

## 5 . ÉLÉMENTS STRUCTURANTS

5.1	Organisation du transport terrestre	108
5.2	Zones et éléments de contrainte	112
5.3	Secteurs d'intérêt particulier	124
5.4	Équipements et infrastructures importants	134

## 5.1 ORGANISATION DU TRANSPORT TERRESTRE

Le territoire de la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu comporte un réseau de transport terrestre élaboré. La partie qui suit vise à établir le mode d'organisation que la MRC entend retenir, à moyen terme.

### 5.1.1 Classification du réseau routier supérieur (voir plan 5)

#### • Les autoroutes

Le réseau autoroutier comprend des voies de circulation rapide à accès limité ne comportant, sauf exception, aucun croisement à niveau. Dans la MRC, il s'agit des autoroutes 10 (des Cantons-de-l'Est), 20 (Jean-Lesage) et 35 (de la Vallée-des-Forts).

#### • Les routes nationales

Le réseau routier national comprend les routes numérotées de la MRC Il s'agit des routes 112 (boulevard Cousineau et Périgny), 116 (Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier), 133 (Chemin des Patriotes) et 137 (Avenue Yamaska).

#### • Les routes régionales

Le réseau routier régional comprend les routes numérotées de la MRC. Il s'agit des routes 223 (Rue du Richelieu, Chemin du Rivage et le Chemin Sainte-Thérèse), 227 (Rang de la Rivière Surd) et 229 (Rue Bernard-Pilon).

#### • Les routes collectrices

Les routes collectrices comprennent les voies de circulation pour véhicules qui permettent de bien accéder aux autoroutes et à certaines routes régionales. Il s'agit des voies suivantes :

- Boulevard Fréchette à Chambly (prolongement de l'autoroute 35 jusqu'à la limite du périmètre d'urbanisation), responsabilité M.T.Q.;
- Boulevard Fréchette à Chambly (depuis la route 112 jusqu'à la rue Kennedy), responsabilité municipale;
- Chemin Grande-Allée à Mont-Saint-Hilaire, responsabilité M.T.Q.;
- Rue Brunet à Mont-Saint-Hilaire (depuis la route 133 jusqu'à la bretelle d'accès), responsabilité M.T.Q.;
- Rue Saint-Jean-Baptiste à Belœil et à Saint-Mathieu-de-Belœil, responsabilité M.T.Q.;
- Chemin de l'Industrie à Belœil (depuis la route 223 jusqu'à la bretelle d'accès), responsabilité M.T.Q.;
- Chemin Benoit (route 229) à Saint-Jean-Baptiste et à Mont-Saint-Hilaire, responsabilité M.T.Q.;
- Chemin Normandin et rang des Petits-Trente à Saint-Jean-Baptiste, responsabilité M.T.Q.;
- Route de Rougemont (route 229) à Saint-Jean-Baptiste, responsabilité M.T.Q.;
- Rang des Soixante à Saint-Marc-sur-Richelieu, responsabilité M.T.Q.;
- Montée de Verchères à Saint-Marc-sur-Richelieu, responsabilité M.T.Q.;
- Chemin de la Pomme-d'Or à Saint-Antoine-sur-Richelieu, responsabilité M.T.Q.;

- Rue de l'Union / chemin Grand-Rang à Saint-Charles-sur-Richelieu, responsabilité M.T.Q.

### 5.1.2 Orientations

#### 5.1.2.1 Les autoroutes

Les autoroutes permettent aux véhicules de traverser rapidement et de façon sécuritaire le territoire de la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu. Parce qu'elles desservent une part importante du territoire québécois, il importe de conserver leur fonctionnalité. Pour ces raisons, aucun nouvel accès n'est préconisé, à court et à moyen termes, à l'exception de ceux énumérés à l'article 3.5. du parti d'aménagement.

#### 5.1.2.2 Les routes 112 et 116

Les routes 112 et 116, en milieu rural, évoquent un parcours autoroutier et, en milieu urbain, celui d'un boulevard. Les parties de ces routes inscrites à l'intérieur de la MRC jouent un rôle capital dans les déplacements quotidiens de la population, tant internes qu'externes. Pour ces raisons, il importe de maintenir la fonctionnalité et la fluidité de ces axes régionaux.

Pour ce faire, les tronçons en partie rurale ne devront faire l'objet d'aucun nouvel accès, intersection ou changement à la limite de vitesse. Les seuls aménagements reconnus seront ceux de nature à améliorer la sécurité des usagers, aux vitesses actuellement permises.

En ce qui concerne les tronçons en milieu urbain, une approche différente doit être retenue. À cet effet, compte tenu des vocations urbaines et commerciales qui y sont préconisées, la possibilité d'y aménager des accès ou des intersections devra être maintenue. Toutefois, cette possibilité se conjuguera au souci d'améliorer la fonctionnalité. Pour ce faire, les futures intersections devront être abordées selon une approche d'ensemble et la réglementation municipale devra être établie en conséquence.

Elle doit, prévoir que les accès respectent les exigences suivantes :

- Tout nouvel accès est clairement défini;
- Toutes les manœuvres d'accès doivent pouvoir se réaliser en marche avant;
- Lorsque possible, desservir plus d'un établissement.

D'autre part, l'aménagement de nouvelles intersections en milieu urbain pourrait être considéré, s'il s'inscrit dans une approche d'ensemble, conforme aux objectifs de maintien et d'amélioration de fonctionnalité des tronçons des routes concernées. Pour ce faire, un comité de gestion des interventions sur ces routes pourrait être créé. Finalement, une synchronisation des feux de circulation devra être réalisée en fonction des vitesses permises et être signalée aux usagers de la route.

### 5.1.2.3 Certaines routes nationales et régionales

Bien que les routes 223, 227 et 229 soient des routes rurales, elles jouent un rôle significatif pour les déplacements. De façon particulière pour les routes 133 et 223, puisqu'il s'agit des principaux liens nord-sud pour la MRC, certaines mesures devront être retenues afin d'assurer le maintien de la fonctionnalité de ces axes. Ainsi, les municipalités devront dorénavant limiter les constructions à caractère urbain et, particulièrement de type résidentiel, aux abords de ces routes dans leurs parties traversant la zone agricole. Toutes nouvelles constructions pour fins résidentielles devront être implantées à des distances de la route qui sont largement supérieures à la norme en milieu urbain, sauf aux endroits où la présence de la fonction résidentielle est déjà importante et homogène, auquel cas, l'intégration au cadre bâti sera prioritaire. De plus, les municipalités devront prévoir les normes nécessaires pour que les manœuvres d'accès à la route, par les véhicules, soient toujours possibles en marche avant.

Pour les autres routes régionales dont la fonctionnalité, il est fortement recommandé d'adhérer aux mesures précédentes.

### 5.1.2.4 Les routes collectrices

Ces routes, parfois de responsabilité locale, permettent de bien accéder aux autoroutes depuis les milieux urbains des municipalités. Puisque ces axes permettent un bon accès à l'échelle régionale, il importe de conserver cette fonction. Ainsi, les municipalités devront identifier, à leurs plans et règlements d'urbanisme, les mesures nécessaires pour conserver cette fonctionnalité, notamment eu égard aux développements urbains qui pourront s'y greffer; les accès et les intersections devraient être maintenus au minimum. À cet effet, un contenu normatif, s'inspirant des mesures préconisées pour les routes régionales, est fortement suggéré.

## 5.1.3 Hiérarchie

La fonctionnalité d'un réseau routier repose, en bonne partie, sur l'établissement d'une hiérarchie. Ainsi, il est opportun d'aborder cet aspect dans une optique d'ensemble, à l'échelle régionale. L'approche retenue présente la préséance que certains axes routiers peuvent avoir par rapport à d'autres.

### 5.1.3.1 Réseau autoroutier

Les composantes du réseau autoroutier sont au sommet de la hiérarchie. Par conséquent, la circulation sur les autoroutes a préséance absolue sur toutes autres routes.

### 5.1.3.2 Réseaux national et régional

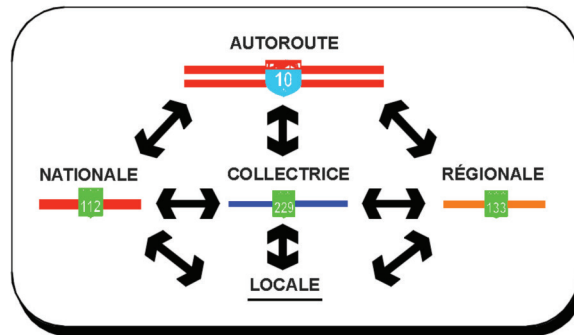
Les composantes des réseaux routiers national et régional sont au centre de la hiérarchie. Ils comprennent les grands axes interrégionaux de même que les liaisons entre les agglomérations urbaines principales et secondaires.

### 5.1.3.3 Routes collectrices

Aussi située au centre de la hiérarchie, cette partie du réseau constitue l'intermédiaire pour les déplacements vers le réseau autoroutier ou vers le réseau local.

Bien que de nombreuses composantes du réseau routier actuel de la MRC ne respectent pas la hiérarchie retenue, celle-ci sera dorénavant applicable aux nouvelles composantes venant se greffer au réseau existant (voir illustration 5).

## ILLUSTRATION 5 : HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU ROUTIER



## 5.1.4 Modes de transport

Les modes de transport se divisent essentiellement en deux (2) grandes catégories, soit le transport des personnes et le transport des marchandises. Chacune de ces grandes catégories comporte des sous-catégories.

### 5.1.4.1 Le transport des personnes

(32-12-17.1 art 17 et 32-12-17.1 art 33)

Avec une forte dominance de la fonction résidentielle de faible densité et un degré de dépendance élevé en matière d'emploi vis-à-vis le centre de la région métropolitaine, la MRC génère quotidiennement un nombre grandissant de déplacements individuels (voir le tableau C-11, à l'annexe « C »). De plus, la MRC a connu une importante progression de son parc automobile tandis que le réseau routier supérieur a fait l'objet de peu de développement.

En parallèle au transport par automobile, la MRC est desservie par un réseau de transport collectif par autobus, principalement dirigé vers Longueuil et le centre-ville de Montréal. Malgré une importante progression de son utilisation, ce service demeure toujours marginal par rapport à l'utilisation de l'automobile. Au service par autobus, s'ajoute le covoiturage, mais l'ampleur de ce mode de transport demeure actuellement méconnu. Depuis l'année 2000, un service de trains de banlieue dessert les municipalités de la partie centrale de la MRC avec, comme points d'entrée, trois gares situées sur le territoire des villes de Mont-Saint-Hilaire, de McMasterville et de Saint-Basile-le-Grand. Afin de planifier l'aménagement du territoire, en fonction des divers modes de transport en commun structurants, la MRC a identifié, dans le cadre de l'exercice de concordance au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM, quatre (4) corridors métropolitains.

Il s'agit du corridor de l'autoroute 20, desservant les municipalités de Mont-Saint-Hilaire, de Beloeil et de Saint-Mathieu-de-Beloeil; le corridor de la route 116, desservant les municipalités de Mont-Saint-Hilaire, de Beloeil, de McMasterville et de Saint-Basile-le-Grand; le corridor de la route 112, desservant les villes de Chambly et de Carignan, ainsi que le corridor de l'ancienne voie ferrée du CN, desservant également les villes de Chambly et de Carignan. Il faut noter que ce dernier corridor était autrefois exclusivement dédié au transport de marchandises. Les activités ont cessé en 2007 et le démantèlement des voies a été effectué en 2008. Le MTQ a acquis l'emprise en 2013, afin de possiblement la dédier à un futur projet structurant de transport en commun.

Malgré l'utilisation encore prédominante de l'automobile, un transfert modal progressif s'observe vers le transport en commun. Cependant, des efforts importants devront être consentis pour atteindre une part modale du transport en commun de trente-cinq pourcent (35 %) en pointe du matin. Même avec les objectifs ambitieux d'accroître de façon considérable l'utilisation du train et des autobus, l'automobile sera toujours utilisée dans la MRC, de façon prédominante, avec une part modale anticipée variant entre soixante-cinq pourcent (65%) et soixante-dix pourcent (70 %). Finalement, nonobstant le mode utilisé, une attention particulière devra être accordée à l'amélioration de l'état, de la fonctionnalité et de la sécurité des infrastructures majeures de transport, puisque plusieurs équipements de cette nature présentent des signes importants de désuétude.

Le dernier volet de l'organisation du transport des personnes, soit le transport actif, est encore souvent assimilé à une activité de loisir. Le vélo est de plus en plus utilisé pour des déplacements personnels, malgré la rareté des infrastructures sécuritaires spécialement dédiées à cet effet. Le MTQ a élaboré une politique du vélo et réserve des fonds pour l'aménagement

d'un réseau cyclable intégré. Sans identifier précisément les tracés et les emplacements pour d'éventuels parcours, des destinations intéressantes pour le cyclisme ont plutôt été identifiées, accordant ainsi une plus grande souplesse aux municipalités et au MTQ au moment de la réalisation de projets. La CMM a identifié, dans son plan d'action, certains réseaux cyclables d'intérêt métropolitain, afin de relier, de façon continue, diverses parties de l'agglomération. La MRC et les municipalités de Mont-Saint-Hilaire, de Beloeil, de McMasterville et de Saint-Basile-le-Grand participent à la mise en place du projet de piste cyclable Oka-Mont-Saint-Hilaire, qui vise à établir un lien est-ouest avec la reste de la région métropolitaine.

#### 5.1.4.1.1 Le transport scolaire

Le transport scolaire représente une composante significative des déplacements à l'intérieur de la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu. Pour l'année 2004-2005, quelque 9300 élèves sont transportés par sept (7) entreprises de transport scolaire afin de desservir les écoles de la Commission scolaire francophone Des Patriotes et celles de la Commission scolaire anglophone Riverside. Le budget annuel 2002-2003, alloué au transport scolaire pour l'ensemble des établissements primaires et secondaires privés et publics du réseau francophone et anglophone, s'établit à 13 100 000 \$.

#### 5.1.4.2 Le transport des marchandises

Le transport des marchandises, par des véhicules lourds, occasionne l'usure prématurée du réseau routier et constitue une préoccupation grandissante des municipalités, qui n'ont pas toujours les effectifs nécessaires pour l'entretien et la surveillance des routes.

L'identification du réseau supérieur, accessible aux véhicules lourds, a été complétée par les instances gouvernementales et municipales. La MRC insiste, auprès des instances concernées, afin qu'il soit respecté, notamment par la Sûreté du Québec qui assure la sécurité publique pour les municipalités dont la population est inférieure à cinq mille (5 000) habitants. De plus, la MRC est favorable au maintien du réseau ferroviaire qui traverse son territoire.

#### 5.1.5 Secteurs problématiques particuliers

Certaines parties du réseau routier de la M.R.C. présentent des éléments de problématique particuliers. Au niveau de la sécurité des usagers, on retrouve sur la route 133 deux (2) intersections reconnues comme dangereuses par le Département de santé communautaire (D.S.C.). Il s'agit d'abord de l'intersection des routes 133 et 137, au cœur du village de Saint-Denis-sur-Richelieu, cette configuration fait l'objet de plusieurs accidents. L'autre intersection est localisée à l'angle de la route 133 et de la rue Brunet, à Mont-Saint-Hilaire près de l'autoroute 20. La configuration des lieux et son degré d'achalandage seraient en cause.

TABLEAU 6.1 : DONNÉES SUR LE TRANSPORT SCOLAIRE

COMMISSION SCOLAIRE DES PATRIOTES (FRANCOPHONE) <sup>1</sup>			
NIVEAU DE L'ÉTABLISSEMENT	NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS	NOMBRE D'AUTOBUS	BUDGET ANNUEL (2002-2003)
Primaire	4 055	89	n.d.
Secondaire	4 037	89	n.d.
ÉTABLISSEMENT PRIVÉ (FRANCOPHONE) <sup>1</sup>			
NOM DE L'ÉTABLISSEMENT	NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS	NOMBRE D'AUTOBUS	BUDGET ANNUEL (2002-2003)
Collège Saint-Hilaire	558	-	n.d.
Total secteur francophone :	8 650	178	12 500 000 \$
COMMISSION SCOLAIRE RIVERSIDE (ANGLOPHONE) <sup>1</sup>			
NOM DE L'ÉTABLISSEMENT	NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS	NOMBRE D'AUTOBUS	BUDGET ANNUEL (2002-2003)
Cedar Street, Belœil	192	6	n.d.
Mountainview, Otterburn Park	247	9	n.d.
William Latter, Chambly	255	7	n.d.
Total secteur francophone :	694	22	600 000 \$
Total pour la M.R.C. :	9 344	200	13 100 000 \$

1) Données pour l'année 2004-2005

Des solutions à l'aménagement de ces intersections dangereuses devront être mises de l'avant par le MTQ, tout en respectant les finalités établies, notamment en ce qui concerne la protection des ensembles patrimoniaux et la fluidité des déplacements.

Un autre élément de problématique concerne la traversée de la rivière Richelieu par les véhicules routiers, et plus particulièrement dans la partie nord de la MRC La traversée de la rivière s'avère compliquée, puisqu'aucun pont n'existe entre l'autoroute 20 et la ville de Sorel, dans la M.R.C. Pierre-De Sorel, soit sur une distance d'environ soixante kilomètres (60 Km). Certes, des services de traversiers sont présents dans les villages, mais ceux-ci ne sont pas en mesure d'assurer un service hivernal. C'est donc durant cette période que la véritable problématique se présente et elle est beaucoup plus évidente depuis quelques années. Le service des ponts de glace n'est plus assuré par les municipalités riveraines. Il s'agira donc de déterminer le degré de nécessité de ces ponts de glace avant d'entreprendre des démarches pour rétablir le service.

#### 5.1.6 Contraintes occasionnées par l'usage de certains axes routiers

L'achalandage élevé sur certains axes routiers a des répercussions souvent négatives sur l'aménagement du territoire, notamment au niveau sonore. On retrouve dans la MRC plusieurs axes routiers susceptibles d'occasionner de telles répercussions, surtout par rapport aux fonctions résidentielles. Il s'agit de l'autoroute 20 et des routes 112 et 116.

Parce que l'urbanisation de la MRC tend à se rapprocher de ces axes routiers, les municipalités devront prévoir les mesures nécessaires pour éviter les répercussions sonores négatives sur les milieux sensibles, tels que les zones résidentielles.

Il s'agit d'assurer au citoyen un milieu de vie raisonnablement paisible, du moins en atténuant les désagréments causés par un achalandage routier intense.

Toutefois, parce que les périmètres d'urbanisation de la MRC s'articulent souvent selon la présence d'axes routiers fortement achalandés, des mesures particulières d'aménagement

du territoire doivent être prévues, pour contrer ces effets négatifs; faute de quoi, d'importantes superficies disponibles au développement urbain pourraient ne pas être pleinement mises en valeur.

L'encadrement normatif, concernant le développement urbain à proximité des axes routiers, est inclus au document complémentaire.

### 5.1.7 Harmonisation des réseaux intermunicipaux

Parce que les milieux urbains ne cessent de croître, certaines municipalités voient leur développement atteindre leurs limites territoriales. Dans de telles situations, il importe d'assurer une cohérence en matière de circulation de véhicules et des attentes de la population qui réside à proximité de limites territoriales.

Pour y arriver, un rôle d'instigateur de la concertation intermunicipale est retenu pour la MRC, en matière de planification du réseau routier local. Aussi, les municipalités devront prévoir les emplacements approximatifs des réseaux routiers qui s'achèment vers les limites municipales. Ceux-ci devront être accompagnés des documents nécessaires pour obtenir l'accord de chacune des municipalités concernées. Dans ce contexte, le rôle de la MRC n'en est pas un d'arbitre, puisqu'il se limite au constat de l'entente et non à son évaluation.

Cette entente devra être entérinée par chacune des municipalités concernées et portera sur l'emplacement et le rôle hiérarchique de la voie de circulation prévue.

### 5.1.8 Aménagements particuliers

Bien que le Schéma d'Aménagement n'inclue pas de projets particuliers pour l'organisation des réseaux locaux, il peut cependant être opportun d'y prévoir des aménagements sur les réseaux de juridiction provinciale.

À cet effet, la MRC préconise une intervention spécifique sur le réseau routier provincial, à savoir :

- la réalisation de bretelles d'accès (entrée / sortie) sur l'autoroute 10, à la hauteur du boulevard Industriel à Chambly, seulement sur la travée nord (direction Montréal).

## 5.2 ZONES ET ÉLÉMENTS DE CONTRAINTES

Les zones et éléments de contrainte correspondent à des secteurs spécifiques, où l'occupation du sol est soumise à des restrictions, compte tenu des particularités du milieu naturel (zones de contrainte), des activités ou des implantations particulières (éléments de contrainte).

La MRC identifie cinq (5) zones et douze (12) éléments de contrainte découlant d'une préoccupation de sécurité publique et de la présence de risques particuliers.

### 5.2.1 Zones de contrainte

#### 5.2.1.1 Les rives et le littoral

La M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu comporte un réseau hydrographique étoffé où dominent les rivières Richelieu et L'Acadie ainsi que le lac Hertel. Une quantité importante de cours d'eau secondaires sont identifiés et réglementés en vertu des dispositions du Code municipal et / ou de la Loi sur les cités et villes. Ces cours d'eau sont régis par des règlements, des actes d'accord ou des procès-verbaux.

La protection des rives et du littoral des lacs et des cours d'eau devient urgente, étant donné le rythme accéléré de dégradation de ces milieux résultant d'interventions peu contrôlées et, le cas échéant, d'un achalandage nautique en croissance. Régulièrement, des problèmes d'érosion ou de glissements de terrain sont relevés sur les rives et les solutions apportées ne sont pas toujours en harmonie avec le milieu naturel.

Parce que la MRC a énoncé sa volonté de protéger les milieux naturels et les écosystèmes significatifs de son territoire et aussi, parce que les rives des cours d'eau sont des milieux où l'équilibre physique est fragile, il s'avère nécessaire qu'un encadrement réglementaire minimal soit maintenu.

Conséquemment, le cadre réglementaire que retiendront les municipalités devra respecter les objectifs suivants :

- Conserver ou tendre vers le rétablissement du couvert végétal;
- Limiter la construction et les ouvrages sur les rives;
- Permettre la réalisation de travaux de stabilisation, seulement lorsqu'un problème d'érosion doit être enrayeré;
- Maintenir ou rétablir le caractère naturel de la rive, seulement par des travaux de stabilisation.

Les exigences minimales à respecter en matière de contenu réglementaire sont énumérées au document complémentaire.

D'autre part, un autre volet de la gestion des milieux hydriques devra éventuellement être abordé plus en profondeur. Il s'agit en fait des responsabilités conférées aux diverses instances ou structures municipales eu égard à la gestion des cours d'eau réglementés.

Malgré la volonté d'instaurer une structure de gestion des cours d'eau à l'échelle régionale, il n'en demeure pas moins que d'autres aspects devraient aussi être abordés. Rappelons seulement que la majorité des cours d'eau réglementés ont été aménagés et entretenus pour des fins agricoles, alors que plusieurs jouent un rôle significatif dans le drainage des milieux urbains.

Ainsi, en plus des responsabilités conférées par le Code

municipal et la *Loi sur les cités et villes*, d'autres aspects, qui ne sont pas couverts par ces outils, devront éventuellement être considérés. Pensons seulement à la création de nouveaux cours d'eau drainant des milieux urbains ou encore des débits accrus par l'urbanisation.

Dans cet ordre d'idée, l'approche de gestion par bassins versants peut constituer une avenue intéressante. La MRC est convaincue que l'ensemble de la thématique des cours d'eau devra être abordé distinctement pour, éventuellement, identifier des orientations d'aménagement du territoire qui tiennent compte de cette préoccupation grandissante auprès des municipalités.

#### 5.2.1.2 Contraintes relatives aux glissements de terrain dans les dépôts meubles (32-16-27 art. 2b)

La MRC comporte plusieurs zones de contraintes relatives aux glissements de terrain dans les dépôts meubles. Il s'agit des secteurs adjacents aux ruisseaux Voghel et Voghel-Lusignan, à Mont-Saint-Hilaire (voir plan 18), ainsi que les secteurs adjacents à la rivière Richelieu, soit à Saint-Antoine-sur-Richelieu et à Saint-Denis-sur-Richelieu (voir cartes de l'annexe H).

Le premier secteur à être identifié a été celui du ruisseau Voghel ou communément appelé « Le Déboulis » à Mont-Saint-Hilaire. Ce secteur a historiquement connu de grandes coulées argileuses qui ont été répertoriées. La délimitation de la zone de contraintes est basée principalement sur le rapport de visite effectuée en 1978, par l'ancien ministère des Richesses naturelles du Québec, service de la géotechnique.

Ce secteur a depuis été exclu de la zone agricole permanente et a fait l'objet d'un aménagement récréatif extensif, soit un golf.

L'identification du second secteur, soit le ruisseau Voghel-Lusignan situé également à Mont-Saint-Hilaire, résulte pour sa part de photos aériennes datées de 1983 ainsi que de cartes topographiques de l'ancien ministère de l'Énergie et des Ressources du Québec.

Bien que la délimitation des zones des ruisseaux Vogel et Voghel-Lusignan est relativement sommaire, ces cartes sont les seules à servir de références valables. Toutefois, des limites plus précises et même différentes peuvent être retenues si elles sont appuyées par une expertise géotechnique qui prend en considération la sécurité des personnes et des biens.

Par ailleurs, en 2015, le ministère des Transports du Québec, de concert avec le ministère de la Sécurité publique du Québec, a réalisé une cartographie précise qui répertorie les zones de contraintes relatives aux glissements de terrain dans les dépôts meubles, situées majoritairement en bordure

de la rivière Richelieu. Celles-ci se situent généralement entre la rivière et les routes nationales 133 et la 223. Un cadre normatif exhaustif a également été élaboré, afin de régir les interventions projetées dans ces zones (voir annexe H).

Afin de minimiser les risques d'aléas dans les secteurs vulnérables aux glissements de terrain dans les dépôts meubles, les municipalités concernées doivent, moyennant le respect de certaines règles inscrites à l'article 1.4.2 du document complémentaire :

- régir en fonction du type de zone, des usages, des constructions, des ouvrages et de diverses interventions;
- conserver la couverture végétale de préférence ligneuse (arbres, arbustes) notamment dans les talus à pente prononcée;
- préconiser des aménagements axés principalement sur les espaces de verdure, tels que des aménagements récréatifs légers.

Finalement, les municipalités qui ne comportent pas de zone de glissement de terrain dûment identifiée doivent également prévoir une distance minimale de sécurité entre certains cours d'eau à débit important et une nouvelle construction à vocation résidentielle ou servant à accueillir une clientèle vulnérable (garderie, école, résidence pour personne âgée, etc.). Cette mesure transitoire a pour but de minimiser les risques associés aux contraintes de glissement de terrain, en attendant d'avoir une identification plus précise de ces zones. Les normes sur les distances à respecter sont édictées au document complémentaire, dans la section relative aux zones et éléments de contraintes, à l'article 1.4.2.

#### 5.2.1.3 Les zones d'inondation

La rivière Richelieu, omniprésente sur le territoire de la MRC, constitue un axe de confluence pour de nombreux cours d'eau. Par conséquent, elle doit absorber d'importants débits d'eau. Les caprices de notre climat font souvent augmenter de façon considérable et subite le niveau de la rivière Richelieu, plus particulièrement à la fonte des neiges. Ce phénomène occasionne parfois le débordement de la rivière, causant de sérieux dommages aux biens et aux propriétés des citoyens.

Parce que la rivière Richelieu requiert occasionnellement un espace additionnel pour assurer son écoulement et aussi, parce qu'il est de la responsabilité d'une municipalité d'assurer, dans la mesure du possible, un lieu sécuritaire pour l'implantation des résidences et des entreprises (les événements de 1996 au Saguenay en témoignent), il devient impératif pour la MRC de contrôler l'aménagement du territoire, face aux risques d'inondation.

Certaines parties du territoire de la MRC comportent des risques d'inondation connus. Elles sont essentiellement situées

aux abords des rivières Richelieu, L'Acadie et des Hurons et se présentent sous deux (2) ensembles :

- Les zones à risques élevés (probabilité d'une crue aux 20 ans);
- Les zones à risques faibles (probabilité d'une crue aux 100 ans).

Pour chacune des zones visées, des normes particulières sont définies au document complémentaire afin de contrôler l'utilisation du sol, la construction et les ouvrages (voir plan 19).

Les zones d'inondation de la rivière Richelieu ont été identifiées conjointement par les ministères québécois et canadien de l'Environnement sur des cartes intitulées : « Cartes du risque d'inondation, rivière Richelieu, province de Québec », réalisées en 1979 et révisées en partie en 1988.

Au nombre de cinquante-neuf (59), elles constituent les cartes officielles auxquelles la MRC se réfère. En ce sens, ces cartes sont déposées aux archives de la MRC et font partie intégrante du Schéma d'Aménagement (voir article 1.7.9 du document complémentaire).

Pour la rivière L'Acadie, une partie des zones a été cartographiée dans le cadre de l'exercice réalisé par les deux (2) gouvernements supérieurs, l'autre partie a été cartographiée par la MRC. Seules des zones à récurrence centenaire y ont été identifiées.

Pour la rivière des Hurons, la cartographie existante a été réalisée par la M.R.C. de Rouville, à l'époque où la rivière faisait partie de son territoire. Le contenu de cette cartographie est repris et endossé par la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu et, à l'instar de la rivière L'Acadie, seules les zones à faibles risques y ont été identifiées.

Les volontés régionales concernant les zones inondables visent essentiellement l'atteinte de deux (2) objectifs, à savoir :

- Maintenir l'espace nécessaire aux crues;
- Y interdire toute construction dans la zone d'inondation 0-20 ans.

Les détails, quant au contenu normatif minimal à prévoir par les municipalités, concernant les zones d'inondation, apparaissent à l'article 1.4.1 du document complémentaire.

### 5.2.1.4 Les zones à forte pente

Ces zones correspondent à des ensembles de terrains où la pente naturelle est abrupte, c'est-à-dire supérieure à vingt-cinq pourcent (25%). Localisées sur le mont Saint-Hilaire, leur identification et leur délimitation ont été établies à partir des cartes topographiques et des cartes d'aptitude des sols du ministère de l'Énergie et des Ressources, service de la géotechnique (voir plan 20).

Pour chacune des zones à forte pente, une approche particulière

d'aménagement devra être retenue à cet effet. La MRC préconise fortement la planification et la gestion de leur développement selon une approche d'évaluation qualitative.

Conséquemment, la planification du développement de ces secteurs pourrait être encadrée par des plans d'aménagement d'ensemble; tandis que les constructions individuelles pourraient être soumises à une procédure d'approbation des plans d'implantation et d'intégration architecturale.

Quoi qu'il en soit, les réglementations encadrant le développement de ces secteurs devront comporter des dispositions qui permettent le respect des critères suivants :

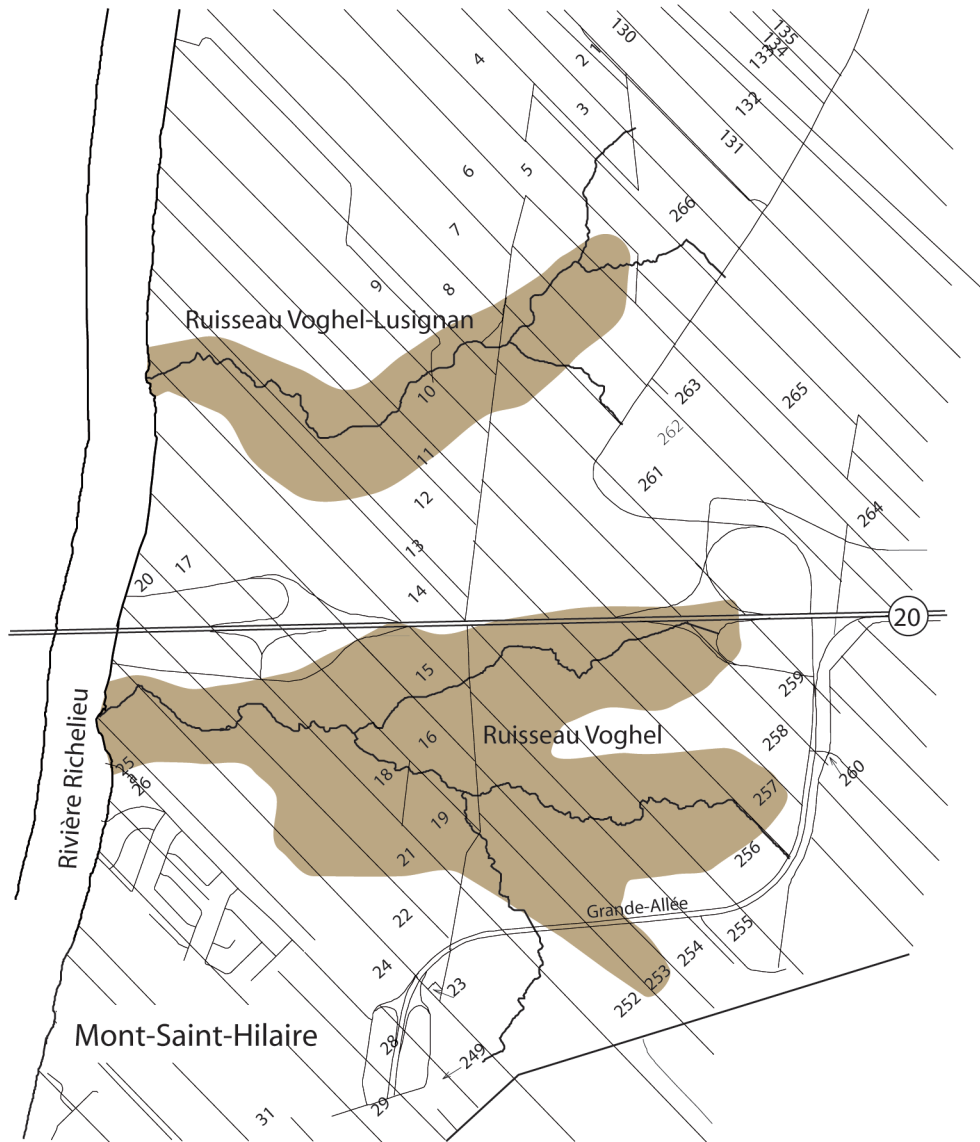
- Au niveau de l'ensemble d'un secteur :
  - La mise en valeur du panorama;
  - Un tracé de rues qui maximise la sécurité des usagers et minimise la rigueur de son entretien;
  - Des exigences cadastrales et de coefficient d'occupation au sol qui permettent une densité telle que les caractéristiques paysagères propres à ces milieux ne soient pas compromises, tant lorsque vu de l'intérieur du secteur que de l'extérieur.
- Au niveau des constructions individuelles :
  - Le maintien de la topographie naturelle du terrain;
  - Le maintien de la couverture végétale;
  - Des dégagements avant, arrière et latéraux établis en tenant compte des particularités de la pente du terrain et des percées visuelles;
  - Des exigences d'implantation et de construction qui visent la sécurité des occupants et la pérennité des bâtiments;
  - L'accès sécuritaire des véhicules aux voies de circulation, qui tient particulièrement compte des rigueurs du climat.

### 5.2.1.5 Les zones d'éboulement

Des deux (2) montagnes présentes sur le territoire de la MRC, seul le mont Saint-Hilaire comporte un risque d'éboulement, répertorié dans deux (2) zones distinctes. Ces zones sont situées aux abords de la paroi rocheuse et présentent des risques élevés de chute de blocs (voir plan 20).

La délimitation originale de ces secteurs a été établie selon des recommandations d'un rapport traitant du « Risque de chute de blocs au mont Saint-Hilaire », préparé en 1980 par le ministère de l'Énergie et des Ressources, service de la géotechnique. Toutefois, des études réalisées pour le compte de la ville de Mont-Saint-Hilaire, en 1992, en 1997 et en 2003 (Rapport numéro S-10838, réalisé par la firme Quéformat, intitulé : « Étude de la zone à risque d'éboulement, secteur E2, P30, H68 et H75 »), ont permis de mieux délimiter certaines parties des secteurs à risques. Ces quatre (4) études sont les seuls outils permettant l'identification et la délimitation des zones à risques de chute de blocs. Elles constituent la base selon laquelle ces







zones particulières sont reconnues.

Pour des raisons de sécurité, les normes à retenir par la municipalité devront faire en sorte que seront défendus toutes constructions ou ouvrages et, dans la mesure du possible, favorisant la conservation du couvert végétal.

Toutefois, des travaux ou ouvrages nécessaires à la desserte de la population pourront être réalisés sous la supervision des autorités municipales. On devra préalablement démontrer, à la satisfaction de la MRC, que les propriétés et les biens ne seront pas plus menacés qu'ils ne l'étaient avant l'intervention proposée.

## 5.2.2 Éléments de contrainte

### 5.2.2.1 Les sites d'extraction

Les sites d'extraction (carrières et sablières) occasionnent de sérieuses répercussions environnementales (érosion, eau, air et bruit) et paysagères. Ces sites présentent également des risques quant à la sécurité publique, tant au niveau des activités, qu'au niveau des matières qui y sont parfois entreposées.

On dénombre plusieurs sites d'extraction sur le territoire de la MRC, en opération ou non. Les sept (7) plus importants sont les suivants :

- Les deux (2) sites d'extraction sur le mont Saint-Hilaire ;
- Le site d'extraction à proximité de la route 112, à Carignan ;
- La carrière Jacques, à Saint-Antoine-sur-Richelieu ;
- La carrière Boisselle, à Saint-Antoine-sur-Richelieu ;
- La carrière de ciment Lafarge, à Saint-Jean-Baptiste ;
- La sablière Leclerc, à Saint-Jean-Baptiste.

Ces sites sont localisés aux endroits indiqués au [plan 21](#).

Parce que l'exploitation de ces sites, en opération ou non, n'est généralement pas accompagnée d'un programme de réaménagement et de réaffectation, la MRC considère que les plaies laissées par l'extraction sont trop importantes. De ce fait, aucune nouvelle exploitation remise en opération ou aucun agrandissement de sites d'extraction ne pourra pas être permis par les règlements municipaux.

Cependant, les dispositions qui précèdent ne sont pas applicables à la superficie des sites d'extraction ayant fait l'objet d'un permis d'exploitation, émis par les autorités gouvernementales compétentes, avant l'entrée en vigueur des présentes dispositions. Dans ce cas, la réglementation municipale devra prévoir une zone tampon, de dimension suffisante, pour assurer une cohabitation harmonieuse entre l'exploitation et les usages avoisinants.

### 5.2.2.2 Les points de captage pour l'eau potable

La MRC identifie quatre (4) prises de captage des eaux desservant plus de vingt (20) personnes sur son territoire. Il

s'agit des prises associées aux usines de filtration d'eau potable suivantes :

- Régie intermunicipale de l'aqueduc du Bas Richelieu (RAIBR), située au 737, chemin des Patriotes à Saint-Denis-sur-Richelieu et desservant une population d'environ 20 000 personnes ;
- Régie Intermunicipale de l'Eau de la Vallée du Richelieu (RIEVR), située au 1348, chemin des Patriotes à Otterburn Park et desservant une population d'environ 83 700 personnes ;
- Société d'exploitation de la centrale de traitement d'eau de Chambly-Marieville-Richelieu (Secteau), située au 3192, chemin Sainte-Thérèse à Carignan et desservant une population d'environ 28 000 personnes ;
- Ville de Carignan, située au 1717, rue des Roses (l'île Goyer) à Carignan et desservant une population d'environ 4 000 personnes.

Certaines dispositions spécifiques sont édictées à l'article 1.7.10 du document complémentaire afin de prévoir un cadre minimal de protection autour de ces prises. Le [plan 21](#) localise approximativement celles-ci.

### 5.2.2.3 Valorisation et élimination des déchets

La disposition des déchets représente une contrainte de taille pour les municipalités, particulièrement dans les milieux urbanisés. En raison des risques que peuvent présenter des sites d'élimination des déchets, des mesures spéciales doivent être prises, autant pour des raisons environnementales, écologiques et esthétiques, que pour la sécurité de la population ([voir plan 21](#)).

Présentement sur notre territoire, il n'existe pas de site, reconnu par le ministère de l'Environnement, pour l'élimination des déchets domestiques. La collecte des ordures ménagères pour les municipalités de la MRC est effectuée par quatre (4) entrepreneurs qui disposent des déchets dans quatre (4) sites d'enfouissement différents, localisés à l'extérieur du territoire, soit St-Nicéphore, Magog, Lachenaie et Ayers Cliff.

Par ailleurs, les coûts ans cesse croissants de la collecte des ordures ménagères et la sensibilité écologique de la population incitent les municipalités à identifier, à court terme, de nouveaux moyens pour disposer de leurs déchets domestiques. Bien que diverses solutions puissent être envisagées, la M.R.C. ne retiendra que des procédés de haute technologie qui valoriseront les déchets et, par le fait même, permettront de minimiser la dépendance vis-à-vis l'enfouissement sanitaire.

Les procédés de valorisation des déchets pourront être implantés dans les affectations industrielles de types 1 et 4.

De plus, certains sites aujourd'hui désaffectés doivent faire l'objet d'une identification, en raison des dangers potentiels

qu'ils représentent pour la population. Le relevé de ces sites a été effectué principalement à l'aide de l'Atlas environnemental, Environnement Québec, Direction régionale de Montréal, 1985, et par les municipalités (voir plan 21). Le ministère de l'Environnement a également indiqué que certains de ces sites sont dangereux pour l'environnement.

La MRC recommande fortement aux municipalités concernées d'évaluer tout projet d'implantation d'un site d'élimination des déchets, en tenant compte des variables suivantes, à savoir :

- Les impacts sur le milieu environnant que peut occasionner le transport des déchets vers le site proposé;
- La vocation possible des lieux advenant un changement d'usage.

### 5.2.2.4 Certaines pratiques agricoles

Avec plus de quatre-vingt-trois pourcent (83 %) du territoire (511 km<sup>2</sup>) protégé pour des fins agricoles, la MRC est appelée à conjuguer les pratiques agricoles avec une population de 100 000 personnes majoritairement établies dans les dix-sept pourcent (17 %) du territoire restant. Pour certaines pratiques, il devient nécessaire d'établir des mécanismes avec lesquels les municipalités allieront le droit de produire des agriculteurs avec la qualité de vie à laquelle s'attendent les résidents.

En ce sens, les normes minimales, concernant l'implantation des établissements de production animale, sont établies à l'article 1.3 et à l'annexe D du document complémentaire. D'autre part, parce que l'encadrement des méthodes de culture ne constitue pas un pouvoir conféré aux instances municipales, en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, aucune mesure visant à contrôler ou à restreindre les méthodes de pratiques agricoles n'est retenue au Schéma d'Aménagement (ex.: épandage de fumier, etc.).

Conséquemment, la cohabitation entre le milieu agricole et les citoyens se limite et devra se limiter à un cadre normatif pour l'implantation des établissements de production animale.

### 5.2.2.5 Les neiges usées (32-10-8 art.2)

Avec les sommes importantes investies dans la dépollution de la rivière Richelieu, les municipalités de la MRC ne peuvent pas continuer des pratiques contribuant aux charges polluantes de la rivière. Ainsi, depuis maintenant quelques années, des municipalités ont retenu des sites de dépôt de neiges usées.

De tels sites sont nécessaires dans un milieu où le réseau routier augmente sans cesse et où la disponibilité d'espace est de plus en plus restreinte.

On retrouve sur le territoire de la MRC des sites de dépôt de neiges usées à : (voir plan 21)

- Beloeil ;
- Chambly ;
- Mont-Saint-Hilaire ;
- Otterburn Park ;
- Saint-Basile-le-Grand.

Il faut noter que seuls les sites de Beloeil, Chambly, Mont-Saint-Hilaire et Saint-Basile-le-Grand sont conformes aux normes gouvernementales en vigueur en matière d'environnement

La gestion des neiges usées vise essentiellement l'implantation de sites de dépôt conformes aux attentes environnementales et prévus aux plans d'urbanisme des municipalités.

### 5.2.2.6 Les terrains contaminés

Le territoire de la MRC comporte plusieurs terrains contaminés. La majorité de ceux-ci sont d'anciens dépotoirs municipaux, fermés depuis plusieurs années. D'autres types de sites contaminés sont aussi répertoriés et leur relevé a été effectué principalement à l'aide de l'Atlas environnemental, Environnement Québec, Direction régionale de Montréal, 1985, et des municipalités (voir plan 21).

Tous ces terrains représentent de sérieuses contraintes quant à leur utilisation éventuelle, étant donné les dangers potentiels qu'ils représentent pour la population. Compte tenu des particularités de ces sites, toute forme de construction ou d'utilisation du sol devra y être prohibée, sans qu'une caractérisation du sol ne soit préalablement effectuée pour évaluer le degré de contamination. De plus, si la réhabilitation de ces sites est prévue, un plan de décontamination sera exigé. Il devra être soumis au ministère de l'Environnement pour rencontrer les critères de la nouvelle utilisation du sol, en fonction des usages permis sur notre territoire.

Également, le ministère de l'Environnement identifie sur notre territoire, ce site présentant des contraintes (voir plan 21) :

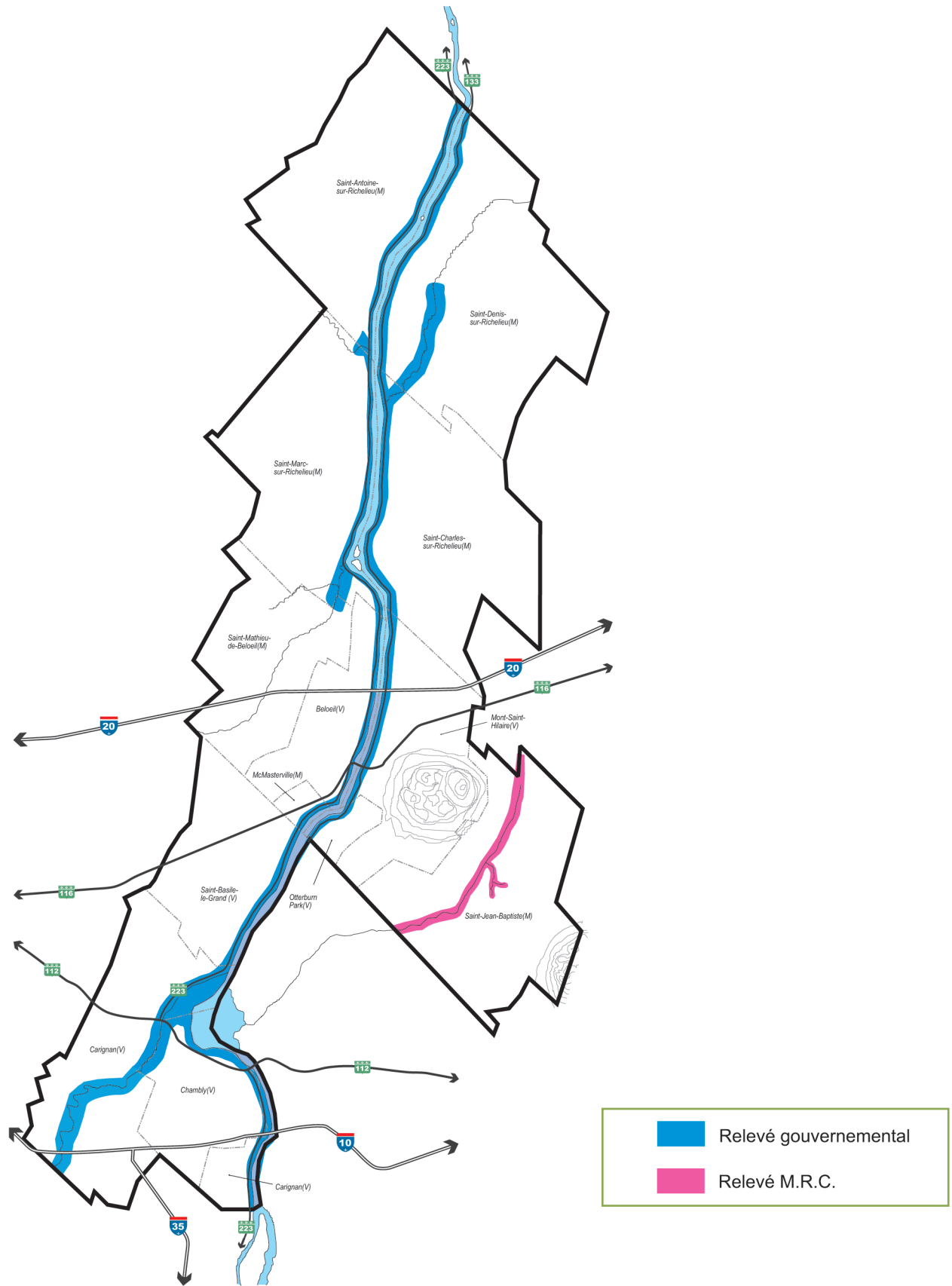
- Lots P-231 à P-235 situés à Saint-Charles-sur-Richelieu (résidus de déchetage de carcasses automobiles).

### 5.2.2.7 Les corridors routiers

Plusieurs routes doivent être abordées de façon particulière par les municipalités, notamment en ce qui concerne l'urbanisation, et plus particulièrement l'aménagement des accès. Les routes visées, par les présentes dispositions, sont les suivantes :

- Autoroutes : 10, 20 et 35;
- Routes : 112, 116, 133, 223 et 129;
- Voies locales : Bernard-Pilon, Fréchette, Grande-Allée, Saint-Jean-Baptiste.

En plus des mesures préconisées à la partie concernant l'organisation des transports terrestres, les municipalités traversées par les routes précédemment énumérées











devront retenir des mesures pour assurer le maintien de la fonctionnalité de ces axes routiers, notamment en ce qui concerne l'aménagement des accès et l'utilisation du sol à proximité.

Compte tenu des répercussions sonores générées par ces axes routiers, les municipalités concernées devront prendre des mesures nécessaires pour éviter les conflits d'usages, eu égard à la fonction résidentielle en particulier.

En plus du respect des orientations retenues concernant la protection des corridors routiers, les mesures normatives prescrites au document complémentaire, à ce sujet, devront être respectées par les réglementations municipales.

#### 5.2.2.8 Les corridors ferroviaires (32-12-17.1 art. 32)

Un corridor ferroviaire d'importance, appartenant aux chemins de fer nationaux du Canada (C.N.), traverse d'est en ouest, la partie centrale du territoire de la MRC, le long de la route 116. Il pénètre au cœur des municipalités de Belœil, de McMasterville, de Mont-Saint-Hilaire, d'Otterburn Park et de Saint-Basile-le-Grand.

Les installations ferroviaires présentent certains risques pour la santé et la sécurité des personnes et des biens. Ce constat s'explique par l'augmentation de la fréquence et la longueur croissante des convois, ainsi que les catégories de marchandises transportées, notamment celles associées aux matières dangereuses. À cela s'ajoute l'augmentation de la densité de population à l'intérieur des points d'accès au transport en commun structurant métropolitain (TOD et corridors de transport), tel que préconisé au PMAD. À l'échelle métropolitaine, on prévoit, d'ici 2031, accueillir dans les aires TOD optimales quarante pourcent (40 %) des nouveaux ménages. À l'échelle de la Couronne-Sud, ceci pourrait représenter environ sept milles (7 000) nouveaux ménages qui se dirigeront vers les aires TOD optimales. Selon les données de la CMM, la capacité d'accueil de celles-ci serait de neuf milles (9 000) ménages.

En plus des risques inhérents à sa présence, le corridor ferroviaire présente d'importantes sources de nuisances, notamment au niveau des vibrations, du bruit et des autres émanations. D'ailleurs, quinze (15) des seize (16) kilomètres du corridor traversant notre MRC, se situent en tout ou en partie en milieu urbain. Cette particularité de notre région impose la mise en place d'un cadre normatif minimal, malgré un contexte où la fréquence, le poids, la vitesse, le bruit, la longueur et le contenu des convois ne peuvent pas être réglementés par les municipalités.

Afin de diminuer au maximum les risques et les nuisances négatives associés aux installations ferroviaires, les municipalités concernées devront retenir des mesures visant à

éloigner les usages vulnérables qui sont projetées à proximité de ces infrastructures. À cet effet, les normes relatives aux distances de sécurité minimales sont édictées au document complémentaire.

#### 5.2.2.9 Les centrales d'épuration des eaux usées

Le territoire de la MRC est actuellement desservi par cinq (5) centrales d'épuration des eaux usées, et deux (2) autres centrales, de moindre envergure, sont projetées. Il s'agit des suivantes :

- Centrales en opération
  - Chambly;
  - Belœil, McMasterville, Mont-Saint-Hilaire et Otterburn Park;
  - Saint-Jean-Baptiste;
  - Saint-Basile-le-Grand;
  - Carignan.
- Centrales projetées
  - Saint-Antoine-sur-Richelieu;
  - Saint-Marc-sur-Richelieu.

Le fonctionnement des centrales d'épuration des eaux usées engendre des contraintes plus ou moins sérieuses, selon le procédé employé, eu égard à l'occupation du sol adjacente. En ce sens, les municipalités concernées devront prévoir, à leur réglementation d'urbanisme, les dispositions nécessaires pour assurer la qualité de vie des citoyens dans les zones résidentielles situées à proximité et un cadre normal de fonctionnement pour les centrales. À ce sujet, la Société québécoise d'assainissement des eaux (S.Q.A.E.) prévoit des normes d'éloignement au moment de l'implantation des centrales.

#### 5.2.2.10 Les réseaux majeurs (32-09-1 art. 11)

Les réseaux majeurs d'équipements de transport, tels les lignes électriques à haute tension et leurs postes de transformation, les pipelines ainsi que les grandes infrastructures de télécommunication sont des composantes avec lesquelles la collectivité cohabite depuis longtemps (voir les plans 22 et 22.1 ainsi que les tableaux 7 et 8 pour les infrastructures d'énergie électrique).

La réalisation de ces infrastructures a infligé des plaies monumentales, à l'égard du paysage et de l'environnement, sans compensation directe pour les communautés qui en sont victimes.

Due à leur visibilité omniprésente, à certains inconvénients qu'ils entraînent et aux risques associés à leur présence, les réseaux majeurs doivent être conçus de façon à mettre au premier plan les préoccupations liées à la sécurité des

personnes et des biens, à l'environnement et à la coexistence avec certaines activités parfois difficilement compatibles.

De ce fait, l'intégration de ces réseaux avec les diverses fonctions du territoire s'avère être un principe incontournable dans le processus de planification. Pour ce faire, ces ouvrages devront être réalisés là où ceux-ci sont autorisés, conformément aux différentes affectations du territoire (voir chapitre 4). Dans cette optique, des critères d'implantations, tels qu'édictés à l'article 1.7.11.1 du document complémentaire, doivent être respectés pour l'implantation d'un nouveau pipeline.

Par ailleurs, un ouvrage majeur appartenant à la société Hydro-Québec devrait être, dans la mesure du possible, réalisé conformément aux dispositions édictées à l'article 1.7.11.2 du document complémentaire.

Nonobstant la teneur de ces critères, la réalisation des réseaux majeurs devra s'appuyer prioritairement sur des principes de développement durable. Ces principes tiennent compte à la fois du milieu humain dans lequel ils seront insérés, des composantes environnementales sensibles et des retombées économiques positives bénéficiant autant à la collectivité qu'au propriétaire de l'infrastructure.

### 5.3 SECTEURS D'INTÉRÊT PARTICULIER

Trois (3) types de secteurs, présentant un intérêt particulier pour la MRC, sont identifiés au Schéma d'Aménagement, soit :

- Les secteurs d'intérêt patrimonial ;
- Les secteurs d'intérêt esthétique ou paysager ;
- Les secteurs urbains à rénover.

L'intérêt accordé à ces milieux vient du fait que la MRC vise à consacrer son territoire comme une région-témoin de l'histoire et du milieu naturel, tout en accordant une attention particulière aux milieux bâtis existants. Par conséquent, il importe, dans un premier temps, de se doter de divers moyens de protection afin, en second lieu, de mettre en valeur ces milieux en accord avec le caractère distinctif de chacun.

#### 5.3.1 Secteurs d'intérêt patrimonial

Sous ce titre, nous retrouvons les quatre (4) types de secteurs d'intérêt particulier suivants :

- Ensembles villageois ;
- Ensembles patrimoniaux ;
- Ensembles ruraux ;
- Ensembles ou sites retenus par le ministère des Affaires culturelles et par Parcs Canada.

##### 5.3.1.1 Les ensembles villageois

Les ensembles villageois correspondent généralement à la

partie ancienne d'une municipalité et sont souvent situés en son centre. Sans nécessairement y retrouver des bâtiments anciens dont l'architecture est particulière, on y dénote une trame urbaine ou villageoise particulière et de nature ancienne (voir plans 23 à 31).

On doit donc viser la conservation des trames particulières et des éléments intrinsèques qui composent ces milieux fragiles, tout en cherchant à assurer une intégration harmonieuse des diverses activités, aussi bien existantes que futures. Les normes retenues sont les suivantes :

- Les superficies du terrain et/ou des propriétés sont maintenues ;
- Les caractéristiques d'implantation, propre au secteur, sont respectées ;
- Les caractéristiques de volumétrie des bâtiments du secteur sont respectées ;
- La trame originale des rues et de la topographie du milieu sont conservées ;
- Les usages sont conformes à l'affectation préconisée mais d'une envergure qui correspond aux particularités du secteur ;
- L'affichage s'intègre visuellement au milieu, sans le déguiser ou le masquer ;
- L'aménagement paysager respecte les particularités du milieu.

##### 5.3.1.2 Les ensembles patrimoniaux

Les ensembles patrimoniaux s'inscrivent généralement à l'intérieur des ensembles villageois (voir plans 23 à 31) et se distinguent par une présence plus marquée de bâtiments anciens. Ainsi, en plus de reprendre l'approche concernant les ensembles villageois, l'objectif retenu pour ces secteurs vise la conservation des éléments d'intérêts architecturaux et historiques. Les critères permettant d'évaluer l'intégration des insertions, des interventions ou des implantations sont les suivants :

- Les matériaux de parements sont conservés, restaurés ou harmonisés ;
- Les composantes et les caractéristiques architecturales visibles sont conservées ou intégrées ;
- La fenestration et les ouvertures d'origine sont conservées ou rétablies.

##### 5.3.1.3 Les ensembles ruraux

Leur identification repose principalement sur la qualité de conservation de l'architecture ancienne et des bâtiments secondaires et leur relation avec le bâtiment principal :

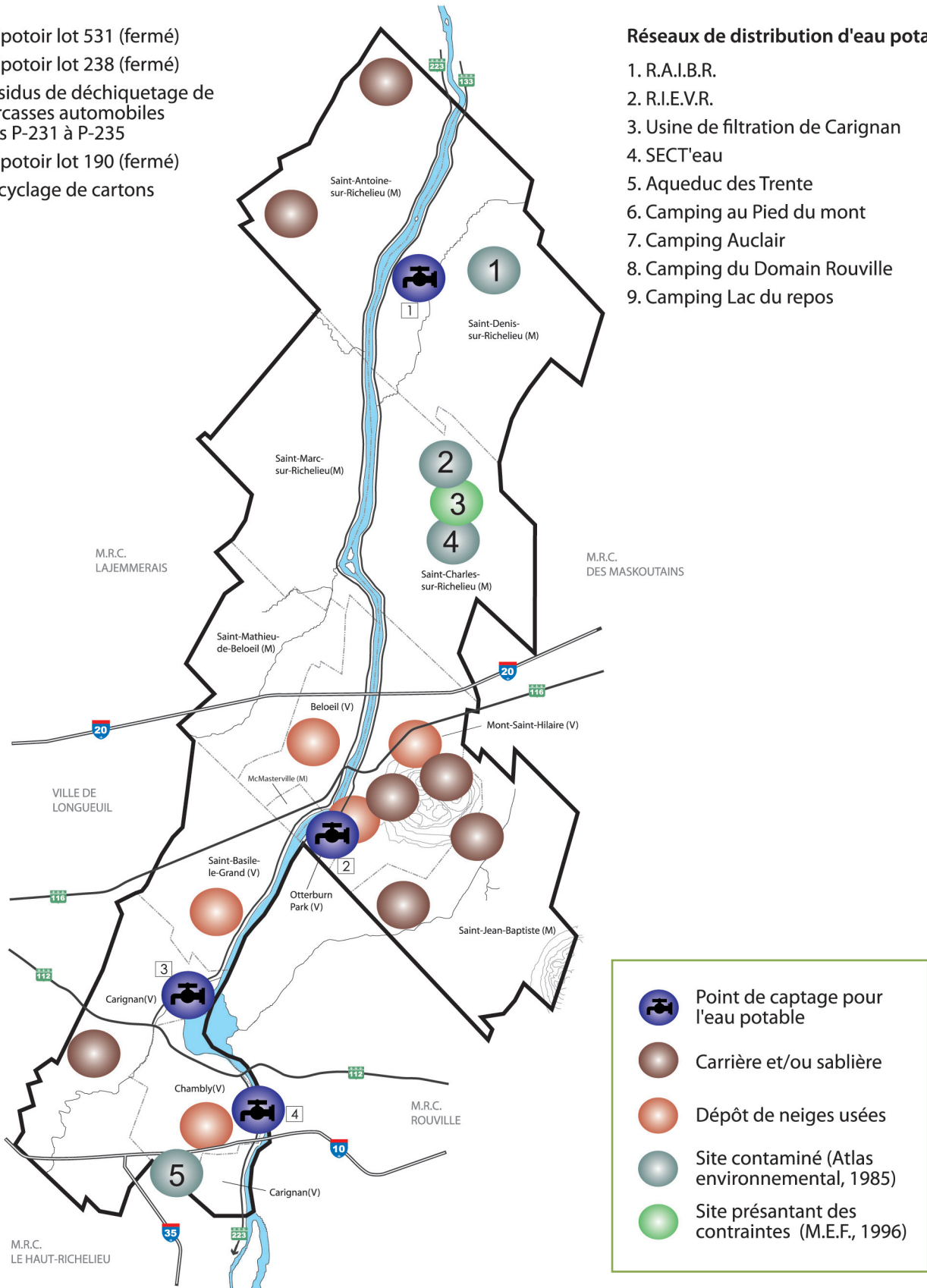
- Les particularités des caractéristiques d'implantation ;
- La conservation de la vocation du secteur.

Ils sont des secteurs à contrainte par rapport au développement, tout en étant retenus à des fins de mise en

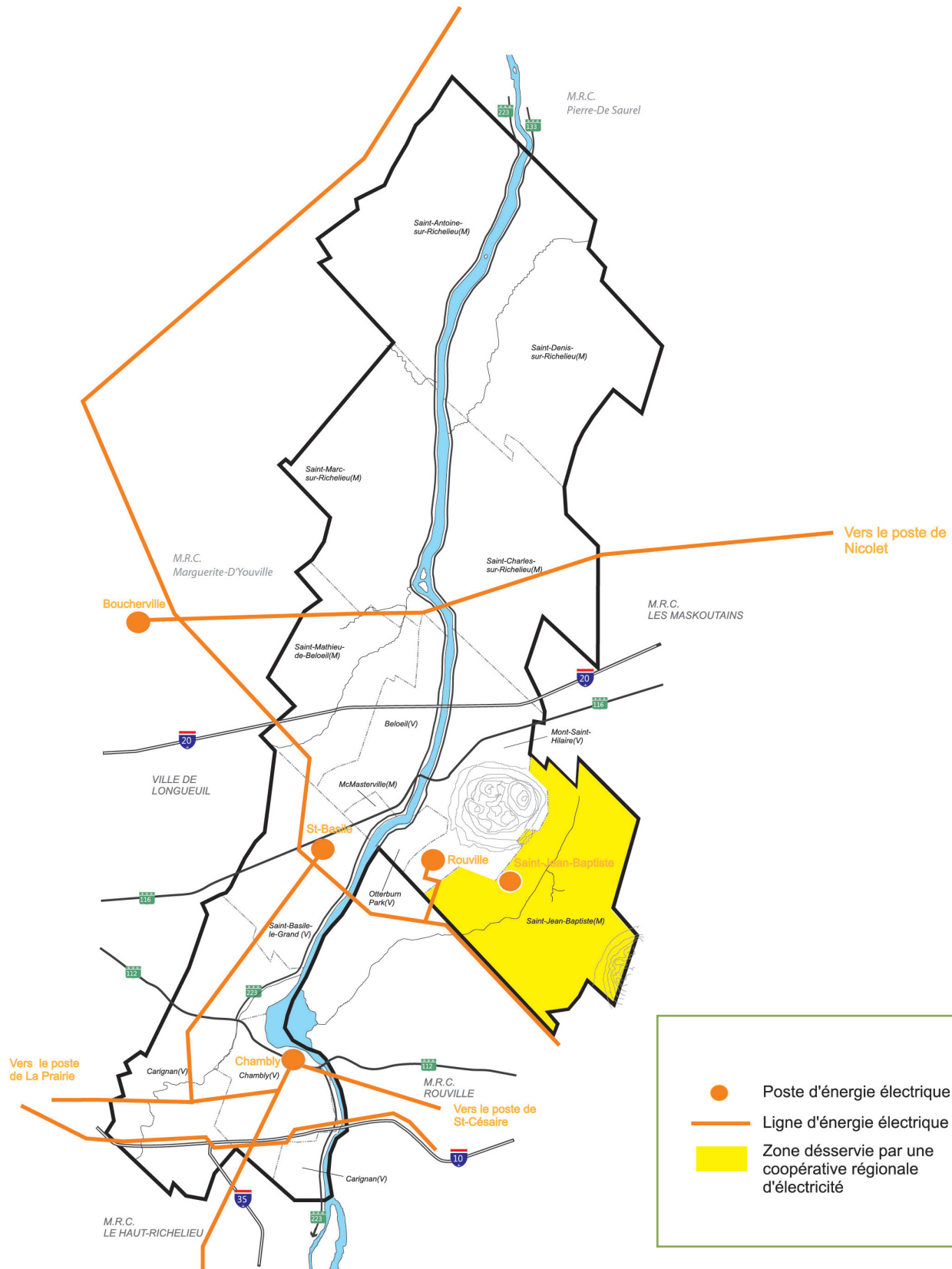
1. Dépotoir lot 531 (fermé)
2. Dépotoir lot 238 (fermé)
3. Résidus de déchetage de carcasses automobiles lots P-231 à P-235
4. Dépotoir lot 190 (fermé)
5. Recyclage de cartons

Réseaux de distribution d'eau potable:

1. R.A.I.B.R.
2. R.I.E.V.R.
3. Usine de filtration de Carignan
4. SECT'eau
5. Aqueduc des Trente
6. Camping au Pied du mont
7. Camping Auclair
8. Camping du Domain Rouville
9. Camping Lac du repos









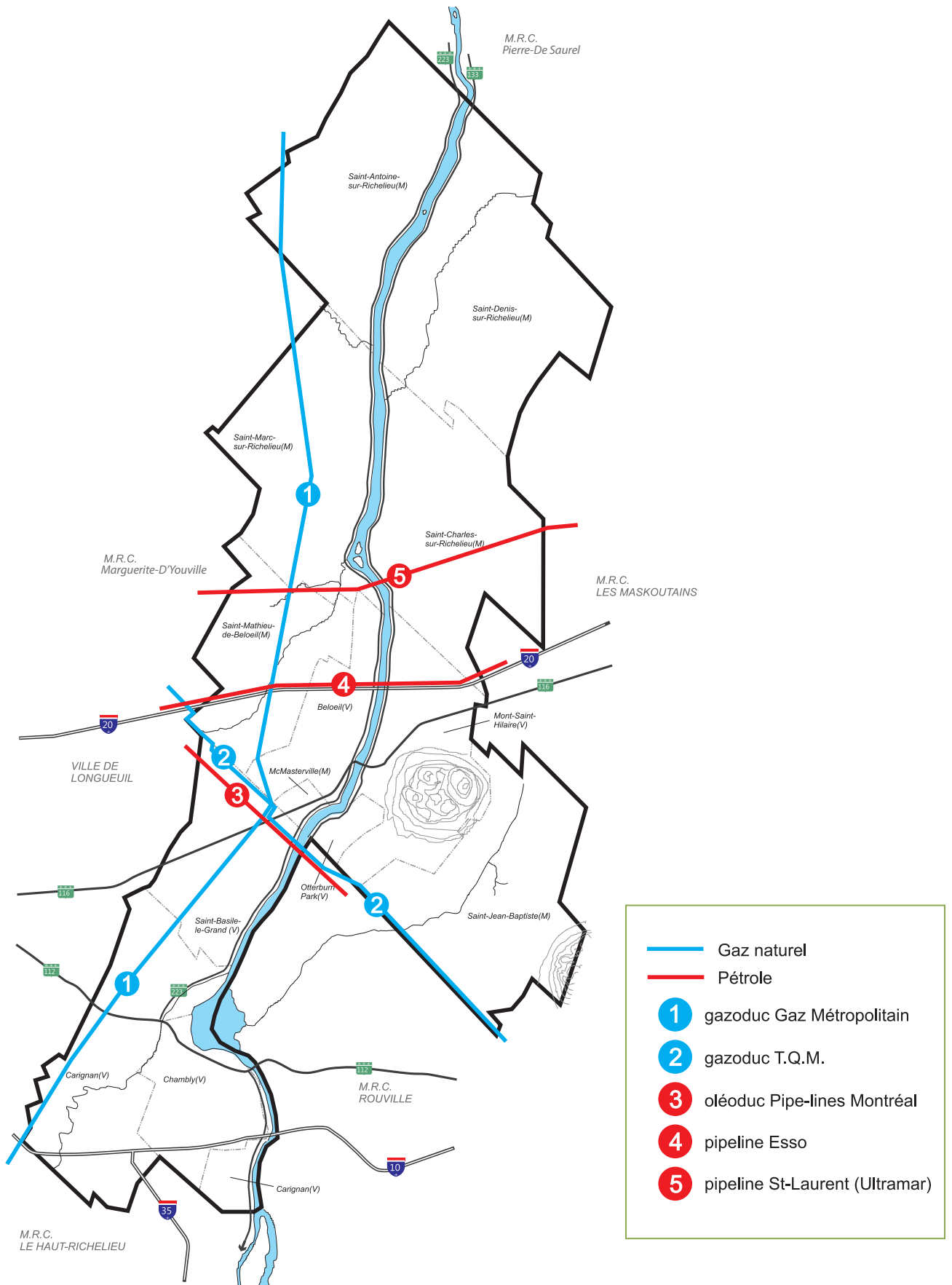






TABLEAU 7 : LIGNES D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

IDENTIFICATION DE LA LIGNE			
TENSION (KV)	À PARTIR DU POSTE DE ...	VERS LE POSTE DE ...	PARCOURS DANS LA MRC
735	Nicolet	Hertel	14 km
735	Nicolet	Boucherville	14 km
735	Montréal	Hertel	11,3 km
230	Boucherville et Saint-Césaire	Rouville	2,5 km
230	Boucherville	Rouville et Saint-Césaire	13,7 km
230	Boucherville	Saint-Césaire	9,7 km
120	Saint-Césaire	Ivaco (privé) et Chambly	3,2 km
120	La Prairie et Chambly	Saint-Basile-le-Grand	13,6 km
120	La Prairie	Saint-Basile-le-Grand et Chambly	8,6 km
120	Chambly	L'Acadie	5,5 km
735	Boucherville	Hertel	4,55 km
315	Boucherville	Laprairie	4,14 km

TABLEAU 8 : POSTES D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

NOM	TENSIONS ENTRÉE / SORTIE	MUNICIPALITÉ
Poste de Rouville	230-25 kV	Mont-Saint-Hilaire
Poste de Saint-Basile	120-25 kV	Saint-Basile-le-Grand
Poste de Chambly	120-25 kV	Chambly

valeur du territoire, au niveau patrimonial et touristique (voir plan 32). Les municipalités devront les reconnaître et encadrer leur aménagement en tenant compte des éléments qui ont permis leur identification, notamment en ce qui concerne les nouvelles constructions dans ces secteurs.

#### 5.3.1.4 Les ensembles ou sites retenus par le ministère des Affaires culturelles et par Parcs Canada

Les sites ou les bâtiments retenus par ces organismes sont localisés sur le plan se rapportant au patrimoine (voir plan 32).

Face à ces sites, l'objectif consiste à respecter les orientations et les normes formulées par les organismes concernés, tout en privilégiant l'harmonisation des activités avec ces éléments particuliers d'ordre patrimonial.

#### 5.3.2 Secteurs d'intérêt esthétique ou paysager

Plusieurs secteurs de la MRC présentent un intérêt sur le plan esthétique ou paysager à savoir :

- Les routes panoramiques 133 et 223 ;
- La zone agricole ;
- Les territoires affectés commerciaux aux abords des routes 112 et 116 ;
- Les chemins Ozias-Leduc et de la Montagne, à Mont-Saint-Hilaire ;
- Les corridors formés par les affectations industrielles aux abords des autoroutes 10 et 20.

Les municipalités devront porter une attention qualitative particulière à leurs instruments d'urbanisme. L'encadrement particulier à assurer devrait tenir compte, selon les secteurs, des éléments suivants :

### 5.3.2.1 Les routes panoramiques 133 et 223

- Les alignements d'arbres et la végétation arbustive sont conservés le plus possible ;
- L'affichage est sobre et d'image distinctive ;
- Le tracé des routes est maintenu ;
- Les caractéristiques d'implantation de type rural sont maintenues, selon les endroits, tant au niveau du recul, qu'au niveau de la position ;
- Les exigences architecturales sont rigoureuses et visent à la fois une intégration au milieu et une conservation du cadre bâti ancien existant ;
- Les percées visuelles intéressantes (rivière, monts, etc.) sont conservées et, dans la mesure du possible, accessibles ;
- L'occupation du sol sur les terrains, sis entre la rivière Richelieu et la route 223, est maintenue au minimum.

### 5.3.2.2 Le périmètre du mont Saint-Hilaire

- La perception naturelle de la montagne est préservée ;
- Une transition paysagère graduelle entre la zone de développement urbain et la zone de conservation du milieu naturel est assurée ;
- L'utilisation du sol sur le piedmont n'est pratiquement pas perceptible et ne déguise pas la montagne en arrière-plan ;
- L'aménagement du piedmont permet, à la population qui y circule, de profiter du panorama offert.

### 5.3.2.3 La zone agricole

- Les constructions pour des fins autres qu'agricoles, en affectation agricole, présentent des caractéristiques architecturales et d'implantation propres à un milieu rural et devront tenir compte :
  - De la volumétrie ;
  - Des matériaux de parement ;
  - De la fenestration ;
  - De la relation entre le bâtiment principal et le ou les bâtiments accessoires ;
  - Du recul par rapport aux voies de circulation ;
  - De l'éloignement par rapport aux bâtiments voisins ;
  - Des voies d'accès et les aires de stationnement ainsi que l'aménagement paysager qui les accompagne ;
  - Du gabarit et des matériaux pour l'affichage permis.

Ces considérations devront être abordées dans une optique de maintien des caractéristiques d'un paysage rural.

### 5.3.2.4 Les affectations commerciales aux abords des routes 112 et 116

- Limiter le nombre d'accès particuliers et leurs dimensions, de telle sorte qu'ils sont clairement définis et sécuritaires ;
- Favoriser la réalisation des aires de manœuvre et de stationnement le plus possible à l'arrière du bâtiment ou, à tout le moins, en latéral ;
- Séparer physiquement l'établissement et la voie de circulation et y prévoir un aménagement paysager ;
- Accorder une attention aux façades visibles des bâtiments par rapport aux voies de circulation ;
- Contrôler la surenchère publicitaire tant au niveau des enseignes qu'au niveau de la réclame ;
- Les matériaux de parement sont soignés, de qualité, de couleur sobre et les toitures ont un traitement particulier en ce qui concerne leurs parties visibles ;
- La visibilité des aires de chargement et de déchargement doit être minimisée.

### 5.3.2.5 Les affectations industrielles aux abords des autoroutes 10 et 20

- Les vitrines des autoroutes sont réservées à l'implantation d'entreprises, dont les bâtiments, visibles des autoroutes, ont des matériaux de parement et des caractéristiques architecturales de qualité ;
- L'ensemble des opérations, qui peut et doit être réalisé à l'extérieur, se fait en cour arrière et est camouflé, dans la mesure du possible, par le ou les bâtiments ;
- La cour avant ne sert à aucune opération ou étalage et le stationnement est restreint au minimum pour la clientèle. Un aménagement paysager est réalisé, et le nombre d'accès aux voies de circulation est limité ;
- Une attention est portée à l'affichage pour assurer des qualités esthétiques quant aux matériaux utilisés. La réclame ou la publicité n'est pas permise ou est très limitée et circonscrite à des endroits très précis.

### 5.3.2.6 Les chemins Ozias-Leduc et de la Montagne à Mont-Saint-Hilaire

- Les percées visuelles sur la vallée sont conservées ;
- L'affichage est, en nombre et en dimension, modeste et les matériaux utilisés sont sobres ;
- Les bâtiments anciens sont conservés ;
- Le tracé sinueux de la voie de circulation est maintenu ;
- La dominance agricole des vergers est maintenue ;
- Les usages commerciaux permis profitent de l'achalandage touristique provoqué par les vergers, sans dénaturer l'homogénéité paysagère et sans conférer au secteur une nouvelle vocation ;
- Les développements domiciliaires ou autres, qui sont permis dans les périmètres d'urbanisation contigus ou à proximité, sont suffisamment dissimulés pour ne pas affecter l'homogénéité paysagère particulière des vergers ;

- Les nouvelles constructions (bâtiment principal, accessoire ou complémentaire), sur les propriétés adjacentes au chemin de la Montagne, s'inspirent du cadre bâti actuel tant au plan de l'architecture qu'au plan de l'implantation ;
- Les aménagements et les constructions, requis pour l'exploitation des usages commerciaux permis, sont légers, discrets et n'altèrent pas indûment la topographie des lieux et ne provoquent aucune diminution de la superficie des vergers.

L'ensemble des exigences qui précèdent doivent permettre une gestion qualitative des secteurs et des éléments d'intérêts. Par conséquent, il est fortement recommandé aux municipalités de les encadrer par le biais de règlements sur les plans d'aménagement d'ensemble (P.A.E.) ou sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.). À défaut, pour une municipalité, de procéder à partir de ces types de règlements, le cadre normatif établi pour les secteurs ou éléments en question sera évalué en fonction des possibilités de réalisations permises par les règlements, par rapport aux exigences.

### 5.3.3 Secteurs urbains à prévoir

Parce que la mise en valeur du territoire passe aussi par la consolidation des acquis, il devient pertinent d'identifier les secteurs urbains à rénover, particulièrement dans un contexte où la croissance démographique est faible et où, par conséquent, les pressions pour le développement s'amenuisent sans cesse. Ces secteurs sont ceux qui ont généralement été réalisés entre 1960 et 1975 et qui ont fait l'objet de peu de rénovation de la part des résidents et des municipalités. La MRC encourage les municipalités à identifier de tels secteurs à leur plan d'urbanisme et à établir une stratégie quant aux interventions à préconiser.

Les éléments visés par la rénovation sont surtout les suivants :

#### 5.3.3.1 Au niveau des propriétés

- Fenestration et ouvertures ;
- Toiture ;
- Aménagements paysagers et accès ;
- Parements ;
- Composantes mécaniques majeures du bâtiment telles que plomberie, électricité, cuisine, salle de bain.

#### 5.3.3.2 Au niveau des équipements municipaux

- Infrastructures principales visibles telles que rues, trottoirs, bordures, fossés ;
- Infrastructures non visibles telles que réseaux d'aqueduc, d'égouts et entrées d'eau ;
- Équipements tels que parcs, mobilier urbain et éclairage des rues.

L'approche qui précède, concernant la rénovation des secteurs urbains, s'adresse particulièrement à la fonction résidentielle. Une approche similaire pourra être retenue par

les municipalités en ce qui concerne d'autres types de secteurs urbains, en les adaptant en conséquence.

#### 5.3.4 Secteurs d'intérêt écologique (32-09-5 art. 30)

La MRC doit assurer une responsabilité de premier plan afin de protéger et de mettre en valeur les secteurs d'intérêt écologique sur son territoire. Le développement des diverses activités doit donc se réaliser en tenant compte des composantes écologiques particulières en harmonie avec les principes de développement durable. Ceux-ci concilient entre eux, les objectifs de développement économique, de protection de l'environnement ainsi que les préoccupations d'ordre social.

Pour ce faire, la MRC reconnaît les catégories suivantes d'éléments d'intérêt écologiques :

- a. Le milieu humide, selon les types et les superficies suivantes (voir plan 22.2) : (32-12-17.1 art 53)
- b. Le milieu insulaire ou certains cours d'eau d'intérêt : une île ou un chenal présentant un intérêt particulier pour la qualité de son environnement faunique et/ou floristique ;
- c. L'écosystème forestier exceptionnel (EFE) : un peuplement forestier caractérisé par des éléments remarquables, soit une forêt rare, une forêt ancienne, un forêt-refuge ou une érablière ;
- d. L'habitat faunique : un milieu de vie habituel et notoire d'une espèce animale, servant à se nourrir, à se reproduire ou à s'abriter ;
- e. Le refuge faunique reconnu : une aire reconnue par une instance gouvernementale correspondant généralement à l'habitat faunique d'une ou plusieurs espèces menacées ou vulnérables.

TABLEAU 8.1: TYPE ET SUPERFICIE  
DES MILIEUX HUMIDES

Type de milieu humide	Superficie <sup>1</sup>
Eau peu profonde	339,6
Marais	83,2
Marécage	4 599,8
Prairie humide	63,8
Tourbière boisée	1 324,7
<b>Total MRCVR</b>	<b>6 411,1</b>

1) Données exprimées en hectare, Canard illimités 2010

Les secteurs d'intérêt écologique sont identifiés au [plan 3](#). De plus, des critères particuliers relatifs à certains usages ou interventions sont édictés au document complémentaire afin d'assurer la préservation et la mise en valeur des secteurs d'intérêt écologique.

#### 5.4 ÉQUIPEMENT ET INFRASTRUCTURES IMPORTANTES

Les équipement et infrastructure importants sont ceux qui intéressent les citoyens et contribuables de plus d'une municipalité ou qui sont mis en place par le gouvernement ou l'un de ses ministres ou mandataires, par un organisme public ou par une commission scolaire. Conséquemment, seuls les équipement et infrastructures de gestion ou de propriété publique et à caractère intermunicipal sont retenus au Schéma d'Aménagement ([voir annexe B](#))

##### 5.4.1 Installations d'intérêt métropolitain projetées (32-12-17.1 art. 18)

Les installations d'intérêt métropolitain se distinguent notamment par leur rayonnement. Considérées comme structurantes, les installations d'intérêt métropolitain ont un impact sur la planification et la structuration du territoire.

Les installations d'intérêt métropolitain répondent aux critères suivants et leur implantation devra respecter certaines dispositions, et ce, tel qu'édicté au document complémentaire :

##### a. Installations de santé

Les centres hospitaliers universitaires, les centres affiliés universitaires, les instituts universitaires et les centres hospitaliers affiliés à des universités;

##### b. Installations d'éducation

Les établissements d'éducation de niveau universitaire incluant leurs écoles affiliées, les établissements d'enseignement

collégial incluant les écoles spécialisées et les conservatoires;

##### c. Installations sportives, culturelles et touristiques

Les équipements sportifs d'excellence comprenant une capacité de cinq cents (500) sièges et plus et qui accueillent des compétitions nationales et internationales;

Les salles ou les complexes de diffusion pluridisciplinaires ou spécialisés comprenant une capacité de six cent cinquante (650) sièges et plus;

Les musées ou les centres d'exposition d'une superficie de milles mètres carrés ( 1 000 m<sup>2</sup>) et plus, excluant les salles de spectacles;




Les parcs d'attractions attirant un million de visiteurs et plus, par année;

Les équipements de tourisme d'affaires pour la tenue de congrès, de salons et de foires commerciales comptant cinq milles mètres carrés (5 000 m<sup>2</sup>) et plus.

##### 5.4.2 Les corridors de transport(32-12-17.1 art. 18)

À l'instar de la reconnaissance des aires TOD optimales, les corridors de transport tels qu'illustrés au [plan 5.1](#) permettent d'assurer la liaison vers les points d'intérêt métropolitain. Principalement d'orientation est-ouest sur le territoire de la MRC, ils agissent comme l'épine dorsale des réseaux de transport et contribuent à la structuration du territoire. La MRC entend donc porter une attention particulière autour de ces axes.



-  Périmètre d'urbanisation
-  Massif boisé
-  Milieux humides métropolitains :

Eau peu profonde : 339,56 ha

Marais : 83,18 ha

Marécage : 4599,83 ha

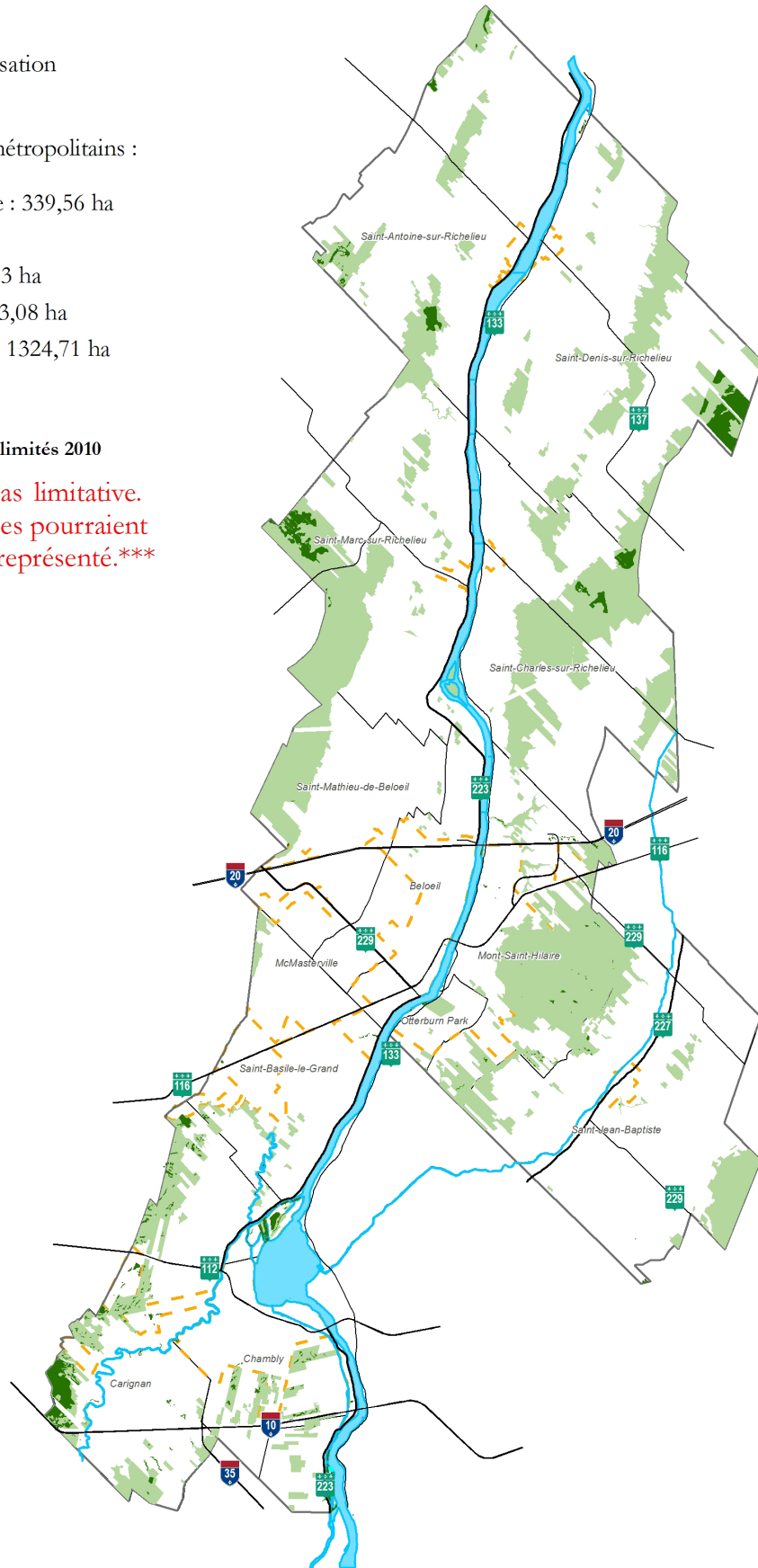
Prairie humide : 63,08 ha

Tourbière boisée : 1324,71 ha

Total : 6 411,1 ha

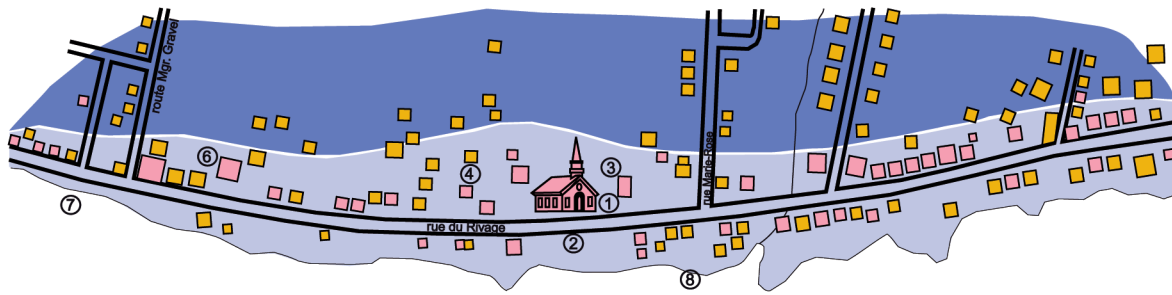
Données : Canard illimités 2010

\*\*\* Cette carte n'est pas limitative.  
D'autres milieux humides pourraient  
exister sur le territoire représenté.\*\*\*





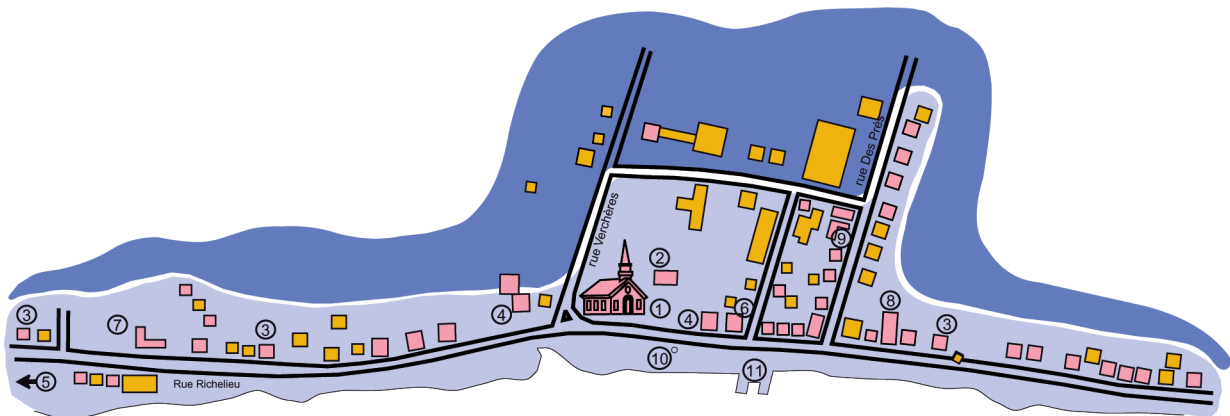
PLAN 23 : DÉLIMITATION DES ENSEMBLES VILLAGEOIS ET PATRIMONIAUX DE SAINT-ANTOINE-SUR-RICHELIEU



1. Église
2. Monument Georges-Étienne Cartier
3. Presbytère - Maison de la culture Eulalie-Durocher
4. Ancienne maison
5. Quai Cartier : site archéologique
6. Ancienne maison
7. Quai de la cie-du-Richelieu : site archéologique
8. Quai Ferdinand-Fecteau : parc

- Ensemble villageois
- Ensemble patrimonial
- Bâtiment d'intérêt patrimonial

PLAN 24 : DÉLIMITATION DES ENSEMBLES VILLAGEOIS ET PATRIMONIAUX DE SAINT-MARC-SUR-RICHELIEU



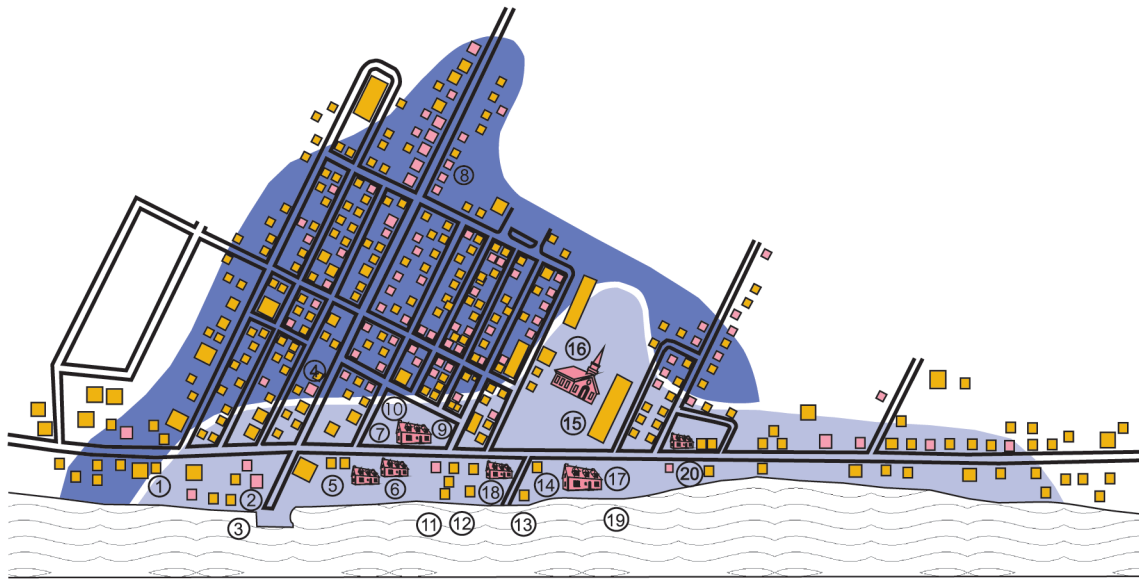
1. Église
2. Presbytère
3. Ancienne maison de pierre
4. Maison seigneuriale Isidore-Blanchard
5. Maison seigneuriale Joseph-Toussain-Drolet (patriote)
6. Ancien Hôtel
7. Ensemble de l'auberge Handfield
8. Ancienne beurrerie
9. Ancienne cannerie
10. Monument aux patriotes
11. Quai de St-Marc

- Ensemble villageois
- Ensemble patrimonial
- Bâtiment d'intérêt patrimonial








PLAN 25 : DÉLIMITATION DES ENSEMBLES VILLAGEOIS ET PATRIMONIAUX  
DE SAINT-DENIS-SUR-RICHELIEU

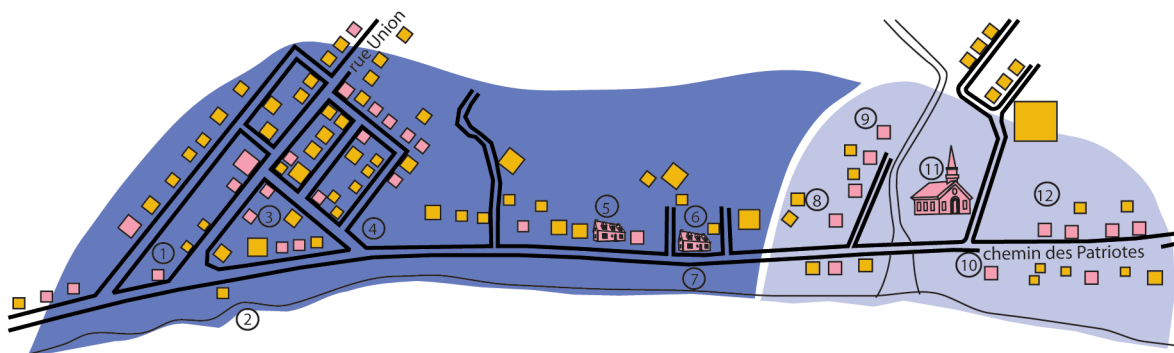


1. Monument : (tumulus)
2. Site archéologique
3. Quai St-Denis : site archéologique
4. Site archéologique
5. Maison Lamoureux
6. Maison Richard
7. Monument aux patriotes et parc
8. Site archéologique
9. Maison Massé : classé monument historique
10. Maison Massé : site archéologique
11. Site sub-aquatique
12. Site sub-aquatique
13. Quai Pagé : site archéologique
14. Monument du Sacré-Cœur
15. Presbythère
16. Église de St-Denis : monument classé avec arrondissement
17. Maison Cherrier : maison reconnu monument historique
18. Maisonn Lussier
19. Quai Duhamel : site archéologique
20. Maison des Mlles Guertin

-  Ensemble villageois
-  Ensemble patrimonial
-  Bâtiment d'intérêt patrimonial



PLAN 26 : DÉLIMITATION DES ENSEMBLES VILLAGEOIS ET PATRIMONIAUX  
DE SAINT-CHARLES-SUR-RICHELIEU



- |   |                                   |
|---|-----------------------------------|
| 1. Ancien magasin général                                 | 6. Maison Duvert                  |
| 2. Quai St-Charles-nord :<br>site archéologique           | 7. Monument colonne de la liberté |
| 3. Ancienne boulangerie                                   | 8. Ancienne école                 |
| 4. Monument Louis-Joseph Papineau :<br>parc des patriotes | 9. Ancienne maison du sacristain  |
| 5. Maison du notaire                                      | 10. Vieux presbytère              |
|   | 11. Église                        |
|   | 12. Charnier                      |

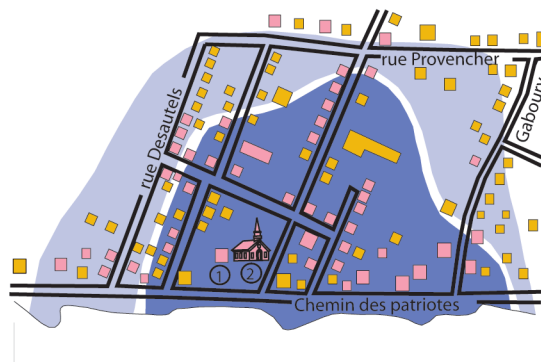
- Ensemble villageois
- Ensemble patrimonial
- Bâtiment d'intérêt patrimonial

PLAN 27 : DÉLIMITATION DES ENSEMBLES  
VILLA-  
GEOIS ET PATRIMONIAUX DE BELŒIL



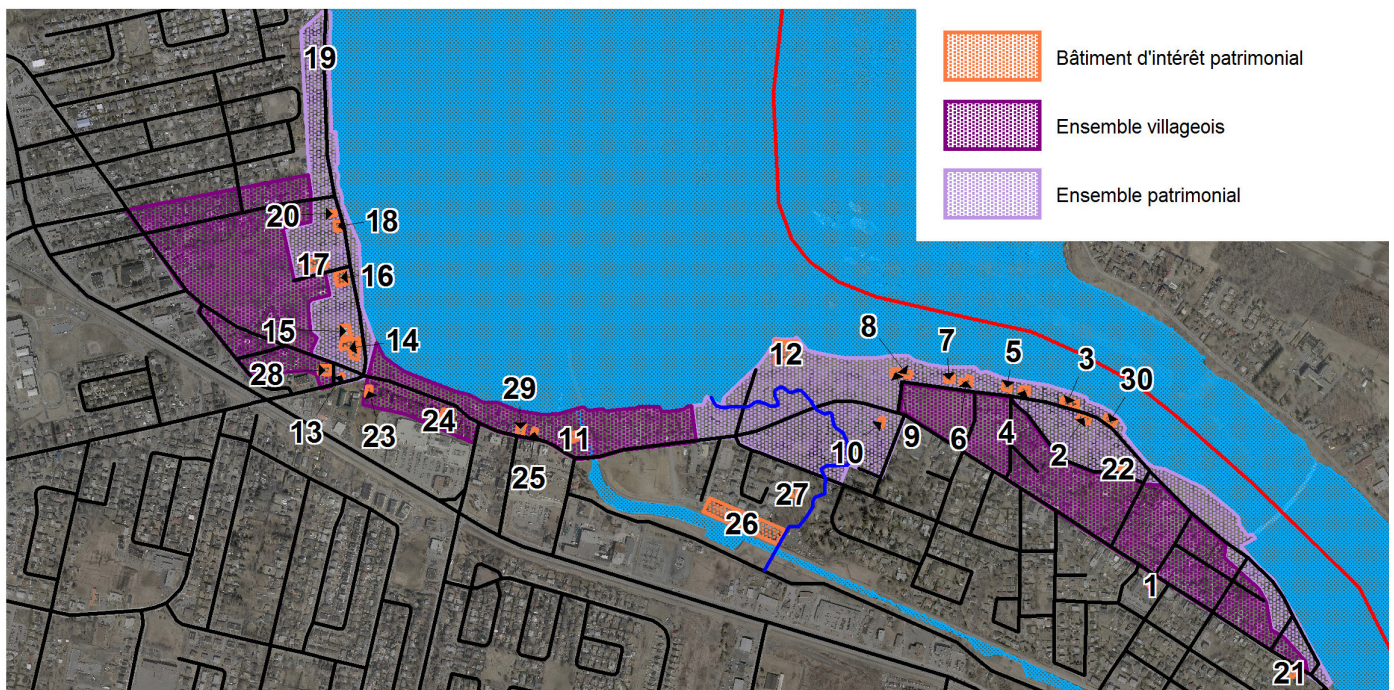
1. Couvent de Belœil
2. Maison de pierre
3. Quai Belœil-nord : site archéologique
4. Presbytère
5. Église
6. Vieux moulin

PLAN 28 : DÉLIMITATION DES ENSEMBLES  
VILLAGEOIS ET PATRIMONIAUX DE  
MONT-SAINT-HILAIRE



1. Presbytère
2. Église : classé monument historique

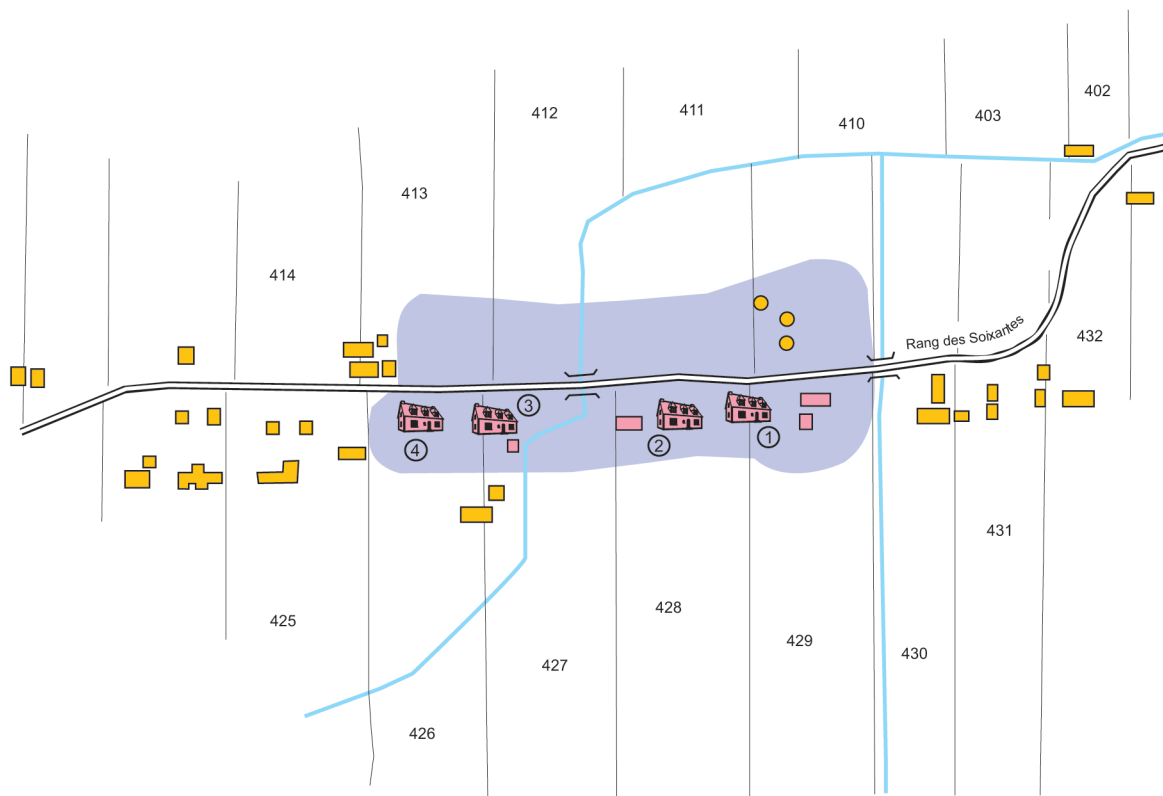







no	Bâtiment	adresse
1	Maison Howard (presbythère)	2390, rue Bourgogne
2	Manoir Hertel de Rouville	27, rue de Richelieu
3	Maison Prescott	22, rue de Richelieu
4	Manoir de Salaberry	18, rue de Richelieu
5	La Boulangerie	16 A, rue de Richelieu
6	Maison du Commandant	14, rue de Richelieu
7	Maison Beattie	12, rue de Richelieu
8	Maison Durcharme	10, rue de Richelieu
9	Corps de garde	
10	Église St-Stephen	2000, Ave Bourgogne
11	Maison du surintendant	1745, rue Bourgogne
12	Fort Chambly	2, rue de Richelieu
13	Sculpture de Charles-Michel-D'Irumberry	Parc de la Mairie
14	Maison Boileau	22, rue Martel
15	Couvent des Dames de la congrégation de N.D.	56, rue Martel
16	Maison Martel	120-124, rue Martel
17	Église St-Joseph et presbythère	164, rue Martel
18	Maison Brouillet	210, 212, rue Martel
19	Plaque commémorative de Emma Lajeunesse	420, rue Martel
20	Maison Raische	224, 226, rue Martel
21	Maison Thomas-Whitehead	2592, rue Bourgogne
22		32, rue Centre
23	Maison Leblanc	1536, rue Bourgogne
24	Maison Taupier	1622, rue Bourgogne
25	La vieille banque	1715, rue Bourgogne
26	Les ateliers de Parc Canada	
27	Maison Austin	1804, rue Langevin
28	Mairie de Chambly	1, Place de la Mairie
29	Bibliothèque de Chambly	1691, rue Bourgogne
30	Manoir Cullen	28, rue de Richelieu

Plan numéro 30 abrogé par le règlement (32-09-4.1 art. 23)



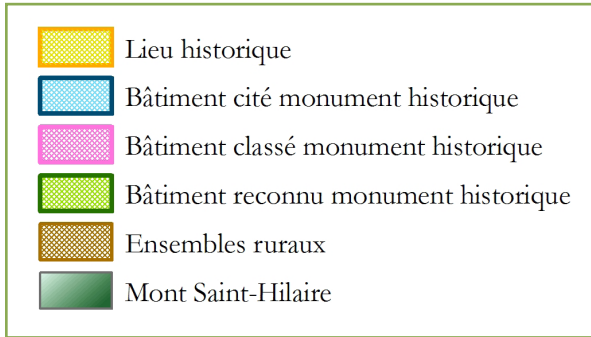


1. Maison Lagüe
2. Manoir Baril
3. Maison Villet-Gravel
4. Maison Boulais

	Ensemble villageois
	Ensemble patrimonial
	Bâtiment d'intérêt patrimonial

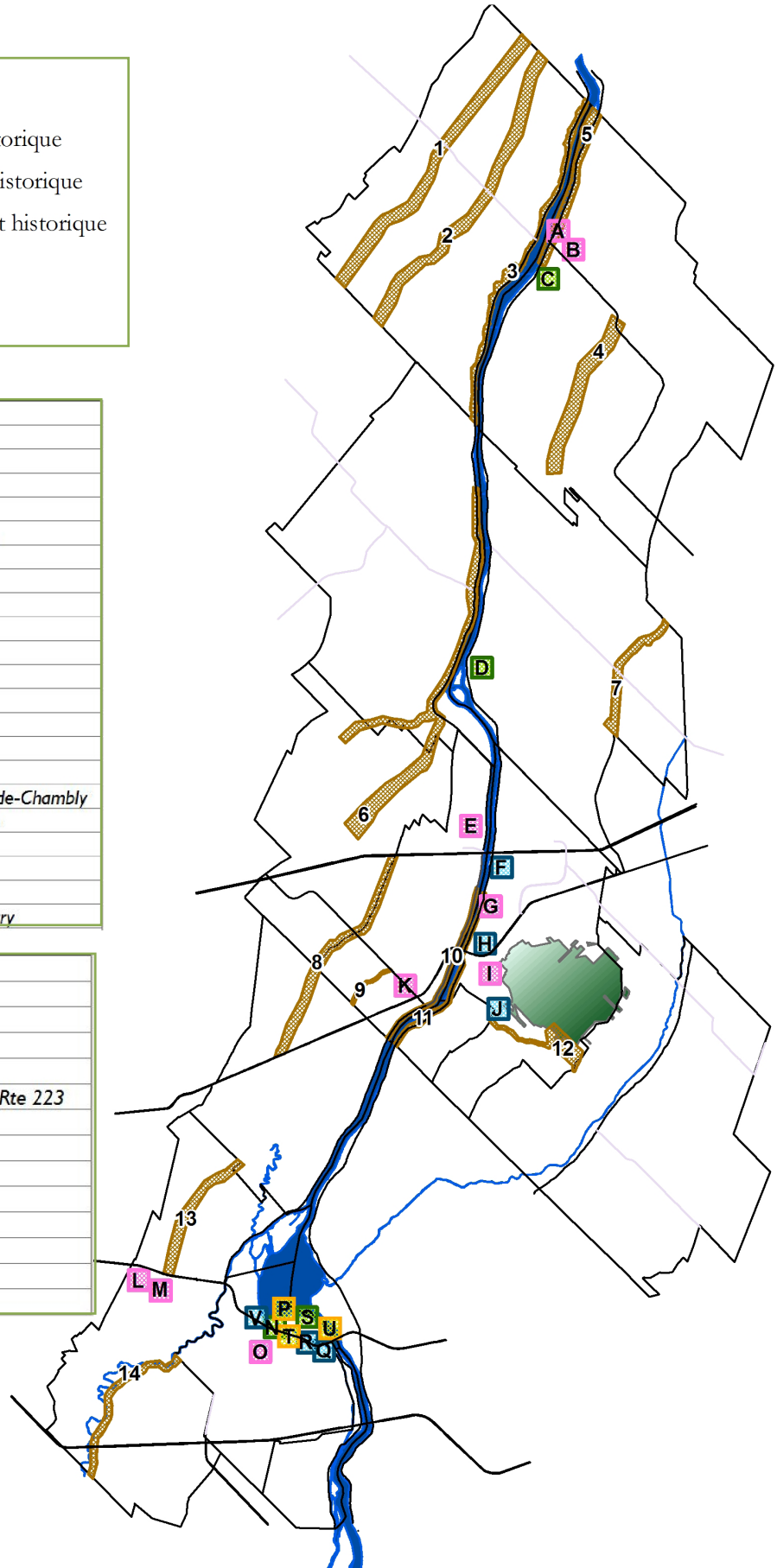






A	Maison Massé
B	Église St-Denis
C	Maison Cherrier
D	Maison Maurice Sauvé
E	Maison Prévost
F	Maison Fondation Paul-Émile-Borduas
G	Église St-Hilaire
H	Maison natale de Paul-Émile-Borduas
I	Manoir Rouville-Campbell
J	Maison Ozias-Leduc
K	Maison Guertin
L	Maison Prévost
M	Maison St-Hubert
N	Maison Thomas-Whitehead
O	Église St-Stephen
P	Fort Chambly
Q	Mairie & caserne du village du Bassin-de-Chambly
R	Centre administratif & communautaire
S	Manoir Hertel-de-Rouville
T	Maison-de-Salaberry
U	Canal-de-Chambly
V	Sculpture de Charles-Michel-D'Irumberry

1	Rang du Brulé
2	Rang de l'Acadie
3	du Rivage
4	3e rang
5	Chemin des Patriotes
6	Ch. du Ruisseau N, Mté du 2e Ruis, Rte 223
7	4e rang
8	Ch. Trudeau
9	Boulevard l'Heureux
10	Richelieu
11	Ch. des Patriotes S.
12	de la Montagne
13	Bellevue
14	Salaberry







## 6 . SYNTHÈSE DES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

La carte intitulée « Synthèse des grandes affectations du territoire » est jointe au Schéma d'Aménagement Révisé à l'annexe F. Elle se veut uniquement un outil d'aide à l'interprétation spatiale des orientations et des objectifs d'aménagement du territoire. En conséquence, en cas de divergence entre le contenu du texte du Schéma d'Aménagement Révisé et l'illustration de la carte « Synthèse des grandes affectations du territoire », le texte aura préséance. Toutefois, dans les cas où le texte serait incomplet vis-à-vis une situation imprévue, l'illustration faite à la carte « Synthèse des grandes affectations du territoire » peut servir à le compléter.

La carte intitulée : « Synthèse des grandes affectations du territoire » (annexe F) n'est pas un plan de zonage. L'imprécision au niveau de la limite des aires d'affectations du territoire y est volontaire. Elle traduit l'esprit schématique de l'exercice de planification qui doit tenir compte de la dynamique d'évolution d'une région, ce qui est difficilement traduit par une illustration. L'imprécision de l'illustration accorde donc une marge de manœuvre sans pour autant permettre de dévier des orientations et des objectifs.

