



PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE BELOEIL RÈGLEMENT NUMÉRO 1666-00-2011

CODIFICATION ADMINISTRATIVE

Ce document constitue une codification administrative et n'a aucune valeur légale. Elle a été confectionnée dans le seul but de faciliter la lecture quant à la compréhension des textes réglementaires applicables. Seul le règlement original ainsi que ses amendements ont une valeur légale.

À titre indicatif, la référence utilisée dans le texte désigne le numéro du règlement modificateur et l'article apportant la modification. La date précise de l'entrée en vigueur du règlement modificateur est indiquée ci-dessus. Lorsque le règlement est modifié par résolution, le numéro du règlement modificateur, ainsi que l'article apportant la modification, sont remplacés par le numéro de la résolution en question. Bien que la référence soit indiquée à la fin de l'article concerné, elle vise toutes les modifications apportées audit article.

AVIS DE MOTION : 20 février 2012
ADOPTION : 27 février 2012
ENTRÉE EN VIGUEUR: 29 juin 2012

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION	1
2.	DISPOSITION DÉCLARATOIRES, INTERPRÉTATIVES ET ADMINISTRATIVES.....	3
2.1	DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES	3
2.1.1	Titre du règlement	3
2.1.2	Territoire assujetti.....	3
2.1.3	Abrogation	3
2.1.4	Objectifs	3
2.1.5	Validité	3
2.1.6	Éléments graphiques.....	3
2.2	DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES.....	3
2.2.1	Structure du règlement.....	3
2.2.2	Division du territoire en aires d'affectation du sol	4
2.2.3	Interprétation des limites des aires d'affectation du sol.....	4
2.2.4	Unités de mesure	4
3.	PORTRAIT DU TERRITOIRE.....	5
3.1	CADRE TERRITORIAL.....	5
3.1.1	Le périmètre d'urbanisation et la zone agricole permanente	5
3.1.1-1	Les espaces vacants à redévelopper	6
3.1.2	Le cadre naturel	6
3.1.3	Les réseaux de transports	7
3.2	FONCTIONS ET OCCUPATIONS DU TERRITOIRE	12
3.2.1	Une dynamique démographique relativement faible dans un contexte de fort développement de la MRC.....	12
3.2.2	Un milieu de vie marqué par la fonction résidentielle	14
3.2.3	Un parc résidentiel ancien mais de qualité.....	14
3.2.4	La présence de secteurs commerciaux et industriels structurants	15
3.2.5	Des déplacements domicile/travail de proximité et majoritairement motorisés	16
3.2.6	Des équipements et service de qualité.....	17
3.2.7	Une fonction agricole structurante.....	17
3.3	CARACTÈRE ET IDENTITÉ	17
3.3.1	Un paysage de référence et un panorama d'exception.....	17
3.3.2	Un riche patrimoine architectural, urbain et naturel, témoin de l'histoire de Beloeil.....	18
3.3.3	Le Vieux-Beloeil : un noyau villageois à l'identité forte et aux qualités préservées.....	18
4.	ENJEUX ET PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT	21
5.	VISION D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT	21
6.	ORIENTATIONS ET OBJECTIFS DE PLANIFICATION ET D'AMÉNAGEMENT	22
7.	CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE	38
7.1	UN CENTRE-VILLE FORT, DYNAMIQUE ET ANIMÉ.....	38
7.2	DES ENTRÉES DE VILLE ET DES PARCOURS D'ENTRÉE DE VILLE SOULIGNÉS ET MIS EN VALEUR.....	39
7.3	DES PARCOURS SIGNIFICATIFS REVALORISÉS	39
7.4	DES AXES MUNICIPAUX À RECALIBRER.....	40
7.5	DES SECTEURS À REQUALIFIER POUR UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	40
7.6	UNE VITRINE AUTOROUTIÈRE RESTRUCTURÉE ET CONSOLIDÉE	40
8.	CADRE DE GESTION.....	44
8.1	PÉRIMÈTRE D'URBANISATION	44
8.1-1	DENSITÉ D'OCCUPATION DU SOL.....	44

8.1.1-1	Seuils minimaux de densité d’occupation du sol.....	44
8.1.2-1	Exclusion des seuils minimaux d’occupation du sol.....	45
8.1.3-1	Méthode de calcul des seuils minimaux d’occupation du sol	45
8.2	GRANDES AFFECTATIONS DU SOL.....	47
8.2.1	Nomenclature des aires d’affectation	47
8.2.2	Synthèse de la compatibilité des aires d’affectation du sol et des fonctions.....	59
8.3	OUTILS DE MISE EN ŒUVRE.....	60
8.3.1	Outils de planification particulière.....	60
8.3.2	Outils réglementaires.....	61
8.3.3	Synthèse des outils de mise en œuvre à mobiliser par secteurs municipaux	62
8.4	DISPOSITIONS RELATIVES AUX CONTRAINTES PARTICULIÈRES À L’OCCUPATION DU SOL.....	66
8.4.1	Les plaines inondables	66
8.4.2	Les zones à risque de mouvement de terrain.....	66
8.4.3	Les terrains contaminés	67
8.4.4	Les zones de niveau sonore élevé.....	67
8.4.5	Les équipements et réseaux majeurs d’infrastructures	67
9.	PROGRAMME PARTICULIER D’URBANISME RELATIF AU BOULEVARD SIR-WILFRID-LAURIER ...	67
9.1	CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT	67
9.1.1	Localisation du secteur d’étude.....	68
9.2	PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME PARTICULIER D’URBANISME	68
9.3	PROBLÉMATIQUE ET ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT	69
9.3.1	Structure commerciale.....	69
9.3.2	Cadre physique	69
9.3.3	L’environnement global du centre-ville.....	69
9.3.4	Le boulevard sir-wilfrid-laurier	69
9.4	VISION DE DÉVELOPPEMENT ET ORIENTATIONS.....	70
9.4.1	Énoncé de principe.....	70
9.4.2	Orientations d’aménagement.....	70
9.5	CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT	71
9.5.1	Réaménagement du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier.....	71
9.5.2	Consolidation du réseau cyclable	73
9.5.3	Interventions ponctuelles	74
9.6	AFFECTATION DES SOLS.....	75
9.6.1	L’affectation « habitation – moyenne densité ».....	75
9.6.2	L’affectation « commerce »	76
9.6.3	L’affectation « institution ».....	76
9.7	CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE.....	77
10.	PLAN D’ACTION	78
10.1	ORIENTATION 1 : OPTIMISER LA QUALITÉ ET LA DIVERSITÉ DU CADRE DE VIE DANS UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE	78
10.2	ORIENTATION 2 : REDÉFINIR L’IMAGE DE LA VILLE À LA HAUTEUR DE SON POTENTIEL SELON UNE APPROCHE ENVIRONNEMENTALE	86
10.3	ORIENTATION 3 : REPOSITIONNER LES ASSISES DE LA STRUCTURE ÉCONOMIQUE DE LA VILLE PUR UN DÉVELOPPEMENT COHÉRENT ET RENFORCÉ	87
10.4	ORIENTATION 4 : DÉVELOPPER UN CENTRE-VILLE FORT, DYNAMIQUE ET ANIMÉ	90
11.	DISPOSITION FINALE : ENTRÉE EN VIGUEUR.....	94

1. INTRODUCTION

Un nouveau plan d'urbanisme pour Beloeil

La Municipalité régionale de comté (MRC) de La Vallée-du-Richelieu a adopté son schéma d'aménagement révisé (SAR) le 7 septembre 2006. Ce document est entré en vigueur le 7 février 2007.

Conformément aux dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q. c. A-19-1) (LAU), le conseil de toute municipalité dont le territoire est compris dans celui de la MRC doit, dans les deux ans qui suivent l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement révisé (SAR), adopter tout règlement de concordance nécessaire pour tenir compte de la révision du schéma (art. 59, LAU).

Cette obligation légale représente pour Beloeil l'opportunité de réviser sa réglementation d'urbanisme datant du début des années 90, de se doter d'outils adaptés aux enjeux auxquels est aujourd'hui confronté le territoire et d'intégrer la vision d'aménagement et de développement souhaitée par la Ville pour les prochaines années. Ce document est la première étape du processus de révision qui aboutira à l'adoption d'une nouvelle réglementation d'urbanisme.

Compte tenu du temps nécessaire pour repenser le plan et l'ensemble de ses règlements d'urbanisme en intégrant les dispositions du schéma d'aménagement révisé (SAR), la Ville de Beloeil a demandé et obtenu, conformément à l'article 239 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q. c. A-19-1) (LAU), une extension du délai pour la réalisation de cet exercice.

LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT (SAD)

Le schéma d'aménagement et de développement est le document majeur de planification du territoire régional. Il fixe les principes directeurs d'aménagement et de développement d'une municipalité régionale de comté (MRC) et permet de coordonner l'ensemble des actions concernant les municipalités composant le territoire, le gouvernement et ses mandataires. Il repose sur une vision stratégique du développement économique, social, culturel et environnemental du territoire.

Lorsqu'un schéma d'aménagement et de développement entre en vigueur, son conseil doit s'assurer que les plans et règlements d'urbanisme des municipalités composant la MRC y soient conformes.

Conformément aux dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q. c. A-19-1) (LAU), le schéma d'aménagement et de développement doit être révisé tous les cinq ans. L'adoption et l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) est l'aboutissement de ce processus de révision.

Source : Site internet du Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT), http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement/outils/amen_outi_plan_sche.asp

La portée légale du plan d'urbanisme

Le plan d'urbanisme est le document le plus important de la municipalité en matière de planification et d'aménagement du territoire.

Il s'agit d'un outil permettant au conseil municipal de :

- Compléter et préciser la planification du territoire définie dans le schéma d'aménagement révisé (SAR);
- Communiquer la vision de développement et d'aménagement de la municipalité à ses partenaires;
- Définir l'organisation d'ensemble du territoire municipal;
- Coordonner les interventions et les investissements des différents services municipaux;

- Définir les politiques d'intervention en matière d'implantation d'équipements ou d'infrastructures;
- Communiquer les intentions à la base de l'élaboration des outils de contrôle que sont les règlements d'urbanisme (zonage, lotissement, implantation et intégration architecturale, etc.).

Conformément à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q. c. A-19-1) (LAU), le plan d'urbanisme doit se conformer aux objectifs et aux dispositions du document complémentaire du schéma d'aménagement révisé (SAR) de la MRC de La Vallée-du-Richelieu.

La structure du plan d'urbanisme de Beloeil

Le présent document est structuré de la manière suivante :

- CHAPITRE 2** Les dispositions déclaratoires, interprétatives et administratives
- CHAPITRE 3** Le portrait général de la Ville de Beloeil présentant les éléments structurants du territoire, les grandes fonctions et occupations de la ville et les éléments participant à définir le caractère et l'identité de Beloeil;
- CHAPITRE 4** Les enjeux d'aménagement et de développement auxquels est aujourd'hui et sera demain confrontée la ville;
- CHAPITRE 5** La vision d'aménagement et de développement du territoire souhaitée par la Ville pour les prochaines années;
- CHAPITRE 6** Les orientations et les objectifs soutenant la vision souhaitée par la Ville;
- CHAPITRE 7** Le concept d'organisation spatiale présentant, de manière cartographique, les orientations d'aménagement et de développement du territoire;
- CHAPITRE 8** Le cadre de gestion comprenant notamment l'identification des outils de mise en œuvre à l'égard des secteurs méritant une attention particulière;
- CHAPITRE 9** Le programme particulier d'urbanisme relatif au boulevard Sir- Wilfrid-Laurier visant la revitalisation et la mise en valeur du de cet axe structurant et précisant les interventions à mettre en œuvre pour y parvenir;
- CHAPITRE 10** Le plan d'action précisant, pour chacune des orientations, l'échéance de mise en œuvre de l'ensemble des actions et des moyens identifiés et les principaux partenaires impliqués;
- CHAPITRE 11** La disposition finale précisant les modalités d'entrée en vigueur du plan d'urbanisme.

2. DISPOSITION DÉCLARATOIRES, INTERPRÉTATIVES ET ADMINISTRATIVES

2.1 DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES

2.1.1 TITRE DU RÈGLEMENT

Le présent règlement numéro 1666-00-2011 constitue le plan d'urbanisme de la Ville de Beloeil.

2.1.2 TERRITOIRE ASSUJETTI

Le présent règlement s'applique à l'ensemble du territoire soumis à la juridiction de la Ville de Beloeil.

2.1.3 ABROGATION

Le présent règlement remplace, à toutes fins que de droit, le règlement numéro 1204-00-91 et tous ses amendements.

2.1.4 OBJECTIFS

Les objectifs du plan d'urbanisme sont de préciser les intentions de la Ville à l'égard de l'aménagement et du développement du territoire beloeillois, d'identifier les vocations dominantes de chaque partie de la ville afin d'assurer une répartition adéquate et une saine cohabitation des différentes fonctions, de promouvoir la protection et la mise en valeur des secteurs d'intérêt et de contribuer, de façon générale, à l'amélioration de la qualité du milieu de vie.

2.1.5 VALIDITÉ

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

2.1.6 ÉLÉMENTS GRAPHIQUES

Tout tableau, schéma, plan, symbole ou toute autre forme d'expression graphique, autre que le texte proprement dit, contenu dans le présent document ou auquel celui-ci fait référence, fait partie intégrante de ce règlement.

2.2 DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES

2.2.1 STRUCTURE DU RÈGLEMENT

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

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

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

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

- 1 Chapitre
- 1.1 Section
- 1.1.1 Sous-section
- Alinéa
- a) Paragraphe
 - Sous-paragraphe

2.2.2 DIVISION DU TERRITOIRE EN AIRES D’AFFECTATION DU SOL

Le territoire de la ville est divisé en aires d’affectation du sol, telles que délimitées sur le plan d’affectation du sol (annexe A).

2.2.3 INTERPRÉTATION DES LIMITES DES AIRES D’AFFECTATION DU SOL

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

2.2.4 UNITÉS DE MESURE

Les mesures utilisées dans le présent règlement sont exprimées en unités du Système international (SI).

3. PORTRAIT DU TERRITOIRE

Le portrait du territoire est structuré en trois sections : le cadre territorial, les fonctions et occupations, et le caractère et l'identité de la Ville de Beloeil.

3.1 CADRE TERRITORIAL

Le cadre territorial présente les éléments structurants participant à définir et organiser le territoire de la Ville de Beloeil. Il s'agit des zones légales de planification, des éléments naturels, des principaux axes de transport et des contraintes naturelles et anthropiques.

Situé dans la couronne sud de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), au sein de la région administrative de la Montérégie, Beloeil fait partie de la MRC de La Vallée-du-Richelieu. La ville est bordée au sud par McMasterville et Saint-Basile-le-Grand, à l'ouest par la municipalité de Saint-Mathieu-de-Beloeil, au nord par celle de Saint-Marc-sur-Richelieu et à l'est par la rivière Richelieu face aux villes de Mont-Saint-Hilaire et d'Otterburn Park. Le territoire municipal couvre une superficie de 2 400 ha, soit 24 km².

À l'échelle de la MRC de La Vallée-du-Richelieu, la Ville de Beloeil est comprise dans le plus grand pôle de développement identifié par la MRC, ce dernier touchant également la Ville de Mont-Saint-Hilaire et la Municipalité de McMasterville.

[1666-04-2016, art. 3]



3.1.1 LE PÉRIMÈTRE D'URBANISATION ET LA ZONE AGRICOLE PERMANENTE

Tel que défini par la MRC de La Vallée du-Richelieu dans le schéma d'aménagement révisé (SAR), le périmètre d'urbanisation de la Ville de Beloeil couvre une superficie de 1 169 ha, soit 48 % du territoire municipal. Il est illustré sur la carte no1, intitulée « Composantes structurantes du territoire ». Les limites du périmètre d'urbanisation correspondent aux limites entre la zone agricole permanente et la zone non agricole. Si l'essentiel du périmètre d'urbanisation de Beloeil est construit, près de 222 ha d'espaces restent vacants et disponibles pour un développement futur.¹ Cette superficie développable représente près de 20 % du territoire urbain de la ville.

¹ Schéma d'aménagement révisé, règlement numéro 32-06, Municipalité régionale de comté de La Vallée-du-Richelieu

Tableau 1 : Synthèse superficie

	En hectares	En %
Superficie totale du territoire	2410	
Périmètre d'urbanisation	1 169	100 %
Espaces développés	947	81 %
dont résidentiel	480	51 %
dont commercial	220	23 %
dont industriel	28	3 %
Espaces à développer	222	19 %
dont résidentiel	65	6 %
dont commercial	63	5 %
dont industriel	48	4 %

Sources : Ville de Beloeil et identification des espaces disponibles à l'intérieur de la zone blanche et évaluation du potentiel d'accueil des municipalités de la CMM, Communauté métropolitaine de Montréal. Étude révisée en août 2008

Telle que définie par la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., chapitre P-41.1) (LPTAA), la zone agricole de Beloeil couvre plus de la moitié de la superficie de la ville (1 273 ha, soit 52 %). Elle représente toutefois seulement 2,5 % des terres agricoles de l'ensemble de la MRC.

Le territoire de la Ville de Beloeil comprend trois îlots déstructurés à dominance résidentielle ou commerciale. Ces derniers sont identifiés comme étant :

- IDR-27 : Îlot Yvon-L'Heureux (dominance résidentielle)
- IDR-41 : Îlot Domaine-Prévert (dominance résidentielle)
- IDC-69 : Îlot Bernard-Pilon / Trudeau (dominance commerciale)

[1666-04-2016, art. 4]

3.1.1-1 LES ESPACES VACANTS À REDÉVELOPPER

La Ville de Beloeil est caractérisée par la présence d'espaces vacants, et ce, de trois fonctions dominantes : résidentielle, commerciale et industrielle, tel qu'illustré à la carte 4-1. La superficie totale d'espaces vacants sur le territoire s'élève à 149,5 hectares. Le tableau suivant présente les superficies totales ventilées par fonction dominante :

Tableau 1-1 : Synthèse des superficies d'espaces vacants

Type d'espace vacant	Superficie (hectare)
Résidentiel	55
Commercial	50
Industriel	44,5
Total	149,5

Selon l'inventaire effectué par la communauté métropolitaine de Montréal, le territoire de la Ville de Beloeil ne présente aucune superficie potentielle pour le redéveloppement d'une superficie supérieure à 0,5 hectare.

[1666-04-2016, art. 5]

3.1.2 LE CADRE NATUREL

Beloeil est situé dans un cadre naturel privilégié. La ville est bordée par la rivière Richelieu, à partir de laquelle le territoire urbain s'est développé. Elle est située face au mont Saint-Hilaire, reconnu comme réserve mondiale de la biosphère par l'UNESCO. Beloeil peut également compter sur la proximité du mont Saint-Bruno et des autres montérégiennes, en tant qu'éléments significatifs du paysage, espaces naturels et zones récréatives.

LA ZONE BLANCHE ET LA ZONE VERTE

Le périmètre d'urbanisation ou zone blanche est défini par la MRC dans le SAR. Il correspond généralement à la zone située en dehors de la zone agricole permanente. C'est au sein du périmètre d'urbanisation que sont concentrées les différentes activités urbaines.

La zone agricole permanente ou zone verte est la partie du territoire municipal correspondant à l'aire retenue pour fin de contrôle en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (LPTAA) (L.R.Q., chapitre P-41.1).

3.1.3 LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS

Située à environ 40 kilomètres du centre-ville de Montréal, Beloeil est caractérisé par la présence d'axes routiers majeurs et de réseaux de transports en commun structurants. Leur localisation et leurs caractéristiques ont des impacts importants sur la gestion, l'aménagement et le développement du territoire municipal qu'il convient de prendre en compte.

a) Le réseau routier

Le réseau routier de Beloeil est structuré par quatre types de voies :

- **L'autoroute 20 (A-20)** aussi appelée autoroute Jean-Lesage ou Transcanadienne, traverse la partie nord de Beloeil dans l'axe est-ouest. La ville bénéficie de deux accès autoroutiers directs : l'accès 109 (Beloeil – rue Saint-Jean-Baptiste) et l'accès 112 (Beloeil – rue Richelieu-Saint-Marc-sur-Richelieu). L'autoroute 20 est considérée comme étant un corridor de transport à l'échelle métropolitaine permettant de rejoindre plusieurs villes ou municipalités de la communauté métropolitaine de Montréal. Le parcours autoroutier offre aux usages un point de vue sur l'ensemble du territoire municipal.
- **La route nationale 116 (R-116)** ou boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, est un des axes majeurs de la MRC. Elle relie les villes de Saint-Basile-le-Grand, McMasterville, Beloeil et Mont-Saint-Hilaire. À cet effet, elle est considérée comme étant un corridor de transport à l'échelle métropolitaine. Le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier traverse Beloeil sur deux kilomètres. Véritable colonne vertébrale de la ville, il en constitue également le principal pôle commercial.
- **Les routes régionales 223 (R-223) et 229 (R-229)** : la route régionale 223, ou rue Richelieu, joue un rôle significatif pour les déplacements nord-sud au sein de la MRC. Suivant un tracé sinueux et bénéficiant d'un encadrement d'arbres matures, elle longe la rivière Richelieu et offre un panorama d'exception sur l'eau et les environs en raison de l'absence quasi-continue de bâtiments entre la route et la rivière. La route 229, ou rue Bernard-Pilon, traverse la ville dans le sens est-ouest et relie Beloeil à Saint-Mathieu-de-Beloeil.
- **Le réseau local** : le réseau local est composé des routes collectrices, reliant les rues locales aux principaux axes de déplacements intermunicipaux (autoroutes, routes nationales et régionales) et des rues locales. Le réseau local relie par ailleurs les différents quartiers de la ville et permet la desserte des principaux pôles d'activités. À Beloeil, les collectrices sont la rue Saint-Jean-Baptiste et le chemin de l'Industrie (depuis la route 223 jusqu'à la bretelle d'accès autoroutier).

[1666-04-2016, art. 6 et 7]

b) Le transport collectif

- **Le réseau ferroviaire** : une voie de chemin de fer, appartenant aux chemins de fers nationaux du Canada (CN), traverse le territoire municipal le long de la R-116. Elle est empruntée les jours de semaine par la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire. Deux gares ferroviaires sont situées à proximité de Beloeil. Il s'agit des gares de McMasterville et de Mont-Saint-Hilaire.
- **Le réseau d'autobus** : le Conseil intermunicipal de transport (CIT) de la Vallée-du-Richelieu assure la desserte de la ville de Beloeil. Le service est composé de plusieurs circuits parcourant le territoire municipal, et reliant Beloeil aux villes avoisinantes et aux principaux pôles urbains environnants (Longueuil, Saint-Hyacinthe et Montréal). Enfin, des navettes permettent aux beloeillois, usagers de la ligne ferroviaire Montréal/Mont-Saint-Hilaire, de se rendre à la gare de McMasterville sans utiliser leur voiture; les horaires de ces circuits étant fixés selon les horaires de passage des trains

c) Le transport actif

La Ville de Beloeil offre un réseau cyclable de près 18 kilomètres. S'ajoutant au tracé de la piste récréative longeant la rivière Richelieu, plusieurs bandes cyclables et voies partagées ont été aménagées sur le territoire municipal pour favoriser l'utilisation du vélo. Les principaux axes cyclables sont composés du boulevard Yvon L'Heureux et de la rue Richelieu assurant les déplacements nord-sud, et de la rue des Chênes et de la rue Saint-Jean-Baptiste reliant le territoire municipal d'est en ouest.

Le vélo étant de plus en plus privilégié par la population comme mode de déplacement quotidien, la Ville de Beloeil s'est récemment dotée d'un Plan directeur d'aménagement d'un réseau cyclable (mai 2009), prévoyant à terme de doubler les voies existantes (réseau projeté de 41 km), en complétant le réseau actuel et en reliant les différents espaces structurants de la ville.

d) Les contraintes naturelles et anthropiques

Il existe un ensemble de contraintes que la Ville de Beloeil se doit de prendre en compte pour aménager et développer son territoire. Ces zones ou éléments contraignants identifiés dans le schéma d'aménagement révisé (SAR) doivent faire l'objet de dispositions particulières afin de minimiser les nuisances et d'éviter les risques (de sécurité publique, environnementaux, etc.) liés à leur présence et leur proximité, et d'assurer ainsi la sécurité des personnes et de leurs biens.

Les zones et éléments de contrainte sont présentés sur la carte n°1 et énumérés ci-dessous :

- les rives de la rivière Richelieu, comme milieux naturels et écosystèmes significatifs à protéger;
- les zones d'inondation aux 20 ans et aux 100 ans, situées aux abords de la rivière;
- les dépôts de neiges usées sont situés le long du boulevard Yvon L'Heureux et au nord de l'A-20;
- les zones de niveau sonore élevé situées le long de l'A-20, de la R-116 et de la voie de chemin de fer;
- les réseaux majeurs de transport d'hydrocarbure (gazoduc et oléoduc);
- les tours de télécommunications;
- les terrains contaminés correspondant aux lots suivants (pour davantage de détails, consulter la liste en annexe du présent document) :

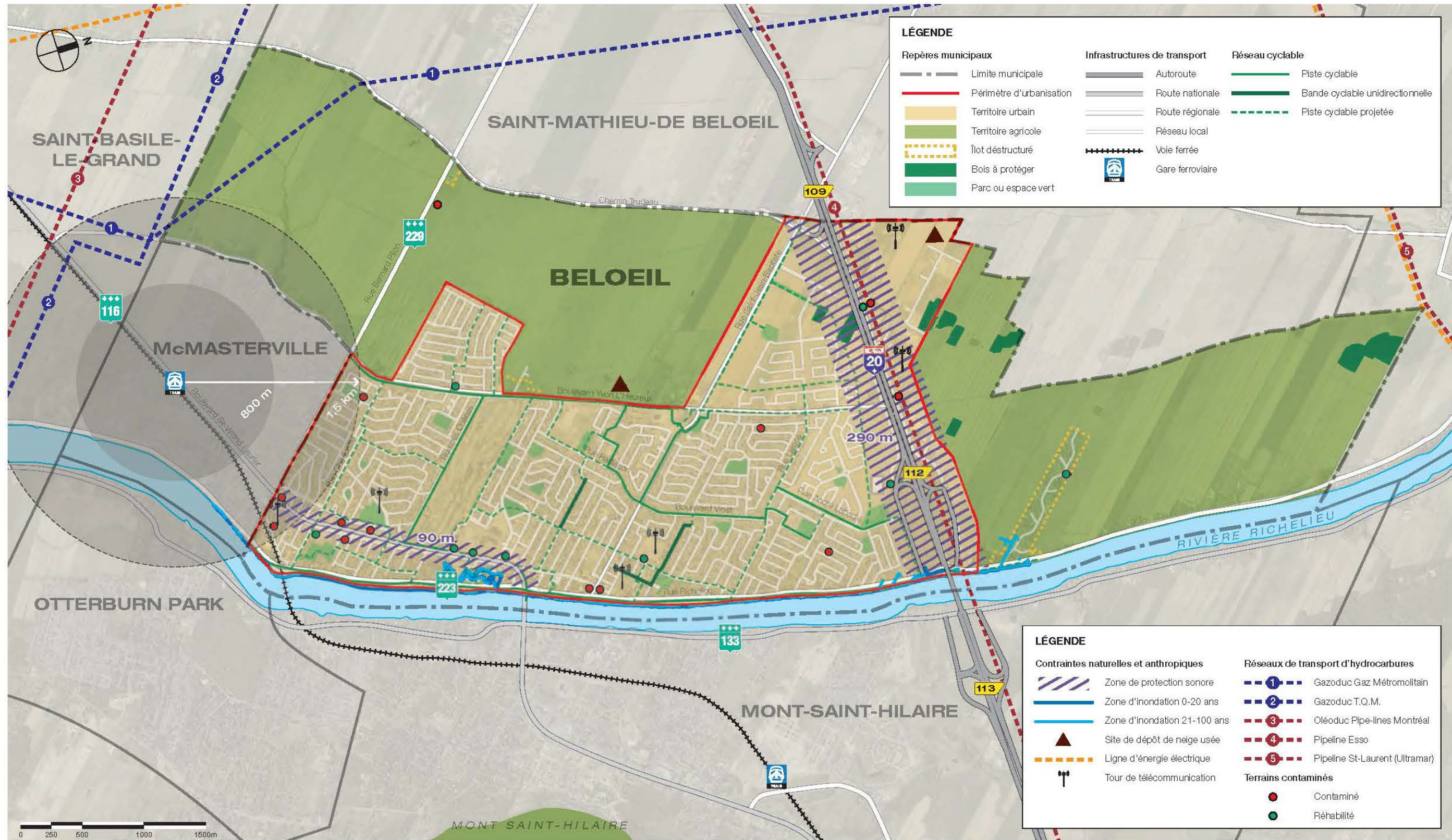
– 26-32-1	– 37-218
– P-59	– 714
– 114-48	– 171-4
– 44-177	– 168-10
– 571	– 195-5-2
– 28-372	– 32-427

- 138-39
- 190-38
- 171-4
- 130-66
- 122-153
- 720
- 605
- 32-1-58
- 28-59
- Sortie 112 de l'A-20

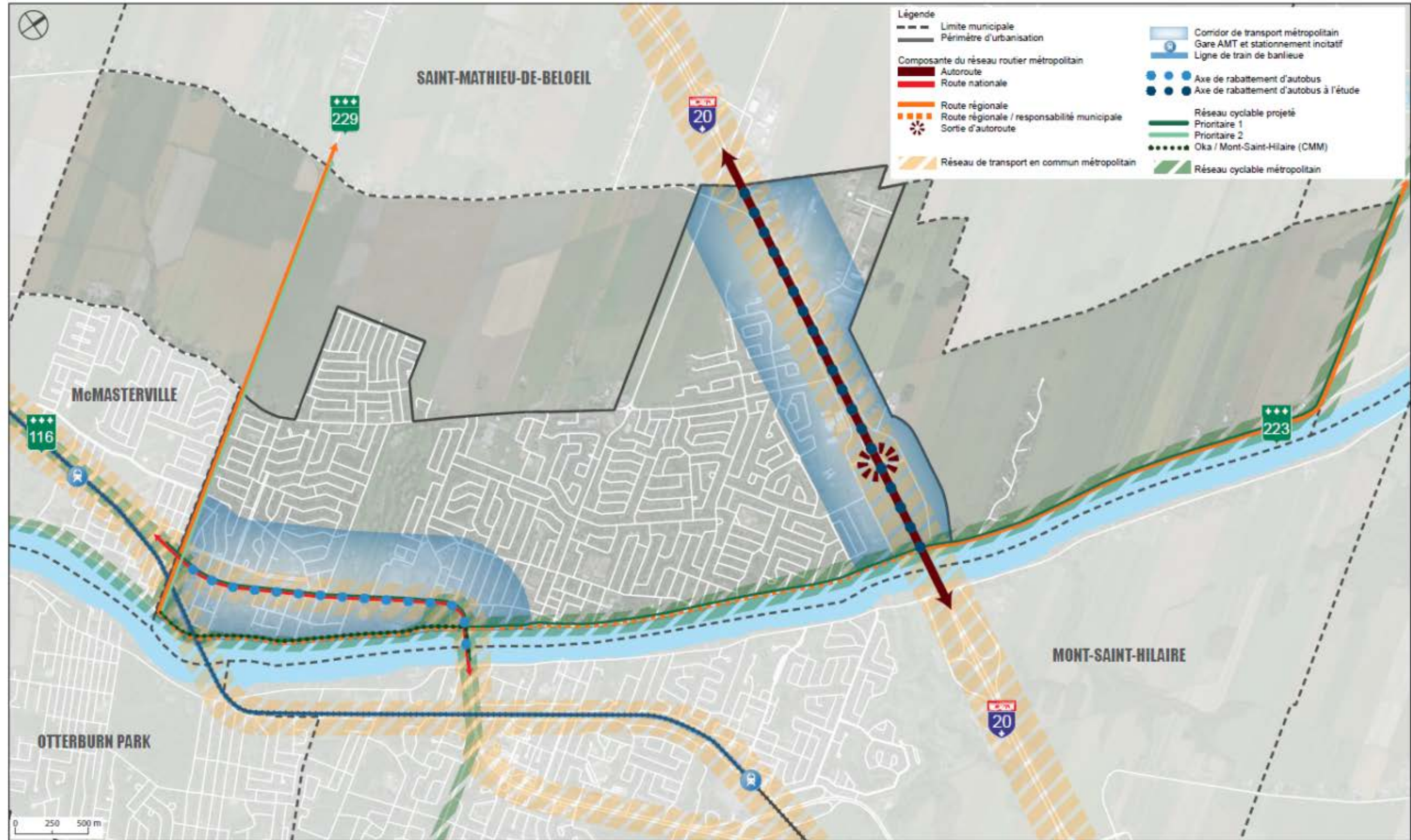
CE QUE L'ON RETIENT

- UNE LOCALISATION PRIVILEGIEE DANS UN CADRE NATUREL ENVIABLE
- LA PRESENCE D'ATOUTS NATURELS MAJEURS : LA RIVIERE RICHELIEU ET LE MONT SAINT-HILAIRE
- UNE VILLE FACILEMENT ACCESSIBLE PAR L'A-20 ET LA R-116 ET BIEN DESSERVIE (PRESENCE DES RESEAUX DE TRAINS DE BANLIEUES ET D'AUTOBUS)
- DES VITRINES SUR LA VILLE INTERESSANTES DEPUIS L'A-20
- L'IMPORTANCE DE LA ZONE AGRICOLE PERMANENTE

CADRE TERRITORIAL ET ÉLÉMENTS STRUCTURANTS



RÉSEAU DE TRANSPORT



3.2 FONCTIONS ET OCCUPATIONS DU TERRITOIRE

3.2.1 UNE DYNAMIQUE DÉMOGRAPHIQUE RELATIVEMENT FAIBLE DANS UN CONTEXTE DE FORT DÉVELOPPEMENT DE LA MRC

Caractérisé par un milieu bâti relativement dense, Beloeil forme avec les Villes de Saint-Basile-le-Grand, McMasterville et Mont-Saint-Hilaire, le principal pôle urbain de la MRC de La Vallée-du-Richelieu.

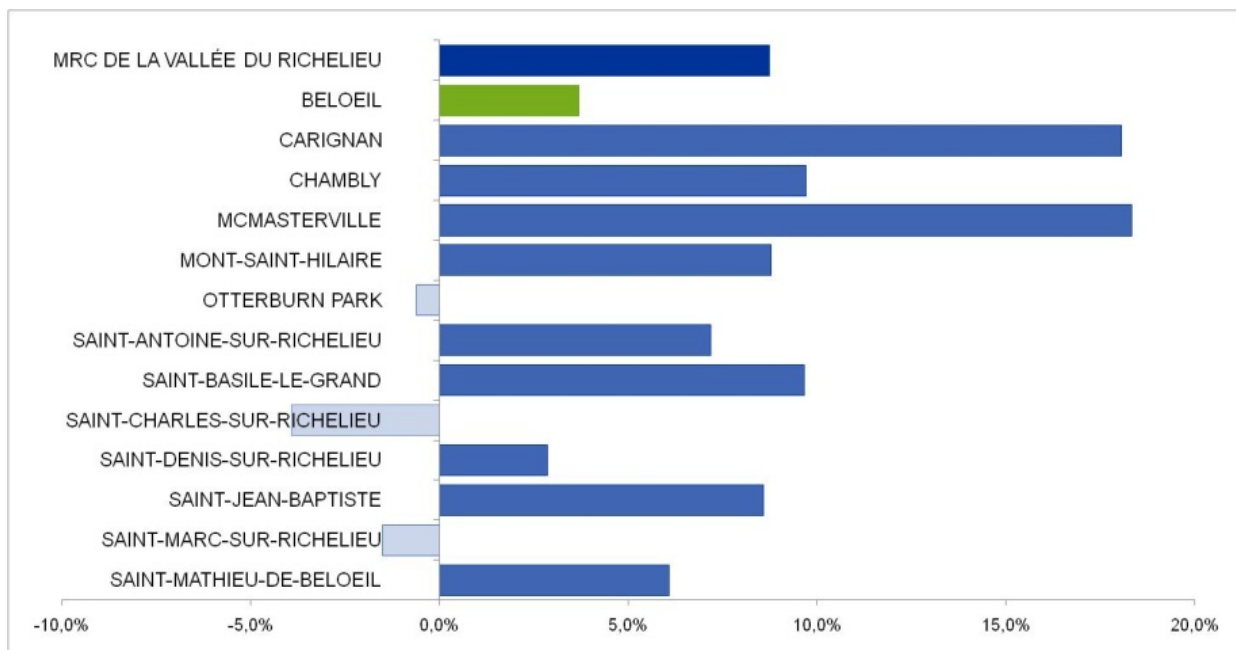
Selon les données de Statistique Canada, Beloeil comptait 18 927 habitants en 2006, soit 18 % de la population totale de la MRC. L'évolution de la population beloeilloise entre les deux derniers recensements (2001 et 2006) est caractérisée par une légère diminution (-0,7%), dans un contexte de forte croissance de la population de la MRC (+11,0 %) et de celles des villes avoisinantes. L'examen des décrets de population des dernières années (2006 à 2009) met toutefois en évidence un renversement des tendances. En effet, même si Beloeil n'est pas la ville la plus dynamique démographiquement de la MRC, son taux d'évolution redevient positif (+3,7 %) entre 2006 et 2009. Cette situation s'explique par le développement de nouveaux terrains résidentiels (projets Les Bourgs de la Capitale, Domaine du Centenaire) sur le territoire de la ville et devrait se poursuivre dans les prochaines années. Cette tendance restera à confirmer lors du prochain recensement de la population en 2011.

Tableau 2 : Population et territoire

	BELOEIL	MONT-SAINT-HILAIRE	MCMASTERVILLE	ST-BASILE-LE-GRAND	MRC VALLÉE-DU-RICHELIEU	QUÉBEC
Superficie du territoire (km ²)	24,1	44,3	3,1	36,1	588,9	1 356 367,8
Population 2006	18 927	15 720	5 234	15 605	106 762	7 546 131
Densité au km ²	785,7	354,9	1 687,5	432,3	181,3	5,6
Évolution population 2011-2006	-0,7 %	10,2 %	31,4 %	26,0 %	11,0 %	4,3 %

Source : Statistique Canada, Recensements de la population 2001 et 2006

Figure 1 : Taux de variation 2006-2009 de la population



Source : Décrets de population 2006 à 2009, Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT)

Tableau 3 : Caractéristiques de la population

	BELOEIL	MONT-SAINT-HILAIRE	McMASTERVILLE	ST-BASILE-LE-GRAND	MRC VALLÉE-DU-RICHELIEU	QUÉBEC
Âge de la population						
Âge médian	41,7	42,8	36,5	35,4	38,7	41,0
0-14 ans	17,0 %	17,4 %	18,2 %	23,1 %	20,1 %	16,6 %
15-24 ans	12,7 %	11,4 %	13,5 %	11,3 %	11,8 %	12,6 %
25-44 ans	25,9 %	25,1 %	31,3 %	33,1 %	29,2 %	27,6 %
45-64 ans	30,7 %	32,7 %	26,5 %	25,9 %	28,5 %	28,9 %
65 ans et plus	13,7 %	13,4 %	10,5 %	6,6 %	10,3 %	14,3 %
Ménage						
Nombre de ménages privés	7 465	6 160	2 065	5 735	40 590	3 189 345
Évolution ménages 2001-2006	3,9 %	14,2 %	40,0 %	32,6 %	-7,8 %	13,0 %
Taille moyenne des ménages	2,5	2,5	2,5	2,7	2,6	2,3
Part des ménages composés d'une seule personne	22,7 %	23,7 %	22,7 %	16,3 %	20,5 %	30,7 %
Part des ménages formés d'un couple (marié ou en union libre) avec enfants	29,9 %	31,3 %	33,0 %	41,6 %	35,0 %	25,7 %
Revenu et activités						
Revenu médian des ménages	60 321 \$	70 901 \$	59 265 \$	72 202 \$	65 468 \$	46 419 \$
Taux d'activité	69,2 %	69,6 %	75,9 %	77,4 %	72,8 %	64,9 %
Taux d'emploi	66,1 %	66,5 %	71,7 %	74,2 %	69,5 %	60,4 %
Taux de chômage	4,6 %	4,5 %	5,7 %	4,1 %	4,5 %	7,0 %

Source : Statistique Canada, Recensements de la population 2001 et 2006

Plusieurs constats se dégagent de l'analyse des caractéristiques de la population et de son évolution. Là encore, afin de peindre plus finement le contexte beloeillois et de comprendre la place qu'occupe la ville dans son environnement, le profil sociodémographique de Beloeil est comparé à celui des municipalités voisines et des territoires de référence. Les faits saillants à relever sont les suivants :

- Beloeil est caractérisée par une population légèrement plus âgée que celle de l'ensemble de la MRC et présente un profil comparable à celui de la Ville de Mont-Saint-Hilaire. Les personnes âgées de 45 ans et plus y sont surreprésentées, comptant pour 44,4% de la population contre 38,8 % pour l'ensemble de la MRC.
- L'analyse de ces données d'un point de vue plus dynamique met en évidence le vieillissement interne des ménages locaux. Si en 1996, les personnes âgées de 65 ans et plus représentaient 10,0 % de l'ensemble de la population, elles comptent pour 11,7 % en 2001 et 13,7 % en 2006.
- Malgré la décroissance démographique observée à Beloeil entre 2001 et 2006 (voir tableau 2), on peut noter une légère augmentation du nombre de ménages privés durant cette même période (+3,9 %). Cette évolution met en évidence :
 - la diminution de la taille des ménages, tendance lourde affectant la Ville de Beloeil comme l'ensemble de la MRC et le reste de la province;
 - la forte diminution des ménages formés d'un couple avec enfants, représentant 29,9 % des ménages en 2006, contre 35,3 % en 2001 et 40,9 % en 1996;
 - l'augmentation de la part des ménages composés d'une seule personne, représentant 22,7 % des ménages en 2006, contre 20,1 % en 2001 et 17,4 % en 1996.
- Le revenu médian des ménages beloeillois est inférieur à la moyenne de la MRC, mais largement supérieur à celui de l'ensemble du Québec.
- En 2006, une grande part de la population de la Ville de Beloeil est active (69,2 %), ce taux étant toutefois inférieur à celui de l'ensemble de la MRC.
- Le taux de chômage des habitants de Beloeil (4,6 %) s'inscrit dans la moyenne de celui de la MRC et enregistre une baisse importante par rapport à celui de 2001 (5,9 %).

3.2.2 UN MILIEU DE VIE MARQUÉ PAR LA FONCTION RÉSIDENTIELLE

Le milieu de vie beloeillois est dominé par la fonction résidentielle. Bien desservie et bénéficiant de la présence d'atouts naturels majeurs et de services de qualité, la Ville de Beloeil présente un caractère « champêtre » apprécié, à proximité des principaux pôles d'emplois et d'activités régionaux.

En 2006, la Ville de Beloeil comptait près de 7 500 logements. Les $\frac{3}{4}$ de ces logements sont occupés par leurs propriétaires, contre 81,0 % à l'échelle de l'ensemble de la MRC et 60,1 % à l'échelle du Québec. Aussi, 67,5 % des logements sont des maisons unifamiliales.

Le marché résidentiel de la Ville de Beloeil est principalement un marché de première acquisition. Les produits résidentiels destinés aux deuxièmes acquéreurs sont en effet plus limités. L'étude intitulée Le positionnement résidentiel de la Ville de Beloeil 2000-2011 (Pierre Bélanger, 2000) confirme cette observation, en mettant en évidence qu'un acheteur sur trois de maisons neuves à McMasterville, Saint-Mathieu de Beloeil et Saint-Basile-le-Grand avait auparavant vécu à Beloeil.

La valeur moyenne des logements de Beloeil est inférieure de près de 20 000 \$ à celle de la MRC (188 867 \$ contre 208 061 \$ / 253 924 \$ pour Mont-Saint-Hilaire, 199 018 \$ pour Saint-Basile-le-Grand et 178 346 \$ pour McMasterville).

Le taux d'inoccupation des logements locatifs est très bas (0,5 %, contre 4,6 % à McMasterville), ceci pouvant être expliqué par le peu d'offre locative et le faible coût des loyers comparativement aux villes voisines.

Une récente étude conduite par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)² évaluait, en 2007, le potentiel de développement résidentiel de Beloeil à 125 ha. Il est à noter que ce potentiel de développement est globalement supérieur à celui des municipalités voisines (1 ha pour McMasterville, 22 ha pour Saint-Mathieu-de-Beloeil et 139 ha pour Mont-Saint-Hilaire). Considérant une densité minimale brute de 20 logements à l'hectare, cette superficie représentait ainsi un potentiel d'accueil de plus de 2 500 nouvelles unités d'habitation dans le périmètre d'urbanisation existant.

3.2.3 UN PARC RÉSIDENTIEL ANCIEN MAIS DE QUALITÉ

L'analyse des périodes de construction du cadre bâti municipal nous renseigne sur le processus d'urbanisation de la ville et l'état des bâtiments :

- Beloeil s'est développée le long de la rivière Richelieu et autour de l'église, dans le vieux noyau villageois.
- La décennie 1965-1975 représente l'âge d'or du développement urbain de la ville (boom démographique, poussées vers les banlieues). Ainsi, près de 80 % des logements de Beloeil ont plus de 20 ans (contre 59,5 % pour l'ensemble de la MRC).
- Bien que relativement ancien, le parc résidentiel de Beloeil est en bon état. En 2006, seulement 4,6 % des logements nécessitait des réparations majeures (contre 5,7 % à l'échelle de la MRC et 7,7 % à l'échelle du Québec). De plus, cette proportion est en baisse depuis 1996 (5,9 % en 2001 et 5,3 % en 1996). L'analyse inframunicipale de ces informations met en évidence l'existence de différences au sein de la ville. Ainsi, 7,1 % des logements situés dans le secteur de recensement le plus ancien nécessitent des réparations majeures. Ce secteur correspond globalement à la partie sud du quartier du Petit Champlain.

² Identification des espaces disponibles à l'intérieur de la zone blanche et évaluation du potentiel d'accueil des municipalités de la CMM, Communauté métropolitaine de Montréal, Étude révisée en août 2008

3.2.4 LA PRÉSENCE DE SECTEURS COMMERCIAUX ET INDUSTRIELS STRUCTURANTS

a) Des secteurs commerciaux de qualité et d'attraction diverses

La Ville de Beloeil est caractérisée par la présence de plusieurs secteurs commerciaux structurants :

- le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (R-116);
- le Vieux-Beloeil autour des rues Laurier et Saint-Jean-Baptiste;
- le secteur situé à la sortie 109 de l'A-20;
- le secteur situé à la sortie 112 de l'A-20.

CE QUE L'ON RETIENT

- BELOEIL, UN MILIEU DE VIE DENSE AU CŒUR DU PRINCIPAL PÔLE URBAIN DE LA MRC
- UNE VILLE À DOMINANCE RESIDENTIELLE
- UNE FORTE PROPORTION DE PROPRIÉTAIRES ET DE LOGEMENTS UNIFAMILIAUX
- DES INDICATEURS SOCIO-DEMOGRAPHIQUES GLOBALEMENT MOINS DYNAMIQUES QUE CEUX DES VILLES VOISINES
- UNE REPRISE RÉCENTE DE LA CROISSANCE RESIDENTIELLE (ET DEMOGRAPHIQUE)
- DES CONSTRUCTIONS RELATIVEMENT « ANCIENNES » MAIS DE QUALITÉ
- UN POTENTIEL DE TERRAINS « DÉVELOPPABLES » LARGEMENT SUPÉRIEUR AUX VILLES AVOISINANTES

Axe majeur de la MRC, entrée de ville et colonne vertébrale de Beloeil, le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier est également le principal pôle commercial de la ville. Identifié par le schéma d'aménagement révisé (SAR) comme un secteur commercial régional, le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier regroupe 70 % de la superficie de plancher commerciale totale de la ville. Plus de la moitié de cette superficie est incluse dans le Mail Montenach. Bien que situés à proximité, le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier et le Vieux-Beloeil, autre pôle d'attraction majeur de la ville, n'ont que peu de liens directs.

Si le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier répondait, il y a quelques années encore, aux besoins et attentes des beloeillois et des populations environnantes en matière d'offre commerciale, il semble aujourd'hui connaître une forte baisse de son pouvoir d'attraction. En 1999, Beloeil parvenait à attirer 45 % des dépenses totales de sa zone d'influence,³ contre seulement 28 % en 2004, soit l'équivalent de son poids démographique⁴. Les fuites commerciales ont ainsi augmenté de façon significative entre 1999 et 2004, passant de 27 % à 43 %. Autrement dit, près de la moitié de tous les achats des résidents de Beloeil et de sa zone d'influence est aujourd'hui effectuée à l'extérieur des limites de cette zone. Cette situation s'explique par la désuétude relative de l'offre commerciale proposée le long du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier face au renforcement des pôles commerciaux régionaux concurrents et à l'émergence de « nouvelles destinations » commerciales (PowerCenter, Quartier Dix/30, Promenades Saint-Bruno, etc.), ayant aujourd'hui les faveurs des consommateurs. Tous greffés aux axes autoroutiers (A-10, A-20 et A-30), contrairement au Mail Montenach, ces nouveaux centres sont caractérisés par de grandes superficies commerciales (plus de 500 000 pi² contre 369 000 pi² pour le Mail Montenach), la présence de bannières diversifiées et attractives, une architecture contemporaine et des aménagements adaptés et de qualité (accessibilité, circulation, stationnement, verdissement, paysagement, etc.). De plus, ils possèdent, pour la plupart, d'importantes possibilités d'extension de leurs activités, contrairement au Mail Montenach.

³ La zone d'influence de Beloeil est composée des municipalités de Saint-Marc-sur-Richelieu, Saint-Mathieu-de-Beloeil, Saint-Basile-le-Grand, McMasterville, Saint-Charles-sur-Richelieu, Mont-Saint-Hilaire, Otterburn Park, Saint-Jean-Baptiste et Saint-Charles-sur-Richelieu. Source : Avis sur les retombées du développement du pôle commercial du Mail Montenach, AltusGéocom pour la Corporation de développement économique régional de Beloeil, 10 novembre 2008

⁴ GÉOCOM, 1999, 2004, 2007 et 2008

Au niveau de son aménagement, le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier répond avant tout aux exigences de fonctionnalité et de fluidité que nécessite son rang de route nationale. La largeur de la chaussée, l'absence d'arbres et d'espaces verts en général, le cadre bâti hétérogène, le recul plus ou moins important des commerces, l'entretien inégal de leurs abords et l'affichage hétéroclite des enseignes par rapport à la chaussée participent à faire de ce boulevard une route commerciale « banale », sans identité particulière.

Pour répondre à ces différents enjeux, un programme particulier d'urbanisme, visant le réaménagement du boulevard, a été adopté en 2007 par la Ville de Beloeil. La mise en œuvre de ce programme devrait permettre de reconfigurer cet axe afin de favoriser l'épanouissement des établissements commerciaux dans un environnement urbain repensé.

Bénéficiant de sa proximité avec la rivière Richelieu et de la qualité de son environnement, le secteur du Vieux-Beloeil est reconnu pour ses établissements de restauration, dont la diversité et la qualité participent à faire la réputation de la ville.

Selon la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)⁵, le potentiel de développement commercial de Beloeil était évalué en 2005 à 51 ha⁶, dont environ la moitié située à proximité de l'A-20. Ce potentiel de développement représente 77 % du potentiel commercial de l'ensemble de la MRC de La Vallée-du-Richelieu et plus de 11 % de celui de la Couronne sud de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

b) Une zone industrielle bien localisée

Le principal secteur industriel de Beloeil bénéficie d'une localisation stratégique, en bordure nord de l'A-20, lui assurant visibilité et facilité d'accès. Les terrains de cette zone industrielle de 41 ha appartiennent à plusieurs propriétaires privés.

L'étude précitée conduite par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) évaluait, en 2005, le potentiel de développement industriel de Beloeil à 46 hectares⁷. La plus grande partie de ces terrains développables se trouve dans la zone industrielle au nord de l'A-20. Près de 4 000 m² ont été réservés pour les industries légères dans le nouveau développement situé à l'ouest du boulevard Yvon L'Heureux au sud de l'autoroute. Le potentiel industriel de Beloeil représente plus de 15% de celui de l'ensemble de la MRC.

3.2.5 DES DÉPLACEMENTS DOMICILE/TRAVAIL DE PROXIMITÉ ET MAJORITAIREMENT MOTORISÉS

- Selon les données de Statistique Canada (2006), la distance médiane des déplacements domicile/travail des beloeillois est de 17,9 km. Les déplacements pendulaires des habitants sont ainsi majoritairement destinés aux environs de Beloeil, alors que l'offre de transports en commun est principalement organisée en direction de la métropole montréalaise.
- Plus de 86 % des travailleurs utilisent un véhicule motorisé pour se rendre sur leur lieu de travail.
- Enfin, les résultats de la récente Enquête Origine-Destination (O-D)⁸, conduite en 2008 par l'Agence métropolitaine de transport (AMT), confirme cette tendance. Si la majorité des déplacements effectués par les résidents du secteur composé de Beloeil, McMasterville et St-Mathieu de Beloeil sont liés à des motifs professionnels, l'essentiel des déplacements se fait en véhicules motorisés (92,6%) et principalement en véhicules individuels (82,5 % contre 6,0 % en transports en commun). Aussi, même si ces

⁵ Identification des espaces disponibles à l'intérieur de la zone blanche et évaluation du potentiel d'accueil des municipalités de la CMM, op.cit.

⁶ Cette valeur correspond à la superficie nette disponible, évaluée dans l'étude précitée. À titre de comparaison, le potentiel de développement commercial de McMasterville est évalué à 3 ha et celui de Mont-Saint-Hilaire à 2 ha; Saint-Basile-le-Grand ne possédant pas de potentiel de développement commercial. Source : op.cit

⁷ Cette valeur correspond à la superficie nette disponible, évaluée dans l'étude précitée. À titre de comparaison, le potentiel de développement industriel de Mont-Saint-Hilaire est évalué à 14 ha. McMasterville et Saint-Basile-le-Grand ne possèdent pas de potentiel de développement industriel. Source : op.cit

⁸ Enquête Origine-Destination 2008, Agence métropolitaine de transport (AMT)

déplacements sont principalement destinés à la couronne sud de Montréal, donc à proximité de Beloeil, très peu sont réalisés en transports collectifs ou actifs.

3.2.6 DES ÉQUIPEMENTS ET SERVICE DE QUALITÉ

La Ville de Beloeil possède de nombreux équipements culturels, récréatifs et sportifs permettant aux habitants de pratiquer diverses activités tout au long de l'année. Répartis sur l'ensemble du territoire municipal, ces équipements offrent globalement aux habitants un bon niveau de desserte, une large diversité d'activités et une grande qualité de services.

- Situé le long de la rivière Richelieu, le pôle culturel rassemble le centre culturel, la nouvelle bibliothèque, ainsi que la maison de la culture (maison Villebon).
- Le terrain de golf et le pôle récréatif structuré autour de l'aréna André Saint-Laurent et de l'école secondaire Polybel participent à définir l'offre récréosportive offerte aux beloeillois.
- Les nombreux parcs et espaces verts distribués sur le territoire municipal permettent de desservir l'ensemble de la ville.

Beloeil dispose également d'un centre de la petite enfance (CPE), de six garderies privées, de cinq écoles primaires, d'une école secondaire publique et d'un centre de formation professionnel.

Enfin, un C.L.S.C., appelé C.L.S.C de la Vallée des Patriotes, a récemment été implanté dans les nouveaux secteurs résidentiels situés près de l'A-20.

3.2.7 UNE FONCTION AGRICOLE STRUCTURANTE

En tant que composante identitaire majeure, élément paysager et force économique du territoire, la fonction agricole occupe plus de la moitié (52 %) de la superficie totale de la Ville de Beloeil. Les zones vouées à l'agriculture sont situées au nord et à l'ouest du territoire municipal. Présentant un haut potentiel d'exploitation, la majorité de ces terres sont aujourd'hui exploitées à des fins de culture.

CE QUE L'ON RETIENT

- LE BOULEVARD SIR-WILFRID-LAURIER : UNE OFFRE COMMERCIALE ET UN CADRE URBAIN A REPENSER
- LE VIEUX-BELOEIL : UNE DESTINATION GASTRONOMIQUE REPUTÉE
- L'ACCESSIBILITE, LA QUALITE ET LA « MARCHABILITE » DES EQUIPEMENTS ET AUTRES SERVICES LOCAUX
- UNE OFFRE CULTURELLE DE QUALITE
- UN VASTE RESEAU DE PARCS ET D'ESPACES PUBLICS
- UNE VOCATION AGRICOLE DOMINANTE

3.3 CARACTÈRE ET IDENTITÉ

3.3.1 UN PAYSAGE DE RÉFÉRENCE ET UN PANORAMA D'EXCEPTION

La rue Richelieu offre un panorama d'exception sur la rivière Richelieu et le mont Saint-Hilaire. Identifié comme « route panoramique » par le schéma d'aménagement révisé (SAR), cet axe permet de bénéficier de points de vue uniques sur les environs. Son tracé sinueux, ses séquences variées, son encadrement végétal et son ouverture sur la rivière en font un parcours significatif et un atout paysager majeur.

Si la Ville de Beloeil, et plus largement la Vallée du Richelieu, devaient être résumées, l'image choisie serait certainement celle de la percée visuelle depuis le Vieux-Beloeil sur la rivière Richelieu, l'église Ozias-Leduc et le mont Saint-Hilaire. Paysage de référence, cette vue synthétise à elle-seule les qualités patrimoniales, culturelles et paysagères des lieux.

3.3.2 UN RICHE PATRIMOINE ARCHITECTURAL, URBAIN ET NATUREL, TÉMOIN DE L'HISTOIRE DE BELOEIL

Seigneurie, paroisse puis village, la Ville de Beloeil est constituée en 1914. De ses 300 ans d'histoire, Beloeil conserve une trentaine de bâtiments et de sites d'intérêt historique : le couvent, la maison de pierre, le presbytère, l'église ou encore le vieux-moulin. Le quai-Beloeil nord est identifié par le schéma d'aménagement révisé (SAR) comme site archéologique. Aussi, deux résidences situées sur la rue Richelieu sont classées monuments historiques. Il s'agit de la maison Étienne-Guertin et la maison Jean-Baptiste-Lamothe.

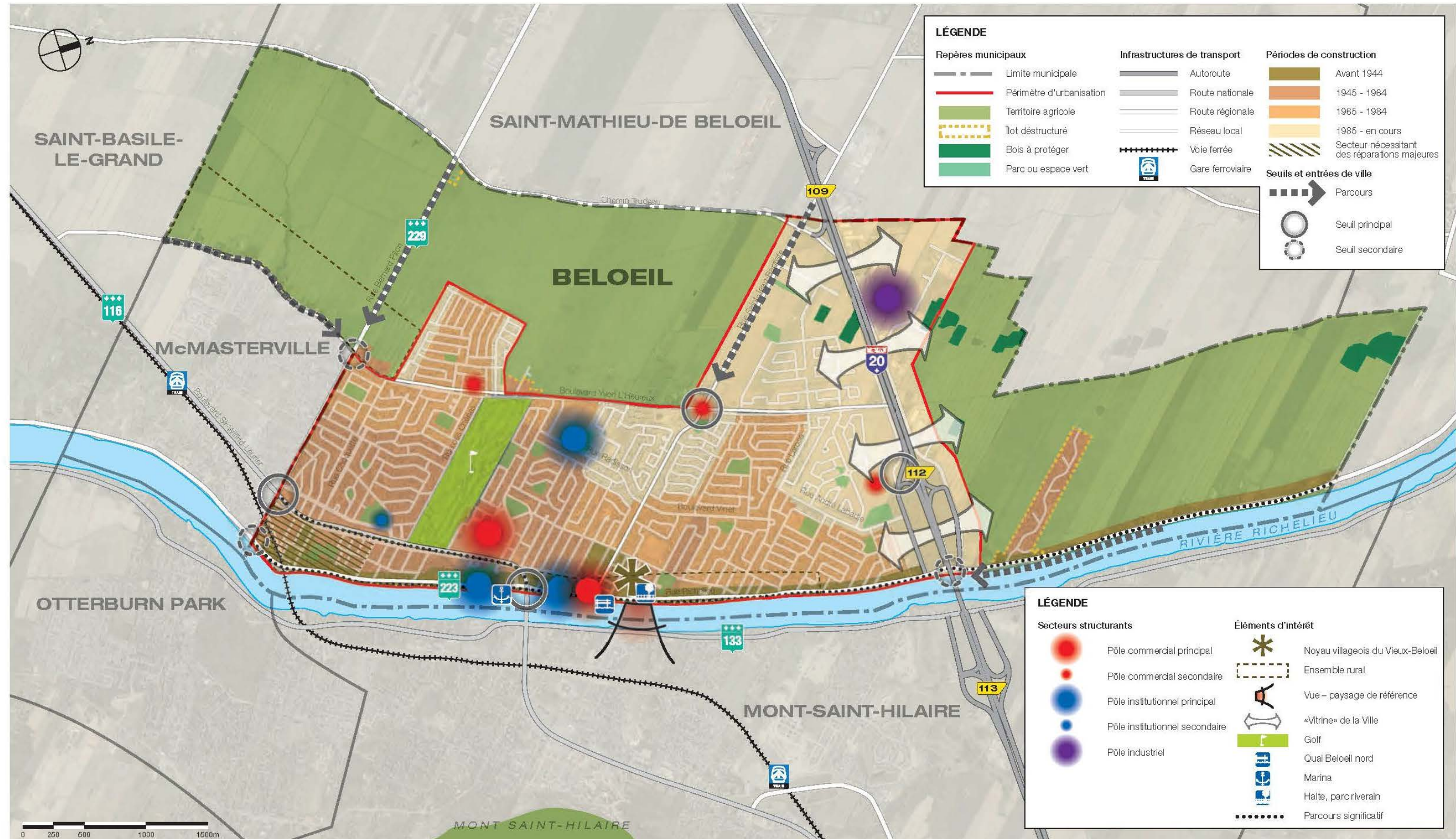
3.3.3 LE VIEUX-BELOEIL : UN NOYAU VILLAGEOIS À L'IDENTITÉ FORTE ET AUX QUALITÉS PRÉSERVÉES

Le Vieux-Beloeil est délimité par la rivière Richelieu, la rue Dupré, le pont de la R-116 et le parc Eulalie-Durocher. Il fait partie des ensembles villageois et patrimoniaux de la MRC de La Vallée-du-Richelieu. On y retrouve des bâtiments plus anciens ainsi qu'une trame urbaine plus dense offrant une mixité d'usages. Le Vieux-Beloeil est également caractérisé par la présence d'une offre commerciale spécialisée et d'établissements de restauration reconnus.

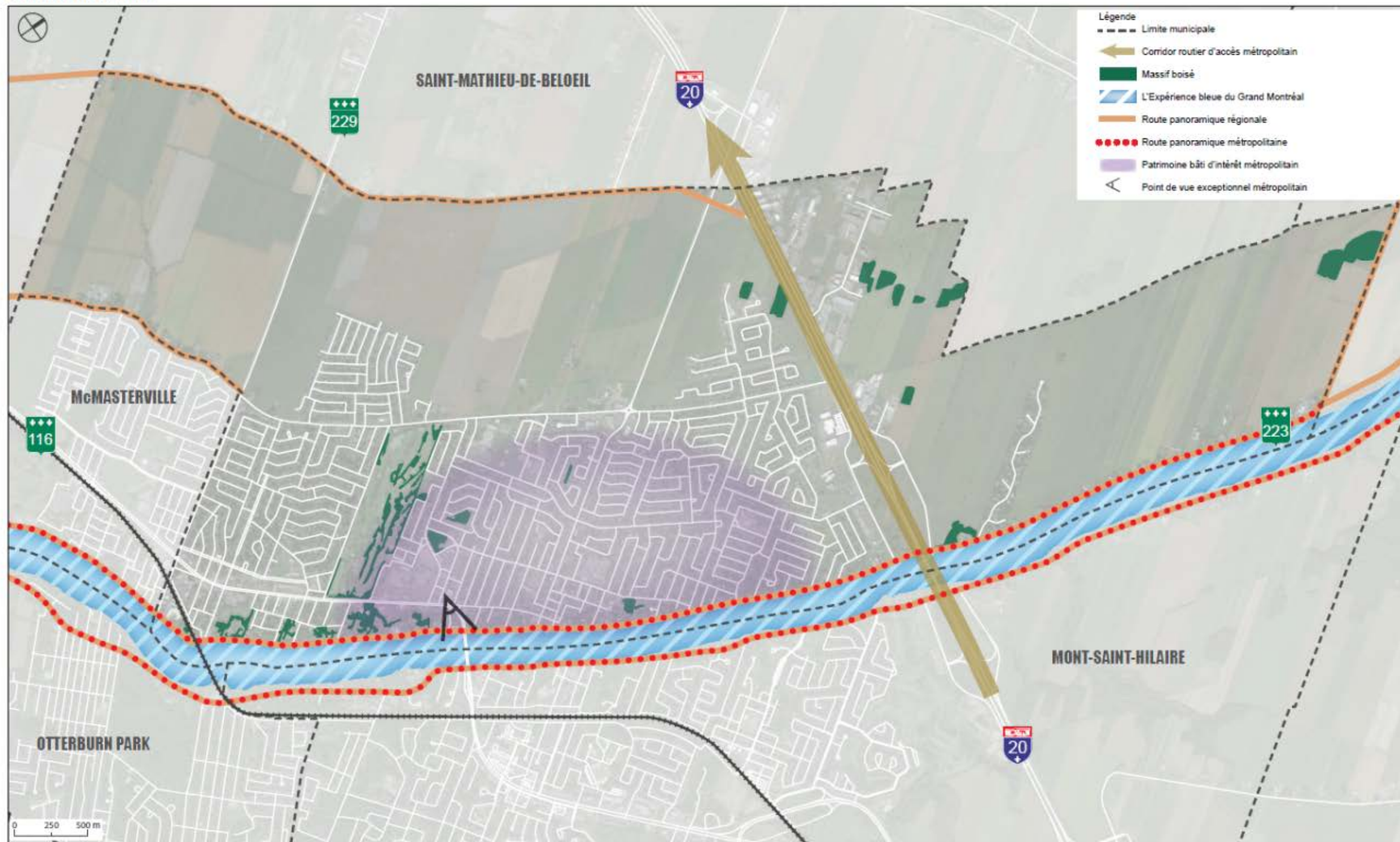
CE QUE L'ON RETIENT

- LA RUE RICHELIEU : UN PANORAMA D'EXCEPTION
- UN PAYSAGE DE REFERENCE
- LA PRESENCE D'UN VIEUX NOYAU VILLAGEOIS
- UN PATRIMOINE UNIQUE DANS UN CADRE NATUREL D'EXCEPTION

ÉLÉMENTS SIGNIFICATIFS



ÉLÉMENTS DU PAYSAGE



4. ENJEUX ET PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT

À l'examen de la situation actuelle du territoire, les constats suivants se dégagent :

Beloeil est une ville à dominante résidentielle de la couronne sud de la Communauté métropolitaine de Montréal. Jouissant d'une localisation privilégiée dans un cadre naturel enviable, la ville est bien desservie et facilement accessible depuis les principaux pôles d'emplois et d'activités régionaux.

Si l'analyse des indicateurs sociodémographiques des dernières années met en évidence la faible dynamique qui caractérisait Beloeil jusqu'au début des années 2000, les données les plus récentes confirment une certaine reprise de la croissance. Largement dominée par les produits résidentiels destinés aux premiers acquéreurs, Beloeil devra dans les années à venir prendre progressivement la place qui lui revient dans un marché régional encore dynamique. L'enjeu sera notamment de créer une signature différente et une façon de penser autre afin de pouvoir se distinguer des marchés environnants. Le potentiel de terrains municipaux développables représente aujourd'hui un des avantages majeurs de Beloeil, comparativement aux villes voisines, dans un contexte de raréfaction globale des espaces disponibles.

Un des autres enjeux de développement caractérisant aujourd'hui la Ville de Beloeil concerne le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier. Dans un contexte fortement concurrentiel, le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier ne parvient plus à attirer suffisamment de parts de marché et répondre à la vocation régionale qu'il pouvait avoir à ses débuts. La Ville de Beloeil devra ainsi se saisir de cette situation et redéfinir le rôle de ce pôle municipal et de cet axe majeur à l'échelle de la MRC.

Située le long de l'A-20, la zone industrielle de Beloeil bénéficie d'une localisation stratégique et d'une bonne visibilité. En raison de l'épuisement des espaces disponibles le long du corridor de l'autoroute dans les municipalités de la proche couronne montréalaise, le potentiel de développement industriel de Beloeil représente une opportunité intéressante à exploiter dans les prochaines années.

Occupant plus de la moitié de la superficie de la ville, l'agriculture demeure néanmoins une activité économique relative, sous exploitée et peu diversifiée. L'enjeu sera, pour les années à venir, de renforcer cette vocation et de redynamiser cette activité en lien avec le reste de la Ville.

Enfin, il convient de rappeler que la Ville de Beloeil bénéficie d'atouts certains, tant au niveau culturel et patrimonial qu'au niveau de son cadre environnant, qu'il conviendra de renforcer et de mettre en valeur.

En résumé, les enjeux et perspectives de développement peuvent ainsi être formulés :

- la capacité de la Ville à se repositionner et se redéployer;
- la capacité de la Ville à accaparer des parts de marché;
- la capacité de la Ville à diversifier son assiette fiscale;
- la capacité de la Ville à redéfinir son image dans le respect de l'environnement;

le tout avec la volonté de faire autrement et de créer une signature distinctive et dans le souci de demeurer une ville à l'échelle humaine.

5. VISION D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Les chapitres précédents ont permis de comprendre les caractéristiques du territoire et de révéler les enjeux auxquels la Ville de Beloeil est confrontée. Au regard des forces et des faiblesses du territoire, la vision d'aménagement et de développement pour les prochaines années se traduit de la façon suivante :

Beloeil,

« un milieu de vie durable à échelle humaine et une destination à la hauteur de son patrimoine historique et naturel ».

Le concept d'organisation spatiale, les orientations et les objectifs de planification et d'aménagement du territoire élaborés et énoncés dans les pages subséquentes devront donc concourir à l'atteinte de cet objectif ultime, duquel découlera un plan d'action concret dont la mise en œuvre devrait s'échelonner sur les 10 à 15 prochaines années.

6. ORIENTATIONS ET OBJECTIFS DE PLANIFICATION ET D'AMÉNAGEMENT

Afin d'orienter le développement de la Ville de Beloeil selon la vision présentée dans le chapitre précédent, quatre grandes orientations ont été formulées. Déclinées en objectifs, en actions, puis moyens de mise en œuvre, ces orientations visent à guider l'aménagement du territoire pour les prochaines années et à fournir un cadre décisionnel permettant aux intervenants municipaux, et à leurs partenaires, de prioriser les interventions et de coordonner la réalisation des différents projets sur le territoire municipal.

Ces quatre grandes orientations sont les suivantes :

- ORIENTATION 1** OPTIMISER LA QUALITÉ ET LA DIVERSITÉ DU CADRE DE VIE DANS UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE
- ORIENTATION 2** REDÉFINIR L'IMAGE DE LA VILLE À LA HAUTEUR DE SON POTENTIEL SELON UNE APPROCHE ENVIRONNEMENTALE
- ORIENTATION 3** REPOSITIONNER LES ASSISES DE LA STRUCTURE ÉCONOMIQUE DE LA VILLE POUR UN DÉVELOPPEMENT COHÉRENT ET RENFORCÉ
- ORIENTATION 4** DÉVELOPPER UN CENTRE-VILLE FORT, DYNAMIQUE ET ANIMÉ

ORIENTATION 1 OPTIMISER LA QUALITÉ ET LA DIVERSITÉ DU CADRE DE VIE DANS UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Beloil souhaite offrir à ses résidents un cadre de vie urbain diversifié, de qualité et à l'échelle humaine, favorisant la bonne cohabitation des différentes fonctions nécessaires à la vie en ville, répondant aux attentes de l'ensemble des populations (jeunes, personnes âgées, etc.) et aux besoins des générations actuelles et futures, et encourageant les pratiques durables et respectueuses de l'environnement.

Il s'agit notamment d'améliorer la qualité de vie des habitants, de mettre en valeur les différents milieux de vie, de favoriser la requalification des pôles déstructurés par la création de nouveaux quartiers denses, multifonctionnels et durables, de maintenir une offre en équipements publics de qualité répondant aux évolutions démographiques, sociales et économiques de la population, et d'intégrer harmonieusement les éléments naturels et bâtis qui font le caractère de la ville de Beloil. Aussi, concernant plus particulièrement le développement durable, la Ville de Beloil entend poursuivre les réflexions engagées dès 2004 (élaboration d'un plan d'actions en développement durable, etc.) et la mise en place d'actions concrètes via la mobilisation et la collaboration des forces vives du territoire (Nature-Action, Conseil régional de l'environnement de la Montérégie, Comité de concertation et de valorisation du bassin de la rivière Richelieu, etc.).

Objectif 1.1 Faire de la Ville de Beloil un modèle en matière de développement durable à l'échelle de la MRC

- Favoriser un développement respectueux des générations futures
- Sensibiliser les acteurs du milieu aux principes du développement durable
- Encourager une nouvelle approche du développement urbain
- Favoriser l'intégration harmonieuse du patrimoine naturel au milieu bâti

Actions et moyens de mise en œuvre :

- Poursuivre la mise en œuvre et réviser périodiquement les interventions prévues dans le plan d'actions en développement durable (PADD) de la Ville de Beloil
- Mettre en place un comité permanent de suivi du PADD réunissant des représentants de toutes les sphères représentatives du développement durable de la scène locale
- Évaluer la pertinence de mettre en place un programme de mesures incitatives (économie sociale, efficacité énergétique, protection et mise en valeur de l'environnement, etc.)
- Élaborer une nouvelle approche du développement urbain dans une perspective durable et s'inspirant de la qualité des récentes réalisations situées près de la sortie 112 de l'autoroute Jean-Lesage (A-20) pour tout nouvel aménagement, qu'il soit résidentiel, commercial, institutionnel ou industriel, effectué sur le territoire municipal. Cette nouvelle approche se devra notamment de répondre aux orientations suivantes :
 - Réduire l'étalement urbain et favoriser la densité urbaine,
 - Encourager le développement urbain à proximité des communautés, des infrastructures et des pôles de transport en commun existants,
 - Encourager la mixité sous ses différentes formes : fonctionnelle, économique, sociale, générationnelle, culturelle, etc.
 - Encourager l'utilisation des transports durables (collectifs et actifs) et réduire la dépendance à l'automobile,
 - Valoriser l'échelle du quartier et celle du piéton comme « milieu de vie urbain »,
 - Assurer la qualité architecturale et environnementale des constructions,
 - Accroître la présence des végétaux,
 - Lutter contre les îlots de chaleur,
 - Etc.

- Introduire des dispositions réglementaires (zonage, lotissement, construction, PIIA, etc.) répondant aux principes du développement durable et aux objectifs de protection et de mise en valeur de l'environnement :
 - Réduction de la consommation d'énergie : recyclage des eaux grises, utilisation des eaux de pluies, etc.
 - Réduction de la pollution lumineuse (« Dark Sky Technology »)
 - Implantation de bornes de recharge
 - Etc.
- Inventorier les îlots de chaleur sur le territoire et favoriser leur réduction en bonifiant les mesures réglementaires visant à :
 - Établir un pourcentage maximal d'aires grises et noires de sorte à accroître la proportion de surfaces vertes
 - Favoriser l'aménagement de toitures écologiques
 - Etc.
- Améliorer l'interface entre les aires de stationnement de certains établissements et la voie publique du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier en introduisant, dans la réglementation, une obligation d'aménager des aires d'isolement plantées et gazonnées
- Promouvoir et diffuser les divers programmes de subvention visant à encourager la mise en place de mesures d'efficacité énergétique
- Adhérer, le cas échéant, au programme d'aide à l'implantation de mesures d'efficacité énergétique dans les bâtiments municipaux
- En lien avec l'entrée en vigueur prochaine de la nouvelle *Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme*, examiner la possibilité de recourir aux mesures incitatives (« Bonus Zoning », etc.), là où le contexte pourrait s'y prêter et identifier les divers secteurs visés à cette fin
- Conserver les arbres matures existants et l'ensemble des boisés de plus d'un hectare sur l'ensemble du territoire municipal
- Utiliser, dans la mesure du possible, des plantes indigènes dans le cadre des travaux d'aménagement paysager réalisés par la Ville
- Développer des cibles et des indicateurs de suivi pour mesurer l'avancement de cet objectif et évaluer les bénéfices dégagés par sa mise en œuvre
- Malgré l'absence de secteurs d'intérêts écologiques sur le territoire de la Ville de Beloeil, contribuer à atteindre l'objectif de la CMM visant à protéger, à des fins écologiques, 17% de la superficie de son territoire
- Favoriser l'implantation et l'utilisation des modes de transport limitant l'émission de gaz à effet de serre, tels que le transport en commun électrifié et les déplacements actifs
- Développer des projets paysagers qui maximisent la perméabilité du sol ainsi que la capacité de rétention des eaux de surface
- Prohiber l'implantation, l'extension et la réouverture des carrières et des sablières
- Favoriser la réalisation d'interventions en tenant compte des effets reliés au phénomène des îlots de chaleur
- Accroître la superficie des espaces verts dans les secteurs résidentiels, commerciaux et les pôles d'emplois
- Identifier, le cas échéant, tout nouveau milieu humide d'une superficie supérieure à 0,3 hectare et élaborer un plan de conservation à son égard

[1666-04-2016, art. 10]

Objectif 1.2 Mettre en place une veille territoriale

- Assurer un développement urbain viable et durable
- Préserver les ressources foncières, naturelles et énergétiques

Actions et moyens de mise en œuvre :

- Le développement du périmètre d'urbanisation doit être réalisé avec les services d'aqueduc et d'égout sanitaire.

- Inventorier les terrains résiduels vacants subsistant à l'intérieur des divers projets sur le territoire de la ville
- Maintenir une surtaxe sur les terrains vacants de sorte à exercer une pression pour en favoriser le développement
- Favoriser le développement des espaces vacants et à redévelopper à l'intérieur du périmètre d'urbanisation par un zonage qui optimise le potentiel de développement
- Consolider le tissu urbain dans le pôle de développement par un zonage commercial inclusif
- Favoriser la densification du tissu urbain et le redéveloppement autour du corridor métropolitain par une augmentation de la densité permise au zonage

[1666-04-2016, art. 11 et 12]

Objectif 1.3 Favoriser la création de milieux de vie mixtes et diversifiés

- Favoriser le développement de quartiers mixtes caractérisés par la saine cohabitation des différents usages pour rapprocher les lieux de résidence, d'emploi, de consommation et de services, et mieux répondre aux besoins des résidents
- Développer des produits résidentiels variés sur le territoire municipal afin de répondre aux besoins existants et de favoriser l'accueil de populations diversifiées (jeunes ménages, personnes âgées, etc.)
- Encourager le développement de logements sociaux

Actions et moyens de mise en œuvre :

- Encadrer l'implantation de commerces de proximité dans les zones résidentielles via l'adoption d'un règlement sur les usages conditionnels
- Inciter au développement de logements sociaux ou de logements adaptés à certains types de populations (personnes âgées, etc.) dans les secteurs municipaux le justifiant (secteurs centraux, etc.)

Objectif 1.4 Favoriser la requalification des quartiers existants

- Favoriser le redéveloppement des secteurs anciens et la restauration du cadre bâti déqualifié

Actions et moyens de mise en œuvre :

- Élaborer et mettre en œuvre des mesures visant à soutenir la rénovation des bâtiments de faible qualité ou dévitalisés (programmes d'aide à la rénovation)

Objectif 1.5 Recalibrer la trame urbaine de la ville et redéfinir les axes de transport structurants

Actions et moyens de mise en œuvre :

- Réaménager le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (R-116) en un boulevard urbain en tenant compte des principes du guide sur la « traversée d'agglomération » du ministère des Transports du Québec, tout en conciliant les besoins de l'ensemble des usagers
- Redéfinir le rôle du boulevard Yvon L'Heureux et redessiner son emprise en fonction de sa nouvelle vocation. Y intégrer des aménagements s'inscrivant dans une perspective de développement durable (mesures de transport actif et d'apaisement de la circulation (« traffic calming »), intensification du verdissement...)
- Profiter des opportunités offertes par les travaux de réfection des infrastructures urbaines pour redessiner l'emprise de la rue Bernard Pilon et y intégrer des aménagements s'inscrivant dans une perspective de développement durable (mesures de transport actif et de « traffic calming », intensification du verdissement...)
- Profiter des opportunités offertes par les travaux de réfection des infrastructures urbaines pour affirmer le rôle de sous-collectrice nord-sud de

la rue Radisson, du boulevard Vinet, de la rue Larose et de la rue André-Labadie pour réaménager ces axes en conséquence et en confirmer le caractère de sous-collectrice à l'aide d'une signalisation appropriée, de son identification aux cartes officielles de la ville, etc.

- Encadrer la mise en place de nouvelles intersections à l'aide d'un plan global d'aménagement
- Préserver les fonctions des routes d'accès aux autoroutes, et ce, en limitant les accès privés sur les routes non destinées à cet effet (soit les rues Bernard-Pilon et Saint-Jean-Baptiste)

[1666-04-2016, art. 13]

Objectif 1.6 Poursuivre le développement des réseaux de transport collectif et actif

Actions et moyens de mise en œuvre :

- Redéployer le réseau de transport en commun beloeillois afin de desservir les nouveaux développements et le secteur industriel
- Entreprendre des négociations avec le ministère des Transports et l'Agence métropolitaine de transport (AMT) afin que soient aménagés des stationnements incitatifs aux abords des sorties (109 et 112) de l'autoroute Jean-Lesage (A-20)
- Évaluer la pertinence de mettre en place un service de navette Beloeil/Montréal, en partenariat éventuel avec les lignes régionales existantes (Sainte-Julie/Montréal)
- Poursuivre la réalisation du réseau cyclable municipal
- Intégrer les principes du transport actif dans l'aménagement urbain et la réfection des infrastructures (aménagement de trottoirs, intégration de voies réservées, etc.)
- Introduire des mesures spécifiques pour favoriser le déplacement des personnes à mobilité réduite au sein du réseau de transport actif
- Aménager des espaces de stationnement pour vélos au centre-ville
- Intégrer des dispositions réglementaires spécifiques visant l'intégration de stationnement pour vélos pour les nouveaux bâtiments résidentiels de plusieurs logements, les bâtiments institutionnels, les établissements d'affaires ainsi que les stationnements publics pour automobiles dans certains secteurs de la ville
- Évaluer la pertinence d'implanter le programme « vélos futés »
- Assurer l'accessibilité des secteurs commerciaux et de services aux abords de la route 116 par les transports collectifs et actifs
- Maintenir l'intégrité et la pérennité des infrastructures de transport
- Harmoniser les circuits d'autobus locaux et régionaux
- Assurer la mise en place de voies réservées pour les transports en commun et le covoiturage sur la route 116
- Assurer la sécurité des déplacements actifs liant les accès vers les aires TOD optimales, les équipements de transport en commun et les pôles d'emploi

[1666-04-2016, art. 14]

Objectif 1.7 Maintenir une offre en équipements publics (sportifs, communautaires, etc.) de qualité et adaptée aux besoins des populations beloeilloises

Actions et moyens de mise en œuvre :

- Favoriser le développement de locaux communautaires par la création d'une offre nouvelle ou l'adaptation de l'offre existante (agrandissement, requalification, modernisation, etc.)
- Poursuivre la modernisation de l'aréna André-Saint-Laurent
- S'appuyer sur le développement d'une offre sportive privée complémentaire aux équipements publics existants pour répondre aux nouveaux besoins

Objectif 1.8 Améliorer la qualité de l'aménagement paysager et moderniser les équipements récréatifs extérieurs existants

Actions et moyens de mise en œuvre :

- Actualiser le plan directeur des parcs (clientèles cibles, niveau d'équipement, etc.)
- Actualiser les aménagements et moderniser les équipements des places et des parcs existants afin d'en faire des espaces publics conviviaux et agréables, favorisant la socialisation entre les résidents et le renforcement de l'identité de chacun des quartiers
- Préserver le golf existant et assurer la pérennité de cet important espace vert en maximisant l'utilisation de cet espace sur 12 mois

Objectif 1.9 Mettre en valeur les rives du Richelieu et la rue Richelieu (route 223) ainsi que favoriser l'accès à la rivière

- Exploiter les potentiels de développement (naturel, récréatif, touristique, etc.) en lien avec la présence de la rivière

Actions et moyens de mise en œuvre :

- Dans le cadre du projet d'aménagement d'une promenade sur les berges du Richelieu et de création de 5 pôles d'activités, engagé en 2010, poursuivre les aménagements prévus sur le long de la rivière (parcs, pôles d'activités, pistes cyclables, pôles récréotouristiques, etc.)
- Poursuivre les efforts relatifs à l'acquisition des terrains d'intérêt bordant la rivière Richelieu afin de rendre les berges accessibles, de les aménager et de mettre en valeur les percées visuelles sur la rivière (baux emphytéotiques, etc.)
- En complément, procéder à un inventaire des terrains les plus propices à cet effet
- Reconnaître et protéger l'intégrité des composantes paysagères le long de la rue Richelieu (route 223)

[1666-04-2016, art. 15 et 16]

Objectif 1.10 Redynamiser le territoire agricole

Actions et moyens de mise en œuvre :

- Mettre en place un plan de développement de la zone agricole en misant sur les particularités locales, les productions à valeur ajoutée et la diversification des produits
- Redynamiser le territoire agricole via la mobilisation des ressources locales
- Mettre en place une table de concertation avec les représentants de l'Union des producteurs agricoles (UPA) et les ressources locales
- Mettre en place un marché public
- En zone agricole, orienter l'implantation d'usages autres qu'agricoles à l'intérieur des îlots déstructurés reconnus par la CPTAQ dans le cadre d'un processus d'autorisation à portée collective
- Contribuer à l'atteinte de l'objectif métropolitain d'augmenter de 6 % la superficie des terres cultivées en tenant compte des limites associées à la présence de territoire d'intérêt écologique et de la faible superficie des terres en friches répertoriées
- Contribuer à la réalisation d'un outil régional de développement et de mise en valeur de la zone agricole afin de répondre aux objectifs du PMAD en matière de protection et de mise en valeur de la zone et des activités agricoles
- Reconnaître l'agriculture urbaine comme une activité contribuant à l'amélioration de la qualité de vie et à la production alimentaire locale

[1666-04-2016, art. 17]

Objectif 1.11 Poursuivre le développement des Bourgs de la Capitale

- Encourager une mixité des fonctions et des activités pour répondre au mieux aux besoins des nouveaux résidents

- Favoriser le développement d'une offre résidentielle répondant aux besoins locaux (familles, personnes âgées, logements sociaux, etc.)
- Favoriser le développement de logements sociaux

Actions et moyens de mise en œuvre :

- Engager les démarches auprès de la MRC de la Vallée-du-Richelieu afin de redéfinir les usages autorisés et permettre l'implantation de commerces de proximité pour desservir les secteurs résidentiels voisins
- Planifier l'implantation d'équipements répondant aux besoins des résidents : écoles, garderie, etc.
- Prévoir une proportion minimale de logements sociaux à développer
- Aménager des passages piétonniers afin de favoriser les déplacements actifs
- Préserver et mettre en valeur les boisés existants
- Compléter l'aménagement du réseau de parcs et de pistes cyclables

Objectif 1.12 Procéder à la requalification du secteur Saint-Georges à des fins résidentielles (secteur de planification détaillée)

Le secteur Saint-Georges est délimité par la rue Saint-Georges, la rue Bernard Pilon, le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier et la rue Choquette. Il s'agit d'un secteur enclavé, compris entre les voies de chemin de fer et le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier. Situé à l'entrée de ville de Beloeil, le secteur Saint-Georges est aujourd'hui un secteur urbain déstructuré, caractérisé par une trame de rues complexe et la présence d'importantes emprises industrielles et commerciales cohabitant avec des propriétés résidentielles à l'habitat majoritairement dégradé. L'objectif susmentionné peut être précisé par les sous-objectifs suivants :

- Tirer profit de la proximité de la gare de trains de banlieues de McMasterville pour requalifier le secteur Saint-Georges dans l'esprit d'un « Transit Oriented Development » ou TOD
- Apporter une plus-value aux terrains afin de favoriser un développement mieux intégré, plus dense et plus compact
- Proposer une offre diversifiée de produits résidentiels destinés à l'ensemble des clientèles (personnes seules/ménages monoparentaux/familles nombreuses, jeunes ménages/personnes âgées, etc.)
- Profiter de l'occasion offerte par la requalification de ce secteur pour :
 - En faire un quartier modèle d'aménagement durable
 - Développer une image distinctive sur le plan architectural et urbain
- En lien avec l'entrée en vigueur prochaine de la nouvelle *Loi sur l'aménagement du territoire durable et l'urbanisme*, examiner la possibilité d'exiger un pourcentage minimal de logement social pour le redéveloppement de ce secteur
- En amont, réaliser de concert avec le Centre local de développement communautaire, une étude visant à identifier les besoins spécifiques en matière de logement social
- Entreprendre un dialogue avec la commission scolaire des Patriotes afin d'identifier les besoins éventuels en services scolaires et en services de garde

Un TOD ou Transit Oriented Development peut être décrit comme un ensemble urbain :

- *Localisé à faible distance de marche d'un équipement lourd de transport en commun*
- *À dominance résidentielle de moyenne à haute densité*
- *Comportant des services et des commerces*
- *Dans lequel les circulations actives et l'échelle du piéton sont favorisées, sans pour autant exclure l'automobile*

Actions et moyens de mise en œuvre :

- Procéder à l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme durable (PPUD) et le désigner à titre de secteur central afin d'assurer la mise en place de stratégies foncières en découlant
- Présenter des demandes de subvention au Fonds vert municipal de la Fédération canadienne des municipalités, d'abord pour l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme durable (PPUD), puis pour tous les projets concrets et admissibles qui en résulteront (ex. : décontamination de sols, etc.)
- Réaliser une étude d'impact fiscal relative aux retombées potentielles (coûts des opérations de remembrement, programme de relocalisation d'entreprises, revenus de taxation à long terme résultant à la fois du redéveloppement et de l'installation des entreprises dans les parcs industriels, etc.) susceptibles d'être générées par le redéveloppement de ce quartier
- Procéder à des acquisitions de gré à gré ou par voie d'expropriation pour remembrer le tissu urbain dans ce secteur
- Évaluer les coûts et la pertinence de procéder à la mise en place d'un programme de relocalisation d'entreprises dans les diverses zones industrielles de la ville
- Développer des partenariats avec les promoteurs immobiliers
- Optimiser l'encadrement bâti aux abords du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

Objectif 1.13 Envisager la requalification du secteur de la rue Dupré adjacent aux ateliers municipaux à des fins résidentielles de moyenne à forte densité (secteur de planification détaillée)

Actions et moyens de mise en œuvre :

- Envisager la requalification du secteur accueillant les services municipaux (travaux publics, caserne de pompiers, etc.) et situé au nord de la rue Dupré :
 - Évaluer l'opportunité de relocaliser certains services municipaux, afin de les concentrer dans un même pôle de services et de les moderniser
 - Procéder à la réalisation d'une étude visant à déterminer le niveau de contamination des sols dans le secteur, le cas échéant
 - En lien avec les résultats de cette étude, évaluer l'opportunité de redévelopper ce secteur urbain central pour en faire un éco-quartier à dominante résidentielle et de destiner un pourcentage des logements à des fins sociales
- Simultanément à la demande visant le secteur Saint-Georges de la ville, présenter des demandes de subvention au Fonds vert municipal de la Fédération canadienne des municipalités, d'abord pour l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme durable (PPUD), puis pour tous les projets concrets et admissibles qui en résulteront (ex. : décontamination de sols, etc.)

Objectif 1.14 Assurer la croissance urbaine de la ville à long terme

Actions et moyens de mise en œuvre :

- Préparer un dossier argumentaire au soutien des besoins de la Ville dans le cadre de la préparation du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) visant à justifier les besoins de la Ville en nouveaux espaces d'ici 2031

Objectif 1.15 Encadrer le développement des espaces vacants et à redévelopper

Actions et moyens de mise en œuvre :

- Assurer la qualité architecturale et environnementale des constructions par une réglementation adaptée

- Assurer la diversification de la typologie des bâtiments par un encadrement des projets
- Mettre en place un registre des espaces vacants et à redévelopper pour l'ensemble du territoire de la ville afin de s'assurer que les seuils minimaux de densité sont respectés

[1666-04-2016, art. 18]

ORIENTATION 2 REDÉFINIR L'IMAGE DE LA VILLE À LA HAUTEUR DE SON POTENTIEL SELON UNE APPROCHE ENVIRONNEMENTALE

Située au sein de la couronne sud de la communauté métropolitaine de Montréal, la Ville de Beloeil dispose d'atouts certains. Éléments paysagers uniques, sites d'intérêt et bâtiments historiques, caractère de son noyau villageois ou encore patrimoine culinaire d'exception, ces ressources participent à l'attractivité de la ville. Aujourd'hui, certains secteurs du territoire municipal ne sont toutefois pas à la hauteur de l'image à laquelle la ville est en droit de prétendre compte tenu de ses caractéristiques. Or, la perception de la ville qu'ont les résidents de Beloeil, comme les non-résidents (travailleurs, touristes, etc.), dépend autant de ses qualités réelles que de la façon dont ces dernières sont exploitées, mises en valeur et articulées les unes aux autres.

Afin de rehausser l'image de la Ville de Beloeil à la hauteur de son potentiel, il convient ainsi de souligner et de valoriser les atouts existants, et de requalifier les éléments déstructurés, en s'inscrivant dans une perspective durable et contemporaine. Les récentes réalisations à proximité de l'accès autoroutier 112 (entrée de ville, Cinéma Beloeil, Centre local de services communautaires des Patriotes, etc.) mettent en évidence les efforts de la municipalité en matière d'aménagement et illustrent la tendance à suivre au niveau de la qualité des interventions à privilégier.

Objectif 2.1 Souligner les entrées de ville et les parcours d'entrée de ville

- Marquer les entrées de ville et les parcours d'entrée de ville en leurs conférant une image distinctive par la réalisation d'aménagements soignés
- Prévoir le réaménagement des deux principales entrées de ville situées sur le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, ainsi que des entrées de ville secondaires et des parcours d'entrée de ville de la rue Richelieu nord et sud, du boulevard Yvon L'Heureux et de la rue Bernard Pilon

Actions et moyens de mise en œuvre :

- Profiter de l'opportunité offerte par les travaux de réfection des infrastructures municipales, pour élaborer un programme de requalification des entrées de ville et des parcours d'entrée de ville pouvant être mis en œuvre par phase, suivant les priorités et les contingences de la municipalité
- Rehausser la qualité de l'aménagement des entrées de ville et des parcours d'entrée de ville en favorisant notamment la plantation d'arbres, l'installation d'un mobilier urbain et d'éléments d'éclairage de qualité aux endroits appropriés et l'encadrement architectural de la rue lorsque requis
- Marquer les entrées de ville et les parcours d'entrée de ville par la réalisation d'aménagements distinctifs et signalétiques forts

Objectif 2.2 Transformer l'axe Laurier, d'une artère régionale banale et sans identité en un boulevard urbain convivial et contemporain

- Confirmer l'axe Laurier comme axe structurant, tant en matière de transport que de milieu de vie
- Préciser sa vocation par tronçons
- Rehausser l'image de marque de cet axe
- Améliorer la qualité urbaine et paysagère de l'axe Laurier
- Conférer une signature distinctive à l'aménagement de cet axe
- Prévoir les aménagements nécessaires pour intégrer les modes de transports actifs aux éventuels travaux de réaménagement de l'axe Laurier
- Intensifier le verdissement dans le corridor de l'axe Laurier

Actions et moyens de mise en œuvre :

- Confirmer les principes d'aménagement global de l'axe Laurier prévus dans le programme particulier d'urbanisme relatif au boulevard Sir-Wilfrid-Laurier et élaborer un concept d'aménagement par tronçons (des limites municipales avec McMasterville jusqu'à la rue Saint-Mathieu) intégrant les expertises de design urbain et d'architecture de paysage

- Engager le dialogue et les négociations avec les représentants du ministère des Transports pour qu'au-delà des questions de fluidité et de sécurité, les principes escomptés en termes d'image et d'esthétisme soient intégrés aux éventuels travaux de réaménagement du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier
- Identifier les interventions d'aménagement prioritaires pour la requalification du boulevard
- Poursuivre la réalisation des interventions prévues dans le programme particulier d'urbanisme relatif au boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

Objectif 2.3 Valoriser le parcours significatif de la rue Richelieu

- Mettre en valeur la rue Richelieu tout en respectant la capacité d'accueil et la fragilité du milieu

Actions et moyens de mise en œuvre :

- Compléter l'inventaire du patrimoine bâti afin de mieux cibler les intentions d'aménagement et les objectifs et critères qui en découleront
- Définir les secteurs devant être assujettis à un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.) applicable à la rue Richelieu en vue de conserver et de mettre en valeur le patrimoine architectural et naturel le long de ce parcours significatif
- Favoriser la pérennité des vues et la création d'un « réseau panoramique » sur la rivière et la montagne

ORIENTATION 3 REPOSITIONNER LES ASSISES DE LA STRUCTURE ÉCONOMIQUE DE LA VILLE POUR UN DÉVELOPPEMENT COHÉRENT ET RENFORCÉ

Au niveau économique, la Ville de Beloeil dispose de secteurs structurants qu'il s'agisse du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier regroupant l'essentiel des activités commerciales de la ville, du récent pôle commercial et institutionnel situé au sud de l'A-20 ou encore de la zone industrielle idéalement localisée en vitrine de l'autoroute dans un contexte de rareté globale de l'offre foncière. Aussi, Beloeil possède un potentiel de développement relativement intéressant, quantitativement et qualitativement, au regard de celui de l'ensemble de la Couronne sud de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et de l'ensemble de la MRC de La Vallée-du-Richelieu. Toutefois, le dynamisme économique actuel de la ville ne reflète pas les atouts que la municipalité possède. En effet, considérant sa position métropolitaine enviable, la localisation stratégique de ses différents pôles économiques connectés aux axes régionaux majeurs ou encore l'existence de réserves foncières intéressantes, Beloeil est en mesure de prétendre à une plus grande vitalité économique et une plus large attractivité.

Afin de se positionner avantageusement dans un contexte régional fortement concurrentiel, la Ville de Beloeil souhaite optimiser son développement économique dans une perspective réaliste, en renforçant ses atouts tout en relevant les défis auxquels le milieu local est aujourd'hui confronté. L'objectif est de repositionner les assises économiques de la ville en fonction des dynamiques globales actuelles en intervenant autant sur les activités en elles-mêmes que sur la façon dont elles sont organisées sur le territoire municipal. Il s'agit ainsi de requalifier les secteurs aujourd'hui affaiblis, de redévelopper les pôles actuellement sous-utilisés, et de consolider et densifier les zones en développement afin d'assurer une plus-value foncière à long terme.

Objectif 3.1 Optimiser le développement économique de la ville

Actions et moyens de mise en œuvre :

- Évaluer la pertinence de mettre en place une structure relative au développement économique (commercial et industriel)
- Élaborer un plan stratégique de développement économique (commercial et industriel) afin de confirmer le rôle de chacun des pôles établis

- Préserver et consolider les pôles commerciaux municipaux existants dans une logique de complémentarité (boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, secteur situé près de l'accès autoroutier 109 de l'A-20, secteur situé près de l'accès autoroutier 112 de l'A-20, etc.)
- Selon les orientations du plan stratégique de développement économique et au regard de la nature des développements limitrophes (ensembles résidentiels), des besoins en découlant et de la structure commerciale municipale existante, engager des discussions avec la MRC afin de modifier les affectations et catégories de commerces autorisés par le schéma d'aménagement pour le pôle commercial situé près de l'accès autoroutier 109 de l'A-20, dans l'optique de répondre aux demandes existantes (commerces de proximité), sans pour autant compromettre la vitalité économique de la ville et le dynamisme des secteurs commerciaux municipaux déjà établis
- Cibler des créneaux novateurs en lien avec le développement durable
- Évaluer l'opportunité de participer à la démarche de revitalisation initiée par la Chambre de commerce de Beloeil et proposée par la Fondation Rues principales pour favoriser la requalification de l'axe Laurier
- De concert avec le Centre local de développement (CLD) de la Vallée du Richelieu, promouvoir les divers programmes de subvention au soutien et au démarrage d'entreprises (mesures de soutien au travail autonome, fonds local d'investissement, programme jeunes promoteurs, etc.)
- Favoriser la création d'une synergie entre les divers partenaires du domaine économique actifs sur la scène municipale
- Mettre sur pied une table de concertation Ville/CLD/gens d'affaires, regroupant des représentants du milieu économique local afin d'identifier les diverses problématiques, besoins, mesures et moyens d'actions à mettre en place de sorte à assurer une stimulation continue de l'activité économique locale

Objectif 3.2 Consolider la vitrine industrielle le long de l'autoroute Jean-Lesage (A-20)

- Tirer avantage de la position stratégique de la Ville de Beloeil au niveau métropolitain dans un contexte global de rareté foncière
- Évaluer l'opportunité de définir un créneau industriel spécifique au territoire de la Ville de Beloeil, susceptible d'attirer des entreprises qui permettront de positionner la Ville à cet effet et d'assurer des retombées fiscales intéressantes
- Évaluer l'opportunité de créer un parc industriel le long de l'autoroute Jean-Lesage (A-20)
- Compléter les infrastructures visant à desservir le nouveau parc industriel
- À l'image de certains modèles américains, transcender la seule vocation industrielle par l'amélioration de l'expérience et de l'ambiance globale des aménagements prévus à l'intention des travailleurs :
 - Desserte en transports collectifs et actifs
 - Présence d'espaces verts et d'aires de détente
 - Création de services collectifs : stationnement, garderie, cafétéria, etc.
 - Mise en place d'incubateurs industriels
 - Etc.
- Optimiser le potentiel des terrains situés le long de l'autoroute Jean-Lesage (A-20) et assumer un leadership à cet égard
- Se doter d'une politique d'occupation minimale du sol
- Développer une image de marque

Actions et moyens de mise en œuvre :

- Évaluer l'opportunité de réaliser une étude visant à déterminer les créneaux de positionnement de marché de la fonction industrielle sur le territoire de la ville
- Évaluer la pertinence de mettre en place des mesures fiscales incitatives (programme de crédits de taxe aux entreprises) pour favoriser la revitalisation

du secteur (construction de nouveaux bâtiments, modernisation des installations, aménagement des terrains, etc.)

- Faire la promotion des programmes de subventions existants pour soutenir le développement industriel (financement pour les entreprises en démarrage, financement pour la construction de bâtiments, programme d'encouragement pour la construction de bâtiments éco-énergétiques, etc.)
- Introduire des modalités d'aménagement normatives pour encadrer les nouvelles implantations industrielles le long du corridor autoroutier :
 - Accroître les dimensions et superficies des terrains limitrophes au corridor autoroutier
 - Accroître les dimensions, les superficies et les taux d'implantation des bâtiments
 - Évaluer la pertinence de mettre en place un programme de relocalisation de certaines entreprises sises en front de l'autoroute, devenues incompatibles avec leur environnement et le type d'activités privilégiées dans le secteur, pour remembrer les terrains et attirer des établissements de prestige
 - Mettre en place un plan d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.) pour assurer le contrôle de la qualité architecturale et urbaine des nouveaux développements (architecture des façades, affichage, aménagement paysager, accès, stationnement, entreposage extérieur, etc.)
- Évaluer l'opportunité de développer le côté sud de l'autoroute afin de l'aménager en parc industriel ou parc d'affaires
- Minimiser les nuisances visuelles associées aux aires d'entreposage extérieur, de chargement et de déchargement ainsi que des stationnements, en contrôlant l'implantation des bâtiments et l'aménagement paysager
- Contrôler la qualité architecturale des bâtiments et l'affichage des fenêtres industrielles situées le long des corridors autoroutiers

[1666-04-2016, art. 19]

Objectif 3.3 Consolider le pôle commercial et institutionnel et le pôle récréotouristique en bordure de l'autoroute Jean-Lesage (A-20) et en confirmer la vocation

Actions et moyens de mise en œuvre :

- Poursuivre les efforts actuels relatifs à l'implantation de commerces, d'équipements institutionnels et récréotouristiques le long de l'autoroute Jean-Lesage (A-20) selon la dominance de chacun des pôles et ajuster les usages autorisés dans les zones visées au règlement de zonage en conséquence
- Évaluer la pertinence de réaliser une étude à caractère récréotouristique visant à identifier les fuites actuelles et cibler les créneaux les plus prometteurs
- Minimiser les nuisances visuelles associées aux aires d'entreposage extérieur, de chargement et de déchargement ainsi que des stationnements, en réglementant l'implantation des bâtiments et l'aménagement paysager
- Développer, le long des corridors autoroutiers, une image distinctive pour l'affichage notamment en prescrivant dans la réglementation le regroupement des enseignes commerciales des établissements situées à proximité des sorties/entrées

[1666-04-2016, art. 20]

Objectif 3.4 Encourager l'économie locale et les entreprises de développement social

Actions et moyens de mise en œuvre :

- S'associer avec des partenaires du secteur (CLD, association de gens d'affaires, Nature-Action, etc.) afin de mettre en place un programme visant à promouvoir l'achat local
- De concert avec le CLD de la Vallée du Richelieu, promouvoir les divers programmes de subvention au soutien et au démarrage d'entreprises

(mesures de soutien au travail autonome, fonds local d'investissement, programme jeunes promoteurs, etc.)

- Participer à la promotion des entreprises d'économie sociale auprès des citoyens

ORIENTATION 4 DÉVELOPPER UN CENTRE-VILLE FORT, DYNAMIQUE ET ANIMÉ

L'identité d'une ville passe notamment par l'existence et la reconnaissance d'un centre-ville fort, dynamique et animé. Le long de la rivière Richelieu, de part et d'autre de l'axe Laurier, l'est de la ville regroupe les composantes urbaines essentielles participant à définir un centre-ville : un cœur historique et patrimonial, une zone commerciale forte, un pôle institutionnel et un secteur culturel. Ces différents éléments semblent toutefois plus juxtaposés, que réellement articulés les uns aux autres et fédérés dans un même ensemble.

La Ville de Beloeil souhaite renforcer son centre-ville, délimité par les rues Dupré, Lechasseur, Verchères, Richelieu et Bourgeois, pour en faire un secteur multifonctionnel structurant, un élément identitaire fort et un lieu de rassemblement pour l'ensemble de ses habitants et plus largement. Les objectifs visent tout à la fois à renforcer chacun des pôles composant le centre-ville, de créer une plus grande complémentarité et davantage de synergie entre chacun, d'améliorer le cadre urbain et la qualité globale de ce secteur et ainsi de l'ensemble de la ville.

Objectif 4.1 Engager le développement du centre-ville de Beloeil

Actions et moyens de mise en œuvre :

- Mettre en place un programme particulier d'urbanisme durable (PPUD) applicable à l'ensemble du territoire du centre-ville et abroger le programme particulier d'urbanisme spécifique au Vieux-Beloeil
- Réviser en conséquence les limites du programme particulier d'urbanisme relatif au boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

Objectif 4.2 Renforcer les différents pôles structurants du centre-ville dans leurs fonctions respectives et dans une perspective de complémentarité plutôt que de compétitivité

- Mettre en valeur et consolider les différents pôles du centre-ville
- Favoriser la diversité des fonctions présentes
- Concentrer les activités dans les différents pôles en fonction de leur dominance respective
- Promouvoir les atouts et qualités de chacun des pôles du territoire du centre-ville

Actions et moyens de mise en œuvre :

LE PÔLE COMMERCIAL

- Réaménager le tronçon du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, compris entre le golf et la tête du pont Jordi-Bonet, en un véritable boulevard urbain convivial pour tous les usagers, d'ambiance contemporaine et caractéristique d'un véritable centre-ville :
 - Réduire la largeur de la chaussée,
 - Élargir et paysager les trottoirs,
 - Introduire des mesures de « traffic calming »,
 - Sécuriser les déplacements actifs,
 - Marquer les traverses piétonnes de façon distinctive,
 - Verdir les abords du boulevard,
 - Intégrer des éléments d'éclairage et de mobilier urbain apportant un caractère distinctif et une image de marque au boulevard,
 - Etc.

- Renforcer la présence commerciale sur rue
- Encourager la mixité des fonctions en complémentarité avec le pôle villageois :
 - Autoriser l’implantation de restaurants sur cette portion du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, tout en introduisant des mesures de contingentement afin, d’une part, de ne pas concurrencer l’offre du pôle villageois et, d’autre part, de minimiser les nuisances potentielles sur les quartiers résidentiels avoisinants
- Concentrer les fonctions commerciales propres à un centre-ville à l’intérieur du pôle commercial
 - Interdire les commerces liés à l’automobile, les établissements commerciaux de grande superficie à l’extérieur du périmètre immédiat du Mail Montenach et ceux nécessitant de l’entreposage extérieur (ex. : cours à bois, etc.)
- Privilégier l’aménagement d’aires de stationnement en commun et souterraines, ou adopter les mesures de fonds de stationnement, particulièrement en ce qui a trait aux immeubles situés au sud du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier
- Densifier le cadre bâti le long du boulevard en intervenant à la fois sur l’optimisation de l’occupation du sol (tissu urbain) et la hauteur des bâtiments

LE PÔLE VILLAGEOIS

- Favoriser le développement touristique du pôle villageois
- Promouvoir une mixité des fonctions et des activités
- Engager la requalification des bâtiments le nécessitant (marché Pépin, etc.)
- Le sous-pôle patrimonial : le Vieux-Beloeil
 - Entreprendre des démarches avec le ministère de la Culture ou, à tout le moins, procéder à la citation de certains ensembles ou bâtiments à forte valeur patrimoniale (Vieux Moulin, couvent, église Saint-Mathieu, presbytère, etc.)
 - Mettre à jour l’inventaire des bâtiments d’intérêt historique et patrimonial
 - Bonifier le règlement sur les P.I.I.A. (plans d’implantation et d’intégration architecturale) applicable au Vieux-Beloeil
 - Actualiser le parcours signalétique des principaux témoins du patrimoine local
 - Élaborer un circuit patrimonial mettant en valeur les atouts (activités, bâtiments, paysages et espaces naturels) du sous-pôle patrimonial
 - Évaluer l’opportunité de piétonner le quadrilatère délimité par les rues Saint-Mathieu, Saint-Jean-Baptiste, Richelieu et Saint-Joseph à certains moments stratégiques (ex. : jours de marché, festivals, etc.)
 - Remplacer les normes minimales de cases de stationnement requises par un ratio maximal ou mettre en place les mesures de fonds de stationnement
 - Promouvoir les espaces de stationnement public collectifs existants
 - Marquer les entrées aux limites du sous-pôle patrimonial du Vieux-Beloeil de façon distinctive (aménagements, signalisation, etc.)
 - Promouvoir le Vieux-Beloeil comme haut-lieu gastronomique régional
- Le sous-pôle institutionnel autour de l’hôtel de ville
 - Poursuivre la requalification du bâtiment de l’hôtel de ville et les aménagements extérieurs de sorte à :
 - Valoriser ce lieu comme principale adresse institutionnelle du territoire et centre majeur de services publics
 - En cas d’agrandissement de l’implantation du bâtiment, marquer davantage sa présence sur rue afin de mieux encadrer cette voie de circulation selon l’esprit de requalification de la rue Laurier envisagé dans ce secteur
 - Créer une place publique de rassemblement des citoyens et y tenir des événements mobilisateurs

- Entreprendre des négociations avec la commission scolaire pour moderniser et bonifier les aménagements extérieurs des établissements scolaires du secteur
- Le sous-pôle culturel
 - Favoriser la synergie entre les différents équipements existants : Centre culturel de Beloeil, bibliothèque municipale, maison de la culture (maison Villebon), Nature-Action, Maison Huot, etc.
 - À cet effet, inventorier les programmes de subventions disponibles pour assurer la vocation du Centre culturel de Beloeil

Objectif 4.3 Lier les pôles du centre-ville

- Faciliter les liaisons entre les pôles et les sous-pôles du centre-ville pour l'ensemble des usagers
- Améliorer la visibilité et l'accessibilité, notamment en transports actifs, du pôle villageois depuis le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier
- Améliorer l'accessibilité du sous-pôle culturel

Actions et moyens de mise en œuvre :

- Favoriser la connexion entre le pôle commercial et le pôle villageois du centre-ville
 - Évaluer les possibilités de reconfiguration des approches à proximité de la tête du pont Jordi-Bonnet pour lier les deux pôles du centre-ville
 - Identifier les interventions et outils pouvant permettre d'y parvenir
 - Favoriser des déplacements sécuritaires et conviviaux pour les vélos et les piétons
- Formaliser les liens piétons sis à l'arrière du sous-pôle culturel de sorte à renforcer les liens avec le pôle commercial

Objectif 4.4 Réaménager le tronçon de la rue Laurier entre la tête du pont Jordi-Bonnet et la rue Saint-Jean-Baptiste

- Améliorer l'expérience de transit entre le pôle commercial et le sous-pôle patrimonial
- Améliorer l'image du tronçon de la rue Laurier compris entre la tête du pont Jordi-Bonnet et la rue Saint-Jean-Baptiste
- Rehausser la qualité du paysage urbain sur cette section de la rue Laurier
- Favoriser et sécuriser les déplacements actifs

Actions et moyens de mise en œuvre :

- Réaliser un exercice de design urbain du tronçon de la rue Laurier compris entre la tête du pont Jordi-Bonnet et la rue Saint-Jean-Baptiste de sorte à créer une ambiance « villageoise »
- Poursuivre, sur ce tronçon de la rue Laurier, le geste d'aménagement amorcé entre la rue Saint-Jean-Baptiste et la rue Saint-Mathieu au niveau :
 - du mobilier urbain
 - du pavage des trottoirs
 - de la plantation sur rue
 - de l'éclairage d'ambiance
 - de l'affichage
 - de la signalisation publique
 - du marquage des traverses piétonnes par un pavage distinctif
- Réduire la largeur de la chaussée dédiée aux automobilistes et évaluer la pertinence d'aménager un terre-plein central, du moins sur la portion la plus large de ce tronçon de la rue Laurier
- Élargir, paysager et verdir les trottoirs pour permettre l'aménagement de terrasses et encourager les déplacements actifs

- Poursuivre l'aménagement des corridors de transport actif (pistes cyclables, etc.)
- Favoriser une mixité d'usages en lien avec les particularités du Vieux-Beloeil (gastronomie, etc.)
- Évaluer la pertinence de procéder à des remembrements de terrain afin de densifier le tissu urbain du secteur
- Mettre en place un règlement sur les P.I.I.A. (plans d'implantation et d'intégration architecturale)
- Évaluer la pertinence d'obtenir la certification 4 As du développement durable et concerté décernée par la Fondation Rues principales

*La certification 4 As du développement durable et concerté est un label de qualité mis en place par la **Fondation Rues principales**.*

Elle vise à reconnaître et promouvoir l'excellence en matière de revitalisation socio-économique, et à reconnaître les solutions novatrices et créatrices face aux défis du développement durable et de la revitalisation socio-économique.

Objectif 4.5 Confirmer le Vieux-Beloeil comme lieu de rassemblement collectif

Actions et moyens de mise en œuvre :

- Évaluer l'opportunité de pérenniser l'usage du terrain devant l'église Saint-Mathieu à titre de place publique
 - Entreprendre des négociations avec la paroisse en vue de l'acquisition d'une portion du terrain, de gré à gré, ou par le biais d'un bail emphytéotique
- Prévoir des aménagements permettant de lier la promenade riveraine à cette future place publique
- Poursuivre les efforts visant à concentrer l'organisation d'une programmation culturelle
- Déterminer un emplacement stratégique pour aménager l'infrastructure nécessaire à la tenue de marchés publics
- Entreprendre des discussions avec Nature-Action (à l'exemple de l'Écomarché de solidarité) ou tout autre organisme pour la tenue de marchés hebdomadaires faisant la promotion des produits locaux
- Évaluer la pertinence d'entreprendre une démarche de revitalisation proposée par la Fondation Rues Principales

7. CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Figurant dans les pages suivantes, le concept d'organisation spatiale de la Ville de Beloeil traduit spatialement les quatre grandes orientations d'aménagement présentées dans le chapitre précédent.⁹ Il spécifie la structuration souhaitée du territoire municipal et les interventions à engager dans les prochaines années par la Ville et ses partenaires pour faire de Beloeil un milieu de vie durable et de qualité.

7.1 UN CENTRE-VILLE FORT, DYNAMIQUE ET ANIMÉ

Afin de mettre en valeur les différents atouts de la Ville de Beloeil, une emphase particulière sera portée, dans les prochaines années, pour l'aménagement d'un centre-ville fort, dynamique et animé. De part et d'autre de l'axe Laurier et bordant la rivière Richelieu, le secteur compris entre le golf et la rue Saint-Mathieu accueille l'ensemble des fonctions urbaines que l'on peut retrouver dans un centre-ville. Plus précisément, le centre-ville de Beloeil est délimité par les rues Dupré, Lechasseur, Verchères, Richelieu et Bourgeois.

⁹ Une première carte présente le concept d'organisation spatiale à l'échelle de l'ensemble de la Ville. Une seconde carte précise l'organisation future souhaitée du territoire stratégique du nouveau centre-ville de Beloeil.

À travers la mise en place d'un Programme particulier d'urbanisme durable (PPUD), il s'agira de doter le centre-ville de Beloeil d'un caractère d'ensemble, de consolider les fonctions respectives de chacun des pôles, d'améliorer leur complémentarité et de favoriser leur liaison, de rehausser l'image de ce secteur urbain central, d'en augmenter l'attractivité et de confirmer sa reconnaissance comme lieu identitaire fort pour l'ensemble des habitants et plus largement.

7.2 DES ENTRÉES DE VILLE ET DES PARCOURS D'ENTRÉE DE VILLE SOULIGNÉS ET MIS EN VALEUR

Les principales entrées de ville sont actuellement situées de part et d'autre de la section beloeilloise du boulevard Laurier, aux limites des municipalités de McMasterville et de Mont-Saint-Hilaire. Si l'entrée de ville sud du boulevard Laurier offre une perspective unique sur le mont Saint-Hilaire, celle située près de la tête du pont Jordi-Bonet revêt un caractère stratégique, permettant de distribuer la circulation vers les principaux pôles d'intérêt du centre-ville. Une emphase particulière sera donc portée à la mise en valeur de ces entrées de ville. L'objectif est de souligner l'entrée sur le territoire municipal, de mettre en évidence les atouts (paysagers, fonctionnels, etc.) caractérisant Beloeil et de marquer ainsi l'identité des espaces traversés.

Compte tenu du développement urbain récent, une autre entrée de ville revêtira demain une importance stratégique pour le territoire municipal. Il s'agit de l'entrée de ville située à l'intersection du chemin Trudeau et de la rue Saint-Jean-Baptiste, à proximité immédiate du nouveau développement domiciliaire des Bourgs-de-la-Capitale. Si cet espace n'était pas jusqu'alors structurant et que l'entrée sur le territoire beloeillois se faisait davantage à l'intersection du boulevard Yvon-L'Heureux et de la rue Saint-Jean-Baptiste, les réalisations des Bourgs-de-la-Capitale et les constructions à venir transformeront profondément cette entrée de la ville et participeront à renforcer la visibilité de Beloeil depuis l'autoroute Jean-Lesage (A-20) et la sortie 109.

Le croisement de la rue Bernard Pilon et du boulevard Yvon L'Heureux est un des seuils d'entrée secondaire de la Ville de Beloeil. Cette entrée est accessible via des parcours d'entrée aujourd'hui peu mis en valeur (portion de la rue Bernard Pilon depuis le chemin Trudeau et portion du boulevard Yvon L'Heureux depuis la municipalité de Saint-Basile-le-Grand). Aussi, arrivé au croisement de la rue Bernard Pilon et du boulevard Yvon L'Heureux, rien n'indique l'entrée sur le territoire urbain de la Ville Beloeil, ni ne précise les secteurs municipaux desservis par ces deux axes. L'objectif est là-encore de doter cette entrée de ville secondaire et ces parcours d'entrée d'une image distinctive en rehaussant la qualité de leur aménagement.

Les entrées de ville secondaires ainsi que le parcours d'entrée de ville de la rue Richelieu seront également concernés par ces mesures.

7.3 DES PARCOURS SIGNIFICATIFS REVALORISÉS

Principal pôle commercial, le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier est aussi un des axes structurants de la ville. Dans les prochaines années, l'un des objectifs de la municipalité sera de poursuivre la requalification et la mise en valeur de ce parcours significatif à dominante commerciale.

La problématique de l'axe Laurier est complexe, notamment en raison de son changement de statut au sein de la municipalité. Route nationale depuis McMasterville jusqu'à la tête du pont Jordi-Bonet, ce tronçon beloeillois du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier se doit de répondre à un niveau de fonctionnalité et de fluidité propre aux axes de ce rang tout en assurant son rôle de pôle commercial principal de la ville, nécessitant ainsi une échelle plus urbaine et une ambiance plus conviviale. Difficilement accessible, la portion de l'axe Laurier située entre le pont et la rue Saint-Jean-Baptiste est enclavée et son aménagement peu adapté aux activités que l'on y retrouve de part et d'autre. La rue Laurier possède, en effet, les attributs fonctionnels d'un axe à caractère plus « intimiste » sans pour autant en revêtir les caractéristiques au niveau de son aménagement (emprise viaire trop large, étroitesse et faible convivialité des trottoirs, etc.). Aussi, cette situation participe à créer une coupure forte entre les principaux pôles d'intérêt du centre-ville de Beloeil : le pôle commercial et le sous-pôle patrimonial du Vieux-Beloeil. L'objectif de mise en valeur de l'axe Laurier vise ainsi à le requalifier en traitant ses différentes portions en fonction du rôle dévolu à chacune.

Bordant la rivière, le second parcours à mettre en valeur est la rue Richelieu, axe municipal significatif d'un point de vue architectural et naturel. L'objectif est de revaloriser cette rue

par la préservation de ses ressources patrimoniales et naturelles, et la mise en valeur de sa proximité immédiate avec la rivière qu'il s'agisse de favoriser l'accessibilité publique des rives ou encore d'exploiter les vues uniques sur l'eau et ses environs.

7.4 DES AXES MUNICIPAUX À RECALIBRER

Traversant la ville dans le sens nord-sud, le boulevard Yvon L'Heureux est un des principaux axes de transit nord-sud de la municipalité. Il dessert notamment un important pôle institutionnel (école secondaire de Beloeil), impliquant chaque jour d'importants flux véhiculaires, cyclistes et piétons, principalement aux heures de pointe. La section comprise entre la rue Bernard Pilon et la rue Saint-Jean-Baptiste est aujourd'hui peu mise en valeur, malgré son rôle structurant à l'échelle de la ville. Elle ne revêt actuellement pas les attributs d'un axe de ce gabarit (peu de plantations, hétérogénéité des aménagements et du paysagement, etc.). La Ville entend, par diverses interventions, réviser le traitement d'ensemble de ce boulevard dans une perspective de développement durable (redéfinition des corridors de circulation piétonnière, cyclable et véhiculaire, intensification du verdissement, etc.) pour en faire un axe sécuritaire et un milieu urbain de qualité.

Compte tenu des caractéristiques de la ville et notamment de la présence du golf, il n'existe aujourd'hui que peu de parcours nord-sud de desserte municipale. Afin de palier à cette situation, la Ville souhaite profiter des opportunités créées par les travaux de réfection des infrastructures urbaines pour affirmer le rôle de sous-collectrice du parcours formé par la rue Radisson, le boulevard Vinet, la rue Larose et de la rue André-Labadie en réaménageant et confirmant ces axes selon leur nouvelle vocation.

La section de la rue Bernard Pilon comprise entre le boulevard Yvon L'Heureux et boulevard Sir-Wilfrid-Laurier a également été identifiée comme un axe à recalibrer.

7.5 DES SECTEURS À REQUALIFIER POUR UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT

Comme avancé précédemment, Beloeil est une ville au passé riche, bénéficiant d'un patrimoine architectural d'exception et d'un vieux noyau villageois préservé. Toutefois, certains quartiers nécessitent aujourd'hui la requalification de leur cadre bâti. Il en est ainsi du secteur Saint-Georges situé au sud de la ville, près de la municipalité de McMasterville. Ce secteur est caractérisé par la présence d'importantes activités commerciales et industrielles juxtaposées à une zone résidentielle à l'habitat dégradé. Compte tenu de la proximité de la gare de banlieues de McMasterville, l'objectif est ici de requalifier l'ensemble de ce secteur dans l'esprit d'un Transit Oriented Development (TOD). Il s'agit d'en faire un nouveau quartier mixte et intégré à dominante résidentielle, composé d'une gamme variée de produits résidentiels de moyenne et haute densité. En lien avec l'objectif de mise en valeur des entrées de ville, l'ancrage de ce secteur sur le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier permettra de développer des activités commerciales autant destinées aux habitants de ce nouveau quartier qu'à l'ensemble des résidents de la ville.

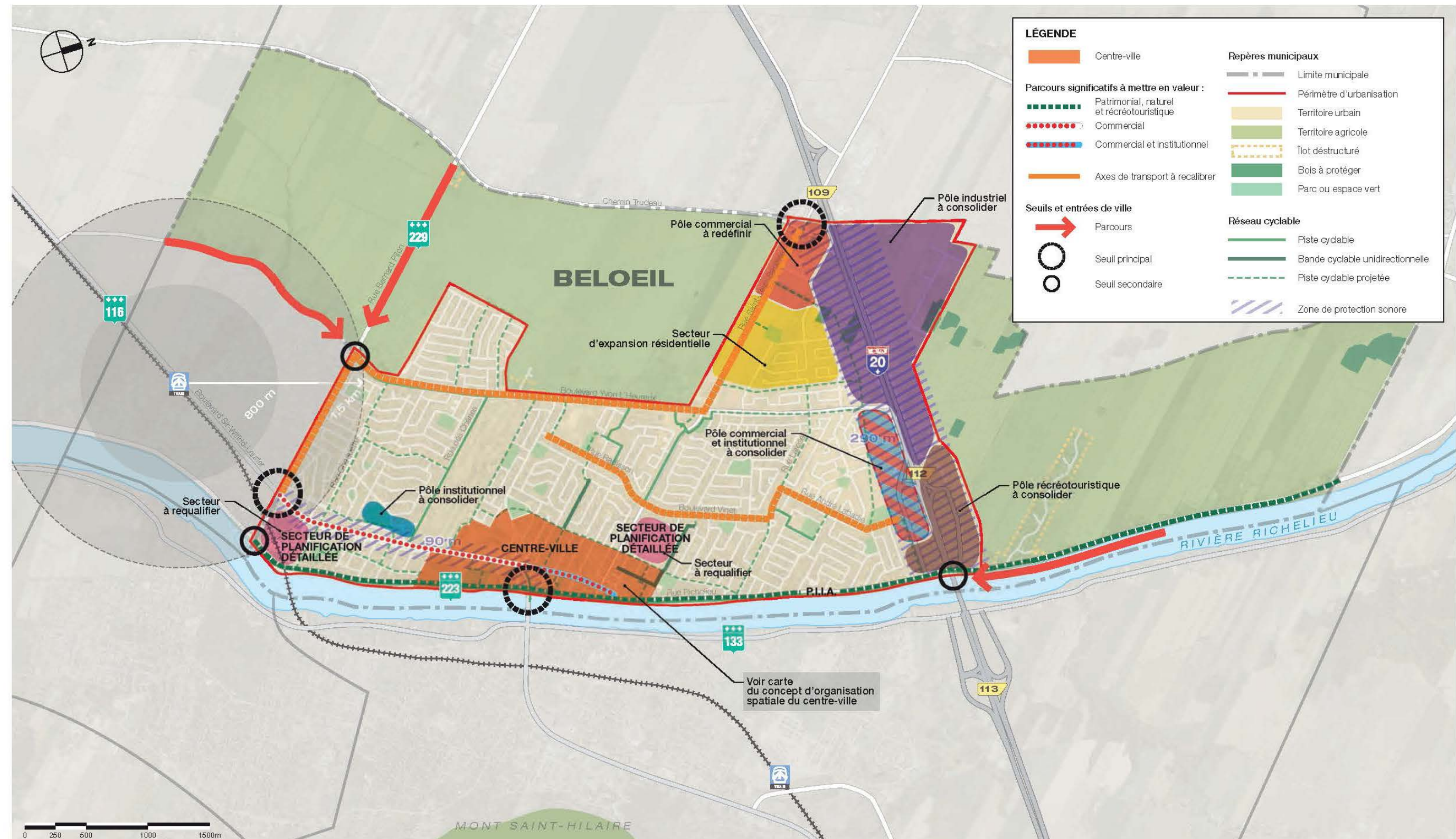
La Ville de Beloeil envisage également la requalification de plusieurs autres secteurs municipaux, selon une logique de renouvellement urbain et de mise en valeur du tissu urbain existant. Il en est ainsi du secteur urbain central de la rue Dupré adjacent aux ateliers municipaux. Les objectifs sont là encore multiples. Selon une volonté de « refaire la ville sur la ville » et d'exploiter le potentiel de développement existant dans certains secteurs urbains stratégiques (espaces à forte visibilité, proximité du centre-ville, etc.), il s'agit d'évaluer l'opportunité de relocaliser certaines fonctions aujourd'hui peu adaptées au cadre environnant et de densifier le cadre bâti pour y développer de nouvelles activités.

7.6 UNE VITRINE AUTOROUTIÈRE RESTRUCTURÉE ET CONSOLIDÉE

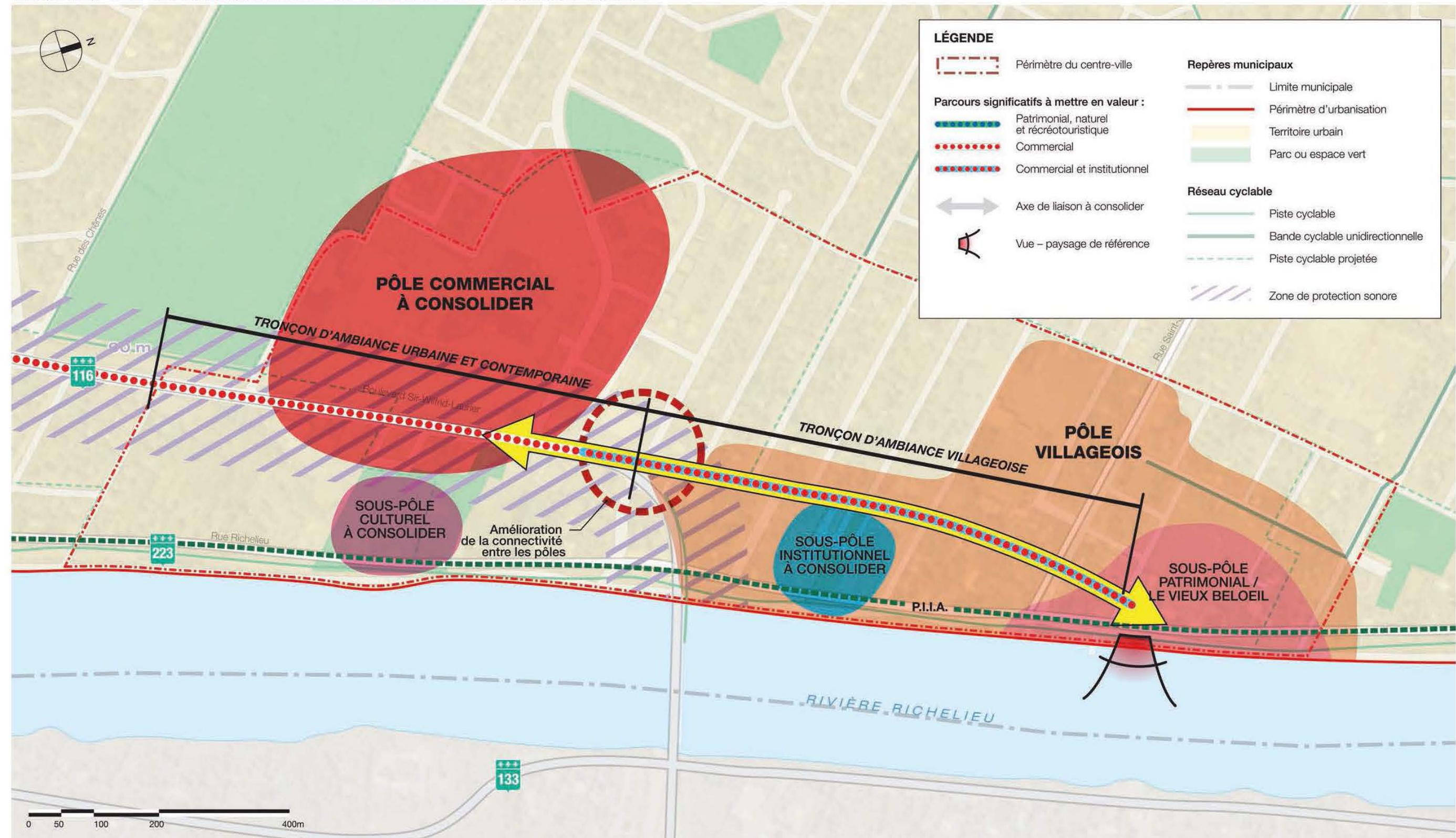
Les abords de l'autoroute Jean-Lesage (A-20) bénéficient d'une grande visibilité et d'une accessibilité facilitée. Plusieurs pôles d'activités sont localisés le long de cet axe, le pôle industriel bénéficiant du plus important frontage autoroutier. Étant donné le caractère hautement stratégique de cet espace, les industries présentes devraient contribuer à la mise en valeur de l'image municipale de par la nature « prestigieuse » des activités exercées, mais également le traitement architectural recherché des bâtiments et l'aménagement extérieur soigné des terrains. Certaines activités aujourd'hui présentes sont peu compatibles avec cet objectif et il conviendra pour les prochaines années de cibler les créneaux porteurs pour engager le redéveloppement de cet espace afin de profiter des avantages de cette localisation et de doter Beloeil d'un pôle industriel dynamique et structurant.

Aussi, plus globalement, si l'ensemble des espaces situés en vitrine autoroutière ont connu un fort développement ces dernières années, il importe que la Ville de Beloeil et ses partenaires poursuivent leur développement et leur aménagement selon leur fonction dominante respective. Il s'agit notamment de poursuivre les efforts récemment réalisés pour consolider l'aménagement de ces différents pôles et bonifier les activités présentes afin de profiter pleinement du fort potentiel de développement de ces espaces en vitrine autoroutière dans un contexte de rareté globale de l'offre foncière à l'échelle métropolitaine.

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE



CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE DU CENTRE-VILLE



8. CADRE DE GESTION

8.1 PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

Le périmètre d'urbanisation de la Ville de Beloeil correspond à la limite de la zone agricole permanente. Ainsi, le territoire municipal qui n'est pas inclus dans le périmètre d'urbanisation est assujéti à la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles du Québec* (L.R.Q.c P-41.1).

8.1-1 DENSITÉ D'OCCUPATION DU SOL

La densité d'occupation du sol¹⁰ est prescrite de deux manières différentes suivant la nature des fonctions considérées :

- Pour les fonctions résidentielles, la densité d'occupation du sol est indiquée par un nombre total de logements à l'hectare. Il s'agit du rapport minimal et/ou maximal permis entre le nombre total de logements compris ou prévus et un hectare de terrain affecté spécifiquement à l'habitation, incluant la superficie des rues (publique ou privée) et celle des espaces publics (densité brute);
- Pour toutes les autres fonctions, un coefficient d'occupation du sol (c.o.s.) fixe la densité d'occupation du sol maximale autorisée dans l'aire d'affectation considérée. Le c.o.s. est le rapport entre la superficie totale de plancher d'un ou des bâtiments construits sur un même terrain et la superficie totale du terrain sur lequel il(s) est(sont) implanté(s). Il est exprimé en pourcentage.

Suite à l'entrée en vigueur du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), la MRC de La Vallée-du-Richelieu a dû adapter le Schéma d'aménagement et de développement révisé aux objectifs de densification du développement des municipalités formant la CMM dont Beloeil. Les orientations du PMAD visent à favoriser la densification du tissu urbain et le redéveloppement autour des aires TOD, des corridors de transport métropolitains et des périmètres d'urbanisation.

8.1.1-1 SEUILS MINIMAUX DE DENSITÉ D'OCCUPATION DU SOL

Pour la Ville de Beloeil, l'objectif de densification se traduit à l'intérieur des espaces vacants et à redévelopper à des fins résidentielles dans le périmètre d'urbanisation, tel qu'identifié à la carte 4-1, ainsi que le long de la route 116, le long de l'autoroute 20 et dans le périmètre du programme particulier d'urbanisme relatif au boulevard Sir-Wilfrid-Laurier.

La densité moyenne minimale brute prescrite au PMAD devra évoluer dans le temps pour les espaces vacants et à redévelopper à des fins résidentielles, et ce, de la manière suivante :

Tableau 3-1 : Seuils minimaux de densité brute applicables pour la fonction résidentielle, dans les secteurs vacants et à redévelopper dans le périmètre d'urbanisation

2011-2016	2017-2021	2022-2026	2027-2031
18 log/ha	20 log/ha	22 log/ha	24 log/ha

Toutefois, de façon globale dans l'application des seuils minimaux de densité brute, la cible de densité à atteindre est fixée pour les espaces vacants et à redévelopper à des fins résidentielles sur le territoire de la ville de Beloeil.

De plus, dans le corridor de transport métropolitain, le long de la route 116, le long de l'autoroute 20 et le périmètre du programme particulier d'urbanisme relatif au boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, les espaces vacants et à redévelopper à des fins résidentielles devront atteindre les seuils minimaux de densité brute de 30 logements par hectare.

¹⁰ Densité d'occupation du sol, Outils de planification, Guide de la prise de décision en urbanisme, ministère des Affaires municipales, des régions et de l'occupation du territoire, dernière mise à jour : 2 mai 2011 (<http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/densite-occupation-du-sol/>)

8.1.2-1 EXCLUSION DES SEUILS MINIMAUX D'OCCUPATION DU SOL

Sont cependant exclus d'office du calcul des seuils minimaux de densité :

- Un milieu naturel ou un parc à vocation de conservation qui fait l'objet d'une affectation ne permettant pas la fonction résidentielle;
- Une emprise ou une servitude liée à un équipement d'Hydro-Québec, à un gazoduc ou à un oléoduc;
- Un terrain intercalaire dans un milieu déjà construit pourvu que la superficie de ce terrain soit plus petite qu'un demi-hectare (½ ha), que son frontage à une rue existante soit inférieur à 30 mètres et qu'il ne soit pas contigu à un secteur vacant ou à redévelopper;
- Une construction dont la vocation principale est résidentielle et bénéficiant d'un droit acquis reconnu et qui a été détruite, est devenue dangereuse ou a perdu plus de la moitié de sa valeur au rôle d'évaluation, suite à un sinistre.

Par ailleurs, pourraient être exclus du calcul des seuils minimaux de densité :

- Un secteur soumis à des contraintes physiques ou naturelles afin d'assurer la sécurité des personnes et des biens. L'identification d'un tel secteur découlera de la présence de rives, de zones inondables, de fortes pentes, de risques de glissement de terrain, de risques de chutes de blocs ou de pierres, de milieux humides ou de toute autre contrainte à caractère naturel ou anthropique majeur et significatif;
- Un secteur dont l'historique de développement est tel qu'il n'est que partiellement ou pas desservi par les infrastructures d'aqueduc et d'égout sanitaire. Seule la consolidation impliquant un nombre très limité de nouvelles résidences pourra être reconnue;
- Un secteur qui présente des caractéristiques environnementales ou patrimoniales particulières et exceptionnelles. La reconnaissance d'un tel secteur vise sa protection et sa mise en valeur.

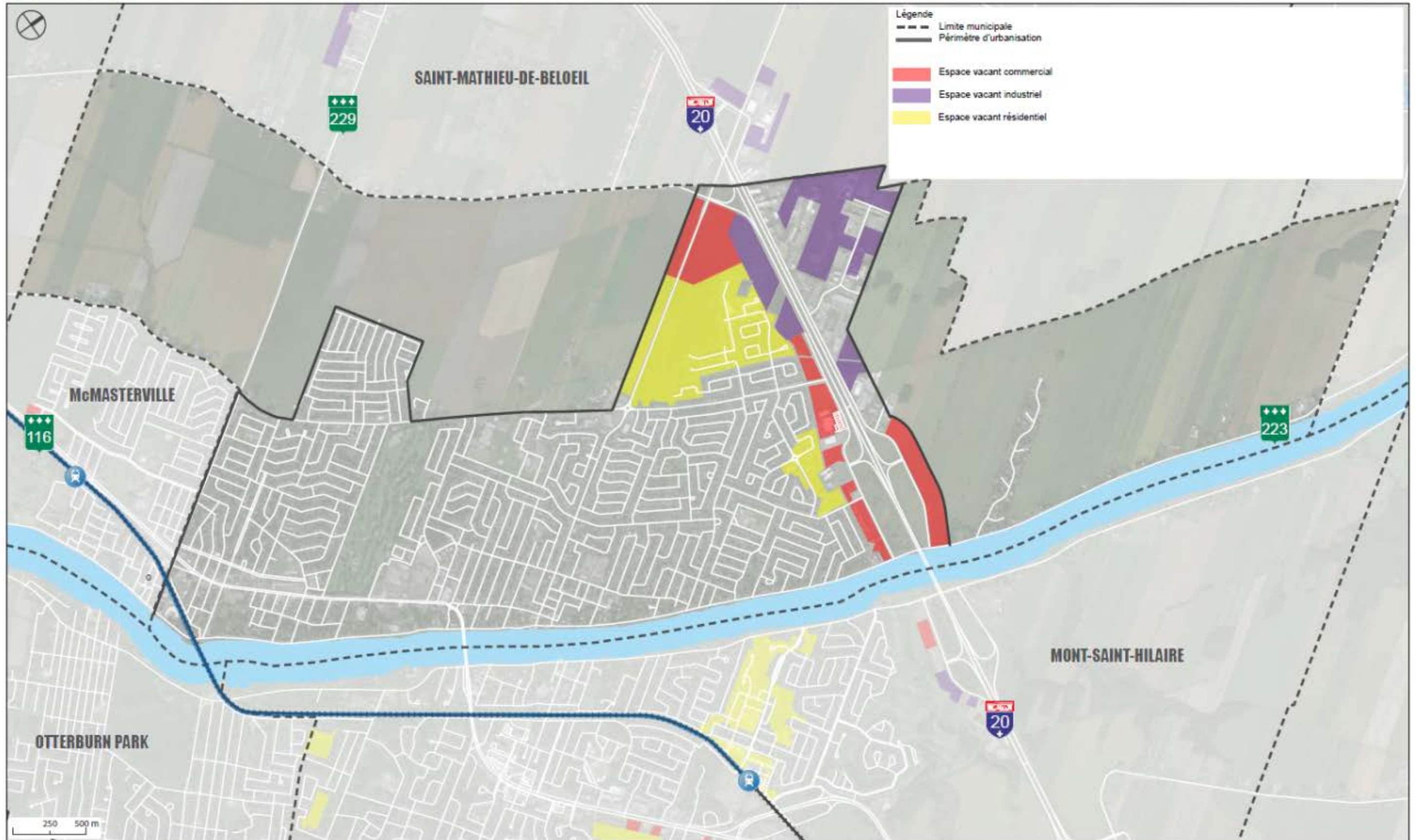
8.1.3-1 MÉTHODE DE CALCUL DES SEUILS MINIMAUX D'OCCUPATION DU SOL

Les seuils minimaux de densité brute applicables pour les espaces vacants et à redévelopper situés à l'intérieur des périmètres d'urbanisation peuvent être appliqués dans chacune des zones découpant une affectation ou encore la Ville peut suivre une méthode de calcul qui permet de varier ce seuil d'une zone à l'autre. Pour établir cette variation des seuils de densité, les étapes suivantes s'appliquent :

- Faire un inventaire des espaces vacants et à redéveloppement à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, pour la fonction résidentielle :
 - Identifier ces espaces sur une carte en faisant la différenciation entre les secteurs vacants et à redévelopper;
 - Comptabiliser la superficie de chacun de ces espaces et faire la somme de ceux-ci;
- Extrapoler le nombre minimal de logements théoriques requis :
 - Diviser la superficie totale de tous les espaces comptabilisés, par le seuil moyen de densité pour la période 2011-2031, soit 21 logements à l'hectare. Cela donne un nombre minimal de logements requis théorique pour l'ensemble du territoire;
 - Répartir le nombre de logements requis par espaces vacants et à redévelopper, en fonction des choix stratégiques retenus en matière d'urbanisation optimale de l'espace.

[1666-04-2016, art. 21]

ESPACES VACANTS



8.2 GRANDES AFFECTATIONS DU SOL

Les aires d'affectation du sol visent à définir, de façon générale, la vocation dominante des différentes parties du territoire municipal de façon à répondre aux orientations et objectifs d'aménagement présentés préalablement. Il s'agit d'un outil important pour caractériser le territoire et planifier son développement pour les années à venir.

Les aires d'affectation sont définies à partir des grandes caractéristiques territoriales (éléments naturels, réseaux de transports, fonctions et occupations des espaces, etc.). Elles respectent les grandes affectations prévues au Schéma d'aménagement révisé de la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu en vigueur qui précisent les fonctions dominantes pour chacun des secteurs du territoire régional.

[1666-04-2016, art. 23]

8.2.1 NOMENCLATURE DES AIRES D'AFFECTATION

a) Division du territoire en aires d'affectation

Le territoire municipal est divisé en aires d'affectation du sol auxquelles est associée une dominante propre. La délimitation de ces aires est illustrée à l'annexe A - Plan d'affectation.

b) Identification des aires

Chacune des aires d'affectation est identifiée par deux lettres indiquant la ou les fonctions dominantes. Le tableau suivant présente cette nomenclature.

Tableau 4 : Identification des aires d'affectation

Ag	Agricole
Ac	Agricole commerciale
Ar	Agricole résidentielle
Cv	Centre-ville
Pa	Centre-ville patrimoniale
Cl	Commerciale locale
Cr	Commerciale régionale
Co	Conservation
Ia	Industrielle avec incidence environnementale
Is	Industrielle sans incidence environnementale
Pu	Publique et institutionnelle
Re	Récréative
Rf	Résidentielle faible densité
Rm	Résidentielle moyenne densité
Rh	Résidentielle haute densité

c) Fonctions autorisées et dominance

- Règles interprétatives

Pour chacune des aires d'affectation, les fonctions autorisées sont précisées selon deux catégories :

- La ou les fonction(s) dominante(s), pouvant être assujettie(s) à certaines balises;
- Les fonctions complémentaires, contribuant à appuyer le développement ou la pérennité des fonctions dominantes. De natures parfois diverses, ces fonctions complémentaires peuvent également être assujetties à certaines balises.

La dominance de l'aire d'affectation indique la superficie minimale de l'aire d'affectation devant être occupée par la ou les fonction(s) dominante(s). La dominance correspond au rapport entre la superficie occupée par la ou les fonction(s) dominante(s) et la superficie brute de l'ensemble du territoire de l'aire d'affectation considérée. Elle est donnée en pourcentage.

- Tableaux de synthèse

[1666-04-2016, art. 23]

Tableau 5 : Fonctions, dominance et densité d'occupation du sol de l'aire d'affectation « agricole » (Ag)

AFFECTATION « AGRICOLE » (Ag)	
Fonction(s) dominante(s)	Agricole , c'est-à-dire les activités agricoles, soit la culture du sol et la production animale excluant l'élevage porcin.
Fonction(s) complémentaire(s)	<ul style="list-style-type: none"> - Résidentielle faible densité, caractérisée par de l'habitation unifamiliale isolée, excluant les maisons mobiles et les roulottes : <ul style="list-style-type: none"> • En usage principal et bénéficiant d'un droit acquis conformément aux dispositions des articles 101, 101.1, 102, 103 ou 105 de la L.P.T.A.A.. L'usage doit être situé sur un lot, ou une partie de lot, adjacent à une voie de circulation existante et doit bénéficier d'un droit acquis reconnu. • En usage accessoire à une activité agricole reconnue, conformément aux dispositions de l'article 40 de la L.P.T.A.A.. L'usage doit être situé sur un lot adjacent à une voie de circulation existante et une activité agricole reconnue doit être exercée sur ce lot. - Commerciale, c'est-à-dire les commerces de détail ou les services en support ou en complément à la fonction agricole (vente de produits agricoles, réparation de machinerie agricole, vétérinaire, etc.). Le commerce doit être situé sur un lot adjacent à une voie de circulation existante. - Agrotouristique (gîtes touristiques et tables champêtres). - Artisanale (atelier de production artisanale). - Industrielle agroalimentaire, uniquement en complément et indissociable à une exploitation agricole existante. - Récréative extensive et intensive, entre la rue Richelieu (R-223) et la rivière Richelieu, lorsque cette route est située à environ 100 mètres ou moins du cours d'eau. - Récréative légère, c'est-à-dire les activités récréatives pratiquées à l'extérieur, ne comportant pas d'installation permanente spécifiquement dédiée. Elles sont associées à un sport, à une activité de détente ou d'interprétation. Il peut s'agir, à titre d'exemple et de manière non limitative, d'une piste de randonnée, d'un circuit sportif, d'interprétation historique, culturelle ou environnementale, d'une école d'activités de plein air, etc. Est assimilable à un usage récréatif léger dans l'affectation « agricole », un sentier de motoneige et/ou de quad. - Communautaire municipale, c'est-à-dire les équipements municipaux lorsqu'adjacent à une voie de circulation existante. - Utilité publique, c'est-à-dire les services d'utilité publique desservant le territoire (aqueduc, égouts sanitaire et pluvial, électricité, réseaux de transport d'hydrocarbures existant tels qu'identifiés à la carte n°1, etc.).
Dominance	90 % de l'aire d'affectation doit être occupée par la ou les fonction(s) dominante(s)
Densité d'occupation	Non applicable

Tableau 6 : Fonctions, dominance et densité d'occupation du sol de l'aire d'affectation « agricole commerciale » (Ac)

AFFECTATION « AGRICOLE COMMERCIALE » (Ac)	
Fonction(s) dominante(s)	Agricole commerciale , c'est-à-dire les établissements commerciaux de détails ou de services.
Fonction(s) complémentaire(s)	<ul style="list-style-type: none"> - Agricole, exclusivement la culture du sol. - Récréative légère, c'est-à-dire les activités récréatives généralement pratiquées à l'extérieur, ne pouvant comprendre qu'un bâtiment accessoire à l'activité principale. Les parcs, les espaces verts et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction. Les fonctions golf et camping ne sont toutefois pas autorisées dans cette aire d'affectation. - Utilité publique, c'est-à-dire les services d'utilité publique desservant le territoire (aqueduc, égouts sanitaire et pluvial, électricité, réseaux de transport d'hydrocarbures existant tels qu'identifiés à la carte n°1, etc.).
Dominance	90 % de l'aire d'affectation doit être occupée par la ou les fonction(s) dominante(s)
Densité d'occupation	Non applicable

Tableau 7 : Fonctions, dominance et densité d'occupation du sol de l'aire d'affectation « agricole résidentielle » (Ar)

AFFECTATION « AGRICOLE RÉSIDENTIELLE » (Ar)	
Fonction(s) dominante(s)	Agricole résidentielle , c'est-à-dire l'habitation unifamiliale isolée, excluant les maisons mobiles et les roulottes.
Fonction(s) complémentaire(s)	<ul style="list-style-type: none"> - Agricole, exclusivement la culture du sol. - Récréative légère, c'est-à-dire les activités récréatives généralement pratiquées à l'extérieur, ne pouvant comprendre qu'un bâtiment accessoire à l'activité principale. Les parcs, les espaces verts et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction. Les fonctions golf et camping ne sont toutefois pas autorisées dans cette aire d'affectation. La fonction récréative extensive doit être située entre la rue Richelieu (R-223) et la rivière Richelieu, lorsque cette route est située à environ 100 mètres ou moins du cours d'eau. - Utilité publique, c'est-à-dire les services d'utilité publique desservant le territoire (aqueduc, égouts sanitaire et pluvial, électricité, réseaux de transport d'hydrocarbures existant tels qu'identifiés à la carte n°1, etc.).
Dominance	90 % de l'aire d'affectation doit être occupée par la ou les fonction(s) dominante(s)
Densité d'occupation	Non applicable

Tableau 8 : Fonctions, dominance et densité d'occupation du sol de l'aire d'affectation « centre-ville » (Cv)

AFFECTATION « CENTRE-VILLE » (Cv)	
Fonction(s) dominante(s)	<ul style="list-style-type: none"> - Résidentielle de toute densité, excluant les maisons mobiles et les roulottes. - Commerciale structurante, c'est-à-dire les établissements commerciaux et de services à vocation municipale et régionale, et les établissements commerciaux et de services de nature spécialisée, à caractère récréotouristique ou non. Il peut notamment s'agir d'établissements axés sur l'art, le patrimoine, la culture, la restauration, l'hébergement ou encore la vente de produits régionaux. - Communautaire structurante, c'est-à-dire les fonctions institutionnelles, administratives et communautaires, qu'elles soient publiques ou privées, d'échelle municipale ou intermunicipale (hôtel de ville et autres services municipaux, etc.). - Récréative intensive structurante, c'est-à-dire les activités récréatives (sportives, culturelles, etc.) généralement pratiquées à l'intérieur d'un ou plusieurs bâtiments, d'échelle municipale ou intermunicipale (bibliothèque municipale, salle de spectacles, etc.).
Fonction(s) complémentaire(s)	<ul style="list-style-type: none"> - Commerciale locale, c'est-à-dire les établissements commerciaux et de services à vocation principalement locale, s'adressant prioritairement aux populations environnantes et dont la superficie de plancher brute est inférieure à 2 500 mètres carrés. - Récréative extensive, c'est-à-dire les activités récréatives généralement pratiquées à l'extérieur, ne pouvant comprendre qu'un bâtiment accessoire à l'activité principale. Les parcs, les espaces verts et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction. Les fonctions golf et camping ne sont toutefois pas autorisées dans cette aire d'affectation. - Utilité publique, c'est-à-dire les services d'utilité publique desservant le territoire (aqueduc, égouts sanitaire et pluvial, électricité, réseaux de transport d'hydrocarbures existant tels qu'identifiés à la carte n°1, etc.).
Dominance	80 % de l'aire d'affectation doit être occupée par la ou les fonction(s) dominante(s)
Densité d'occupation	<ul style="list-style-type: none"> - Voir la section 8.1-1 « Densité d'occupation du sol » - Coefficient d'occupation du sol (c.o.s.) maximal de 90 %.

[1666-04-2016, art. 24]

Tableau 9 : Fonctions, dominance et densité d'occupation du sol de l'aire d'affectation « centre-ville patrimoniale » (Pa)

AFFECTATION « CENTRE-VILLE PATRIMONIALE » (Pa)	
Fonction(s) dominante(s)	Résidentielle de toute densité , excluant les maisons mobiles et les roulottes.
Fonction(s) complémentaire(s)	<ul style="list-style-type: none"> - Commerciale structurante, c'est-à-dire les établissements commerciaux et de services à vocation municipale et régionale, de nature spécialisée, à caractère récréotouristique ou non. Il peut notamment s'agir d'établissements axés sur l'art, le patrimoine, la culture, la restauration, l'hébergement ou encore la vente de produits régionaux. - Commerciale locale, c'est-à-dire les établissements commerciaux et de services à vocation principalement locale, s'adressant prioritairement aux populations environnantes et dont la superficie de plancher brute est inférieure à 2 500 mètres carrés. - Communautaire non-structurante, c'est-à-dire les fonctions institutionnelles, administratives et communautaires, qu'elles soient publiques ou privées, non-structurantes à l'échelle municipale et desservant principalement la communauté locale (école, église, équipement municipal de desserte locale, etc.). - Récréative intensive non-structurante, c'est-à-dire les activités récréatives (sportives, culturelles, etc.) généralement pratiquées à l'intérieur d'un ou plusieurs bâtiments, non-structurantes à l'échelle municipale et desservant principalement la communauté locale. - Récréative extensive, c'est-à-dire les activités récréatives généralement pratiquées à l'extérieur, ne pouvant comprendre qu'un bâtiment accessoire à l'activité principale. Les parcs, les espaces verts et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction. Les fonctions golf et camping ne sont toutefois pas autorisées dans cette aire d'affectation. - Utilité publique, c'est-à-dire les services d'utilité publique desservant le territoire (aqueduc, égouts sanitaire et pluvial, électricité, réseaux de transport d'hydrocarbures existant tels qu'identifiés à la carte n°1, etc.).
Dominance	75 % de l'aire d'affectation doit être occupée par la ou les fonction(s) dominante(s)
Densité d'occupation	<ul style="list-style-type: none"> - Voir la section 8.1-1 « Densité d'occupation du sol » - Coefficient d'occupation du sol (c.o.s.) maximal de 90 %.

[1666-04-2016, art. 25]

Tableau 10 : Fonctions, dominance et densité d'occupation du sol de l'aire d'affectation « commerciale locale » (CI)

AFFECTATION « COMMERCIALE LOCALE » (CI)	
Fonction(s) dominante(s)	Commerciale locale , c'est-à-dire les établissements commerciaux et de services à vocation principalement locale, s'adressant prioritairement aux populations environnantes et dont la superficie de plancher brute est inférieure à 2 500 mètres carrés.
Fonction(s) complémentaire(s)	<ul style="list-style-type: none"> - Résidentielle de toute densité, excluant les maisons mobiles et les roulottes. - Commerciale régionale, incluant, dans ce cas-ci, seulement les établissements commerciaux et de services de moyenne surface¹¹ situés en bordure de l'autoroute Jean-Lesage (A-20). - Communautaire non-structurante, c'est-à-dire les fonctions institutionnelles, administratives et communautaires, qu'elles soient publiques ou privées, non-structurantes à l'échelle municipale et desservant principalement la communauté locale (école, église, équipement municipal de desserte locale, etc.). - Récréative extensive, c'est-à-dire les activités récréatives généralement pratiquées à l'extérieur, ne pouvant comprendre qu'un bâtiment accessoire à l'activité principale. Les parcs, les espaces verts et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction. Les fonctions golf et camping ne sont toutefois pas autorisées dans cette aire d'affectation. - Utilité publique, c'est-à-dire les services d'utilité publique desservant le territoire (aqueduc, égouts sanitaire et pluvial, électricité, réseaux de transport d'hydrocarbures existant tels qu'identifiés à la carte n°1, etc.).
Dominance	80 % de l'aire d'affectation doit être occupée par la ou les fonction(s) dominante(s)
Densité d'occupation	Coefficient d'occupation du sol (c.o.s.) maximal de 75 %

¹¹ Un établissement commercial de « moyenne surface » est un établissement de commerces et de services dont la superficie totale brute de plancher est comprise entre 2 500 mètres carrés et 4 999 mètres carrés.

Tableau 11 : Fonctions, dominance et densité d'occupation du sol de l'aire d'affectation « commerciale régionale » (Cr)

AFFECTATION « COMMERCIALE RÉGIONALE » (Cr)	
Fonction(s) dominante(s)	Commerciale régionale , c'est-à-dire les établissements commerciaux et de services de moyenne et grande surface ¹² , et tout regroupement important de commerces, répondant à une vocation régionale. Les commerces de détails de type « grande surface » pourront exclusivement s'implanter le long de la section du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (R-116) répondant à une affectation « commerciale régionale » (CR).
Fonction(s) complémentaire(s)	<ul style="list-style-type: none"> - Résidentielle moyenne, excepté dans les secteurs d'affectation « commerciale régionale » (CR) situés en bordure de l'autoroute Jean-Lesage (A-20). - Résidentielle haute densité, majoritairement caractérisée par de l'habitation multifamiliale et collective. - Commerciale locale, c'est-à-dire les établissements commerciaux et de services à vocation principalement locale, s'adressant prioritairement aux populations environnantes et dont la superficie de plancher brute est inférieure à 2 500 mètres carrés. - Communautaire structurante, c'est-à-dire les fonctions institutionnelles, administratives et communautaires, qu'elles soient publiques ou privées, d'échelle municipale ou intermunicipale (C.L.S.C., etc.) - Récréative intensive structurante, c'est-à-dire les activités récréatives (sportives, culturelles, etc.) généralement pratiquées à l'intérieur d'un ou plusieurs bâtiments, d'échelle municipale ou intermunicipale. - Récréative extensive, c'est-à-dire les activités récréatives généralement pratiquées à l'extérieur, ne pouvant comprendre qu'un bâtiment accessoire à l'activité principale. Les parcs, les espaces verts et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction. Les fonctions golf et camping ne sont toutefois pas autorisées dans cette aire d'affectation. - Industrielle sans incidence environnementale, c'est-à-dire les activités industrielles occasionnant très peu d'incidences sur le milieu environnant (bruit, odeur, poussière, contamination, etc.), dont l'ensemble des opérations s'effectue à l'intérieur d'un bâtiment et ne nécessitant aucun entreposage extérieur. Toutefois et de façon exceptionnelle, les fonctions industrielles sans incidences environnementales pourront comporter de l'entreposage extérieur dans l'aire d'affectation « commerciale régionale » (CR) chevauchant le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (R-116), seulement si les terrains utilisés ne sont pas directement contigus à cet axe. - Utilité publique, c'est-à-dire les services d'utilité publique desservant le territoire (aqueduc, égouts sanitaire et pluvial, électricité, réseaux de transport d'hydrocarbures existant tels qu'identifiés à la carte n°1, etc.).
Dominance	75% de l'aire d'affectation doit être occupée par la ou les fonction(s) dominante(s), excepté dans le secteur compris entre la rue Bernard Pilon, la rue Richelieu et la voie de chemin de fer où ce taux est porté à 51%
Densité d'occupation	Coefficient d'occupation du sol (c.o.s.) maximal de 75%

¹² Un établissement commercial de « grande surface » est un établissement de commerces et de services dont la superficie totale brute de plancher est supérieure à 5 000 mètres carrés.

Tableau 12 : Fonctions, dominance et densité d'occupation du sol de l'aire d'affectation « conservation » (Co)

AFFECTATION « CONSERVATION » (Co)	
Fonction(s) dominante(s)	Conservation , c'est-à-dire les activités de nettoyage, d'entretien, d'implantation d'ouvrages écologiques et d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu considéré.
Fonction(s) complémentaire(s)	<ul style="list-style-type: none"> - Récréative extensive légère, c'est-à-dire les activités récréatives, de détente ou d'interprétation, généralement pratiquées à l'extérieur, et compatibles avec la conservation du milieu naturel considéré, ne pouvant comprendre qu'un bâtiment accessoire à l'activité principale et à capacité et usages restreints. Les parcs, les espaces verts et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction. Les fonctions golf et camping ne sont toutefois pas autorisées dans cette aire d'affectation. - Utilité publique, c'est-à-dire les services d'utilité publique desservant le territoire (aqueduc, égouts sanitaire et pluvial, électricité, réseaux de transport d'hydrocarbures existant tels qu'identifiés à la carte n°1, etc.).
Dominance	90 % de l'aire d'affectation doit être occupée par la ou les fonction(s) dominante(s)
Densité d'occupation	Non applicable

Tableau 13 : Fonctions, dominance et densité d'occupation du sol de l'aire d'affectation « industrielle avec incidence environnementale » (Ia)

AFFECTATION « INDUSTRIELLE AVEC INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES » (Ia)	
Fonction(s) dominante(s)	Industrielle avec incidence environnementale , c'est-à-dire les industries dont l'activité occasionne de moyennes ou de fortes incidences sur le milieu environnant (entreposage extérieur, quai de déchargement et de déchargement d'envergure, circulation importance de véhicules lourds, pollution atmosphérique, sonore, visuelle, etc.). Toute implantation, extension ou réouverture de carrières ou sablières est prohibée.
Fonction(s) complémentaire(s)	<ul style="list-style-type: none"> - Industrielle sans incidence environnementale, c'est-à-dire les industries dont l'activité occasionne très peu d'incidences sur le milieu environnant et ne cause ni bruit, ni odeur, ni poussière à la limite du terrain où ces fonctions sont exercées. - Para-industrielle, c'est-à-dire les établissements commerciaux et de services comportant des nuisances (mécanique automobile, débosselage, stationnement de véhicules lourds, etc.) ou ceux nécessitant de grandes surfaces de montre à l'extérieur (vente de maisons mobiles et roulottes, cours à bois, etc.). - Utilité publique, c'est-à-dire les services d'utilité publique desservant le territoire (aqueduc, égouts sanitaire et pluvial, électricité, réseaux de transport d'hydrocarbures existant tels qu'identifiés à la carte n°1, etc.). - Récréative intensive : limité aux activités se pratiquant à l'intérieur et nécessitant l'utilisation d'un bâtiment dont la superficie et la volumétrie s'apparente à celles d'un bâtiment industriel
Dominance	50 % de l'aire d'affectation doit être occupée par la ou les fonction(s) dominante(s)
Densité d'occupation	Coefficient d'occupation du sol (c.o.s.) maximal de 90%

[1666-02-2014, art. 2]
[1666-04-2016, art. 26]

Tableau 14 : Fonctions, dominance et densité d'occupation du sol de l'aire d'affectation « industrielle sans incidence environnementale » (Is)

AFFECTATION « INDUSTRIELLE SANS INCIDENCE ENVIRONNEMENTALE » (Is)	
Fonction(s) dominante(s)	Industrielle sans incidence environnementale , c'est-à-dire les industries dont l'activité occasionne très peu d'incidences sur le milieu environnant (bruit, odeur, poussière, contamination, etc.), dont la majorité des opérations s'effectue à l'intérieur d'un bâtiment et ne cause pas de nuisances majeures sur leur environnement.
Fonction(s) complémentaire(s)	<ul style="list-style-type: none"> - Commerciale assimilable à l'industrie, c'est-à-dire les établissements commerciaux et de services à vocation régionale, présentant des volets associés à un usage industriel concernant notamment la nature des activités ou la destination des services proposés. - Utilité publique, c'est-à-dire les services d'utilité publique desservant le territoire (aqueduc, égouts sanitaire et pluvial, électricité, réseaux de transport d'hydrocarbures existant tels qu'identifiés à la carte n°1, etc.). - Récréative intensive : limité aux activités se pratiquant à l'intérieur et nécessitant l'utilisation d'un bâtiment dont la superficie et la volumétrie s'apparente à celles d'un bâtiment industriel.
Dominance	60% de l'aire d'affectation doit être occupée par la ou les fonction(s) dominante(s)
Densité d'occupation	Coefficient d'occupation du sol (c.o.s.) maximal de 90 % [1666-02-2014, art. 3]

Tableau 15 : Fonctions, dominance et densité d'occupation du sol de l'aire d'affectation « publique et institutionnelle » (Pu)

AFFECTATION « PUBLIQUE ET INSTITUTIONNELLE » (Pu)	
Fonction(s) dominante(s)	<ul style="list-style-type: none"> - Communautaire structurante, c'est-à-dire les fonctions institutionnelles, administratives et communautaires, qu'elles soient publiques ou privées, d'échelle municipale ou intermunicipale (école, etc.). - Récréative intensive structurante, c'est-à-dire les activités récréatives (sportives, culturelles, etc.) généralement pratiquées à l'intérieur d'un ou plusieurs bâtiments, d'échelle municipale ou intermunicipale (aréna, etc.).
Fonction(s) complémentaire(s)	<ul style="list-style-type: none"> - Résidentielle de toute densité, excluant les maisons mobiles et les roulottes. - Récréative extensive, c'est-à-dire les activités récréatives généralement pratiquées à l'extérieur, ne pouvant comprendre qu'un bâtiment accessoire à l'activité principale. Les parcs, les espaces verts et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction. Les fonctions golf et camping ne sont toutefois pas autorisées dans cette aire d'affectation. - Utilité publique, c'est-à-dire les services d'utilité publique desservant le territoire (aqueduc, égouts sanitaire et pluvial, électricité, réseaux de transport d'hydrocarbures existant tels qu'identifiés à la carte n°1, etc.).
Dominance	80 % de l'aire d'affectation doit être occupée par la ou les fonction(s) dominante(s)
Densité d'occupation	Coefficient d'occupation du sol (c.o.s.) maximal de 40 %.

Tableau 16 : Fonctions, dominance et densité d'occupation du sol de l'aire d'affectation « récréative » (Re)

AFFECTATION « RÉCRÉATIVE » (Re)	
Fonction(s) dominante(s)	Récréative extensive , c'est-à-dire les activités récréatives généralement pratiquées à l'extérieur, pouvant comprendre les bâtiments et services accessoires et complémentaires à l'activité principale. Les parcs, les espaces verts, les pistes cyclables ou encore les golfs font notamment partie de cette fonction. La fonction camping n'est toutefois pas autorisée dans cette aire d'affectation.
Fonction(s) complémentaire(s)	Utilité publique , c'est-à-dire les services d'utilité publique desservant le territoire (aqueduc, égouts sanitaire et pluvial, électricité, réseaux de transport d'hydrocarbures existant tels qu'identifiés à la carte n°1, etc.).
Dominance	95 % de l'aire d'affectation doit être occupée par la ou les fonction(s) dominante(s)
Densité d'occupation	Non applicable

Tableau 17 : Fonctions, dominance et densité d'occupation du sol de l'aire d'affectation « résidentielle faible densité » (Rf)

AFFECTATION « RÉSIDENTIELLE FAIBLE DENSITÉ » (Rf)	
Fonction(s) dominante(s)	Résidentielle faible densité , majoritairement caractérisée par de l'habitation unifamiliale, excluant les maisons mobiles et les roulottes.
Fonction(s) complémentaire(s)	<ul style="list-style-type: none"> - Résidentielle moyenne densité, majoritairement caractérisée par de l'habitation bifamiliale et trifamiliale. - Commerciale non-structurante, c'est-à-dire les fonctions commerciales et de services de proximité (voisinage et quartier), non-structurantes à l'échelle municipale et desservant principalement la communauté locale (vente de biens de première nécessité, services professionnels et personnels, etc.). - Communautaire non-structurante, c'est-à-dire les fonctions institutionnelles, administratives et communautaires, qu'elles soient publiques ou privées, non-structurantes à l'échelle municipale et desservant principalement la communauté locale (école, église, équipement municipal de desserte locale, etc.). - Récréative intensive non-structurante, c'est-à-dire les activités récréatives généralement pratiquées à l'intérieur d'un ou plusieurs bâtiments, non-structurantes à l'échelle municipale et desservant principalement la communauté locale. - Récréative extensive, c'est-à-dire les activités récréatives généralement pratiquées à l'extérieur, ne pouvant comprendre qu'un bâtiment accessoire à l'activité principale. Les parcs, les espaces verts et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction. Les fonctions golf et camping ne sont toutefois pas autorisées dans cette aire d'affectation. - Utilité publique, c'est-à-dire les services d'utilité publique desservant le territoire (aqueduc, égouts sanitaire et pluvial, électricité, réseaux de transport d'hydrocarbures existant tels qu'identifiés à la carte n°1, etc.).
Dominance	80 % de l'aire d'affectation doit être occupée par la ou les fonction(s) dominante(s)
Densité d'occupation	21 logements / hectare Voir la section 8.1-1 « Densité d'occupation du sol »

Tableau 18 : Fonctions, dominance et densité d'occupation du sol de l'aire d'affectation « résidentielle moyenne densité » (Rm)

AFFECTATION « RÉSIDENTIELLE MOYENNE DENSITÉ » (Rm)	
Fonction(s) dominante(s)	Résidentielle moyenne densité , majoritairement caractérisée par de l'habitation bifamiliale et trifamiliale.
Fonction(s) complémentaire(s)	<ul style="list-style-type: none"> - Résidentielle faible densité, majoritairement caractérisée par de l'habitation unifamiliale, excluant les maisons mobiles et les roulettes. - Résidentielle haute densité, majoritairement caractérisée par de l'habitation multifamiliale et collective. - Commerciale non-structurante, c'est-à-dire les fonctions commerciales et de services de proximité (voisinage et quartier), non-structurantes à l'échelle municipale et desservant principalement la communauté locale (vente de biens de première nécessité, services professionnels et personnels, etc.). - Communautaire non-structurante, c'est-à-dire les fonctions institutionnelles, administratives et communautaires, qu'elles soient publiques ou privées, non-structurantes à l'échelle municipale et desservant principalement la communauté locale (école, église, équipement municipal de desserte locale, etc.). - Récréative intensive non-structurante, c'est-à-dire les activités récréatives généralement pratiquées à l'intérieur d'un ou plusieurs bâtiments, non-structurantes à l'échelle municipale et desservant principalement la communauté locale. - Récréative extensive, c'est-à-dire les activités récréatives généralement pratiquées à l'extérieur, ne pouvant comprendre qu'un bâtiment accessoire à l'activité principale. Les parcs, les espaces verts et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction. Les fonctions golf et camping ne sont toutefois pas autorisées dans cette aire d'affectation. - Utilité publique, c'est-à-dire les services d'utilité publique desservant le territoire (aqueduc, égouts sanitaire et pluvial, électricité, réseaux de transport d'hydrocarbures existant tels qu'identifiés à la carte no1, etc.).
Dominance	60 % de l'aire d'affectation doit être occupée par la ou les fonction(s) dominante(s)
Densité d'occupation	Entre 22 et 40 logements / hectare Voir la section 8.1-1 « Densité d'occupation du sol »

[1666-04-2016, art. 28]

Tableau 19 : Fonctions, dominance et densité d'occupation du sol de l'aire d'affectation « résidentielle haute densité » (Rh)

AFFECTATION « RÉSIDENTIELLE HAUTE DENSITÉ » (Rh)	
Fonction(s) dominante(s)	Résidentielle haute densité , majoritairement caractérisée par de l'habitation multifamiliale et collective.
Fonction(s) complémentaire(s)	<ul style="list-style-type: none"> - Résidentielle moyenne densité, majoritairement caractérisée par de l'habitation bifamiliale et trifamiliale. - Commerciale non-structurante, c'est-à-dire les fonctions commerciales et de services de proximité (voisinage et quartier), non-structurantes à l'échelle municipale et desservant principalement la communauté locale (vente de biens de première nécessité, services professionnels et personnels, etc.). - Communautaire non-structurante, c'est-à-dire les fonctions institutionnelles, administratives et communautaires, qu'elles soient publiques ou privées, non-structurantes à l'échelle municipale et desservant principalement la communauté locale (école, église, équipement municipal de desserte locale, etc.). - Récréative intensive non-structurante, c'est-à-dire les activités récréatives (sportives, culturelles, etc.) généralement pratiquées à l'intérieur d'un ou plusieurs bâtiments, non-structurantes à l'échelle municipale et desservant principalement la communauté locale. - Récréative extensive, c'est-à-dire les activités récréatives généralement pratiquées à l'extérieur, ne pouvant comprendre qu'un bâtiment accessoire à l'activité principale. Les parcs, les espaces verts et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction. Les fonctions golf et camping ne sont toutefois pas autorisées dans cette aire d'affectation. - Utilité publique, c'est-à-dire les services d'utilité publique desservant le territoire (aqueduc, égouts sanitaire et pluvial, électricité, réseaux de transport d'hydrocarbures existant tels qu'identifiés à la carte n°1, etc.).
Dominance	60 % de l'aire d'affectation doit être occupée par la ou les fonction(s) dominante(s)
Densité d'occupation	Voir la section 8.1-1 « Densité d'occupation du sol »

[1666-04-2016, art. 29]

8.2.2 SYNTHÈSE DE LA COMPATIBILITÉ DES AIRES D’AFFECTATION DU SOL ET DES FONCTIONS

Tableau 20 : Synthèse des affectations et des fonctions

Fonctions	Affectations																										
	Résidentielle faible densité	Résidentielle moyenne densité	Résidentielle haute densité	Commerciale	Commerciale structurante	Commerciale non-structurante	Commerciale régionale	Commerciale locale	Communautaire structurante	Communautaire non-structurante	Communautaire municipale	Industrielle avec incidences environnementales	Industrielle sans incidences environnementales	Industrielle agroalimentaire	Para-industrielle	Récréative intensive	Récréative intensive structurante	Récréative intensive non-structurante	Récréative extensive	Récréative extensive légère	Conservation	Utilité publique	Agricole	Agricole résidentielle	Agricole commerciale	Agrotouristique	Artisanale
Agricole (Ag)	○ ¹			○ ³							○			○		○ ⁴			○ ⁵	○ ⁷		○	●			○	○
Agricole commerciale (Ac)				●															○ ⁶			○	○				○
Agricole résidentielle (Ar)	●																		○ ⁶			○	○				
Centre-ville (Cv)	●	●	●		●			○	●								●		○ ⁶			○					
Centre-ville patrimoniale (Pa)	●	●	●		●			○		○								○	○ ⁶			○					
Commerciale locale (Cl)	○	○	○					●		○									○ ⁶			○					
Commerciale régionale (Cr)		○ ²	○				●	○	○				○ ⁴				○		○ ⁶			○					
Conservation (Co)																				○	●	○					
Industrielle avec incidence environnementale (Ia)												●	○		○	○						○					
Industrielle sans incidence environnementale (Is)							○						●		○							○					
Publique et institutionnelle (Pu)	○	○	○						●								●		○ ⁶			○					
Récréative (Re)																			●			○					
Résidentielle faible densité (Rf)	●	○				○				○								○	○ ⁶			○					
Résidentielle moyenne densité (Rm)	○	●	○			○				○								○	○ ⁶			○					
Résidentielle haute densité (Rh)		○	●			○				○								○	○ ⁶			○					

Légende ● Fonction dominante ○ Fonction complémentaire

Ce tableau est présenté à titre indicatif. Les notes figurent à la page suivante.

Notes :

1. Caractérisée par de l'habitation unifamiliale isolée, excluant les maisons mobiles et les roulottes :
 - a. En usage principal et bénéficiant d'un droit acquis conformément aux dispositions des articles 101, 101.1, 102, 103 ou 105 de la L.P.T.A.A. L'usage doit être situé sur un lot, ou une partie de lot, adjacent à une voie de circulation existante et doit bénéficier d'un droit acquis reconnu.
 - b. En usage accessoire à une activité agricole reconnue, conformément aux dispositions de l'article 40 de la L.P.T.A.A. L'usage doit être situé sur un lot adjacent à une voie de circulation existante et une activité agricole reconnue doit être exercée sur ce lot.
2. La fonction résidentielle moyenne densité n'est pas autorisée dans les secteurs d'affectation « commerciale régionale » (CR) situés en bordure de l'autoroute Jean-Lesage (A-20).
3. La fonction commerciale est autorisée dans l'aire d'affectation agricole en support ou en complément à la fonction agricole (vente de produits agricoles, réparation de machinerie agricole, vétérinaire, etc.). Le commerce doit être situé sur un lot adjacent à une voie de circulation existante.
4. Les fonctions industrielles sans incidences environnementales pourront exceptionnellement comporter de l'entreposage extérieur dans l'aire d'affectation « commerciale régionale » (CR) chevauchant le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (R-116), seulement si les terrains utilisés ne sont pas directement contigus à cet axe.
5. Autorisée entre la rue Richelieu (R-223) et la rivière Richelieu, lorsque cette route est située à environ 100 mètres ou moins du cours d'eau.
6. Les fonctions golf et camping ne sont pas autorisées dans cette aire d'affectation.
7. Les fonctions golf et camping ne sont toutefois pas autorisées dans cette aire d'affectation. La fonction récréative légère doit être située entre la rue Richelieu (R-223) et la rivière Richelieu, lorsque cette route est située à environ 100 mètres ou moins du cours d'eau. Toutefois, une piste cyclable ou toute autre piste de randonnée est permise dans l'emprise de toute voie de circulation, dans l'emprise de tout réseau majeur, de même que le long d'un cours d'eau, hors de la rive.

[1666-01-2013, art. 1]

8.3 OUTILS DE MISE EN ŒUVRE

8.3.1 OUTILS DE PLANIFICATION PARTICULIÈRE

a) Planification détaillée

Le développement et la mise en valeur de certains secteurs du territoire municipal requièrent une approche d'intervention spécifique, dépassant le cadre général de planification du Plan d'urbanisme et nécessitant une analyse approfondie.

Pour ces secteurs, le Plan d'urbanisme préconise la mise en œuvre d'une démarche de planification détaillée, permettant d'apporter davantage de précisions quant à l'aménagement des territoires considérés en raison du caractère stratégique de ces espaces (secteur central, pôle municipal structurant, proximité d'équipements structurants, etc.) ou encore des problématiques complexes pouvant les caractériser tant sur le plan physique, qu'économique ou social (secteur fortement déstructuré, etc.).

Venant ainsi préciser le contenu du Plan d'urbanisme pour certains secteurs du territoire municipal, cet exercice de planification détaillée repose sur l'élaboration d'orientations de développement et d'aménagement particulières, la définition d'objectifs spécifiques propres aux espaces considérés et

l'identification de programmes et d'outils de mise en œuvre appropriés pour arriver aux fins visées.

b) Programme particulier d'urbanisme

Pour encadrer cette démarche de planification détaillée et se doter d'un cadre de planification particulier pour certains secteurs municipaux présentant des enjeux spécifiques, la Ville peut ainsi se doter d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU). Cet outil doit minimalement préciser les grandes orientations d'aménagement du territoire concerné. Il peut également comprendre :

- L'affectation du sol et la densité de son occupation;
- Le tracé projeté et le type de voies de circulation;
- La nature, l'emplacement et le type d'équipements et d'infrastructures;
- Les dispositions réglementaires nécessaires,
- Etc.

8.3.2 OUTILS RÉGLEMENTAIRES

Outre les dispositions intégrées aux règlements de zonage, de lotissement ou encore de construction, les outils réglementaires suivants pourraient également permettre à la Ville d'assurer la mise en œuvre de son Plan d'urbanisme, qu'il s'agisse de règlements d'urbanisme à caractère discrétionnaire (règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale, règlement sur les usages conditionnels, etc.) ou encore de règlements concernant un objet d'intervention ou un type d'action plus spécifique (citation d'un monument historique et constitution d'un site du patrimoine, ententes relatives à des travaux municipaux, etc.).

a) Plans d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.)

Depuis quelques années, le seul recours au cadre réglementaire normatif pour orienter et contrôler le développement et l'aménagement du territoire municipal est remis en cause au profit de l'emploi de nouvelles approches réglementaires plus discrétionnaires permettant d'ajouter des critères plus qualitatifs pour l'approbation des projets et favorisant une plus grande adaptation à chaque contexte d'intervention.

Les dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* permettent aujourd'hui aux municipalités d'exiger d'un projet, en plus de respecter les dispositions normatives des règlements d'urbanisme, qu'il réponde à certains objectifs qualitatifs concernant plus particulièrement l'implantation des constructions, l'intégration et la conception architecturale des bâtiments, l'aménagement paysager des terrains ou encore l'affichage. Ces objectifs sont définis dans un règlement sur les plans d'intégration et d'implantation architecturale (P.I.I.A.) devant, en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* :

- Indiquer les zones et/ou les catégories d'objets visés par le règlement (certains types de terrains, de constructions, de travaux, etc.);
- Déterminer les objectifs ainsi que les critères permettant d'évaluer l'atteinte de ces objectifs;
- Prescrire le contenu minimal des plans à exiger, ainsi que les documents devant les accompagner;
- Prescrire la procédure assujettie à l'approbation des plans.

b) Usages conditionnels¹³

L'adoption d'un règlement sur les usages conditionnels introduit une souplesse dans la réglementation en vigueur en autorisant l'implantation de certains usages socialement acceptables et compatibles avec le milieu d'insertion sans qu'il soit nécessaire de modifier la réglementation en vigueur. Chaque demande est traitée individuellement et l'autorisation est accordée sur une base

¹³ Outils de planification, *Guide de la prise de décision en urbanisme*, ministère des Affaires municipales, des régions et de l'occupation du territoire, dernière mise à jour : 2 mai 2011 (<http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/densite-doccupation-du-sol/>)

discrétionnaire. En ce sens, le conseil municipal peut imposer toute condition qu'il juge appropriée relativement à l'insertion ou à l'exercice de l'usage, pourvu que ces conditions s'inscrivent dans les limites des compétences municipales.

Le règlement sur les usages conditionnels doit prévoir :

- Dans quelles zones délimitées par le règlement de zonage, il peut y avoir des usages conditionnels et, pour chacune, quels sont les usages admissibles;
- Les documents devant accompagner la demande;
- Sur quels critères sera évaluée chaque demande d'autorisation.

c) Ententes relatives à des travaux municipaux

Le règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux vise à encadrer la réalisation de projets immobiliers et faciliter la réalisation des travaux conformément aux orientations de développement et d'aménagement du territoire municipal. Il permet d'assurer la conciliation entre les intérêts des promoteurs et la vision du développement de la Ville telle qu'énoncée dans le plan d'urbanisme.

d) Autres règlements

D'autres règlements complémentaires ont été adoptés par le conseil municipal ou la MRC tel un règlement sur les nuisances, un règlement sur les démolitions, etc. Bien qu'ils ne soient pas liés directement à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, ces règlements ont un rôle à jouer en matière d'aménagement du territoire et apportent des précisions sur certains aspects particuliers.

8.3.3 SYNTHÈSE DES OUTILS DE MISE EN ŒUVRE À MOBILISER PAR SECTEURS MUNICIPAUX

SECTEURS MUNICIPAUX VISÉS	OUTILS DE PLANIFICATION ET/ OU DE RÉGLEMENTATION À MOBILISER	BALISES D'AMÉNAGEMENT À RESPECTER
TERRITOIRE MUNICIPAL	Règlement de zonage, de lotissement et construction	<ul style="list-style-type: none"> - Intégrer des dispositions réglementaires répondant aux principes du développement durable et favorisant la protection et la mise en valeur de l'environnement. À titre d'exemple, ces mesures pourraient concourir à : <ul style="list-style-type: none"> • Favoriser les économies d'énergie (recyclage des eaux grises, utilisation des eaux de pluies, etc.) • Réduire la pollution lumineuse (critères écologiques « Dark Sky Technology », etc.) • Encourager les constructions écologiques (aménagement de toitures écologiques, etc.) • Élever les exigences requises en matière d'aménagement de terrain (superficie minimale d'aires vertes à aménager, nombre d'arbres requis, largeur et aménagement des zones tampons, etc.) • Etc. - Intégrer éventuellement les nouveaux outils proposés par la <i>Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme</i> : <ul style="list-style-type: none"> • Mesures incitatives du type « Bonus Zoning » • Pourcentage minimal de logement social pour les nouveaux développements • Etc.

CENTRE-VILLE	Programme particulier d'urbanisme durable (PPUD)	<ul style="list-style-type: none"> - Élaborer un PPUD pour le renforcement du centre-ville de Beloeil afin de notamment : <ul style="list-style-type: none"> • Faire du centre-ville un secteur multifonctionnel structurant, un élément identitaire fort et un lieu de rassemblement pour l'ensemble des habitants de la Ville de Beloeil et plus largement • Conférer un caractère distinctif et une image de marque à l'ensemble du centre-ville, selon une perspective contemporaine et durable • Renforcer chacun des pôles structurants du centre-ville (pôle villageois, sous-pôle patrimonial, pôle commercial, sous-pôle institutionnel et sous-pôle culturel) dans leurs spécificités et fonctions respectives • Créer une plus grande complémentarité et davantage de synergie entre chacun • Favoriser la mixité et la diversité des fonctions présentes • Mettre en valeur les voies structurantes du centre-ville <ul style="list-style-type: none"> > Réaménager le tronçon du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier compris entre le golf et la tête du pont Jordi-Bonet, en un boulevard urbain convivial pour tous les usagers (réduction de la largeur de la chaussée, verdissement des abords du boulevard, etc.) > Réaménager le tronçon de la rue Laurier entre la tête du pont Jordi-Bonet et la rue Saint-Jean-Baptiste afin d'améliorer l'image, de rehausser la qualité du paysage urbaine, d'améliorer l'expérience de transit sur cette section (réduction de la largeur de la chaussée, verdissement des abords de la rue, implantation d'éléments de mobilier urbain distinctif, etc.) et de favoriser une meilleure liaison entre le sous-pôle patrimonial et le pôle commercial > Etc. • Favoriser des aménagements sécuritaires pour les cyclistes et les piétons • Améliorer le cadre urbain et la qualité architecturale globale de l'ensemble de ce secteur • Etc.
SOUS-PÔLE PATRIMONIAL DU VIEUX-BELOEIL	Plan d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.)	<ul style="list-style-type: none"> - Bonifier et actualiser le règlement sur les P.I.I.A. applicable au sous-pôle patrimonial du Vieux-Beloeil afin de notamment : <ul style="list-style-type: none"> • Préserver et mettre en valeur le caractère patrimonial du cadre urbain et architectural du sous-pôle patrimonial • Mettre en valeur les voies structurantes du Vieux-Beloeil (rues Laurier, Richelieu, Saint-Jean-Baptiste et Dupré) • Préserver et mettre en valeur les perspectives visuelles existantes vers le mont Saint-Hilaire et le clocher de l'église Saint-Matthieu • Assurer l'intégration de l'affichage commercial au caractère patrimonial des lieux • Favoriser des aménagements sécuritaires et conviviaux pour les cyclistes et les piétons • Etc.
	Usages conditionnels	<ul style="list-style-type: none"> - Élaborer un règlement sur les usages conditionnels applicable au sous-pôle patrimonial du Vieux-Beloeil pouvant, par exemple, permettre d'assurer la bonne cohabitation des usages commerciaux et résidentiels en élaborant des critères d'évaluation portant sur : <ul style="list-style-type: none"> • La forme et la mode d'implantation des bâtiments • Le traitement architectural des bâtiments • L'aménagement des terrains (zones tampons, etc.) • La gestion des problématiques de cohabitation entre certains usages • Etc.
	Règlement de citation	<ul style="list-style-type: none"> - Adopter un règlement de citation pour reconnaître l'ensemble composé par l'église Saint-Matthieu, le couvent ou encore le presbytère comme « site du patrimoine » afin de : <ul style="list-style-type: none"> • Conserver le caractère patrimonial de l'ensemble du site • Interdire la démolition des bâtiments composant l'ensemble • Définir des conditions pour la conservation du caractère de chacun des bâtiments et de l'ensemble du site • Etc.

<p>SECTEUR SAINT-GEORGES</p>	<p>Modification du Schéma d'aménagement révisé (SAR) de la Vallée-du-Richelieu</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Engager des discussions avec la Municipalité régionale de comté (M.R.C.) de la Vallée-du-Richelieu afin de demander une modification du SAR en vue de remplacer l'affectation « commerciale régionale » du secteur compris entre la rue Bernard Pilon, la rue Richelieu et la voie de chemin de fer par une affectation « résidentielle »
	<p>Programme particulier d'urbanisme durable (PPUD)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Élaborer un PPUD pour la requalification et le réaménagement du secteur Saint-Georges (ateliers municipaux) afin de notamment : <ul style="list-style-type: none"> • Faire du secteur Saint-Georges un quartier modèle en matière d'aménagement durable (implantation, aménagement, constructions, etc.) • Requalifier ce secteur dans l'esprit d'un « Transit Oriented Development » ou TOD en profitant de la proximité de la gare de trains de banlieues de McMasterville pour favoriser la mobilité durable • Densifier le milieu urbain et optimiser l'utilisation du sol (partage des espaces de stationnement, etc.) • Favoriser la mixité et la complémentarité des usages de manière à offrir davantage de services, de commerces et d'emplois près des lieux de résidence • Concevoir un design convivial articulé autour d'espaces à caractère public et favorisant l'usage des transports collectifs et actifs • Améliorer les liens, notamment cyclables et pédestres, vers les réseaux de transports collectifs (gare de trains de banlieues de McMasterville, etc.) menant aux pôles d'emplois et de services • Proposer une offre diversifiée de produits résidentiels destinés à l'ensemble des clientèles (personnes seules/ménages monoparentaux/familles nombreuses, jeunes ménages/personnes âgées, etc.) • Etc.
	<p>Plan d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Élaborer un règlement sur les P.I.I.A. applicable au secteur Saint-Georges afin de notamment : <ul style="list-style-type: none"> • Développer une image distinctive de ce nouveau quartier sur le plan architectural et urbain • Assurer l'harmonie architecturale de l'ensemble du secteur (volumétrie des constructions, rythme des ouvertures, matériaux de revêtement extérieur, etc.) • Favoriser la qualité architecture des bâtiments • Minimiser l'impact visuel des aires de stationnement • Minimiser l'impact visuel des réseaux et services d'utilité publique (électrique, téléphonique, de câblodistribution, etc.) • Favoriser le verdissement du quartier et un aménagement paysager convivial et de qualité • Intégrer des aménagements sécuritaires et conviviaux pour les cyclistes et les piétons • Etc.
<p>SECTEUR DE LA RUE DUPRÉ (ATELIERS MUNICIPAUX)</p>	<p>Programme particulier d'urbanisme durable (PPUD)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Élaborer un PPUD pour la requalification et le réaménagement du secteur de la rue Dupré afin de notamment : <ul style="list-style-type: none"> • Faire de ce secteur un éco-quartier à dominante résidentielle • Favoriser un développement minimisant au maximum l'impact sur l'environnement (bilan énergétique neutre, etc.) • Réaliser des aménagements permettant une meilleure gestion de l'eau (traitement écologique des eaux usées, récupération et réutilisation de l'eau de pluie, réduction des espaces goudronnés, etc.) • Réaliser des aménagements permettant une réduction des îlots de chaleur • Favoriser le traitement écologique des déchets (collecte sélective, recyclage, compostage, etc.) • Densifier le milieu urbain et optimiser l'utilisation du sol (partage des espaces de stationnement, etc.) • Favoriser la mixité et la complémentarité des usages de manière à offrir davantage de services, de commerces et d'emplois près des lieux de résidence • Proposer une offre diversifiée de produits résidentiels destinés à l'ensemble des clientèles (personnes seules/ménages monoparentaux/familles nombreuses, jeunes ménages/personnes âgées, etc.)

	<p>Plan d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Utiliser des matériaux locaux et écologiques pour la construction • Respecter des critères environnementaux pour la construction (LEED®, etc.) et concevoir des bâtiments énergétiquement économes (orientation des bâtiments en fonction de l'ensoleillement, etc.) • Aménager des espaces à caractère public plutôt que des espaces privés • Favoriser l'usage des transports collectifs et actifs • Encourager la participation des résidents à la vie du quartier • Etc. <p>- Élaborer un règlement sur les P.I.I.A. applicable au secteur de la rue Dupré afin de notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Développer une image distinctive de ce nouveau quartier sur le plan architectural et urbain • Assurer l'harmonie architecturale de l'ensemble du secteur (volumétrie des constructions, rythme des ouvertures, matériaux de revêtement extérieur, etc.) • Favoriser la qualité architecture des bâtiments • Minimiser l'impact visuel des aires de stationnement • Minimiser l'impact visuel des réseaux et services d'utilité publique (électrique, téléphonique, de câblodistribution, etc.) • Favoriser le verdissement du quartier et un aménagement paysager convivial et de qualité • Intégrer des aménagements sécuritaires et conviviaux pour les cyclistes et les piétons • Etc.
<p>AXE LAURIER (BOULEVARD SIR-WILFRID-LAURIER ET RUE LAURIER)</p>	<p>Plan d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.)</p>	<p>- Élaborer un règlement sur les P.I.I.A. applicable à l'ensemble de l'axe Laurier (des limites municipales avec McMasterville jusqu'à la rue Saint-Mathieu) afin de notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rehausser l'image de marque de l'ensemble de l'axe Laurier • Conférer une image distinctive à l'aménagement de l'ensemble de l'axe Laurier • Améliorer la qualité urbaine et paysagère de cet axe • Favoriser un traitement distinctif selon les différents tronçons de l'axe Laurier (boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, tronçon de la rue Laurier traversant le pôle commercial du centre-ville, tronçon de la rue Laurier traversant le pôle villageois du centre-ville, etc.) en fonction du rôle et caractère des secteurs traversés • Assurer l'intégration de l'affichage commercial au caractère de chacun des tronçons • Minimiser les nuisances visuelles des aires de stationnement, des aires de chargement et de déchargement et des espaces d'entreposage extérieur depuis l'axe Laurier • Intensifier le verdissement dans le corridor de cet axe • Préserver et mettre en valeur les perspectives visuelles existantes vers le mont Saint-Hilaire et le clocher de l'église Saint-Mathieu • Favoriser des aménagements sécuritaires et conviviaux pour les cyclistes et les piétons • Etc.
<p>RUE RICHELIEU</p>	<p>Plan d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.)</p>	<p>- Élaborer un règlement sur les P.I.I.A. applicable à l'ensemble de la rue Richelieu afin de notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mettre en valeur la rue Richelieu tout en respectant la capacité d'accueil et la fragilité du milieu • Conserver et de mettre en valeur le patrimoine architectural et naturel le long de ce parcours significatif • Favoriser la pérennité des vues et la création d'un « réseau panoramique » sur la rivière et la montagne • Contrôler l'affichage afin de préserver le caractère du milieu • Encadrer toute nouvelle insertion de construction dans le milieu • Assurer la préservation et la mise en valeur du paysage naturel • Etc.

VITRINE COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE DE L'AUTOROUTE JEAN-LESAGE (A-20)	Règlement de zonage et de lotissement	<ul style="list-style-type: none"> - Intégrer des dispositions réglementaires visant à consolider la vitrine commerciale et industrielle le long de l'autoroute Jean-Lesage (A-20). À titre d'exemple, ces mesures pourraient concourir à : <ul style="list-style-type: none"> • Accroître les dimensions et superficies des terrains limitrophes au corridor autoroutier de sorte à favoriser l'accueil d'usages industriels de type industries de prestige ou de haute technologie • Exiger un aménagement des espaces extérieurs de qualité contribuant à la mise en valeur du secteur (verdissement et paysagement des cours avant, localisation des aires de stationnement, des aires de déchargement et de déchargement et des espaces d'entreposage extérieur de manière à n'être pas visibles depuis l'autoroute, etc.) • Etc.
	Plan d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.)	<ul style="list-style-type: none"> - Bonifier et actualiser les règlements sur les P.I.I.A. applicables à la vitrine autoroutière (zones commerciales et secteur industriel) afin de notamment : <ul style="list-style-type: none"> • Privilégier la construction de bâtiments commerciaux et industriels de facture contemporaine contribuant à la mise en valeur et à la signature distinctive des immeubles présents dans le corridor autoroutier • Implanter les bâtiments de façon à optimiser leur visibilité depuis l'autoroute • Encourager le verdissement des terrains et notamment des cours visibles depuis l'autoroute • Etc.

8.4 DISPOSITIONS RELATIVES AUX CONTRAINTES PARTICULIÈRES À L'OCCUPATION DU SOL

8.4.1 LES PLAINES INONDABLES

Sur le territoire de la Ville de Beloeil, les plaines inondables sont situées aux abords de la rivière Richelieu. Deux types de plaines inondables doivent être distingués : la zone de grand courant (zone inondable à récurrence de 20 ans) et la zone de faible courant d'une plaine inondable (zone inondable à récurrence de 100 ans). Une cartographie officielle des plaines inondables a été réalisée dans le cadre de la Convention Canada-Québec et prévaut sur toute autre représentation cartographique. Ces cartes sont jointes à la réglementation d'urbanisme de la Ville de Beloeil pour en faire partie intégrante.

Afin d'assurer la sécurité publique et de préserver les qualités du milieu riverain, l'application de dispositions normatives spécifiques est prévue dans les plaines inondables. Ces dispositions s'inscrivent en lien avec l'application de la Politique sur la protection des rives, du littoral et des plaines inondables du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec (MDDEP). Issues du document complémentaire du Schéma d'aménagement révisé de la MRC de la Vallée-du-Richelieu, elles sont intégrées à la réglementation de la Ville de Beloeil.

8.4.2 LES ZONES À RISQUE DE MOUVEMENT DE TERRAIN

Bien que le Schéma d'aménagement révisé de la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu n'identifie aucune zone à risques connus d'affaissement de terrain sur le territoire de la Ville de Beloeil, la réalisation de construction et l'artificialisation de la végétation rendent aujourd'hui les rives plus sujettes aux glissements de terrain.

Aussi, par mesure de précaution et nonobstant les normes et dispositions relatives aux rives, au littoral et aux plaines inondables, la M.R.C. de La Vallée-du-richelieu requiert que toute nouvelle construction principale à vocation résidentielle située à proximité de la rivière Richelieu soit érigée à au moins 20 mètres de la ligne des hautes eaux (LHE) de la rivière ou à une distance équivalente à au moins 2 fois la hauteur du talus depuis la LHE, lorsque située à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.

8.4.3 LES TERRAINS CONTAMINÉS

La section 2.1 « Cadre territorial » du présent document énumère les terrains de la Ville de Beloeil contaminés par des activités industrielles et commerciales, ou par des déversements accidentels, tels qu'identifiés par le ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) au 11 avril 2011. En avril 2011, 22 sites étaient enregistrés dans le répertoire des terrains contaminés du MDDEP, dont 8 pour lesquels la décontamination était terminée.¹⁴

Précisions également qu'aucun terrain beloeillois n'a été identifié par ce même ministère dans le répertoire des dépôts de sols et résidus industriels. De plus, les propriétaires des terrains contaminés identifiés peuvent conclure des ententes, sous certaines conditions, avec le gouvernement afin d'entreprendre la réhabilitation des lieux.

[1666-04-2016, art. 30]

8.4.4 LES ZONES DE NIVEAU SONORE ÉLEVÉ

Afin de minimiser les nuisances sonores auxquelles sont exposés les abords de l'autoroute Jean-Lesage (A-20), du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (route 116) ou encore du corridor ferroviaire appartenant aux chemins de fers nationaux du Canada (C.N.), des mesures conformes aux dispositions du document complémentaire du Schéma d'aménagement révisé de la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu (distances minimales à respecter, mesures de mitigation, etc.) seront intégrées à la réglementation d'urbanisme de la Ville de Beloeil.

8.4.5 LES ÉQUIPEMENTS ET RÉSEAUX MAJEURS D'INFRASTRUCTURES

Le territoire de la Ville de Beloeil est traversé par plusieurs équipements et réseaux majeurs d'infrastructures (ligne de d'énergie électrique, réseaux de transport d'hydrocarbures, tours de télécommunication, etc.), identifiés à la carte no1 « Cadre territorial et éléments structurants ».

La réglementation d'urbanisme de la Ville de Beloeil introduira les dispositions applicables à l'implantation des équipements et réseaux majeurs d'infrastructures du Schéma d'aménagement révisé de la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu.

9. PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME RELATIF AU BOULEVARD SIR-WILFRID-LAURIER

9.1 CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT

La Ville de Beloeil, dans un souci de positionnement à l'égard de l'activité commerciale de son centre-ville, désire se doter d'un plan d'intervention concret. Le maintien de l'accroissement de la vitalité économique du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, en particulier, est au centre des préoccupations des commerçants et professionnels, mais aussi des responsables municipaux. La Ville de Beloeil s'est donc associée à la Chambre de commerce et de l'industrie de la Vallée du Richelieu ainsi qu'à la Corporation de développement économique régional de Beloeil afin de se doter d'un plan d'action pour la relance du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier.

Cette vision de développement doit être porteuse d'avenir et assurer la consolidation des actifs du centre-ville, notamment à l'égard du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier. Cette vision doit rallier les gens d'affaires et résidents de Beloeil autour d'objectifs communs de manière à construire au centre-ville une structure commerciale forte et de qualité axée sur une desserte locale et régionale.

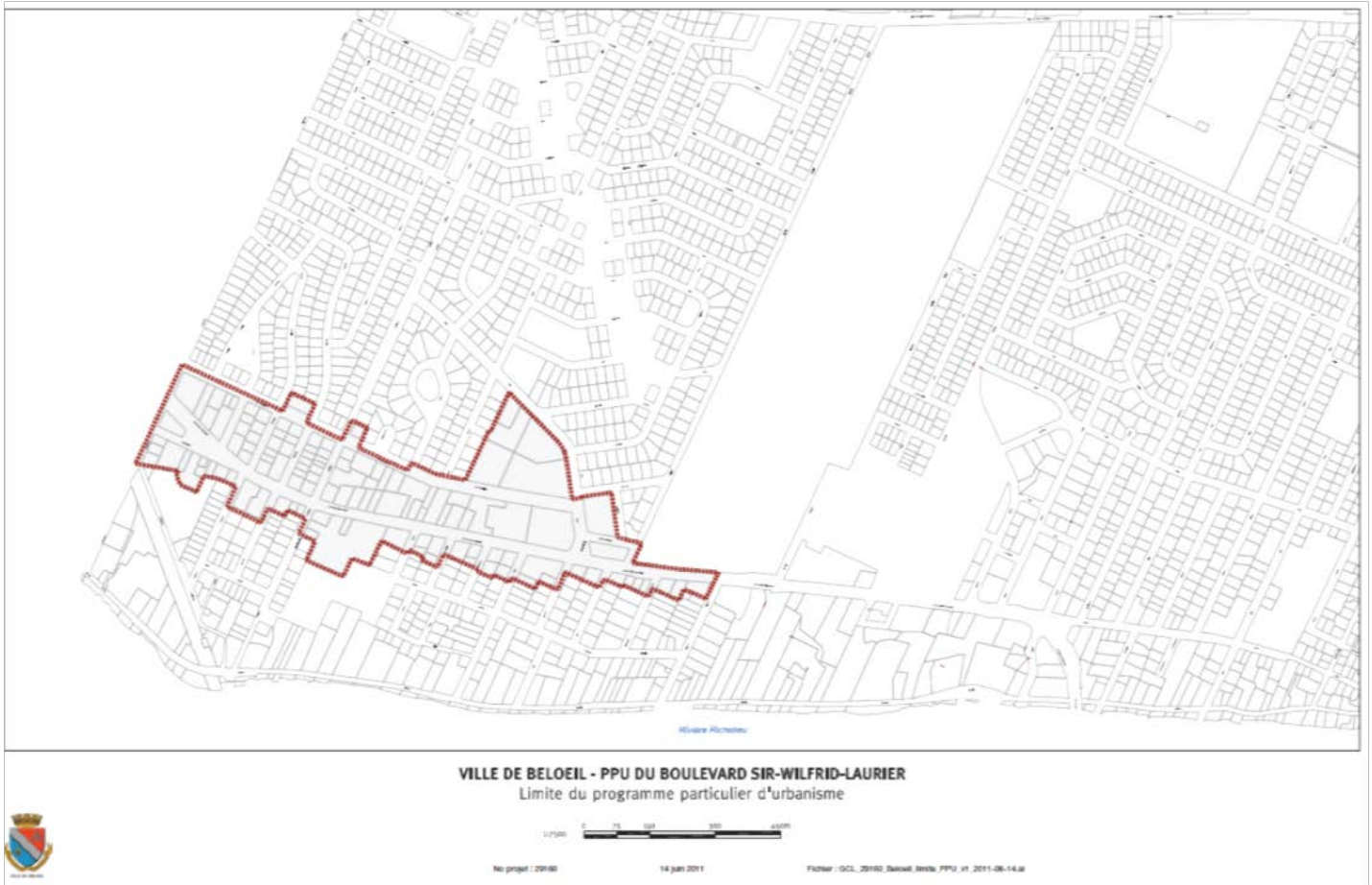
Le PPU doit guider la Ville de Beloeil vers une série d'interventions sur le domaine public afin de revitaliser et mettre en valeur le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, mais d'autres interventions publiques et mesures réglementaires incitatives sont également prévues afin de créer une synergie à l'intérieur du périmètre étudié, dans l'esprit d'une relance économique globale de ce territoire.

¹⁴ Régulièrement mise à jour, cette liste peut être consultée sur le site internet du ministère. Pour plus de détails, une copie est présentée en annexe

9.1.1 LOCALISATION DU SECTEUR D'ÉTUDE

Le programme particulier d'urbanisme du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier de Beloeil est généralement délimité par la ligne arrière des terrains donnant sur le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, la limite sud de la Ville de Beloeil, la rue Cartier et la rue Verchères.

9.2 PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME



9.3 PROBLÉMATIQUE ET ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT

Cette section traite des éléments de problématique inhérents à la structure commerciale de la Ville de Beloeil, au cadre physique des principales composantes de l'environnement ainsi qu'à des éléments plus spécifiques au boulevard Sir-Wilfrid-Laurier.

9.3.1 STRUCTURE COMMERCIALE

Les données statistiques ainsi que les résultats cités dans la présente section sont issus de deux enquêtes distinctes produites d'une part, par Géocom en 2004, concernant le développement de grandes surfaces et l'impact sur la structure commerciale actuelle pour le compte de la Ville de Beloeil, et d'autre part, par un rapport réalisé par la firme Sondacom sur les habitudes d'achat des consommateurs de la Vallée du Richelieu commandé par la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Vallée-du-Richelieu, en 2001.

Faits saillants :

- L'ensemble de la Ville de Beloeil compte environ 225 commerces occupant une superficie de plancher totale de 67 353 m² (725 000 pi²). La section du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier considérée accueille 25% de l'ensemble de la superficie plancher commerciale totale de la Ville;
- On évalue les fuites commerciales de Beloeil à environ 45 millions de dollars dont près 22 millions de dollars sont récupérés par les Promenades St-Bruno. Ces fuites commerciales sont attribuables dans une proportion de 80% à des achats planifiés;
- La perception de la clientèle à l'égard des commerces de Beloeil (accessibilité, courtoisie, compétences, etc.) est très positive. Cette clientèle apprécie les commerces spécialisés locaux. Toutefois, on dénote des problèmes de perception au niveau de la diversité de l'offre, de la disponibilité des produits et services ainsi que des prix;

9.3.2 CADRE PHYSIQUE

Cette section relève les éléments de problématique associés à l'environnement physique du territoire d'étude, les contraintes d'aménagement, mais surtout les forces qui doivent servir d'assise au redéveloppement du secteur d'intervention. La présente analyse regroupe deux sous-sections : l'environnement dans sa globalité et le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier lui-même.

9.3.3 L'ENVIRONNEMENT GLOBAL DU CENTRE-VILLE

Les particularités physiques de l'environnement du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier sont présentées sous la forme de constats :

- La rue Cartier se caractérise par une mixité d'usages résultant du débordement de l'activité commerciale du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier dans un secteur résidentiel;
- La présence d'un secteur résidentiel enclavé entre la rue Cartier et le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier où le règlement de zonage permet l'implantation de commerces et contribue à la déstructuration du milieu et aux conflits entre usages;
- Le réseau cyclable de la partie centrale de Beloeil est formé de tronçons discontinués qui n'encouragent pas son utilisation et forcent les cyclistes à utiliser des parcours non sécurisés;
- Le secteur qui se déploie autour des rues Duvernay et Brébeuf offre un environnement peu attrayant. La présence de commerces de tout acabit, d'entreprises industrielles, d'entrepôts extérieurs et d'une chaussée très large lui confère un aspect déstructuré en contradiction avec une image cohérente de boulevard urbain structurant.

9.3.4 LE BOULEVARD SIR-WILFRID-LAURIER

Les constats associés à l'analyse du cadre physique du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier sont les suivants :

- Le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier est avant tout une route provinciale dédiée à la circulation de transit. À cet égard, la chaussée occupe une place prépondérante au détriment des autres utilisateurs (piétons et cyclistes);
- Les entrées de villes constituent des éléments de marquages importants pour signaler aux visiteurs et clients potentiels la transition entre deux municipalités. La porte d'entrée sud, bien qu'elle offre un magnifique point de vue sur le mont Saint Hilaire, ne constitue pas un point de marquage significatif, ni une identité forte;
- La présence du terrain de golf au centre du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier forme une oasis de verdure, mais elle crée aussi une rupture significative dans la trame commerciale le long du boulevard;
- Le commerce d'alimentation Maxi et la Place Beloeil représentent les deux principaux générateurs d'achalandage du secteur et constituent un pôle de service local auquel sont greffées quelques boutiques spécialisées au rayonnement beaucoup plus vaste;
- Le tronçon au nord, du côté est, du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier se caractérise par de nouvelles implantations qui logent principalement des bureaux professionnels. Ces nouveaux bâtiments possèdent une architecture et des aménagements paysagers de qualité qui dépassent les normes prescrites à la réglementation d'urbanisme et constituent des références pour d'éventuelles implantations sur le boulevard;
- La problématique du manque d'aires de stationnements dans le secteur situé du côté est du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier engendre des débordements à l'intérieur des rues résidentielles adjacentes, ce qui occasionne des inconvénients pour les résidents riverains de la zone commerciale;
- La problématique reliée aux multiples usages commerciaux dans le secteur situé du côté est du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier crée une pression sur les zones résidentielles avoisinantes.

9.4 VISION DE DÉVELOPPEMENT ET ORIENTATIONS

9.4.1 ÉNONCÉ DE PRINCIPE

La Ville de Beloeil a choisi de se doter d'un programme particulier d'urbanisme afin d'encadrer les actions de la Ville de telle sorte qu'avec ses partenaires, la Chambre de commerce et de l'Industrie de la Vallée du Richelieu ainsi que la Corporation de développement économique régional de Beloeil, ils puissent travailler de concert à la revitalisation du centre-ville suivant une vision commune de développement, laquelle se traduira par des actions concrètes ainsi que par une réglementation d'urbanisme appropriée.

Les orientations d'aménagement formulées au Programme particulier d'urbanisme du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier de Beloeil épousent un principe fondamental en matière de développement durable qui vise l'équilibre entre le développement économique et la préservation des actifs environnementaux.

9.4.2 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Les orientations d'aménagement associées à cet axe structurant de Beloeil se déclinent par rubriques de la manière suivante :

- Réaménagement du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier
 - Élaborer un concept de réaménagement du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier qui soit original, convivial et sécuritaire pour tous ses usagers (piétons, cyclistes et automobilistes) sans affecter de manière substantielle la fluidité véhiculaire reliée à sa vocation de route provinciale;
 - Élaborer un concept de réaménagement du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier qui puisse être mis en œuvre par phase suivant les disponibilités budgétaires de la municipalité;
 - Formuler des règles d'aménagement du domaine privé situé à l'interface de l'emprise du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier qui assureront une harmonisation d'ensemble de l'image visée pour l'artère;

- Édicter les principes de base du réaménagement de la section considérée du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier qui assureront un traitement uniforme de l'artère sur toute sa longueur et lui conférera une image distincte;
 - Favoriser le maintien et l'émergence d'établissements commerciaux et de service de moyen à faible gabarit dont la desserte est régionale ou spécialisée sur le tronçon sud du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier.
- Structure commerciale
 - Favoriser le maintien et l'émergence d'établissements commerciaux et de service de moyen à faible gabarit dont la desserte est régionale ou spécialisée sur le tronçon sud du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier;
 - Permettre aux établissements commerciaux d'une partie du tronçon sud du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier d'agrandir leur stationnement suivant des règles de zonage qui assureront la cohabitation harmonieuse avec la fonction résidentielle adjacente;
 - Édicter des règles dans le secteur des rues Brébeuf et Duvernay qui favoriseront une amélioration de la qualité générale du milieu et diminueront la mixité d'usages (commercial et industriel) en faveur d'une plus grande représentativité d'établissements commerciaux et de service;
 - Favoriser l'expansion de l'offre commerciale de nature régionale.
- Fonction résidentielle
 - Sauvegarder l'usage et le caractère résidentiel du quartier en frange du développement commercial de la rue Cartier.
- Parcs, espaces verts, cours d'eau et réseau cyclable
 - Favoriser le développement d'un réseau cyclable sécuritaire à travers le territoire du centre-ville relié à la piste existante de la rue Richelieu et de la rue des Chênes;
 - Relier les parcs du Petit Rapide, Dumont et l'îlot « H » au réseau de pistes cyclables;
 - Assurer la présence à long terme du terrain de golf à l'intérieur du centre-ville.
- Circulation et stationnement
 - Favoriser la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation sur le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier en réduisant la largeur du pavage et en introduisant des éléments verticaux qui accentuent l'effet d'étroitesse;
 - Permettre l'extension de la fonction commerciale sur une partie du tronçon sud du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier pour réduire l'impact intrusif des stationnements sur les rues résidentielles.

9.5 CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT

Le concept de développement regroupe trois catégories d'intervention sur le domaine public : le réaménagement du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, la consolidation du réseau cyclable et finalement les interventions ponctuelles.

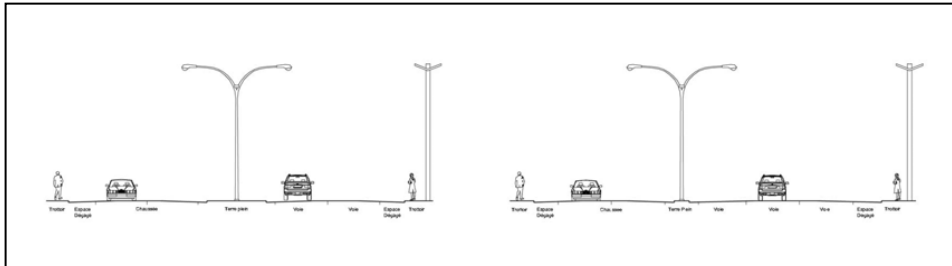
9.5.1 RÉAMÉNAGEMENT DU BOULEVARD SIR-WILFRID-LAURIER

Le concept d'aménagement retenu permet d'uniformiser l'espace public le long de la section considérée du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier à Beloeil. Pour ce faire, on prévoit que le réaménagement de l'emprise publique pourrait être réalisé en quatre (4) phases :

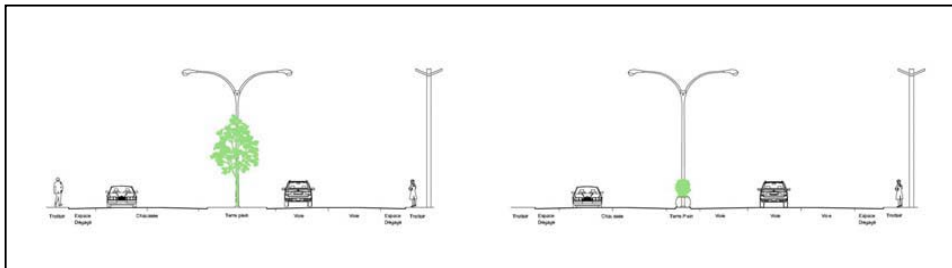
9.5.1.1 Phase 1 – Terre-plein planté

Cette première phase préconise la plantation d'arbres dans le terre-plein central lorsque la dimension de ce dernier le permet. Ainsi dans la partie sud du boulevard, à l'intérieur du terre-plein central dont la largeur varie entre 1,50 mètre et 4 mètres des arbres doivent être plantés en quinconce à tous les 10 mètres afin de renforcer la perception d'une plantation plus garnie.

Aux endroits où le terre-plein est trop étroit pour accueillir une plantation d'arbres (moins de 1,50 mètre), on opte pour l'installation de bacs de plantation en béton. Ainsi, dans les secteurs avec des couloirs pour les virages à gauche, on poursuit le concept d'alignement de verdure avec des essences végétales qui maintiennent l'encadrement de l'espace public sur l'ensemble du boulevard



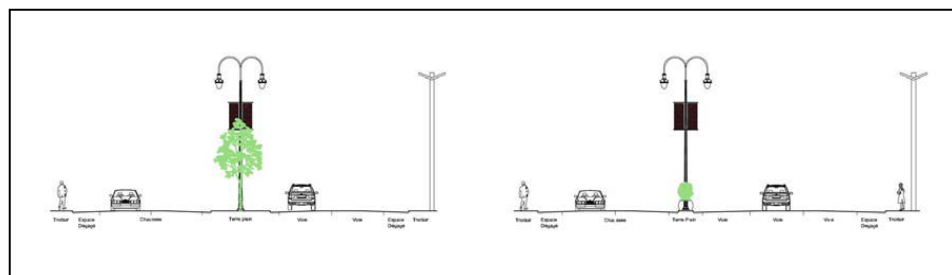
Situation existante



Phase 1 – plantation centrale

Phase 2 – Terre-plein planté avec des lampadaires stylisés

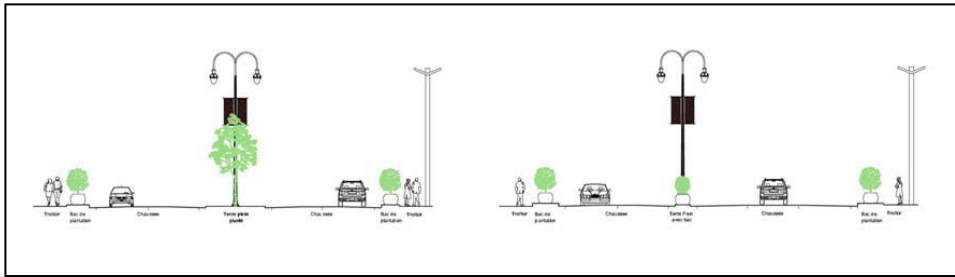
Cette phase reprend les éléments cités dans la phase 1 auxquels s'ajoute l'installation de nouveaux lampadaires stylisés qui procurent une image de marque et un caractère distinct au boulevard. La possibilité d'accrocher des oriflammes aux lampadaires est un élément supplémentaire qui permettrait de promouvoir des activités locales ou des événements spécifiques qui se déroulent à Beloeil.



Phase 2 – Ajout de lampadaires centraux

Phase 3 – Élargissement et paysagement de l'espace piétonnier

Cette phase intègre les éléments identifiés précédemment en plus d'intervenir sur la dimension des voies de circulation et sur l'espace dédié aux piétons. On prévoit de refaire les trottoirs afin qu'ils aient un minimum de 1,5 mètre de largeur et créer une bande verte qui sépare l'espace dévolu à l'automobile de celle prévue pour les piétons. À l'intérieur de cette bande, des plantations sont prévues aux endroits qui peuvent accueillir des arbres (1,5 m et plus) et des bacs seront disposés dans les secteurs plus étroits afin de poursuivre l'encadrement de la rue.

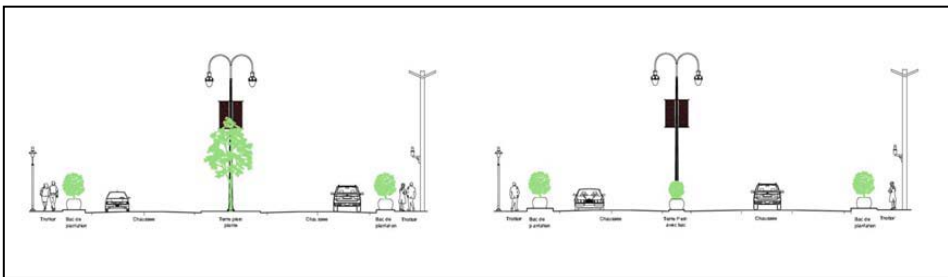


Phase 3 – Réaménagement des trottoirs et plantation en bordure de rue

Phase 4 – Ajout d’éclairage d’ambiance

La principale différence entre la phase 3 et celle-ci réside dans l’implantation d’un éclairage d’ambiance le long des trottoirs afin d’affirmer davantage le caractère convivial du boulevard.

Du côté est du boulevard, afin d’éviter un dédoublement inutile de lampadaires, on arrime les lampadaires d’ambiance à même les poteaux électriques. En ce qui concerne le côté ouest du boulevard, on implante des lampadaires sur fût.



Phase 4 – Ajout d’un éclairage d’ambiance

9.5.2 CONSOLIDATION DU RÉSEAU CYCLABLE

La mise en réseau des divers tronçons cyclables à l’intérieur et en périphérie des limites du programme particulier d’urbanisme constitue une intervention souhaitable. L’opération requiert peu d’interventions car on privilégie l’aménagement de pistes sur rue avec marquage approprié.

Le tracé se déploie sur les rues Choquette, La Fontaine, l’extrémité est du Mail Montenach jusqu’à l’îlot « H », et un tronçon entre la rue Ledoux (intersection du Mail) et le pôle culturel dans l’axe nord-sud. Les rues Champlain (entre Limoges et La Fontaine), Cartier (entre Hertel et Choquette), le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (entre la rue Lechasseur et l’extrémité nord du Mail Montenach).



Réseau cyclable

9.5.3 INTERVENTIONS PONCTUELLES

Les trois interventions suivantes visent à solutionner des problèmes ponctuels à l'intérieur des limites du centre-ville.

9.5.3.1 Entrée de ville Sud

Les aménagements préconisés doivent permettre de marquer l'entrée de la ville en lui conférant une identité distincte, de mettre en valeur la perspective visuelle du mont Saint Hilaire et mieux définir la chaussée du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier.

Afin de bien affirmer l'encadrement de l'espace à l'entrée de la ville et de se doter d'un espace plus important pour véritablement marquer l'entrée, un tronçon de la rue Saint-Charles a été réduit. La circulation s'effectue sur ce tronçon via un sens unique du sud vers le nord. Cette configuration évite de ralentir la circulation sur le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier en provenance de l'Ouest.

La création de légères modulations plantées et l'implantation d'une structure d'affichage sur laquelle apparaît le nom de la ville pourraient constituer un premier geste d'affirmation de l'identité de la Ville de Beloeil.



Entrée de ville Sud

9.5.3.2 Intersection Hertel-Laurier

Le réaménagement de l'intersection de la rue Hertel et du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier doit permettre d'améliorer les conditions de sécurité. Les rénovations mises de l'avant par le secteur privé à Place Beloeil afin d'améliorer l'esthétique de la Place Beloeil ont un effet immédiat sur l'environnement urbain du secteur. L'ajout d'une plantation sur la rue pour encadrer l'espace public permet de s'harmoniser à l'îlot de verdure et au boisé qui borde le terrain de golf. La mise en place d'une voie cyclable dans l'axe de la rue La Fontaine, Cartier et dans l'îlot de verdure permettra de drainer les cyclistes vers le secteur commercial et de rejoindre sécuritairement la piste cyclable existante de la rue des Chênes.

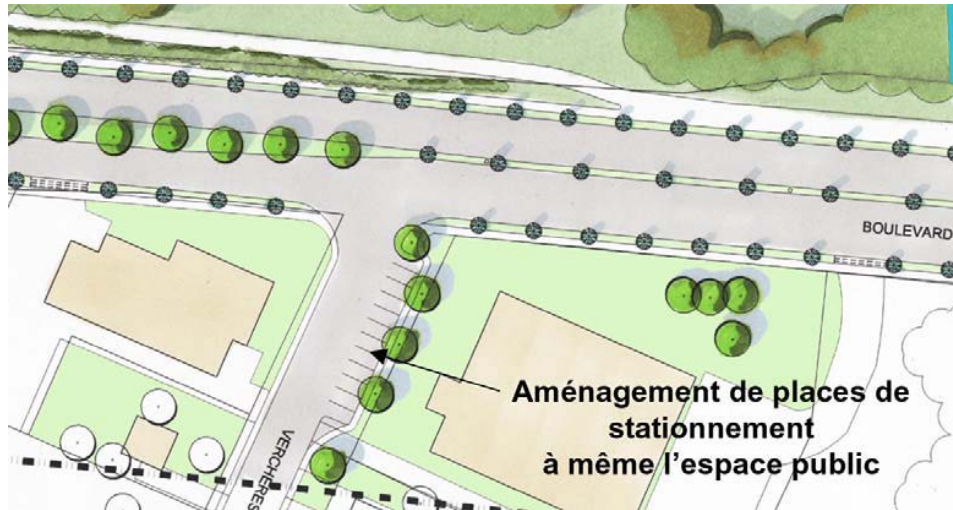


Réaménagement de l'intersection Hertel – boulevard Sir-Wilfrid-Laurier

9.5.3.3 Rue Verchères

La problématique de débordement des besoins de stationnement sur les rues résidentielles adjacentes à des commerces requiert des interventions d'ordre réglementaire afin de minimiser les conflits d'usages.

Cependant, dans le cas de l'intersection Verchères et Sir-Wilfrid-Laurier, la mesure préconisée vise la création d'aire de stationnement à même l'emprise publique afin d'accroître le nombre de cases de stationnement.



Rue Verchères - Problématique de stationnement

9.6 AFFECTATION DES SOLS

Le programme particulier d'urbanisme du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier distingue trois groupes d'affectation :

- L'affectation « habitation – moyenne densité »;
- L'affectation « commerce »;
- L'affectation « institution ».

Ces affectations sont illustrées au plan d'affectation des sols joints au présent document. En cas d'incompatibilité entre le plan d'affectation des sols du programme particulier d'urbanisme du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier de Beloeil et le plan d'affectation des sols du plan d'urbanisme de la Ville de Beloeil, le plan d'affectation des sols du programme particulier d'urbanisme du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier de Beloeil prévaut.

Les densités d'occupation du sol sont également précisées pour chacune des grandes affectations. Celles-ci indiquent l'intensité de l'occupation du sol des différentes parties du territoire du centre-ville.

9.6.1 L'AFFECTATION « HABITATION – MOYENNE DENSITÉ »

Cette affectation couvre une section de la rue Cartier où l'on retrouve une certaine concentration d'habitations multifamiliales. La densité nette d'occupation du sol sur ce territoire ne devra pas excéder 40 logements à l'hectare.

9.6.1.1 Les usages compatibles

Les règlements d'urbanisme pourront autoriser les usages compatibles suivants dans les territoires d'affectation « habitation - moyenne densité » :

- Les commerces de voisinage isolés ou intégrés à une habitation;
- Les garderies et les écoles privées;
- Les bureaux et les services personnels comme usages complémentaires à l'habitation;
- Les résidences pour personnes âgées;
- Les clubs sociaux;
- Les établissements institutionnels reliés à l'éducation, aux loisirs ou aux activités culturelles;
- Les parcs et espaces verts;
- Les services d'utilité publique.

Les règlements pourront également autoriser d'autres types d'usages commerciaux si ces règlements prohibent le changement d'un usage résidentiel à un usage commercial.

9.6.2 L'AFFECTATION « COMMERCE »

Cette affectation regroupe des établissements commerciaux et de service dont le coefficient d'emprise au sol ne devra pas excéder 60 %.

9.6.2.1 Les usages compatibles

Les règlements d'urbanisme pourront autoriser les usages compatibles suivants dans les territoires d'affectation « commerce » :

- Les habitations dans les zones déjà construites à l'entrée en vigueur du présent règlement;
- Les établissements récréatifs et culturels;
- Les établissements institutionnels et les services gouvernementaux;
- Les services d'utilité publique.

9.6.3 L'AFFECTATION « INSTITUTION »

L'affectation « institution » est accordée aux équipements institutionnels majeurs présents sur le territoire : écoles, églises, centre d'accueil, centre culturel, etc. Dans ces territoires, le coefficient d'emprise au sol ne devra pas être supérieur à 40 %.

9.6.3.1 Les usages compatibles

Les règlements d'urbanisme pourront autoriser les usages compatibles suivants dans les territoires d'affectation « institution » :

- Les habitations communautaires;
- Les commerces et les services accessoires aux usages publics et institutionnels;
- Les parcs et espaces verts;
- Les services d'utilité publique;
- Les établissements récréatifs et culturels.



VILLE DE BEOËIL - PPU DU BOULEVARD SIR-WILFRID-LAURIER
Annexe A : Plan d'affectation des sols

1:2500 0 75 150 300 450M

N° projet : 2010

14 juin 2011

Fichier : 00_L_0010_Beoëil_AnnexeA_PPU000000_v1_20110614.dwg



9.7 CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

La mise en application d'une partie des orientations d'aménagement formulées au Programme particulier d'urbanisme s'effectuera à travers l'adoption de nouveaux règlements d'urbanisme ou dans la modification de règlements d'urbanisme existants (règlement de zonage, règlement de lotissement, plan d'implantation et d'intégration architecturale, etc.) en concordance avec le contenu du Programme particulier d'urbanisme du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier.

10. PLAN D'ACTION

10.1 ORIENTATION 1 : OPTIMISER LA QUALITÉ ET LA DIVERSITÉ DU CADRE DE VIE DANS UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

OBJECTIFS	ACTIONS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE	ÉCHÉANCE			PARTENAIRES
		Court terme	Moyen terme	Long terme	
OBJECTIF 1.1 FAIRE DE LA VILLE DE BELOEIL UN MODÈLE EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE À L'ÉCHELLE DE LA MRC	- Poursuivre la mise en œuvre et réviser périodiquement les interventions prévues dans le <i>plan d'actions en développement durable (PADD)</i> de la Ville de Beloeil	•			Nature Action CREM
	- Mettre en place un comité permanent de suivi du PADD réunissant des représentants de toutes les sphères représentatives du développement durable de la scène locale	•			
	- Évaluer la pertinence de mettre en place un programme de mesures incitatives (économie sociale, efficacité énergétique, protection et mise en valeur de l'environnement, etc.)		•		Nature Action CREM
	- Élaborer une nouvelle approche du développement urbain dans une perspective durable pour tout nouvel aménagement effectué sur le territoire municipal		•		
	- Introduire des dispositions réglementaires répondant aux principes du développement durable et aux objectifs de protection et de mise en valeur de l'environnement	•			
	- Inventorier les îlots de chaleur sur le territoire et favoriser leur réduction en bonifiant les mesures réglementaires à cet égard		•		
	- Améliorer l'interface entre les aires de stationnement de certains établissements et la voie publique du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier en introduisant, dans la réglementation, une obligation d'aménager des aires d'isolement plantées et gazonnées	•			
	- Promouvoir et diffuser les divers programmes de subvention visant à encourager la mise en place de mesures d'efficacité énergétique	•			
	- Adhérer, le cas échéant, au programme d'aide à l'implantation de mesures d'efficacité énergétique dans les bâtiments municipaux		•		Hydro-Québec MAMROT

OBJECTIFS	ACTIONS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE	ÉCHÉANCE			PARTENAIRES
		Court terme	Moyen terme	Long terme	
	- En lien avec l'entrée en vigueur prochaine de la nouvelle <i>Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme</i> , examiner la possibilité de recourir aux mesures incitatives là où le contexte pourrait s'y prêter et identifier les divers secteurs visés à cette fin		•		
	- Conserver les arbres matures existants et l'ensemble des boisés de plus d'un hectare sur l'ensemble du territoire municipal	•			
	- Utiliser, dans la mesure du possible, des plantes indigènes dans le cadre des travaux d'aménagement paysager réalisés par la Ville	•			
	- Développer des cibles et des indicateurs de suivi pour mesurer l'avancement de cet objectif et évaluer les bénéfices dégagés par sa mise en œuvre		•		
	- Malgré l'absence de secteurs d'intérêts écologiques sur le territoire de la Ville de Beloeil, contribuer à atteindre l'objectif de la CMM visant à protéger, à des fins écologiques, 17 % de la superficie de son territoire			•	Nature-Action Québec
	- Favoriser l'implantation et l'utilisation des modes de transport limitant l'émission de gaz à effet de serre, tels que le transport en commun électrifié et le transport actif		•		CITVR
	- Développer des projets paysagers qui maximisent la perméabilité du sol ainsi que la capacité de rétention des eaux de surface		•		Nature-Action Québec
	- Prohiber l'implantation, l'extension et la réouverture des carrières et des sablières	•			
	- Favoriser la réalisation d'intervention en tenant compte des effets reliés au phénomène des îlots de chaleur		•		
	- Accroître la superficie des espaces verts dans les secteurs résidentiels, commerciaux et les pôles d'emplois		•		Nature-Action Québec

OBJECTIFS	ACTIONS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE	ÉCHÉANCE			PARTENAIRES
		Court terme	Moyen terme	Long terme	
	- Identifier, le cas échéant, tout nouveau milieu humide d'une superficie supérieure à 0,3 hectare et élaborer un plan de conservation à son égard			•	
OBJECTIF 1.2 METTRE EN PLACE UNE VEILLE TERRITORIALE	- Le développement du périmètre d'urbanisation doit être réalisé avec les services d'aqueduc et d'égout sanitaire.		•		
	- Inventorier les terrains résiduels vacants subsistant à l'intérieur des divers projets sur le territoire de la ville	•			
	- Maintenir une surtaxe sur les terrains vacants de sorte à exercer une pression pour en favoriser le développement		•		
	- Favoriser le développement des espaces vacants et à redévelopper à l'intérieur du périmètre d'urbanisation par un zonage qui optimise le potentiel de développement		•		
	- Consolider le tissu urbain dans le pôle de développement par un zonage commercial inclusif		•		
	- Favoriser la densification du tissu urbain et le redéveloppement autour du corridor métropolitain par une augmentation de la densité permise au zonage		•		
OBJECTIF 1.3 FAVORISER LA CRÉATION DE MILIEUX DE VIE MIXTES ET DIVERSIFIÉS	- Encadrer l'implantation de commerces de proximité dans les zones résidentielles via l'adoption d'un règlement sur les usages conditionnels		•		
	- Inciter au développement de logements sociaux ou de logements adaptés à certains types de populations dans les secteurs municipaux le justifiant			•	SHQ OMH
OBJECTIF 1.4 FAVORISER LA REQUALIFICATION DES QUARTIERS EXISTANTS	- Élaborer et mettre en œuvre des mesures visant à soutenir la rénovation des bâtiments de faible qualité ou dévitalisés (programmes d'aide à la rénovation)		•		SHQ
OBJECTIF 1.5 RECALIBRER LA TRAME URBAINE DE LA VILLE ET REDÉFINIR LES AXES DE TRANSPORT STRUCTURANTS	- Redéfinir le rôle du boulevard Yvon L'Heureux et redessiner son emprise en fonction de sa nouvelle vocation. Y intégrer des aménagements s'inscrivant dans une perspective de développement durable		•		
	- Profiter des opportunités offertes par les travaux de réfection des infrastructures urbaines pour redessiner l'emprise de la rue Bernard Pilon et y intégrer des aménagements s'inscrivant dans une perspective de développement durable			•	MTQ

OBJECTIFS	ACTIONS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE	ÉCHÉANCE			PARTENAIRES
		Court terme	Moyen terme	Long terme	
	- Profiter des opportunités offertes par les travaux de réfection des infrastructures urbaines pour affirmer le rôle de sous-collectrice nord-sud de la rue Radisson, du boulevard Vinet, de la rue Larose et de la rue André-Labadie pour réaménager ces axes en conséquence et en confirmer le caractère de sous-collectrice à l'aide d'une signalisation appropriée, de son identification aux cartes officielles de la ville, etc.			•	
	- Encadrer la mise en place de nouvelles intersections à l'aide d'un plan global d'aménagement		•		
	- Préserver les fonctions des routes d'accès aux autoroutes, et ce, en limitant les accès privés sur les routes non destinées à cet effet (soit les rues Bernard-Pilon et Saint-Jean-Baptiste)		•		
OBJECTIF 1.6 POUR SUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF	- Redéployer le réseau de transport en commun belœillois afin de desservir les nouveaux développements et le secteur industriel		•		CITVR MTQ AMT
	- Entreprendre des négociations avec le ministère des Transports et l'Agence métropolitaine de transport (AMT) afin que soient aménagés des stationnements incitatifs aux abords des sorties (109 et 112) de l'autoroute Jean-Lesage (A-20)	•			MTQ AMT
	- Évaluer la pertinence de mettre en place un service de navette Beloeil/Montréal, en partenariat éventuel avec les lignes régionales existantes	•			CITVR
	- Poursuivre la réalisation du réseau cyclable municipal	•			
	- Intégrer les principes du transport actif dans l'aménagement urbain et la réfection des infrastructures	•			
	- Introduire des mesures spécifiques pour favoriser le déplacement des personnes à mobilité réduite au sein du réseau de transport actif	•			
	- Aménager des espaces de stationnement pour vélos au centre-ville	•			

OBJECTIFS	ACTIONS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE	ÉCHÉANCE			PARTENAIRES
		Court terme	Moyen terme	Long terme	
	- Intégrer des dispositions réglementaires spécifiques visant l'intégration de stationnement pour vélos pour les nouveaux bâtiments résidentiels de plusieurs logements, les bâtiments institutionnels, les établissements d'affaires ainsi que les stationnements publics pour automobiles dans certains secteurs de la ville	•			
	- Évaluer la pertinence d'implanter le programme « vélos futés »		•		
	- Assurer l'accessibilité des secteurs commerciaux et de services aux abords de la route 116 par les transports collectifs et actifs		•		
	- Maintenir l'intégrité et la pérennité des infrastructures de transport			•	
	- Harmoniser les circuits d'autobus locaux et régionaux		•		
	- Assurer la mise en place de voies de transports en commun et le covoiturage sur la route 116		•		
	- Assurer la sécurité des transports actifs liant les accès vers les aires TOD optimales, les équipements de transport en commun et les pôles d'emploi		•		
OBJECTIF 1.7 MAINTENIR UNE OFFRE EN ÉQUIPEMENTS PUBLICS DE QUALITÉ ET ADAPTÉE AUX BESOINS DES POPULATIONS BELOEILLOISES	- Favoriser le développement de locaux communautaires par la création d'une offre nouvelle ou l'adaptation de l'offre existante		•		
	- Poursuivre la modernisation de l'aréna André Saint-Laurent	•			
	- S'appuyer sur le développement d'une offre sportive privée complémentaire aux équipements publics existants pour répondre aux nouveaux besoins		•		
OBJECTIF 1.8 AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET MODERNISER LES ÉQUIPEMENTS RÉCRÉATIFS EXTÉRIEURS EXISTANTS	- Actualiser le plan directeur des parcs	•			
	- Actualiser les aménagements et moderniser les équipements des places et des parcs existants afin d'en faire des espaces publics conviviaux et agréables, favorisant la socialisation entre les résidents et le renforcement de l'identité de chacun des quartiers		•		
	- Préserver le golf existant et assurer la pérennité de cet important espace vert en maximisant l'utilisation de cet espace sur 12 mois	•			

OBJECTIFS	ACTIONS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE	ÉCHÉANCE			PARTENAIRES
		Court terme	Moyen terme	Long terme	
OBJECTIF 1.9 METTRE EN VALEUR LES RIVES DU RICHELIEU ET LA RUE RICHELIEU (ROUTE 223) AINSI QUE FAVORISER L'ACCÈS À LA RIVIÈRE	- Dans le cadre du projet d'aménagement d'une promenade sur les berges du Richelieu et de création de 5 pôles d'activités, engagé en 2010, poursuivre les aménagements prévus sur le long de la rivière			•	
	- Poursuivre les efforts relatifs à l'acquisition des terrains d'intérêt bordant la rivière Richelieu afin de rendre les berges accessibles, de les aménager et de mettre en valeur les percées visuelles sur la rivière		•		
	- En complément, procéder à un inventaire des terrains les plus propices à cet effet	•			
	- Reconnaître et protéger l'intégrité des composantes paysagères le long de la rue Richelieu (route 223)		•		
OBJECTIF 1.10 REDYNAMISER LE TERRITOIRE AGRICOLE	- Mettre en place un plan de développement de la zone agricole en misant sur les particularités locales, les productions à valeur ajoutée et la diversification des produits		•		UPA MAPAQ CLD
	- Redynamiser le territoire agricole via la mobilisation des ressources locales		•		
	- Mettre en place une table de concertation avec les représentants de l'Union des producteurs agricoles (UPA) et les ressources locales		•		
	- Mettre en place un marché public	•			
	- En zone agricole, orienter l'implantation d'usages autres qu'agricole à l'intérieur des îlots déstructurés reconnus par la CPTAQ dans le cadre d'un processus d'autorisation à portée collective		•		
	- Contribuer à l'atteinte de l'objectif métropolitain d'augmenter de 6% la superficie des terres cultivées en tenant compte des limites associées à la présence de territoire d'intérêt écologique et de la faible superficie des terres en friches répertoriées			•	UPA MRC
	- Contribuer à la réalisation d'un outil régional de développement et de mise en valeur de la zone agricole afin de répondre aux objectifs du PMAD en matière de protection et de mise en valeur de la zone et des activités agricoles		•		
- Reconnaître l'agriculture urbaine comme une activité contribuant à l'amélioration de la qualité de vie et à la production alimentaire locale		•			

OBJECTIFS	ACTIONS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE	ÉCHÉANCE			PARTENAIRES
		Court terme	Moyen terme	Long terme	
OBJECTIF 1.11 POUR SUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES BOURGS DE LA CAPITALE	- Engager les démarches auprès de la MRC de la Vallée-du-Richelieu afin de redéfinir les usages autorisés et permettre l'implantation de commerces de proximité pour desservir les secteurs résidentiels voisins	•			
	- Planifier l'implantation d'équipements répondant aux besoins des résidents : écoles, garderie, etc.	•			
	- Prévoir une proportion minimale de logements sociaux à développer	•			
	- Aménager des passages piétonniers afin de favoriser les déplacements actifs	•			
	- Préserver et mettre en valeur les boisés existants		•		
	- Compléter l'aménagement du réseau de parcs et de pistes cyclables		•		
OBJECTIF 1.12 PROCÉDER À LA REQUALIFICATION DU SECTEUR SAINT-GEORGES À DES FINS RÉSIDENIELLES (SECTEUR DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE)	- Procéder à l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme durable (PPUD) et le désigner à titre de secteur central afin d'assurer la mise en place de stratégies foncières en découlant	•			
	- Présenter des demandes de subvention au Fonds vert municipal de la Fédération canadienne des municipalités, d'abord pour l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme durable (PPUD), puis pour tous les projets concrets et admissibles qui en résulteront	•			
	- Réaliser une étude d'impact fiscal relative aux retombées potentielles susceptibles d'être générées par le redéveloppement de ce quartier		•		
	- Procéder à des acquisitions de gré à gré ou par voie d'expropriation pour remembrer le tissu urbain dans ce secteur		•		
	- Évaluer les coûts et la pertinence de procéder à la mise en place d'un programme de relocalisation d'entreprises dans les diverses zones industrielles de la ville		•		
	- Développer des partenariats avec les promoteurs immobiliers	•			Promoteurs
	- Optimiser l'encadrement bâti aux abords du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier		•		

OBJECTIFS	ACTIONS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	ÉCHÉANCE			PARTENAIRES
		Court terme	Moyen terme	Long terme	
OBJECTIF 1.13 ENVISAGER LA REQUALIFICATION DU SECTEUR DE LA RUE DUPRÉ ADJACENT AUX ATELIERS MUNICIPAUX À DES FINS RÉSIDENTIELLES DE MOYENNE À FORTE DENSITÉ (SECTEUR DE PLANIFICATION DÉTAILLÉ)	- Envisager la requalification du secteur accueillant les services municipaux et situé au nord de la rue Dupré pour en faire un éco-quartier à dominante résidentielle		•		
	- Simultanément à la demande visant le secteur Saint-Georges de la ville, présenter des demandes de subvention au Fonds vert municipal de la Fédération canadienne des municipalités, d’abord pour l’élaboration d’un programme particulier d’urbanisme durable (PPUD), puis pour tous les projets concrets et admissibles qui en résulteront	•			
OBJECTIF 1.14 ASSURER LA CROISSANCE URBAINE DE LA VILLE À LONG TERME	- Préparer un dossier argumentaire au soutien des besoins de la Ville dans le cadre de la préparation du Plan métropolitain d’aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) visant à justifier les besoins de la Ville en nouveaux espaces d’ici 2031		•		
OBJECTIF 1.15 ENCADRER LE DÉVELOPPEMENT DES ESPACES VACANTS ET À REDÉVELOPPER	- Assurer la qualité architecturale et environnementale des constructions par une réglementation adaptée		•		
	- Assurer la diversification de la typologie des bâtiments par un encadrement des projets		•		
	- Mettre en place un registre des espaces vacants et à redévelopper pour l’ensemble du territoire de la Ville afin de s’assurer que les seuils minimaux de densité sont respectés		•		

[1666-04-2016, art. 31 à 38]

10.2 ORIENTATION 2 : REDÉFINIR L'IMAGE DE LA VILLE À LA HAUTEUR DE SON POTENTIEL SELON UNE APPROCHE ENVIRONNEMENTALE

OBJECTIFS	ACTIONS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE	ÉCHÉANCE			PARTENAIRES
		Court terme	Moyen terme	Long terme	
OBJECTIF 2.1 SOULIGNER LES ENTRÉES DE VILLE ET LES PARCOURS D'ENTRÉE DE VILLE	- Profiter de l'opportunité offerte par les travaux de réfection des infrastructures municipales, pour élaborer un programme de requalification des entrées de ville et des parcours d'entrée de ville		•		
	- Rehausser la qualité de l'aménagement des entrées de ville et des parcours d'entrée de ville en favorisant notamment la plantation d'arbres, l'installation d'un mobilier urbain et d'éléments d'éclairage de qualité aux endroits appropriés et l'encadrement architectural de la rue lorsque requis		•		
	- Marquer les entrées de ville et les parcours d'entrée de ville par la réalisation d'aménagements distinctifs et signalétiques forts		•		
OBJECTIF 2.2 TRANSFORMER LE BOULEVARD SIR-WILFRID-LAURIER, D'UNE ARTÈRE RÉGIONALE BANALE ET SANS IDENTITÉ EN UN BOULEVARD URBAIN CONVIVIAL ET CONTEMPORAIN	- Confirmer les principes d'aménagement global du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier prévus dans le programme particulier d'urbanisme relatif au boulevard Sir-Wilfrid-Laurier et élaborer un concept d'aménagement par tronçons (des limites municipales avec McMasterville jusqu'à la rue Saint-Mathieu) intégrant les expertises de design urbain et d'architecture de paysage	•			
	- Engager le dialogue et les négociations avec les représentants du ministère des Transports pour qu'au-delà des questions de fluidité et de sécurité, les principes escomptés en termes d'image et d'esthétisme soient intégrés aux éventuels travaux de réaménagement du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier	•			MTQ
	- Identifier les interventions d'aménagement prioritaires pour la requalification du boulevard	•			
	- Poursuivre la réalisation des interventions prévues dans le programme particulier d'urbanisme relatif au boulevard Sir-Wilfrid-Laurier	•			
OBJECTIF 2.3 VALORISER LE PARCOURS SIGNIFICATIF DE LA RUE RICHELIEU	- Compléter l'inventaire du patrimoine bâti afin de mieux cibler les intentions d'aménagement et les objectifs et critères qui en découleront		•		
	- Définir les secteurs devant être assujettis à un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.) applicable à la rue Richelieu en vue de conserver et de mettre en valeur le patrimoine architectural et naturel le long de ce parcours significatif	•			
	- Favoriser la pérennité des vues et la création d'un « réseau panoramique » sur la rivière et la montagne		•		

10.3 ORIENTATION 3 : REPOSITIONNER LES ASSISES DE LA STRUCTURE ÉCONOMIQUE DE LA VILLE PUR UN DÉVELOPPEMENT COHÉRENT ET RENFORCÉ

OBJECTIFS	ACTIONS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE	ÉCHÉANCE			PARTENAIRES
		Court terme	Moyen terme	Long terme	
OBJECTIF 3.1 OPTIMISER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA VILLE	- Évaluer la pertinence de mettre en place une structure relative au développement économique (commercial et industriel)	•			
	- Élaborer un plan stratégique de développement économique (commercial et industriel) afin de confirmer le rôle de chacun des pôles établis	•			
	- Préserver et consolider les pôles commerciaux municipaux existants dans une logique de complémentarité	•			
	- Selon les orientations du plan stratégique de développement économique et au regard de la nature des développements limitrophes (ensembles résidentiels), des besoins en découlant et de la structure commerciale municipale existante, engager des discussions avec la MRC afin de modifier les affectations et catégories de commerces autorisés par le schéma d'aménagement pour le pôle commercial situé près de l'accès autoroutier 109 de l'A-20, dans l'optique de répondre aux demandes existantes (commerces de proximité), sans pour autant compromettre la vitalité économique de la ville et le dynamisme des secteurs commerciaux municipaux déjà établis	•			
	- Cibler des créneaux novateurs en lien avec le développement durable		•		
	- Évaluer l'opportunité de participer à la démarche de revitalisation initiée par la Chambre de commerce de Beloeil et proposée par la <i>Fondation Rues principales</i> pour favoriser la requalification de l'axe Laurier	•			Chambre de commerce
	- De concert avec le Centre local de développement (CLD) de la Vallée du Richelieu, promouvoir les divers programmes de subvention au soutien et au démarrage d'entreprises	•			CLD
	- Favoriser la création d'une synergie entre les divers partenaires du domaine économique actifs sur la scène municipale	•			CLD Chambre de commerce
	- Mettre sur pied une table de concertation Ville/CLD/gens d'affaires, regroupant des représentants du milieu économique local afin d'identifier les diverses problématiques, besoins, mesures et moyens d'actions à mettre en place de sorte à assurer une stimulation continue de l'activité économique locale	•			CLD Chambre de commerce

OBJECTIFS	ACTIONS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE	ÉCHÉANCE			PARTENAIRES
		Court terme	Moyen terme	Long terme	
OBJECTIF 3.2 CONSOLIDER LA VITRINE INDUSTRIELLE LE LONG DE L'AUTOROUTE JEAN-LESAGE (A-20)	- Évaluer l'opportunité de réaliser une étude visant à déterminer les créneaux de positionnement de marché de la fonction industrielle sur le territoire de la ville		•		
	- Évaluer la pertinence de mettre en place des mesures fiscales incitatives pour favoriser la revitalisation du secteur		•		
	- Faire la promotion des programmes de subventions existants pour soutenir le développement industriel	•			CLD
	- Introduire des modalités d'aménagement normatives pour encadrer les nouvelles implantations industrielles le long du corridor autoroutier	•			
	- Évaluer l'opportunité de développer le côté sud de l'autoroute Jean-Lesage (A-20) afin de l'aménager en parc industriel ou parc d'affaires		•		
	- Minimiser les nuisances visuelles associées aux aires d'entreposage extérieur, de chargement et de déchargement ainsi que des stationnements en contrôlant l'implantation des bâtiments et l'aménagement paysager		•		
	- Contrôler la qualité architecturale des bâtiments et l'affichage des fenêtres industrielles situées le long des corridors autoroutiers		•		
OBJECTIF 3.3 CONSOLIDER LE PÔLE COMMERCIAL ET INSTITUTIONNEL ET LE PÔLE RÉCRÉOTOURISTIQUE EN BORDURE DE L'AUTOROUTE JEAN-LESAGE (A-20) ET EN CONFIRMER LA VOCATION	- Poursuivre les efforts actuels relatifs à l'implantation de commerces, d'équipements institutionnels et récréotouristiques le long de l'autoroute Jean-Lesage (A-20) selon la dominance de chacun des pôles et ajuster les usages autorisés dans les zones visées au règlement de zonage en conséquence	•			
	- Évaluer la pertinence de réaliser une étude à caractère récréotouristique visant à identifier les fuites actuelles et cibler les créneaux les plus prometteurs		•		
	- Minimiser les nuisances visuelles associées aux aires d'entreposage extérieur, de chargement et de déchargement ainsi que des stationnements, en réglementant l'implantation des bâtiments et l'aménagement paysager		•		
	- Développer, le long des corridors autoroutiers, une image distinctive pour l'affichage notamment en prescrivant dans la réglementation le regroupement des enseignes commerciales des établissements situées à proximité des sorties/entrées		•		

OBJECTIFS	ACTIONS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE	ÉCHÉANCE			PARTENAIRES
		Court terme	Moyen terme	Long terme	
OBJECTIF 3.4 ENCOURAGER L'ÉCONOMIE LOCALE ET LES ENTREPRISES DE DÉVELOPPEMENT SOCIAL	- S'associer avec des partenaires du secteur afin de mettre en place un programme visant à promouvoir l'achat local	●			Chambre de commerce CLD Nature-Action
	- De concert avec le CLD de la Vallée du Richelieu, promouvoir les divers programmes de subvention au soutien et au démarrage d'entreprises	●			CLD
	- Participer à la promotion des entreprises d'économie sociale auprès des citoyens		●		CLD

[1666-04-2016, art. 39 et 40]

10.4 ORIENTATION 4 : DÉVELOPPER UN CENTRE-VILLE FORT, DYNAMIQUE ET ANIMÉ

OBJECTIFS	ACTIONS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE	ÉCHÉANCE			PARTENAIRES
		Court terme	Moyen terme	Long terme	
OBJECTIF 4.1 ENGAGER LE DÉVELOPPEMENT DU CENTRE-VILLE DE BELOEIL	- Mettre en place un <i>programme particulier d'urbanisme durable (PPUD)</i> applicable à l'ensemble du territoire du centre-ville et abroger le <i>programme particulier d'urbanisme</i> spécifique au Vieux-Beloeil		•		
	- Réviser en conséquence les limites du <i>programme particulier d'urbanisme relatif au boulevard Sir-Wilfrid-Laurier</i>	•			
OBJECTIF 4.2 RENFORCER LES DIFFÉRENTS PÔLES STRUCTURANTS DU CENTRE-VILLE DANS LEURS FONCTIONS RESPECTIVES ET DANS UNE PERSPECTIVE DE COMPLÉMENTARITÉ PLUTÔT QUE DE COMPÉTITIVITÉ	LE PÔLE COMMERCIAL				
	- Réaménager le tronçon du boulevard Sir-Wilfrid Laurier, compris entre le golf et la tête du pont Jordi-Bonet, en un véritable boulevard urbain convivial pour tous les usagers, d'ambiance contemporaine et caractéristique d'un véritable centre-ville		•		MTQ
	- Renforcer la présence commerciale sur rue	•			Chambre de commerce
	- Encourager la mixité des fonctions en complémentarité avec le pôle villageois	•			
	- Concentrer les fonctions commerciales propres à un centre-ville à l'intérieur du pôle commercial	•			
	- Privilégier l'aménagement d'aires de stationnement en commun et souterraines, ou adopter les mesures de fonds de stationnement, particulièrement en ce qui a trait aux immeubles situés au sud du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier	•			
	- Densifier le cadre bâti le long du boulevard en intervenant à la fois sur l'optimisation de l'occupation du sol et la hauteur des bâtiments	•			
	LE PÔLE VILLAGEOIS				
	- Favoriser le développement touristique du pôle villageois	•			CLD Chambre de commerce
	- Promouvoir une mixité des fonctions et des activités	•			
	- Engager la requalification des bâtiments le nécessitant		•		
LE SOUS-PÔLE PATRIMONIAL : LE VIEUX-BELOEIL					
- Entreprendre des démarches avec le ministère de la Culture ou, à tout le moins, procéder à la citation de certains ensembles ou bâtiments à forte valeur patrimoniale		•		Ministère de la culture	

OBJECTIFS	ACTIONS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE	ÉCHÉANCE			PARTENAIRES
		Court terme	Moyen terme	Long terme	
	- Mettre à jour l'inventaire des bâtiments d'intérêt historique et patrimonial		●		
	- Bonifier le règlement sur les P.I.I.A. (<i>plans d'implantation et d'intégration architecturale</i>) applicable au Vieux-Beloeil		●		
	- Actualiser le parcours signalétique des principaux témoins du patrimoine local		●		
	- Élaborer un circuit patrimonial mettant en valeur les atouts du sous-pôle patrimonial		●		
	- Évaluer l'opportunité de piétonner le quadrilatère délimité par les rues Saint-Mathieu, Saint-Jean-Baptiste, Richelieu et Saint-Joseph à certains moments stratégiques		●		
	- Remplacer les normes minimales de cases de stationnement requises par un ratio maximal ou mettre en place les mesures de fonds de stationnement	●			
	- Promouvoir les espaces de stationnement public collectifs existants	●			
	- Marquer les entrées aux limites du sous-pôle patrimonial du Vieux-Beloeil de façon distinctive	●			
	- Promouvoir le Vieux-Beloeil comme haut-lieu gastronomique régional	●			Chambre de commerce
	LE SOUS-PÔLE INSTITUTIONNEL AUTOUR DE L'HÔTEL DE VILLE				
	- Poursuivre la requalification du bâtiment de l'Hôtel de Ville et les aménagements extérieurs		●		
	- Entreprendre des négociations avec la commission scolaire pour moderniser et bonifier les aménagements extérieurs des établissements scolaires du secteur		●		Commission scolaire
	LE SOUS-PÔLE CULTUREL				
	- Favoriser la synergie entre les différents équipements existants	●			
	- À cet effet, inventorier les programmes de subventions disponibles pour assurer la vocation du Centre culturel de Beloeil	●			

OBJECTIFS	ACTIONS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE	ÉCHÉANCE			PARTENAIRES
		Court terme	Moyen terme	Long terme	
OBJECTIF 4.3 LIER LES PÔLES DU CENTRE-VILLE	- Favoriser la connexion entre le pôle commercial et le pôle villageois du centre-ville		•		
	- Formaliser les liens piétons sis à l'arrière du sous-pôle culturel de sorte à renforcer les liens avec le pôle commercial		•		
OBJECTIF 4.4 RÉAMÉNAGER LE TRONÇON DE LA RUE LAURIER ENTRE LA TÊTE DU PONT JORDI-BONET ET LA RUE SAINT-JEAN-BAPTISTE	- Réaliser un exercice de design urbain du tronçon de la rue Laurier compris entre la tête du pont Jordi-Bonet rue et la Saint-Jean-Baptiste de sorte à créer une ambiance « villageoise »		•		
	- Poursuivre, sur ce tronçon de la rue Laurier, le geste d'aménagement amorcé entre la rue Saint-Jean-Baptiste et la rue Saint-Mathieu		•		
	- Réduire la largeur de la chaussée dédiée aux automobilistes et évaluer la pertinence d'aménager un terre-plein central, du moins sur la portion la plus large de ce tronçon de la rue Laurier		•		
	- Élargir, paysager et verdir les trottoirs pour permettre l'aménagement de terrasses et encourager les déplacements actifs		•		
	- Poursuivre l'aménagement des corridors de transport actif	•			
	- Favoriser une mixité d'usages en lien avec les particularités du Vieux-Beloeil	•			
	- Évaluer la pertinence de procéder à des remembrements de terrain afin de densifier le tissu urbain du secteur		•		
	- Mettre en place un règlement sur les P.I.I.A. (<i>plans d'implantation et d'intégration architecturale</i>)	•			
	- Évaluer la pertinence d'obtenir la certification <i>4 As du développement durable et concerté</i> décernée par la <i>Fondation Rues principales</i>		•		
OBJECTIF 4.5 CONFIRMER LE VIEUX-BELOEIL COMME LIEU DE RASSEMBLEMENT COLLECTIF	- Évaluer l'opportunité de pérenniser l'usage du terrain devant l'église Saint-Matthieu à titre de place publique			•	
	- Prévoir des aménagements permettant de lier la promenade riveraine à cette future place publique			•	
	- Poursuivre les efforts visant à concentrer l'organisation d'une programmation culturelle	•			
	- Déterminer un emplacement stratégique pour aménager l'infrastructure nécessaire à la tenue de marchés publics		•		

OBJECTIFS	ACTIONS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE	ÉCHÉANCE			PARTENAIRES
		Court terme	Moyen terme	Long terme	
	- Entreprendre des discussions avec Nature-Action ou tout autre organisme pour la tenue de marchés hebdomadaires faisant la promotion des produits locaux	•			
	- Évaluer la pertinence d'entreprendre une démarche de revitalisation proposée par la <i>Fondation Rues Principales</i>	•			

11. DISPOSITION FINALE : ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent règlement entrera en vigueur après l'accomplissement des formalités prévues par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) et la *Loi sur les cités et les villes*.

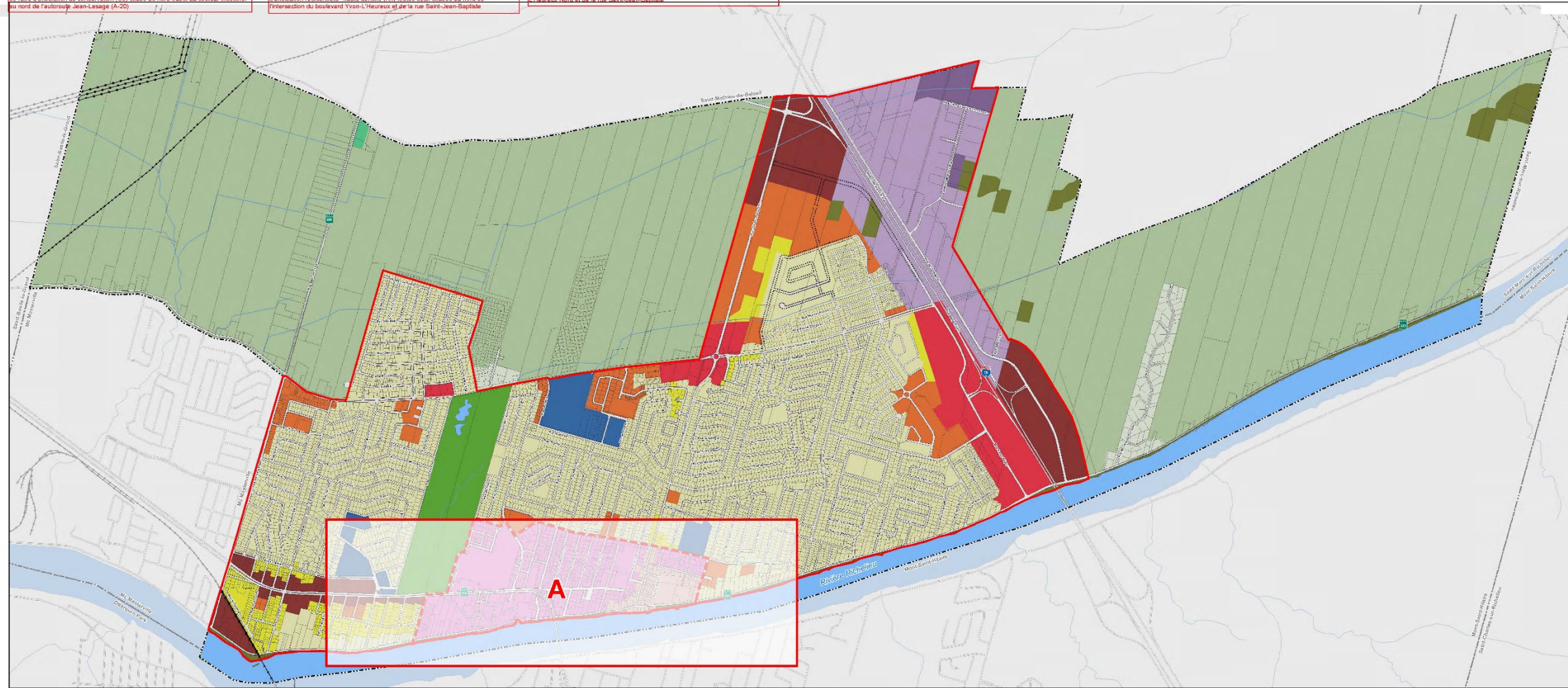
ANNEXE A

PLAN DES AFFECTATIONS

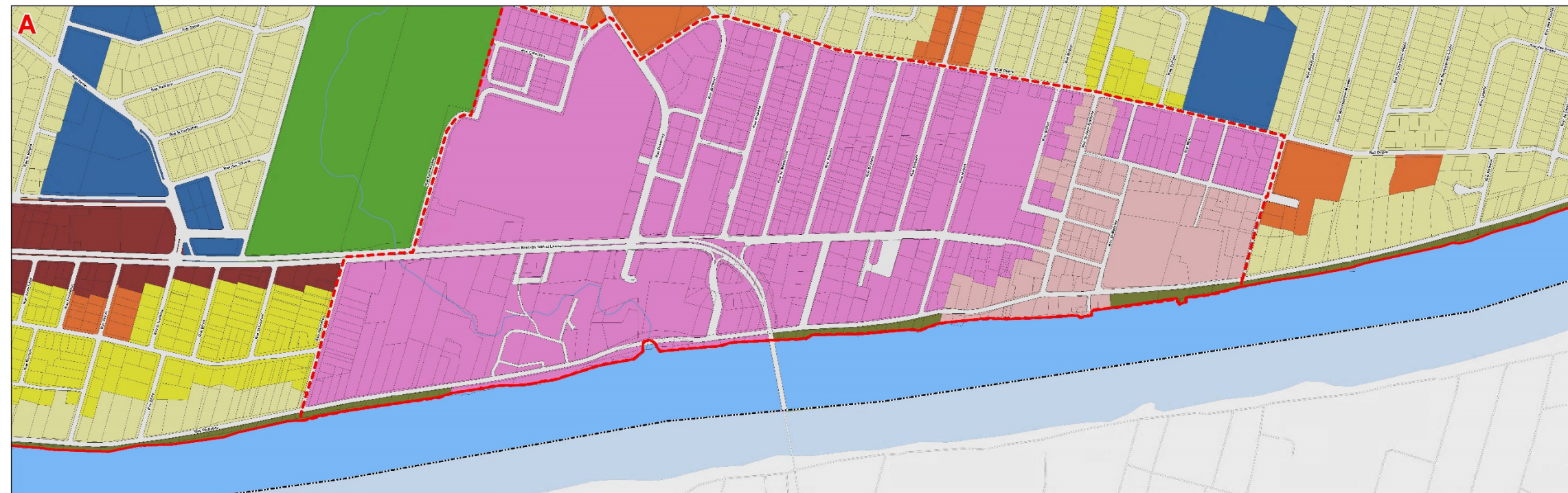
Le règlement 1666-02-2014 a modifié le plan des affectations de façon à agrandir l'aire d'affectation industrielle avec incidence environnementale (Ia) à même la totalité de l'aire d'affectation de conservation (Co) situés au nord-ouest du secteur industriel au nord de l'autoroute Jean-Lesage (A-20).

Le règlement 1666-03-2015 a modifié le plan des affectations par l'agrandissement de l'aire d'affectation résidentielle "haute densité" (Rh) à même la totalité de l'aire d'affectation résidentielle "haute densité" (Rh) toutes deux situées au nord de l'intersection du boulevard Yvon-L'Heureux et de la rue Saint-Jean-Baptiste.

Le règlement 1666-05-2019 a modifié le plan des affectations par la création d'une affectation "agricole commerciale" (Ac) située près de l'intersection du boulevard Yvon-L'Heureux Nord et de la rue Saint-Jean-Baptiste.



1:10 000



1:3 000



Plan d'urbanisme
Plan d'affectation

- Affectations**
- Agricole (Ag)
 - Agricole-commerciale (Ac)
 - Agricole-résidentielle (Ar)
 - Centre-ville (Cv)
 - Centre-ville patrimoniale (Pa)
 - Commerciale locale (Cl)
 - Commerciale régionale (Cr)
 - Conservation (Co)
 - Industrielle avec incidence environnementale (Ia)
 - Industrielle sans incidence environnementale (Is)
 - Publique et institutionnelle (Pu)
 - Recréative (Re)
 - Résidentielle faible densité (Rf)
 - Résidentielle moyenne densité (Rm)
 - Résidentielle haute densité (Rh)
- Infrastructures**
- +—+ Pipeline
 - |—| Ligne électrique
 - |—| Voie ferrée
 - - - - Nouveau développement
- Limites**
- - - - Ville ou municipalité voisine
 - - - - Ville de Beloeil
 - - - - Périmètre d'urbanisation
 - Centre-ville
- Hydrographie**
- ~ Cours d'eau
 - Lac et cours d'eau



Version: 01/06/2012
 Révisé: 01/06/2012
 Approuvé: 01/06/2012
 Date de mise à jour: 01/06/2012

Le plan est en vigueur à compter de la date de son adoption par le conseil municipal.

Date de révision	Par	Date de session	Par

PROJETS: 2012-01-01
 APPROUVÉ PAR: 2012-01-01
 DÉPOSÉ PAR: 2012-01-01

15 février 2012

