

RÈGLEMENT MODIFIANT LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉVISÉ

RÈGLEMENT NUMÉRO 167-17-1

ATTENDU QUE le conseil de la MRC de Vaudreuil-Soulanges peut modifier le schéma d'aménagement révisé (SAR) en vigueur depuis le 25 octobre 2004;

ATTENDU la demande d'exclusion de la zone agricole provinciale présentée par la ville de Coteau-du-Lac, avec appui de la MRC et du Centre local de développement (CLD) Vaudreuil-Soulanges, présentée le 24 avril 2008 à la Commission de la protection du territoire agricole (CPTAQ), visant à agrandir le parc industriel de Coteau-du-Lac;

ATTENDU la résolution numéro 2008-06-105 adoptée par la MRC en 2008, visant à appuyer la demande d'exclusion de la ville de Coteau-du-Lac, à recommander à la CPTAQ d'accueillir favorablement la demande d'exclusion et de modifier le SAR en conséquence;

ATTENDU QUE l'aboutissement de ce processus est la consécration par la Cour d'appel de la décision par le Tribunal administratif du Québec (2011 QCTAQ 03685) ordonnant l'exclusion de la zone agricole et retenant ainsi l'argumentaire soumis par la ville de Coteau-du-Lac à travers les expertises;

ATTENDU QU'en vertu de l'article 67 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, la MRC doit modifier son schéma d'aménagement pour donner effet à la demande d'exclusion dans les 24 mois qui suivent la date de la décision du Tribunal administratif du Québec, soit le 18 janvier 2015, sans quoi elle deviendra inopérante et nulle d'effet;

ATTENDU QUE ce projet d'agrandissement et de consolidation du parc industriel de Coteau-du-Lac dans une optique d'optimisation des infrastructures publiques existantes et de rentabilisation des investissements publics consentis est bien antérieur à l'entrée en vigueur du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) de même que l'addenda modifiant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal en vue de l'élaboration du PMAD, publié le 6 mai 2011, lequel contient l'orientation 10 portant sur les territoires périmétropolitains;

ATTENDU la recommandation favorable du Comité régional d'aménagement à sa réunion du 8 avril 2015 pour la modification du SAR à l'effet d'agrandir l'aire d'affectation industrielle sur le territoire de la ville de Coteau-du-Lac;

ATTENDU la tenue de l'assemblée publique de consultation à Coteau-du-Lac le 28 mai 2015;

ATTENDU QUE la période de consultation sur le projet de règlement a pris fin;

ATTENDU l'avis de non-conformité aux orientations gouvernementales du MAMOT reçu le 31 août 2015 et lequel demande à la MRC d'inscrire l'agrandissement du parc industriel de Coteau-du-Lac « dans une vision régionale du développement économique projeté sur le territoire de la MRC, et ce tant au niveau de la logistique que du développement industriel en général »;

ATTENDU l'avis de motion donné par Guy Jasmin lors de la séance du conseil de la MRC le 14 octobre 2015 avec dispense de lecture;

ATTENDU QUE les membres du conseil de la MRC ont reçu copie du présent règlement en date du 22 janvier 2016, de sorte que la demande de dispense de lecture a été accordée, tous les membres présents déclarant l'avoir lu et renonçant à sa lecture, comme prévu par l'article 445 du *Code municipal du Québec*;

POUR CES MOTIFS,

Il est proposé par monsieur **Guy Jasmin**, appuyé par monsieur **Jean-Pierre Daoust** et résolu qu'un règlement portant le numéro 167-17-1 **soit adopté** aux fins d'amender le Règlement numéro 167 concernant le schéma d'aménagement révisé de la MRC de Vaudreuil-Soulanges;

que le règlement portant le numéro 167-17-1 **soit statué et ordonné** par ce qui suit :

ARTICLE 1

Le plan numéro 13 « La zone agricole et les exploitations agricoles par secteur » du chapitre 4, est modifié par l'ajustement des limites de la zone agricole afin d'y exclure la superficie correspondante à l'agrandissement du parc industriel de Coteau-du-Lac, le tout tel que montré au plan ci-joint comme annexe A du présent règlement pour en faire partie intégrante.

ARTICLE 2

Le plan numéro 14 « La caractérisation de la zone agricole » du chapitre 4, est modifié par l'ajustement des limites de la zone agricole afin d'y exclure la superficie correspondant à l'agrandissement du parc industriel de Coteau-du-Lac, le tout tel que montré au plan ci-joint comme annexe B du présent règlement pour en faire partie intégrante.

ARTICLE 3

L'article 5.1 relatif à la mise en situation est modifié par :

1. Le remplacement du 4^e alinéa par le suivant :

« Selon le portrait de l'emploi local en 2014, produit par la CMM³, on indique une croissance de l'emploi dans la plupart des secteurs économiques, en particulier dans les services financiers et immobiliers (+ 73 %), la santé et les services sociaux (+ 84 %), les services professionnels (+ 77 %) et le transport et l'entreposage (+ 69 %), tous intimement liés à l'importante croissance démographique. Le portrait dénote que le ralentissement démographique des années 2010 a freiné la construction et les services à la consommation, mais que « ces pertes ont été compensées par l'expansion de la santé et des services sociaux et la poussée du transport ».

2. Le remplacement des alinéas 5 à 21 par le texte suivant :

« 5.1.1 Vision du développement économique

La MRC considère que le développement économique de son territoire doit viser le développement et la consolidation des créneaux existants afin de contribuer à la compétitivité de la région métropolitaine et de favoriser la rétention et la création des emplois. À cet effet, huit (8) grands axes de développement économique sont priorisés, dont cinq reliés à l'industrie, deux au commerce et aux services et un au tourisme. Ces 8 grands axes sont les suivants :

³ « L'emploi local dans la région métropolitaine de Montréal », Consortium de la Communauté métropolitaine de Montréal, 2014.



1 Logistique



2 Agroalimentaire



3 Industrie touristique⁴



4 Sciences de la vie et les technologies de la santé



5 Technologies de l'information



6 Technologies propres



7 Commerce⁵



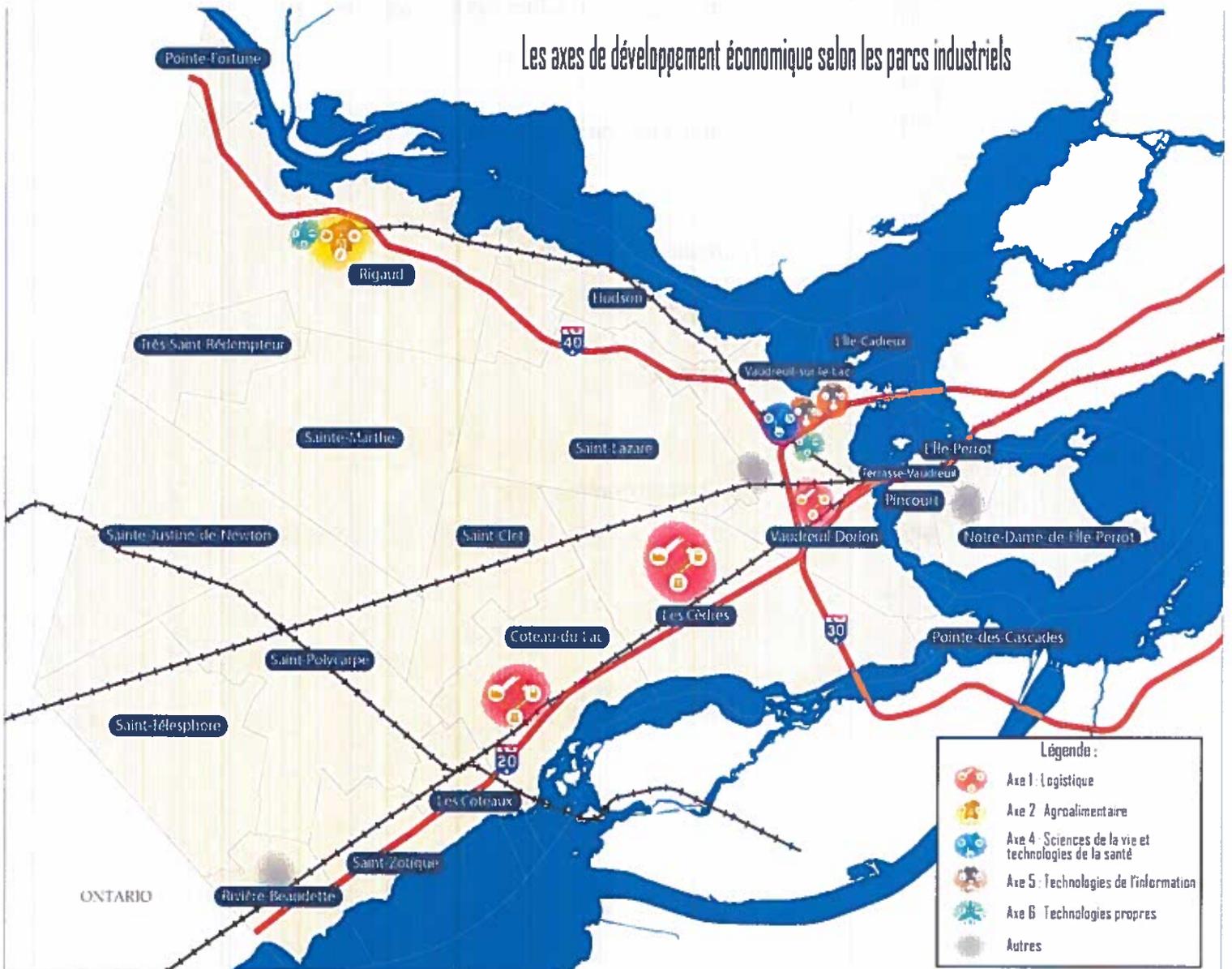
8 Services aux entreprises⁵

⁴ L'axe de développement économique n° 3 (industrie touristique) est traité au chapitre 12 du présent schéma.

⁵ Les axes de développement économique n° 7 (commerce) et 8 (services aux entreprises) sont traités au chapitre 6 du présent schéma.

VISION

Le développement économique de la MRC de Vaudreuil-Soulanges repose sur les forces et les capacités de son territoire, sa localisation, ses ressources et ses infrastructures, lui permettant de miser sur la consolidation et le développement de 8 axes de développement économique viable et structurant, contribuant à la compétitivité du Grand Montréal, à l'innovation régionale, à la rétention du capital et à la création d'emplois et de projets structurants.



Axe 1 : La logistique

En logistique et transport, la MRC de Vaudreuil-Soulanges représente un site de choix au niveau métropolitain et même du Nord-Est américain. Le projet de complexe intermodal du Canadien Pacifique (CP) aux Cèdres⁶ et le Centre de distribution de l'entreprise Canadian Tire (GENCO) dans le parc industriel Alta à Coteau-du-Lac en sont la démonstration. Récemment, l'absence d'un parc industriel adéquat a favorisé Cornwall dans les dossiers de Wal-Mart et Shopper's Drugmart au détriment de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, de la grande région de Montréal et du Québec.

La région est un emplacement incontournable, de par :

- La présence des axes autoroutiers (A-20, A-30, A-40);
- La présence de grandes compagnies de chemins de fer (CN et CP) reliant Montréal à Toronto, l'Ouest canadien, l'Asie via les ports de la Colombie-Britannique et le Nord-Est américain;
- Le lien ferroviaire avec le CSX;
- La proximité du port de Montréal et celui de Valleyfield, tous deux greffés sur la Voie maritime du Saint-Laurent;
- Sa localisation au cœur du Corridor de commerce Ontario-Québec, le plus achalandé au Canada.

Déjà, une centaine d'entreprises liées à la logistique et aux infrastructures de transport (routier, ferroviaire, aérien, centres de distribution, entreposage, ressources spécialisées en logistique, etc.) se sont implantées sur le territoire régional pour bénéficier de l'intermodalité sur le territoire.

« La logistique désigne l'ensemble des opérations de gestion et d'organisation des flux physiques et d'information dans l'entreprise ainsi qu'entre l'entreprise et ses partenaires. Elle cherche à coordonner les activités d'approvisionnement, de production et de distribution.

Le transport en constitue une composante essentielle, mais elle inclut aussi la planification et le traitement des demandes, l'approvisionnement, la planification de la production, les relations avec les fournisseurs et les clients, l'entreposage, la manutention, l'assemblage, l'emballage, le conditionnement des produits et les fonctions de soutien liées à ces activités ».

Source : « L'innovation dans la chaîne logistique des marchandises », Conseil de la science et de la technologie.
2010 : http://www.cidvs.com/wp-content/uploads/2010_avis_logistique_juin.pdf.

⁶ Le projet de complexe intermodal du CP situé sur le territoire de la municipalité des Cèdres correspond à l'aire d'affectation industrielle du complexe intermodal introduite au présent schéma par le règlement numéro 167-6 entré en vigueur le 6 mars 2008, tel qu'identifié au plan 32.

Ces entreprises se situent principalement à l'intérieur des parcs industriels qui se localisent dans l'axe de l'autoroute 20, lequel correspond au Corridor de commerce Ontario-Québec. Considérant leurs caractéristiques, ces parcs peuvent être classés selon les trois typologies⁷ des concentrations d'activités de logistique, lesquelles composent le Corridor : zone logistique, plateforme logistique et pôle logistique :

Typologie	Zone logistique	Plateforme logistique	Pôle logistique
Caractéristiques	Taille petite à moyenne	Taille moyenne	Taille moyenne à grande
	Strictement liée au secteur routier	Concentration dans un espace planifié	Système de terminaux et de dépôts de conteneurs
	Activités peu reliées	Activités de distribution et soutien à la distribution	Potentiel de création d'une zone franche
		Liens avec un terminal intermodal (ferroviaire, aéroportuaire ou maritime)	Structure de gouvernance
		Partage des infrastructures et de l'équipement	Marché de services logistiques
			Stratégies de formation de la main-d'œuvre
Parc industriel	Parcs industriels situés à Vaudreuil-Dorion ⁸	Parc industriel de Coteau-du-Lac (parc Alta)	Projet de complexe intermodal du CP aux Cèdres
Affectation actuelle au schéma	Aire urbaine et aire para-industrielle (depuis 2004)	Aire industrielle (depuis 2004 et agrandissement en 2016)	Aire industrielle du complexe intermodal (depuis 2008)

Les tendances récentes confirment que la MRC connaît une spécialisation croissante en transport et distribution. En effet, selon la CMM, « la croissance des services à la production s'est maintenue à un rythme élevé depuis au moins 15 ans : + 33 % de 1996 à 2001, + 28 % de 2001 à 2006 et + 26 % de 2006 à 2011. Cette expansion a été soutenue par la spécialisation croissante de Vaudreuil-Soulanges dans le transport terrestre de marchandises : camionnage, entreposage et soutien au transport routier. [...] Cette spécialisation s'est accentuée depuis 2006. En 2014, l'emploi a bondi de 24 % dans le transport, surtout dans le camionnage et les messageries et l'entreposage »⁹.

La MRC a ainsi perçu une opportunité de se positionner face à certaines tendances qui se manifestent, notamment par l'acheminement par train ou par camion de nombreux produits provenant d'Asie (routier/ferroviaire/portuaire). Le territoire de la MRC se trouve ainsi dans une position stratégique pour le développement d'entreprises reliées au transport intermodal, vu le contexte du commerce mondial actuel, la réindustrialisation en Amérique et le développement de la demande dans les marchés émergents qui sont au cœur de l'intermodalité, tant à l'importation qu'à l'exportation.

Le territoire régional s'inscrit dans l'approche polycentrique de la région métropolitaine de Montréal au niveau économique, à savoir la reconnaissance de l'apport de chacune des régions à l'économie métropolitaine (réduction possible des pertes de quelque 1 milliard de dollars dues à la congestion) et la création de la richesse du Québec (le Grand Montréal, qui regroupe près de la moitié de la population et des emplois de la province, contribue à presque 50 % du PIB du Québec).

⁷ Les trois typologies des concentrations d'activités de logistique sont présentées au document « *L'innovation dans la chaîne logistique des marchandises* », Conseil de la science et de la technologie, 2010 : http://www.cldvs.com/wp-content/uploads/2010_avis_logistique_juin.pdf. La MRC s'en est servi afin d'effectuer le classement des parcs et espaces industriels existants localisés dans le Corridor de commerce Ontario-Québec.

⁸ Les espaces industriels situés à Vaudreuil-Dorion comprennent les parcs et espaces suivants : parc 20/30 (6 secteurs : Henry-Ford, Relais du routier, Loyola-Schmidt, des Artisans, Fatal et Chicoine), parc du Plateau (correspond à l'aire d'affectation para-industrielle), le parc Joseph-Carrier, la zone industrielle de Norampac et le parc Vaudreuil-sur-le-Lac (situé à cheval sur les territoires des deux villes).

⁹ « *L'emploi local dans la région métropolitaine de Montréal* », Consortium de la Communauté métropolitaine de Montréal, 2014.

La MRC de Vaudreuil-Soulanges doit participer davantage au développement de la compétitivité¹⁰ de la région métropolitaine avec son premier axe de développement, la logistique, et ce, malgré que le territoire ne représente pas actuellement au PMAD un pôle d'emplois métropolitain (19 pôles d'emplois ont été identifiés pour la région métropolitaine). La structure industrielle et les infrastructures de transport contribuent aux activités et aux échanges économiques de la région métropolitaine et peuvent générer un nombre substantiel d'emplois de qualité (logistique avancée) au niveau métropolitain. Le PMAD fait d'ailleurs état que la croissance des emplois au cours des 20 prochaines années sera plus substantielle dans les Couronnes Sud et Nord que sur l'île de Montréal.

Traversé par l'autoroute 20 dans l'axe du Corridor de commerce Ontario-Québec, Vaudreuil-Soulanges est le lieu où passe 78 % des commerces avec l'ouest du Canada, les États-Unis et l'Asie. La région détient les infrastructures pour l'intégration des modes de transport intermodal de marchandises, route/chemin de fer, dans le Corridor de commerce.

Le PMAD reconnaît déjà la nécessité et l'importance des centres intermodaux et des pôles logistiques pour un développement économique structurant et compétitif de la région métropolitaine. Le PMAD résume bien l'importance de ce secteur :

« L'intermodalité a suivi l'adoption massive du conteneur, en facilitant le transbordement d'un mode à l'autre (routier/ferroviaire/portuaire), ce dernier limite les impacts des ruptures de charge, contribuant ainsi à réduire les coûts. Le conteneur a également induit l'accroissement de la taille des navires et la longueur des trains, ce qui a conduit à des économies d'échelles importantes et à l'expansion phénoménale du commerce mondial. La présence des quatre modes constitue donc un avantage déterminant pour le territoire du Grand Montréal.

À la notion des centres intermodaux, s'est ajoutée récemment, la réflexion sur la création de pôles logistiques. Ces sites ont plusieurs vocations liées à la distribution, à l'entreposage et au traitement des marchandises. Ces pôles sont particulièrement envisagés en combinaison avec un terminal intermodal ferroviaire ou portuaire qui assure la mise en relation de toutes les échelles de la distribution et de l'approvisionnement et le passage de flux importants, dont les entreprises logistiques qui s'y établissent peuvent tirer parti.

La mise en place de ces pôles logistiques intégrés a commencé dans la région de Montréal. Le complexe intermodal Les Cèdres et le parc industriel Alta à Coteau-du-Lac, en Montérégie, en constituent de bons exemples, s'inscrivant dans une logique de distribution des flux massifs en provenance de l'Asie via les ports de la côte Ouest. (...) »¹¹.

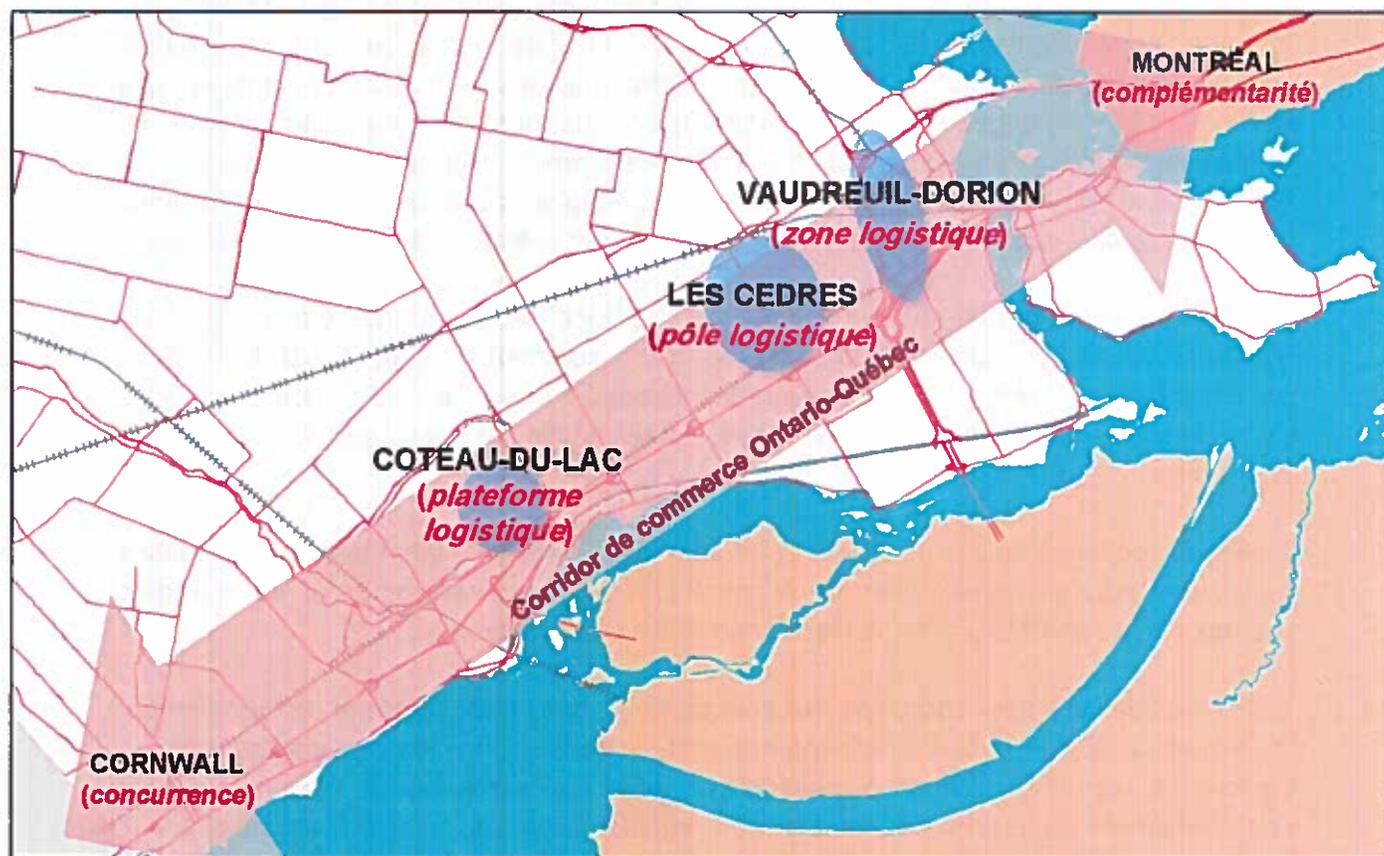
En conséquence, la **vision de l'axe de développement économique de la logistique** (axe 1) est la suivante :

La logistique de la région de Vaudreuil-Soulanges est une réalité découlant des conditions d'accueil actuelles et des opportunités qu'offre le Corridor de Commerce Ontario-Québec, en complémentarité aux activités du Grand Montréal et en position concurrentielle aux opérations de l'Ontario. La logistique est un tout indissociable qui se décline à l'intérieur d'une zone logistique, d'une plateforme logistique et d'un pôle logistique, lesquels seront consolidés et ouverts aux opportunités de positionnement économique futures.

¹⁰ Selon le PMAD, qui se réfère à la définition de l'OCDE, la compétitivité d'un territoire correspond à la capacité de générer, de façon durable, un revenu et un niveau d'emploi relativement élevé tout en étant exposé à la concurrence internationale.

¹¹ CMM, Plan métropolitain d'aménagement et de développement, 2012, p. 144.

La zone, la plateforme et le pôle logistique formant le tronçon du Corridor de commerce Ontario-Québec entre Montréal et Cornwall



Axe 2 : L'agroalimentaire

Le deuxième axe de développement économique mis de l'avant au niveau régional est celui de l'agriculture et de l'agroalimentaire. En effet, de par l'importance de la zone agricole sur le territoire régional, cette activité représente un atout pour le développement économique (avec plus de 450 fermes et des revenus de l'ordre de 124 millions de dollars en 2010). Les productions les plus lucratives sont celles des productions de volaille et de l'horticulture ornementale. Enfin, plusieurs entreprises de transformation alimentaire et centre de distribution sont présentes sur le territoire ainsi que des entreprises liées à l'agrotourisme. D'ailleurs, cette préoccupation a été soulevée dans le cadre du PDZA; une réflexion à cet effet sera amorcée lors de la révision afin de revoir les dispositions au schéma d'aménagement.

Axe 3 : L'industrie touristique

Le troisième axe en émergence dans la région est celui de l'industrie touristique (nautisme, patrimoine et nature). La proximité de l'île de Montréal, de la province de l'Ontario, des axes routiers pour des touristes canadiens et américains, la présence du réseau bleu et vert, incluant le Parc régional du canal de Soulanges et le mont Rigaud, et des réseaux cyclables, permettent de mettre en évidence la mixité de milieux champêtres et urbains. Les activités, services et biens découlant de cette activité sont non négligeables et la région souhaite ainsi miser sur ce secteur pour les prochaines années.

Axe 4 : Les sciences de la vie et les technologies de la santé

Le quatrième axe de développement économique est constitué des entreprises reliées aux sciences de la vie et aux technologies de la santé (produits naturels et homéopathiques), un secteur en pleine effervescence. Par son positionnement géographique et la présence d'une partie du territoire dans la CMM, Vaudreuil-Soulanges a choisi de valoriser le développement de ce créneau, d'autant plus que les principales activités de cette industrie sont majoritairement regroupées à l'Ouest-de-l'Île de Montréal, le long de l'autoroute 40. De façon naturelle, le pôle industriel de Vaudreuil-Dorion est utilisé comme une extension de la GRAPPE. Les secteurs d'intérêt pour Vaudreuil-Soulanges sont la pharmacologie,

les instruments médicaux et les centres de tests cliniques et de diagnostic ainsi que les suppléments alimentaires et les produits naturels¹².

Axe 5 : Les technologies de l'information

Ensuite, l'axe de développement des technologies de l'information s'est imposé à cause de la forte croissance d'entreprises de ce secteur dans le Grand Montréal. Cette proximité fait en sorte que la région devient un partenaire. À titre d'exemple, l'implantation d'une partie des activités d'Ericsson sur le territoire, visant à compléter son offre de services dans la région métropolitaine, générera des retombées dans ce secteur.

Axe 6 : Les technologies propres

Finalement, au niveau des technologies propres, la région mise sur la présence de trois (3) ressources régionales clés favorisant cet axe de développement économique, soit le Centre de formation professionnelle Paul Gérin-Lajoie, la Faculté des sciences de l'agriculture et de l'environnement de l'Université McGill et le siège social du Comité 21. À titre d'exemple, un projet pilote « d'étang aéré complètement aménagé » est aussi en cours de réalisation en collaboration avec la Ville de Rigaud, le MAMOT et l'École Polytechnique. Plusieurs organismes et entreprises œuvrent dans le secteur environnemental sur le territoire. Ce créneau vise autant le respect de l'environnement par des pratiques plus vertes que l'implantation de nouvelles entreprises du domaine des technologies de l'environnement.

5.1.2 Les parcs et espaces industriels

La MRC différencie un parc industriel d'un espace industriel et ce, comme suit :

Catégorie	Caractéristiques
Parc industriel	<ul style="list-style-type: none"> • Concentration d'usages industriels dans un secteur circonscrit • Grande superficie pouvant recevoir une concentration d'usages industriels (24 ha et plus) • Partage et rentabilisation des infrastructures (voies de circulation, aqueduc, égout, services de télécommunication, gaz naturel, etc.) • Séparation des usages industriels des autres usages non compatibles afin de réduire les impacts environnementaux (exemple : aménagement d'une zone tampon) • Potentiel de développement • Accès facile par des infrastructures de transport (régional, provincial et national)
Espace industriel	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructures non dédiées ou absence d'infrastructures publiques • Présence d'un ou plusieurs usages industriels ponctuels dans un secteur non défini • Usage industriel limitrophe à d'autres usages (usages commerciaux, résidentiels, institutionnels, etc.) • Potentiel de développement nul ou restreint • Localisation aléatoire, parfois en retrait des grandes infrastructures de transport

Les établissements industriels de la région se répartissent principalement à l'intérieur de l'un des 11 parcs industriels ou des 10 espaces industriels, localisés dans 14 des 23 municipalités. Les parcs et espaces industriels n'ont pas tous la même importance considérant leur superficie, leur localisation, les entreprises déjà établies ou les services qui y sont offerts. Dans la majorité d'entre eux se retrouvent non seulement des industries manufacturières, mais aussi des entrepôts, des commerces encombrants (construction, etc.), des services techniques (automobile, plomberie, etc.) et des services d'utilité publique (garage municipal, postes de transformation électrique d'Hydro-Québec, etc.). Les deux tableaux qui suivent présentent les caractéristiques des parcs et des espaces industriels sur le territoire de la MRC.

¹² CLD de Vaudreuil-Soulanges (www.cldvs.com).

Caractéristiques des parcs industriels¹³

	Parc industriel	Municipalité	Superficie totale (ha)	Superficie utilisée (ha) ¹⁴	Superficie vacante sans contrainte (ha)	Type de contrainte	Caractéristiques
1	Alta	Coteau-du-Lac	350,01	113,77	160,15 ¹⁵	Milieus humides	Présente les caractéristiques d'une plateforme logistique
2	Projet de complexe intermodal du CP	Les Cèdres	293,64	165,3 ¹⁶	128,34	Milieus humides	Présente les caractéristiques d'un pôle logistique, présence d'une entreprise (nord du secteur)
3	Parc industriel	Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	24,13	13,21	1,05	Milieus humides	
4	Parc de la Coopérative	Rigaud	24,76	14,35	8,14	N/A	Terrains appartiennent à la municipalité
5	Parc du Docteur-Oscar-Gendron	Rigaud	50,4	4,82	32,36	Milieus humides	Concept «écoparc», terrains appartiennent à la municipalité
6	Parc Jean-Marc-Séguin	Rigaud	25,41	16,97	5,49	N/A	Terrains appartiennent à la municipalité
7	Parc industriel	Rivière-Beaudette	66,47	21,2	1,09	Milieus humides	
8	Parc 20/30 ¹⁷	Vaudreuil-Dorion	256,32	100,41	59,15	Milieus humides et zones à risques de mouvement de terrain	Présente les caractéristiques d'une zone logistique
9	Parc du Plateau	Vaudreuil-Dorion	93,71	57,6	30,74	N/A	Présente les caractéristiques d'une zone logistique
10	Parc Joseph-Carrier	Vaudreuil-Dorion	172,97	128,28	28,02	Milieus humides, zone inondable et gazoduc	Présente les caractéristiques d'une zone logistique et d'un parc industriel de prestige
11	Parc Vaudreuil-sur-le-Lac	Vaudreuil-Dorion/Vaudreuil-sur-le-Lac	38,74	18,23	0	Milieus humides et gazoduc	Présente les caractéristiques d'une zone logistique
	TOTAL		1 396,56	654,14	454,53		

¹³ « Les parcs industriels de la MRC de Vaudreuil-Soulanges », CLD Vaudreuil-Soulanges, 31 août 2015, mise à jour : 8 décembre 2015.

¹⁴ Selon le document « Les parcs industriels de la MRC de Vaudreuil-Soulanges », la surface utilisée est l'addition de la superficie de tous les lots ayant une activité identifiée à la matrice d'évaluation, excluant les superficies vacantes et les usages publics.

¹⁵ La superficie de 24,71 ha à des fins d'espaces verts et publics a été exclue de la superficie vacante sans contrainte.

¹⁶ Bien qu'utilisée, cette superficie peut être redéveloppée.

¹⁷ Le parc 20/30 comprend 6 secteurs : Henry-Ford, Relais du Routier, Loyola-Schmidt, Des Artisans, Fatal et Chicoine.

Caractéristiques des espaces industriels¹⁸

	Espace industriel	Municipalité	Superficie totale (ha)	Superficie utilisée (ha)	Superficie vacante sans contrainte (ha)	Type de contrainte	Caractéristiques
1	Zone industrielle de l'aéroport	Les Cèdres	70,93	61,01	9,92	N/A	Ilot déstructuré n° 17, présence d'usages résidentiels parmi les usages commerciaux et industriels
2	Zone industrielle	Les Coteaux	11,03	8,25	1,13	N/A	
3	Zone industrielle	L'Île-Perrot	2,63	2,63	0	N/A	Occupée par une seule entreprise
4	Zone industrielle	Saint-Clet	10,5	9,56	0,69	N/A	
5	Zone industrielle du Village	Sainte-Justine-de-Newton	5,72	0,78	0	Milieus humides	
6	Zone industrielle de la Cité-des-Jeunes	Sainte-Justine-de-Newton	2,25	2,25	0	N/A	
7	Zone industrielle	Saint-Lazare	38,41	1,11	4,73	Milieus humides	Aucun service, gazoduc, présence des étangs d'aération municipaux, zonage modifié pour autoriser les usages résidentiels et publics, aucune entreprise implantée
8	Zone industrielle	Saint-Polycarpe	3,99	3,99	0		
9	Zone industrielle	Saint-Zotique	57,07	10,23	5,67	Milieus humides	
10	Zone industrielle de Norampac	Vaudreuil-Dorion	15,37	12,15	1,39	N/A	Usages industriels implantés dans un secteur commercial et résidentiel
	TOTAL		217,9	111,96	23,53		

Le territoire de la MRC compte 454,53 ha d'espaces disponibles sans contrainte à l'intérieur des 11 parcs industriels dispersés sur 16 sites (tels que les six (6) secteurs composant le parc 20/30 à Vaudreuil-Dorion). Malgré ce nombre, seuls 166,04 ha sont réellement disponibles et ce, sur 14 sites en excluant les espaces réservés à la logistique à l'intérieur du pôle logistique des Cèdres, qui, à lui seul compte 128,34 ha contigus disponibles et de la plateforme logistique de Coteau-du-Lac (160,15 ha).

Quant aux 10 espaces industriels, seuls 23,53 ha peuvent recevoir des nouveaux usages industriels sur des petits terrains non contigus, dont la superficie moyenne est de 1,27 ha. Par conséquent, compte tenu du potentiel de développement des parcs industriels, contrairement aux espaces industriels, la MRC entend concentrer le développement industriel à l'intérieur des parcs, et ce, selon les axes de développement économique.

5.1.2.1 Les parcs voués à la logistique (axe 1)

Les parcs industriels voués à la logistique se situent à l'intérieur du Corridor de commerce Ontario-Québec, à savoir le parc industriel de Coteau-du-Lac (plateforme logistique)¹⁹, le projet de complexe intermodal du Canadien Pacifique aux Cèdres (pôle logistique)²⁰ et la zone logistique de Vaudreuil-Dorion²¹. En complément, d'autres parcs et espaces industriels existants pourront être mis à profit pour le corridor grâce à l'implantation d'usages complémentaires à la logistique²².

¹⁸ « Les parcs industriels de la MRC de Vaudreuil-Soulanges », CLD Vaudreuil-Soulanges, 31 août 2015, mise à jour : 8 décembre 2015.

¹⁹ Ce site correspond à l'aire d'affectation industrielle agrandie en 2016 par le règlement n° 167-17-1, tel qu'identifié au plan 32.

²⁰ Ce site correspond à l'aire d'affectation industrielle du complexe intermodal introduite au présent schéma par le règlement numéro 167-6 entré en vigueur le 6 mars 2008, tel qu'identifié au plan 32.

²¹ La zone logistique de Vaudreuil-Dorion est composée des parcs industriels 20/30, du Plateau, Joseph-Carrier, Vaudreuil-sur-le-Lac et de l'espace industriel de Norampac.

²² Usage complémentaire à la logistique : toute autre activité exécutée en support à la logistique, comme les services de messagerie, d'entretien d'équipement et de machinerie, de formation de la main-d'œuvre, l'entreposage, la manutention, l'administration, le dédouanement, etc.

Ces trois typologies composent l'axe de la logistique du Corridor de commerce Ontario-Québec situé sur le territoire de la MRC. Elles jouent chacune un rôle contribuant au déploiement cohérent et durable de la logistique afin de répondre aux besoins à l'échelle régionale, provinciale et nord-américaine. Ainsi, compte tenu de la superficie restreinte disponible pour le développement de la logistique sur le territoire de la MRC, ces trois secteurs doivent être planifiés afin d'assurer leur complémentarité.

L'exercice des activités de logistique, peu importe la typologie associée (zone, plateforme ou pôle) nécessite des conditions particulières :

- Localisation à l'intérieur d'un corridor de commerce;
- Accès à d'importantes infrastructures de transport;
- Potentiel de transport intermodal;
- Accessibilité routière aux grandes agglomérations urbaines;
- Grandes superficies disponibles pour regrouper les fournisseurs de services logistiques et les entreprises de commerce et de production;
- Espace disponible pour l'aménagement de zones tampons;
- Éloignement des milieux urbanisés²³.

Les caractéristiques des trois principaux parcs industriels voués à la logistique démontrent qu'il y a actuellement peu d'espaces disponibles pour le développement de la logistique sur le territoire de la MRC, spécifiquement à l'intérieur du Corridor de commerce Ontario-Québec :

Typologie	Superficie disponible sans contrainte (ha) ²⁴	Planification régionale prévue
Zone logistique de Vaudreuil-Dorion	119,3 (espaces non contigus)	<p>Consolidation des quelques espaces disponibles existants pour des petites entreprises à court terme :</p> <p>Les parcs industriels formant la zone logistique de Vaudreuil-Dorion accueillent déjà des entreprises exerçant des activités de logistique. Ces entreprises sont implantées sur plusieurs sites ayant un accès direct aux trois autoroutes et aux deux chemins de fer. Cette zone est donc une composante essentielle de l'axe de la logistique du Corridor de commerce Ontario-Québec, car elle présente des opportunités de consolidation de ses espaces par l'implantation de petites entreprises sur des terrains non contigus. Ces entreprises peuvent être complémentaires aux activités de logistique exercées à la plateforme logistique de Coteau-du-Lac et au pôle logistique des Cèdres.</p>
Plateforme logistique de Coteau-du-Lac	160,15 (espaces contigus, dont 140,05 ha proviennent de l'agrandissement de l'aire d'affectation)	<p>Consolidation des espaces disponibles existants par des entreprises de logistique à court terme (agrandissement de CTC et implantation d'entreprises complémentaires) :</p> <p>La plateforme logistique de Coteau-du-Lac est également une composante incontournable de l'axe de la logistique du Corridor de commerce Ontario-Québec puisqu'elle permet de concentrer les activités de logistique sur un site circonscrit et de partager un grand nombre d'infrastructures et d'équipements propices à la logistique et à l'industrie (égouts et aqueducs surdimensionnés, fibre optique, gaz naturel). La majorité des entreprises qui s'y retrouvent ne nécessitent qu'un lien autoroutier important, sans nécessairement un lien ferroviaire, contrairement à celles qui s'implanteront dans le pôle logistique des Cèdres. La plateforme est tout de même directement desservie par le chemin de fer du CN, car un tronçon</p>

²³ Selon le CLD Vaudreuil-Soulanges, plusieurs études et des exemples internationaux.

²⁴ Données provenant du document « Les parcs industriels de la MRC de Vaudreuil-Soulanges » produit par le CLD Vaudreuil-Soulanges, 31 août 2015, mise à jour : 8 décembre 2015.

		<p>y pénètre, offrant donc la possibilité d'une desserte ferroviaire pour les entreprises qui le requiert.</p> <p>Considérant les problèmes de refoulement véhiculaire à la sortie 17 de l'A-20 (vers la route 201), un projet de réaménagement de la sortie 14 pour un accès sécuritaire au parc industriel pourra être analysé à terme par les autorités compétentes. Cet accès servira à la desserte du parc industriel. Considérant que le secteur et ses abords sont situés en zone agricole décrétée, ceux-ci conserveront leur affectation agricole.</p> <p>Tout comme la zone logistique, ce site sera consolidé, car malgré l'agrandissement de son aire d'affectation, il sera entièrement occupé sous peu par des entreprises de logistique et des activités complémentaires à la logistique.</p>
<p>Pôle logistique des Cèdres</p>	<p>128,34 (espaces contigus)²⁵</p>	<p>Développement et consolidation des espaces disponibles pour des grandes entreprises de logistique, à l'intérieur de l'aire d'affectation industrielle du complexe intermodal :</p> <p>Véritable port intérieur, le pôle logistique des Cèdres est la principale composante de l'axe de la logistique du Corridor de commerce Ontario-Québec. Pour la réalisation du complexe intermodal, le site a été acquis en 2006 par le Canadien Pacifique, car il est le seul répondant aux exigences d'une installation intermodale compte tenu des avantages qu'il présente, notamment son raccordement aux ports de Montréal, de Vancouver, de New York et de Philadelphie²⁶. Une fois réalisé, le complexe aura une « capacité annuelle de manutention maximale de 550 000 conteneurs, soit une augmentation de plus de 100 % sur la capacité actuelle de l'installation intermodale de Lachine »²⁷. Cet avantage permettra ainsi de décongestionner la circulation routière et ferroviaire sur l'île de Montréal.</p> <p>De plus, le projet de complexe intermodal du CP répond à la typologie d'un pôle logistique puisqu'une partie du site doit être aménagée de façon à accueillir des centres de distribution. Ce site est actuellement un des seuls sur le territoire du Grand Montréal à avoir toutes les infrastructures nécessaires à l'intermodalité ferroviaire/ autoroutière et à offrir les plus grandes superficies pour accueillir des entreprises de logistique. L'implantation d'activités de logistique à cet endroit bénéficiera d'un site circonscrit permettant le partage et la rentabilisation des équipements et infrastructures, tel que prescrit par la définition de la typologie d'un pôle logistique.</p>
<p>TOTAL</p>	<p>407,79 ha</p>	

La planification de ces trois typologies doit se faire de façon complémentaire, à laquelle peuvent s'ajouter les autres parcs et espaces industriels. Ensemble, la zone logistique de Vaudreuil-Dorion, la plateforme logistique de Coteau-du-Lac et le pôle logistique des Cèdres forment un tout indissociable, composant l'axe de la logistique du Corridor de commerce Ontario-Québec. Cet axe est complémentaire aux activités du Grand Montréal, tout en concurrençant l'Ontario, particulièrement Cornwall.

5.1.2.2 Le futur pôle logistique national et les autres sites potentiels

En plus de la planification de la logistique dans le Corridor de commerce Ontario-Québec à travers la zone logistique, la plateforme logistique et le pôle logistique, la MRC de Vaudreuil-

²⁵ En addition aux superficies déjà utilisées pouvant être redéveloppées.

²⁶ « Description du projet en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale : Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique («CP») complexe intermodal les Cèdres », Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique, février 2008.

²⁷ IDEM.

Soulanges énonce, par la présente section, sa vision à long terme de la logistique dans la région par la planification d'un futur « pôle logistique national », lequel se grefferait au pôle logistique des Cèdres.

D'ailleurs, le 29 juin 2015, lors de l'annonce de sa stratégie maritime, le gouvernement du Québec a reconnu la MRC en tant que site de choix pour l'implantation d'un pôle logistique national. Effectivement, l'une des actions prioritaires du gouvernement est de « favoriser l'implantation de pôles logistiques avec l'appui de partenaires, notamment des développeurs immobiliers, des partenaires institutionnels et des organismes régionaux »²⁸ avec des investissements totalisant 400 M\$ sur cinq ans²⁹, notamment sur le territoire de Vaudreuil-Soulanges. De plus, le budget du gouvernement provincial déposé en mars 2015 fait mention que le site de Vaudreuil-Soulanges est bien positionné pour accueillir l'un des pôles logistiques d'envergure au Québec.

Le pôle logistique des Cèdres et son secteur avoisinant est le site optimal déterminé par des études gouvernementales pour l'implantation du futur pôle logistique national dans le cadre de la Stratégie maritime. Ce secteur offre l'avantage pour le futur pôle logistique national d'être greffé au projet de complexe intermodal du CP qui répond déjà à la définition de la typologie d'un pôle logistique, et ce, pour plusieurs raisons :

- Sa localisation au cœur du Corridor de commerce Ontario-Québec;
- Sa localisation entre les voies ferroviaires doubles du CP et du CN permettant une liaison importante vers la Côte Ouest et l'Asie;
- Sa localisation en bordure des axes autoroutiers (A-20, A-30, A-40);
- Sa localisation et ses infrastructures dédiées à l'intermodalité ferroviaire/autoroutière;
- La proximité des ports de Montréal et de Valleyfield, tous deux dans la Voie maritime du Saint-Laurent;
- La superficie suffisante au pourtour du site pour répondre aux besoins de logistique demandés par le gouvernement;
- Son éloignement des milieux urbanisés permettant la cohabitation des usages.

Considérant que le gouvernement prévoit « miser sur la situation géographique stratégique de la grande région de Montréal afin de contribuer au développement des pôles logistiques »³⁰, tous ces avantages offerts par le projet de complexe intermodal du CP et son secteur avoisinant permettent de répondre à ses besoins pour l'implantation du futur pôle logistique national.

En complément, les espaces à proximité du pôle logistique sont présentement en voie de requalification, particulièrement le parc industriel de Rivière-Beaudette et le secteur de l'îlot déstructuré n° 17 situé à un kilomètre du projet de complexe intermodal du CP. Ce dernier, comprenant l'ensemble des propriétés entre le chemin de fer du CN, l'autoroute 20, le chemin Saint-Grégoire et la limite de l'îlot déstructuré à l'ouest du chemin Saint-Féréol, contient actuellement une mixité d'usages ponctuels, autant industriels et résidentiels, que commerciaux et publics. Il est également occupé par certaines entreprises stratégiques, dont le siège social d'*Hélicoptères Canadiens Ltée*. Grâce à leur localisation à l'intérieur de l'axe de la logistique du Corridor de commerce Ontario-Québec, le parc industriel de Rivière-Beaudette et le secteur de l'îlot déstructuré n° 17, une fois requalifiés, seront mis à profit pour le corridor par l'implantation d'usages complémentaires à la logistique ».

²⁸ Communiqué « *La Stratégie maritime du Québec : un projet unique, ambitieux et intégré de développement économique, social et environnemental* », Gouvernement du Québec, 29 juin 2015 : <https://www.premier-ministre.gouv.qc.ca/actualites/communiques/details.asp?idCommunique=2724>.

²⁹ Stratégie maritime, ministère du Conseil exécutif, Gouvernement du Québec, 2015 : <https://strategiemaritime.gouv.qc.ca/grandes-orientations/economie/creer-des-poles-logistiques-afin-de-miser-sur-notre-situation-geographique-privilegiee/>.

³⁰ « *La Stratégie maritime à l'horizon 2030 : plan d'action 2015-2020* », Gouvernement du Québec, juin 2015 : <https://strategiemaritime.gouv.qc.ca/app/uploads/2015/10/StratMaritime-Sommaire-web.pdf>.

ARTICLE 4

L'article 5.2 relatif aux principaux éléments de problématique est modifié par :

1. Le remplacement au 3^e alinéa du chiffre « six (6) » par le chiffre « huit (8) »;
2. Le remplacement au 4^e alinéa du mot « éléments » par le mot « enjeux »;
3. Le remplacement du 6^e alinéa par les suivants :

« La MRC de Vaudreuil-Soulanges estime prioritaire de compter sur une offre d'espaces disponibles afin de répondre aux besoins de la grande distribution nécessitant de vastes espaces, correspondant à l'axe de développement économique de la logistique (axe 1). Actuellement, les promoteurs de la grande distribution convoitent les espaces disponibles à Vaudreuil-Soulanges et à Cornwall afin d'implanter leurs entreprises. Toutefois, Cornwall est actuellement mieux outillée pour répondre à leurs besoins en espace, comme le démontrent les décisions de Target et de Loblaws en faveur de cette ville ontarienne au détriment de l'offre de Vaudreuil-Soulanges.

Le PMAD estime que l'offre de terrains industriels à l'échelle métropolitaine sera suffisante d'ici 2031. De fait, la CMM³¹, en 2009, estimait à 208 ha les espaces industriels disponibles sur le territoire de la MRC (avec ou sans contraintes de développement) et que la majorité de ces espaces devraient être comblés d'ici 2031. Toutefois, les recherches effectuées par la MRC en collaboration avec le CLD Vaudreuil-Soulanges en 2012, évaluaient la superficie d'espaces disponibles à 193 ha (avec ou sans contraintes de développement) et de 158 ha en soustrayant les espaces ayant des contraintes. Selon la mise à jour de ces données en 2015, la superficie d'espaces disponibles sans contraintes à l'intérieur des parcs industriels situés sur le territoire de la CMM est de 118,96 ha. Cependant, la superficie du site du projet de complexe intermodal du CP aux Cèdres peut être ajoutée à ce total, sauf qu'elle est entièrement dédiée aux activités reliées à la logistique (axe 1).

À l'échelle régionale, deux enjeux sont à considérer :

- La mise en place des conditions d'aménagement favorisant l'implantation d'entreprises stratégiques³² selon les axes de développement économique est essentielle afin de consolider et développer ces axes;
- Ces conditions comprennent la gestion des activités ayant une localisation peu propice et incompatible à la vocation des espaces économiques qui est nécessaire afin de consolider et développer les axes de développement économique. »

ARTICLE 5

L'article 5.3 relatif aux orientations retenues est modifié par :

1. L'ajout à la fin de la dernière phrase du 1^{er} alinéa des mots « et concourent à la mise en œuvre de la vision de développement économique régional »;
2. Le remplacement au paragraphe 1 des mots « Adopter une politique industrielle axée » par les mots « Mettre en place des stratégies d'aménagement axées »;
3. Le remplacement du 2^e paragraphe par le suivant : « 2) Orienter le développement et la consolidation des parcs et espaces industriels de la région selon les axes de développement économique en optimisant les retombées des investissements privés et publics, tant par des mesures d'aménagement du territoire, de gouvernance et de promotion »;

³¹ CMM, Développement économique métropolitain, Étude économique sur les besoins futurs en terrain industriel, février 2012.

³² Définition d'une « entreprise stratégique » : entreprise qui crée des emplois de qualité, contribuant à un créneau d'expertises, et qui a demandé d'importants investissements (exemples sur le territoire de la MRC : Centre de distribution Canadian Tire, Winpak, Ericsson, etc.).

4. L'ajout au 3^e paragraphe, après les mots « Mettre en œuvre une planification stratégique de la logistique », des mots « dans le Corridor de commerce Ontario-Québec, »;
5. Le remplacement de la numérotation du 4^e paragraphe « 4 » par « 5 »;
6. L'ajout du 4^e paragraphe suivant : « 4) Assurer le déploiement de la logistique dans le Corridor de commerce Ontario-Québec par des stratégies d'aménagement du territoire, de localisation et de contrôle des interventions pour la réalisation de la zone logistique (Vaudreuil-Dorion), de la plateforme logistique (Coteau-du-Lac) et du pôle logistique (Les Cèdres) ».

ARTICLE 6

L'article 5.4 relatif aux stratégies retenues est modifié par :

1. Le remplacement des alinéas 1, 2 et 3 par les suivants :

« Pour répondre aux orientations, les stratégies suivantes sont retenues :

« 1) Développer, consolider et encadrer les interventions à l'intérieur de la zone logistique, de la plateforme logistique et du pôle logistique du Corridor de commerce Ontario-Québec par les mesures suivantes :

- a) Définir les usages et les critères d'aménagement selon le rôle de chacune des composantes existantes du Corridor de commerce Ontario-Québec, soit :
 - La zone logistique de Vaudreuil-Dorion (parcs industriels 20/30, du Plateau, Joseph-Carrier, Vaudreuil-sur-le-Lac et l'espace industriel de Norampac) pour des activités complémentaires à la logistique nécessitant des petites superficies;
 - La plateforme logistique de Coteau-du-Lac (parc industriel Alta) pour la poursuite des activités de la Corporation Canadian Tire Ltée, l'accueil des entreprises satellites et des entreprises complémentaires, nécessitant en majorité des superficies moyennes, dans le contexte de la logistique;
 - Le pôle logistique des Cèdres (projet du complexe intermodal du CP) pour des activités de logistique nécessitant des grandes superficies.
- b) Définir des critères environnementaux élevés pour l'intégration des entreprises de logistique au milieu environnant, en tenant compte des contraintes, des impacts et de la protection des ressources;
- c) Encadrer l'implantation des entreprises de transport et de transbordement (logistique) à l'intérieur de la zone, de la plateforme et du pôle logistique. Pour l'implantation de telles entreprises, les municipalités doivent prioriser les activités à valeur ajoutée réalisées à l'intérieur de bâtiments et exercer des contrôles sur les superficies minimales d'implantation, sur le pourcentage minimal d'occupation des terrains par les bâtiments, sur la qualité du bâti et sur les aménagements extérieurs. Des mesures particulières sont prévues au document complémentaire;
- d) Poursuivre les démarches pour la desserte adéquate en transport collectif, selon l'arrivée des entreprises et la consolidation des emplois;
- e) Compléter la desserte, le cas échéant, en infrastructures et équipements, selon les besoins, pour la rentabilisation des investissements publics déjà consentis;
- f) Favoriser les initiatives de bâtiments durables;
- g) Répondre, le cas échéant, à la demande supplémentaire des entreprises complémentaires à la logistique à l'intérieur des parcs et espaces industriels de la région nécessitant de petits espaces, notamment ceux localisés dans l'axe de l'A-20;

- h) Requalifier et redévelopper les autres sites dans l'axe de la logistique du Corridor de commerce Ontario-Québec pouvant être mis à profit, dont le secteur de l'îlot déstructuré n° 17 et le parc industriel de Rivière-Beaudette.

2) Développer le pôle logistique national aux Cèdres dans le cadre de la vision de développement économique régional, laquelle s'inscrit dans les orientations de la Stratégie maritime du Québec afin de créer un pôle logistique d'envergure nationale. Le développement du pôle nécessite les étapes suivantes :

- a) Privilégier l'implantation du pôle logistique national dans le secteur du projet de complexe intermodal du CP situé sur le territoire de la municipalité des Cèdres;
- b) Poursuivre les démarches auprès du gouvernement, des instances décisionnelles et les acteurs concernés afin d'obtenir les autorisations requises et d'arrimer les objectifs nationaux, métropolitains et régionaux liés à la logistique;
- c) Élaborer une politique particulière pour le pôle logistique des Cèdres en visant des critères d'insertion adaptés au contexte, des critères de localisation efficiente, des critères d'implantation optimale et des critères environnementaux élevés;
- d) Identifier les travaux d'infrastructures et d'équipements essentiels au développement du pôle;
- e) Travailler en collaboration avec les intervenants du milieu pour assurer l'acceptabilité sociale du projet ».

2. La renumérotation des paragraphes 2 à 5 par 3 à 6.

3. Le remplacement du deuxième alinéa du paragraphe 3 par le suivant : « De telles aires sont existantes à Vaudreuil-Dorion, Saint-Lazare et Les Cèdres. Elles sont incluses aux tableaux de la section 5.1.2 ».

4. Le remplacement des paragraphes 6 et 7 par les suivants :

« 7) Travailler, en collaboration avec les municipalités, le CLD et les partenaires économiques afin de :

- a) Mettre en œuvre une stratégie d'acquisition de terrains industriels pour une gouvernance locale et régionale des espaces afin de contrôler le développement et d'éviter la rétention du sol;
- b) Promouvoir l'offre et les potentiels des parcs et espaces industriels de la région;
- c) Valoriser et diffuser l'innovation régionale, l'image de marque et les opportunités de la région.

8) Poursuivre la réflexion en amont de la révision du présent schéma, dans le cadre d'une approche intégrée du développement et de l'aménagement des parcs et espaces industriels en évaluant les avenues suivantes :

- a) Développer les mécanismes pour une gouvernance participative et efficace;
- b) Identifier les vocations des 11 parcs industriels à privilégier, à partir des axes de développement économique retenus;
- c) Privilégier l'aménagement de parcs et d'espaces industriels selon les notions « d'écoparcs » et pour créer un environnement optimal pour les travailleurs;
- d) Délimiter adéquatement les espaces voués à un développement ou redéveloppement (espaces viables et développables);

- e) Créer un environnement de développement propice pour les parcs et espaces industriels en milieu rural afin de favoriser la rétention d'emplois, la proximité des milieux de vie pour les travailleurs et le dynamisme économique local (par exemple, la mise en œuvre d'un concept inspiré des îlots d'entreprises visant à utiliser rationnellement toutes les surfaces disponibles afin de proposer la meilleure place à chaque entreprise);
- f) Identifier les projets d'équipements et d'infrastructures requis après la consolidation des espaces déjà viabilisés;
- g) Développer des mécanismes municipaux facilitant la relocalisation d'activités industrielles incompatibles avec leur milieu d'insertion vers des emplacements plus propices afin de réserver les parcs et espaces industriels aux entreprises stratégiques et selon les axes de développement identifiés ».

ARTICLE 7

Le plan numéro 15 « Les aires industrielles et les noyaux commerciaux », du chapitre 5, est remplacé par le plan 15 « Les parcs industriels et les noyaux commerciaux » afin d'agrandir l'aire industrielle du parc industriel de Coteau-du-Lac correspondant à l'agrandissement et d'identifier les 11 parcs industriels sur le territoire, le tout tel que montré à l'annexe C du présent règlement pour en faire partie intégrante.

ARTICLE 8

Le plan numéro 32 « Les grandes affectations du territoire », du chapitre 16, est modifié par l'agrandissement de l'aire d'affectation « Industrielle » à même une partie de l'aire d'affectation « Agricole », correspondant à l'agrandissement du parc industriel de Coteau-du-Lac, le tout tel que montré au plan ci-joint comme annexe D du présent règlement pour en faire partie intégrante.

ARTICLE 9

L'article 19.1 du chapitre 19 relatif au document complémentaire est modifié par :

1. La suppression de la définition de « Centre de distribution à valeur ajoutée (CDVA) »;
2. L'ajout de la définition de « Centre intégré de transport, logistique et distribution à valeur ajoutée (CITLDVA) » :

« Centre intégré de transport, logistique et distribution à valeur ajoutée (CITLDVA) :

Ensemble de bâtiments, d'aménagements physiques et d'infrastructures où sont effectuées des activités de transport, logistique et de distribution, intégré et à valeur ajoutée.

Dans la présente définition, on entend par :

- Transport, logistique et distribution : ensemble d'activités de transport, donc de déplacements de marchandises et autres activités exécutées en support à ces déplacements, incluant leur organisation, l'entreposage, la manutention, l'administration, l'entretien, etc.
- Intégré : mise en commun d'entreprises, d'aménagements physiques (rues, routes et autres aménagements des terrains pour fins de transport) et d'infrastructures facilitant la réalisation des activités de transport, de logistique et de distribution.
- Valeur ajoutée : valeur économique générée par l'efficacité et l'efficience de l'organisation et de l'intégration des activités de transport, de logistique et de distribution, ou encore par la seconde transformation ou le conditionnement des biens intermédiaires ou finis transportés. »

ARTICLE 10

Le chapitre 19 relatif au document complémentaire est modifié par l'ajout de l'article 19.8.4.2 qui se lit comme suit :

« 19.8.4.2 Aire industrielle

Les dispositions suivantes s'appliquent à l'aire d'agrandissement du parc industriel de Coteau-du-Lac correspondant aux lots 1 686 591 et 4 132 561 inclus dans l'aire industrielle (ci-après appelée « aire d'application »).

a) Les usages suivants sont autorisés :

1. Tout usage s'exerçant dans un centre intégré de transport, logistique et distribution à valeur ajoutée. Y sont autorisés les usages correspondant aux sous-secteurs suivants (les usages sont déterminés par le SCIAN, version 2012, lesquels doivent correspondre à la définition à l'article 19.1) :

- 482 Transport ferroviaire;
- 484 Transport par camion;
- 488 Activités de soutien au transport;
- 491 Services postaux;
- 492 Messageries et services de messagers;
- 493 Entreposage;
- 411 Grossistes-marchands de produits agricoles;
- 413 Grossistes-marchands de produits alimentaires, de boissons et de tabac (exclusivement les sous-secteurs 4131 - Grossistes-marchands de produits alimentaires et 4132 - Grossistes-marchands de boissons);
- 414 Grossistes-marchands d'articles personnels et ménagers;
- 415 Grossistes-marchands de véhicules automobiles et de pièces et d'accessoires de véhicules automobiles;
- 416 Grossistes-marchands de matériaux et fournitures de construction;
- 417 Grossistes-marchands de machines, de matériel et de fournitures;
- 418 Grossistes-marchands de produits divers;

2. Tout usage industriel complémentaire, autre que ceux visés au sous-paragraphe 1, lesquels peuvent occuper au plus 25 % de la superficie de l'aire d'application. Y sont notamment autorisés les usages correspondant aux sous-secteurs suivants (les usages sont déterminés par le SCIAN, version 2012) :

- 221 Services publics;
- 311 Fabrication d'aliments;
- 312 Fabrication de boissons, de produits du tabac (exclusivement le sous-secteur 3121 - Fabrication de boissons);
- 322 Fabrication du papier (exclusivement les activités destinées à l'exploitation ou à la transformation agricole);
- 323 Impression et activités connexes de soutien;
- 324 Fabrication du pétrole et du charbon (exclusivement la classe 324122- Fabrication de bardeaux et de matériaux de revêtement en asphalte);
- 325 Fabrication de produits chimiques;
- 326 Fabrication de produits en plastique et en caoutchouc (exclusivement les activités destinées à l'exploitation ou à la transformation agricole);
- 327 Fabrication de produits minéraux non métalliques;
- 331 Première transformation de métaux;
- 332 Fabrication de produits métalliques;
- 333 Fabrication de machines (exclusivement les activités destinées à l'exploitation ou à la transformation agricole);
- 334 Fabrication de produits informatiques et électroniques;
- 335 Fabrication de matériel, d'appareils et de composants électriques (exclusivement les activités destinées à l'exploitation ou à la transformation agricole);
- 336 Fabrication de matériel de transport;
- 811 Réparation et entretien.

Toutefois, de ce 25 %, 10 % de la superficie doit être dédié aux usages industriels complémentaires en lien avec les activités agroalimentaires et à l'exploitation ou à la transformation agricole.

Les usages agricoles aux conditions suivantes :

- Usage agricole sans bâtiment exercé sur un terrain non construit afin d'éviter la création de friches;
- Usage agricole exercé sur le toit d'un bâtiment ou à l'intérieur d'une serre aménagée sur le toit d'un bâtiment.

b) Les usages suivants sont prohibés :

1. Un usage ayant un impact sur l'établissement des distances séparatrices en zone agricole, tel que déterminé par le paramètre G à l'article 19.16.6 du présent document complémentaire, soit une maison d'habitation ou un usage inclus dans la définition d'immeuble protégé;
2. Tout prélèvement d'eau souterraine;
3. Tout usage d'extraction minière, d'exploitation en carrière et d'extraction de pétrole et de gaz (secteur 21 du SCIAN, version 2012);
4. Tout commerce de détail (secteurs 44-45 du SCIAN, version 2012);
5. Tout usage non autorisé au paragraphe a) du présent article.

c) Aucun usage ne peut être réalisé sur un terrain s'il n'y a aucun bâtiment principal, à l'exception d'un usage agricole.

d) La municipalité doit, à partir de normes, objectifs ou de critères à sa réglementation d'urbanisme, répondre aux éléments suivants :

1. La superficie minimale des terrains doit permettre de répondre prioritairement à l'implantation d'entreprises nécessitant de grands espaces;
2. Le coefficient d'emprise au sol (CES) moyen pour l'aire d'application doit être fixé à un minimum de 20 %;
3. Les activités de manœuvre, entreposage et manutention doivent être limitées au minimum de superficie nécessaire pour l'exercice de l'usage. Ces activités, ainsi que les espaces de stationnement, ne peuvent occuper plus de 85 % du terrain. Cependant, lorsque ceux-ci occupent plus de 60 % du terrain, des mesures de végétalisation ou de gestion des eaux (favoriser l'infiltration par l'utilisation d'un matériau perméable) doivent être prévues afin d'éviter la création d'îlots de chaleur. Ces mesures peuvent être prévues sur le terrain ou sur le bâtiment;
4. Des plantations d'arbres ou d'arbustes doivent être prévues aux limites du terrain et à l'intérieur des espaces de stationnement. La superficie au sol non occupée par les constructions, bâtiments et ouvrages doit être conservée à l'état naturel ou faire l'objet d'un aménagement paysager avec une plantation d'arbres ou d'arbustes;
5. Un minimum de 10 % de l'aire d'application doit être conservé à l'état naturel ou faire l'objet d'un aménagement paysager avec une plantation d'arbres ou d'arbustes;
6. Un corridor boisé, d'une largeur minimale de 10 mètres, doit être aménagé à l'extrémité ouest du lot 1 686 591, de manière à rejoindre le boisé existant situé au nord de l'aire d'application et le boisé en bordure de la rivière Delisle. Ce corridor boisé doit être composé d'espèces indigènes.

Pour le présent paragraphe, un arbre ou un arbuste est défini comme un végétal ligneux présentant un diamètre minimal de 4 centimètres à une hauteur d'un (1) mètre du sol.

- e) Des mesures de gestion durable des eaux pluviales doivent être intégrées au site.
- f) Des techniques de construction durable doivent être privilégiées (ex. : rendement énergétique, récupération des eaux de pluie, aménagement d'un toit blanc ou vert, utilisation de l'énergie solaire, etc.).
- g) Les dispositions suivantes s'appliquent à l'éclairage des bâtiments, constructions, ouvrages et équipements extérieurs :
 - 1. L'éclairage direct ou indirect doit se restreindre à l'intérieur des limites du bâtiment, de la construction, de l'ouvrage ou de l'équipement visé;
 - 2. Les flux de lumière vers les bâtiments, constructions, ouvrages et équipements doit présenter un angle maximum de 75 degrés par rapport à la verticale orientée vers le sol;

Tout éclairage n'étant pas orienté vers un bâtiment, construction, ouvrage ou équipement et tout flux de lumière qui projette vers le haut sont prohibés. »

ARTICLE 11

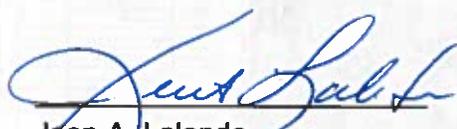
Le plan numéro 35 « Zone agricole et rayons de protection » du chapitre 19, est modifié par l'ajustement des limites de la zone agricole afin d'y exclure la superficie correspondante à l'agrandissement du parc industriel de Coteau-du-Lac, le tout tel que montré au plan ci-joint comme annexe E du présent règlement pour en faire partie intégrante. Cette modification n'entraîne aucune modification au niveau des rayons de protection.

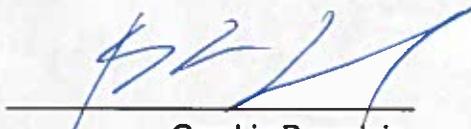
ARTICLE 12

Le plan numéro 36 « Zonage des productions et contingentement des productions porcines » du chapitre 19, est modifié par l'agrandissement de la zone blanche correspondant à l'agrandissement du parc industriel de Coteau-du-Lac et, en conséquence, l'ajustement des limites du contingentement des élevages porcins, du zonage des productions et de la zone d'élevage porcin, le tout tel que montré au plan ci-joint comme annexe F du présent règlement pour en faire partie intégrante.

ARTICLE 13

Le présent règlement entrera en vigueur conformément à la loi.


Jean A. Lalonde,
Préfet

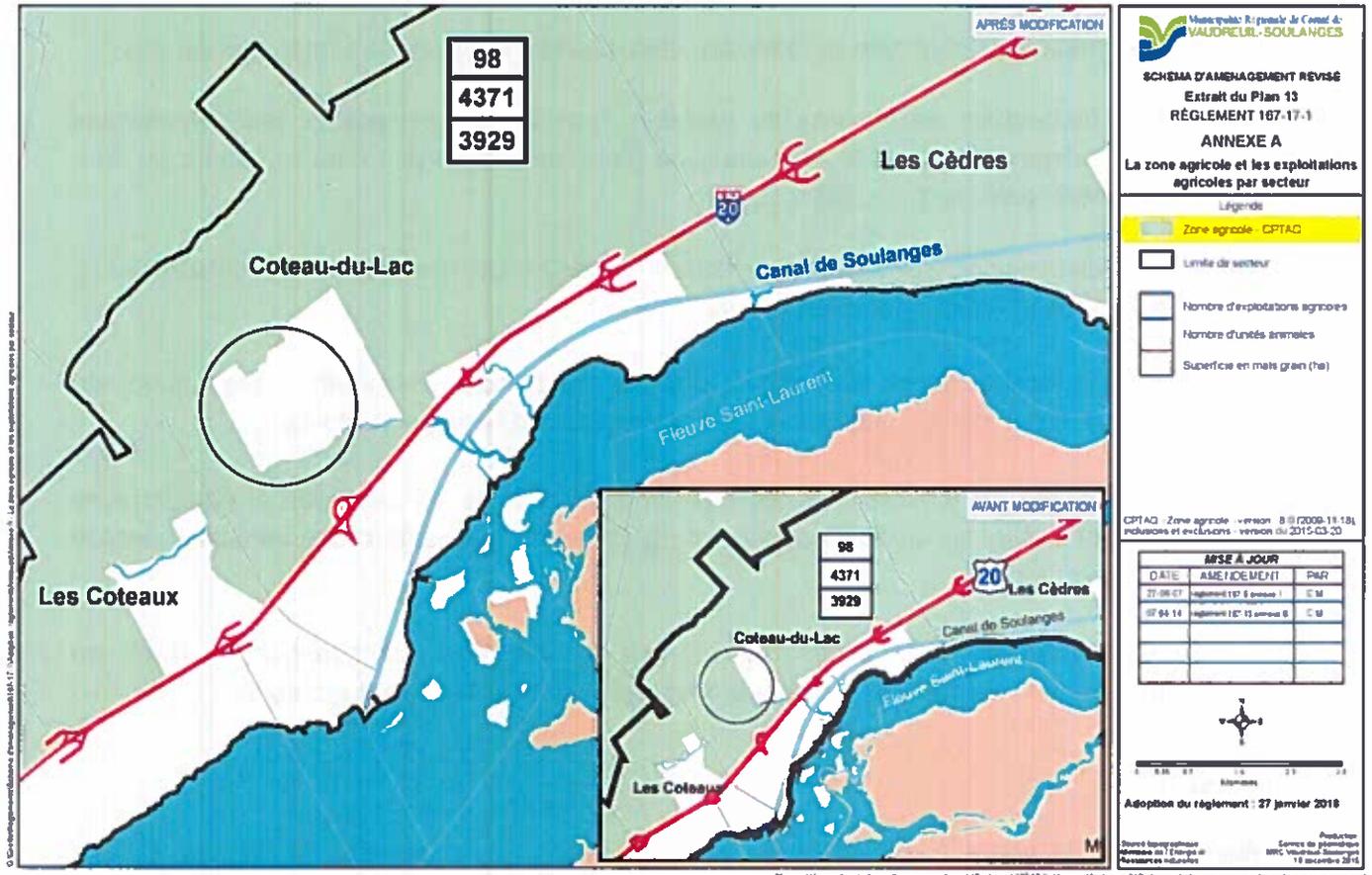

Guy-Lin Beaudoin,
Directeur général et secrétaire trésorier

Adopté à l'assemblée ordinaire du conseil de la MRC de Vaudreuil-Soulanges le 27 janvier 2016.

Entré en vigueur le 31 mars 2016

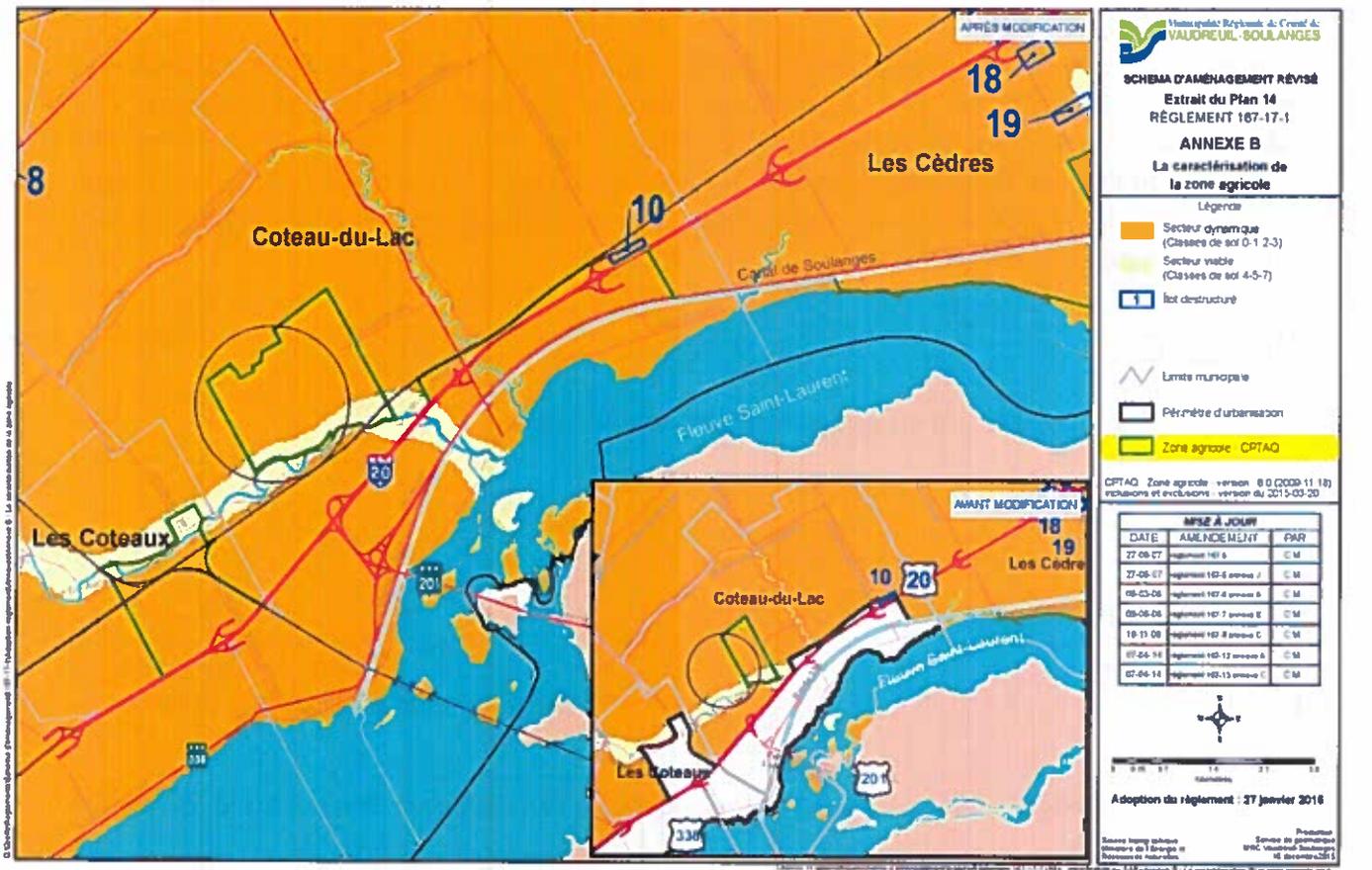
Annexe A :

Plan numéro 13 « La zone agricole et les exploitations agricoles par secteur »

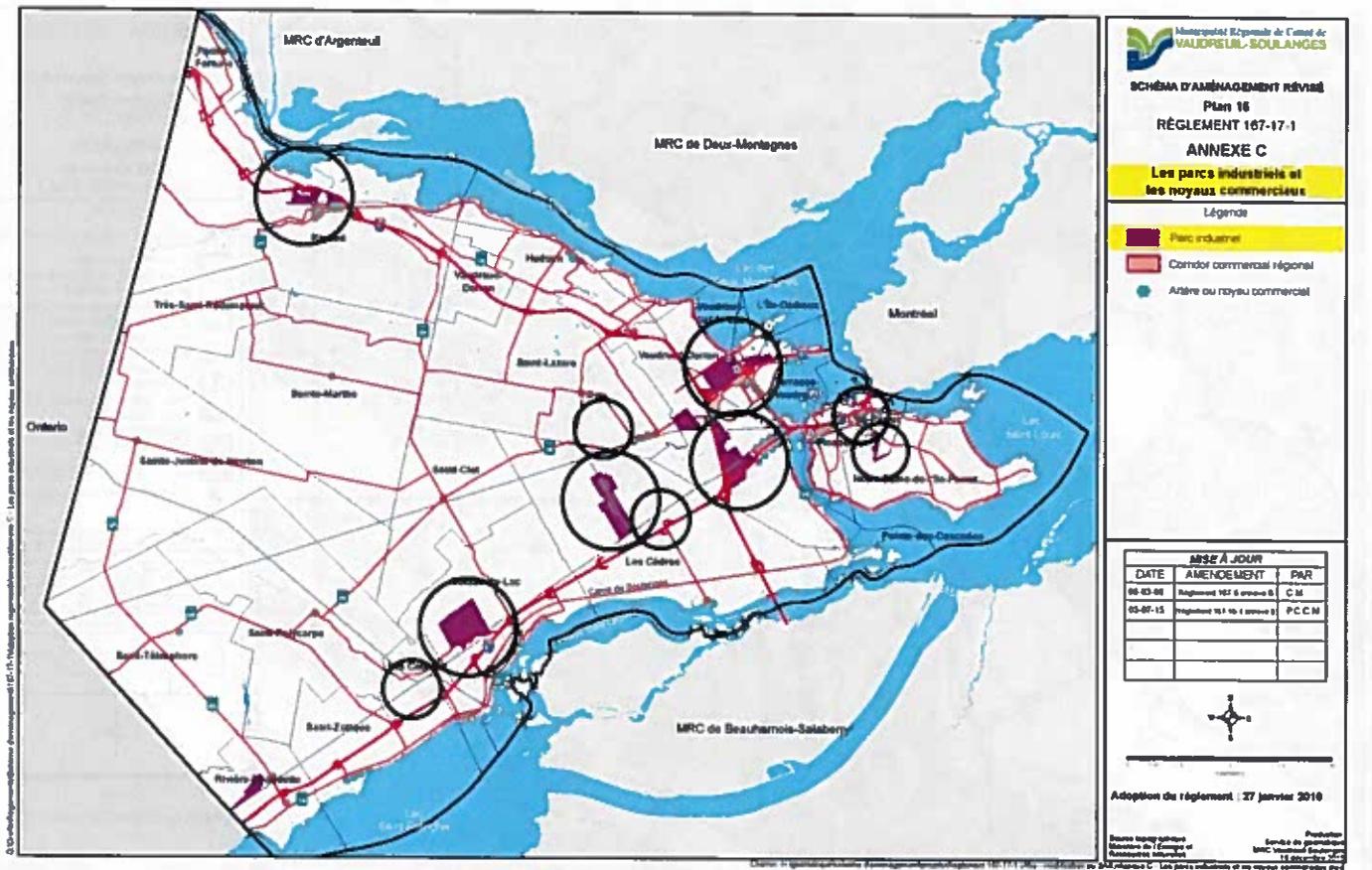


Annexe B :

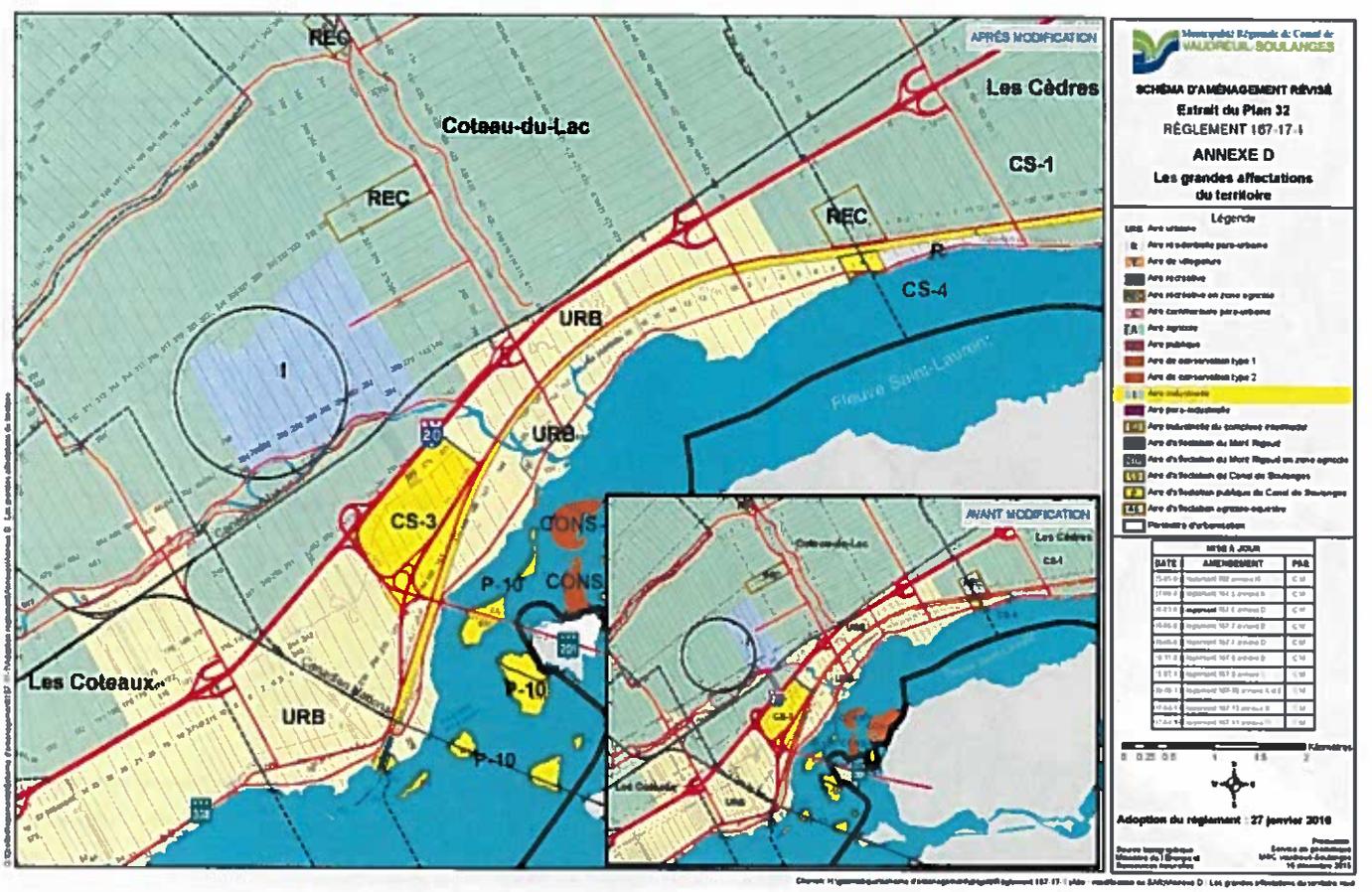
Plan numéro 14 « La caractérisation de la zone agricole »



Annexe C :
Plan numéro 15 « Les parcs industriels et les noyaux commerciaux »

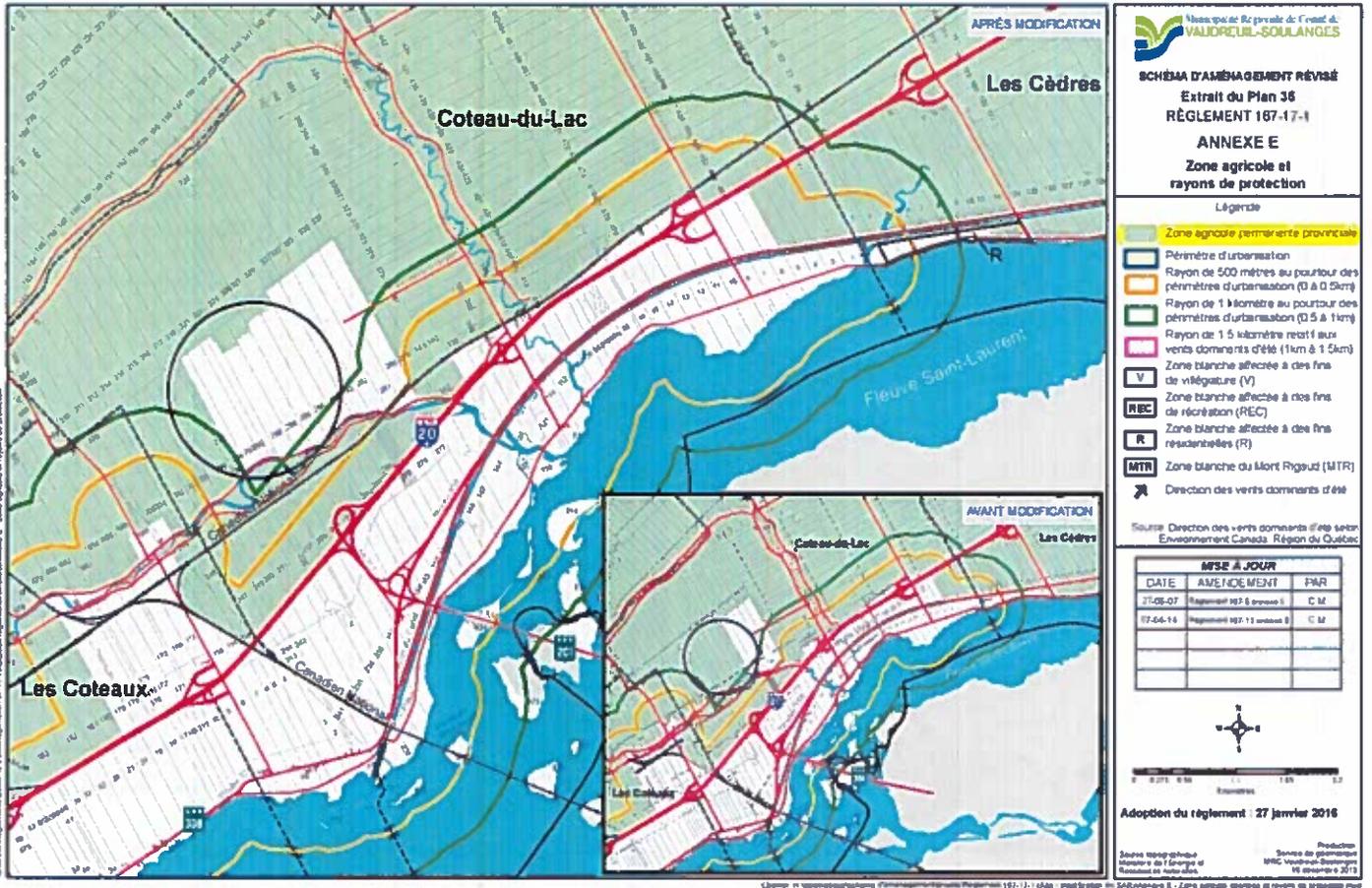


Annexe D :
Plan numéro 32 « Les grandes affectations du territoire »



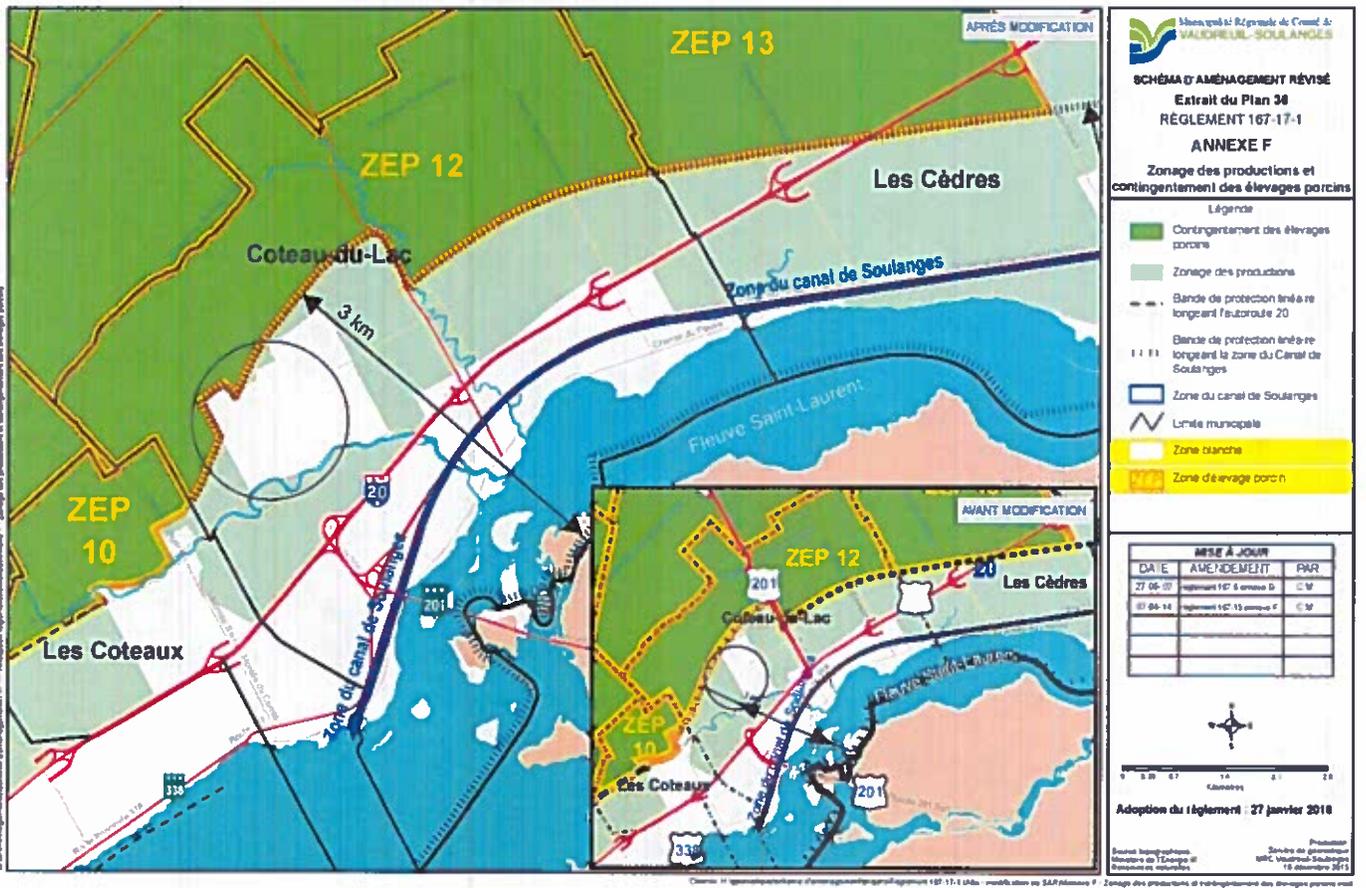
Annexe E :

Plan numéro 35 « Zone agricole et rayons de protection »



Annexe F :

Plan numéro 36 « Zonage des productions et contingentement des productions »



CERTIFICAT DE PROMULGATION

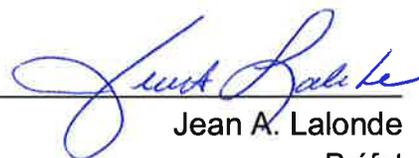
Règlement numéro 167-17-1

Nous, soussignés, messieurs Guy-Lin Beaudoin, directeur général et secrétaire-trésorier, et Jean Lalonde, préfet de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, certifions que le Règlement numéro 167-17-1 intitulé « **Règlement modifiant le schéma d'aménagement révisé** » est entré en vigueur le 31 mars 2016.

En foi de quoi, nous donnons ce certificat, ce 2^e jour du mois de mai de l'an deux mille seize (2016).



Guy-Lin Beaudoin
Directeur général
et secrétaire-trésorier



Jean A. Lalonde
Préfet