

## RÈGLEMENTS DE LA VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

PROVINCE DE QUÉBEC  
VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE

# PROJET

## RÈGLEMENT NUMÉRO 1235-1

RÈGLEMENT AMENDANT LE RÈGLEMENT DE ZONAGE NUMÉRO 1235 AFIN DE MODIFIER LES DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES À PROXIMITÉ D'UNE EMPRISE FERROVIAIRE ET DE MODIFIER LE TABLEAU DU NOMBRE DE LOGEMENTS MINIMUM REQUIS DANS CERTAINES ZONES

---

CONSIDÉRANT QU'un avis de présentation du présent règlement a été donné lors de la séance extraordinaire du conseil tenue le 19 mars 2018 ;

CONSIDÉRANT l'adoption du projet de Règlement numéro 1235-1 lors de la séance extraordinaire du conseil tenue le 19 mars 2018 ;

**LE CONSEIL MUNICIPAL DÉCRÈTE CE QUI SUIT :**

### Chapitre 2 – Terminologie

1. Le règlement numéro 1235 intitulé « Règlement de zonage » est amendé en ajoutant, après la définition de « Terrain d'angle transversal », la définition suivante :

« Terrain intercalaire

Terrain répondant à tous les critères suivants :

- a) il est disponible pour le développement/redéveloppement ou en voie de le devenir;
- b) il comporte une superficie initiale inférieure à 5 000 m<sup>2</sup>;
- c) il est desservi par les services d'aqueduc et d'égout sanitaire; et
- d) les terrains contigus sont occupés par des constructions existantes. »

### Chapitre 6 – Dispositions relatives aux bâtiments principaux

2. Le règlement numéro 1235 intitulé « Règlement de zonage » est amendé en remplaçant l'article 98 « Distances de sécurité minimales applicables pour certaines constructions situées à proximité d'une installation ferroviaire » par le suivant :

« Article 98 Dispositions particulières applicables à proximité d'une emprise ferroviaire

1. Gestion de la sécurité aux abords d'une emprise ferroviaire

- a) Une marge de recul minimale de sécurité doit être appliquée entre une nouvelle construction principale à vocation résidentielle ou comportant un usage sensible et une emprise ferroviaire. Cette distance varie en fonction du type d'installation ferroviaire indiqué au tableau 1. Voir également la figure 6.2.

**Tableau 1 : Marge de recul minimale de sécurité devant être respectée entre une construction résidentielle ou comportant un usage sensible et la limite d'une emprise ferroviaire**

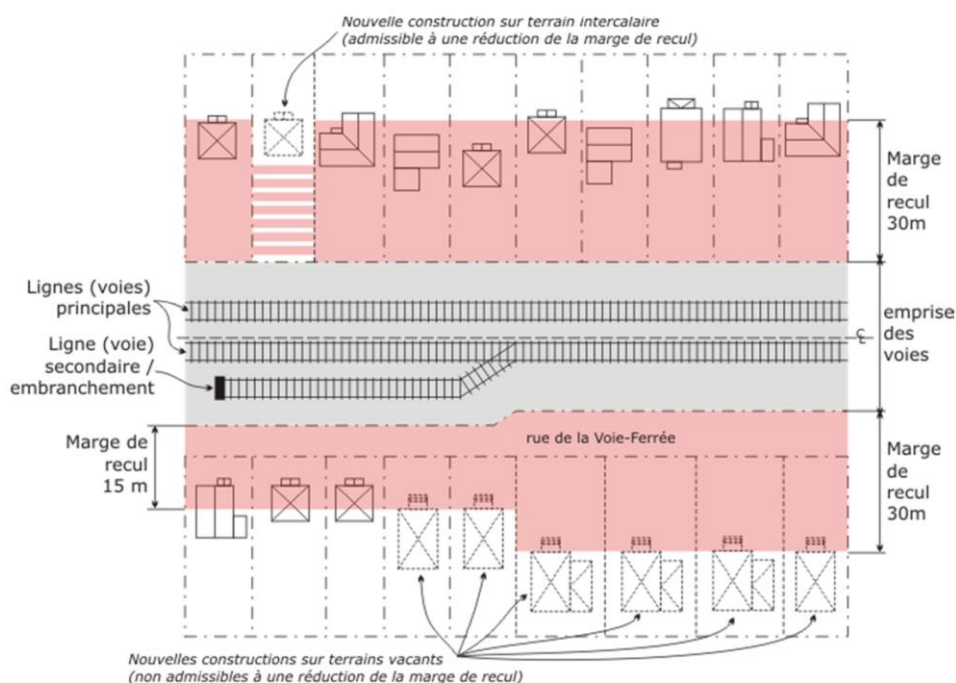
Type d'infrastructure ferroviaire	Marge de recul minimale de sécurité <sup>1</sup>
Gare de triage <sup>2</sup>	300
Voie principale <sup>2</sup>	30
Voie d'embranchement <sup>2</sup>	15

Notes applicables au tableau 1

<sup>1</sup> Elle est mesurée depuis la limite de l'emprise ferroviaire. La dimension retenue est celle la plus rapprochée entre la fondation du nouveau bâtiment et la limite de l'emprise ferroviaire. Des situations d'exception peuvent s'appliquer. (Voir le paragraphe 4)

<sup>2</sup> La distance s'applique sur les terrains contigus à l'emprise ferroviaire. Un terrain est réputé contigu même s'il est séparé par une emprise publique ou un parc.

**Figure 6.2 : Représentation schématique de l'application des marges de recul minimales de sécurité**



## 2. Gestion du bruit à proximité d'une emprise ferroviaire

- a) Étude d'impact sonore

Pour toute nouvelle construction principale à vocation résidentielle ou comportant un usage sensible, la réalisation d'une étude d'impact sonore est obligatoire, avant l'émission du permis, si le bâtiment projeté devait être implanté à une distance inférieure à celle indiquée au tableau 1.1 par rapport à une installation ferroviaire

**Tableau 1.1 : Distance à l'intérieur de laquelle la réalisation d'une étude d'impact sur le bruit est obligatoire**

Type d'installation ferroviaire	Distance <sup>1</sup>
Gare de triage	1 000
Voie principale	300
Voie d'embranchement	250
Notes applicables au tableau 1.1 <sup>1</sup> Mesurée depuis le centre de l'emprise. Des situations d'exception peuvent s'appliquer. (Voir le paragraphe 4)	

b) Mesures d'atténuation

Si l'étude d'impact sonore prédit un degré de perturbation acoustique supérieur à 55dBA à l'extérieur d'un bâtiment et 40dBA à l'intérieur d'un bâtiment (mesuré sur une période de 24 heures), des mesures d'atténuation doivent être appliquées.

Les mesures d'atténuation peuvent consister à utiliser des matériaux spécialisés dans la construction du bâtiment principal (ex. : fenêtre insonorisée, revêtement du mur extérieur) ou à aménager un ouvrage servant à atténuer la propagation du bruit (ex. : mur coupe-son, bâtiment secondaire).

Dans tous les cas, les mesures doivent avoir pour effet de diminuer le degré de perturbation sonore à un niveau égal ou inférieur à ceux indiqués précédemment.

3. Gestion des vibrations à proximité d'une emprise ferroviaire

a) Étude d'impact sur la vibration

Pour toute nouvelle construction principale à vocation résidentielle ou comportant un usage sensible, la réalisation d'une étude d'impact sur la vibration est obligatoire, avant l'émission du permis, si le bâtiment projeté devait être implanté à une distance inférieure à celle indiquée au tableau 1.2 par rapport à une installation ferroviaire.

**Tableau 1.2 : Distance à l'intérieur de laquelle la réalisation d'une étude d'impact sur la vibration est obligatoire**

Type d'installation ferroviaire	Distance <sup>1</sup>
Gare de triage	75
Voie principale	
Voie d'embranchement	
Notes applicables au tableau 1.2 <sup>1</sup> Mesurée depuis le centre de l'emprise. Des situations d'exception peuvent s'appliquer. (Voir le paragraphe 4)	

b) Mesures d'atténuation

Si l'étude d'impact sur la vibration révèle un niveau de vibration supérieur à 0,14mm/s, mesuré de l'intérieur d'un bâtiment, des mesures d'atténuation devront être appliquées.

Les mesures d'atténuation peuvent consister à utiliser des matériaux et des techniques de construction antivibrations. Elles devront avoir pour effet d'abaisser l'intensité des vibrations à un niveau égal ou inférieur à celui indiqué précédemment.

4. Mesures d'exception

a) Situations particulières

Certaines situations particulières, notamment dans le contexte d'un secteur déjà bâti, peuvent justifier la nécessité de requérir à des mesures d'exception.

Les mesures d'exception et leurs conditions sont indiquées dans le tableau 1.3. »

Tableau 1.3 : Mesures d'exception

Type de mesure d'exception	Bâtiment admissible <sup>1</sup>	Conditions
Réduction de la marge de recul de sécurité édictée au tableau 1	Résidentiel	- Uniquement pour un terrain intercalaire comportant de 1 à 6 logements <sup>2</sup> . - Mesures de mitigation obligatoires : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ mettre en place des dispositifs de sécurité appropriés et adaptés à la situation d'un terrain intercalaire;</li> <li>○ appliquer une marge de recul mesurée à partir de l'emprise ferroviaire, en tenant compte de l'alignement avec les bâtiments adjacents existants.</li> </ul>
Exemption de l'obligation de réaliser une étude d'impact sur les nuisances sonores <sup>3</sup>	Résidentiel	- Uniquement pour un terrain intercalaire comportant de 1 à 6 logements <sup>2</sup> ou un projet d'ensemble déjà approuvé avant l'entrée en vigueur des dispositions du paragraphe 2 relativement au bruit. - Mesures de mitigation à préconiser : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ utiliser des matériaux de revêtement extérieur qui contribuent spécifiquement à réduire les effets reliés au bruit;</li> <li>○ utiliser des fenêtres insonorisées ayant un indice de transmission sonore (ITC) se situant entre 45 et 54.</li> </ul>
Exemption de l'obligation de réaliser une étude d'impact sur les vibrations	Résidentiel	- Uniquement pour un terrain intercalaire comportant de 1 à 6 logements <sup>2</sup> ou un projet d'ensemble déjà approuvé avant l'entrée en vigueur du paragraphe 3 relativement aux vibrations. - Mesure de mitigation à préconiser : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ recouvrement de la paroi extérieure de la fondation, avec l'utilisation d'un matériau souple<sup>3</sup>.</li> </ul>
Notes applicables au tableau 1.3		
<sup>1</sup> Usage principal du bâtiment.		
<sup>2</sup> Toute typologie d'habitation confondue.		
<sup>3</sup> Mesure permettant de réduire jusqu'à 30 % des vibrations.		

#### Chapitre 19 – Dispositions relatives à l'atteinte des seuils de densité minimale

3. Le règlement numéro 1235 intitulé « Règlement de zonage » est amendé en remplaçant l'article 375 « Champ d'application » par le suivant :

« Article 375 Champ d'application

Dans les zones d'application, les dispositions de la présente section s'appliquent malgré toute disposition à ce contraire. Les zones d'application sont les suivantes : A-16, AF-18, AF-19, H-17, H-19, H-20, H-21, H-22, H-23, H-24, H-25, H-26, H-45, H-53, H-60, H-67, H-68, H-96, H-97, H-98, H-99, H-100, H-102, H-106, H-111, H-114-2, H-114-3.

De plus, tout terrain d'une superficie de 0,5 hectare et plus situé en périmètre urbain et destiné à être redéveloppé en projet résidentiel doit respecter les seuils minimaux de densité édictés au Schéma de la MRC. »

4. Le règlement numéro 1235 intitulé « Règlement de zonage » est amendé, en remplaçant l'article 376 « Dispositions relatives au nombre de logement minimum », par le suivant :

« Article 376 Dispositions relatives au nombre de logements minimum

Aucun permis de construction ou de lotissement ne peut être émis à moins qu'un plan d'ensemble indiquant le nombre de logements projeté pour l'ensemble des espaces vacants de la zone ou des zones ne soit déposé.

Un nombre de logements minimum doit être respecté pour chaque espace vacant situé dans chacune des zones ou ensemble de zones du tableau suivant :

**Tableau 28 : Nombre de logements minimum**

	Espace vacant <sup>1</sup>	Zone municipale <sup>2</sup> (regl. 1235)	Superficie (ha)	Densité théorique (log / ha)	Nbr d'unités théorique	Densité applicable (log / ha)	Nbr d'unités applicable	Nbr d'unités en surplus (+) / manquantes (-)
<b>AIRE TOD</b>								
	41	H-21	1,82	40	73	79,1	144	71
	43	H-60	9,75	40	390	28,9	282	-108
	56	H-19	0,60	40	24	80,0	48	24
	57	H-19	1,24	40	49	77,6	96	47
	58	H-19	1,49	40	60	24,2	36	-24
	59	H-19	0,21	40	8	28,7	6	-2
	60	H-22	1,04	40	42	34,7	36	-6
	61	H-23	0,67	40	27	20,9	14	-13
	62	H-20	0,59	40	23	20,5	12	-11
	63	H-19, H-23	1,62	40	65	23,5	38	-27
	64	H-24	0,73	40	29	9,6	7	-22
	65	H-24	1,44	40	58	11,1	16	-42
	66	H-25, H-26	2,07	40	83	6,8	14	-69
	67	H-17	0,59	40	24	11,9	7	-17
	68	H-53	0,49	40	20	14,3	7	-13
	<b>SOUS-TOTAL</b>		<b>24,34</b>	<b>40</b>	<b>974</b>	<b>31,3</b>	<b>763</b>	<b>-211</b>
Partie centrale (redéveloppement)	52	H-68	9,24	40	369	-	-	-
	53	H-67	7,93	40	317	-	-	-
	53		2,18	40	87	-	-	-
	-		1,02	40	41			
		<b>SOUS-TOTAL</b>		<b>20,38</b>	<b>40</b>	<b>815</b>	<b>57,4</b>	<b>1170</b>
	<b>TOTAL</b>		<b>44,72</b>	<b>40</b>	<b>1789</b>	<b>43,2</b>	<b>1933</b>	<b>144</b>
<b>CORRIDOR DE TRANSPORT</b>								
	51	H-45	1,09	30	33	33,9	37	4
	<b>TOTAL</b>		<b>1,09</b>	<b>30</b>	<b>33</b>	<b>33,9</b>	<b>37</b>	<b>4</b>
<b>SECTEURS HORS TOD</b>								
	17							
	17.1	H-114-2	0,63	21	13	19,0	12	-1
	17.2	H-114-3	0,26	21	5	23,3	6	1
	18	H-96 à H-100	3,41	21	72	38,7	132	60
	20	H-102	1,36	21	29	5,9	8	-21
	44	H-106	3,01	21	63	10,0	30	-33
	46	H-111	1,62	21	34	19,8	32	-2
		<b>SOUS-TOTAL</b>		<b>10,29</b>	<b>21</b>	<b>216</b>	<b>21,4</b>	<b>220</b>
Zone A-16	19	A-16	<b>9,73</b>	21	204	-	-	-
	30	AF-19	<b>3,76</b>	21	79	-	-	-
	45	A-16 et AF-18	<b>12,17</b>	21	256	-	-	-
		<b>SOUS-TOTAL</b>		<b>25,66</b>	<b>21</b>	<b>539</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
	<b>TOTAL</b>		<b>35,95</b>	<b>21</b>	<b>755</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	

<sup>1</sup> Se référer à la carte des espaces vacants de l'annexe 2 du Plan d'urbanisme durable.

<sup>2</sup> La limite des zones municipales ne correspond pas toujours à la limite des espaces vacants. »

5. Le présent règlement entrera en vigueur conformément à la loi.

**ADOPTÉ À LA SÉANCE DU**

---

YVES CORRIVEAU, MAIRE

---

ANNE-MARIE PIÉRARD, avocate  
GREFFIÈRE