

PROVINCE DE QUÉBEC
VILLE DE DELSON

RÈGLEMENT NUMÉRO 900

RÈGLEMENT DE PLAN D'URBANISME

Avis de présentation : 26 août 2014

Adoption : 14 octobre 2014

Entrée en vigueur : 12 décembre 2014

Codification : Règlement 900-1 Entrée en vigueur 30 août 2017

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION	4
1.1	Portée du Plan d'urbanisme.....	4
1.2	Historique du Plan d'urbanisme de la Ville de Delson.....	4
1.3	Contenu du Plan d'urbanisme	6
2.	DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES.....	7
2.1	Dispositions déclaratoires	7
2.1.1	Titre du règlement	7
2.1.2	Territoire assujéti.....	7
2.1.3	But.....	7
2.1.4	Documents annexes.....	7
2.2	Dispositions interprétatives	8
2.2.1	Effet de l'entrée en vigueur de ce règlement.....	8
2.2.2	Terminologie.....	8
3.	GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT	9
3.1	Orientation 1 : Valoriser les milieux de vie	11
3.1.1	Enjeux	20
3.1.2	Objectifs et moyens de mise en œuvre	20
3.2	Orientation 2 : Développer la desserte commerciale et de services régionaux et locaux	26
3.2.1	Enjeux	27
3.2.2	Objectifs et moyens de mise en œuvre	28
3.3	Orientation 3 : Positionner le secteur industriel à l'échelle régionale et métropolitaine et mettre en œuvre les stratégies découlant de la vision de développement	30
3.3.1	Enjeux	33
3.3.2	Objectifs et moyens de mise en œuvre	34
3.4	Orientation 4 : Préserver la qualité de l'environnement	39
3.4.1	Enjeux	45
3.4.2	Objectifs et moyens de mise en œuvre	45
3.5	Orientation 5 : Améliorer les réseaux de transports locaux et régionaux	50
3.5.1	Enjeux	54
3.5.2	Objectifs et moyens de mise en œuvre	55
4.	CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE	58
4.1	Axes d'intervention.....	58
4.2	Secteurs de planification détaillée.....	64
4.2.1	Secteur industriel de Delson.....	64
4.2.2	Corridor de la route 132.....	67

5.	AIRES D’AFFECTATION DU SOL ET DENSITÉS DE SON OCCUPATION	70
5.1	Affectation «Résidentielle» (R).....	72
5.2	Affectation «Commerciale locale» (C1).....	72
5.3	Affectation «Commerciale régionale» (C2).....	73
5.4	Affectation «Commerciale lourde» (C3).....	74
5.5	Affectation « Multifonctionnelle » (M).....	Erreur ! Signet non défini.
5.6	Affectation «Industrielle de prestige» (I1).....	74
5.7	Affectation «Industrielle légère» (I2).....	74
5.8	Affectation «Industrielle lourde» (I3).....	75
5.9	Affectation «Récréative» (REC).....	76
5.10	Affectation «Conservation» (CO).....	76
5.11	Affectation «Agricole-Extraction» (AE).....	77
5.12	Affectation «Publique et institutionnelle » (P).....	77
5.13	Grille des affectations et des fonctions	78
6.	DISPOSITIONS PARTICULIÈRES ET OUTILS DE MISE EN ŒUVRE. 80	
6.1	Cadre de gestion de l’environnement	81
6.2	Cadre de gestion de l’occupation du sol	83
6.3	Plan d’action.....	89
7.	INDEX TERMINOLOGIQUE	92
	ANNEXE A – PROGRAMME PARTICULIER D’URBANISME DU SECTEUR CENTRAL MULTIFONCTIONNEL / PÔLE COMMERCIAL GEORGES-GAGNÉ SUD	98

1. INTRODUCTION

1.1 Portée du Plan d'urbanisme

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

- de déterminer l'organisation d'ensemble qu'il compte donner au territoire; de préciser l'agencement et la localisation préférentielle qu'il envisage pour les principales activités dans les différentes parties du territoire, et ce, en tenant compte des potentiels et des contraintes d'aménagement du milieu naturel et bâti, des préoccupations et des attentes formulées par les citoyens et les organismes;
- de définir des politiques d'intervention en matière d'implantation d'équipements ou d'infrastructures en tenant compte des besoins et de la situation financière de la municipalité;
- de coordonner les interventions et les investissements des différents services municipaux. Il en découle notamment une programmation dont on tient compte lors de la préparation du programme triennal des immobilisations et lors du budget annuel;
- de faire valoir sa vision du développement souhaité auprès des investisseurs, des divers agents de développement publics ou privés et de sensibiliser la population aux enjeux d'aménagement;
- de compléter, en la précisant, la planification du territoire contenue dans le schéma d'aménagement régional;
- de faire connaître les intentions à la base du contrôle qu'il peut vouloir instaurer à l'intérieur des règlements d'urbanisme.

1.2 Historique du Plan d'urbanisme de la Ville de Delson

Conformément à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., ch. A-19.1), la Ville de Delson adoptait son premier plan d'urbanisme le 27 septembre 1988, et ce, suite à l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement de la MRC de Roussillon le 26 mars 1987.

Toujours conformément aux dispositions de la Loi, la MRC de Roussillon a amorcé le processus de révision de son schéma d'aménagement en 1996 et a adopté son *Premier projet* de schéma d'aménagement révisé le 25 septembre de cette même année. Suite à la réception de l'avis gouvernemental sur les orientations proposées, la MRC a procédé à l'élaboration du projet de schéma d'aménagement révisé désigné *Second projet*. Ce document, adopté le 25 octobre 2000 concilie les orientations gouvernementales aux diverses propositions déjà élaborées dans le *Premier projet*. Cette version a été soumise à la population par le biais d'une Commission créée par le Conseil de la MRC lors d'assemblées publiques de consultation. Le 28 novembre 2001, le Conseil de la MRC adoptait le «Schéma d'aménagement révisé». Suite à la réception de l'avis gouvernemental en juin 2002, la MRC a réalisé les corrections et précisions demandées par les différents ministères et mandataires. Ce second projet a été adopté le 30 juin 2004. L'avis

gouvernemental sur le second projet nécessita d'autres ajustements au document de la MRC. L'entrée en vigueur du schéma d'aménagement révisé a donc été donnée le 22 mars 2006, officialisant ainsi les grandes orientations privilégiées pour le territoire de la MRC de Roussillon.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Depuis l'entrée en vigueur du « Schéma d'aménagement révisé » (SAR), ce dernier a été modifié à plusieurs reprises et ce, sur divers sujets (changement d'aire d'affectation, dérogation aux dispositions applicables à la zone inondable de grand courant, etc.), ce qui lui confère un caractère évolutif.

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) est entré en vigueur en mars 2012. Le PMAD offre au Grand Montréal une perspective d'aménagement et de développement durable du territoire métropolitain. Depuis l'entrée en vigueur du PMAD, la MRC de Roussillon a entrepris plusieurs travaux de concordance.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Le plan d'urbanisme de la Ville de Delson doit donc se conformer aux objectifs du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon. Suite à l'entrée en vigueur du PMAD, la MRC de Roussillon a procédé à une modification du SAR. Depuis l'adoption de son premier plan d'urbanisme, en 1988, la Ville de Delson considère important d'adapter son plan d'urbanisme aux nouvelles réalités en matière de planification territoriale.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Outre la révision du plan d'urbanisme, la Ville de Delson a également adopté, en décembre 2006, son **Plan directeur de positionnement stratégique du secteur industriel**. Depuis, la Ville de Delson a amorcé la mise en œuvre de ce dernier. Les principaux éléments du plan directeur sont résumés ci-après.

Le secteur industriel de la Ville de Delson, d'une superficie totale de plus de 32 millions de pieds carrés, est situé au sud de la route 132 ainsi qu'en bordure de l'autoroute 15, identifiée comme l'épine dorsale du développement industriel de la MRC de Roussillon. Le parachèvement de l'autoroute 30, le futur réaménagement de la route 132 en boulevard urbain et la perspective d'aménager un échangeur aux autoroutes 15 ou 30 permettront de modifier considérablement le potentiel de développement du secteur industriel et constitueront des opportunités uniques pour l'élaboration d'une nouvelle vision de positionnement stratégique.

Bien qu'il bénéficie d'un potentiel indéniable, le secteur industriel de Delson présente actuellement certaines contraintes de développement ou de redéveloppement, dont les suivantes :

- 1) **l'accessibilité actuellement réduite au secteur industriel;**
- 2) **la mauvaise qualité de l'infrastructure routière du chemin Saint-François-Xavier, porte d'entrée actuelle du secteur industriel;**
- 3) **la présence d'un ancien site de dépôt de matériaux secs (DMS) et d'un ancien lieu d'enfouissement sanitaire (LES).**

Ces contraintes, doublées des pressions de développement dont faisait l'objet les terrains vacants du secteur industriel, soit tant les propriétés municipales que l'ancien DMS ou que les propriétés récemment annexées au secteur industriel ont incité la Ville de Delson à élaborer une vision d'ensemble pour le repositionnement de son secteur industriel.

Le plan directeur avait pour but d'établir le profil actuel du secteur industriel en termes d'aménagement et de positionnement à l'échelle régionale et métropolitaine, d'identifier les enjeux associés aux potentiels et contraintes observés, de présenter une vision renouvelée de positionnement stratégique (concept d'aménagement) et d'établir les stratégies de mise en œuvre pour les interventions qui seront recommandées (plan d'aménagement détaillé, programme particulier d'urbanisme et phases de développement).

Compte tenu de la problématique particulière du secteur industriel et de la vision stratégique dont s'est dotée la Ville de Delson dans le cadre du Plan directeur de positionnement stratégique du secteur industriel, le plan d'urbanisme reprend ainsi les orientations et moyens de mise en œuvre, dans la perspective d'intégrer cette vision à même les outils de planification.

1.3 Contenu du Plan d'urbanisme

La première partie du plan d'urbanisme établit cinq grandes orientations d'aménagement et de développement. Celles-ci expriment une volonté d'action, un énoncé de politiques et de lignes directrices générales qui contribuent à définir une vision d'ensemble et à établir des objectifs et interventions précis.

La seconde partie du document présente le concept d'organisation spatiale devant guider le développement de la municipalité.

La troisième partie expose les grandes affectations du sol et les densités de son occupation. Cette partie spécifie, par aire d'affectation, les différentes activités autorisées.

Enfin, la quatrième partie identifie les dispositions particulières à l'égard des sites de contraintes et les outils de mise en œuvre.

2. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

2.1 Dispositions déclaratoires

2.1.1 *Titre du règlement*

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

2.1.2 *Territoire assujéti*

Ce règlement s'applique à l'ensemble du territoire de la Ville de Delson.

2.1.3 *But*

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

2.1.4 *Documents annexes*

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

- Le plan 1 – Les secteurs de développement;
- Le plan 2 - Le concept d'intervention;
- Le plan 3 - Le concept d'organisation spatiale;
- Le plan 4 – Le concept d'aménagement du secteur industriel;
- Le plan 5 – Diagramme conceptuel – PPU des abords de la route 132;
- Le plan 6 - Les aires d'affectation du sol;
- Le programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur central multifonctionnel.

Le Plan d'urbanisme réfère également aux plans d'accompagnement du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon faisant référence au territoire de la Ville de Delson, notamment :

- Plan 28 b - Plaines inondables, secteurs de non-remblai, secteurs de risque d'érosion et de glissement de terrain et cours d'eau identifiés par la MRC de Roussillon et par les municipalités locales, 27 août 2004;

Règl. 900-1, 30 août 2017

- Feuilles 28b-1.1 à 1.3 - Plaines inondables relatives à la rivière de la Tortue sur le territoire des municipalités de Candiac, Delson, Saint-Constant, Saint-Mathieu et Saint-

Philippe, 19 juillet 2001;

- (Abrogé) - Règl. 900-1, 30 août 2017
- Feuille 28b-AB – plan de précision des limites de la plaine inondable de la rivière La Tortue pour le lot 3 130 941 du cadastre du Québec;
- Feuille 28b-3.1 – Plaines inondables relatives aux rivières Saint-Pierre et Saint-Régis sur le territoire de la ville de Saint-Constant, 20 mai 1997.

2.2 Dispositions interprétatives

2.2.1 Effet de l'entrée en vigueur de ce règlement

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

2.2.2 Terminologie

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

3. GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Les grandes orientations correspondent aux lignes directrices de l'aménagement du territoire de la municipalité, traduisant ainsi une vision d'ensemble ou une décision majeure quant à son territoire.

Les grandes orientations servent à circonscrire les principaux enjeux de l'aménagement du territoire et à faciliter les choix en ce qui concerne les différents moyens qui s'offrent à la municipalité pour encadrer les différentes interventions publiques ou privées sur son territoire.

Les grandes orientations reposent sur le principe d'une utilisation et d'une gestion rationnelle et durable du sol par la consolidation et la mise en relation des zones urbaines et des concentrations d'activités, ainsi que par la valorisation des secteurs desservis par un réseau de transport en commun structurant local ou métropolitain via l'aménagement de quartiers de type TOD. La Ville de Delson s'oriente actuellement vers un type de développement urbain caractérisé par des projets intégrés aux réseaux de transport en commun. Ces aménagements offrent un milieu complet intégrant densité, mixité, accessibilité avec un caractère distinctif et un design s'orientant sur un point d'accès du transport collectif. Afin d'optimiser le développement urbain des secteurs qui ne sont pas directement reliés à un point d'accès majeur du transport collectif, des seuils minimaux de densité doivent être définis. L'établissement des seuils minimaux de densité contribuera aussi à restreindre les coûts des infrastructures et environnementaux associés à la croissance urbaine.

La Ville de Delson compte aussi participer et collaborer activement avec la MRC et les autres municipalités de la MRC sur les enjeux de nature régionale afin d'établir une vision cohérente de la planification du développement.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Les enjeux pour la Ville de Delson sont abordés selon les thèmes : milieux de vie, secteur d'emplois, paysage/environnement et réseaux de transport. Le plan d'urbanisme de la Ville de Delson identifie cinq grandes orientations d'aménagement et de développement auxquelles se greffent des objectifs spécifiques et des moyens de mise en œuvre.

ORIENTATION 1 :

Valoriser les milieux de vie, consolider le développement des zones urbaines existantes et optimiser l'utilisation du sol.

Règl. 900-1, 30 août 2017

ORIENTATION 2 :

Développer la desserte commerciale et de service régional et local.

ORIENTATION 3 :

Positionner le secteur industriel à l'échelle régionale et métropolitaine et mettre en œuvre les stratégies découlant de la vision de développement.

ORIENTATION 4 :

Préserver la qualité de l'environnement.

ORIENTATION 5 :

Améliorer les réseaux de transport locaux et régionaux.

3.1 Orientation 1 : Valoriser les milieux de vie, consolider le développement des zones urbaines existantes et optimiser l'utilisation du sol.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Profil socio-démographique

L'analyse du profil démographique et socio-économique de la Ville de Delson constitue un élément important du plan d'urbanisme dans la mesure où elle permet de dégager certains enjeux liés à l'évolution de la population.

	Ville de Delson			MRC Roussillon			Province du Québec		
	2001	2006	2011	2001	2006	2011	2001	2006	2011
Années de recensement	2001	2006	2011	2001	2006	2011	2001	2006	2011
Population	7 025	7 322	7 462	138 172	149 996	162 187	7 237 479	7 546 131	7 732 520
0-14 ans	22 %	20 %	19%	22 %	20 %	18,8 %	18 %	17 %	16,3 %
15-24 ans		13 %	13%		12 %	13,3 %	13 %	12 %	12,6 %
25-44 ans	33 %	31 %	28,8%	32 %	29 %	26,4 %	30 %	27 %	25,8 %
45-64 ans		28 %	29%		27 %	29,3 %	26 %	30 %	29,9 %
65 ans et plus	7 %	8 %	10,3%	9 %	11 %	12,3 %	13 %	14 %	14,6 %
Ménage	2 530	2 745	2 885	50 435	56 165	61 910	983 960	3 189 345	3 395 345
Nombre moyen de personnes par ménage	2,8	2,7	2,6	2,7	2,6	2,6	2,4	2,3	2,3
Revenu moyen des ménages (2001)									
Revenu médian des ménages (2005)	56 899 \$	71 043 \$	70 583 \$	60 867 \$	62 568 \$	69 942 \$	49 998 \$	58 678 \$	
Taux de chômage	7,1 %	4,5 %	5,7%	5,2 %	4,9 %	5,4 %	8,2 %	7,0%	7,2 %
Logements	2 530	2 740	2 911	50 435	57 300		2 978 115	3 452 300	3 685 926
Valeur moyenne des logements	102 045 \$	180 570 \$		106 344\$	191 445 \$	63 441	110 668 \$	182 399 \$	
Typologie unifamiliale	79 %	80 %		78 %	77,0 %		54 %	53,1 %	
Typologie multifamiliale	21 %	20 %		22 %	23,0 %		46 %	45,9 %	
Logement en propriété	77 %	77,6 %		77 %	79,4 %		58 %	60,2%	
Logement en location	23 %	22,4 %		23 %	20,6 %		42 %	39,8%	
Construction avant 1971 (2001) 1986 (2006) 2001 (2011)	25 %	26,4 %		33 %	57,0 %		50 %	73,5 %	
Réparation majeure	5 %	4,6%	3,1%	6 %	5,1%		8 %	7,7 %	7,2%

Source : Statistique Canada et Institut de la statistique du Québec, recensement de 2001, 2006 et 2011.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Le poids relatif de la population de la Ville de Delson a peu varié depuis 1986, la Ville représentant depuis ce temps environ 4,5 % de la population totale de la MRC de Roussillon, sur près de 2 % du territoire régional. Avec les municipalités de Léry,

Châteauguay et Mercier, la Ville présente les proportions les plus fortes de familles composées d'adolescents et de jeunes adultes. D'autre part, Delson compte une faible proportion de personnes âgées de plus de 65 ans, nettement sous les moyennes régionale et provinciale.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Par ailleurs, les projections démographiques de l'Institut de la statistique du Québec laissent encore entrevoir un vieillissement de la population pour les prochaines décennies. En 2011, les jeunes de 0-14 ans représentent 19 % de l'ensemble de la population de la Ville de Delson, soit la même proportion qu'au recensement de 2006, tandis que les personnes de plus de 65 ans comptent pour 10,3% % de la population, c'est-à-dire l'équivalent d'une augmentation de 2,3% par rapport à 2006. Les variations observées spécifiquement pour la ville de Delson sont approximativement les mêmes que celles notées régionalement. Cette tendance est encore plus soulignée dans les projections pour 2011.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Concernant le taux de chômage pour la Ville de Delson, il est estimé à 5,7 %, une proportion légèrement plus faible que celle observée pour la MRC de Roussillon qui s'établit à 5,4 %. La population active est représentée à raison de 73 % pour le secteur tertiaire, soit 4% inférieur à la proportion observée régionalement. Parallèlement, la ville de Delson compte une proportion plus faible de personnes ayant complété avec succès des études universitaires, soit 1,2 % de moins que la proportion régionale qui s'établit à 16,4 %, comparativement à 15,2 % pour la ville de Delson.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Le parc de logements de Delson est constitué d'approximativement 68 % de résidences unifamiliales isolées et plus de 60 % de la totalité de l'inventaire de logements a été construit avant 1986. À ce titre, un peu plus de 30 % des ménages estiment que leur résidence nécessite des travaux de réparations mineures, tandis que près de 5 % évaluent que leur logement requiert des réparations majeures. La valeur moyenne des logements s'établissait à 180 570 \$ au recensement de 2006, soit l'équivalent d'une augmentation de 77 % par rapport au recensement de 2001. La variation observée pour la ville de Delson est la même que celle observée régionalement.

Selon les statistiques du recensement, de 2002 à 2012, 350 nouvelles unités de logement ont été construites sur le territoire de la ville de Delson, soit une moyenne annuelle d'environ 35 unités. Toutefois, selon les données de la municipalité, de 2007 à 2011, la moyenne du nombre de mises en chantier au cours de cette période a été largement inférieure à la moyenne, soit l'équivalent de 16 annuellement. Les résidences unifamiliales, qu'elles soient isolées, jumelées ou en rangées, correspondent à 92 % (330 unités) de l'ensemble des mises en chantier résidentielles au cours des dix dernières années. Depuis 2002, 260 nouvelles unités de cette typologie ont été construites. Les résidences

multifamiliales occupent une faible part du marché à Delson, surtout entre 1997 et 2002, où aucune nouvelle unité n'a été mise en chantier.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Lecture des milieux de vie

Considérant la configuration du territoire de la Ville de Delson et les contraintes physiques (voie ferrée, réseau routier structurant et ligne électrique), trois milieux de vie se distinguent, soit le quartier nord, le quartier central et le quartier sud.

Le **quartier nord** délimité sommairement par la rive de la Voie maritime et les lignes d'Hydro-Québec (Boulevards Saint-Laurent et Marie-Victorin) constitue un secteur résidentiel plus ou moins récent, à l'exception du nouveau développement établi le long des boulevards Marie-Victorin, plus ou moins denses avec des typologies unifamiliales, jumelées et en rangée. On y observe un noyau de services de proximité à l'intersection du boulevard Marie-Victorin et de la rue Principale. Le parc de la Tortue ainsi que le réseau cyclable permettent la pratique d'activités de détente, tout en favorisant des liens récréatifs entre les secteurs de la Ville de Delson et les villes adjacentes.

MILIEU DE VIE

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

Localisé au sud du pôle régional de commerces et de services longeant la route 132, le **quartier centre** (Montée des Bouleaux) correspond à un secteur résidentiel plutôt ancien et peu dense (maisons individuelles de type *bungalow*). Il comprend d'ailleurs un noyau patrimonial actuellement peu valorisé. De plus, les institutions et les équipements publics structurants de la municipalité tels que l'hôtel de ville, la bibliothèque, le centre communautaire, certains établissements scolaires et l'aréna y sont également concentrés.

Le **quartier sud** (Rue des Roitelets) demeure un secteur résidentiel isolé du reste de la Ville enclavé par les voies de chemin de fer. On y observe des maisons individuelles plutôt anciennes ainsi que de nouveaux développements. Peu ou pas de services de proximité et de liens avec le quartier central sont aménagés. Toutefois, la présence de la gare de train de banlieue optimise grandement l'accessibilité du secteur.

Potentiel de développement résidentiel

Actuellement, 43 hectares de terrain demeurent disponibles pour des fins de développement résidentiel. Toutefois, près de 5 hectares seront soumis à la contrainte de desserte par les réseaux d'égout et d'aqueduc. En retirant les superficies non constructibles, approximativement de 38 hectares de terrains demeurent disponibles pour le développement de la fonction résidentielle. Avec une densité moyenne brute de 40 logements à l'hectare, 1 520 nouvelles unités résidentielles pourraient être construites sur le territoire de la Ville de Delson. Les projections démographiques de l'Institut de la statistique du Québec laissent entrevoir une faible croissance du nombre de ménages d'ici 2026. Entre

2011 et 2026, 320 nouveaux ménages pourraient s'installer à Delson.

Règl. 900-1, 30 août 2017

En fonction de ses projections démographiques, l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) prévoit l'arrivée d'environ 10 000 nouveaux ménages sur le territoire de la MRC de Roussillon d'ici 2031.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Les tableaux suivants établissent les superficies résidentielles vacantes à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et les superficies disponibles pour une requalification ou un redéveloppement.

Les secteurs de développement résidentiels, de même que l'espace disponible pour un redéveloppement ou une requalification sont caractérisés dans les tableaux suivants :

Règl. 900-1, 30 août 2017

Les superficies des espaces à redévelopper et à requalifier

Municipalité	Superficie brute (ha)	Densité brute (log./ha)	Logements prévus avec hypothèse de 25%	Logements prévus avec hypothèse de 40%	Logements prévus avec hypothèse de 60%	Logements prévus avec hypothèse de 100%
Delson	89	40 log/ha	890	1 424	2 136	3 560

Source: Enquête auprès des municipalités locales, Été 2012.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Les Secteurs résidentiels vacants à l'intérieur des périmètres urbains

	Superficie brute (ha)	Superficie sans milieu humide ni aire protégée (ha)	Densité brute (log./ha)	Unités de logement potentielles (sans contraintes)	Unités de logement potentielles avec contraintes
Delson	43	38	-	1 494	1 694
Aire TOD	41	36	40	1 440	1 640
Hors TOD	2	2	27	54	54

Source: CMM, Inventaire préliminaire des espaces à redévelopper et à requalifier, mise à jour juillet 2013

Règl. 900-1, 30 août 2017

Zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement

L'identification de zones prioritaires d'aménagement fournit l'occasion de déterminer toute zone susceptible de faire l'objet d'un aménagement prochain et d'établir la priorité des phases entre les zones ainsi déterminées. L'identification des zones prioritaires de réaménagement, quant à elle, fournit l'occasion d'indiquer le type de consolidation ou de

mutation de l'occupation actuelle du sol que le réaménagement vise à concrétiser.

Les zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement sont identifiées au plan 1 – Secteurs résidentiels de développement et zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement. Il s'agit des aires TOD et des corridors de transport en commun métropolitain structurant ainsi que des corridors d'échelle locale ayant pour principale fonction de relier les aires TOD et les corridors de transport en commun métropolitain structurant entre eux afin de créer un tout cohérent. Le corridor de la route 132 est également identifié comme une zone qui fera l'objet d'un réaménagement routier pour répondre au changement des besoins en circulation suite à l'ouverture de l'autoroute 30.

Avant de procéder à une demande d'agrandissement de son périmètre d'urbanisation en vue de développer un nouveau secteur, la Ville de Delson compte démontrer à la MRC qu'elle a accueilli au sein de ses zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement un nombre de nouveaux logements correspondant à minimalement 40% du potentiel d'accueil en logements.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Aires TOD

Le territoire de la Ville de Delson compte quatre aires TOD :

- Aire TOD du stationnement incitatif (route 132 / Georges-Gagné);
- Aire TOD de la Gare de Delson;
- Aire TOD de la Gare de Candiac;
- Aire TOD de la Gare de Saint-Constant.

Les aires TOD constituent des « milieux de vie articulés au transport en commun »¹. Il s'agit de quartiers «complets, conviviaux et animés, où il est possible de réaliser la plupart des activités quotidiennes. Cela est possible par une structuration adéquate des espaces publics, une typologie variée d'habitations, et une distribution stratégique des activités en assurant une accessibilité rapide à pied, à vélo ou en transport en commun. Ainsi, ce n'est pas uniquement la présence d'équipements de transport qui permet à ses résidents d'adopter des comportements différents en matière de mobilité, mais aussi le mode de vie rendu possible par la forme urbaine.»²

L'articulation au transport en commun ne se limite pas à la proximité d'un arrêt. Les réseaux de transport en commun doivent offrir une capacité et une fréquence de passage suffisantes toute la journée, et donner accès à une variété de destinations.

«Pour que l'articulation entre le milieu de vie et le transport en commun soit optimale, un haut niveau de service apparaît d'emblée nécessaire. Finalement, l'interface physique entre le réseau de transport en commun et le quartier qu'il dessert constitue une partie importante de l'équation: accès à la station, position stratégique du cœur du quartier, visibilité et qualité

des équipements piétonniers, cyclistes et de transport en commun, absence de barrières ou de nuisances à proximité, etc.»³

1 Définition inspirée de Retisser la ville : [Ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun, Vivre en Ville, 2013

2 Op Cit.

3 Op Cit.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Corridors de transport en commun structurant

Le corridor de la route 132 est considéré comme un corridor de transport structurant. Ces corridors de transport en commun locaux ont pour principale fonction de renforcer et relier les activités métropolitaines et locales existantes ou à venir, tout en limitant la croissance des débits automobiles. En complément des aires TOD, ces corridors pourront supporter une grande partie de la croissance urbaine de la MRC de Roussillon. Ils constituent ou constitueront des milieux de vie à moyenne et haute densité d'habitation, compacts et capable d'offrir et soutenir une mixité (notamment verticale) d'activités. Ils sont destinés à être desservis par un réseau de transport en commun efficace et structurant à l'échelle locale, tandis que l'efficacité des déplacements à pied et à vélo sera assurée à terme, pour sa part, par la proximité entre les habitations, les commerces et les services ainsi que la qualité des aménagements assurant la mobilité des personnes.

Puisque le tronçon Est de l'autoroute 30 a été construit, la route 132 doit faire l'objet d'un réaménagement notamment afin de répondre aux besoins en terme de mobilité. Vers 2016, il est prévu que la croissance de la circulation fera en sorte que le niveau de service sur la route 132 redeviendra semblable à celui des dernières années et des travaux majeurs devront alors être entrepris afin de donner un niveau de service acceptable aux usagers. Dans cette perspective, la Ville vise la diminution de la circulation automobile et du camionnage lourd ainsi que l'augmentation des déplacements effectués en transport actif et collectif sur la route 132.

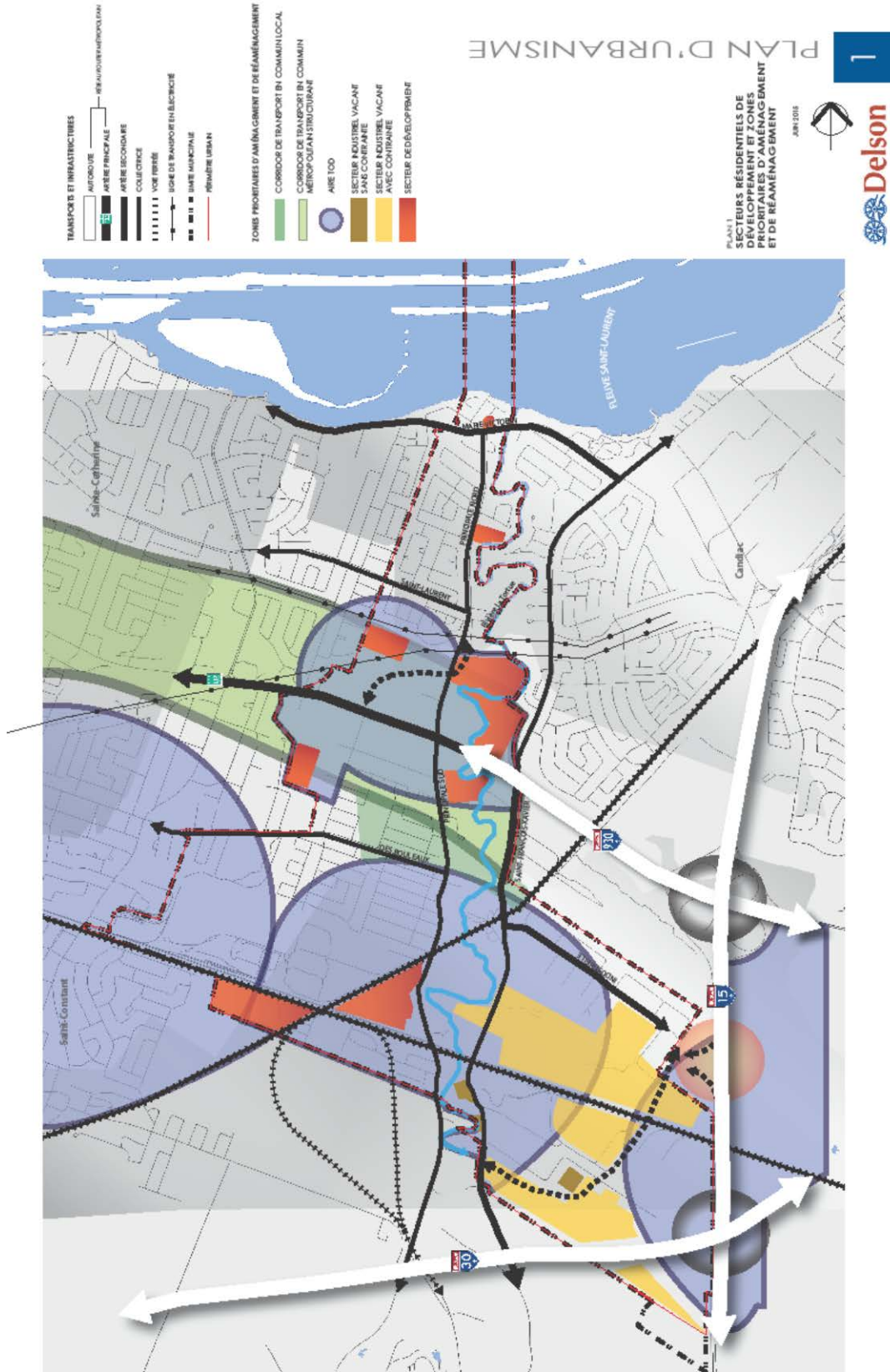
Le ministère des Transports prévoit donc reconstruire la route 132 en boulevard urbain sur cinq kilomètres entre l'intersection avec l'autoroute 30 à l'ouest et la rue Principale à l'est. Le tronçon de deux kilomètres vers l'est, jusqu'à l'échangeur avec l'autoroute 15, de la route 132 a déjà été reconstruit en autoroute, afin d'accommoder des volumes plus importants de circulation.

Les aménagements de la route 132 doivent également permettre d'optimiser le potentiel de développement et garder ouvertes toutes les options, tant pour la circulation, le transport en commun que pour la diversité des usages à proximité. Elle doit également permettre de consolider ce corridor de transport en commun structurant pour le secteur Est de la MRC.

En identifiant le corridor Est de la route 132 comme zone prioritaire de réaménagement, la Ville de Delson souhaite que l'aménagement de la route 132 soit réalisé de manière prioritaire. À court terme, la Ville espère que le gouvernement du Québec l'établisse comme

priorité puisque ce territoire est déstructuré depuis l'expropriation de l'emprise à des fins de construction de l'autoroute 30, soit depuis les années 1970.

Règl. 900-1, 30 août 2017



Règl. 900-1, 30 août 2017

Desserte en équipements et sites et territoires d'intérêt culturel et touristique

Règl. 900-1, 30 août 2017

La Ville de Delson ne compte pas beaucoup de services institutionnels. D'ailleurs, le territoire ne possède aucun équipement de santé et de services sociaux, la population de Delson étant desservie principalement par le CLSC Kateri à Candiac et le Centre hospitalier Anna-Laberge à Châteauguay.

Au niveau des équipements scolaires, trois écoles de niveau primaire, dont une école alternative de niveau régional, dispensent des services éducatifs aux populations francophones et anglophones de la municipalité.

Parmi les équipements et services administratifs et publics, deux organismes fédéraux, soit l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent et la Société canadienne des postes, se situent sur le territoire. La municipalité offre également quelques équipements communautaires à ses citoyens : des parcs, un réseau de pistes cyclables, un centre communautaire, un centre sportif, etc.

Au niveau récréotouristique, le musée ferroviaire canadien, la digue et les îlots de la voie maritime et l'embouchure de la rivière de la Tortue représentent des attraits régionaux. De plus, soulignons que le débarcadère Lamarche, situé à l'extrémité de la rue Lamarche, offre un accès public au fleuve Saint-Laurent. Ce débarcadère est constitué d'un quai flottant et d'une rampe de mise à l'eau et est identifié par la Route bleue du Grand Montréal, comme il est mentionné plus loin à l'orientation 5. D'ailleurs, bien que deux bâtiments, ainsi que l'entrée du Musée ferroviaire canadien soient situés dans la Ville voisine de Saint-Constant, une partie de ses activités s'effectue sur le territoire de la Ville de Delson, par le biais de trois bâtiments. Ce musée est aussi identifié comme étant une installation d'intérêt métropolitain.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Enfin, à titre indicatif, les équipements et infrastructures de filtration et d'épuration des eaux desservant le territoire de Delson sont localisés à l'extérieur de la municipalité.

3.1.1 Enjeux

ORIENTATION 1 : VALORISER LES MILIEUX DE VIE, CONSOLIDER LE DÉVELOPPEMENT DES ZONES URBAINES EXISTANTES ET OPTIMISER L'UTILISATION DU SOL

Règl. 900-1, 30 août 2017

Enjeux
<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'augmentation de la présence de jeunes familles sur le territoire. ▪ Le vieillissement du parc de logement à certains endroits. ▪ La valorisation du noyau villageois. ▪ Le potentiel de développement ou de redéveloppement et de densification de certains milieux (ex. abords de la route 132, secteur de la gare/TOD, stationnement incitatif, secteur Georges-Gagné, rue principale, etc.). ▪ L'amélioration des milieux de vie établis à proximité de sources de nuisances (secteur mono-industriel, transport lourd, voies ferrées). ▪ Le redéveloppement résidentiel de secteurs déstructurés, particulièrement en rive de la rivière de la Tortue. ▪ Le besoin accru de services communautaires répondant aux besoins de la population. ▪ Le potentiel récréatif des composantes identitaires du territoire (milieux riverains, parcs et espaces verts). ▪ La mobilité des personnes et accès aux moyens de transport collectif, notamment selon les principes TOD. ▪ La gestion des sites d'extraction. ▪ La gestion de l'occupation du sol à proximité immédiate des sites d'enfouissement et de traitement de déchets dangereux et des lieux de dépôts de matériaux secs.

3.1.2 Objectifs et moyens de mise en œuvre

ORIENTATION 1 : VALORISER LES MILIEUX DE VIE, CONSOLIDER LE DÉVELOPPEMENT DES ZONES URBAINES EXISTANTES ET OPTIMISER L'UTILISATION DU SOL

Règl. 900-1, 30 août 2017

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
<p>Objectif 1.1</p> <p>Consolider les secteurs résidentiels déjà établis et assurer une optimisation de la ressource « sol »</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Élaborer et mettre en œuvre un programme de revitalisation du cadre bâti pour valoriser les secteurs anciens ou de moindre qualité. ▪ Prévoir des aménagements particuliers (zones tampons ou autres) aux abords des zones de

Objectifs	Moyens de mise en oeuvre
	contraintes industrielles et de transport pour préserver la quiétude des milieux de vie. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Élaborer et mettre en œuvre un Programme de valorisation de la végétation urbaine (entretien et plantation).
Objectif 1.1.1 Assurer un développement urbain ordonné et séquentiel afin d'éviter la sous-utilisation du territoire, du réseau de transport en commun et des infrastructures en place à l'intérieur des périmètres d'urbanisation.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Identifier les secteurs prioritaires de développement et de redéveloppement.
Objectif 1.1.2 Concevoir des milieux de vie complets, compacts et de qualité tout en favorisant une économie de ressources, notamment grâce à une densité élevée et la proximité à de grands axes de transport en commun.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Créer une aire d'affectation Multifonctionnelle structurante ▪ Traduire les densités dans le cadre réglementaire ▪ Prévoir la desserte des milieux de vie par les commerces et services de proximité
Objectif 1.1.3 Reconnaître, consolider et densifier le centre-ville dans le respect de ses caractéristiques afin de créer des milieux de vie complets et attrayants.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mettre à jour et appliquer le Programme particulier d'urbanisme ▪ Prévoir la desserte des milieux de vie par les commerces et services de proximité
Objectif 1.1.4 Favoriser une diversité des modes de tenure des logements (privé, locatif, collectif et coopératif) afin d'accueillir un plus grand nombre de ménages.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Élaborer une politique sur le logement.
Objectif 1.1.5 Assurer l'optimisation et le suivi des densités résidentielles des projets de développement et de redéveloppement pour lesquels un permis de construction a été émis.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Procéder à un suivi des seuils minimaux de densité, en réalisant un rapport annuel à transmettre à la MRC ▪ Maintenir à jour un inventaire des terrains disponibles pour un développement à l'intérieur du périmètre urbain.
Objectif 1.2 Développer des nouveaux quartiers de type TOD (Transit-Oriented Development)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prévoir une intensification des activités résidentielles dans les aires TOD conformément au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), par exemple : <ul style="list-style-type: none"> - prescrire, à proximité de la gare de train de banlieue, une densité minimale de 40 logements / ha; - prescrire, à proximité d'un stationnement

Objectifs	Moyens de mise en oeuvre
	<p>incitatif, une densité minimale de 40 logements / ha.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Soumettre certains secteurs de développement ou de redéveloppement au dépôt d'un Plan d'aménagement d'ensemble (PAE) ou à un projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) : <ul style="list-style-type: none"> - prévoir une diversification des typologies résidentielles afin d'assurer la mixité sociale; - prévoir l'intégration d'une mixité d'usages (ex. commerce et services de proximité, parcs et espaces verts, etc.); - favoriser la construction de bâtiments et d'aménagements durables (ex. écoconstruction, efficacité énergétique, aménagement écologique des sites, etc.); - prévoir l'intégration de parcours piétons, cyclables et utilitaires (transport et mobilité actifs); - exiger la présence de services d'aqueduc et d'égout avant d'autoriser une construction; - faire assumer au promoteur entièrement le coût des infrastructures. ▪ Adopter des outils de contrôle réglementaire, tel qu'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) par secteur de développement ou de redéveloppement. ▪ Réviser la réglementation d'urbanisme afin d'y intégrer des dispositions normatives incitatives quant aux meilleures pratiques durables, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> - écoconstruction et efficacité énergétique; - aménagement écologique des sites (gestion des eaux de ruissellement, surfaces perméables); ▪ aménagement de stationnements durables (ex. plafond du nombre de cases de stationnement, réduction des ratios de cases de stationnement, de même que leur largeur minimale, diminution des superficies asphaltées, etc.). ▪ Développer et consolider la structure commerciale en créant des zones multifonctionnelles dans les aires TOD.
Objectifs	Moyens de mise en oeuvre

Objectifs	Moyens de mise en oeuvre
<p>Objectif 1.3</p> <p>Sauvegarder, mettre en valeur et redévelopper les secteurs anciens et des noyaux patrimoniaux.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Identifier et mettre en oeuvre des mécanismes de préservation et de mise en valeur du noyau patrimonial : <ul style="list-style-type: none"> - préserver les bâtiments patrimoniaux significatifs; - favoriser la revitalisation du cadre bâti en respect du caractère historique et architectural (ex. : mise en oeuvre d'un programme d'information et de sensibilisation afin d'encourager et d'encadrer les projets de revitalisation et de rénovation); - favoriser un aménagement distinctif et de qualité du domaine public; - améliorer l'accessibilité visuelle et physique à la rivière de la Tortue en favorisant des activités et des aménagements publics; - adopter des outils de contrôle réglementaire, tel qu'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) spécifique au noyau patrimonial.
<p>Objectif 1.4</p> <p>Assurer la cohabitation des différentes fonctions urbaines à l'intérieur des périmètres d'urbanisation</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mettre en oeuvre un programme de relocalisation des entreprises industrielles situées aux abords de la rivière de la Tortue; ▪ Définir des mesures de mitigation relatives aux nuisances sonores aux abords des quartiers résidentiels, telles que l'aménagement d'une zone tampon avec plantations d'arbres ou écran végétal.
<p>Objectif 1.4.1</p> <p>Contribuer à l'objectif d'augmentation de la superficie globale des terres cultivées à l'échelle métropolitaine, par le projet de fiducie foncière ou tout autre projet innovant.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Collaborer avec la MRC à l'élaboration et à la mise en oeuvre d'un Plan de développement de la zone agricole (PDZA) ▪ Affecter une partie du territoire «agricole-extraction
<p>Objectif 1.5</p> <p>Favoriser le redéveloppement de certains secteurs déstructurés</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Évaluer l'opportunité d'élaborer un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur de la rivière de la Tortue, situé approximativement entre les rues Bisailon et Lefebvre, afin de favoriser le redéveloppement des terrains, d'optimiser l'occupation du sol et de valoriser le milieu riverain.
<p>Objectif 1.6</p> <p>Améliorer l'offre de service communautaire</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Consolider la desserte en services et équipements, particulièrement à l'intérieur des pôles locaux de services établis au sein des milieux de vie (ex. : garderies). ▪ Favoriser une offre adéquate des services de garde à l'enfance.

Objectifs	Moyens de mise en oeuvre
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poursuivre l'amélioration des services de transports en commun.
<p>Objectif 1.7 Compléter la desserte en parcs et espaces verts</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poursuivre l'élaboration du plan directeur des parcs et espaces verts et le mettre en œuvre de manière à : <ul style="list-style-type: none"> - consolider et améliorer la desserte en équipements, parcs et espaces verts; - améliorer l'accessibilité visuelle et physique aux milieux riverains des cours d'eau principaux. (ex. : favoriser l'établissement d'un réseau récréatif le long de la rivière de la Tortue en respect de l'environnement).
<p>Objectif 1.7.1 Développer le secteur du tourisme récréatif en se basant sur la mise en valeur des potentiels patrimonial, naturel et paysager.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poursuivre la réflexion relative à la mise en valeur du patrimoine bâti ▪ Maintenir l'accès public au quai et à la voie maritime; ▪ Profiter de toutes les opportunités pour améliorer l'accessibilité publique au fleuve Saint-Laurent; ▪ Améliorer l'accessibilité et la mise en valeur de l'aire de conservation à des fins récréatives.
<p>Objectif 1.8 Restreindre et limiter à certains endroits l'implantation des sites d'extraction</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Par le biais du zonage, maintenir l'autorisation de la classe d'usage extraction sur le territoire de Delson à la zone d'affectation agricole.
<p>Objectif 1.9 Contrôler l'occupation du sol à proximité immédiate des sites d'extraction existants</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Par un zonage conséquent, ne pas autoriser les usages résidentiels dans les zones contiguës à la zone d'extraction de la municipalité voisine.
<p>Objectif 1.10 Contrôler l'occupation du sol à proximité immédiate des sites d'enfouissement et de traitement de déchets dangereux et des lieux de dépôts de matériaux secs</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Par un zonage conséquent, ne pas autoriser les usages résidentiels dans les zones contiguës aux sites d'enfouissement et de traitement de déchets dangereux et aux lieux de dépôts de matériaux secs.
<p>Objectif 1.11 Régir toute construction incompatible sur l'emplacement des lieux identifiés comme sites d'élimination de déchets dangereux et terrains contaminés, en fonction des objectifs de réhabilitation convenus avec le ministère de l'Environnement du Québec.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Assurer un suivi régulier des sites d'élimination des déchets ▪ Tenir un registre des sites d'élimination des déchets passés et actuels ▪ Prévoir au règlement de zonage des normes relatives aux sites d'élimination des déchets.
<p>Objectif 1.12 Identifier les sources de risque pour la santé et la sécurité publique, planifier l'occupation du sol à proximité de ces sources et assurer une coordination intermunicipale des plans</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Identifier les risques associés aux infrastructures et aux activités ▪ Comité de coordination des mesures d'urgence.

Objectifs	Moyens de mise en oeuvre
de sécurité civile et de mesures d'urgence.	
Objectif 1.13 Soutenir les initiatives locales permettant de réduire l'impact des changements climatiques.	<ul style="list-style-type: none">▪ Implanter des incitatifs fiscaux pour le respect des objectifs liés à la mobilité durable et les principes du développement durable par les promoteurs.

Règl. 900-1, 30 août 2017

3.2 Orientation 2 : Développer la desserte commerciale et de services régionaux et locaux

Les commerces et services sont principalement répartis sur deux axes commerciaux majeurs : la route 132 et le boulevard Georges-Gagné. Sur la route 132, on retrouve une concentration de commerces relatifs à l'automobile : station-service, concessionnaire, réparation, location. On y observe également plusieurs commerces de restauration. Cependant, le tissu urbain de cette artère est déstructuré par la présence de plusieurs terrains vacants, notamment les emprises excédentaires du ministère des Transports du Québec (MTQ) qui ont été acquises par ce dernier à la fin des années 60 dans le cadre du projet de l'A-30 sur la route 132. L'image de cette artère doit être revue et améliorée puisqu'elle constitue l'axe majeur de circulation de la Ville de Delson.

Le boulevard Georges-Gagné est un pôle commercial principalement dirigé vers le commerce de vente au détail. Un pôle commercial régional important, le secteur Georges-Gagné subit la concurrence de nouveaux pôles commerciaux régionaux se développant dans la région, notamment à Saint-Constant et Candiac. Ce secteur doit faire l'objet d'une attention particulière afin de consolider sa vocation commerciale. Notons qu'une partie de l'emprise appartenant au ministère des Transports, du côté nord de la route 132 entre la rue Principale et le boulevard Georges-Gagné, offre un grand potentiel de développement commercial.

De plus, le projet de prolongement du boulevard Georges-Gagné entrepris du côté nord de la route 132 jusqu'à la rue Principale Nord et l'arrivée du nouveau stationnement incitatif de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), offre une nouvelle opportunité de redéveloppement du secteur. Dans la cadre de l'adoption par la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) du Plan métropolitain d'aménagement de développement (PMAD) de la région métropolitaine de Montréal, qui favorise une densification du tissu urbain aux abords des équipements de transport en commun par des développements de type « TOD » (transit-oriented development), ce secteur devra faire partie des opportunités de développement. De plus, le secteur au sud de la Route 132 à l'intersection du boulevard Georges-Gagné pourra prendre la même tangente «TOD» dans le cadre d'un redéveloppement de ces espaces commerciaux à desserte locale.

Enfin, l'activité commerciale établie le long du boulevard Marie-Victorin (intersection rue Principale Nord) et de la montée des Bouleaux (intersection Georges-Gagné) offre une desserte locale. Les commerces sont regroupés à l'intérieur de centres commerciaux de première génération.

3.2.1 *Enjeux*

ORIENTATION 2 : DÉVELOPPER LA DESSERTE COMMERCIALE ET DE SERVICES RÉGIONAUX ET LOCAUX

Enjeux

- Le réaménagement de la route 132 en boulevard urbain et l'établissement d'un pôle régional.
- La redéfinition du secteur commercial existant sur le boulevard Georges-Gagné Sud.
- La définition du secteur commercial et de service du nouveau boulevard Georges-Gagné Nord.
- Le renforcement de la desserte commerciale locale et de proximité.

3.2.2 Objectifs et moyens de mise en œuvre
ORIENTATION 2 : DÉVELOPPER LA DESSERTE COMMERCIALE ET DE SERVICES RÉGIONAUX ET LOCAUX

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
<p>Objectif 2.1</p> <p>Planifier et encadrer les activités structurantes de desserte régionale dans le secteur du PPU du boulevard urbain de la route 132</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser la création d'un pôle commercial régional structuré le long de la route 132 et le redéveloppement des emprises excédentaires du MTQ. ▪ Planifier le développement ou le redéveloppement des abords du boulevard urbain de la route 132 (PPU) de façon à : <p>Sur le domaine public :</p> <ul style="list-style-type: none"> - adopter un scénario d'emprise, de chaussée et de géométries des intersections; - favoriser le prolongement du boulevard Georges-Gagné de la route 132 à la rue Principale et développer un design qui tient compte de l'échelle humaine (mise en œuvre du PPU Secteur route 132); - dégager une image distinctive dans l'aménagement, par la qualité et par le traitement architectural; - élaborer un concept d'aménagement paysager et de mobilier urbain; - définir le traitement architectural des ouvrages d'art; - favoriser des liens transversaux nord-sud pour les piétons, cyclistes et véhicules. <p>Sur le domaine privé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - affecter les abords de la route 132 au commerce artériel léger; - favoriser la consolidation des fonctions commerciales de détail et de services dans le secteur du boulevard Georges-Gagné (mise en œuvre du PPU Secteur route 132); - permettre certaines fonctions de commerces de détail et de services dans le secteur bordé par la rue Principale Nord, la route 132, la ligne d'Hydro-Québec et le prolongement du boulevard Georges-Gagné; - apporter une attention particulière aux intersections avec les rues Principale et Georges-Gagné et y favoriser la concentration

Objectifs	Moyens de mise en oeuvre
	<p>de services (professionnels et personnels) municipaux et régionaux.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mise à jour du programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur route 132. ▪ Adopter des outils de contrôle réglementaire tel qu'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour le futur boulevard urbain de la route 132 afin de privilégier un cadre bâti de qualité et d'encadrer et contrôler l'affichage.
<p>Objectif 2.2</p> <p>Actualiser le pôle local de commerces et de services du boulevard Marie-Victorin</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Élaborer et mettre en oeuvre un Plan de réaménagement des pôles locaux : <ul style="list-style-type: none"> - optimiser l'occupation du sol en favorisant un aménagement à échelle humaine; - déterminer des dispositions réglementaires plus restrictives afin d'améliorer la qualité architecturale et de favoriser l'intégration de l'affichage; - rehausser l'aménagement des domaines public et privé (Programme d'aménagement).
<p>Objectif 2.3</p> <p>Redéfinir le pôle commercial Georges-Gagné Sud</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réaliser les moyens de mise en oeuvre contenus à l'intérieur du Programme particulier d'urbanisme des abords de la route 132 – Boulevard urbain qui concerne le pôle commercial Georges-Gagné Sud à l'aide des outils d'urbanisme mentionnés, tels que PAE, PPCMOI, PIIA et dispositions réglementaires;
<p>Objectif 2.4</p> <p>Développer une qualité d'aménagement des sites tertiaires dans les secteurs les plus visibles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appliquer le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architectural (PIIA).

Règl. 900-1, 30 août 2017

3.3 Orientation 3 : Positionner le secteur industriel à l'échelle régionale et métropolitaine et mettre en œuvre les stratégies découlant de la vision de développement

La Ville de Delson compte un secteur industriel d'envergure, ayant une localisation géographique stratégique au sein de la MRC de Roussillon, en raison de la convergence d'infrastructures autoroutières métropolitaines. Situé dans la partie sud-est du territoire de la Ville, à l'angle de la route 132, de l'autoroute 15 et de l'autoroute 30, le secteur industriel offre plus de 2 500 emplois. Il est principalement composé de petites et moyennes entreprises oeuvrant dans le secteur du bois, du service, du transport et de la distribution et d'anciens sites d'enfouissement sanitaire.

La récente annexion de terrains vacants, situés dans la partie sud du secteur industriel, ainsi que la présence de terrains vacants en bordure de l'autoroute 15, confère au secteur industriel un potentiel intéressant à des fins de redéveloppement. Cependant, la présence de contraintes environnementales tels les terrains contaminés ainsi que les anciens lieux d'enfouissement sanitaire (LES) et de dépôt de matériaux secs (DMS) limitent le développement du secteur industriel actuellement. Or, les terrains présentant des contraintes ont fait l'objet, dans le cadre du *Plan directeur de positionnement stratégique du secteur industriel*, d'une caractérisation environnementale, dans l'optique d'évaluer leur potentiel de (re)développement. Dans ce contexte, les stratégies de mise en œuvre élaborées dans le cadre d'une *étude d'opportunité économique* pour le secteur du dépôt de matériaux secs (DMS) privilégient l'implication de la Ville de Delson à titre d'intervenant direct dans la réhabilitation et la mise en valeur des sites présentant des contraintes.

À l'heure actuelle, l'accessibilité du secteur industriel à ces grands réseaux routiers et autoroutiers n'est pas développée à son plein potentiel puisque le seul accès au secteur industriel se fait à partir de la route 132, par le chemin Saint-François-Xavier. Dans ce sens, l'implantation d'un nouvel accès à l'autoroute 30, via le chemin Saint-François-Xavier, ou à l'autoroute 15 rendrait le secteur industriel plus accessible. De plus, l'aménagement de l'autoroute 30 (A-30) à proximité de ce secteur constitue une vitrine exceptionnelle et un grand potentiel d'attraction que la Ville de Delson doit utiliser en valorisant le développement industriel de qualité supérieure en bordure de l'autoroute.

Le profil actuel du secteur industriel, ainsi que le relevé des projets structurants nous mènent à un constat logique : **le parachèvement de l'A-30 a modifié, sans conteste, le positionnement du secteur industriel sur la scène régionale, voire métropolitaine et constitue une opportunité unique pour l'élaboration d'une vision de développement économique éclairée et opportuniste.**

Règl. 900-1, 30 août 2017

Ainsi, pour établir cette vision renouvelée, mais réaliste de positionnement du secteur

industriel de Delson, le plan directeur a considéré, dans un premier temps, les potentiels et contraintes afin de pouvoir définir les enjeux associés au développement ou au redéveloppement du secteur industriel, qui sont présentés à la sous-section suivante. Plusieurs éléments caractéristiques du secteur industriel de Delson se révèlent être d'importants atouts pour l'établissement d'un positionnement stratégique. Ces potentiels sont notamment :

- une localisation stratégique au carrefour d'un réseau autoroutier et routier A-15/A-30/R-132, à l'entrée de la région métropolitaine et aux portes des États-Unis et de l'Ontario;
- des projets d'infrastructures de transports majeurs, moteurs de développement (l'aménagement d'un échangeur sur l'A-15 et l'A-30 et l'aménagement d'un nouveau boulevard industriel) améliorant l'accessibilité et le positionnement du secteur industriel;

Règl. 900-1, 30 août 2017

- une superficie totale du secteur industriel de Delson (246 ha) équivalant approximativement à la superficie du Technoparc de l'arrondissement de Saint-Laurent. À cette superficie s'ajoute la superficie vacante située à l'est de l'A-15 dans la ville de Candiac favorisant l'émergence d'un pôle régional, bien que cette dernière soit vouée essentiellement aux fonctions commerciales et résidentielles;

Règl. 900-1, 30 août 2017

- une superficie vacante de plus de 119 ha à l'intérieur du secteur industriel de Delson, dont environ 21 ha en bordure de l'autoroute 30 (vitrine autoroutière);

Règl. 900-1, 30 août 2017

- un potentiel stratégique par rapport aux grappes industrielles privilégiées par la C.M.M., entre autres, celle relative au bioalimentaire en raison du positionnement de la Montérégie au niveau international;
- un secteur déjà bien établi dans le secteur de la rue Industrielle, agissant à titre d'incubateur d'entreprises en croissance.

D'autre part, certaines caractéristiques du secteur industriel présentent des contraintes de diverses natures, dont certaines ont un impact sur les avenues possibles ou les échéanciers de réalisation de la vision de positionnement du secteur industriel. Les contraintes identifiées sont les suivantes :

- un secteur industriel actuellement enclavé et peu accessible, n'ayant aucun accès direct au réseau autoroutier et divisé par un réseau ferroviaire;
- absence d'une porte d'entrée distinctive au secteur industriel;
- des contraintes de circulation lourde le long du chemin Saint-François-Xavier et une mauvaise qualité de l'infrastructure routière;
- une structure industrielle variée créant peu de synergie (plusieurs usages non industriels, dimension de terrains variés, faible qualité du cadre bâti et des

aménagements des domaines publics et privés), particulièrement le long du chemin Saint-François-Xavier;

- une vocation industrielle non adaptée au réel potentiel de développement, particulièrement pour les terrains adjacents au réseau autoroutier;
- une vitrine autoroutière non mise en valeur (A-15/A-30);
- la présence d'entreprises occupant de grandes superficies implantées aux abords du réseau autoroutier ;
- présence de terrains contaminés (anciens sites LES et DMS), situés au cœur du secteur industriel, occupant une superficie importante et offrant peu d'options de redéveloppement à court terme.

L'activité industrielle dans la Ville de Delson nécessite ainsi la mise en œuvre d'interventions afin de positionner le secteur industriel de Delson à l'échelle régionale et métropolitaine, compte tenu de sa localisation stratégique, de désenclaver le secteur industriel par l'amélioration des voies d'accès et d'assurer la cohabitation de la fonction industrielle lourde à proximité d'éléments environnementaux fragiles.

Outre le secteur industriel, une entreprise lourde (site Stella Jones) identifiée dans le schéma d'aménagement révisé (SAR) de la MRC de Roussillon comme lieu de transfert, de recyclage, de traitement et d'élimination des déchets dangereux, est établie dans la partie centrale du territoire, le long du réseau ferroviaire et occupe une superficie très importante à proximité de milieux de vie déjà établis.

3.3.1 Enjeux

ORIENTATION 3 : POSITIONNER LE SECTEUR INDUSTRIEL À L'ÉCHELLE RÉGIONALE ET MÉTROPOLITAINE ET METTRE EN ŒUVRE LES STRATÉGIES DÉCOULANT DE LA VISION DE DÉVELOPPEMENT

Enjeux
<ul style="list-style-type: none">▪ Le développement et le redéveloppement du secteur industriel de Delson et plus particulièrement :<ul style="list-style-type: none">▪ le désenclavement du secteur industriel de Delson et du futur pôle régional multifonctionnel (aménagement d'un échangeur) par le développement d'un nouveau réseau routier en appui;▪ la planification et le développement concerté d'un pôle régional multifonctionnel d'emplois et de services (carrefour de l'A-15 et de l'A-30);▪ la consolidation des activités industrielles bien établies (rue Industrielle) et l'amélioration de la qualité du cadre bâti et des aménagements;▪ la requalification, en partie, du secteur industriel de Delson et l'optimisation de l'occupation du sol et de la valeur foncière, particulièrement aux abords du réseau autoroutier;▪ l'attraction d'entreprises de qualité générant des emplois pour le milieu;▪ le contrôle et l'encadrement des nouvelles activités industrielles selon les perspectives de développement retenues;▪ la réhabilitation des secteurs de contraintes (sols contaminés, capacité portante des sols, etc.).▪ La présence d'un secteur mono-industriel (<i>Stella Jones</i>) enclavé à proximité d'un milieu de vie;▪ Le potentiel de développement limité du secteur industriel en raison de plusieurs contraintes naturelles et anthropiques;▪ La faible diversification des activités industrielles;▪ Les nuisances engendrées par le camionnage;▪ La limite de la zone industrielle au sud du secteur industriel en rapport avec le tracé de l'autoroute 30 qui constitue une contrainte à l'optimisation de l'occupation du sol de la fenêtre autoroutière.

3.3.2 Objectifs et moyens de mise en œuvre

ORIENTATION 3 : POSITIONNER LE SECTEUR INDUSTRIEL À L'ÉCHELLE RÉGIONALE ET MÉTROPOLITAINE ET METTRE EN ŒUVRE LES STRATÉGIES DÉCOULANT DE LA VISION DE DÉVELOPPEMENT (SUITE)

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
<p>Objectif 3.1</p> <p>Positionner le secteur industriel de Delson dans un contexte régional et métropolitain, porte d'entrée industrielle en provenance des États-Unis et de l'Ontario, en privilégiant une vision stratégique de développement économique concertée</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Élaborer une planification stratégique intégrée et concertée du secteur industriel : <ul style="list-style-type: none"> - mettre en place un réel partenariat de concertation alliant les forces locales, régionales et métropolitaines réunissant les acteurs clés de développement économique et établir une stratégie concertée : le CLD de Roussillon, le Conseil de développement du bioalimentaire de la Montérégie (CDBM), la CMM, etc.; - évaluer l'opportunité d'établir un projet pilote métropolitain en relation avec les grappes métropolitaines établies par la CMM, particulièrement celle abordant l'agroalimentaire (localisation stratégique au sein de la Montérégie et du marché de commerce extérieur); - définir et mettre en œuvre une stratégie favorisant l'attractivité d'entreprises de qualité et génératrices d'emplois. ▪ Élaborer un PPU pour le secteur industriel afin de favoriser la mise en œuvre du plan directeur. ▪ Assurer la promotion et le développement des activités industrielles et tertiaires en partenariat avec les organismes municipaux et régionaux concernés et soutenir les efforts consentis en vue de renforcer les «maillages industriels» et la formation continue de la main-d'œuvre.
<p>Objectif 3.2</p> <p>Mettre en œuvre une stratégie afin d'assurer la réalisation d'une nouvelle porte d'entrée au secteur industriel (A-15/A-30)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Effectuer des représentations auprès des autorités compétentes de manière à officialiser l'aménagement d'un échangeur A-15/A-30 : <ul style="list-style-type: none"> - formuler une recommandation officielle du Conseil municipal de Delson, en concertation avec les autres instances structurantes (MRC, CLD, etc.); - assurer un encadrement officiel (signature d'un protocole d'entente). ▪ Planifier le raccordement des voies d'accès locales au réseau supérieur et établir une table de concertation et de suivi. ▪ Distinguer les projets industriels et les aménagements à l'entrée de la nouvelle porte d'entrée via le réseau supérieur : <ul style="list-style-type: none"> - établir des dispositions normatives d'encadrement

Objectifs	Moyens de mise en oeuvre
	<p>de manière à privilégier l'établissement d'entreprises de grande qualité et de grande visibilité mettant en valeur la vitrine autoroutière (industrie de prestige et industrie légère contrôlent des usages, coefficient d'occupation du sol, etc.);</p> <ul style="list-style-type: none"> - élaborer un Règlement sur les PIIA et détailler les intentions d'aménagement par secteur stratégique (vitrine autoroutière). Les objectifs et critères devront notamment viser : une implantation et une volumétrie recherchée; un traitement architectural distinctif contribuant à l'image de marque recherchée; des matériaux de qualité; des aménagements de qualité; - mettre en œuvre un programme d'aménagement du domaine public.
<p>Objectif 3.3 Optimiser l'accessibilité de l'ensemble du secteur industriel au réseau supérieur</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développer de nouveaux liens routiers pour l'ensemble du secteur industriel : <ul style="list-style-type: none"> - Réaliser un nouveau boulevard industriel en lien avec le prolongement de la rue Industrielle, la rue Goodfellow et le chemin Saint-François-Xavier; - Réaliser un nouveau réseau de rues locales en lien avec le futur boulevard; - Mettre en œuvre un programme d'acquisition d'immeubles (réserve foncière) afin de parvenir à l'assemblage des terrains nécessaires à la réalisation du futur boulevard industriel et de nouvelles rues locales, le cas échéant.
<p>Objectif 3.4 Planifier, encadrer le développement de la vitrine autoroutière (A-30) et développer une qualité d'aménagement des sites industriels dans les secteurs les plus visibles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Harmoniser et améliorer la qualité du cadre bâti au sein du secteur industriel déjà établi: <ul style="list-style-type: none"> - maintenir le gabarit et la volumétrie des bâtiments industriels actuellement implantés (incubateur du secteur industriel); - élaborer un Règlement sur les PIIA et détailler les intentions d'aménagement par secteur stratégique (secteur industriel léger). Les objectifs et critères devront notamment viser : l'amélioration du traitement architectural dans le cadre des travaux d'agrandissement ou de rénovation, une meilleure uniformité de l'affichage (localisation, taille, matériaux, etc.), l'aménagement des terrains sur le domaine privé (plantations, aménagement paysager, etc.) et l'aménagement des aires de stationnement; - réviser certaines dispositions normatives, telles que les types de matériaux de revêtement et l'encadrement des enseignes; - mettre en œuvre, le cas échéant, un programme de

Objectifs	Moyens de mise en oeuvre
<p>Objectif 3.5 Planifier et encadrer le développement de la vitrine autoroutière (A-30)</p>	<p>rénovation industrielle.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Réserver les terrains adjacents à la vitrine autoroutière A-30 au développement d'entreprises de grande qualité nécessitant une visibilité accrue et génératrice d'emplois : <ul style="list-style-type: none"> - réviser les dispositions réglementaires d'encadrement de manière à : privilégier l'établissement d'entreprises de grande qualité et de grande visibilité mettant en valeur la vitrine autoroutière (industrie de prestige et industrie légère, contrôle des usages, coefficient d'occupation du sol, etc.); interdire les usages consommant de grands espaces d'entreposage et générant peu d'emplois; autoriser des matériaux de grande qualité contribuant à l'image du secteur; - élaborer un Règlement sur les PIIA et détailler les intentions d'aménagement par secteur stratégique (secteur industriel de prestige). Les objectifs et critères devront notamment viser : une implantation et volumétrie recherchée; un traitement architectural distinctif contribuant à l'image de marque et des aménagements de qualité. ▪ Améliorer l'accessibilité et désenclaver la partie du secteur industriel situé au sud du réseau ferroviaire; <ul style="list-style-type: none"> - planifier l'aménagement de la voie de desserte routière nord/sud et prolonger les infrastructures d'aqueduc et d'égout par le biais notamment de programmes : d'acquisition d'immeubles (réserve foncière); de remembrement de terrains; d'infrastructures (aménagement du réseau routier) et d'aménagement du domaine public (plantation et aménagement de la voie de ceinture). ▪ Favoriser un lotissement intégré et harmonisé le long du réseau routier : <ul style="list-style-type: none"> - mettre en œuvre un programme d'acquisition d'immeubles (réserve foncière) de manière à intégrer la parcelle de terre agricole située à Saint-Constant; - réaliser la procédure de remembrement de terrains nouvellement acquis (opération cadastrale); - réviser les dispositions réglementaires. ▪ Interdire, dans un corridor de 100 mètres, les industries de transport en bordure des autoroutes 15 et 30.

Objectifs	Moyens de mise en oeuvre
<p>Objectif 3.6 Favoriser le redéveloppement, la requalification et la réutilisation des installations, des sites et des bâtiments industriels vétustes ou vacants.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimiser l'occupation des terrains au carrefour des autoroutes 15 et 30 (retombées économiques potentielles) : <ul style="list-style-type: none"> - établir une stratégie de redéveloppement des grandes entreprises occupant de grands espaces; - modifier les affectations du sol (plan d'urbanisme) et réviser les dispositions réglementaires; - assurer la gestion des droits acquis. ▪ Réserver le développement du site du DMS au développement d'industries créatrices d'emplois : <ul style="list-style-type: none"> - réviser les affectations (industries légères et lourdes); - réviser les dispositions réglementaires notamment quant aux techniques de construction adaptées aux conditions du terrain; - limiter l'implantation d'entreprises qui consomment de grands espaces d'entreposage et qui génèrent peu d'emplois. ▪ Favoriser la réhabilitation du LES afin de contribuer au redéveloppement du secteur industriel : <ul style="list-style-type: none"> - améliorer les mesures actuelles de gestion environnementale du site; - réviser les dispositions normatives quant aux techniques de construction adaptées aux conditions du terrain. ▪ Assurer la gestion des propriétés contaminées : <ul style="list-style-type: none"> - tenir à jour une liste des terrains où un avis de contamination est inscrit au registre foncier et s'assurer qu'une attestation de conformité d'usage du terrain soit disponible avant d'émettre tout permis de construction. ▪ Régir toute construction incompatible sur l'emplacement des lieux identifiés comme sites d'élimination de déchets dangereux et terrains décontaminés, en fonction d'objectifs de réhabilitation des sites convenus avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP). <ul style="list-style-type: none"> - site de Stella Jones, identifié comme lieu de transfert, de recyclage, de traitement et d'élimination des déchets dangereux par le schéma d'aménagement révisé (SAR) de la MRC de Roussillon. ▪ Consolider le rôle de la Ville de Delson comme agent de promotion pour le redéveloppement des sites à

Objectifs	Moyens de mise en oeuvre
<p>Objectif 3.7</p> <p>Consolider et réaménager le chemin Saint-François-Xavier dans une optique d'accès secondaire au secteur industriel</p>	<p>requalifier.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Améliorer l'encadrement et l'aménagement urbain aux abords du Chemin Saint-François-Xavier par : <ul style="list-style-type: none"> - la caractérisation du potentiel de redéveloppement des terrains adjacents au chemin Saint-François-Xavier; - le réaménagement de la voie de circulation; - la révision des règles de lotissement et d'implantation en bordure de la rivière en fonction des contraintes; - l'implantation d'industries légères de façon à optimiser l'équilibre des fonctions le long du chemin; - l'application d'outils de contrôle réglementaire tel qu'un règlement sur les PIIA de manière à assurer une architecture et des aménagements de qualité sur le domaine privé; - l'établissement d'un programme d'aménagement du domaine public.
<p>Objectif 3.8</p> <p>Réduire les nuisances associées à la fonction industrielle lourde et développer des règles d'intégration industrielle pour réduire l'impact de ces activités par rapport aux autres fonctions.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Assujettir le secteur mono-industriel (site Stella Jones) au dépôt d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE) dans l'éventualité de la cessation des activités existantes ou d'une opération cadastrale. ▪ Identifier et évaluer l'ensemble des nuisances associées à la fonction industrielle lourde. ▪ Développer des mécanismes réglementaires favorisant une meilleure intégration des fonctions industrielles lourdes dans leur environnement naturel et humain, notamment à proximité des secteurs résidentiels (ex. : zone tampon).
<p>Objectif 3.9</p> <p>Privilégier une diversification industrielle qui met l'emphase sur des activités de production et accorder une attention particulière aux secteurs de l'environnement, de l'agroalimentaire, du bois, des produits métalliques ainsi que des produits non métalliques.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Autoriser au règlement de zonage les usages industriels privilégiés.

Règl. 900-1, 30 août 2017

3.4 Orientation 4 : Préserver la qualité de l'environnement

Différentes composantes environnementales requièrent une attention particulière. Mentionnons les suivantes :

Cours d'eau

La rivière de la Tortue constitue un élément important du territoire de la Ville de Delson. Traversant la municipalité en entier dans l'axe nord-sud, elle structure grandement la trame urbaine du territoire. En effet, plusieurs tronçons de cette rivière sont sujets à des risques d'inondation, d'érosion et glissements de terrain qui constituent des contraintes majeures au développement. De plus, la présence d'activités industrielles et commerciales lourdes le long du cours d'eau peut présenter certaines contraintes. Cependant, la rivière de la Tortue offre un potentiel récréotouristique important pour la Ville de Delson qui doit être mis en valeur. Notons aussi la présence de la rivière Saint-Pierre qui longe la limite ouest du territoire de la Ville de Delson. Certains tronçons de cette rivière présentent des risques d'inondation, d'érosion et de glissement de terrain.

Milieux humides

La cartographie des milieux humides du grand Montréal réalisée en 2010, identifie les milieux humides de plus de 0,3 hectare ainsi que leurs principales caractéristiques qui serviront de référence pour l'élaboration du plan de conservation des milieux humides. Ces milieux humides sont illustrés au plan 2 - Contexte d'intervention. Ils sont divisés en différentes classes qui sont : Eau peu profonde, marais, marécage, prairie humide, tourbière boisée, tourbière minérotrophe et tourbière ombrotrophe. La connaissance de ces milieux humides s'avère fort utile et constitue la base d'une gestion appropriée de ces territoires. C'est pourquoi un inventaire plus exhaustif des milieux humides présents sur leur territoire sera effectué par la Ville de Delson.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Sites d'intérêt faunique et floristique

Le schéma d'aménagement révisé (SAR) a reconnu le bassin de La Prairie comme étant un site d'intérêt faunique et floristique. Il doit faire l'objet de mesures de protection particulières à la réglementation d'urbanisme afin de protéger ce site d'intérêt. Les territoires d'intérêt esthétique et écologique sur le territoire de la Ville de Delson identifiés au schéma d'aménagement révisé (SAR) sont :

- La digue et les îlots de la voie maritime : milieux humides composés principalement de vastes herbiers aquatiques et de marais riverains;
- L'embouchure de la rivière de la Tortue, en tant que site d'intérêt faunique et floristique;
- La rivière de la Tortue, pour son cours d'eau et son bassin versant.
- L'aire de concentration d'oiseaux aquatiques du Canal de la Rive Sud (Rivière de la Tortue) (aire protégée inscrite au registre du MDDEP).

Règl. 900-1, 30 août 2017

Pour chacun de ces sites d'intérêt faunique et floristique, la Ville de Delson doit inclure dans ses règlements d'urbanisme les dispositions normatives mentionnées dans le document complémentaire du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon. Ces territoires devront notamment faire l'objet d'un plan de gestion environnementale. Le plan de gestion environnementale doit définir les objectifs d'aménagement et évaluer les potentiels et caractéristiques du territoire à l'étude. Ces dispositions normatives visent à :

- a) régir ou restreindre l'excavation du sol, le déplacement d'humus, la plantation et l'abattage d'arbres et tous travaux de déblai et de remblai;
- b) régir ou restreindre l'emplacement, la hauteur et l'entretien des clôtures, des murets, des haies, des arbustes et des arbres;
- c) régir ou prohiber tous les usages du sol, constructions ou ouvrages, ou certains d'entre eux, compte tenu de la nature des lieux, pour des raisons de protection environnementale;
- d) prescrire, selon la topographie des lieux et l'usage auquel elles sont destinées, la manière dont les rues et ruelles, publiques ou privées, doivent être tracées, la distance à conserver entre elles et leur largeur;
- e) exiger, en vue de minimiser les impacts environnementaux, comme condition préalable à l'approbation d'un plan relatif à une opération cadastrale, dans tout ou partie de territoire, la présentation d'un morcellement de terrain portant sur un territoire plus large que le terrain visé au plan et appartenant à celui qui demande l'approbation.
- f) régir ou prohiber toutes les opérations cadastrales, ou certaines d'entre elles, compte tenu de la nature des lieux, pour des raisons de protection environnementale.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Paysages d'intérêt

Les grandes composantes du paysage métropolitain qui sont visibles sur le territoire de la Ville de Delson sont les Montérégiennes et les îles constituant l'archipel de Montréal.

L'unité paysagère des Montérégiennes s'étend sur l'ensemble de la Rive-Sud de Montréal. Les éléments qui caractérisent cette unité sont la plaine propice à la pratique de l'agriculture et la présence des Montérégiennes (les monts Saint-Hilaire, Saint-Bruno, Royal et Rougemont) qui sont mises en valeur grâce à la topographie plane du reste de la région. La topographie plane et l'absence d'espace boisé permettent des ouvertures visuelles de ce paysage sur 360 degrés pour une bonne partie du territoire. D'autre part, l'habitat rural de type traditionnel se mêle aux exploitations industrielles et aux résidences urbaines de type pavillonnaire. Le développement urbain à l'intérieur de cette unité paysagère a été marqué par l'accroissement des périmètres urbains depuis les dernières années dans les municipalités riveraines du fleuve Saint-Laurent. La configuration des corridors routiers présents sur le territoire de Delson (30,132) offre à l'usager des vues panoramiques. C'est le cas notamment avec le parachèvement de l'autoroute 30 qui offre des nouvelles percées visuelles. La plupart des routes principales sont orientées selon l'axe des cours d'eau. Le

réseau énergétique important dans la région crée également des percées visuelles ou des coupures dans le paysage.

Dans la Ville de Delson, la présence de nombreux cours d'eau de dimensions variables, allant du fleuve au ruisseau, constitue un élément important du paysage. Dans ce sens, le fleuve Saint-Laurent et la rivière La Tortue forment des unités paysagères distinctes. Ces cours d'eau ont profondément influencé l'organisation spatiale du territoire autant comme moteur de développement que comme contraintes. Les rives du fleuve Saint-Laurent offrent une multitude de points de vue sur l'île de Montréal. La digue de la voie maritime est un lieu privilégié pour apprécier ces éléments.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Sites contaminés et pollution atmosphérique

Le MDDEP a recensé la présence de près d'une vingtaine de terrains contaminés sur le territoire de la Ville de Delson. Ces sites, qui sont aussi identifiés au SAR de la MRC Roussillon, sont présentés à titre indicatif au tableau suivant :

Site	Localisation
3096-1056 Québec Inc. + Investissements Cardillo	15, boul. Georges-Gagné Sud
Ancien site d'enfouissement sanitaire de Delson	Lots P-10, P-11, P-13 et P-14 du cadastre de la paroisse de Saint-Constant
Atelier Donat Pelletier Inc.	231, rue Brossard
Centre de l'auto Roussillon	138, rue Principale
CPR	1134, rue Sainte-Catherine Ouest
Delson Transport Ltée	121, rue Principale Nord
Dragisa, Jovicic	17, rue Industrielle
Ferro, Giuseppe et Ferro, Ottavio + Gestion Ferro	25, route 132
Girard, Joel et Chenard, Carmen	87, rue du Fleuve
Immeubles Gilbert Lalonde Ltée	Rue du Fleuve
Les Transports Julimon Inc.	24, rue Principale Sud
Satluj Transport Inc.+ Entreprises Gilbert Lalonde	113, rue Beauvais
St-Onge, André et Bessette, Micheline	85, rue du Fleuve
Station-service Pétroles Crevier Inc.	Intersection route 132 et boul. Georges-Gagné Sud
Station-service Tremblay et Fils Enr.	19, route 132
Usinage RGR Inc.	11, rue Industrielle
Ville de Delson	50, rue Sainte-Thérèse
Ville de Delson	Lots P-132, P-134, P-135 et P-136 du cadastre de la paroisse de Saint-Constant
Ville de Delson	Lot P-14 du cadastre de la paroisse de Saint-Constant

Ces sites sont principalement situés à l'intérieur du secteur industriel, notamment sur l'ancien site d'enfouissement sanitaire (LES) et l'ancien dépôt de matériaux secs (DMS). Dans le cadre du plan directeur, le secteur industriel de Delson a fait l'objet d'une caractérisation environnementale, dans l'optique d'évaluer le potentiel de redéveloppement des sites de LES et DMS.

Dans un premier temps, l'ancien site du LES possède un certain nombre de contraintes environnementales qui ont un impact sur son potentiel de redéveloppement. En résumé, l'ancien site du LES présente des contraintes quant à cette présence de biogaz, de sorte que toute construction dans les limites de la zone d'enfouissement devra être aménagée de façon à ce que les biogaz ne les affectent pas. Ainsi, le LES s'avère un site plus difficile à la construction, compte tenu de la faible capacité portante des déchets. Or, des constructions peuvent être envisagées sur le site, dans la mesure où les techniques de construction sont adaptées aux conditions du site, moyennant des coûts de construction plus élevés.

Contrairement au site de l'ancien LES, le DMS possède moins de contraintes environnementales, mais ayant toutefois un certain nombre de contraintes qui ont un impact sur son potentiel de redéveloppement. Tout comme l'ancien site du LES, la faible capacité portante du site du DMS a également été soulevée en tant que contrainte au redéveloppement du site, ce qui représente également des coûts de construction plus élevés que les techniques conventionnelles. Compte tenu des risques associés à ces sites, des dispositions particulières seront intégrées à la réglementation d'urbanisme afin de contrôler leur occupation.

L'impact des émissions atmosphériques des activités de la Stella Jones fait l'objet de préoccupations sur la santé des résidents environnants depuis plus de 20 ans. En 2006, un échantillonnage de l'air ambiant a été réalisé. L'analyse du rapport d'échantillonnage conclut qu'il ne semble pas, d'après les résultats obtenus, y avoir de problème particulier au niveau de la qualité de l'air, mais que les concentrations en particules totales sont à surveiller. Le MDDEP recommandait alors de mettre en place un programme de suivi pour ces paramètres. Aussi, le MDDEP précise que la mauvaise performance de la méthode utilisée en termes de limite de détection soulève des interrogations sur la dispersion des particules. Ainsi, une étude de modélisation de la dispersion atmosphérique pour les sources d'émission existantes de l'usine Stella-Jones a été effectuée. Le MDDEP a répondu que les résultats de la modélisation doivent être interprétés avec beaucoup de réserves et que ces résultats soient validés et complétés à l'aide d'une campagne d'analyse de l'air ambiant au voisinage des quartiers résidentiels et des terrains à développer.

Selon les différentes instances de santé publique au Québec, il est important de s'occuper des impacts du transport routier sur la santé publique. La présence de substances toxiques dans l'air comme l'ozone troposphérique et des particules fines à proximité des artères routières ainsi que le dioxyde d'azote (NO₂) a des effets préoccupants à court et à long terme sur la santé publique. À forte concentration, l'ozone (O₃) est un puissant irritant pour les yeux, le nez et les voies respiratoires supérieures. De plus, son pouvoir oxydant lui permet de réagir avec une grande variété d'éléments cellulaires de l'organisme, provoquant l'inflammation du tissu pulmonaire, la diminution des mécanismes de défense contre les infections et une altération des fonctions pulmonaires. D'autre part, certaines études ont démontré l'existence d'un risque accru de cancer du poumon après une exposition de longue durée à la pollution et aux particules fines émises majoritairement par le transport.

Les dernières données sur les débits journaliers des principales routes de la MRC de Roussillon indiquent que le réseau routier de la région accueille en moyenne entre 16 400 et 65 000 véhicules par jour. Dans le cas de Delson, il est opportun de se concentrer surtout sur les voies identifiées comme faisant partie du réseau routier métropolitain, car c'est sur ces axes que se concentrent les débits journaliers les plus élevés. Ces voies coïncident aussi avec la zone de niveau sonore élevé actuellement identifiée au plan d'urbanisme. Les infrastructures en question sont identifiées au Plan 2– Contexte d'intervention.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Risques associés aux infrastructures et activités

Les zones et établissements industriels d'entreposage, les routes et autoroutes, les infrastructures ferroviaires, la voie maritime et les gazoducs représentent des risques pour la sécurité du public et des biens. Il faut donc les considérer comme des contraintes très importantes à l'occupation du sol.

Les postes de transformation d'Hydro-Québec constituent également des contraintes anthropiques. Le Poste de Delson est localisé au Plan 2 – Contexte d'intervention.

Deux principales sources de nuisances sonores sont habituellement associées aux activités ferroviaires. Il s'agit du bruit des trains qui passent et celui des activités de triage ferroviaire. Le premier est peu fréquent, ponctuel et de durée limitée. Il provient du sifflement et des roues du matériel roulant sur les voies. Le second est plus fréquent, de plus longue durée et les sources y sont plus nombreuses (roues, freins, attaches, chargements, déchargements, etc.). Les vibrations ferroviaires proviennent, quant à elles, de la friction entre les roues et le rail qui pénètre dans le sol par la structure et se propage vers les éléments environnants fixés au sol. Le bruit et les vibrations ferroviaires peuvent constituer une nuisance pour les personnes se trouvant à proximité d'une voie de chemin de fer.

La Ville de Delson compte, par le biais de ses règlements d'urbanisme, exiger des études de bruit et de vibration lors du dépôt de plan de lotissement résidentiel ou d'implantation d'utilisations sensibles au bruit et aux vibrations (tels qu'école, hôpital et autre établissement de santé) à l'intérieur des zones d'influence du réseau ferroviaire.

Afin de réduire les risques anthropiques que représentent les chemins de fer, l'aménagement de marges de recul et de bermes (levées de terre) sera favorisé. Ces éléments créent des zones tampons et des barrières visant à corriger les incompatibilités entre divers usages du sol.

Les lieux de transfert, d'entreposage, de manipulation et de traitement de substances dangereuses s'ajoutent aux zones de contraintes anthropiques mentionnées précédemment. Sur le territoire de Delson, un seul site est identifié : Stella Jones Inc – Delson (41 rue Rodier, Delson, Québec, J5B 2H8). Les établissements qui entreposent des matières dangereuses sont des lieux où il y a un stockage important d'une substance inflammable, explosive ou toxique (radioactive, corrosive, gazeuse, etc.).

La Ville de Delson considère comme étant des usages sensibles et vulnérables aux risques inhérents à la présence de lieux de transfert, d'entreposage, de manipulation et de traitement de substances dangereuses les usages résidentiels de plus de quatre (4) étages, les usages récréatifs comportant des activités intensives ainsi que, de façon non limitative, les établissements institutionnels suivants :

- 1° un centre local de services communautaires;
- 2° un hôpital;
- 3° un centre d'hébergement et de soins de longue durée;
- 4° un centre de réadaptation;
- 5° un centre de protection de l'enfance et de la jeunesse;
- 6° un centre de la petite enfance;
- 7° un établissement éducatif.»;

Règl. 900-1, 30 août 2017

Zones de niveau sonore élevé et de vibration

Par ailleurs, on dénote des zones de niveau sonore élevé et de vibration le long de la route 132 et de l'autoroute 15. Des mesures particulières doivent être prises afin d'atténuer les sources de nuisances, particulièrement pour les quartiers résidentiels établis à proximité de ces infrastructures. Il faut aussi prévoir des mesures pour atténuer les nuisances reliées aux niveaux sonores élevés et de vibration le long de l'autoroute 30.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Zone agricole

Le schéma d'aménagement révisé (SAR) reconnaît le milieu agricole de la MRC comme étant fort productif. Son maintien et son développement sont essentiels afin d'en assurer la pérennité. Située à la limite sud-est du territoire, la zone agricole permanente de la ville de Delson correspond à une très petite portion du territoire et se retrouvera enclavée par l'autoroute 30. Puisqu'elle s'inscrit davantage dans la dynamique agricole de la municipalité adjacente, le plan d'urbanisme reconduit sa vocation actuelle, soit Agricole-Extraction (AE).

3.4.1 Enjeux

ORIENTATION 4 : PRÉSERVER LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

Enjeux
<ul style="list-style-type: none"> ▪ La protection des sites d'intérêt faunique et floristique; ▪ Le potentiel récréotouristique de la rivière de la Tortue; ▪ Les contraintes liées à la présence de zones à risques d'inondation, d'érosion et de glissement de terrain aux abords de la rivière de la Tortue et de la rivière Saint-Pierre; ▪ Les contraintes liées à la présence d'activités industrielles et commerciales le long de la rivière de la Tortue; ▪ Les contraintes liées à la présence de terrains contaminés et des anciens lieux d'enfouissement sanitaire, de dépôt de matériaux secs (techniques de construction adaptées, présence de biogaz, etc.), d'un site de transfert, de recyclage, de traitement et d'élimination des déchets dangereux (site Stella Jones), etc.; ▪ Les risques à la santé et sécurité publique associés aux infrastructures et aux activités; ▪ Les zones de niveau sonore élevé et de vibrations le long de l'autoroute 15, de la route 132 et du tronçon de l'autoroute 30; ▪ La reconnaissance de la portion du territoire faisant partie de la zone agricole permanente.

Règl. 900-1, 30 août 2017

3.4.2 Objectifs et moyens de mise en œuvre

ORIENTATION 4 : PRÉSERVER LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
<p>Objectif 4.1</p> <p>Assurer une gestion responsable des abords des cours d'eau et des milieux humides</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réaliser une étude visant la délimitation précise des zones d'érosion et de glissements de terrain en bordure des rivières de la Tortue et Saint-Pierre et développer les moyens réglementaires permettant d'assurer la sécurité des personnes et des biens; ▪ Coordonner les interventions sur les rivières avec les villes voisines; ▪ Identifier et contrôler les impacts pouvant être engendrés par les usages industriels et commerciaux le long de la rivière de la Tortue; ▪ Planifier la mise en place de corridors verts le long des rivières; ▪ Élaborer et mettre en œuvre un plan de gestion environnementale comportant des dispositions relatives aux sites d'intérêt faunique et floristique; ▪ Introduire à la réglementation d'urbanisme les dispositions relatives aux secteurs désignés

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
	<p>comme zones d'inondation, d'érosion et de glissement de terrain et aux bandes de protection des rives;</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Maintenir et étendre le contrôle des conditions d'implantation en bordure des cours d'eau en vue de protéger les rives et le littoral;▪ Protéger les îles et les rives contre l'érosion;▪ Poursuivre et étendre le contrôle des conditions d'implantation dans les zones sujettes aux inondations et aux mouvements de sol en vue d'assurer la sécurité de la collectivité▪ Cartographier et inventorier les milieux humides présents sur le territoire▪ Élaborer un Plan de conservation pour les milieux humides▪ Participer avec la MRC à l'élaboration d'un guide d'interprétation pour certaines dispositions de la Politique sur la protection des rives, du littoral et des plaines inondables.

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
<p>Objectif 4.2</p> <p>Encadrer les contraintes anthropiques et les risques associés à la santé et sécurité publique</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Intégrer, à la réglementation d'urbanisme, les dispositions relatives aux terrains contaminés (certificat d'autorisation du MDDEP). ▪ Assurer une bonne cohabitation des activités aux abords des terrains contaminés et des usages générant des nuisances en assurant des affectations compatibles. ▪ Participer au comité de coordination des mesures d'urgence mis en place par la MRC. ▪ Planifier les activités en bordure du petit bassin de La Prairie en tenant compte de son identification au schéma d'aménagement révisé (SAR) en tant que site aquatique contaminé. ▪ Réviser les dispositions réglementaires, notamment quant aux techniques de construction adaptées aux conditions du terrain (ex. documents d'experts exigés). ▪ Introduire, à la réglementation d'urbanisme, les dispositions relatives aux zones de niveau sonore élevé (autoroute 15, autoroute 30 et route 132) et prévoir des mesures visant à contrôler le bruit et les risques reliés à la qualité de l'air ambiant aux abords du réseau autoroutier. ▪ Coordonner les actions nécessaires à des fins d'évaluation des risques pour la santé et la sécurité publique associés aux zones et établissements industriels et d'entreposage, aux routes et autoroutes 15, 30 et 132, aux infrastructures ferroviaires, à la voie maritime du Saint-Laurent, aux infrastructures de gaz et au poste de distribution. ▪ S'assurer que les nouvelles sources de risques industriels majeurs ne s'implantent pas à proximité d'usages sensibles (résidentiel, institutionnel, récréatif) et à l'inverse que les usages sensibles ne se rapprochent pas des sources de risques industriels majeurs existantes.
<p>Objectif 4.3</p> <p>Assurer la protection des activités et de la zone agricole</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reconduire l'affectation Agricole – Extraction (AE) telle que planifiée au SAR à la portion du territoire agricole de la Ville de Delson.

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
<p>Objectif 4.4 Assurer la protection et la mise en valeur des milieux naturels</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Protéger les habitats fauniques, les îles, les rives et les espaces naturels présentant des potentiels écologiques – territoires d'intérêt faunique et floristique en leur donnant l'affectation Conservation (CO). ▪ Éviter que le tracé de rues projetées soit localisé dans des secteurs comportant des habitats fauniques ou autres composantes environnementales ▪ Contribuer au renouvellement des ressources fauniques en prévoyant des mesures de protection et de mise en valeur, en collaboration avec les intervenants du milieu et gouvernementaux ▪ Mettre en valeur le milieu naturel par le développement d'activités récréatives compatibles dans les secteurs moins fragiles du territoire et en améliorer les accès ▪ Collaborer au projet de reconnaissance du refuge faunique des Rapides-de-Lachine.
<p>Objectif 4.5 Reconnaître la valeur identitaire des paysages d'intérêt métropolitain.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reconnaître les avantages socioéconomiques des paysages; ▪ Veiller au maintien des caractéristiques des composantes identitaires; ▪ Reconnaître la contribution des paysages à la biodiversité; ▪ Contribuer à la création de la Trame Verte et bleue du Grand Montréal.
<p>Objectif 4.6 Reconnaître la contribution de la foresterie urbaine à la qualité du milieu urbain et favoriser son développement</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Implanter un programme de plantation; ▪ Prévoir des dispositions réglementaires encadrant l'abattage et la plantation d'arbres; ▪ Mettre en œuvre le Plan directeur des parcs et espaces verts.
<p>Objectif 4.7 Développer des stratégies d'adaptation aux changements climatiques</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Élaborer une réflexion sur la foresterie urbaine afin de contrer les effets des îlots de chaleur urbains; ▪ Établir des critères et favoriser la construction de bâtiments durables afin de réduire la demande énergétique; ▪ Adapter la réglementation dans le but de gérer de façon durable les eaux pluviales.

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
Objectif 4.8 Gérer de manière efficiente les matières résiduelles	<ul style="list-style-type: none">▪ Mettre en application le plan directeur de gestion des résidus établi en collaboration avec la de la MRC;▪ Soutenir la prise en charge de projets de réduction et de valorisation des résidus par des organismes sans but lucratif (OSBL);▪ Identifier les sites potentiels pour l'implantation éventuelle d'infrastructures de gestion des matières résiduelles sur le territoire de la Ville de Delson.
Objectif 4.9 Protéger et mettre en valeur les paysages d'intérêt	<ul style="list-style-type: none">▪ Maintenir l'accès aux panoramas et aux points de vue d'intérêt régional;▪ Mettre en valeur la Route panoramique située le boulevard Marie-Victorin.

Règl. 900-1, 30 août 2017

3.5 Orientation 5 : Améliorer les réseaux de transports locaux et régionaux

Sur le territoire de la Ville de Delson, les déplacements sont assurés par un réseau routier composé, entre autres, d'une autoroute (A-15), d'une artère principale (R-132), de deux artères secondaires (Saint-François-Xavier et Industrielle) et de cinq collectrices municipales. La hiérarchie du réseau routier local et régional est illustrée au *Plan 6 – Affectations des sols*.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Aussi, une étude de classification routière a permis d'analyser les principaux axes de la Ville de Delson, les rues locales de même que le réseau cyclable, la desserte en transport en commun, le réseau de routes pour camions, etc. dans le but d'établir à travers l'ensemble du territoire de la ville de Delson la hiérarchisation routière suivante.

Réseau artériel métropolitain : - Autoroute 15, autoroute 30, route 132

Autoroute : - Autoroute 15, autoroute 30

Règl. 900-1, 30 août 2017

Artère principale (Route nationale) : - Route 132

Règl. 900-1, 30 août 2017

Artère secondaire : - Chemin Saint-François-Xavier, entre la Route 132 et la rue Industrielle
- Rue Industrielle (lien avec un futur échangeur A-15)
- Futur lien routier reliant la Montée Griffin au futur échangeur A-15 et au prolongement de la rue Industrielle (rue Liberté à Candiac)

Collectrice : - Chemin Saint-François-Xavier, entre la rue Industrielle et la Montée Griffin
- Rue Principale, au sud de la Route 132
- Rue Principale, au nord du prolongement du boulevard Georges-Gagné Nord
- Montée des Bouleaux, à l'ouest du boulevard Georges-Gagné Sud
- Futur lien routier entre la Stella-Jones et la Montée de la Saline

Collectrice à caractère particulier (commercial) : - Boulevard Georges-Gagné

Collectrice panoramique : - Boulevard Marie-Victorin

Rue industrielle : - Rues Beauvais, Brossard, Fleming, Lavoie, Sutton,

Théberge, Polissant et Goodfellow.

Le secteur industriel de Delson est principalement desservi par le chemin Saint-François-Xavier, constitué d'une voie de circulation dans chaque direction. Ce chemin est mal adapté au transport industriel. L'absence d'un lien fonctionnel est/ouest, entre le secteur industriel et le secteur mono-industriel (site Stella-Jones), oblige le transit de camionnage par des voies de circulation non destinées à une telle utilisation.

Le territoire est également traversé par trois voies ferrées qui assurent le transport des marchandises du secteur industriel de Delson, dont la ligne de Chemin de fer Saint-Laurent & Hudson, Canadien National et Canadien Pacifique. Mentionnons que la desserte ferroviaire des parcs industriels de Delson, est assurée par les deux grandes compagnies CN et SL&H. La localisation de ces voies ferrées en milieu urbain pose certains problèmes d'incompatibilité, de nuisance et de sécurité publique. Quoique la réglementation actuelle sur le transport des matières dangereuses soit appliquée avec rigueur par l'Office national des transports et que les risques d'accidents soient limités, il appert que la proximité des quartiers résidentiels et la nature des produits transportés soulèvent quelques inquiétudes. Le transport de matières dangereuses présente donc un risque pour la santé et la sécurité publique.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Malgré le parachèvement de l'autoroute 30, le territoire de la Ville de Delson souffre d'un manque d'accessibilité et de connexions rapides et efficaces au réseau routier supérieur. L'absence d'accès direct à l'autoroute 30 génère une circulation accrue sur le réseau routier municipal. La municipalité, en collaboration avec la MRC de Roussillon compte faire des représentations auprès du Gouvernement du Québec afin d'obtenir une sortie sur l'autoroute 30 au sud du périmètre d'urbanisation de la Ville de Delson.

À l'opposé, la prolifération des accès routiers sur la route 132, génère un impact important sur la fluidité de la circulation. Le nombre important d'accès privés et commerciaux en bordure de cette route nationale réduit sensiblement la vitesse d'écoulement de la circulation, tout en compromettant la sécurité des usagers. Afin de maintenir la fonction du réseau routier supérieur et de restreindre les points d'interférence que constituent les entrées aux lots riverains, la Ville compte réaliser un plan directeur de rues et appliquer certaines dispositions réglementaires visant à rationaliser l'aménagement des accès au réseau routier national et régional.

Règl. 900-1, 30 août 2017

La réalisation de projets routiers structurants, à proximité du secteur industriel de la Ville de Delson, est prévue au cours des prochaines années. Ces projets doivent être considérés, puisqu'ils constitueront un moteur de développement des activités économiques et contribueront au positionnement du secteur industriel de Delson à l'échelle métropolitaine. Les projets structurants prévus sont les suivants :

- l'aménagement d'un échangeur de l'A-15, à l'extrémité sud-est des limites du secteur industriel, et/ou d'un échangeur de l'A-30, à la hauteur du chemin Saint-François-Xavier, ce qui permettra de créer un nouvel accès au secteur industriel, à partir du réseau supérieur;
- le réaménagement de la route 132 en boulevard urbain en cours de planification entre Delson, Sainte-Catherine et Saint-Constant permettra notamment d'améliorer la circulation et limitant la prolifération d'accès routiers et d'entrées charretières;
- la consolidation du réseau routier interne au secteur industriel (voie de ceinture interne).

Les services de transport collectif du Conseil intermunicipal de transport de Roussillon (CIT) assurent le déplacement des personnes à l'intérieur de la Ville ainsi que vers le terminus centre-ville de Montréal, le métro Angrignon et la Ville de Brossard. Les usagers du service de transport par autobus ont à leur disposition, un stationnement incitatif localisé à l'angle du boulevard Georges-Gagné et de la route 132.

L'organisme métropolitain responsable de la planification des transports collectifs étudie présentement l'implantation d'un service rapide par bus dans l'axe de la 132. Cet organisme compte aussi réaliser certains travaux comme :

- L'étude et l'acquisition de terrain pour l'aménagement d'une voie réservée et des stationnements dans l'axe de la route 132;
- L'aménagement d'un garage permanent en lien avec la ligne de train de banlieue Montréal-Candiac.

Règl. 900-1, 30 août 2017

L'Agence métropolitaine de transport offre un service de train de banlieue vers Montréal, du lundi au vendredi à partir de la gare de Delson. En complément, un stationnement incitatif de 110 places, situé à l'intersection des rues Principale et de la Station, est à la disposition des usagers du train de banlieue.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Les éléments du réseau de transport en commun métropolitain structurant présents sur le territoire de la Ville de Delson sont :

- L'axe de rabattement d'autobus de la route 132;
- Le corridor R-132-134 de service rapide par bus à l'étude;
- La ligne de train de banlieue Montréal-Candiac et son prolongement à l'étude;
- Le stationnement incitatif de la gare de Delson (170 places);
- Le stationnement incitatif en bordure de la route 132 au niveau du boulevard Georges-Gagné (relocalisation projetée) (432 places).

Un service de transport adapté dessert le territoire de la Ville de Delson. Ce service est fourni par l'organisme Tarso inc. Il s'avère important que le transport collectif demeure une alternative valable pour les déplacements à l'intérieur et à l'extérieur du territoire de municipalité. Ainsi, les différents organismes en place auraient avantage à coordonner leurs services ainsi que leurs grilles tarifaires. L'amélioration de la desserte locale et inter-municipale, en termes de réseau, de fréquence et de plages horaires, constitue également un élément clé pour rendre le transport en commun plus structurant et attractif.

Règl. 900-1, 30 août 2017

De plus, l'Agence métropolitaine de transport, Hydro-Québec et la Ville de Delson collaborent afin de localiser un nouveau stationnement incitatif au nord de la route 132, et plus sous les lignes haute-tension d'Hydro-Québec, le long du boulevard Georges-Gagné Nord afin d'offrir des places supplémentaires aux usagers.

Par ailleurs, la Ville de Delson compte un réseau cyclable bien aménagé qui permet de se déplacer de façon sécuritaire à l'intérieur du territoire et qui assure des liaisons externes. Le réseau est composé de plusieurs types d'aménagement cyclable : piste cyclable, bande cyclable unidirectionnelle et bidirectionnelle et chaussée partagée. La Ville de Delson tentera de favoriser le développement du réseau cyclable vers les secteurs économiques d'importance. La mise en place de ce réseau est basée sur les paramètres suivants :

- La localisation des attraits et des sites d'intérêt;
- La possibilité d'utiliser le réseau à des fins utilitaires et non seulement récréatives, notamment par la connexion avec les voies cyclables utilitaires;
- Les différentes options de circuits à l'intérieur et à l'extérieur de la Ville;
- Les liens avec les autres municipalités;
- Le développement d'une piste multifonctionnelle, en collaboration avec les autres municipalités et la MRC, dans l'axe de la route 132.

Dans le cadre du projet de construction de l'autoroute 30, ou tout autre projet de réaménagement, la Ville compte favoriser l'aménagement de liens cyclables sur les viaducs dans l'axe des artères suivantes :

- boulevard Saint-François Xavier;
- rue Principale;
- boulevard Georges Gagné.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Notons aussi la présence du fleuve Saint-Laurent en tant que voie de transport maritime importante qui se situe à l'extrémité nord de la municipalité.

Un site identifié par la Route bleue du Grand Montréal se trouve sur le territoire de la ville de Delson. La Route bleue du Grand Montréal est un circuit spécialement conçu pour les

petites embarcations non motorisées comme le kayak de mer. Celle-ci longe les rives de Montréal et de la couronne Sud. L'initiative de la Route bleue du Grand Montréal (RBGM) s'intègre dans le vaste projet provincial du Sentier maritime du Saint-Laurent. Le site de Delson, nommé Débarcadère Lamarche, est constitué d'un accès routier situé à l'extrémité de la rue Lamarche, d'un quai flottant et d'une rampe de mise à l'eau. Aussi, un stationnement réservé pour les véhicules-remorques est localisé à environ 300 m du site à l'intersection de la rue du fleuve et de la rue Lamarche.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Afin de favoriser l'utilisation du transport actif et la cohérence des aménagements, la Ville de Delson compte réaliser une réflexion stratégique en cette matière. Cette réflexion inclura les éléments suivants :

1° La réalisation d'un diagnostic à l'égard des parcours piétonniers et des pistes et voies cyclables existants, en portant une attention particulière au confort et à la sécurité qu'ils offrent aux usagers, à leur connectivité aux réseaux des municipalités adjacentes, à l'efficacité de la signalisation et des indications quant aux principales destinations qu'ils relient ainsi qu'aux discontinuités qu'ils peuvent présenter;

2° L'identification des secteurs ou des points à raccorder, avec une attention particulière portée aux cœurs de quartier, aux concentrations structurantes d'activités, aux équipements institutionnels et communautaires et aux points d'accès au transport en commun;

3° Les aménagements et infrastructures qui devront être mises en œuvre afin d'apporter les améliorations jugées nécessaires à l'issue du diagnostic exigé;

4° Une programmation des actions à entreprendre dans le temps.

Règl. 900-1, 30 août 2017

3.5.1 Enjeux

ORIENTATION 5 : AMÉLIORER LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS LOCAUX ET RÉGIONAUX

Enjeux
<ul style="list-style-type: none">▪ L'aménagement d'un échangeur aux autoroutes 15 et/ou 30, créant un lien entre le secteur industriel enclavé et le réseau supérieur;▪ Le réaménagement de la route 132 en boulevard urbain;▪ La présence de l'autoroute 30 en bordure du secteur industriel;

- La faible capacité de l'emprise du chemin Saint-François-Xavier pour supporter le transport lourd et l'impact du camionnage de transit sur la circulation;
- La présence de voies ferrées et le cloisonnement de certains milieux de vie;
- La sous-utilisation des réseaux de transport en commun;
- L'effet structurant de la gare de train de banlieue, particulièrement pour le quartier sud;
- La présence d'un réseau de pistes cyclables locales et régionales;
- La desserte inadéquate en transport vers les principaux pôles d'activités culturelles, récréatives et touristiques, particulièrement en ce qui concerne les liens actifs (ex. piétonnier, cyclable, utilitaire, etc.).

3.5.2 Objectifs et moyens de mise en œuvre

ORIENTATION 5 : AMÉLIORER LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS LOCAUX ET RÉGIONAUX

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
<p>Objectif 5.1 Compléter le réseau routier local et régional</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mettre en œuvre la hiérarchisation du réseau routier de concert avec les municipalités voisines et réaliser un Plan directeur de rues conforme aux dispositions du schéma d'aménagement révisé (SAR) (gestion des corridors routiers); ▪ À l'ouest de la rue Principale, aménager la route 132 en boulevard urbain à échelle humaine en évitant un élargissement de la chaussée, en favorisant le développement du transport en commun (voie réservée pour autobus ou système léger sur rail (SLR) et en limitant le nombre d'entrées charretières; ▪ Réaliser les travaux de réaménagement de la route 132 en assurant l'intégration des composantes reliées à la circulation, au transport en commun, à la sécurité, à l'aménagement et au développement. Un programme de réaménagement de la route 132 est présentement en cours d'élaboration par le ministère des Transports; ▪ Planifier le prolongement nord du boulevard Georges-Gagné; ▪ Assurer un lien nord-sud qui est sécuritaire pour les véhicules, cyclistes et piétons; ▪ Améliorer la fluidité de la circulation sur les routes nationales en rationalisant l'aménagement des accès; ▪ Promouvoir la création d'un échangeur via les autoroutes 15 et/ou 30 et voir à la faisabilité d'une voie de service et de prestige qui dessert le secteur industriel; ▪ Planifier le développement du réseau routier du secteur industriel en collaboration avec les

Objectifs	Moyens de mise en oeuvre
	municipalités voisines; <ul style="list-style-type: none"> ▪ Assurer l'accessibilité aux pôles d'activités culturelles, récréatives et touristiques et aux pôles d'emploi en privilégiant différents modes de transport (ex. parcours piétonniers, pistes cyclables, transport collectif, etc.); ▪ Planifier le développement des réseaux de transport dans la perspective de la mise en place d'un TOD.
Objectif 5.2 Planifier et favoriser une utilisation efficiente des infrastructures utilisées pour le transport de marchandise.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Assurer la fluidité du transport routier de marchandises sur le réseau routier en misant notamment sur l'augmentation de la part modale des transports collectifs et actifs; ▪ Favoriser l'augmentation de la part modale ferroviaire et maritime pour le transport des marchandises
Objectif 5.3 Améliorer la planification, la desserte et l'utilisation du réseau de transport collectif, particulièrement dans les aires TOD	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Intégrer une voie réservée au transport en commun le long du futur boulevard urbain de la route 132; ▪ Profiter de la création de nouveaux liens routiers pour implanter des lignes locales d'autobus desservant les milieux de vie et d'emplois; ▪ Favoriser la complémentarité entre les différents modes de transport dans la planification des réseaux; ▪ Planifier l'aménagement d'un nouveau stationnement incitatif de l'Agence métropolitaine de transport dans le prolongement du boulevard Georges-Gagné, au nord de la route 132; ▪ Assurer une desserte adéquate en transport (tous modes) des concentrations d'activités culturelles, récréatives et touristiques ainsi que des pôles générateurs de déplacements. ▪ Participer avec la MRC au développement d'une vision commune pour la planification du transport en commun. ▪ Faciliter l'arrimage entre la planification du territoire et celles des réseaux de transport en commun. ▪ Assurer une desserte optimale et le caractère structurant du réseau de transport en commun en privilégiant notamment les horaires et les points d'interconnexion permettant un système efficace et rapide qui répond en tout temps aux besoins de la population.

Objectifs	Moyens de mise en oeuvre
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planifier le réseau de transport en commun structurant en amont de l'urbanisation des nouveaux secteurs et mettre en place de ce réseau idéalement à l'arrivée de leurs premiers résidents. ▪ Assurer une desserte efficace des aires TOD et des corridors structurants par le transport en commun, ainsi qu'une desserte adéquate du reste du territoire par une complémentarité de modes de transport en priorisant, lorsque possible, les transports collectifs et actifs.
<p>Objectif 5.4</p> <p>Compléter le réseau récréatif local, l'intégrer au réseau régional et favoriser le développement de circuits touristiques (véhiculaire, navigables ou pédestres) mettant en valeur les attraits et les caractéristiques de la région.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Établir un Plan directeur du réseau cyclable : <ul style="list-style-type: none"> - Développer les liens entre les espaces récréatifs et verts à même le viaduc de la rue William-Friend longeant la route 132; - Favoriser l'aménagement de l'emprise d'Hydro-Québec (secteur Georges-Gagné) en corridor vert et récréatif. ▪ S'assurer que l'intersection entre l'autoroute 930 et la rue Principale à Delson soit sécuritaire et conviviale pour les piétons et cyclistes. ▪ Mettre en place un réseau cyclable local répondant à des utilisations récréatives et utilitaires, en lien avec le réseau régional.
<p>Objectif 5.5</p> <p>Encadrer le transport ferroviaire dans le but de limiter les nuisances et de garantir la sécurité publique</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Collaborer avec la MRC et les autres municipalités à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de sécurité publique en lien avec le transport de matières dangereuses; ▪ Encadrer les usages autorisés à proximité des voies ferrées.

Règl. 900-1, 30 août 2017

4. CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le concept d'organisation spatiale vise à structurer le territoire municipal en répondant aux orientations et objectifs de développement et d'aménagement urbain de la Ville de Delson. Le plan 2 – Contexte d'intervention illustre schématiquement les potentiels et contraintes d'aménagement ainsi que les principaux équipements et infrastructures. Quant au plan 3 - Concept d'organisation spatiale, il illustre schématiquement l'organisation générale projetée des différentes fonctions de la municipalité et les interrelations entre celles-ci.

4.1 Axes d'intervention

Milieus de vie et secteurs de développement résidentiel

Le plan d'urbanisme privilégie la consolidation des trois quartiers résidentiels bien établis et la revitalisation des secteurs anciens ou de moindres qualités ainsi que la mise en valeur des bâtiments d'intérêts historiques et patrimoniaux. En termes de développement, la Ville de Delson devra composer dans les prochaines années avec un potentiel de construction relativement limité. Quelques secteurs demeurent encore disponibles pour le développement, alors que certains comportent des contraintes importantes. Les projets de développement à l'intérieur des secteurs stratégiques devront favoriser une mixité sociale et/ou une intensification des activités résidentielles, selon les principes d'aménagement supportant le *Transit-Oriented Development (TOD)*.

Pôles de commerces et services

Sur tout le territoire de la Ville de Delson, la fonction commerciale est structurée principalement autour de trois pôles, soit ceux de la route 132, du boulevard Georges-Gagné et de la route Marie-Victorin. Le renforcement de la fonction commerciale régionale des pôles de la route 132 et du boulevard Georges-Gagné est privilégié. Le redéveloppement de ce secteur prévu à la planification détaillée constitue une opportunité pour l'établissement d'une identité territoriale distinctive. Pour le pôle commercial desservant les milieux de vie autour de la route Marie-Victorin, le renforcement de la desserte commerciale locale et l'amélioration de la qualité des aménagements sont favorisés.

Corridors de transport en commun et les aires TOD

Sont compris dans cette composante, d'une part les secteurs identifiés comme tels à l'échelle régionale par le SAR de la MRC de Roussillon. La localisation stratégique de ces secteurs au regard tant des trajets de transport en commun actuels ou futurs que de l'organisation du tissu urbain à l'échelle de la Ville leur permettra d'absorber une grande partie du développement immobilier pour tous les types d'activités, en dehors des activités industrielles lourdes.

Les corridors principaux de transport en commun métropolitain structurant s'articulent autour

de la route 132. À ces corridors viennent se joindre la gare de train de banlieue de Delson situées sur la ligne Montréal - Candiac. Les territoires situés entre la gare et la route 132 sont également considérés comme des secteurs à consolider, notamment la rue Principale Sud. Ce secteur a un rôle important à jouer dans le succès de les aires TOD située à proximité de la gare de train de banlieue afin de pouvoir les connecter efficacement au tissu urbain existant.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Secteurs industriels

Les activités industrielles de la Ville sont regroupées à l'intérieur d'un secteur industriel situé au carrefour des autoroutes 15 et 30, à l'exception du site de l'industrie Stella Jones qui est situé pour sa part à proximité d'un secteur résidentiel à l'ouest de la rue Principale Sud. Compte tenu de la localisation stratégique du secteur industriel – en bordure de l'autoroute 15 et de l'autoroute 30 – et de la volonté de la Ville de Delson de mettre en œuvre sa nouvelle vision stratégique de développement, ce secteur a fait l'objet d'un *Plan directeur de positionnement stratégique du secteur industriel*. Dans le cadre du plan d'urbanisme, à la lumière des orientations d'aménagement définies dans le Plan directeur et de la stratégie de mise en œuvre, le secteur industriel de Delson a été identifié en tant que *secteur de planification détaillée*, afin de préciser les orientations et interventions de développement (voir la section 4.2).

Centre-ville

Le centre-ville de Delson se situe dans le secteur autour du carrefour du boulevard George Gagné Sud et de la route 132 (voir Plan 3). Le centre-ville est également compris dans une aire TOD en lien avec le stationnement incitatif. Il comprend une offre commerciale importante et des activités structurantes pour le développement futur de la Ville de Delson. Sa position centrale dans la trame urbaine de Delson, les importants axes routiers qui s'y croisent et le corridor de transport collectif le traversant, en font un pôle majeur avec un potentiel de développement important. L'identification de ce centre-ville vise à consolider et diversifier les activités et à offrir des milieux de vie attrayants.

Axes et concentrations d'activités récréatives

Les axes récréatifs identifiés au plan concept d'organisation spatiale (plan 3) correspondent essentiellement au réseau cyclable qui longe, dans la mesure du possible, les grands cours d'eau ainsi que les territoires d'intérêt. Mentionnons que le tracé de ces axes récréatifs demeure préliminaire et qu'il doit être précisé dans le cadre d'un exercice de concertation régional futur.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Milieux naturels

Le milieu riverain des deux principaux cours d'eau représente des territoires d'intérêt, mais

comporte certaines problématiques compte tenu de leur caractère inondable. L'occupation du sol aux abords des rivières de la Tortue et Saint-Pierre doit être régie par des dispositions particulières. Dans le cas particulier de la rivière de la Tortue, outre les rives et plaines inondables, on observe d'autres sources de contraintes telles que les zones d'érosion et de glissement de terrain, les terrains contaminés, les zones de niveau sonore élevé et les anciens lieux d'enfouissement sanitaire et de dépôt de matériaux secs qui requièrent une attention particulière. Le plan d'urbanisme vise l'identification de mesures d'encadrement qui favoriseront l'atténuation des nuisances causées par les sites et activités contraignantes. De plus, un récent plan de conservation en cours de réalisation dresse un inventaire, une description et une planification pour la conservation et le développement des milieux naturels sur le territoire de la ville de Delson.

Secteurs agricoles

Certains secteurs de la zone agricole sont occupés par des activités autres qu'agricoles : résidences, commerces, industries, carrières et sablières, etc. Ces activités étaient en place avant l'adoption de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles ou elles occupent des secteurs moins propices à l'agriculture. Les plus importants secteurs ont été circonscrits dans des îlots déstructurés et correspondent, au plan concept, aux secteurs agricoles mixtes. La zone agricole située sur le territoire de la Ville de Delson est limitée à une petite portion du territoire comprise à la limite sud de la Ville, entre l'autoroute 30 et l'autoroute 15. Cette zone est occupée en totalité par une activité extractive.

Règl. 900-1, 30 août 2017

Réseau routier local et régional

Les déplacements dans la Ville de Delson sont supportés par un réseau routier de dessertes nationale, régionale et locale.

Les deux liens routiers majeurs sont la route 132 et l'autoroute 30 au sud du territoire de la Ville de Delson. Mentionnons que la Ville souhaite la réalisation d'un échangeur à l'autoroute 30 à la hauteur de Delson.

Au niveau local, la Ville de Delson prévoit différents projets d'infrastructures de transport, à savoir :

- le parachèvement du boulevard Georges-Gagné au nord de la route 132 jusqu'à la rue Principale Nord;
- la réfection du chemin Saint-François-Xavier;
- la construction d'un nouveau boulevard permettant de donner accès et de désenclaver la partie sud du secteur industriel.

HIÉRARCHIE ROUTIÈRE

Autoroutes :	Autoroute 15 Autoroute 30
Artère principale :	Route 132
Artères secondaires :	Chemin Saint-François-Xavier Rue Industrielle
Collectrices :	Rue Principale Nord Rue Principale Sud Boulevard Georges-Gagné Montée des Bouleaux (jusqu'à Georges-Gagné) Boulevard Marie-Victorin

La route 132 constitue la principale porte d'entrée de la Ville de Delson, en provenance de l'autoroute 15 et de l'autoroute 30. La porte d'entrée du côté ouest du territoire, en provenance de la Ville de Saint-Constant, est beaucoup moins évidente à exploiter dû au fait qu'il n'y a pas de différence notable dans le tissu urbain entre les deux municipalités. Il est important de noter que la Ville de Delson pourrait bénéficier éventuellement d'une autre porte d'entrée sur son territoire, à partir de l'autoroute 30. Pour ce faire, la Ville de Delson doit prendre les mesures nécessaires afin de concrétiser cette opportunité dans le but de profiter de la vitrine offerte par cette nouvelle voie de circulation importante.

Le plan du contexte d'intervention et le concept d'organisation spatiale sont présentés aux pages suivantes.

PLAN D'URBANISME

3

Delson

JUN 2013

PLAN 3
CONCEPT D'ORGANISATION
SPATIALE

MILIEUX DE VIE

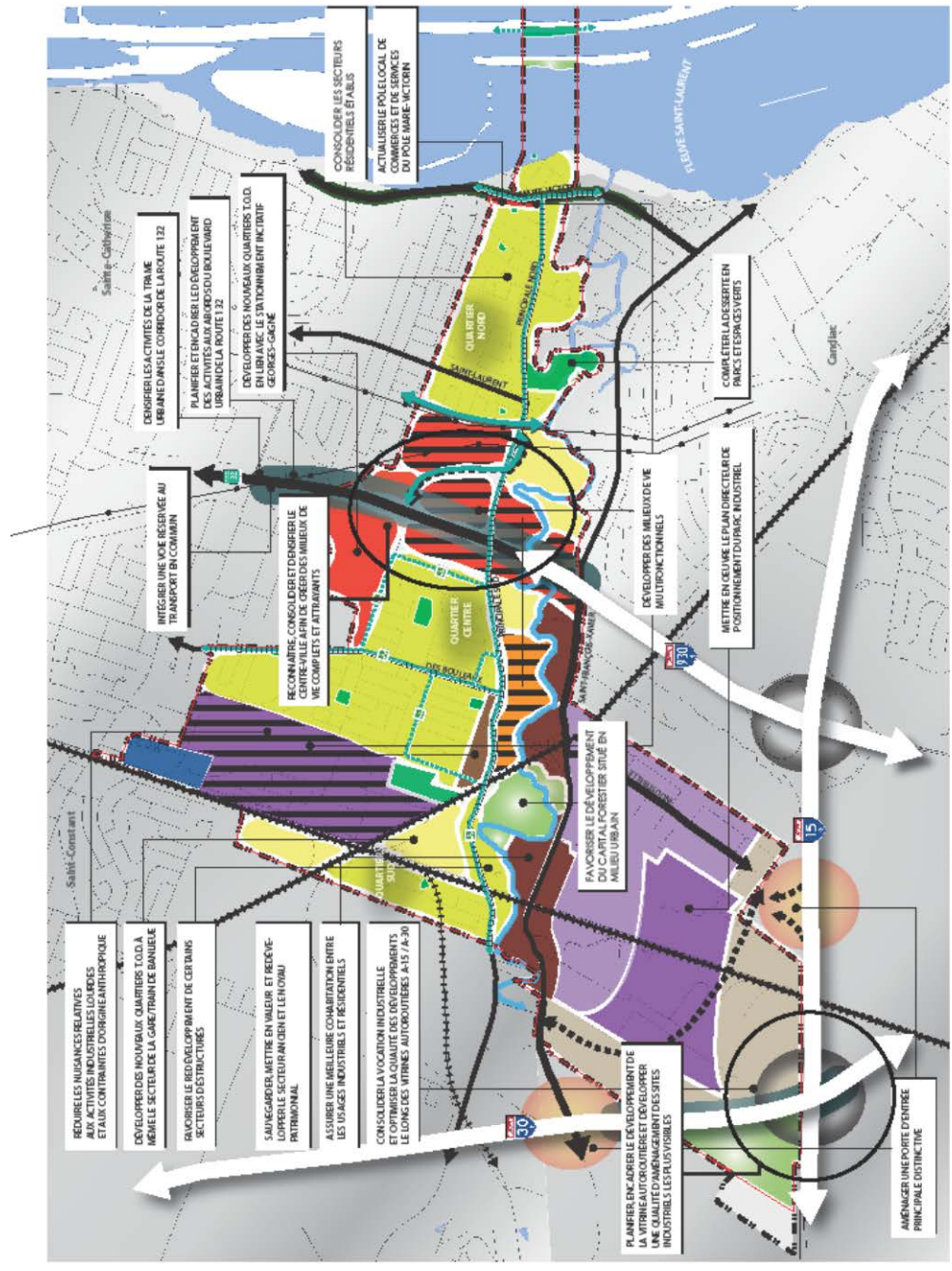
- MILIEU DE VIE BAÛU
- MILIEU DE VIE A DÉVELOPPER
- SECTEUR RESIDENTIEL A CONSOLIDER
- SECTEUR INDUSTRIEL A TRANSFORMER
- NOUVEAU PATRIMONIAL
- ZONE DE CONSERVATION
- PARC ET ESPACE VERT
- SECTEUR PUBLIC
- SECTEUR MULTIFONCTIONNEL
- SECTEUR MULTIFONCTIONNEL A DEVELOPPER
- SECTEUR INDUSTRIEL DE PRESTIGE / VITRINE AUTOCOUTURE
- SECTEUR COMMERCIAL LOURD
- SECTEUR INDUSTRIEL LEGER
- SECTEUR INDUSTRIEL LOURD

TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES

- RESEAU CYCLABLE / PISTE MULTIFONCTIONNELLE :
 - PROJETE
 - EXISTANT
- AUTOROUTE
- ARTÈRE PRINCIPALE
- ARTÈRE SECONDAIRE
- COLLECTIVITÉ
- RESEAU ROUTIER PROJETE
- ZONE PRIORITAIRE D'AMÉNAGEMENT
- ECHANGEUR
- ACCÈS AUTOROUTIER PROJETE
- ROUTE VERTE

AUTRES COMPOSANTES

- LIMITES MUNICIPALES
- PÉRIMÈTRE URBAIN
- ZONE DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ
- VOIE FERRÉE



4.2 Secteurs de planification détaillée

4.2.1 Secteur industriel de Delson

Le secteur industriel de Delson, dans l'optique d'assurer son redéveloppement, a fait l'objet d'une planification détaillée dans le cadre du *Plan directeur de positionnement stratégique du secteur industriel*. Afin d'assurer la concordance entre la vision stratégique –ainsi que les orientations qui en découlent –et le plan d'urbanisme, le concept d'organisation spatiale du secteur industriel est enchâssé à même le plan d'urbanisme. Le plan 2 illustre le concept d'aménagement pour le secteur industriel.

La vision stratégique adopte, comme principe général, **la consolidation et le développement d'un secteur industriel axé sur une nouvelle fenêtre dirigée vers le réseau autoroutier**. Bien qu'il soit primordial de préserver les acquis, le concept d'aménagement privilégie une **vocation renouvelée** du secteur industriel axée sur l'accessibilité et la visibilité qu'offrent l'autoroute 15 et l'autoroute 30 et sur le potentiel d'attraction d'entreprises de grande qualité et créatrices d'emplois. Ces aménagements autoroutiers constituent une **opportunité unique** pour la Ville de Delson de positionner son secteur industriel à l'échelle régionale et métropolitaine.

Dans la mesure où un nouvel échangeur à l'autoroute 15 est aménagé pour l'accès principal du secteur industriel, le chemin Saint-François-Xavier ne pourra que devenir une entrée et une voie de circulation secondaire, ce qui permettra de diminuer la pression du camionnage lourd et de favoriser davantage sa réfection considérant la faible capacité et la mauvaise qualité de son infrastructure.

La consolidation du réseau routier nord/sud est également privilégiée, de manière à désenclaver les parties nord et sud du secteur industriel en raison de la présence de la voie ferrée. L'aménagement de ces nouvelles voies de circulation aura pour effet de créer un réseau de circulation continu (voie de ceinture interne) au secteur industriel.

En termes d'activités économiques, le secteur industriel de Delson doit maintenir une diversité des industries, tout en privilégiant l'amélioration de la qualité des entreprises, de l'architecture des bâtiments et des aménagements paysagers, particulièrement en vitrine autoroutière.

En raison de la qualité des entreprises privilégiées (industries légères, de technologie et de développement), le réseau de voies ferrées deviendra une infrastructure en support, bien que ce type d'entreprises privilégie peu le transport ferroviaire.

Ainsi, pour encourager cette nouvelle vision de positionnement stratégique, certaines conditions sont inhérentes à sa réalisation et ces dernières sont traduites en tant que principes directeurs. Ces principes directeurs sont les suivants :

Principes directeurs

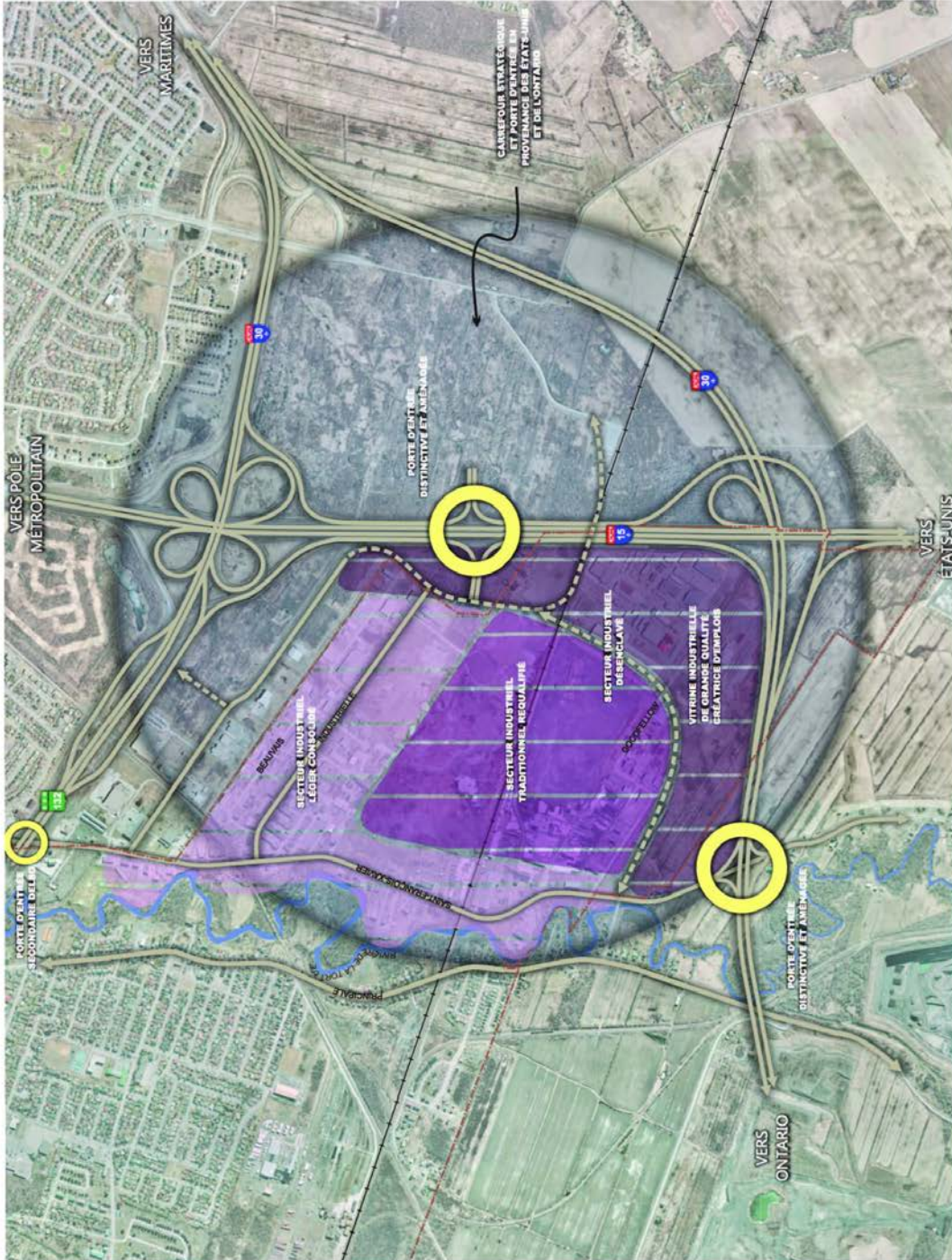
- 1) L'implication de la Ville de Delson comme initiateur du développement et de la mise en valeur du secteur industriel.**
- 2) L'aménagement d'un échangeur à l'A-15 ou A-30, favorisant une nouvelle porte d'entrée principale au secteur industriel.**
- 3) Le réaménagement de la route 132 et le renforcement des activités commerciales.**
- 4) La redéfinition de la vocation du chemin Saint-François-Xavier comme porte d'entrée secondaire.**
- 5) Un réseau de voies ferrées en appui.**

Considérant les changements structurants de la vision de positionnement stratégique proposée et des contraintes inhérentes aux réalités du secteur industriel, une séquence de développement en cinq (5) phases est proposée pour la réalisation de la nouvelle vision stratégique.

Le concept d'aménagement du secteur industriel est présenté à la page suivante.

PLAN D'URBANISME 4

PLAN 4
CONCEPT D'AMÉNAGEMENT
DU SECTEUR INDUSTRIEL
FÉVRIER 2014



4.2.2 Corridor de la route 132

Dans le cadre du réaménagement de la route 132 en boulevard urbain, la municipalité voit l'opportunité de requalifier ce secteur, tant en termes des activités qu'on y retrouve que de leur mode et caractéristique d'implantation. Dans cette optique, le corridor de la route 132 à Delson a fait l'objet d'une planification détaillée.

Depuis la première version, le programme particulier d'urbanisme (PPU) a été mis à jour afin d'inclure à l'intérieur de son secteur d'application les terrains dans l'axe du boulevard urbain projeté, le pôle commercial de la Plaza Delson, ainsi que le secteur Georges-Gagné, situé dans la portion nord de la municipalité. À la lumière de la mise en contexte réalisée, le PPU met en relief diverses caractéristiques du secteur d'étude favorables à l'émergence de pôles économiques dynamiques et complémentaires. La vision d'aménagement et de développement du secteur est divisée en trois grandes parties.

Premièrement, dans l'optique où la route 132 sera réaménagée en boulevard urbain, les parties résiduelles de l'emprise que le ministère des Transports du Québec (MTQ) réservait pour une éventuelle emprise pour le prolongement de l'autoroute 30 offrent un potentiel à des fins de réaménagement et de consolidation des activités implantées sur ses abords. Afin de restructurer l'activité commerciale aux abords du futur boulevard urbain, le concept d'organisation spatiale vise à profiter du potentiel commercial pour attirer de nouveaux commerces de type régional, qui, par un mode d'implantation plus intéressant, contribueraient à l'amélioration du dynamisme du secteur d'application. En résulterait ainsi un axe commercial structurant à rayonnement régional, aménagé en fonction de la circulation de transit.

En second lieu, la Plaza Delson, située au sud de la route 132 le long du boulevard Georges-Gagné, fait aussi partie du programme d'aménagement. Ce pôle commercial s'adresse à la fois à une clientèle locale et régionale en raison de la diversité des commerces qui s'y retrouvent. Cependant, ce pôle structurant de desserte locale et communautaire est aux prises avec une visibilité et une accessibilité limitées en raison de son retrait par rapport à la route 132. Par ailleurs, en raison des contraintes liées à son mode d'implantation (centre commercial de 1^{re} génération), la Plaza Delson ne possède plus autant de pouvoir d'attraction que jadis.

Le concept d'organisation spatiale élaboré vise donc à confirmer la vocation de ce pôle urbain mixte à desserte locale et communautaire en proposant des interventions afin de transformer la structure actuelle, à l'image des développements commerciaux plus récents. Toute intervention ou proposition a pour objectif de ramener le pôle d'activités à une échelle plus humaine, notamment en lui conférant un caractère multifonctionnel, en implantant des espaces publics de rassemblement et un mobilier urbain distinct, qui contribueront à l'animation et à l'ambiance du secteur.

La troisième partie du PPU se concentre sur le réaménagement du boulevard Georges-Gagné. En effet, dans la poursuite du réaménagement de la route 132 et des nouveaux développements qui sont prévus dans la partie nord de la municipalité, le boulevard Georges-Gagné sera prolongé et réaménagé de sorte qu'il deviendra la principale artère de circulation nord-sud de la ville, remplaçant ainsi la rue Principale.

Dans ce sens, le concept d'organisation spatiale vise à confirmer la vocation du boulevard Georges-Gagné en un nouvel axe principal nord-sud de la municipalité, améliorant ainsi les déplacements entre les différents pôles d'activités localisés de part et d'autre de la route 132. Un aménagement convivial à une échelle plus humaine permettra aux différents utilisateurs de s'approprier le boulevard et son cadre environnant. De plus, un réaménagement du boulevard Georges-Gagné dans sa partie sud améliorera l'interface entre les activités commerciales situées sur le côté ouest et le quartier résidentiel à l'est.

Dans cette optique, **3 grandes orientations d'aménagement** traduisent la vision d'aménagement et de développement du PPU, soit :

Principes directeurs	
1)	La requalification et la restructuration de la zone commerciale aux abords du boulevard urbain (route 132)
2)	L'établissement d'un pôle urbain mixte convivial de desserte locale
3)	Le prolongement et l'aménagement du boulevard Georges-Gagné en une artère principale et structurante

Pour chacune de ces orientations, **des objectifs et des moyens de mise en œuvre** ont été identifiés et sont contenus dans le programme particulier d'urbanisme.

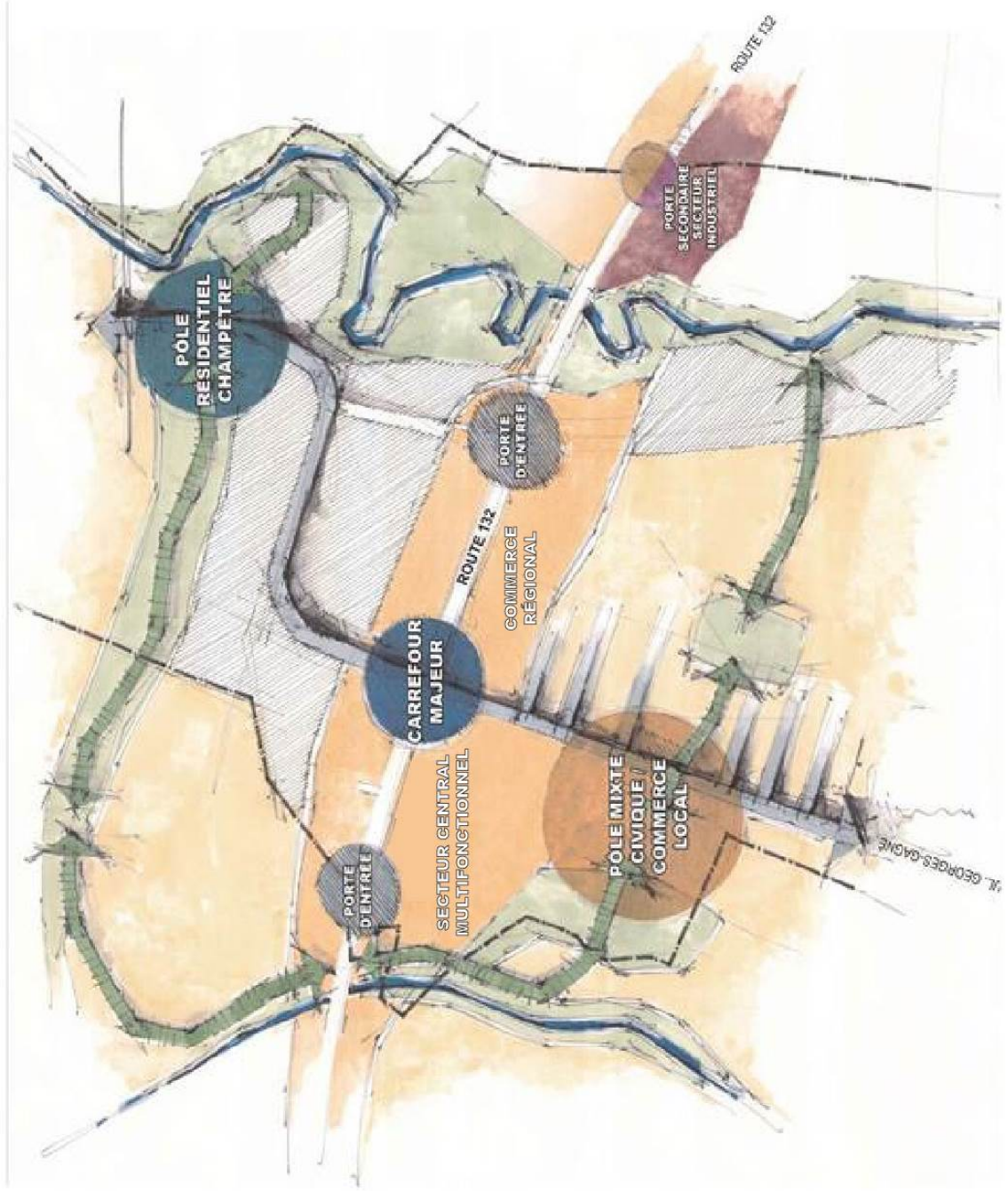
Le concept proposé est illustré au plan intitulé **Diagramme conceptuel**, présenté à la page suivante.

4.2.3 Les aires TOD autour des gares

La Ville de Delson comprend trois aires TOD (Transit-oriented development) sur son territoire. Les aires TOD se retrouvent autour des gares de Delson, de Candiac et de Saint-Constant. Ces secteurs feront l'objet d'une planification détaillée (PPU) en fonction des orientations, des objectifs et des moyens de mise en œuvre qui seront déterminés lors de l'élaboration de ces trois PPU. Les programmes particuliers d'urbanisme reposeront toutefois sur les objectifs identifiés à l'article 6.2.5 du présent document.

PLAN D'URBANISME 5

PLANS
DIAGRAMME CONCEPTUEL :
PPU DES ABOIS DE LA
ROUTE 132



5. AIRES D'AFFECTATION DU SOL ET DENSITÉS DE SON OCCUPATION

Les grandes orientations d'aménagement et les objectifs illustrés au concept d'organisation spatiale se concrétisent par la délimitation d'aires d'affectation et par la spécification de fonctions dominantes et de fonctions complémentaires.

Nomenclature des aires d'affectation

Chacune des aires d'affectation délimitée au *Plan 6 - Les aires d'affectation du sol* sont identifiées par une lettre indiquant la fonction dominante ainsi que par un chiffre (par exemple H1).

Affectations	
R	Résidentielle
C	Commerciale lourde
M	Multifonctionnelle
MS	Multifonctionnelle structurante
I1	Industrielle de prestige
I2	Industrielle légère
I3	Industrielle lourde
REC	Récréative
CO	Conservation
AE	Agricole - Extraction
P	Publique et institutionnelle

Règl. 900-1, 30 août 2017

Densité d'occupation du sol

La densité brute d'occupation du sol est prescrite essentiellement pour la fonction résidentielle et par un nombre minimal ou maximal de logements à l'hectare. La densité correspond au rapport d'une unité de mesure (nombre de logements) avec la superficie du terrain sur lequel l'usage est implanté.

Le tableau suivant définit les seuils minimaux de densité applicables pour le territoire de la Ville de Delson, en fonction du type de secteur.

Type de secteur	Seuil minimal de densité
Aire TOD	40 logements par hectare

Corridor de transport structurant de la route 132	40 logements par hectare
Corridor de transport de la rue Principale	30 logements par hectare
Autres secteurs	27 logements par hectare

Règl. 900-1, 30 août 2017

5.1 Affectation «Résidentielle» (R)

Affectation Résidentielle		
<i>Fonction dominante</i>	<i>Fonctions complémentaires</i>	<i>Densité d'occupation</i>
Habitation	Commerce petite surface Bureau non structurant Équipement institutionnel et communautaire non structurant Activité récréative intensive Activité récréative extensive Équipement et réseau d'utilité publique	Une densité brute moyenne minimale de 27 logements à l'hectare est prescrite pour les secteurs à développer. Pour les secteurs situés à proximité des gares existantes et projetées du train de banlieue et dans les aires TOD, la densité prescrite s'élève à 40 logements à l'hectare, à moins de contraintes limitant la densité résidentielle (ex. terrains contaminés). Pour les secteurs situés dans le corridor de transport en commun local de la rue Principale, la densité prescrite s'élève à 30 logements à l'hectare, à moins de contraintes limitant la densité résidentielle.
Dominance : 80 % de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.		

Règl. 900-1, 30 août 2017

5.2 Affectation «Multifonctionnelle» (M)

Affectation Multifonctionnelle		
<i>Fonction dominante</i>	<i>Fonctions complémentaires</i>	<i>Densité d'occupation</i>
Habitation	Commerce petite surface; Commerce moyenne surface; Bureau non structurant; Mixte non structurant; Équipement institutionnel et communautaire non structurant; Activité récréative intensive; Activité récréative extensive; Équipement et réseau d'utilité publique; Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels.	La réglementation d'urbanisme précisera les coefficients d'occupation du sol. Une densité brute moyenne minimale de 27 logements à l'hectare est prescrite. Pour les secteurs compris dans une aire TOD ou dans le corridor de transport structurant de la route 132, la densité prescrite s'élève à 40 logements à l'hectare, à moins de contraintes limitant la densité résidentielle. Pour les secteurs situés dans le corridor de transport en

		commun local de la rue Principale, la densité prescrite s'élève à 30 logements à l'hectare, à moins de contraintes limitant la densité résidentielle.
Dominance : 50 % de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante. Toutefois, dans les secteurs à développer, illustrés au plan 1 « Secteurs résidentiels de développement et zones prioritaires d'aménagement », 65% de la superficie doit être affecté à la fonction dominante.		

Règl. 900-1, 30 août 2017

5.3 Affectation «Multifonctionnelle structurante» (MS)

Affectation Multifonctionnelle structurante		
Fonction dominante	Fonctions complémentaires	Densité d'occupation
Habitation	Commerce petite surface; Commerce moyenne surface; Note : Les marchés d'alimentation dont la superficie de plancher brute totale se situe entre 3500 et 5000 mètres carrés sont autorisés dans l'aire d'affectation « Multifonctionnelle structurante » et ce même s'il est attaché avec un bâtiment commercial. Ils doivent limiter la superficie au sol à un maximum de plancher brute totale de 3 500 mètres carrés et limiter le nombre de cases de stationnement pouvant être réalisées à l'extérieur du bâtiment au maximum de cases permises pour une superficie de plancher brute totale de 3 500 mètres carrés. Bureau non structurant; Bureau structurant; Mixte non structurant; Mixte structurant; Industrie non polluante; Équipement institutionnel et communautaire structurant; Équipement institutionnel et communautaire non structurant; Activité récréative intensive; Activité récréative extensive; Équipement et réseau d'utilité publique; Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels.	La réglementation d'urbanisme précisera les coefficients d'occupation du sol. Une densité brute moyenne minimale de 27 logements à l'hectare est prescrite. Pour les secteurs compris dans une aire TOD ou dans le corridor de transport structurant de la route 132, la densité prescrite s'élève à 40 logements à l'hectare, à moins de contraintes limitant la densité résidentielle. Pour les secteurs situés dans le corridor de transport en commun local de la rue Principale, la densité prescrite s'élève à 30 logements à l'hectare, à moins de contraintes limitant la densité résidentielle.
Dominance : 50 % de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.		

Règl. 900-1, 30 août 2017

5.4 Affectation «Commerciale lourde» (C)

Affectation Commerciale lourde		
Fonction dominante	Fonctions complémentaires	Densité d'occupation
Commerce lourd Industrie légère	Industrie du transport Commerce moyenne surface Bureau non structurant Équipement et réseau d'utilité publique	La réglementation d'urbanisme précisera les coefficients d'occupation du sol.
Dominance : 60 % de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.		

Règl. 900-1, 30 août 2017

5.5 Affectation «Industrielle de prestige» (I1)

Affectation Industrielle de prestige		
Fonction dominante	Fonctions complémentaires	Densité d'occupation
Industrie de haute technologie, de recherche et développement	Industrie légère Commerce petite surface Bureau non structurant Équipement et réseau d'utilité publique	La réglementation d'urbanisme précisera les coefficients d'occupation du sol.
Dominance : 60 % de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.		

Règl. 900-1, 30 août 2017

5.6 Affectation «Industrielle légère» (I2)

Affectation Industrielle légère		
Fonction dominante	Fonctions complémentaires	Densité d'occupation
Industrie légère	Industrie du transport Note : Ces industries sont interdites dans un corridor de cent (100) mètres en bordure des autoroutes 15 et 30; Commerce lourd (activité para-industrielle); Commerce de petite et moyenne surface; Note : Dans les parcs industriels régis par la Loi sur les immeubles industriels municipaux, seuls les fonctions autorisées par cette loi peuvent être implantées. Dans tous les autres cas, les commerces suivants sont autorisés: commerces de services (centre sportif, comptoir bancaire, restaurants et autres) et établissements à caractère érotique;	La réglementation d'urbanisme précisera les coefficients d'occupation du sol.

	Bureau non structurant; Bureau structurant; Mixte non structurant; Note : Dans les aires d'affectations industrielles, la fonction Mixte non structurant exclut les activités résidentielles; Équipement et réseau d'utilité publique; Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels.	
Dominance : 60 % de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.		

Règl. 900-1, 30 août 2017

5.7 Affectation « Industrielle lourde » (I3)

Affectation Industrielle lourde		
<i>Fonction dominante</i>	<i>Fonctions complémentaires</i>	<i>Densité d'occupation</i>
Industrie lourde Commerce lourd	Industrie légère Industrie du transport Industrie légère; Industrie du transport; Commerce de petite et moyenne surface; Note : Dans les parcs industriels régis par la Loi sur les immeubles industriels municipaux, seuls les fonctions autorisées par cette loi peuvent être implantées. Dans tous les autres cas, les commerces suivants sont autorisés: commerces de services (centre sportif, comptoir bancaire, restaurants et autres) et établissements à caractère érotique; Bureau non structurant; Bureau structurant; Mixte non structurant; Note : Dans les aires d'affectations industrielles, la fonction Mixte non structurant exclut les activités résidentielles; Équipement et réseau d'utilité publique; Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels.	La réglementation d'urbanisme précisera les coefficients d'occupation du sol.
Dominance : 60 % de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.		

Règl. 900-1, 30 août 2017

5.9 Affectation «Récréative» (REC)

Affectation Récréative		
<i>Fonction dominante</i>	<i>Fonctions complémentaires</i>	<i>Densité d'occupation</i>
Activité récréative extensive Activité récréative intensive Activité de commerce de support à l'activité récréative principale Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels	Équipement institutionnel et communautaire non structurant Équipement et réseau d'utilité publique	N/A
Dominance : 80 % de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.		

5.10 Affectation «Conservation» (CO)

Affectation Conservation		
<i>Fonction dominante</i>	<i>Fonctions complémentaires</i>	<i>Densité d'occupation</i>
Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels	N/a	N/A
Dominance : Dominance : 90% de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.		

Règl. 900-1, 30 août 2017

5.11 Affectation «Agriculture-Extraction» (AE)

Affectation Agricole-extraction		
<i>Fonction dominante</i>	<i>Fonctions complémentaires</i>	<i>Densité d'occupation</i>
Activité d'extraction Agriculture et activités agricoles Activité récréative intensive Activité récréative extensive	Habitation, pour une personne physique dont la principale occupation est l'agriculture selon les règles de l'article 40 de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> Habitation, autre que celle de l'exploitant, en vertu des dispositions prévues à l'article 31.1 ou aux articles 101 à 105 de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> Autres usages et activités ayant obtenu une autorisation de la Commission de protection du territoire faisant l'objet de droits acquis en vertu de la <i>Loi sur la protection du territoire et les activités agricoles</i> Équipement et réseau d'utilité publique Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels	La réglementation d'urbanisme précisera les coefficients d'occupation du sol.
Dominance : La notion de dominance ne s'applique pas à l'affectation «Agriculture-Extraction – (AE)».		

Règl. 900-1, 30 août 2017

5.12 Affectation «Publique et institutionnelle » (P)

Affectation Publique et institutionnelle		
<i>Fonction dominante</i>	<i>Fonctions complémentaires</i>	<i>Densité d'occupation</i>
Équipement institutionnel et communautaire non structurant.	Activité récréative intensive. Activité récréative extensive. Équipement et réseau d'utilité publique. Activités de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels.	La réglementation d'urbanisme précisera les coefficients d'occupation du sol.
Dominance : La notion de dominance ne s'applique pas à l'affectation «Publique et institutionnelle».		

5.13 Grille des affectations et des fonctions

AFFECTATION	FONCTION	FONCTIONS																					
		Commerce de grande surface	Commerce de moyenne surface	Commerce de petite surface	Bureau structurant	Bureau non structurant	Mixte structurant	Mixte non structurant	Équipement institutionnel et communautaire structurant	Équipement institutionnel et communautaire non structurant	Industrie non polluante	Industrie légère	Industrie lourde	Industrie du transport	Aire d'extraction	Activité récréative intensive	Activité récréative extensive	Activité de commerce de support à la fonction dominante	Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels	Autres usages et activités		Équipement et réseau d'utilité publique	Dominance
Résidentielle	R	●		○	○			○				○						○	○		○	○	80%
Commerciale lourde	C			○	●	●		○					●		○						○	○	60%
Multifonctionnelle	M	●		○ ¹	○		○		○		○						○	○	○	○		○	50%
Multifonctionnelle structurante	MS	●		○	○	○	○	○	○	○	○	○					○	○	○	○		○	50%
Industrielle de prestige	I1			○	○			○				●	○								○	○	60%
Industrielle légère	I2			○	○	○	○		○ ²			●	○ ³	○ ⁴						○	○ ⁷	○	60%
Industrielle lourde	I3			○	○	○	○		○ ²			○	○ ³	○ ⁴	○ ³					○	● ⁷	○	60%
Récréative	REC										○							●	●	●	●	○	80%
Conservation	CO																			○	●		90%
Agricole Extraction	AE	○ ⁵														●		●	●	○	● ⁶	○	n/a
Publique Institutionnelle	P										●							○	○		○	○	n/a

Notes :

1 : Dans la portion de l'aire d'affectation Multifonctionnelle faisant également partie d'un centre-ville identifié au plan 3 « Concept d'organisation spatiale » du présent plan d'urbanisme.

2 : Dans les aires d'affectations industrielles, la fonction Mixte non structurant exclut les activités résidentielles.

3 : Distinctions entre les espaces régis par la Loi sur les immeubles industriels et les autres espaces.

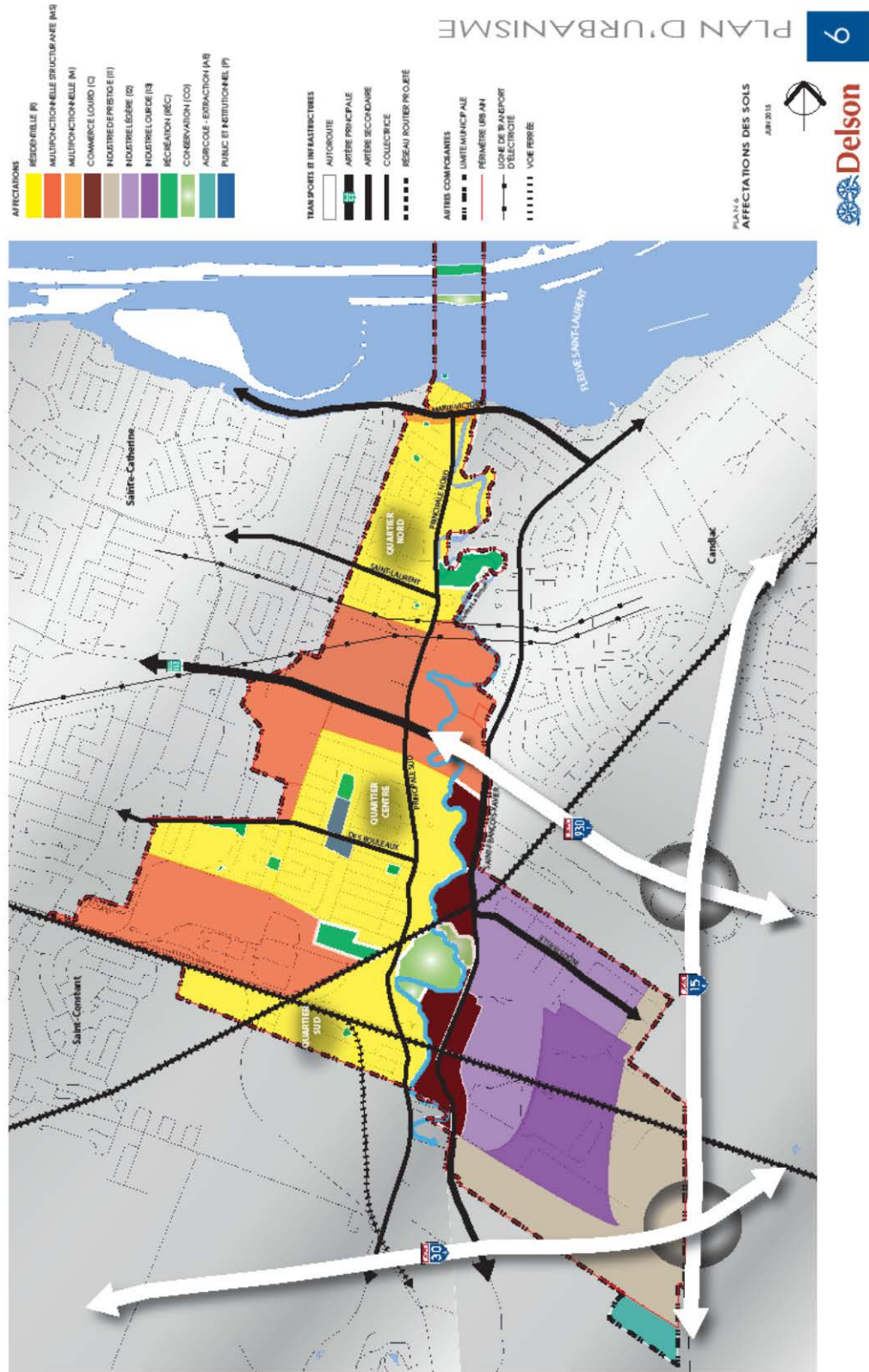
4 : Industries du transport interdites dans un corridor de 100 mètres en bordure des autoroutes 15 et 30 et de la route 132.

5 : En fonction des dispositions de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.

6 : Agriculture et Usages ayant obtenu une autorisation de la CPTAQ et faisant l'objet de droits acquis en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.

7 : Incluant les commerces lourds

Règl. 900-1, 30 août 2017



Règl. 900-1, 30 août 2017

6. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES ET OUTILS DE MISE EN ŒUVRE

Le schéma d'aménagement révisé (SAR) de la MRC de Roussillon contient plusieurs dispositions particulières qui doivent être intégrées au plan d'urbanisme et à la réglementation d'urbanisme. Ces dispositions sont relatives aux contraintes d'origine naturelle, aux contraintes d'origine anthropique ou visent à protéger des secteurs d'intérêt ou des zones sensibles. Ainsi, outre les dispositions générales, le plan et la réglementation d'urbanisme intègrent des dispositions normatives minimales et particulières du SAR applicables au territoire de la Ville de Delson.

6.1 Cadre de gestion de l'environnement

La réglementation d'urbanisme de la Ville de Delson doit se conformer aux dispositions particulières suivantes du schéma d'aménagement révisé (SAR) de la MRC de Roussillon :

- 6.1.1 Dispositions normatives applicables dans les aires comportant des risques d'inondation connus établis par les études municipales (article 4.4.3 et *plan 28b - Plaines inondables, secteurs de non-remblai, secteurs à risque d'érosion et de glissement de terrain et cours d'eau identifiés par la MRC de Roussillon et par les municipalités locales (feuillet 28b-1.1 à 1.8, 28b-c et 28b-3.1)* du SAR).
- 6.1.2 Dispositions normatives applicables dans les secteurs de non-remblai (article 4.4.4 et *plan 28b - Plaines inondables, secteurs de non-remblai, secteurs à risque d'érosion et de glissement de terrain et cours d'eau identifiés par la MRC de Roussillon et par les municipalités locales (feuillet 28b-1.1 à 1.8, 28b-c et 28b-3.1)* du SAR).
- 6.1.3 Dispositions normatives applicables dans les zones de risques d'érosion et de glissement de terrain (article 4.4.5.4 et *plan 28b - Plaines inondables, secteurs de non-remblai, secteurs à risque d'érosion et de glissement de terrain et cours d'eau identifiés par la MRC de Roussillon et par les municipalités locales (feuillet 28b-1.1 à 1.8, 28b-c et 28b-3.1)* du SAR).
- 6.1.4 Dispositions normatives applicables aux lotissements, constructions, ouvrages et travaux en bordure des cours d'eau (article 4.4.5 et *plan 15 – Zones de contraintes naturelles* du SAR).
- 6.1.5 Dispositions normatives applicables aux terrains contaminés (article 4.5.7 et *tableau 3-10 – Liste des terrains contaminés* du SAR).
- 6.1.6 Dispositions normatives applicables aux lieux de dépôts de matériaux secs (article 4.5.9, *tableau 3-13 – Liste des lieux de dépôts de matériaux secs* et *plan 16 – Zones de contraintes anthropiques* du SAR).
- 6.1.7 Dispositions normatives applicables aux lieux de transfert, de recyclage, de traitement et d'élimination des déchets dangereux (article 4.5.8 et *plan 16 – Zones de contraintes anthropiques* du SAR).
- 6.1.8 Dispositions normatives applicables aux zones de niveau sonore élevé (article 4.5.10

et *plan 16 – Zones de contraintes anthropiques* du SAR).

- 6.1.9 Dispositions normatives applicables aux territoires d'intérêt faunique et floristique (article 4.5.14 et *plan 19 – Sites et territoires d'intérêt esthétique et écologique* du SAR).
- 6.1.10 Dispositions normatives applicables à la gestion des corridors routiers (article 4.5.16 et *plan 20 - Hiérarchie du réseau routier supérieur* du SAR).
- 6.1.11 Dispositions normatives applicables aux réseaux majeurs d'infrastructure (article 4.5.19 et *plan 25 – Équipements et infrastructures de transport d'énergie et de télécommunications* du SAR).

6.2 Cadre de gestion de l'occupation du sol

Certains secteurs présentent, par leurs problématiques et leur importance, des caractéristiques particulières qui nécessitent une planification spécifique. Afin d'assurer un meilleur contrôle des caractéristiques de ces secteurs et de proposer des interventions adéquates, l'utilisation d'outils de planification s'impose.

6.2.1 Secteur de développement

Certains secteurs de développement sont soumis au dépôt d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE) et à l'élaboration d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) de façon à :

- prévoir une diversification des typologies résidentielles pour assurer la mixité sociale;
- exiger la présence de services d'aqueduc et d'égout avant d'autoriser une construction;
- faire assumer au promoteur entièrement le coût des infrastructures;
- prescrire une densité brute moyenne minimale de 27 logements / ha pour l'ensemble des secteurs à développer;
- prescrire, à proximité des gares existantes et projetées du train de banlieue, une densité brute minimale de 40 logements / ha, à moins de contraintes limitant la densité résidentielle.

Les secteurs visés sont les abords du futur boulevard urbain route 132, de l'autoroute 15 ainsi que les secteurs vacants voués au développement résidentiel (Secteurs A et D).

Les interventions qui seront effectuées dans ces secteurs devront respecter les conditions prévues au PAE applicable. Elles devront aussi se conformer aux dispositions relatives aux usages du sol, à l'implantation des bâtiments et à l'aménagement des terrains.

Règl. 900-1, 30 août 2017

6.2.2 Fonctions structurantes

Tout projet de commerce, bureau et équipement institutionnel et communautaire structurant, tel que défini à l'annexe terminologique, ne sera autorisé que si certaines règles sont respectées. Les dispositions normatives applicables aux fonctions structurantes à l'échelle régionale du schéma d'aménagement révisé (SAR) de la MRC de Roussillon (article 4.5.2) doivent être intégrées à la réglementation d'urbanisme.

Tout projet de commerce grande surface ou de bureau structurant, ainsi que tout équipement institutionnel ou communautaire structurant, ne sera autorisé que dans les secteurs prévus à cet effet au Plan 6 – Affectations des sols.

Pour les nouveaux projets, la Ville de Delson souhaite obtenir au préalable une analyse relativement aux impacts sur les déplacements motorisés ou non (circulation, sécurité, transport) avant de les autoriser. L'analyse devra minimalement contenir les éléments suivants :

- 1° Un portrait de la situation existante présentant, entre autres, les débits de circulation et le niveau de service aux intersections, ainsi que les équipements et services relatifs aux modes de déplacement collectifs et actifs;
- 2° Les impacts du projet sur la circulation du réseau routier supérieur (autoroutes, routes nationales, routes régionales et routes collectrices) et sur l'accessibilité de ces équipements, selon leur nature, pour les usagers de modes de déplacements collectifs ou actifs;
- 3° Les solutions et les mesures de mitigation proposées.

Règl. 900-1, 30 août 2017

6.2.3 Secteurs construits avant 1971

Le plan d'urbanisme privilégie l'identification des secteurs anciens nécessitant l'application de programme de revitalisation ou d'autres mesures d'interventions, tel qu'un programme particulier d'urbanisme (PPU) et/ou un règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale afin d'y améliorer la qualité de vie (secteur de redéveloppement résidentiel).

6.2.4 Secteur industriel

Les dispositions normatives applicables aux zones affectées à des fins industrielles ou de commerce lourd du schéma d'aménagement révisé (SAR) de la MRC de Roussillon (article 4.5.5) doivent être intégrées à la réglementation d'urbanisme.

Les dispositions normatives applicables aux aires d'affectations « Industrielle légère » et « Industrielle de transport » situées en bordure de la route 132 et des autoroutes 15 et 30 du schéma d'aménagement révisé (SAR) de la MRC de Roussillon (article 4.5.6 et *plan 26 – Affectations du sol et périmètre d'urbanisation du SAR*) doivent être intégrées à la réglementation d'urbanisme.

De plus, le plan d'urbanisme assujettit le secteur mono-industriel au dépôt d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE) dans l'éventualité de la cessation des activités

existantes ou d'une opération cadastrale.

Afin de favoriser la mise en œuvre des orientations et des interventions contenues dans le plan directeur pour le secteur industriel, le plan d'urbanisme y voit l'opportunité d'assujettir le secteur industriel à la réalisation d'un **programme particulier d'urbanisme** (PPU). Le PPU permet de réaliser une planification plus détaillée pour un secteur précis afin de mieux cerner les problèmes, de préciser les potentiels et les contraintes et de proposer des interventions d'aménagement détaillées et concrètes.

En effet, le PPU du secteur industriel de la Ville de Delson pourrait constituer un instrument de **mise en œuvre concrète et mobilisant** pour la mise en œuvre de la vision stratégique. Le PPU doit permettre d'enchâsser la vision du devenir du lieu à long terme, le détail des vocations souhaitables et les grandes interventions structurantes du territoire.

D'autre part, dans l'optique d'assurer la qualité des projets, le plan d'urbanisme assujettit le secteur industriel de Delson au respect des objectifs et critères de nature qualitatifs adoptés à l'intérieur d'un **plan d'intégration et d'implantation architecturale** (PIIA), en sus du respect des dispositions normatives des règlements d'urbanisme. Les objectifs et critères visent le lotissement, l'implantation des bâtiments, l'intégration architecturale, l'aménagement des terrains et la qualité de l'affichage, plus particulièrement là où le cadre réglementaire et normatif s'avère insuffisant.

Dans l'optique d'assurer la réalisation de la vision et des interventions prévues dans le cadre du *Plan directeur*, le **Programme triennal d'immobilisations** de la Ville de Delson établira les postes budgétaires relatifs à la réalisation de travaux d'infrastructures, du remembrement de terrains, d'acquisition d'immeubles, de travaux de rénovation industriels et d'aménagement du domaine public, en collaboration avec les partenaires concernés (la MRC de Roussillon, Ville de Candiac, partenaires publics, partenaires privés, etc.), le cas échéant.

6.2.5 Les zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement

Le plan d'urbanisme prévoit quatre programmes particuliers d'urbanisme (PPU) touchant les zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement:

- la requalification du pôle commercial Georges-Gagné Sud de la Ville de Delson, comprenant le corridor de la route 132;
- la planification du développement de l'aire TOD de la Gare de Delson, celle de la Gare de Candiac et celle de la Gare de Saint-Constant
- Le corridor de transport en commun local de la rue Principale.

Le PPU établit ainsi une vision d'aménagement englobante appuyée par des orientations et un diagramme conceptuel permettant de guider le redéveloppement optimal du site à l'étude.

Le contenu du PPU vise la concrétisation des huit objectifs suivants:

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

Lorsqu'une zone prioritaire d'aménagement ou de réaménagement est située à la fois sur le territoire de Delson et sur le territoire d'une municipalité voisine, la Ville de Delson compte consulter cette dernière afin de favoriser la cohérence des aménagements planifiés. La consultation portera notamment sur ce qui a trait :

- au tracé des collectrices et à la trame de rue générale (type de trame, octogonale, organique, etc.) ;
- à la localisation du cœur de quartier, les hauteurs des bâtiments ainsi que les densités associées à ce cœur ;
- aux principaux liens actifs pour se rendre au cœur de quartier ;
- à l'autorisation/interdiction de stationnement sur rue ;
- aux normes minimales sur le nombre de cases de stationnement pour tous les types d'activités;
- aux taux d'implantation et aux marges de reculs autorisés pour les terrains développables adjacents à la limite d'une municipalité locale touchée par une zone prioritaire d'aménagement ou de réaménagement.

Le programme particulier d'urbanisme contient :

- 1° Les affectations détaillées du sol et la densité de son occupation;
- 2° Le tracé projeté et le type des voies de circulation, des réseaux de transport, d'électricité, de gaz et de télécommunication;
- 3° La nature, l'emplacement et le type des équipements et des infrastructures destinés à l'usage de la vie communautaire;
- 4° La nomenclature des travaux prévus, leurs coûts approximatifs de réalisation et une indication des organismes concernés;
- 5° Les règles de zonage, de lotissement et de construction qui guideront

l'élaboration des règlements d'urbanisme. »

Règl. 900-1, 30 août 2017

6.2.6 Secteur central multifonctionnel

Le plan d'urbanisme prévoit un programme particulier d'urbanisme (PPU) visant la requalification du pôle commercial Georges-Gagné Sud de la Ville de Delson. Il s'inscrit dans la suite des actions posées par la Ville dans le cadre de son projet d'aménagement de l'aire TOD articulée autour de la route 132. Ce secteur constitue une des principales entrées de la Ville. Actuellement, le paysage y est peu attrayant, mais le réaménagement de la route 132 en boulevard urbain ainsi que l'implantation potentielle du service rapide par bus (SRB), qui comptera des stations aux abords du site, sont autant de conditions favorables à la création d'un secteur central multifonctionnel identitaire, de secteurs commerciaux d'ambiance et d'un nouveau milieu de vie distinctif.

Le PPU établit ainsi une vision d'aménagement englobante appuyée par des orientations et un diagramme conceptuel permettant de guider le redéveloppement optimal du site à l'étude.

La Ville profite de tous ces projets pour orchestrer une requalification complète du secteur en appliquant les principes du TOD (Transit-oriented development ou aménagement axé sur les transports en commun) dans une perspective de développement durable et responsable.

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur central multifonctionnel fait partie intégrante du présent plan d'urbanisme.

Règl. 900-1, 30 août 2017

6.2.7 Consultation citoyenne et vision d'aménagement : « Imaginons notre Delson

La Ville de Delson a réalisé une démarche de planification participative pour les aménagements à venir sur son territoire portant le nom « Imaginons notre Delson ». À la suite de cet exercice à travers lequel les citoyens ont été appelés à se prononcer sur des enjeux d'aménagement touchant notamment les zones prioritaires d'intervention, la densification, la mobilité active, les milieux de vie et les espaces publics.

À l'échelle de l'ensemble du territoire, les citoyens se sont prononcés en faveur d'une meilleure connexion des liens de transport, automobile et actif entre les quartiers de Delson, notamment par le prolongement du boulevard Georges-Gagné vers le nord et par la création d'un corridor de mobilité active jusqu'au fleuve. À cet égard, plusieurs souhaitent l'aménagement d'intersections et de traversées de rue plus sécuritaires, des pistes multifonctionnelles qui pourraient aussi bien accueillir les piétons que les cyclistes, ainsi que des meilleures connexions vers les points de

rencontre (par exemple, la gare, le centre-ville et le bord de l'eau).

En matière de densité résidentielle, les citoyens ont exprimé le souhait de voir une répartition des densités sur le territoire afin de permettre une meilleure harmonie entre les quartiers. À titre d'exemple, pour les abords de la rue Principale, ces derniers préconisent une densification sous forme de pochette de densité qui s'intègre au milieu de vie existant.

Sur le thème du verdissement et de l'embellissement, les citoyens ont identifié la rue Principale, la route 132 et le boulevard Georges-Gagné, comme axes prioritaires d'intervention. Ils souhaitent que ces artères soient plantées d'arbres offrant de l'ombre et de la fraîcheur aux passants. De nombreux citoyens ont aussi identifié les espaces naturels existants, plus précisément les boisés le long de la rivière La Tortue ainsi que ceux qui entourent l'entreprise Stella-Jones, comme des espaces à embellir en priorité.

En plus de ces lignes d'aménagement générales, des grands principes ont aussi été établis pour le secteur de planification détaillé de l'aire TOD du stationnement incitatif (Route 132 / Georges-Gagné). Ainsi, ces principes, qui sont intégrés au PPU, sont les suivants :

- 1° Les abords de la route 132 et du boulevard Georges-Gagné sont considérés comme des secteurs prioritaires d'interventions;
- 2° La vision de développement intègre le principe de mixité verticale, afin de favoriser la création d'un milieu de vie complet;
- 3° Le concept d'aménagement mise sur la création d'un pôle civique;
- 4° Une place centrale et des lieux de rassemblements permettent de favoriser les interactions sociales et les échanges;
- 5° Des petits parcs, des aires de jeux et des espaces verts de proximité sont prévus à plusieurs endroits afin de desservir l'ensemble des citoyens actuels et futurs du secteur;
- 6° L'aménagement du secteur prévoit la création de connexions et d'interrelations entre les modes différents modes de transport;
- 7° Des liens actifs, sous forme de pistes multifonctionnelles, de pistes cyclables ou de trottoirs permettent sont prévues et intégrés aux réseaux existants;
- 8° La répartition de l'emprise publique favorise une diminution de la place accordée à l'automobile, au profit des modes de déplacements actifs.

6.3 Plan d'action

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

Projet d'aménagement et de développement	Intervenant(s)	Échéancier *		
		Court	Moyen	Long
Plan de réaménagement des pôles locaux de commerces et services	Ville de Delson, partenaires privés	•	•	
Plan d'aménagement de la vitrine autoroutière 15 et 30	Ville de Delson, partenaires privés		•	•
Plan de réaménagement des abords du Chemin Saint-François-Xavier (identification des stratégies d'aménagement)	Ville de Delson, partenaires privés		•	•
Favoriser la réhabilitation du lieu d'enfouissement sanitaire (LES), afin de contribuer au redéveloppement du site, par l'aménagement d'une tranchée de captage dans la partie est de l'ancien site du LES, afin de contenir la migration potentielle des gaz (programme d'infrastructures).	Ville de Delson, partenaires privés			•

Politique et programme	Intervenant(s)	Échéancier *		
		Court	Moyen	Long
Mise à jour du programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur commercial Georges-Gagné / Route 132	Ville de Delson, partenaires privés	•		
Programme particulier d'urbanisme (PPU) pour les aires TOD autour des gares	Ville de Delson, partenaires privés		•	•
Programme particulier d'urbanisme (PPU) ou autres moyens de mise en œuvre applicables au secteur de redéveloppement résidentiel en bordure de la rivière de la Tortue (rues Bisailon / Lefebvre)	Ville de Delson, partenaires privés		•	•
Programme de revitalisation (rénovation) du cadre bâti des secteurs anciens	Ville de Delson, partenaires publics		•	•
Mesures de mitigation aux abords des zones de contraintes industrielles (zones tampons, plantations, etc.)	Ville de Delson, partenaires privés		•	
Programme d'entretien de la forêt urbaine et de plantation d'arbres	Ville de Delson	•	•	•
Plan directeur des parcs, espaces verts et du réseau récréatif	Ville de Delson, partenaires privés	•		

Politique et programme	Intervenant(s)	Échéancier *		
		Court	Moyen	Long
Plan de transport : Hiérarchie routière et Plan directeur des rues, de la circulation lourde, du réseau cyclable Programme d'infrastructures (prolongements routiers et réfections)	Ville de Delson, partenaires privés	•	•	•
Plan de gestion environnementale (aires d'intérêt faunique et floristique)	Ville de Delson, partenaires publics et privés	•	•	
Plan de conservation des milieux humides	Ville de Delson, partenaires publics et privés	•	•	
Guide d'interprétation des dispositions de la <i>Politique sur la protection des rives, du littoral et des plaines inondables</i>	Ville de Delson, partenaires publics et privés	•	•	•
Programme d'aménagement du domaine public	Ville de Delson, partenaires privés	•	•	•
Révision et élaboration de dispositions normatives (PIIA) pour le secteur industriel afin d'harmoniser et améliorer la qualité du cadre bâti au sein du secteur industriel déjà établi.	Ville de Delson, partenaires privés	•		
Programme de rénovation industrielle	Ville de Delson, partenaires privés	•	•	•
Élaborer, afin d'améliorer l'accessibilité et désenclaver la partie du secteur industriel situé au sud de l'emprise ferroviaire du CP, les programmes suivants : - programme d'acquisition d'immeubles; - procédure de remembrement des terrains; - programme d'infrastructures; - programme d'aménagement du domaine public.	Ville de Delson	•	•	•
Favoriser un lotissement intégré et harmonisé le long du corridor de la route 132 : - la mise en œuvre d'un programme d'acquisition d'immeubles; - la réalisation de la procédure de remembrement des terrains nouvellement acquis; - la révision des dispositions réglementaires.	Ville de Delson, MTQ, Ville de Saint-Constant, Ville de Sainte-Catherine, partenaires privés	•	•	
Optimiser l'occupation des terrains au carrefour des autoroutes 15 et 30 par : - l'établissement d'une stratégie de redéveloppement des grandes entreprises occupant de grands espaces; - modifier les affectations du sol au plan d'urbanisme et réviser les dispositions réglementaires; - la gestion des droits acquis.	Ville de Delson, partenaires privés		•	•
Réserver le développement du site du dépôt de matériaux secs (DMS) au développement d'industries créatrices d'emploi par la révision des dispositions réglementaires notamment quant aux techniques de construction adaptées aux conditions du terrain.	Ville de Delson		•	•

Politique et programme	Intervenant(s)	Échéancier *		
		Court	Moyen	Long
Favoriser la réhabilitation du lieu d'enfouissement sanitaire (LES), afin de contribuer au redéveloppement du site, par : <ul style="list-style-type: none"> - le maintien des mesures actuelles de gestion environnementale du site; - la révision des dispositions normatives quant aux techniques de construction adaptées aux conditions du terrain. 	Ville de Delson, partenaires privés		•	•
Étude	Intervenant(s)	Échéancier *		
		Court	Moyen	Long
Étude visant la délimitation précise des zones d'érosion et de glissement de terrain en bordure de la rivière de la Tortue	Ville de Delson, partenaires publics et privés	•	•	
Réfection du chemin Saint-François-Xavier et du boulevard Georges-Gagné Sud	Ville de Delson, partenaires publics et privés	•	•	

Règl. 900-1, 30 août 2017

Représentation	Intervenant(s)	Échéancier *		
		Court	Moyen	Long
Représentation auprès des autorités compétentes de manière à officialiser l'aménagement d'un échangeur autoroutier (A-15/A-30)	Ville de Delson, Ville de Candiac, partenaires publics (ministère des Transports et autres)	•		
Poursuivre les démarches en cours pour réaliser le réaménagement de la route 132 en boulevard urbain	Ville de Delson, partenaires publics (ministère des Transports et autres)	•	•	•
Établissement d'une table de concertation et de suivi pour la planification de la voie d'accès au réseau supérieur	Ville de Delson, Ville de Candiac, partenaires publics (ministère des Transports et autres)	•		

7. INDEX TERMINOLOGIQUE

A.

Activité	Le terme « activité » réfère aux activités économiques réalisées sur un territoire (commerces et services, bureaux, industries, institutions, etc.) auxquelles s'ajoute l'habitation, et qui ensemble permettent à une entité urbaine d'exercer ses fonctions au sein d'une agglomération urbaine. La tenue d'une activité sur un terrain ou dans un bâtiment entraîne généralement différents usages. (Voir aussi : Usage)
Activité de commerce de support à l'activité récréative principale	Les usages de cette fonction sont autorisés dans la mesure où les produits vendus et les services offerts visent à desservir la clientèle fréquentant les activités récréatives. De manière non limitative, les usages visés sont de type : casse-croûte et service de restauration, service de location d'équipements récréatifs légers tels que bicyclette, ski de fond et autres.
Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels	Seules les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrage écologique et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées
Activité récréative extensive	Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction.
Activité récréative intensive	Les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que des bâtiments et/ou des aménagements considérables. Les golfs, les terrains de pratique de golf, les bases de plein air, les marinas, les musées et les campings font notamment partie de cette fonction.
Affectation (aire d')	Toute partie du territoire destinée à être utilisée selon une vocation déterminée par les fonctions qui y sont autorisées.
Aire TOD (transit-oriented development)	Aire identifiée au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) qui est soumise à l'atteinte de principes inspirés du transit-oriented development. L'aire TOD identifiée par la CMM possède un rayon minimal d'un kilomètre autour d'un point d'accès au transport en commun lorsqu'il est desservi par le train et de 500 m lorsqu'il est desservi par un service d'autobus. (voir aussi TOD).

B.

Bureau non structurant	C'est-à-dire tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1000 mètres carrés.
Bureau structurant	C'est-à-dire tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est de 1000 mètres carrés ou plus.

C.

Cœur de quartier	Lieu d'un quartier, aisément accessible à pied à partir de chacune des parties de ce dernier, où se concentrent principalement, mais non exclusivement, les activités à caractère public (commerces, services) ainsi que les équipements (institutions, etc.) et espaces publics.
Commerce lourd	Tous les commerces comportant des nuisances (mécanique automobile, débosselage, récupération de pièces automobiles, stationnement de véhicules lourds et autres) et les commerces nécessitant de grandes surfaces de montre à l'extérieur (vente de maisons mobiles et roulottes, cours à bois et autres).
Commerce grande surface	Tous les bâtiments utilisés presque exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est de plus de 3 500 mètres carrés.
Commerce moyenne surface	Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est située entre 1000 et 3 500 mètres carrés inclusivement
Commerce petite surface	Tous les bâtiments utilisés exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1000 mètres carrés.
Corridor (de transport en commun métropolitain) structurant	<p>Un corridor (de transport en commun métropolitain) structurant est une bande de territoire, large d'environ 1 kilomètre, desservie par une voie de circulation dont l'importance lui permet de supporter des parcours de transport en commun en mode lourd et de structurer, à court et à long terme, l'urbanisation et la densification aux échelles métropolitaines, régionales (MRC), locales (municipalité) et du voisinage (quartier). Il existe également des corridors de transport en commun ayant une influence plus locale. Ceux-ci diffèrent des corridors (de transport en commun métropolitain) structurants par la différence du mode de transport utilisé. La plupart du temps, il s'agit de lignes locales d'autobus.</p> <p>(Voir aussi : Transport en commun, Transport en commun structurant) Source : Vivre en Ville</p>

D.

Densité résidentielle (brute ou nette)	<p>La densité résidentielle brute se définit comme le rapport entre le nombre de logements d'un quartier ou d'un projet résidentiel et la superficie totale de ce dernier, activités non résidentielles et espaces publics inclus. Puisqu'elle fournit un portrait global d'un quartier, cette mesure peut être utilisée pour évaluer la rentabilité des espaces et des équipements publics mis en place dans ce quartier.</p> <p>La densité résidentielle nette, qui ne considère que les espaces constructibles du quartier en excluant les activités non résidentielles et les espaces publics, ne peut être utilisée que pour évaluer la rentabilité des investissements effectués sur les sites privés (les projets résidentiels). Les milieux humides ainsi que les aires protégées où l'usage résidentiel est prohibé ne doivent pas être inclus dans le calcul de la densité résidentielle brute.</p> <p>Source : Vivre en Ville (2013). Retisser la ville : [Ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun, p.69.</p>
--	--

E.

Équipement et réseau d'utilité publique	Équipement et/ou réseau répondant aux besoins d'intérêt général et géré par une organisation publique.
Équipement institutionnel et communautaire non structurant	C'est-à-dire les grands équipements gouvernementaux et para-gouvernementaux tels que les hôpitaux autres que privés, les palais de justice, les universités, les cégeps, les autres établissements publics d'enseignement postsecondaire et tout autre équipement considéré comme structurant à l'échelle régionale ainsi que les équipements institutionnels offrant une desserte intermunicipale et les bureaux administratifs gouvernementaux et para-gouvernementaux dont la superficie de plancher brute est de 1 500 mètres carrés et plus.
Équipement institutionnel et communautaire structurant	Les grands équipements gouvernementaux et paragouvernementaux tels que les hôpitaux autres que privés, les palais de justice, les universités, les cégeps, les autres établissements publics d'enseignement post-secondaire et tout autre équipement considéré comme structurant à l'échelle régionale ainsi que les équipements institutionnels offrant une desserte intermunicipale et les bureaux administratifs gouvernementaux et paragouvernementaux dont la superficie de plancher brute est de 3 000 mètres carrés et plus.

F.

Fonction complémentaire	La notion de fonction complémentaire implique qu'un pourcentage maximal de la superficie totale d'une aire d'affectation soit affecté par la ou les fonctions complémentaires permises dans l'aire d'affectation. Ce principe est valable à moins qu'une spécification contraire soit mentionnée pour une aire d'affectation particulière.
Fonction dominante	La notion de dominance implique qu'un pourcentage minimal de la superficie totale d'une aire d'affectation soit affecté par la ou les fonctions dominantes permises dans l'aire d'affectation. Ce principe est valable à moins qu'une spécification contraire soit mentionnée pour une aire d'affectation particulière.
Fonction (usage)	L'utilisation principale d'un terrain, d'un bâtiment, d'une construction.

I.

Industrie	Les activités industrielles, les activités para-industrielles et les activités de recherche qui répondent aux exigences de la <i>Loi sur les immeubles industriels</i> .
Industrie légère	C'est-à-dire toutes les industries dont l'activité occasionne très peu d'incidences sur le milieu environnant, ne cause ni bruit, ni poussière, ni odeur à la limite du terrain où les entreprises industrielles ou para-industrielles sont implantées.
Industrie non polluante	C'est-à-dire une industrie qui ne fabrique et ne transforme aucune matière dangereuse ou qui n'a pas recours à un procédé industriel utilisant régulièrement une ou des matières dangereuses identifiées à l'annexe 4 du Règlement sur les matières dangereuses du gouvernement du Québec et dont l'activité ne cause ni bruit (inférieur ou égale à 55 décibels), ni

poussière, ni odeur à la limite du ou des terrains. Les municipalités devront intégrer à leur réglementation d'urbanisme des dispositions visant à minimiser les nuisances potentielles sur le voisinage, particulièrement en ce qui a trait au bruit, à la poussière, aux odeurs, à la lumière, à la chaleur émanant de procédés industriels et au transport par véhicules lourds.

Industrie du transport

Les industries dont l'activité principale et première est reliée au transport des marchandises.

Industrie de prestige

Les activités de haute technologie, de recherche et développement comprennent les établissements ayant les caractéristiques suivantes :

- établissement de recherche et développement scientifique et technologique (laboratoire, centre administratif, formation/éducation, service auxiliaire et de soutien, etc.);
- établissement de fabrication technologique (industrie légère intensive en R&D, production expérimentale, service auxiliaire et de soutien, etc.);
- sièges sociaux et régionaux d'entreprises à caractère technologique.

Ces établissements présentent des caractéristiques de haute performance environnementale (architecture des bâtiments et aménagement paysager du site de très bonne qualité, aucune émission de poussière, d'odeur, de vapeur, de vibration, etc.). De plus, les fonctions d'entreposage, de distribution et d'assemblage n'étant pas en lien direct avec l'établissement et le bâtiment concernés ne sont pas autorisées

Industrie légère

Les industries dont l'activité occasionne très peu d'incidences sur le milieu environnant ne causent ni bruit, ni poussière, ni odeur à la limite du terrain où les entreprises industrielles ou para-industrielles sont implantées. Dans le cas des espaces industriels régis par la *Loi sur les immeubles industriels*, les seules fonctions autorisées sont les activités industrielles, les activités para-industrielles et les activités de recherche qui répondent aux exigences de cette même loi.

M.**Mixité (des activités)**

La mixité des activités réfère à la diversité d'activités qu'on retrouve dans un lieu, à l'intérieur d'un même bâtiment (mixité verticale) ou sur une même rue (mixité horizontale). La mixité des activités d'un lieu entraîne l'utilisation de ce dernier à différentes fins (mixité d'usage) et est une condition essentielle à ce que l'entité urbaine auquel appartient ce lieu exerce une diversité de fonctions et devienne un milieu de vie complet. (Voir aussi : Activité, Fonction, Usage) Source : Vivre en Ville

Mixte non structurant

C'est-à-dire tous les bâtiments utilisés aux fins de deux activités ou plus parmi les activités résidentielles, commerciales, de bureaux, institutionnelles et communautaires, pour lesquels la superficie brute totale de plancher du bâtiment est inférieure à 3000 mètres carrés

Mixte structurant

C'est-à-dire tous les bâtiments utilisés aux fins de deux fonctions ou plus parmi les fonctions résidentielles, commerciales, de bureaux, institutionnelles et communautaires, pour lesquels la superficie brute totale de plancher du bâtiment est de 3000 mètres carrés ou plus

P.**Plan d'urbanisme**

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

R.**Règlement d'urbanisme**

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

- règlement de zonage (art. 113 et ss.);
- règlement de lotissement (art. 115 et ss.);
- règlement de construction (art. 118 et ss.);

- règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) (art. 145.9 et ss.);
- règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) (art. 145.1 et ss.);
- règlement sur les dérogations mineures (art. 145.1 et ss.);
- règlement sur les conditions d'émission des permis (art. 116).

T.

Transit-Oriented Development

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). Les TOD sont des secteurs regroupant une mixité d'activités à l'intérieur d'un rayon déterminé, en mélangeant les habitations aux commerces, aux bureaux ainsi qu'aux espaces et équipements publics au sein d'environnements « marchables. 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 par l'automobile. Le TOD peut être un nouveau projet ou un redéveloppement selon une conception facilitant l'usage des transports collectifs et actifs.

Transport actif

Les modes de transport actif sont ceux qui ne sont pas motorisés ; par exemple la marche et le vélo. Source : Vivre en Ville

Transport collectif

Ensemble des modes de transport mettant en oeuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes

Transport en commun

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

Transport en commun structurant

Un réseau de transport en commun est dit structurant lorsque :

- il offre une desserte à haut niveau de service grâce à :

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

- il assure les déplacements d'une part significative de la population ;

- il a le pouvoir d'influencer l'occupation du territoire, par exemple,

en favorisant la densification des villes existantes. (Voir aussi :
Transport en commun)

Source : Vivre en Ville (2013). Retisser la ville : [Ré]articuler
urbanisation, densification et transport en commun, p.52. »;

U.

Usage

Utilisation qui est faite d'un terrain, d'un bâtiment, d'une construction dans le
cadre d'une activité. (cf. Activité) Source : Vivre en Ville ».

Règl. 900-1, 30 août 2017

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent règlement entre en vigueur conformément à la Loi.

M. Gilles Meloche
Maire

Me Chantal Bergeron
Greffière

CERTIFICAT D'APPROBATION (Art. 357 L.C.V.)

Nous, soussignés, Gilles Meloche, maire et Chantal Bergeron, greffière de la Ville de Delson, attestons que le
règlement ci-dessus a reçu les approbations requises aux dates ci-après mentionnées :

Adoption du règlement : 14 octobre 2014

Approbation par la MRC de Roussillon : 29 octobre 2014

Approbation par les personnes habiles à voter : non requis

Certificat de conformité de la MRC de Roussillon et entrée en vigueur : 12 décembre 2014

Publication : 17 décembre 2014

EN FOI DE QUOI, ce certificat est donné le _____ jour du mois de _____ deux
mille quatorze.

Gilles Meloche, maire

Me Chantal Bergeron, greffière

**ANNEXE A – PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU
SECTEUR CENTRAL MULTIFONCTIONNEL / PÔLE COMMERCIAL
GEORGES-GAGNÉ SUD**

Section 1

INTRODUCTION

Section 2

DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

Section 3

GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Section 4

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

AIRES D'AFFECTATION DU SOL ET DENSITÉS DE SON OCCUPATION

Section 6

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES ET OUTILS DE MISE EN OEUVRE

Section 7

INDEX TERMINOLOGIQUE

Annexe A

*PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU)
DU SECTEUR CENTRAL MULTIFONCTIONNEL
/ PÔLE COMMERCIAL GEORGES-GAGNÉ SUD*