les différentes échelles d'intervention;
- Privilégier des approches d'aménagement durables;
- Prendre en compte les conditions climatiques hivernales.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Source : MAMROT. Guide des bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable. La gestion durable des eaux de pluie. 2010.

PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE

## 9. PLAN D'ACTION

Le tableau suivant constitue le plan d'action du Programme particulier d'urbanisme du secteur de l'Entrée Nord. Il présente, par grande orientation, objectif et moyen de mise en œuvre, le porteur de dossier, les partenaires impliqués de même que l'échéancier de réalisation.

(M-05) 19/01/18

ORIENTATION	OBJECTIF	MOYEN DE MISE EN ŒUVRE	PORTEUR DE DOSSIER	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER		
					Court terme	Moyen terme	Long terme
Orientation 1 Faire du secteur de l'entrée nord un quartier durable axé sur les transports collectifs	Objectif 1.1 Créer un bâti et des aménagements diversifiés et cohérents	Articuler le développement du secteur autour d'une place publique structurante aménagée face au terminus et se poursuivant pour rejoindre la falaise (sentiers, escalier) et se reliant à une placette au cœur du milieu de vie.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés Agence métropolitaine de transport (AMT)	√	√	√
		Favoriser une implantation des commerces de grandes surfaces en arrière-lots et des bâtiments de plus petits gabarits en bordure des rues et de la place publique au cœur du projet.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	√	√	√
		Prévoir une répartition équilibrée des hauteurs favorisant le maintien de l'échelle humaine (encadrement de la rue par les bâtiments proportionnel à la largeur des voies de circulation), optimisant le confort des utilisateurs (absence de corridor de vent ou ombrage excessif) et favorisant des vues vers les monts.	Ville de Sainte-Julie	-	√	√	√
		Favoriser l'aménagement de toits verts afin de minimiser l'impact d'une toiture sur les vues offertes aux immeubles plus élevés et depuis le haut de la falaise.	Ville de Sainte-Julie	-	√		
		Privilégier l'utilisation de matériaux de qualité tels que la maçonnerie, le verre et les panneaux métalliques préfabriqués comme matériaux de revêtement principal pour tout mur donnant sur une place centrale, une rue publique, un chemin d'accès, une rue privée ou l'emprise d'une place centrale ou rue publique projetée.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	√	√	√
		Favoriser un encadrement des intersections par des bâtiments ayant des marges de recul similaires.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	√	√	√
		Développer un milieu compact et complet à distance de marche raisonnable du transport collectif et des services, articulé autour d'îlots de taille réduite et perméables (ex : sentiers).	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	√	√	√
	Objectif 1.2 Créer une mixité et une densité des usages	Favoriser le déploiement d'une diversité de fonctions commerciales, de bureaux, résidentielles, espaces publics, privés et verts (falaise).	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés AMT	√	√	√
		Prévoir une place publique structurante, au croisement du boulevard Armand-Frappier et la nouvelle rue au nord du terminus, autour duquel une diversité de fonctions seront déployées (commercial au rez-de-chaussée, bureaux et habitations aux étages).	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés AMT	√	√	
		Encourager les établissements commerciaux qui sont conçus en mixité avec d'autres usages, auquel cas, ils occupent les étages inférieurs d'un bâtiment (rez-de-chaussée et second étage).	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	√	√	√
		Envisager la possibilité d'accueillir un hôtel (clientèle de passage et de destination), une salle de spectacle ou un cinéma.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	√	√	√
		Implanter des édifices à bureaux ou résidentiels avec possibilité de commerces et services au rez-de-chaussée occupant une proportion importante des terrains, comptant une présence marquée de végétation arborescente et dotés d'aménagements paysagers distinctifs et de matériaux de qualité.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	√	√	√
		Proposer des bâtiments de qualité et sobre pouvant être adaptés aux besoins changeants des entreprises (flexibilité des aménagements intérieurs et extérieurs).	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés AMT		√	√
		Proposer des rez-de-chaussée fenêtrés et possédant un accès direct à partir du trottoir ou d'un espace public.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	√	√	√

ORIENTATION	OBJECTIF	MOYEN DE MISE EN ŒUVRE	PORTEUR DE DOSSIER	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER		
					Court terme	Moyen terme	Long terme
Orientation 1 (suite) Faire du secteur de l'entrée nord un quartier durable axé sur les transports collectifs	Objectif 1.3 Développer un réseau viaire structurant	Faire en sorte que le réseau viaire favorise un développement urbain plutôt que commercial.	Propriétaires privés	Ville de Sainte-Julie	√	√	√
		Faire du réseau viaire un élément structurant du territoire du PPU afin d'assurer la connexion avec le territoire du territoire municipale.	Ville de Sainte-Julie	-	√	√	√
		Aménager des parcours piétonniers et cyclables continus vers les milieux adjacents.	Ville de Sainte-Julie	Ville de Sainte-Julie Propriétaires privés	√	√	√
	Objectif 1.4 Encadrer l'implantation des commerces de forte intensité (grandes surfaces)	Restreindre le nombre de bâtiments commerciaux d'un étage et dont la superficie de plancher se situe entre 2000 m2 et 7000 m2.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés Ville de Sainte-Julie AMT	√	√	√
		Offrir des façades animées d'avancées et de reculs.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés Ville de Sainte-Julie AMT	√	√	√
		Proposer des murs fenêtrés et possédant un accès direct à partir du trottoir ou d'un espace public.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	√	√	√
		Éviter des grands pans de murs sans fenestration faisant face à un parc, le domaine public ou à un bâtiment abritant de l'habitation.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	√	√	√
		Favoriser le stationnement en souterrain pour les immeubles comportant un usage résidentiel.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	√	√	√
		Intégrer les aires de chargement et déchargement et tout accès à un stationnement intérieur à l'architecture du bâtiment ainsi qu'à l'aménagement du site.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	√	√	√
		Proposer des aménagements paysagers de façon à minimiser l'impact d'une telle construction.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	√	√	√
		Encourager la mixité des usages à l'intérieur d'un même bâtiment (commerce, bureau, habitation).	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	√	√	√
	Objectif 1.5 Assurer la gestion des contraintes naturelles et anthropiques	Intégrer le concept d'affichage à l'architecture du bâtiment.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	√	√	√
		Réduire la distance entre les bâtiments pour ceux situés les plus près de l'autoroute.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	√	√	√
		Prévoir des mesures de mitigation contre le bruit au sein des bâtiments.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	√	√	√
	Prévoir des mesures de mitigation concernant les milieux humides soit par leur intégration ou leur compensation hors site.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	√	√	√	

## PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE

ORIENTATION	OBJECTIF	MOYEN DE MISE EN ŒUVRE	PORTEUR DE DOSSIER	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER		
					Court terme	Moyen terme	Long terme
Orientation 1 (suite) Faire du secteur de l'entrée nord un quartier durable axé sur les transports collectifs	Objectif 1.6 Intégrer les principes du développement durable	Volet environnement					
		Minimiser la génération d'îlots de chaleur par la réduction de la largeur des rues et l'installation de toitures blanches ou végétalisées.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	✓	✓	✓
		Réduire l'utilisation de l'automobile et accorder une place prépondérante aux réseaux de transport collectifs et actifs.	Ville de Sainte-Julie	-	✓	✓	✓
		Favoriser une végétation dense sur les terrains publics comme sur les terrains privés.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	✓	✓	✓
		Considérer une approche de gestion des eaux pluviales alternative et intégrée à même certains espaces verts.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés AMT	✓	✓	✓
		Prévoir des objectifs d'efficacité énergétique, de qualité de l'air et de réduction des gaz effet de serre.	Ville de Sainte-Julie	-	✓	✓	✓
		Volet social					
		Consacrer des espaces à des fins communautaire, publique et récréative.	Ville de Sainte-Julie	-	✓	✓	✓
		Viser l'accessibilité universelle à l'échelle du bâtiment et du quartier.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés AMT	✓	✓	✓
		Prévoir des espaces publics de qualité et accessibles à l'ensemble de la population.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés AMT	✓	✓	✓
		Volet économie					
		Prévoir une mixité d'usages dans un même bâtiment telle que : bureaux, résidences, hôtel, commerces, etc.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	✓	✓	✓
		Volet infrastructures					
		Proposer des infrastructures vertes (bâtiments, voies de circulation, espaces publics, corridors récréatifs, etc.) permettant notamment une meilleure gestion des températures, de l'eau de ruissellement, de l'érosion du sol et de la pression induite par les activités humaines : toits verts, murs végétaux, système végétalisé de gestion d'eaux pluviales, terre-pleins, stationnements, corridors verts, pistes cyclables, aménagement des bandes riveraines, plantations d'arbres, etc.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés AMT MTQ	✓	✓	✓
		Intégrer les équipements de gestion des déchets à l'architecture et aux espaces privés ou partagés.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés AMT	✓	✓	✓
Favoriser le recours à des technologies de captation et de production d'énergie adaptées aux conditions climatiques et géologiques.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés AMT	✓	✓	✓		

(M-05) 19/01/18

ORIENTATION	OBJECTIF	MOYEN DE MISE EN ŒUVRE	PORTEUR DE DOSSIER	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER			
					Court terme	Moyen terme	Long terme	
Orientation 2 Déployer des réseaux favorisant l'écomobilité	Objectif 2.1 Définir une trame de rues cohérente	Organiser le développement du site autour d'un boulevard urbain donnant accès au secteur au réseau supérieur (autoroute 20, boulevard Armand-Frappier, chemin du Fer-à-Cheval et rue de Murano). Traduire l'importance de cet axe par un aménagement distinctif (bande paysagère centrale avec arbres de grand gabarit, sentiers piétons, piste multifonctionnelle, bandes paysagères séparant les types de circulation, marquage des traverses piétonnes).	Ville de Sainte-Julie	-	✓	✓	✓	
		Intégrer un trottoir au moins d'un côté de la voie véhiculaire et intégrer une bande paysagère.	Ville de Sainte-Julie	-	✓	✓	✓	
	Objectif 2.2 Réduire la place des aires de stationnement et atténuer leur visibilité	Minimiser l'impact des stationnements desservant les activités commerciales en exigeant qu'un pourcentage de la superficie du stationnement fasse l'objet d'aménagements paysagers, comprenant des arbres à canopée dense. Cet aménagement paysager devrait se retrouver au pourtour et à l'intérieur de l'aire de stationnement.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés AMT	✓	✓		
		Minimiser l'impact du stationnement destiné au terminus de l'AMT par un aménagement paysager au pourtour et des îlots plantés comprenant des arbres à canopée dense à l'intérieur de l'aire de stationnement.	Ville de Sainte-Julie	-	✓	✓		
		Aménager les stationnements de sorte à minimiser leur visibilité de l'autoroute Jean-Lesage.	Ville de Sainte-Julie	Commerçants et gens d'affaires	✓	✓		
		Favoriser les ententes permettant un partage des cases de stationnement (servitudes de stationnement en commun).	Ville de Sainte-Julie	Occupants du parc d'affaires	✓	✓		
		Aménager un stationnement extérieur de façon qu'il soit à échelle humaine, bénéficier d'une diversité d'aménagements paysagers et permettre de minimiser les îlots de chaleur.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés AMT	✓	✓	✓	
		Favoriser l'aménagement de jardins de captation des eaux de pluie et tranchées drainantes à même une aire de stationnement.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés AMT	✓	✓	✓	
	Objectif 2.3 Offrir un réseau intégré de parcs et espaces extérieurs privés	Articuler le développement autour d'au moins une place publique d'envergure, connectée au milieu qu'elle dessert : lieu de rencontre et d'échanges, lieu de repos, lieu de divertissement, lieu de promenade et d'interprétation, etc.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés Ville de Sainte-Julie	✓	✓	✓	
		Une place publique structurante, au nord du boulevard Armand-Frappier et dans l'axe du terminus, devrait offrir une superficie suffisante pour accueillir les usages prévus.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	✓	✓	✓	
		Un espace extérieur privé devrait être aménagé au sud du boulevard Armand-Frappier.	Propriétaires privés	Ville de Sainte-Julie	✓	✓	✓	
		Aménager la place publique de manière distinctive (ex : marquage au sol, végétaux, élément signalétique) en accord avec la fonction et la nature du voisinage desservi et y intégrer le mobilier urbain propre au secteur de l'entrée nord.	Ville de Sainte-Julie	-	✓	✓	✓	
		Aménager un sentier piéton reliant la place à la falaise. Ce sentier devrait être conçu comme une rue piétonne et mener vers une placette située au cœur du milieu de vie.	Ville de Sainte-Julie	-	✓	✓	✓	
	Orientation 2 (suite) Déployer des réseaux favorisant l'écomobilité	Objectif 2.4 Assurer l'intégration des réseaux de transport collectif et actif	Prévoir les espaces nécessaires à l'intégration des réseaux de transport collectif et actif à même les emprises de rue (voies pour autobus, pistes multifonctionnelles, promenades, sentiers piétons, etc.) de même que les infrastructures connexes nécessaires (ex : aribus, stationnement pour vélos).	Ville de Sainte-Julie	Ville de Sainte-Julie AMT Propriétaires privés	✓	✓	✓
			Intégrer des liens piétons aux endroits stratégiques afin de relier les milieux entre eux et réduire les distances de marche.	Ville de Sainte-Julie	Ville de Sainte-Julie Propriétaires privés	✓	✓	✓
Aménager des traverses piétonnes et cyclables sécuritaires et visibles aux intersections stratégiques (signalisation et aménagement physique).			Ville de Sainte-Julie	-	✓	✓	✓	

## PPU ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE

ORIENTATION	OBJECTIF	MOYEN DE MISE EN ŒUVRE	PORTEUR DE DOSSIER	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER		
					Court terme	Moyen terme	Long terme
Orientation 3 Développer une signature distinctive	Objectif 3.1 Mettre en valeur les entrées de ville et traverses piétonnes	Marquer l'accès au secteur de l'entrée nord à partir de l'autoroute 20 ainsi que l'accès à partir du chemin du Fer-à-Cheval par un aménagement paysager et/ou l'intégration d'un élément sculptural signalétique.	MTQ	Ville de Sainte-Julie	✓		
		Marquer l'entrée aux seuils locaux (Murano, rues locales) par un traitement paysager signature : intensification des plantations aux abords des intersections importantes par l'ajout de massifs colorés et de plantes d'accents; aménagement des traverses piétonnières.	Ville de Sainte-Julie	-	✓	✓	✓
		Marquer l'entrée aux seuils de par la mise en place d'une signature visuelle commune, de plus petite envergure : éléments signalétiques facilitant l'orientation des piétons et cyclistes, marquant l'entrée au réseau d'espaces verts et identifiant les lieux.	Ville de Sainte-Julie	-	✓	✓	✓
	Objectif 3.2 Déployer un cadre architectural de qualité	Mettre en place un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) établissant des critères relatifs à l'implantation des bâtiments, aux typologies architecturales à privilégier, au revêtement extérieur des bâtiments, au traitement des cours (paysage), à la mise en valeur des vues, à l'affichage, au stationnement, à l'aménagement du domaine public, à l'éclairage et à la végétation.	Ville de Sainte-Julie	-	✓		
		Doter les bâtiments, sites ou équipements d'envergure (ex : place centrale, bâtiment d'accueil du terminus) d'un design distinctif.	Ville de Sainte-Julie	AMT	✓	✓	✓
		Privilégier, à l'entrée du secteur, la construction de bâtiments phares présentant une qualité architecturale distinctive, mais sobre, orientés de manière à être facilement visibles et à optimiser la vitrine sur celle-ci.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés		✓	
		Privilégier l'intégration d'œuvres d'art aux sites stratégiques.	Ville de Sainte-Julie	AMT	✓	✓	✓
		Porter une attention particulière à l'architecture des bâtiments qui constituent des points de repère ou des nœuds visuels.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	✓	✓	✓
		Intégrer aux bâtiments et aux aménagements les critères d'accessibilité universelle.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	✓	✓	✓
		Encourager l'aménagement de toits verts.	Ville de Sainte-Julie	-	✓	✓	
		Intégrer la chambre à déchets, ou tout espace destiné à l'entreposage des déchets, à l'intérieur du bâtiment.	Ville de Sainte-Julie	-	✓	✓	✓
		Objectif 3.3 Tabler sur un mobilier urbain, une végétation et des aménagements distinctifs	Doter le secteur d'une végétation et d'aménagements paysagers de qualité et en grande quantité, qui dépasse les normes prescrites à la réglementation et qui contribuent à son image de marque.	Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	✓	✓
	Doter les parties urbanisées de végétaux de valeur ornementale élevée, présentant un contraste de couleur, de texture et de volume. Privilégier des plantes faciles d'entretien, résistant aux conditions urbaines et aux sels de déglacages.		Ville de Sainte-Julie	Propriétaires privés	✓	✓	✓
	Privilégier, dans les espaces publics, des végétaux indigènes et des espèces variées favorisant ainsi la biodiversité et des contrastes saisonniers.		Ville de Sainte-Julie	-	✓	✓	✓
	Proposer une importante bande boisée ou aménagée de talus et murs végétaux en bordure du réseau autoroutier (valorisation de la végétation existante).		Ville de Sainte-Julie	MTQ Propriétaires privés	✓	✓	✓
	Conservier et mettre en valeur la bande boisée de la falaise et en bonifier l'aménagement.		Ville de Sainte-Julie	Ville de Sainte-Julie Propriétaires privés	✓	✓	✓
	Intégrer, à même le réseau routier, la plantation d'arbres d'alignement à intervalle régulier.		Ville de Sainte-Julie	-	✓	✓	✓
	Proposer un mobilier urbain unique au secteur de l'entrée nord et en faire un élément majeur de sa signature (éclairage, bancs, supports à vélos, poubelles pour les déchets et le recyclage, bollards, etc.).		Ville de Sainte-Julie	-	✓	✓	✓

**PPU** ENTRÉE DE VILLE NORD, SAINTE-JULIE





RÉSEAU DE TRANSPORT

- RÉSEAU AUTOROUTIER
- ROUTE NATIONALE

RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF

- AXES DE RABATTEMENT D'AUTOBUS
- STATIONNEMENT INCITATIF

PORTES D'ENTRÉES

- TERRITORIALE
- URBAINE
- ACCÈS AU RÉSEAU AUTOROUTIER



CARREFOUR AUTOROUTIER



CORRIDOR D'ACCÈS MÉTROPOLITAIN

SECTEURS ÉTABLIS

- MILIEU DE VIE
- SECTEUR COMMERCIAL
- SECTEUR INDUSTRIEL
- SECTEUR MULTIFONCTIONNEL
- PÔLE PUBLIC / INSTITUTIONNEL
- NOYAU VILLAGEOIS
- DÉFENSE NATIONALE

RÉSEAU RÉCRÉATIF / NATUREL

NOYAU PATRIMONIAL D'INTÉRÊT RÉGIONAL

COTEAU

SECTEURS PROJÉTÉS

- AIRES D'EXPANSION URBAINE - PHASE 1
- AIRES D'EXPANSION URBAINE - PHASE 2
- AIRE TOD (1000 MÈTRES)
- SECTEUR DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE (PPU)



SAINTE-JULIE

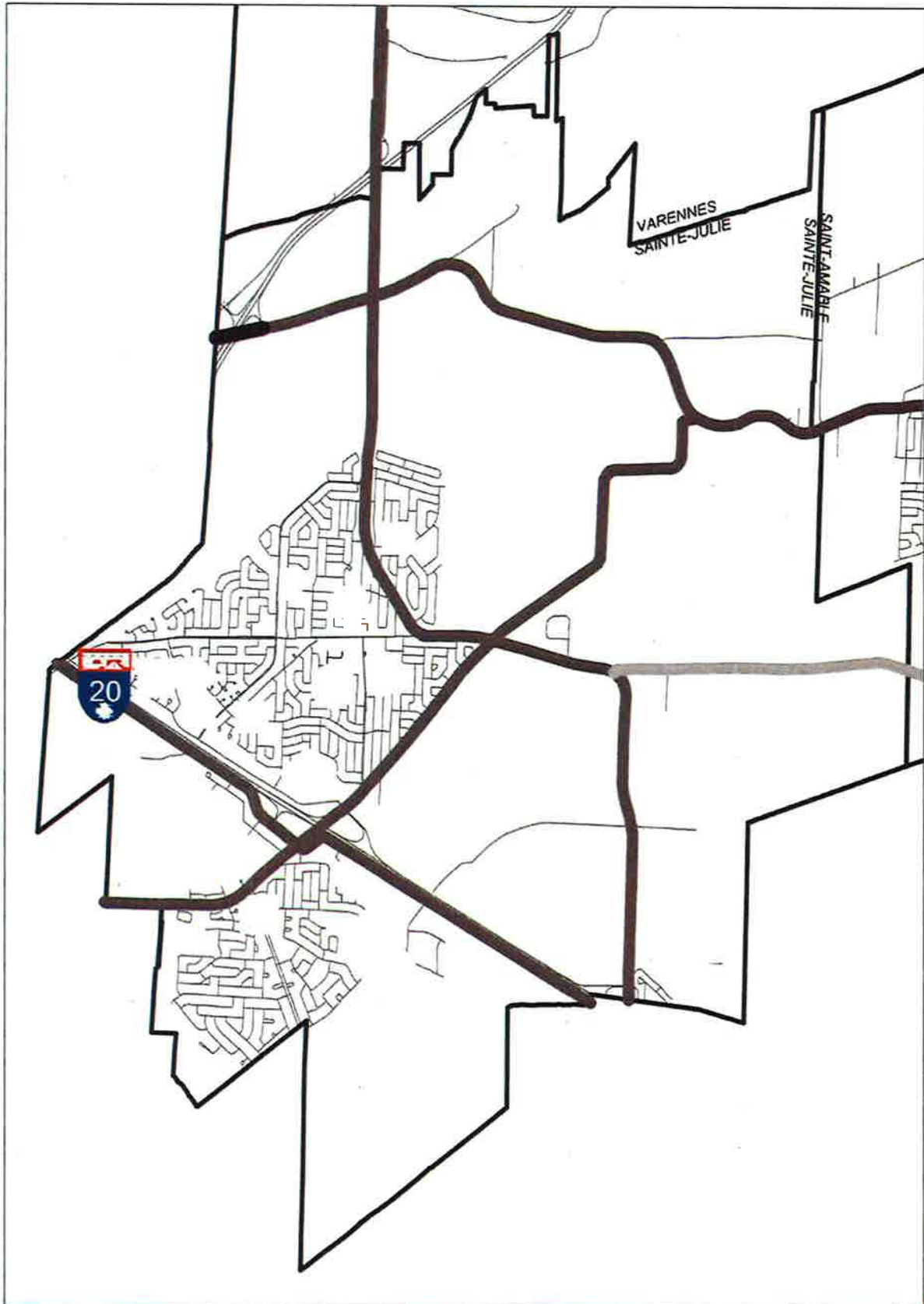
CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

JUIN 2012, RÉV. JUIN 2016  
0 1000 m



(M-03) - 28/08/15  
(R-02) - 15/09/16



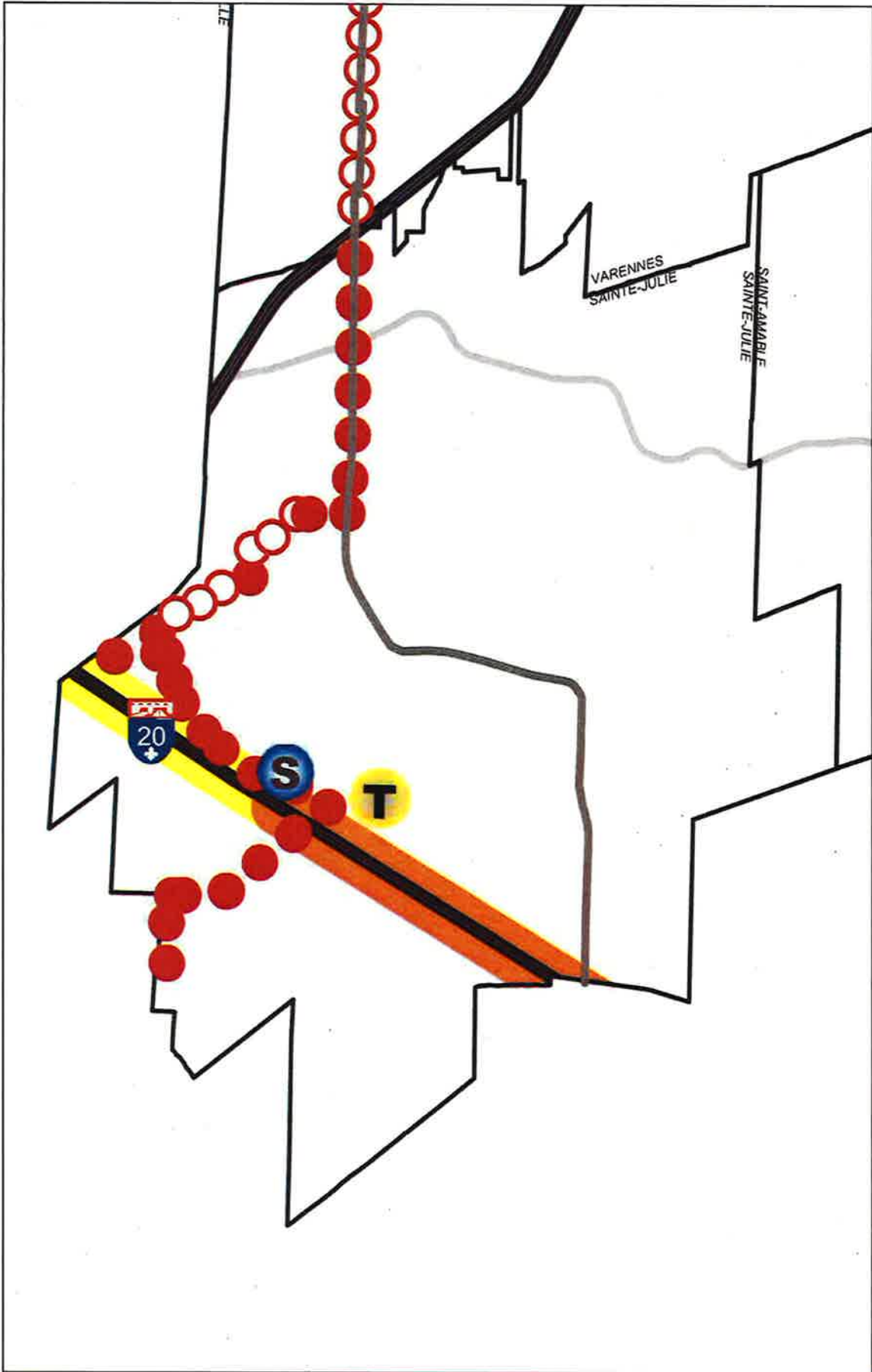






















-  VOIE DE CLASSE 1
-  VOIE DE CLASSE 2
-  VOIE DE CLASSE 3



RÉSEAU DE  
TRANSPORT





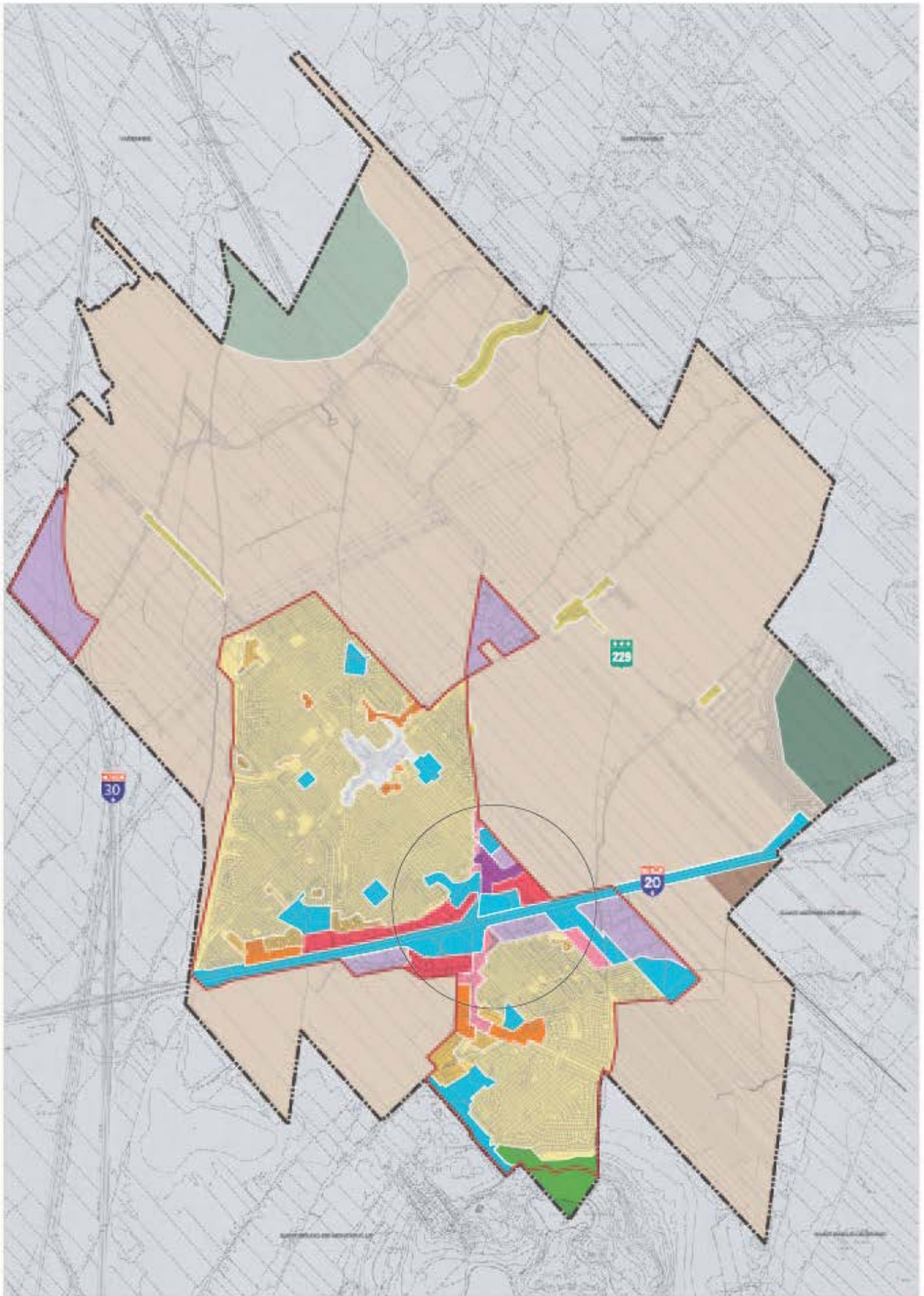
-  ROUTE VERTE RÉALISÉE
-  ROUTE VERTE PROPOSÉE
-  ROUTE VERTE ET SENTIER OKA - MONT-SAINT-HILAIRE F
-  SENTIER OKA - MONT-SAINT-HILAIRE RÉALISÉ
-  SENTIER OKA - MONT-SAINT-HILAIRE PROPOSÉ
-  SENTIER OKA - MONT-SAINT-HILAIRE PROPOSÉ
-  RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF D'INTÉRÊT MÉTROPC
-  AXES DE RABATTEMENT EN SERVICE
-  AXES DE RABATTEMENT À L'ÉTUDE
-  STATIONNEMENT INCITATIF EXISTANT
-  TERMINUS PROJETÉ
-  RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF D'INTÉRÊT RÉGIONAL
-  STATIONNEMENT INCITATIF PROJETÉ
-  RÉSEAUX ROUTIERS D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN
-  AUTOROUTES
-  ROUTES NATIONALES
-  RÉSEAUX ROUTIERS D'INTÉRÊT RÉGIONAL
-  ROUTES RÉGIONALES
-  ROUTES COLLECTRICES
-  ROUTES LOCALES



**AXES DE RABATTEMENT D'AUTOBUS  
ET STATIONNEMENT INCITATIF**

(N-03)  
28/08/15





PLAN D'URBANISME

TERRITOIRE SITUÉ À L'INTÉRIEUR DE LA ZONE AGRICOLE PERMANENTE

- AGRICOLE
- AGRICOLE - INDUSTRIELLE
- AGRICOLE - RÉSIDENIELLE
- AGRICOLE - RÉCRÉATIVE EXTENSIVE
- AGRICOLE - RÉCRÉATIVE INTENSIVE
- CONSERVATION

TERRITOIRE SITUÉ À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

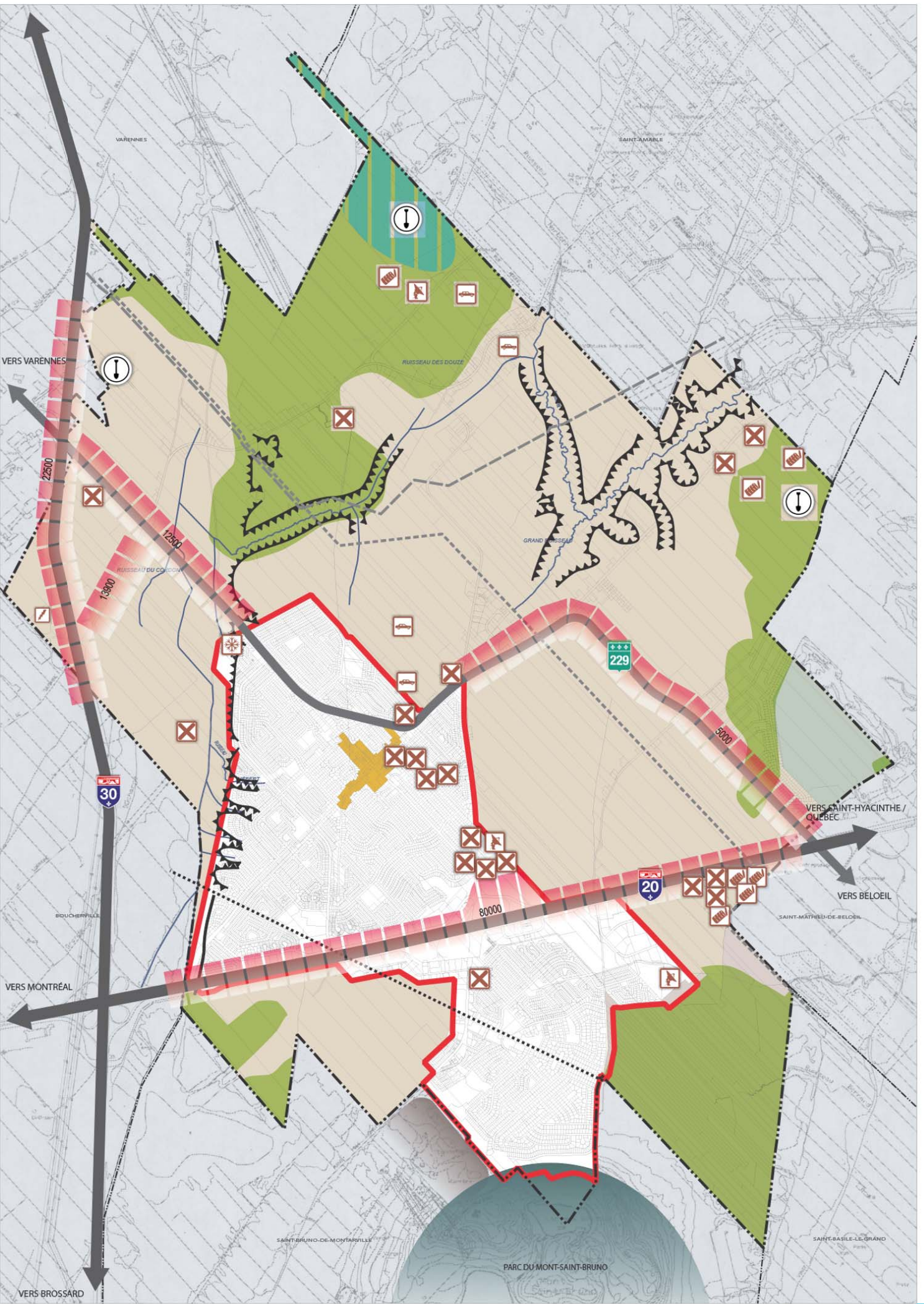
- RÉSIDENIELLE - FAIBLE DENSITÉ
- RÉSIDENIELLE - MOYENNE DENSITÉ
- RÉSIDENIELLE - FORTE DENSITÉ
- INDUSTRIELLE
- PUBLIQUE, INSTITUTIONNELLE
- COMMERCIALE LOCALE

- MULTIFONCTIONNELLE
- COMMERCIALE RÉGIONALE
- NOYAU VILLAGEOIS
- PÉRIMÈTRE D'URBANISATION
- AIRE MULTIFONCTIONNELLE

**SAINTE-JULIE**  
AFFECTATIONS  
DU SOL

100 m **plania**





- INTÉRÊTS**
- TERRITOIRES D'INTÉRÊT PATRIMONIAL**
- NOYAU PATRIMONIAL
- TERRITOIRES D'INTÉRÊT NATUREL**
- BOIS ET CORRIDORS FORESTIERS D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN
  - BOIS D'INTÉRÊT RÉGIONAL
  - SITE D'INTÉRÊT FAUNIQUE
- TERRITOIRES D'INTÉRÊT CULTUREL ET ÉDUCATIF**
- ÉLECTRIUM (CENTRE D'INTERPRÉTATION)
- TERRITOIRES D'INTÉRÊT RÉCRÉATIF**
- GOLF
  - PARC DU MONT SAINT-BRUNO
  - ZONE DE NIVEAU SONORE ÉLEVÉ

- CONTRAINTES**
- CONTRAINTES ANTHROPIQUES**
- 80000 D.J.M.E. VÉHICULES / JOUR
  - LIEU D'ÉLIMINATION DES DÉCHETS DANGEREUX
  - LIEU D'ÉLIMINATION DE CARCASSES AUTOMOBILES
  - TERRAIN CONTAMINÉ
  - SITE D'EXTRACTION
  - SABLIÈRE DÉSACTIVÉE
  - TERRAIN DE LA DÉFENSE NATIONALE
  - GAZODUC
  - OLÉODUC

- CONTRAINTES (suite)**
- FUTUR CORRIDOR DE PIPELINE
  - TOUR ÉMETTRICE-RÉCEPTRICE
  - DÉPÔT DE NEIGES USÉES
  - LIGNE DE TRANSPORT D'ÉNERGIE
  - POSTE DE DISTRIBUTION
- CONTRAINTES NATURELLES**
- ZONE DE MOUVEMENT DE SOL
- TRAME AGRICOLE**
- ZONE AGRICOLE
  - PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

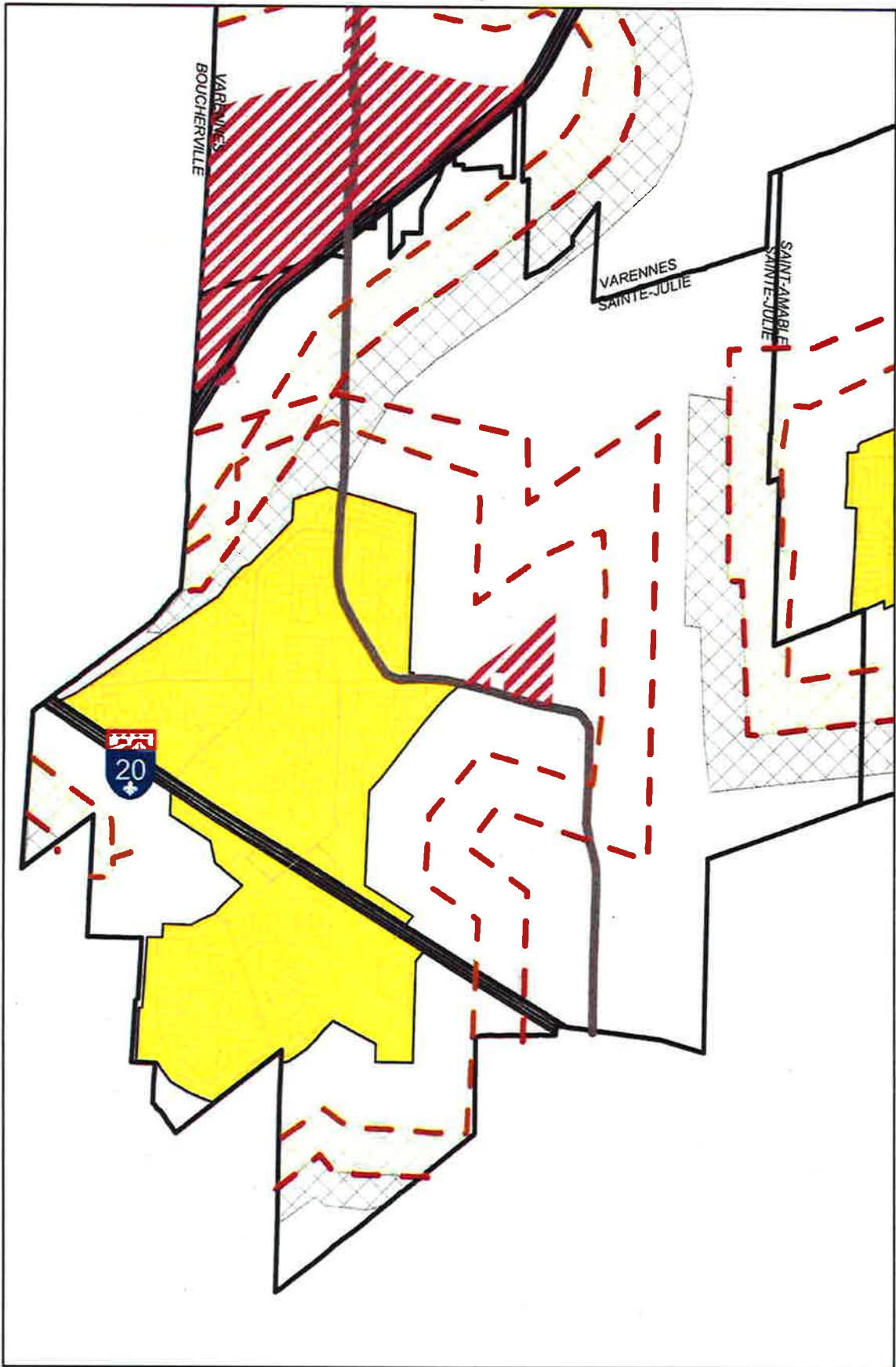
**SAINTE-JULIE**

**INTÉRÊTS ET CONTRAINTES**

JUN 2012, RÉV. JUN 2016

0 1000 m **plania**

(M-03) - 28/08/15  
(R-02) - 15/09/16



-  LIMITES DE PROTECTION FAIBLE - CHARGE D'ODEUR : 500 MÈTRES
-  LIMITES DE PROTECTION FORTE - CHARGE D'ODEUR : 1 000 MÈTRES
-  LIMITES DE PROTECTION FAIBLE  
CHARGE D'ODEUR - VENTS DOMINANTS D'ÉTÉ : 1 000 MÈTRES
-  LIMITES DE PROTECTION FORTE  
CHARGE D'ODEUR - VENTS DOMINANTS D'ÉTÉ : 1 500 MÈTRES
-  PÉRIMÈTRES D'URBANISATION
-  SECTEURS INDUSTRIELS



**CONTRAINTES D'ODEURS -  
PÉRIMÈTRES RELATIFS AUX INSTALLATIONS D'ÉLEVAGE**





-  EAU PEU PROFONDE
-  MARAIS
-  MARÉCAGES
-  PRAIRIES HUMIDES
-  TOURBIÈRES BOISÉES



MILIEUX HUMIDES

PLAN D'URBANISME

↑  
3.2

(N-03)  
28/08/15



### LÉGENDE

- Potentiel de redéveloppement ou rénovation majeure
- Terrains vacants à développer
- Secteurs à développer
- Périmètre urbain
- Limite municipale

<b>Sites potentiels ou de développement</b>	
<b>SERVICE DE L'URBANISME</b>	
dessiné par <b>Andrée Robert</b> <small>Tech. en géomatique</small>	
approuvé par <b>Pierre-Luc Blanchard</b> <small>Directeur</small>	
date <b>7 juillet 2015</b>	plan no
révisé <b>N/A</b>	<b>4.4</b>
Titre: S/MPT/Urbanisme/PLB/Plan d'urbanisme	

