

1. CONCEPT

Territoire autrefois essentiellement agricole, la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu s'est développée une nouvelle **IDENTITÉ** au fil des décennies. L'implantation et la consolidation des axes de transports terrestres sur la Couronne Sud ont permis à la population de l'île de Montréal d'accéder à un lieu de résidence inscrit dans un décor champêtre particulier, tout en conservant un rythme de vie métropolitain.

L'urbanisation de la Couronne Sud, réalisée à même un milieu rural, a laissé d'importantes séquelles, tant au plan de l'agriculture et des milieux naturels qu'à celui de l'organisation de l'utilisation de l'espace, rendant ainsi nécessaire une structuration plus stratégique de l'aménagement du territoire. Cette structuration passe de prime abord par la **CONSOLIDATION**, particulièrement en ce qui concerne la dynamique urbaine.

En ce sens, le concept d'aménagement propose entre autres, le développement et la diversification des fonctions urbaines, ainsi que la régénération de l'inventaire immobilier dans les pôles établis, tout en confirmant le potentiel agricole des zones entourant les agglomérations urbaines. Ces pôles sont structurés à partir de deux (2) importantes routes régionales et ceinturés par un réseau autoroutier. Ainsi, les espaces disponibles et voués à l'expansion résidentielle se greffent aux trois (3) agglomérations urbaines déjà établies, tandis que des espaces à vocation équivalente sont plus circonscrits dans les secteurs agricoles.

La fonction commerciale s'articule le long des axes routiers régionaux, que constituent les routes 112 et 116, et se concentre selon une desserte locale en fonction des zones existantes ou des noyaux à caractère patrimonial.

La fonction industrielle, principalement greffée aux autoroutes, gravite à la périphérie des ensembles urbanisés. Cette localisation permet de profiter de la présence de ces axes supra-régionaux où les jeux d'échanges économiques sont de première importance, non seulement en fonction de la Communauté Métropolitaine de Montréal (C.M.M.) et de potentiels économiques significatifs, mais aussi en fonction des nouvelles tendances des entreprises en matière de transport des marchandises.

Il va donc de soi que la dynamique urbaine de la région est intimement liée à l'organisation des transports terrestres, notamment le long des axes routiers régionaux et interrégionaux auxquels se greffent les axes ferroviaires. Conséquemment, le maintien de la dynamique des déplacements devra de plus en plus s'appuyer sur les transports collectifs, compte tenu de la capacité des réseaux et des limites des finances publiques.

L'ensemble des orientations, du développement urbain, vise un meilleur **ACCOMPLISSEMENT DE LA COMMUNAUTÉ** dans son quotidien, tout en réduisant la pression sur le milieu

agricole, principalement dans les secteurs Nord et Est, où l'importance économique de l'agriculture est confirmée en tant que composante majeure.

Cette approche favorise également une meilleure gestion des ressources au niveau de l'aménagement et du développement de notre territoire. En ce sens, elle permet une réduction de la consommation d'espace et un meilleur rendement des ressources utilisées.

L'expansion urbaine résulte, en partie, des attributs exceptionnels du milieu naturel (rivière, montagne, bois) mais se réalise souvent à son détriment. Il devient ainsi nécessaire d'assurer la protection et, dans certains cas, la conservation des éléments naturels de premier plan. Le milieu naturel doit cependant profiter à la population, car il est et demeurera une des raisons premières du choix de notre territoire comme cadre de vie.

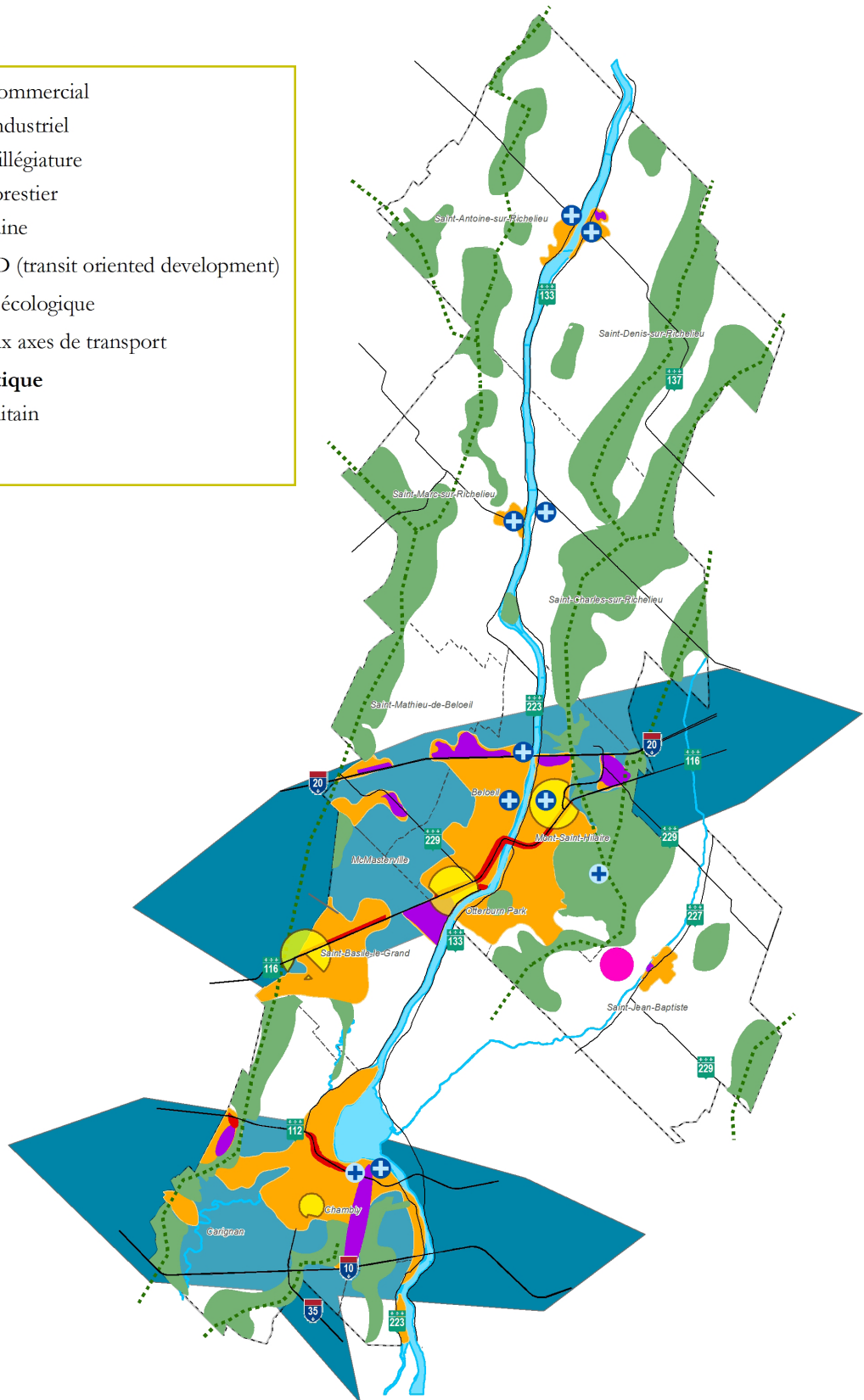
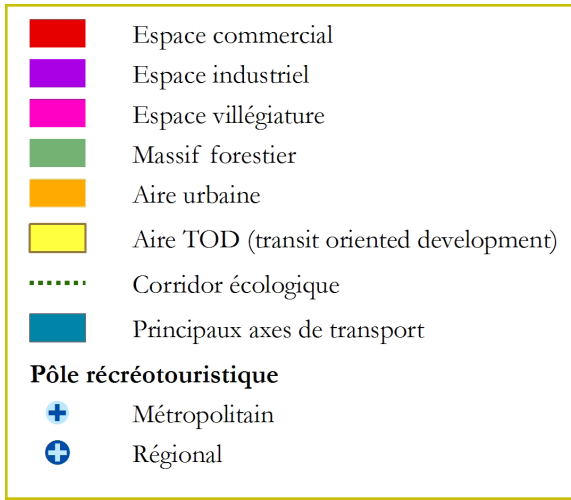
L'effet synergique des éléments naturels, avec comme figure de proue la rivière Richelieu, et des éléments patrimoniaux, reliés à des phénomènes historiques, confère à notre M.R.C. un attrait récréotouristique et culturel qui déborde largement du cadre régional. Nous accordons une attention particulière à la mise en valeur des ensembles récréotouristiques dans le respect du cadre de vie. La mise en valeur des ensembles récréotouristiques est pondérée et s'articule davantage en fonction de l'histoire de la région, dont les routes 133 et 223 constituent l'armature de base, et des principaux points et éléments d'intérêts, tant naturels que physiques.

Bref, le concept d'aménagement du Schéma d'Aménagement Révisé se traduit par :

- La consolidation des tissus urbains, à partir des pôles de développement, tout en capitalisant sur nos relations économiques avec la C.M.M. ;
- La confirmation du rôle de l'environnement économique de l'agriculture, plus particulièrement dans le secteur Nord ;
- Une structuration du potentiel récréotouristique, dans un souci d'intégration aux milieux naturel, économique et humain (**voir plan 1**).

C'est sur ces grandes orientations que reposent les finalités.





2. FINALITÉS

- | | | |
|-----|--|----|
| 2.1 | Maintenir l'identité de la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu | 32 |
| 2.2 | Miser davantage sur la consolidation des acquis pour compenser les effets du ralentissement de la croissance | 32 |
| 2.3 | Favoriser l'accomplissement de la communauté | 32 |

2.1 MAINTENIR L'IDENTITÉ DE LA M.R.C. DE LA VALLÉE-DU-RICHELIEU

Sur le territoire de la MRC, il se dégage une image d'équilibre entre le milieu urbain, implanté en fonction d'éléments naturels, et le milieu rural où l'activité agricole est omniprésente, dotée d'un potentiel reconnu au Québec.

Bien que cette image que l'on dresse de la MRC ne lui est pas unique, elle contribue pour une large part à son identité. Toutefois, ce n'est que lorsque la dynamique de la Communauté Métropolitaine de Montréal (C.M.M.) est considérée, qu'il devient possible de la cerner entièrement.

Or, les facteurs qui ont contribué à la croissance urbaine et au maintien de la dynamique agricole de la MRC sont aussi ceux qui ont façonné son identité, soit principalement sa proximité avec Montréal et son bassin de population. En effet, notre MRC ne serait pas ce qu'elle est aujourd'hui sans son interaction quotidienne avec la ville de Montréal.

Ainsi, la présente finalité vise d'abord le maintien de l'image perceptible de la MRC, tant sur le plan de l'intégrité de ses éléments naturels et de son patrimoine rural qu'au chapitre des particularités de son développement urbain, qui se caractérise par une prédominance de la fonction résidentielle de basse densité. D'autre part, le maintien des liens avec le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) se traduit principalement par une bonne accessibilité, une gestion durable de l'urbanisation par le biais, de l'implantation des aires TOD (Transport oriented development), par une densification progressive de la fonction résidentielle et par des initiatives économiques qui s'inscrivent en continuité plutôt qu'en concurrence. (32-12-17.1 art 3)

2.2 MISER DAVANTAGE SUR LA CONSOLIDATION DES ACQUIS POUR COMPENSER LES EFFETS DU RALENTISSEMENT DE LA CROISSANCE

Les diverses fonctions urbaines de la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu ont connu un essor marqué au cours des trente-cinq (35) dernières années. Cette forte croissance s'est surtout faite sentir au chapitre de la fonction résidentielle qui est omniprésente sur notre territoire. Elle a principalement été causée par l'explosion démographique qu'a connue la province de 1945 à 1960.

Parce que cette croissance démographique a considérablement ralenti, les effets sur la croissance urbaine et économique se feront sentir à court et moyen termes. C'est d'ailleurs pour ces raisons qu'il est peu probable que notre MRC connaisse une croissance semblable à celles des décennies 1960-1969 et 1970-1979, pour les quinze (15) à vingt (20) prochaines années.

Compte tenu de ces constats, une autre des finalités retenues

s'articule sur la consolidation des acquis. Ainsi, sans pour autant mettre un frein au développement, cette volonté concerne essentiellement les milieux urbains existants, pour lesquels les municipalités et les citoyens ont consenti des investissements considérables.

C'est donc dans une optique de pérennité du tissu urbain, orientée vers sa régénération, que les dirigeants municipaux doivent concentrer leurs efforts. Adhérer à une telle philosophie aura pour effet de maintenir la valeur immobilière et, par conséquent, compensera, dans une certaine mesure, pour le manque à gagner provoqué par le ralentissement du développement domiciliaire.

2.3 FAVORISER L'ACCOMPLISSEMENT DE LA COMMUNAUTÉ

La croissance urbaine qu'a connue la MRC au cours des décennies 1970-1979 et 1980-1989 ne s'est pas accompagnée d'une diversification significative des fonctions. D'une prépondérance de la fonction agricole, la MRC est passée à une prédominance de la fonction résidentielle. D'autres fonctions urbaines ont, bien entendu, accompagné l'essor résidentiel de façon moins marquée. Cette situation traduit une forte dépendance de la région par rapport à la Communauté Métropolitaine de Montréal, notamment au niveau de l'emploi et des services.

Compte tenu des faibles perspectives de croissance pour les prochaines années, on peut en déduire que les municipalités de la MRC ont atteint un certain degré de maturité auquel doivent être associées des lacunes concernant l'accomplissement de la communauté.

Ainsi, sans pour autant rompre les liens avec la ville Centre et sa périphérie, la présente finalité vise à favoriser l'établissement d'un milieu de vie plus complet pour les résidents de la MRC, particulièrement au niveau des attentes quotidiennes. De façon plus spécifique, elle vise d'abord une plus grande diversité dans les services à la population dont notamment la santé, l'éducation, les loisirs, la culture et la récréation.

D'autre part, compte tenu de la relation quotidienne de la MRC avec la région métropolitaine, il importe d'accorder une attention particulière aux équipements et aux infrastructures de transport qui se doivent d'être efficaces.



3. OBJECTIFS ET INTERVENTIONS

3.1	Concentrer le développement urbain dans les pôles majeurs	34
3.2	Raffermir et mettre en valeur la vocation agricole	36
3.3	Conserver le milieu naturel et mettre en valeur ses potentiels	41
3.4	Mettre en valeur le potentiel récréotouristique et culturel	43
3.5	Planifier l'organisation du transport terrestre	44
3.6	Améliorer la qualité du paysage	46
3.7	Améliorer la qualité des services publics	47
3.8	Rationaliser le développement et favoriser le partage des équipements et des services communautaires	48
3.9	Minimiser les risques relatifs à certaines contraintes naturelles et anthropiques (32-12-17.1 art 48)	49

3.1 CONCENTRER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DANS LES PÔLES MAJEURS

Consiste essentiellement à :

- Développer une cohérence régionale de l'urbanisation ;
- Consolider les fonctions à l'intérieur des périmètres d'urbanisation ;
- Respecter le rythme de développement particulier à chacune des municipalités et leur droit au développement ;
- Planifier et structurer le développement urbain ;
- Maximiser le potentiel des équipements et des infrastructures ;
- Rentabiliser les investissements municipaux.

3.1.1 Rationaliser la croissance du développement urbain (32-11-11 art 2)

- Identifier comme pôles de développement (voir plan 2) le territoire des agglomérations suivantes :
 - Belœil, McMasterville, Mont-Saint-Hilaire, Otterburn Park, Saint-Jean-Baptiste et Saint-Mathieu-de-Belœil ; (32-12-17.1 art 4a)
 - Saint-Basile-le-Grand ;
 - Chambly et Carignan.
- Favoriser le développement des espaces vacants et à redévelopper, à l'intérieur des périmètres d'urbanisation et plus particulièrement, dans les territoires contigus à la trame urbaine existante où sont regroupés les services, et ce, en tenant compte des dispositions établies à l'article 4.11 du parti d'aménagement. (32-12-17.1 art 4c)
- Consolider le tissu urbain existant dans les pôles de développement, en favorisant : (32-12-17.1 art 4e)
 - L'optimisation des infrastructures et des équipements collectifs existants, en particulier en terme d'alimentation en eau potable et en matière de transport en commun ;
 - Le redéveloppement et la requalification des terrains ayant fait l'objet d'une utilisation à des fins urbaines ;
 - L'augmentation de la densité et de l'intensité de l'occupation au sol par le phénomène de compacité, en fonction des caractéristiques du milieu.
- Favoriser le redéveloppement des sites urbains abandonnés, sous-utilisés ou susceptibles de changer de vocation, afin de restructurer l'espace et rentabiliser les infrastructures existantes.
- Identifier comme secteur de consolidation (voir plan 2) le noyau villageois des municipalités suivantes : (32-12-17.1 art 4b)

- Saint-Antoine-sur-Richelieu ;
- Saint-Denis-sur-Richelieu ;
- Saint-Marc-sur-Richelieu ;
- Saint-Charles-sur-Richelieu.

- Favoriser la densification du tissu urbain et le redéveloppement autour des aires TOD optimales et des corridors de transport métropolitain ainsi que dans l'ensemble des périmètres d'urbanisation. (32-12-17.1 art 4d)
- Contrôler et optimiser le développement dans les périmètres d'urbanisation actuels des municipalités situées hors du territoire de la CMM. (32-12-17.1 art 4d)
- Limiter l'expansion future des périmètres d'urbanisation dans les secteurs de consolidation. (32-12-17.1 art 4d)

3.1.2 Favoriser la concentration du développement résidentiel dans les pôles de développement (32-11-11 art 3, 32-12-17.1 art 5a et 32-12-17.1 art 5e)

- Reconnaître, suivant les dispositions de l'article 4.11 du parti d'aménagement, **LE DÉVELOPPEMENT** des périmètres d'urbanisation à dominance résidentielle dans les municipalités suivantes : (32-12-17.1 art 5b)
- Reconnaître, suivant les dispositions de l'article 4.11 du parti d'aménagement, **LA CONSOLIDATION** à des fins résidentielles des périmètres d'urbanisation suivants : (32-12-17.1 art 5c)

- Beloeil ;	- Otterburn Park ;
- Carignan ;	- Saint-Basile-le-Grand
- Chambly	- Saint-Jean-Baptiste ;
- McMasterville ;	- Saint-Mathieu-de-Beloeil ;
- Mont-Saint-Hilaire ;	
- Saint-Antoine-sur-Richelieu ;
- Saint-Charles-sur-Richelieu ;
- Saint-Denis-sur-Richelieu ;
- Saint-Marc-sur-Richelieu.

- Développer les périmètres d'urbanisation, selon une approche intégrée en tenant compte des éléments suivants :
 - Le maintien du stock immobilier existant ;
 - La régénération des secteurs anciens ou vétustes.
- Restreindre l'implantation résidentielle à l'extérieur des périmètres d'urbanisation.
- Accroître la densité d'occupation au sol de la fonction résidentielle à l'intérieur des périmètres d'urbanisation, hors des aires TOD optimales, en établissant, pour les

espaces vacants et à redévelopper, les seuils minimaux de densité d'occupation suivants : (32-12-17.1 art 5e)

Dans les pôles de développement :

- Dix-huit (18) logements à l'hectare brut, pour la période comprise entre 2011 et 2016;
 - Vingt (20) logements à l'hectare brut, pour la période comprise entre 2017 et 2021;
 - Vingt-deux (22) logements à l'hectare brut, pour la période comprise entre 2022 et 2026;
 - Vingt-quatre (24) logements à l'hectare brut, pour la période comprise entre 2027 et 2031.
- Contribuer à mettre en œuvre l'orientation du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), visant à diriger quarante pourcent (40 %) de la croissance des ménages à l'échelle métropolitaine, à l'intérieur des aires TOD optimales. (32-12-17.1 art 5d)

3.1.3 Renforcer la vocation commerciale et de services de notre région tout en consolidant les noyaux existants (32-15-22.1 art 3)

- Favoriser la consolidation des fonctions commerciales dans les aires d'affectation commerciale.
- Reconnaître, suivant les dispositions de l'article 4.11 du parti d'aménagement, le développement du commerce régional (voir plan 8) dans les municipalités suivantes :
 - Belœil et McMasterville, aux abords de la route 116;
 - Chambly et Carignan, aux abords de la route 112;
 - Mont-Saint-Hilaire, aux abords de la route 116;
 - Saint-Basile-le-Grand, aux abords de la route 116.
- Préserver le caractère particulier des différents milieux commerciaux, par des normes restrictives d'aménagement.
- Améliorer la qualité du paysage des secteurs commerciaux des routes 112 et 116, par l'utilisation de certains outils d'urbanisme.
- Favoriser la concertation entre les municipalités concernées, par la mise sur pied de comités de planification des secteurs commerciaux des routes 112 et 116.
- Assurer une accessibilité, notamment par le biais du transport collectif et actif, aux secteurs commerciaux et de services, aux abords des routes 112 et 116, en favorisant la planification intégrée de l'aménagement et du transport. (32-12-17.1 art 7)

3.1.4 Rationaliser le développement industriel et l'articuler principalement en fonction de la présence des axes autoroutiers et d'une desserte en infrastructures adéquates

- Reconnaître, selon les dispositions de l'article 4.11 du parti d'aménagement, le développement des périmètres d'urbanisation à dominance industrielle (voir plan 9), uniquement dans les municipalités suivantes :
 - Belœil, aux abords de l'autoroute 20 aux limites municipales de Saint-Mathieu-de-Belœil;
 - Carignan, pour le secteur d'extraction de la carrière;
 - Chambly, pour le secteur chevauchant le boulevard Industriel entre l'autoroute 10 et la route 112;
 - Saint-Basile-le-Grand et McMasterville, pour le secteur regroupant les terrains de l'entreprise I.C.I.;
 - Mont-Saint-Hilaire, pour le secteur entre la rue Rouillard et la route 116 traversée par la rue Benoît;
 - Saint-Denis-sur-Richelieu, pour le secteur au Nord à proximité de la route 133;
 - Saint-Jean-Baptiste, pour le secteur situé au centre du périmètre d'urbanisation, adjacent à la rue Principale;
 - Saint-Mathieu-de-Belœil, pour le secteur adjacent à l'autoroute 20, depuis l'échangeur numéro 105 (sortie Bernard Pilon), et pour les terrains chevauchant la rue Bernard-Pilon.
- Reconnaître les périmètres d'urbanisation de nature industrielle régionale, pour les secteurs de Belœil, de Chambly, de Mont-Saint-Hilaire et de Saint-Mathieu-de-Belœil.
- Reconnaître le périmètre d'urbanisation de nature industrielle de type extraction, pour le secteur de Carignan situé au sud de la route 112.
- Reconnaître le périmètre d'urbanisation de nature industrielle à Saint-Denis-sur-Richelieu et à Saint-Jean-Baptiste comme des aires de services de nature agricole principalement.
- Reconnaître le secteur adjacent au chemin de la Grande Ligne, à Chambly, comme étant une affectation industrielle axée sur la valorisation des déchets.
- Préserver le caractère particulier des différents milieux industriels, dont en particulier les sites industriels de « prestige » et ceux adjacents aux autoroutes, par des normes sévères d'aménagement.
- Limiter la compétition entre les ensembles industriels du secteur central, en encourageant la mise sur pied d'un comité conjoint de développement économique et de gestion.

3.2 RAFFERMIR ET METTRE EN VALEUR LA

VOCATION AGRICOLE

Consiste essentiellement à :

- Assurer la conservation et l'homogénéité du territoire agricole;
- Faire de l'agriculture une activité économique de base;
- Sauvegarder le caractère agricole de notre territoire, en particulier dans les secteurs Nord et Est;
- Limiter les incompatibilités entre les activités agricoles et le milieu environnant;
- Concentrer les activités non agricoles dans des secteurs précis;
- Conserver l'intégrité de l'environnement rural.




3.2.1 Restreindre les activités incompatibles avec le milieu agricole (32-12-17.1 art 8)

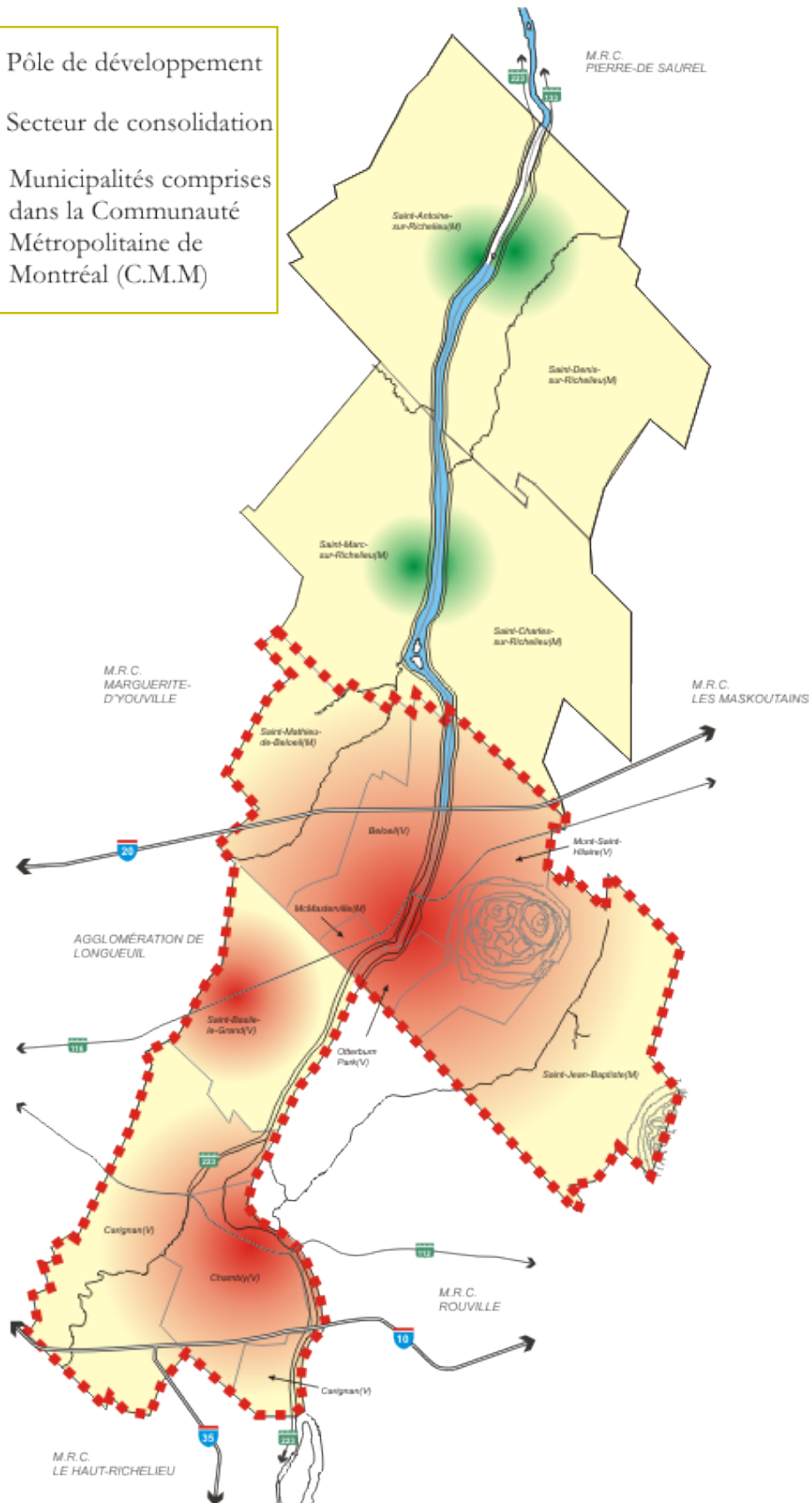
- Concentrer et consolider le développement urbain dans les noyaux urbains.
- Reconnaître le potentiel agricole des zones agricoles situées en périphérie des pôles urbains.
- Orienter l'implantation d'usages autres qu'agricoles à l'intérieur des îlots déstructurés. De façon particulière, reconnaître les îlots déstructurés résidentiels en adéquation avec les décisions rendues par la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ), dans le cadre d'un processus d'autorisation à portée collective (LPTAA, art.59). (32-12-17.1 art 8)
- Concentrer les activités récréatives, selon des conditions particulières, à proximité de la rivière Richelieu et dans les bois, en privilégiant les abords de la route 223 pour les activités récréatives, telles qu'une promenade riveraine polyvalente (cyclable et pédestre).
- Faciliter l'accessibilité à des fins agricoles des terres isolées ou enclavées.
- Restructurer les terres isolées ou enclavées par des projets, tout en évitant le morcellement des lots ou, du moins, les restructurer de façon à ce qu'elles soient cultivables.
- Prohiber le décapage des sols.








3.2.2 Favoriser le développement de l'activité agricole

- Faire des parties Nord et Est de la MRC des milieux dédiés à une saine dynamique agricole.






- Permettre l'implantation d'industries agro-alimentaires en milieu agricole uniquement en complément et indissociable à une exploitation agricole existante.
- Reconnaître les secteurs de Saint-Denis-sur-Richelieu et de Saint-Jean-Baptiste comme des centres de distribution et de services agricoles.
- Inclure le développement de l'activité agricole au Plan d'Action du Centre local de développement (C.L.D.), notamment dans les domaines suivants:
 - L'analyse des divers programmes gouvernementaux touchant la culture commerciale;
 - L'étude de programmes favorisant la culture du soya, tout en encourageant l'installation d'un système de traitement, en collaboration avec les divers intervenants régionaux et gouvernementaux;
 - L'implication plus active des municipalités face à l'agriculture;
 - L'établissement des politiques incitatives pour la culture des terres en friche;
 - La mise en valeur des terres disponibles à cultiver;
 - Le rajeunissement des vergers et la diversification des variétés;
 - L'établissement des moyens d'entretien des pommiers et l'analyse des problèmes engendrés par les vergers à l'abandon;
 - La possibilité d'implantation d'un ou de marchés agricoles près des grands pôles;
 - La mise en place d'un comité d'information et de promotion agricole pour la MRC;
 - L'encadrement des activités récréo-touristiques en zone agricole;
 - La poursuite des activités touristiques rattachées aux vergers tout en assurant leur pérennité.
- Contribuer à l'atteinte de l'objectif métropolitain d'augmenter de six pourcent (6%) la superficie des terres cultivées, en tenant compte des limites associées à la présence de territoires d'intérêt écologique et de la faible superficie des terres en friche répertoriées. (32-12-17.1 art 9)
- Réaliser 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. (32-12-17.1 art 9)
- Reconnaître l'agriculture urbaine comme une activité contribuant à l'amélioration de la qualité de vie et à la production alimentaire. (32-12-17.1 art 9)

 Pôle de développement
 Secteur de consolidation
 Municipalités comprises dans la Communauté Métropolitaine de Montréal (C.M.M)










-  Écosystème forestier exceptionnel
-  Site de confinement du cerf de Virginie
-  Habitat faunique
-  Montérégiennes
-  Massif boisé
-  Corridor forestier écologique d'intérêt régional
-  Bois et corridor forestier d'intérêt métropolitain

Site écologique protégé

-  1- Réserve naturelle du Ruisseau-Robert
-  2- Refuge faunique Pierre-Étienne-Fortin
-  3- Parc de Conservation de la Falaise-de-Dieppe
-  4- Réserve naturelle Gault-de-l'Université-McGill
-  5- Réserve naturelle du Mont-Rougemont

Île et milieu aquatique d'intérêt écologique

-  1- Île Larue
-  2- Île sans désignation
-  3- Île de la Poterie
-  4- Île Jeannotte
-  5- Île aux Cerfs
-  6- Pointe Nord de l'île au lièvre et chenaux
-  7- Îlots des rapides et chenaux



3.2.3 Développer la vocation agricole en accord avec son environnement

- Encadrer l'implantation d'établissements de production animale en périphérie des périmètres d'urbanisation et des résidences des immeubles protégés et des îlots déstructurés résidentiels.
- Mettre en place un programme permanent d'inspection et d'entretien des cours d'eau réglementés sur notre territoire.
- Préserver le caractère particulier des paysages des différents milieux agricoles, en limitant les impacts du développement urbain et par l'établissement de critères et de normes rigoureuses d'aménagement qui tiennent compte des particularités du cadre bâti et naturel (32-09-5 art. 3) en milieu rural.
- Encourager la création de haies brise-vent le long des terres en culture et autour des installations destinées à la production animale afin d'atténuer les impacts sur le milieu. (32-09-5 art. 4)

3.3 CONSERVER LE MILIEU NATUREL ET METTRE EN VALEUR SES POTENTIELS

Consiste essentiellement à :

- Sauvegarder les ressources floristiques et fauniques (aquatique et terrestre);
- Planifier la mise en valeur des espaces reconnus ;
- Limiter les interventions dans les milieux naturels fragiles.

3.3.1 Améliorer la qualité des eaux

- Favoriser le maintien des équipements collectifs pour l'épuration des eaux usées.
- Favoriser l'implantation d'équipements d'épuration, pour les municipalités non desservies, aux endroits susceptibles de causer le moins de préjudices possibles aux pratiques agricoles et aux milieux urbains.
- Accélérer la réalisation du programme de dépollution des eaux.
- Prévoir un programme visant la conformité des éléments épurateurs, pour les bâtiments non desservis par un réseau d'égout sanitaire, et développer un système d'entretien continu des installations septiques.
- Favoriser la pratique d'activités agricoles qui respectent l'environnement, en adoptant une politique sur les pratiques agricoles de concert avec l'U.P.A., la MRC, le MAPAQ et le MENV.
- Identifier les sites de déversement des neiges usées, tout en établissant des normes minimales d'aménagement.
- Établir une politique régionale relative aux cours d'eau et aux impacts de l'urbanisation sur ceux-ci.

3.3.2 Assurer l'intégrité des bois (32-09-5 art 5 et 32-12-17.1 art 37)

- Reconnaître les bois identifiés comme étant des territoires d'affectation conservation (32-09-5 art 6) (voir plan 3).
- Encourager le regroupement des propriétaires de bois pour la réalisation d'activités récréatives.
- Contrôler l'abattage d'arbres et favoriser le reboisement.(32-09-5 art 7)
- Établir une politique commune de protection des bois de concert avec les MRC adjacentes.
- Favoriser, à long terme, la pratique d'activités récréatives légères et extensives compatibles avec la protection du milieu bois
- Favoriser la connectivité des massifs forestiers.(32-09-5 art 8)
- (abrogé 32-09-5 art 9)
- Établir des mesures de protection adaptées aux particularités des bois.(32-09-5 art 8)
- Identifier les secteurs potentiels et prioritaires de restauration des bois et de plantation de végétation à des fins de mise en valeur environnementale et paysagère.(32-09-5 art 8)
- Supporter les initiatives de création de corridors riverains naturalisés, tant en milieu urbain qu'agricole.(32-09-5 art 8)

3.3.3 Préserver les îles ainsi que les milieux offrant un potentiel écologique, soit: les îles Larue, sans désignation, de La Poterie, Jeannotte, aux Cerfs, au Foin, des Rapides et les chenaux de la rivière L'Acadie et du bassin de Chambly à Carignan (32-09-5 art 10)

- Reconnaître les îles et les chenaux identifiés comme étant des territoires d'affectation conservation (32-09-5 art 11) (voir plan 3).
- Favoriser, à long terme, la pratique d'activités récréatives légères en accord avec le milieu naturel ambiant.
- Contrôler l'abattage d'arbres et favoriser le reboisement.(32-09-5 art 12)

3.3.4 Assurer la protection et la mise en valeur des secteurs d'intérêt écologique (32-09-5 art 13)

- Identifier les sites fauniques et floristiques d'intérêt écologique et établir des mesures de protection minimales; (voir plan 3).
- Prévoir des mesures de protection des milieux humides, telles qu'identifiées au plan 22.2. (32-12-17.1 art 39)
- Identifier les habitats et refuges fauniques reconnus par les instances gouvernementales.
- Prioriser les usages compatibles avec les objectifs de protection des milieux d'intérêt écologique.
- « Identifier les corridors forestiers en relation avec les massifs boisés existants. (32-12-17.1 art 38)
- Contribuer à atteindre l'objectif de la CMM visant à protéger à, des fins écologiques, dix-sept pourcent (17 %) de la superficie de son territoire (32-12-17.1 art 38)

3.3.5 Conserver le caractère naturel de la rivière Richelieu, des cours d'eau et des lacs en maximisant l'intégrité des rives et du littoral

- Établir des normes d'aménagement des rives, du littoral et de la plaine inondable afin d'assurer la qualité de l'eau et des écosystèmes fauniques et floristiques de ces milieux.(32-09-5 art. 14)
- Uniformiser l'application des normes, en régionalisant la surveillance des cours d'eau.
- Favoriser la protection et la gestion des milieux riverains des rivières Richelieu et L'Acadie.
- Favoriser la végétation naturelle et limiter les ouvrages.
- Favoriser une densité plus faible des habitations en bordure des lacs et des cours d'eau.
- Favoriser la réalisation de projets de renaturalisation financés par les paliers gouvernementaux supérieurs.
- Reconnaître le potentiel écologique des chenaux situés aux îles Goyer, Demers, au Foin et aux Lièvres et prévoir des mécanismes de protection qui limitent particulièrement les activités nautiques (voir plan 3).

3.3.6 Conserver le caractère naturel du mont Saint-Hilaire et Rougemont (32-09-5 art 15)

- Reconnaître une partie du mont Saint-Hilaire et Rougemont (32-09-5 art 16) comme un territoire d'affectation conservation (voir plan 3).
- Permettre uniquement les activités récréatives de nature légère et extensive liées à la détente et à l'interprétation, en accord avec la conservation du milieu naturel ambiant.

- Conserver les limites de la Réserve Naturelle Gault, sur le mont Saint-Hilaire ainsi que celles de la réserve naturelle du Mont Rougemont et promouvoir leur agrandissement (voir plan 10). (32-09-5 art 17)
- Contrôler l'abattage d'arbres et favoriser le reboisement.(32-09-5 art 18)
- Favoriser la connectivité des monts aux corridors écologiques. (32-09-5 art 19)

3.3.7 Mettre en valeur les milieux d'intérêts écologique et paysager en milieu urbain (32-09-5 art 20)

- Identifier et reconnaître les milieux d'intérêts écologique et paysager en milieu urbain.
- Élaborer un cadre normatif afin d'harmoniser le développement urbain en fonction des diverses composantes des milieux d'intérêts écologique et paysager.
- Favoriser la mise en place d'une politique de foresterie urbaine au niveau municipal dans les secteurs déjà développés afin de protéger l'intégrité du couvert forestier.

3.3.8 Réglementer les secteurs à contrainte (32-09-5 art 21)

- Prohiber l'implantation, l'extension et la réouverture des carrières et des sablières.
- Prévoir des mesures favorisant la réhabilitation des sites abandonnés d'extraction.
- Établir une zone tampon au pourtour des carrières et des secteurs d'éboulement de rocs sur le mont Saint-Hilaire, selon les résultats des études réalisées pour le compte de la ville de Mont-Saint-Hilaire, en 1992, en 1997 et en 2003 (Quéformat), et celles réalisées par le ministère de l'Énergie et des Ressources, en 1978.
- Régir les ruisseaux Voghel et Voghel-Lusignan comme étant des secteurs de glissement de terrain où les activités et les constructions sont limitées (voir plan 18).
- Affecter « récréation » le secteur du ruisseau Voghel, incluant le golf de Mont-Saint-Hilaire, comportant des restrictions d'aménagement inhérentes à la stabilité des sols.
- Régir les secteurs à forte pente et à risque d'éboulement en bordure du mont Saint-Hilaire, où les activités et les constructions sont fortement limitées (voir plan 20).
- Régir les secteurs d'inondation, par l'adoption d'une réglementation où les ouvrages et les constructions sont fortement contrôlés, par type de zone (voir plan 19).
- Identifier les anciens dépotoirs afin d'y restreindre la construction, sauf s'il est démontré qu'il est sécuritaire d'y aménager des usages conformes à l'affectation dans laquelle ils sont inscrits (voir plan 21).

- Identifier les dépôts de déchets dangereux et prévoir des normes de sécurité (voir plan 21).
- Identifier, à l'aide des informations fournies par le ministère de l'Environnement, les terrains contaminés et les sites où des activités industrielles génèrent des déchets dangereux (voir plan 21).
- Évaluer la possibilité de conclure des ententes entre le ministère de l'Environnement, les municipalités concernées et les propriétaires des lieux des déchets dangereux, des terrains contaminés et des sites où des activités industrielles génèrent des déchets dangereux, sur les mesures à entreprendre pour la réhabilitation de ces lieux advenant la cessation des activités.
- Prévoir des mesures de mitigation pour le décapage des sols lors des travaux de construction, afin de minimiser les impacts sur l'environnement et le paysage. (32-09-1 art. 2)
- Prévoir des mesures d'éloignement réciproques par rapport à certains usages sensibles afin de prévenir des impacts générés par des sources potentielles de contraintes anthropiques.
- Assurer l'intégration des équipements de transport des hydrocarbures en respectant des critères de sécurité pour les personnes et les biens, dans une optique de développement durable.
- Reconnaître le transport ferroviaire comme une activité représentant un risque anthropique élevé envers la santé et la sécurité des personnes et des biens. En conséquence, prévoir des normes d'éloignement et de mitigation pour les fonctions et usages vulnérables potentiellement exposés à ces risques. (32-12-17.1 art 28)

3.4 METTRE EN VALEUR LE POTENTIEL RÉCRÉOTOURISTIQUE ET CULTUREL

Consiste essentiellement à :

- Concilier les activités récréotouristiques et culturelles avec les composantes naturelles, patrimoniales et rurales;
- Privilégier une planification structurée du domaine récréotouristique et culturel selon une optique suprarégionale;
- Considérer ces activités comme une fonction économique de base pour notre région.

3.4.1 Développer l'activité récréotouristique pour mieux desservir les besoins en loisirs, sports, divertissement, détente et enrichissement culturel (32-15-22.1 art. 4)

- Identifier les secteurs suivants comme des territoires récréatifs (voir plan 4) :
 - Les rives vacantes de la rivière Richelieu et du bassin de Chambly;
 - Le canal de Chambly;
 - Le Fort de Chambly;

- Les descentes et les quais fédéraux ou municipaux aux abords de la rivière Richelieu, inscrits à l'intérieur des périmètres d'urbanisation;
 - Les terrains de l'ancienne carrière du ministère des Transports du Québec aux abords du mont Saint-Hilaire;
 - Le centre de conservation de la nature du mont Saint-Hilaire;
 - Les golfs;
 - Les marinas et les haltes aux abords de la rivière Richelieu sur notre territoire;
 - Le corridor de la rivière Richelieu;
 - Les terrains adjacents à la rue de l'Industrie à Beloeil, aux abords des bretelles de la sortie 112 de l'autoroute Jean-Lesage et de la rivière Richelieu.
- Identifier les secteurs suivants comme des territoires ayant un potentiel récréatif :
 - L'île Fryer et les chenaux de la Rivière Richelieu à Carignan et à Chambly.
 - Identifier les noyaux villageois et patrimoniaux comme étant des secteurs de type récréotouristique.

3.4.2 Assurer la sécurité sur la rivière Richelieu, en encadrant la navigation de plaisance

- Mettre sur pied des mécanismes d'encadrement visant une exploitation douce de la rivière Richelieu.
- Favoriser un usage sécuritaire de la rivière Richelieu par la mise en place d'une patrouille nautique.
- Articuler la navigation de plaisance en fonction de l'activité urbaine et des noyaux villageois.
- Maintenir la présence des jauges de dégagement pour les embarcations à la hauteur du chenal de la rivière Richelieu, en bordure des ponts.
- Évaluer la nécessité d'offrir des facilités pour le dématage sur la rivière Richelieu, à la hauteur du pont de la route 116.

3.4.3 Favoriser l'accessibilité aux rives (32-15-22.1 art. 4)

- Remettre en état les descentes et les quais fédéraux et municipaux aux abords de la rivière Richelieu.
- Récupérer et aménager le maximum de rives pour des fins publiques, puisqu'une bonne partie est encore vacante.
- Les rives actuellement aménagées pour des fins publiques doivent le demeurer.
- Rester attentif et participer au projet du Grand Montréal Bleu
- Favoriser le développement intégré d'équipements nautiques, aux abords de la rivière Richelieu.;

3.4.4 Privilégier l'activité de plein air

- Protéger les milieux boisés, tout en permettant des activités récréatives légères compatibles avec le rôle écologique que jouent ces milieux.
- Considérer la « Route Verte » comme la priorité régionale en matière d'organisation du réseau cyclable :
 - Reconnaître la promenade riveraine du bassin de Chambly;
 - Favoriser le prolongement de la « Route Verte ».
- Favoriser la réalisation d'un réseau polyvalent de pistes de randonnée (cyclable et pédestre) le long de la rivière Richelieu, sur les routes 223 et 133, en privilégiant la route 223 à cause de ses composantes paysagères. En territoire affecté agricole, intégrer les aménagements cyclables à l'intérieur de l'emprise des routes; tenir compte de la Route Verte lors de la planification du réseau.
- Reconnaître les routes 133 et 223 comme des secteurs d'intérêt esthétique. Octroyer aux routes 133 et 223 un caractère de routes panoramiques, en les reconnaissant comme des secteurs d'intérêt esthétique.
- Identifier, créer et mettre en valeur des sites d'observation, dans des secteurs particuliers, le long des routes panoramiques 133 et 223.
- Reconnaître aux secteurs suivants une affectation récréative :
 - Les terrains de golf;
 - Les terrains de l'ancienne carrière du ministère des Transports, aux abords du mont Saint-Hilaire;

3.4.5 Sauvegarder et mettre en valeur les éléments et les ensembles de nature patrimoniale

- Affecter les ensembles suivants comme des secteurs d'intérêt patrimonial (voir plans 23 à 32) :
 - Les ensembles patrimoniaux;
 - Les ensembles villageois;
 - Les ensembles ruraux;
 - Les ensembles et les sites reconnus, soit par le ministère des Affaires culturelles ou par Parcs Canada.
- Préserver le caractère particulier de certains milieux en établissant des normes d'aménagement, telles que l'architecture, la trame urbaine, les caractéristiques particulières d'implantation en milieu rural, etc.
- Maximiser l'utilisation des stationnements à caractère communautaire.
- Promouvoir les activités historiques qui ont marqué la vallée du Richelieu (patriotes, épopées militaires, navigation marchande, etc.).

3.4.6 Favoriser l'implantation et l'expansion des équipements et des services récréotouristiques et culturels

- Faciliter l'implantation de services et d'équipements de faible envergure en secteur patrimonial, en particulier.
- Identifier, en milieu agricole, des secteurs propices à l'implantation d'activités récréotouristiques et culturelles.
- Encourager la mise en place d'un réseau de gîtes touristiques et de séjours à la ferme.
- Permettre les gîtes touristiques et les tables champêtres, tels que définis aux notes 1 et 2 du tableau 1 de l'article 4.5.3 du parti d'aménagement.
- Maintenir une structure de promotion des activités récréotouristiques.
- Identifier les secteurs propices aux activités touristiques axées sur l'agriculture (agro-tourisme).
- Reconnaître le secteur d'activités récréatives et touristiques existant, à proximité du noyau villageois de Saint-Jean-Baptiste par une aire d'affectation villégiature (voir plan 11).
- Protéger les vergers à des fins récréo-touristiques, dans le respect de leur vocation agricole première.

3.5 PLANIFIER L'ORGANISATION DU TRANSPORT TERRESTRE

Consiste essentiellement à (32-12-17.1 art 26):

- Améliorer le transport en commun;
- Structurer le développement urbain selon une approche intégrée de type « aménagement-transport »;
- Améliorer la mobilité des déplacements à l'intérieur la MRC, ainsi qu'avec les territoires limitrophes;
- Appuyer les efforts en vue de maintenir l'intégrité et la pérennité des infrastructures de transport;
- Conserver la vitalité de la région.

3.5.1 Augmenter et améliorer les déplacements effectués en transport en commun (32-12-17.1 art 27)

- Développer un plan de transport collectif au niveau régional;
- Miser sur le transport collectif pour maintenir les liens avec la MRC Les Maskoutains et les agglomérations de Longueuil et de Montréal;
- Optimiser les stationnements incitatifs existants, en particulier ceux reliés aux aires TOD optimales et aux corridors de transport métropolitain;
- Accroître la densité d'occupation de la fonction résidentielle dans les secteurs situés à l'intérieur des aires TOD optimales et les corridors de transport métropolitain;
- Harmoniser les circuits d'autobus locaux et régionaux;

- Faire pression, de concert avec les principaux partenaires, pour améliorer la desserte de transport en commun dans l'axe du pont Champlain;
- Établir la priorité à accorder au transport collectif par rapport à l'automobile pour les routes 112 et 116;
- Poursuivre la mise en place de voies réservées sur les routes 112 et 116;
- Accroître la desserte par trains de banlieue vers Montréal;
- Favoriser la communication des informations entre les intervenants qui œuvrent en aménagement du territoire (MRC et municipalités) et en planification du transport en commun (CIT, AMT, etc.);
- Assurer une intégration harmonieuse des infrastructures de transport en commun;
- Demander aux CIT d'évaluer la possibilité d'établir un lien de transport collectif entre Belœil et Chambly, en vue d'améliorer l'accessibilité de certains points de services institutionnels, tels que le CLÉ, le CLD, la MRC, etc.;
- Identifier les aires TOD optimales et les corridors de transport en commun métropolitain structurants;
- Contribuer à hausser à trente pourcent (30 %) la part modale des déplacements effectués en transport en commun, durant la période de pointe du matin, d'ici 2021 et à trente-cinq (35 %), d'ici 2031;
- Étudier de nouveaux corridors de transport en commun métropolitain structurants, dans la perspective d'accroître l'utilisation de ce mode de déplacement;
- Favoriser la collaboration entre les autorités organisatrices de transport et la MRC, afin d'améliorer un meilleur arrimage entre l'aménagement et le transport, notamment le long des corridors de transport métropolitain.

3.5.2 Améliorer la fluidité des déplacements sur le réseau routier régional et métropolitain (32-12-17.1 art 27)

- Identifier et hiérarchiser le réseau routier régional et métropolitain (voir plan 5);
- Maintenir la vocation régionale des routes 112 et 116;
- Élaborer un plan d'ensemble régional visant à maintenir la fonctionnalité de la route 116;
- Favoriser la mise en place d'outils pour gérer la circulation;
- Maintenir la fluidité et la fonctionnalité des autoroutes (10, 20 et 35) et des routes nationales (112, 116, 133 et 223) en permettant l'implantation de nouvelles intersections seulement dans le cadre de plans globaux d'aménagement;
- Préserver la fonctionnalité des routes d'accès aux autoroutes, en limitant les accès privés sur les routes suivantes : rue Bernard-Pilon, rue Fréchette, rue Grande-Allée et la rue Saint-Jean-Baptiste;

- Prévenir la détérioration des routes 112, 116, 133 et 223 en particulier;
- Adhérer aux réseaux de camionnage des municipalités afin de limiter les coûts d'entretien des routes;
- Améliorer, à court terme, le service des traverses par bac dans la partie nord de la MRC, plus particulièrement au niveau des accès;
- Prévoir la réalisation d'un accès sur l'autoroute 10, à la hauteur du boulevard Industriel à Chambly.

3.5.3 Faire de l'aéroport de Saint-Mathieu-de-Belœil l'unique site aéroportuaire sur notre territoire

- Développer des activités aéroportuaires sur le site de l'aéroport de Saint-Mathieu-de-Belœil.
- Affecter le site de l'aéroport de Saint-Mathieu-de-Belœil à des fins aéroportuaires et y permettre les fonctions et les usages compatibles.
- Conserver une part importante de l'affectation à des activités reliées directement au transport aérien.
- S'assurer que l'aéroport demeure destiné à un achalandage d'avions de type « léger ».
- Considérer les impacts d'un éventuel agrandissement de l'aéroport sur son voisinage, le cas échéant.
- Retenir l'aéroport de Saint-Mathieu-de-Belœil comme un élément de promotion économique pour notre région (industrielle, touristique, agricole).

3.5.4 Favoriser l'intégration des réseaux routiers locaux intermunicipaux

- Assurer l'intégration des réseaux locaux intermunicipaux en exigeant que des ententes interviennent entre les municipalités concernées.

3.5.5 Définir le réseau cyclable régional: (32-11-10 art 2 et 3)

- Établir le réseau cyclable régional en fonction des réseaux locaux existants et prioriser des interventions visant à créer des voies cyclables structurantes et sécuritaires. La route du Richelieu, telle que reconnue par le gouvernement, soit les abords des routes 133 et 223, ainsi que le corridor de la route 116, sont des axes dont leurs développements doivent être privilégiés (voir plan 6).
- Lors d'interventions majeures sur les voies de circulation automobile partagées avec le réseau cyclable régional, prévoir, dans la mesure du possible, des aménagements spécifiquement conçus afin d'assurer la sécurité des cyclistes. Pour ce faire, dans le cadre d'un partenariat avec le ministère des Transports du Québec, la MRC préconise l'asphaltage des accotements d'une largeur additionnelle et l'implantation

d'une signalisation distinctive en bordure des routes suivantes :

- rue Bellerive/chemin Richelieu/rue du Rivage (route 223);
- chemin des Patriotes (route 133);
- boulevard Bernard-Pilon (route 229);
- route Yamaska (route 137);
- chemin Benoît/rang de la rivière Sud/route de Rougemont (route 227 et 229);
- boulevard Grande-Allée.

- Tenir compte des éléments naturels majeurs dans la planification du réseau cyclable régional (monts, rivières, etc.).
- S'arrimer aux réseaux cyclables extérieurs pour favoriser les liens suprarégionaux.
- Reconnaître le tracé de la « Route Verte » dans la planification du réseau cyclable régional.
- En territoire affecté « agricole », aménager le réseau cyclable à l'intérieur des emprises des voies de circulation.
- Reconnaître les pistes cyclables comme étant des infrastructures de transport et non comme des parcs linéaires.
- Favoriser la mobilité active au sein du territoire de la MRC, en améliorant et en sécurisant les liens et les accès vers les aires TOD optimales, les équipements de transport en commun et les pôles d'emploi. (32-12-17.1 art 29)

3.5.6 Améliorer la sécurité des déplacements sur le réseau routier régional tout en maintenant son rôle

- Identifier et reconnaître les secteurs dangereux suivants :
 - Route 116 à Belœil, aux intersections Lechasseur, Ledoux et Duvernay;
 - Intersection des routes 133 et Brunet à Mont-Saint-Hilaire;
 - Intersection des routes 133 et 137 à Saint-Denis-sur-Richelieu.
- Entreprendre des démarches auprès du ministère des Transports du Québec en vue de trouver conjointement une solution aux secteurs dangereux.

3.5.7 Établir un cadre normatif afin de régir l'implantation d'infrastructures majeures de transport des biens et des personnes. (32-12-17.1 art 29.1)

- Introduire des normes de localisation des pôles logistiques.

3.6 AMÉLIORER LA QUALITÉ DU PAYSAGE

Consiste essentiellement à :

- Confirmer et maintenir l'identité de la MRC;
- Consolider les diverses unités de paysages;
- Mettre en valeur les paysages particuliers.

3.6.1 Assurer la conservation de l'intégrité des composantes structurantes du paysage naturel, urbain, agricole, patrimonial et culturel sur tout le territoire de la M.R.C. (32-09-5 art. 23)

- Reconnaître et protéger les composantes structurantes suivantes constituant le paysage d'intérêt métropolitain (voir [plan 4.1](#)) (32-12-17.1 art 42)
 - Le mont Saint-Hilaire;
 - Le piémont du mont Saint-Bruno;
 - Les bois (l'affectation « conservation ») et les corridors forestiers métropolitains ;
 - La rivière Richelieu, le bassin de Chambly ainsi que les routes situées aux abords de ces éléments.
- Reconnaître et protéger l'intégrité des composantes paysagères suivantes d'intérêt régional (voir [plan 4.1](#)). (32-12-17.1 art 43)
 - Le chemin des Patriotes et la rue Richelieu (routes 133 et 223);
 - Le mont Rougemont;
 - Les ensembles villageois;
 - Les ensembles patrimoniaux;
 - Les ensembles ruraux.
- Reconnaître la valeur identitaire des composantes structurantes du paysage notamment par les avantages socio-économiques et la contribution à la biodiversité qu'elles procurent. De plus, maintenir également l'accès aux panoramas et aux points de vue d'intérêt métropolitain identifiés. (32-12-17.1 art 44)
- Protéger les paysages naturels du mont Saint-Hilaire contre toute intrusion du développement urbain, en identifiant une aire de transition paysagère.
- Apporter une attention particulière à l'affichage dans les secteurs suivants :
 - Chemin Ozias-Leduc à Mont-Saint-Hilaire et Otterburn Park;
 - Chemin de la Montagne à Mont-Saint-Hilaire;
 - Ensembles patrimoniaux, villageois et ruraux.
- Réduire les impacts visuels de certains ouvrages, tels qu'une carrière, une sablière, une centrale d'épuration des eaux usées, un bassin de rétention des eaux, un poste de

distribution électrique et certains usages industriels par l'implantation massive d'écrans végétaux (haies, bosquets, buttes végétalisées, etc.). (32-09-5 art. 24)

- Favoriser la création de corridors végétaux dans les emprises, le long des voies de circulation importantes. (32-09-5 art. 24)

3.6.2 Assurer la mise en valeur des composantes paysagères sur l'ensemble de la rivière Richelieu et le long des routes panoramiques et favoriser l'accessibilité des rives de la rivière Richelieu

- Créer et mettre en valeur des sites d'observation ponctuels le long de la rivière Richelieu.
- Identifier et mettre en valeur les panoramas d'intérêt métropolitain ainsi que les points de vue exceptionnels suivants (voir plan 4.1). (32-12-17.1 art 45)
 - Les abords du bassin de Chambly, en direction du mont Saint-Hilaire;
 - La rive ouest de la rivière Richelieu, en direction du mont Saint-Hilaire;
 - Le corridor de la route 116, en direction du mont Saint-Bruno;
 - Le corridor de l'autoroute des Cantons-de-l'Est :
 - a. En direction des monts Saint-Hilaire et Rougemont;
 - b. En direction du bois de Carignan-Brossard-La prairie.
- Valoriser la diversité et la qualité des composantes paysagères en réalisant une promenade riveraine polyvalente (sentiers cyclables et piétonniers) le long de la rivière Richelieu, du côté de la route 223.

3.6.3 Améliorer la qualité du paysage urbain des portions des routes 112 et 116 vouées à une affectation commerciale et / ou industrielle

- Contrôler l'implantation des bâtiments et l'aménagement paysager ;
- Améliorer la qualité architecturale des bâtiments, en établissant des objectifs et des critères appropriés.
- Mettre en valeur les corridors urbains des routes 112 et 116 par un aménagement paysager visant un encadrement visuel et une meilleure cohésion du paysage.
- Développer une image distinctive et homogène pour l'affichage commercial sur les routes 112 et 116.

3.6.4 Assurer et mettre en valeur les corridors autoroutiers (voir plan 4.1) (32-10-9 art.2 et 32-12-17.1 art 46)

- Identifier les autoroutes 10, 20 et 35 comme des corridors routiers d'accès à la grande région métropolitaine;
- Minimiser, le long des corridors autoroutiers, 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, en établissant des objectifs et des critères;
- Développer, le long des corridors autoroutiers, une image distinctive pour l'affichage notamment par le regroupement des enseignes commerciales des établissements situées à proximité des sorties/entrées.

3.7 AMÉLIORER LA QUALITÉ DES SERVICES PUBLICS

Consiste essentiellement à :

- Favoriser la consolidation du développement urbain ;
- Maintenir et accroître les services publics ;
- Optimiser la gestion de l'énergie ;
- Favoriser une intégration des services ;
- Contrôler les pollueurs du milieu ;
- Établir une planification pour la mise en place d'infrastructures ou de services.

3.7.1 Améliorer les infrastructures de production et de distribution en eau potable

- Identifier les réseaux de la R.A.I.B.R., de la R.I.E.V.R. et de la S.E.C.T.-eau.
- Maintenir une aire de protection autour des prises d'eau potable.
- Prévoir et délimiter des espaces suffisants, advenant un agrandissement des installations des centrales de traitement d'eau.
- Restreindre les pratiques et les usages susceptibles d'influencer la qualité de la nappe phréatique dans les secteurs non desservis par l'aqueduc.

3.7.2 Déterminer des méthodes de traitement et de valorisation des déchets

- Minimiser la dépendance à l'enfouissement sanitaire par des procédés de haute technologie, tels l'incinération ou le compostage, conjugués à la récupération.
- Identifier les secteurs d'affectation industrielle aptes à recevoir des usages axés sur la valorisation des déchets et exploitant des technologies de pointe.
- Favoriser le partenariat avec d'autres MRC pour la mise sur pied d'un système de haute technologie pour l'élimination des déchets.
- Prévoir les moyens de traitement nécessaires pour les boues d'usines d'épuration et les boues septiques.
- Demeurer attentif aux projets d'élimination et de valorisation des déchets prévus dans les MRC adjacentes.

3.7.3 Favoriser le regroupement des municipalités pour la mise en place d'usines d'épuration des eaux usées

- Identifier les centrales d'épuration existantes ou prévues (voir plan 7), tout en établissant des normes d'aménagement spécifiques aux méthodes retenues de traitement des eaux usées.
- Prévoir des distances séparatrices pour les usages résidentiels, en périphérie des centrales d'épuration des eaux usées.
- Établir, à moyen terme, des processus d'épuration pour les municipalités à caractère rural.
- Étudier la possibilité d'introduire le traitement des boues de fosses septiques aux centrales des eaux usées.

3.8 FAVORISER LA MISE EN VALEUR, LE PARTAGE ET LA PÉRENNITÉ DES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES COMMUNAUTAIRES RÉGIONAUX

(32-16-25 art. 2)

Consiste essentiellement à :

- Identifier les différents équipements et services communautaires ;
- Favoriser la mise en commun des équipements et des services communautaires ;
- Accorder une attention particulière au développement des réseaux majeurs et aux impacts sur le paysage ;
- Stimuler la réalisation de projets régionaux.

3.8.1 Santé et services sociaux

- Identifier les services de santé et services sociaux sur notre territoire.

- Ne pas tenir compte uniquement du territoire de la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu pour définir notre appartenance à un secteur pour les services de santé.

3.8.2 Équipements scolaires

- Identifier les commissions scolaires concernées.
- Identifier les écoles, les projets de construction et d'agrandissement d'écoles.
- Évaluer la possibilité d'intégrer le transport scolaire au transport collectif local.

3.8.3 Sécurité publique

- Identifier les services de police et d'incendie sur le territoire.
- Favoriser la mise en place d'une patrouille nautique.
- Évaluer la possibilité de dresser un plan d'urgence pour les endroits à risque.

3.8.4 Équipements culturels

- Identifier les équipements culturels sur le territoire.
- Favoriser la mise en commun des équipements culturels pour leur utilisation par la population et par divers organismes.

3.8.5 Équipements récréatifs

- Identifier les équipements récréatifs importants, tels que piscine intérieure, aréna, etc., sur le territoire.
- Favoriser la mise en commun des équipements récréatifs importants.

3.8.6 Réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunication

- Identifier les réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunication actuels et futurs.
- Accorder une attention particulière quant à l'implantation de tours de communication et leur territoire de desserte.
- Exiger l'implantation souterraine des réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunication, lors de la traversée sous la rivière Richelieu, sauf les équipements de la société Hydro-Québec.
- Toute traversée de la rivière Richelieu devra tenir compte de l'aspect patrimonial et récréotouristique des lieux.
- S'assurer de la diffusion auprès de la MRC et du public de toute information relative à un projet d'implantation d'un équipement de réseau majeur d'énergie et de télécommunication.
- S'assurer que l'implantation d'un réseau de transport d'énergie engendrera des répercussions positives pour les communautés locale et régionale.

3.8.7 Équipement de télécommunication

- Favoriser, tant en milieu urbain que rural, le développement d'équipements de télécommunication à haut débit;
- Tenir compte du principe de précaution pour des fins de santé et de sécurité publique, lors de l'implantation d'équipements de télécommunication;
- Implanter les équipements de télécommunication en tenant compte des enjeux sociaux, environnementaux et économiques, axés sur le développement durable et, lorsqu'implantés en zone agricole, minimisent leurs impacts sur l'agriculture. (32-09-4.1 art. 2)

3.8.8 Équipements régionaux (32-16-25 art. 2)

- Identifier les équipements et services communautaires régionaux sur le territoire.
- Favoriser le partage et la mise en commun équipements et services communautaires régionaux.
- Contribuer à la pérennité des équipements et services communautaires régionaux

3.9 MINIMISER LES RISQUES RELATIFS À CERTAINES CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES (32-12-17.1 art 48)

Consiste essentiellement à :

- Assurer la santé et la sécurité des personnes lors d'un sinistre;
- Limiter les effets liés à la récurrence et l'intensité des sinistres sur les biens;
- Minimiser les répercussions dues aux événements climatiques extrêmes.

3.9.1 Réglementer les secteurs à contraintes

- Prohiber l'implantation, l'extension et la réouverture des carrières et des sablières.
- Prévoir des mesures favorisant la réhabilitation des sites abandonnés d'extraction.
- Établir une zone tampon au pourtour des carrières et des secteurs d'éboulement de rocs sur le mont Saint-Hilaire, selon les résultats des études réalisées pour le compte de la ville de Mont-Saint-Hilaire, en 1992, en 1997 et en 2003 (Quéformat), et celles réalisées par le ministère de l'Énergie et des Ressources, en 1978.
- Prévoir des normes afin de régir les secteurs à risque de mouvements de sols dans les secteurs suivants :
 - De façon générale, sur le talus des cours d'eau;
 - De façon spécifique, aux abords des cours d'eau suivants :
 - e. Le ruisseau Voghel (voir plan 18);
 - f. Le ruisseau Voghel-Lusignan (voir plan 18);

- g. La rivière Richelieu; (voir annexe H) (32-16-27 art. 2a)
- h. La rivière l'Acadie;
- i. La rivière des Hurons.

- Affecter « récréation » le secteur du ruisseau Voghel, incluant le golf de Mont-Saint-Hilaire, comportant des restrictions d'aménagement inhérentes à la stabilité des sols;
- Régir les secteurs à forte pente et à risque d'éboulement en bordure du mont Saint-Hilaire où les activités et les constructions sont fortement limitées (voir plan 20);
- Régir les secteurs à risque d'inondation conformément à la Politique gouvernementale sur la protection des rives, du littoral et des plaines inondables (voir plan 19);
- Identifier les anciens dépotoirs afin d'y restreindre la construction, sauf s'il est démontré qu'il est sécuritaire d'y aménager des usages conformes à l'affectation dans laquelle ils sont inscrits (voir plan 21);
- Identifier les dépôts de déchet dangereux et prévoir des normes de sécurité (voir plan 21);
- Identifier, à l'aide des informations fournies par le ministère de l'Environnement, les terrains contaminés et les sites où des activités industrielles génèrent des déchets dangereux (voir plan 21);
- Évaluer la possibilité de conclure des ententes entre le gouvernement, les municipalités concernées et les propriétaires de lieux de dépôt des déchets dangereux, de terrains contaminés et des sites où des activités industrielles génèrent des déchets dangereux, touchant des mesures à entreprendre pour réhabiliter ces lieux;
- Prévoir des mesures d'éloignement réciproques par rapport à certains usages sensibles afin de prévenir des impacts générés par des sources potentielles de contraintes anthropiques.

3.9.2 Prévoir des mesures permettant de limiter les effets liés aux événements climatiques extrêmes

- 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;
- Développer des projets paysagers qui maximisent la perméabilité du sol ainsi que la capacité de rétention des eaux de surface;
- 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;
- Améliorer la stabilité des talus en bordure des rives des cours d'eau, afin de contrer les risques de mouvement du sol.

Le chapitre relié aux composantes du territoire de la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu permet de mieux saisir, au niveau spatial, les intentions d'aménagement établies à partir des objectifs et des finalités d'aménagement.

En premier lieu, nous abordons les grandes affectations (résidentielle, commerciale, industrielle, agricole, etc.) qui déterminent la fonction dominante prévalant dans le territoire. Pour chacune des grandes affectations du territoire, des fonctions compatibles (résidentielle, agricole, industrielle, etc.) et des usages compatibles (habitation unifamiliale, récréative légère, industrie légère, etc.) sont identifiés. Puisque ces fonctions et / ou usages sont facultatifs, il appartiendra aux municipalités, par l'entremise de leurs plans et règlements d'urbanisme, de retenir ou non une fonction ou un usage proposé, en considérant la fonction dominante et le caractère particulier du secteur visé.

Par la suite, il sera question de sujets spécifiques, tels que les périmètres d'urbanisation, l'organisation du transport terrestre, les zones et les éléments de contraintes, les secteurs d'intérêt particulier ainsi que les équipements et infrastructures.

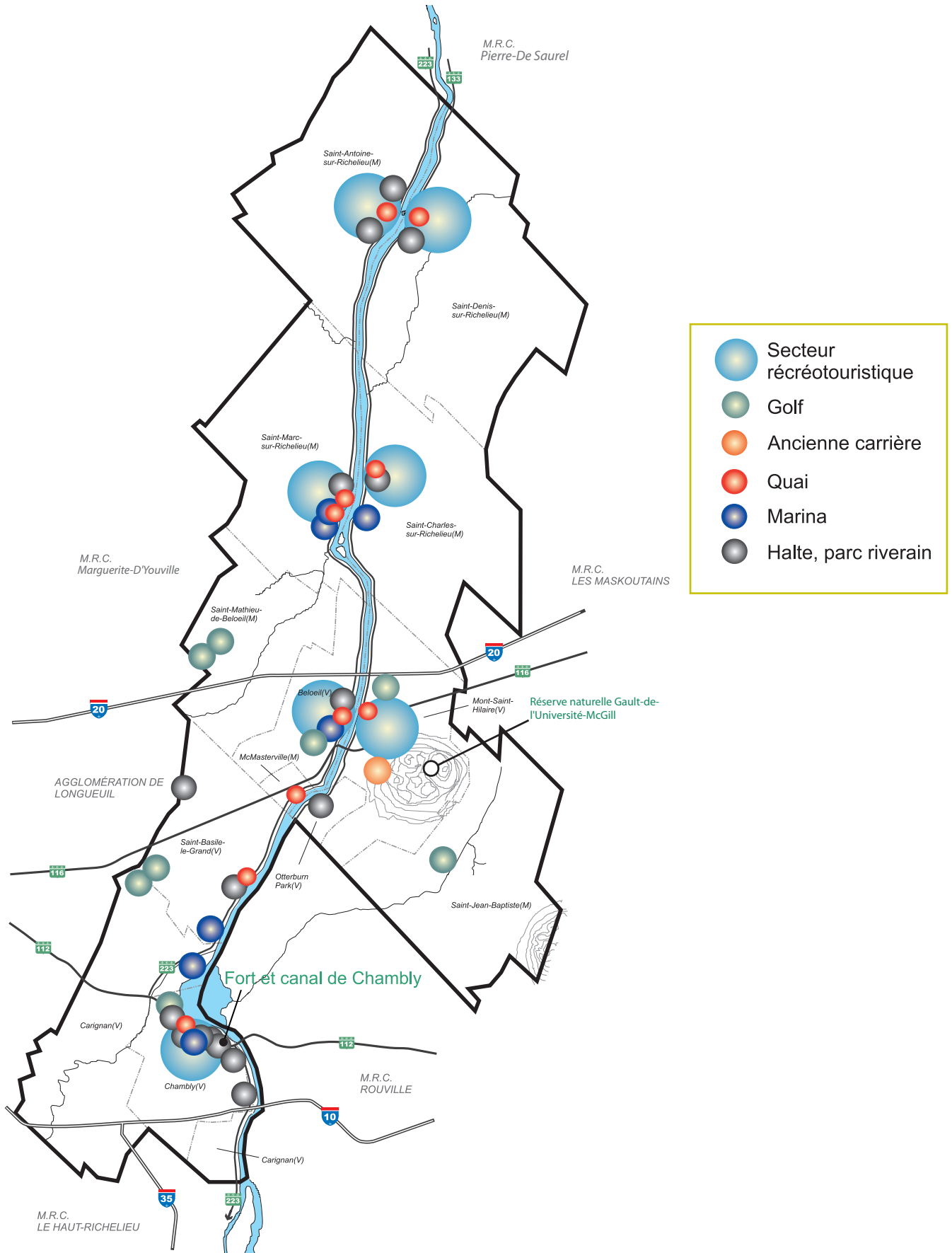
Afin de faciliter la compréhension et la conformité aux objectifs du Schéma d'Aménagement Révisé, les composantes sont présentées dans la carte intitulée : « Synthèse des grandes affectations du territoire » (annexe F) et dans les plans d'accompagnement particuliers.

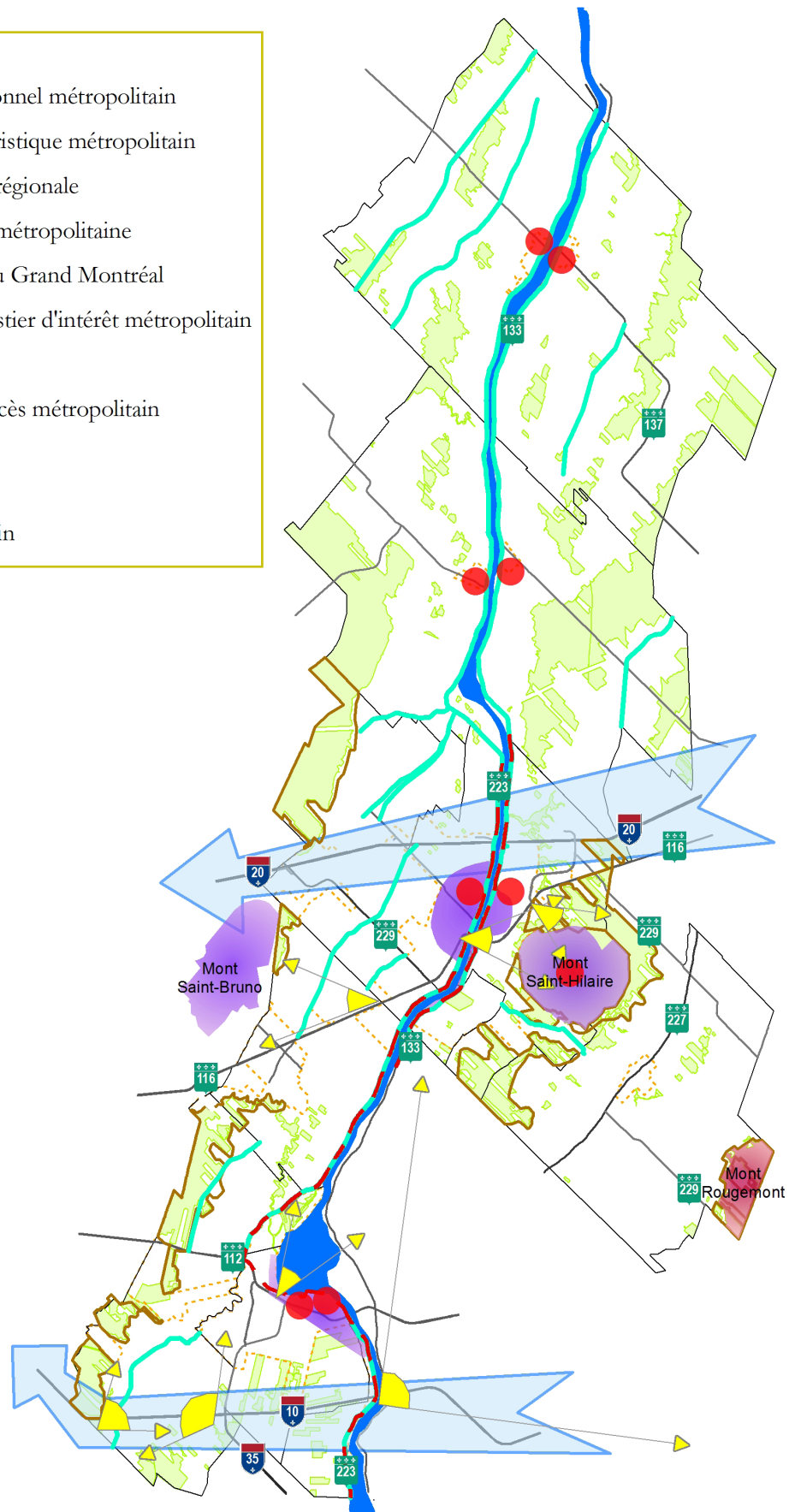
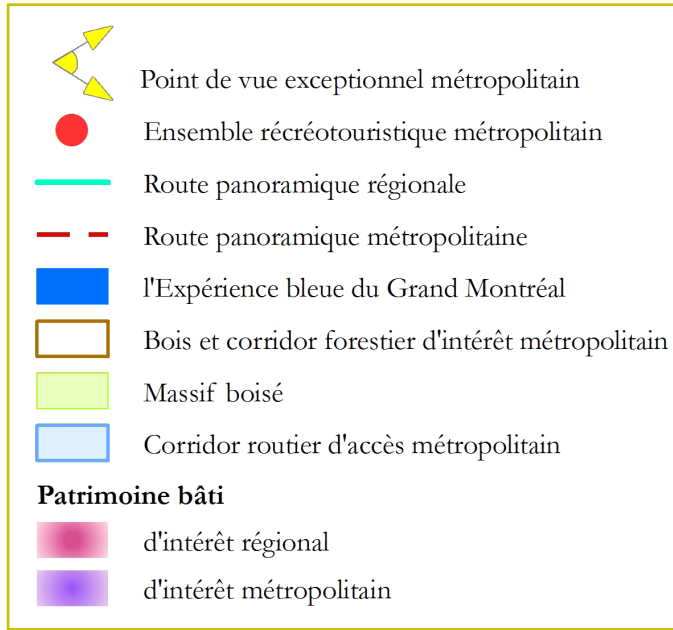
La délimitation des diverses composantes du territoire de la MRC correspond, en majeure partie, à des limites naturelles (cours d'eau, topographie, bois, etc.), administratives (municipales, gouvernementales, entreprises, etc.) ou cadastrales. Toutefois, étant donné l'échelle des plans utilisés et le caractère même d'un schéma d'aménagement, il ne nous apparaît pas souhaitable de définir avec précision les limites exactes de la plupart des composantes.

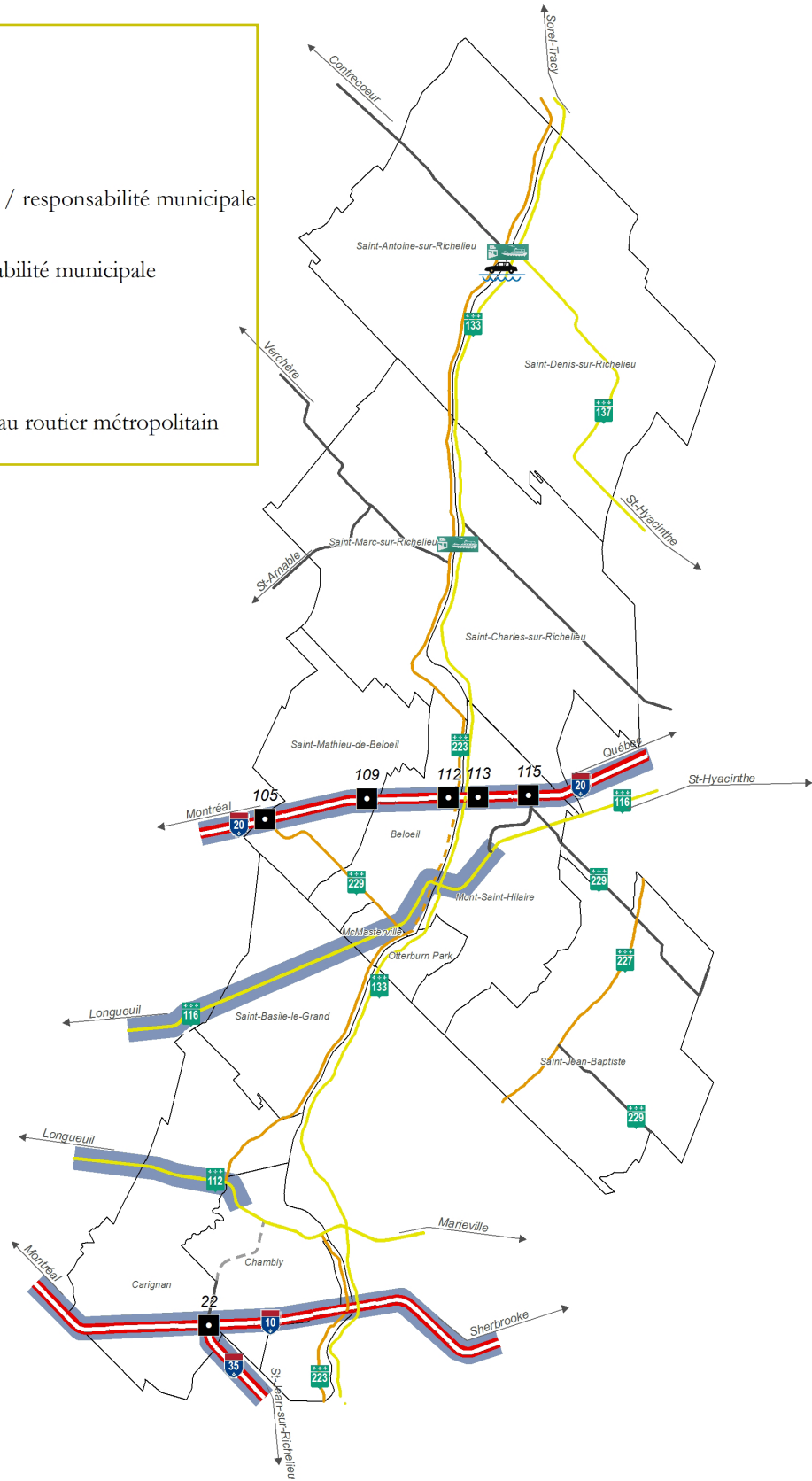
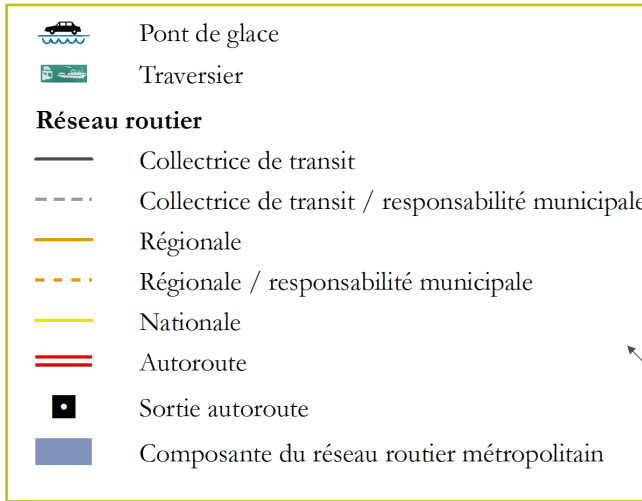
En conséquence, la MRC laisse aux municipalités le soin de délimiter précisément les diverses composantes du territoire eu égard à leurs plans et règlements d'urbanisme, en conformité avec le Schéma d'Aménagement Révisé et le document complémentaire.

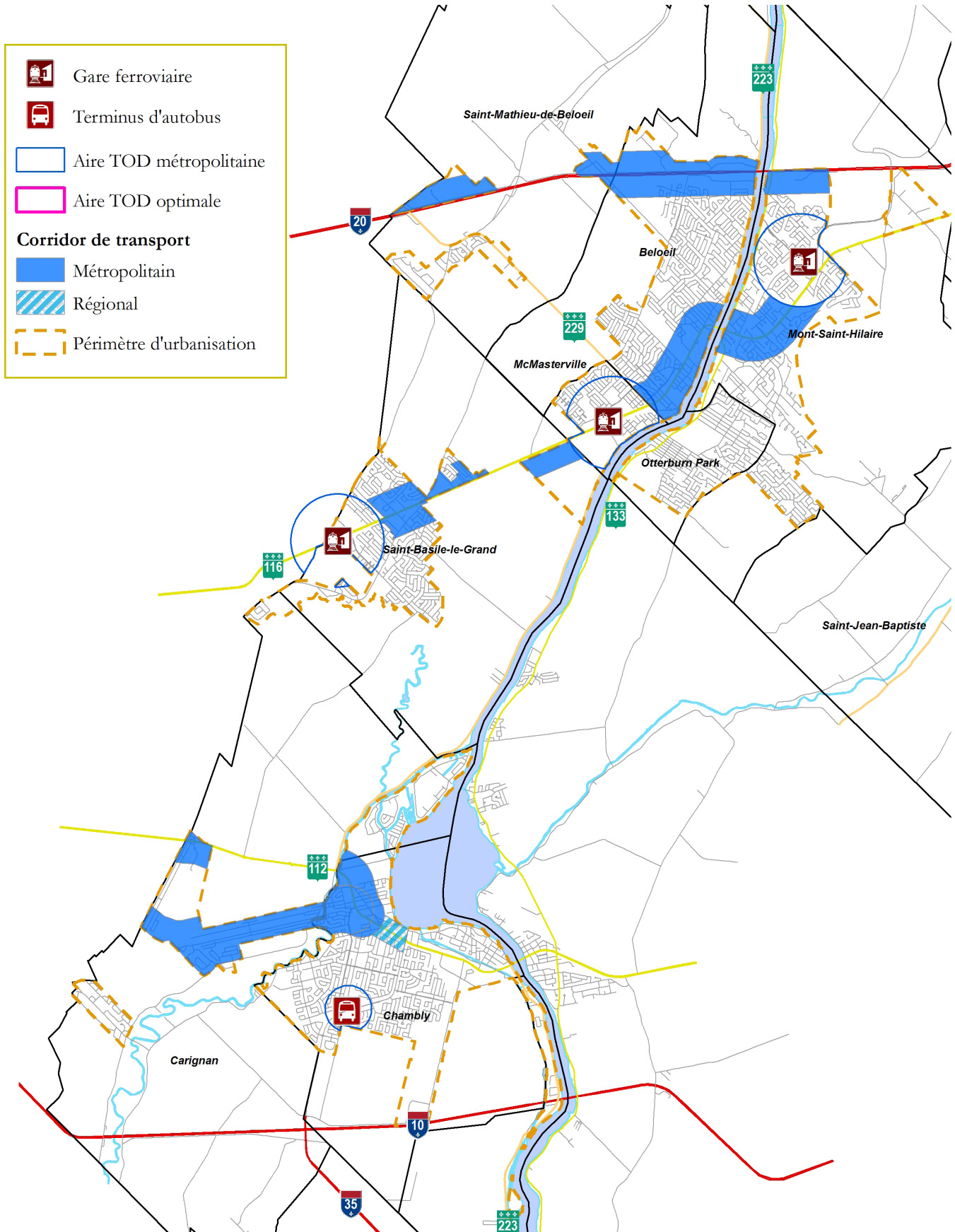
Au niveau des droits acquis (en regard d'un ouvrage, d'un lot, d'une construction ou d'un usage) qui viennent à l'encontre du Schéma d'Aménagement Révisé, il appartiendra à chacune des municipalités de définir les conditions particulières régissant ces droits. Toutefois, ces dernières devront concorder avec les dispositions du Schéma d'Aménagement Révisé et être restreintes à l'assiette de la propriété en titre à la date d'entrée en vigueur de la première génération du Schéma d'Aménagement, soit le 13 octobre 1988.











Aéroport

- Aéroport de Saint-Mathieu-de-Beloil

AMT

- Gare de train
- Terminus d'autobus
- Stationnement incitatif

Axe de rabattement d'autobus

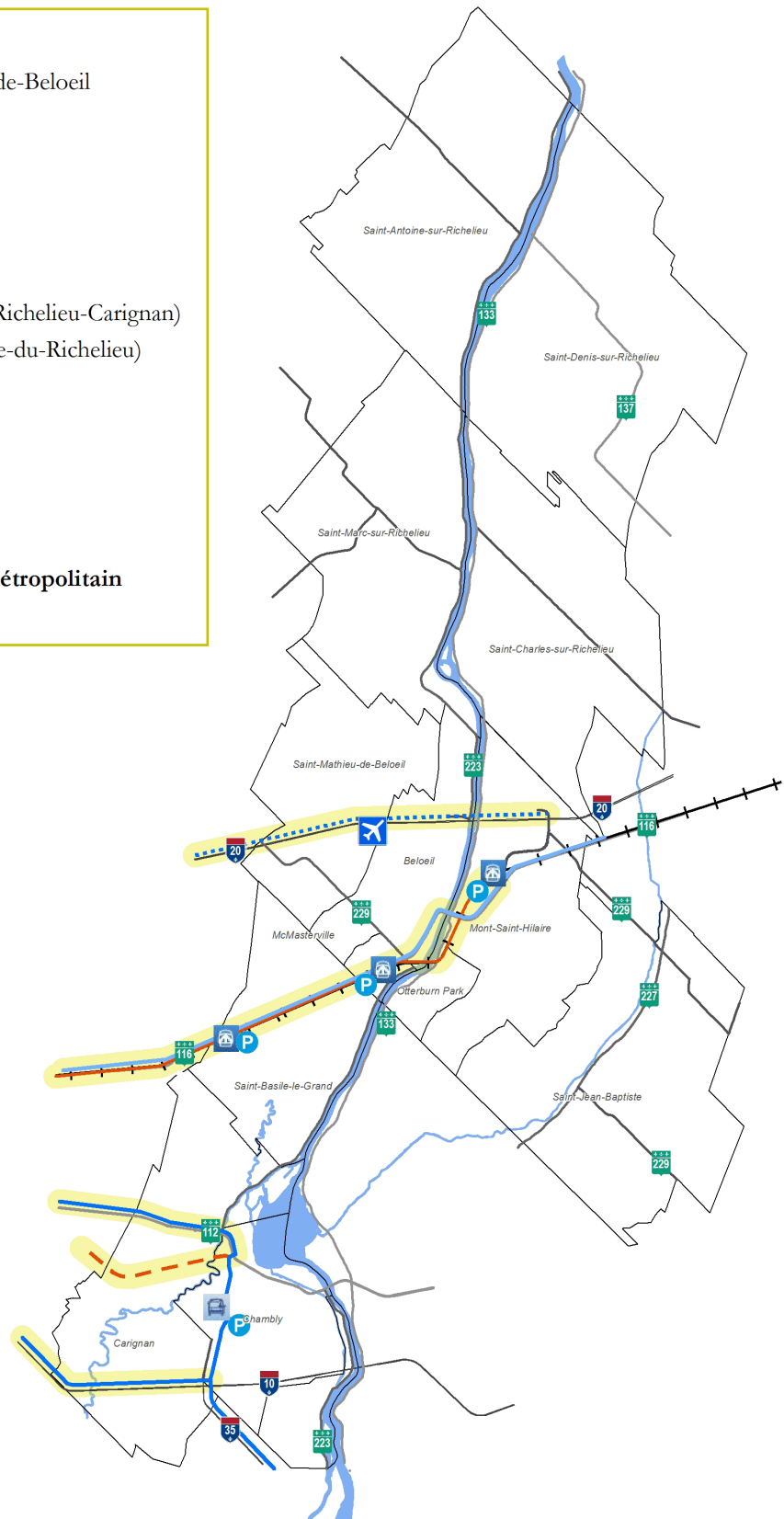
- En fonction (CIT Chambly-Richelieu-Carignan)
- En fonction (CIT de la Vallée-du-Richelieu)
- Corridor à l'étude

Chemin fer

- Train de banlieue
- Corridor à l'étude
- Chemin de fer

Réseau de transport en commun métropolitain

- Réseau de transport en commun métropolitain



- Réseau projeté**
- Priorité 1
 - Priorité 2
 - - Oka/Mont-Saint-Hilaire (CMM)
- Réseau régional**
- La route des champs
- Route verte**
- Piste cyclable du Canal de Chambly
- Réseau cyclable métropolitain**
-

