VILLE DE
CONTRECŒUR

RÈGLEMENT NUMÉRO 857-1-2009
ADOPTANT LE PLAN D'URBANISME

Modifications incluses dans ce document			
Numéro de règlement	***Articles, Grilles et Annexes***	***Avis de motion***	***Date d'entrée en vigueur***
931-1-2012	**Article 6.6**	**2 avril 2012**	**15 juin 2012**
1015-1-2015	**Articles 1.1, 2.2.2, 3.1, 3.2, 4.3, 4.4, 5.1, 5.1.2.2, 5.1.2.3, 5.1.2.4, 5.2, 5.2.1, 5.2.2.1, 5.2.2.2, 5.2.2.3, 5.3, 5.4, 5.4.1, 5.4.2.4, 5.4.2, 5.4.2.5, 5.5, 5.5.2.4, 5.6, 5.7, 5.7.2, 5.7.2.3, 5.8, 5.8.2.1, 5.8.2.2, 5.8.2.3, 5.9, 5.9.1, 5.9.2.1, 5.9.2.4, 5.9.2.5, 5.9.2.7, 5.9.2.8, 5.10, 5.10.2.1, 5.10.2.2, 5.10.2.9, 5.10.2.10, 5.11, 6.1.1, 6.1.2, 6.2.1, 6.2.2, 6.3.1, 6.4.2, 6.4.3, 6.6, 7, 7.4.1, 7.4.2, 7.4.3, 7.4.12, 7.4.13, 8.1.1, 8.1.2, 8.2.1, 8.2.4, 8.2.5, 8.5 et dans le chapitre 11**	**2 juin 2015**	**28 août 2015**
1119-2018	**Articles 4.4, 5.4, 7.4.10, 7.5 et dans le chapitre 11**	**3 juillet 2018**	**23 août 2018**
1225-2021	**Article 8.2.5**	**6 avril 2021**	**20 mai 2021**

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION 6
1.1 Historique du plan d'urbanisme 6
1.2 Contenu du plan d'urbanisme 7
2. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES 9
2.1 Dispositions déclaratoires 9
2.1.1 Titre du règlement 9
2.1.2 Territoire assujetti 9
2.1.3 But 9
2.1.4 Documents annexes 9
2.2 Dispositions interprétatives 9
2.2.1 Effet de l'entrée en vigueur de ce règlement 9
2.2.2 Affectations du sol 9
2.2.3 Densités d'occupation 10
2.2.4 Terminologie 10
3. CONTEXTE 12
3.1 Généralités 12
3.2 Profil démographique 13
4. VISION DU DÉVELOPPEMENT 17
4.1 Une Ville en relation avec son milieu naturel 17
4.2 Une Ville planifiée pour la famille 17
4.3 Un noyau villageois à dynamiser 17
4.4 Un secteur industriel à diversifier 18
4.5 Un axe régional à structurer et à planifier 18
4.6 Une identité distincte à développer 18
5. GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 20
5.1 Habitation 20
5.1.1 Enjeux (Habitation) 23
5.1.2 Orientations, objectifs et interventions 23
5.2 Agriculture et forêt 25
5.2.1 Enjeux (Agriculture et forêt) 27
5.2.2 Orientations, objectifs et interventions 27
5.3 Commerces et services 29
5.3.1 Enjeux (Commerces et services) 30
5.3.2 Orientations, objectifs et interventions 31
5.4 Industries 31
5.4.1 Enjeux (Industries) 36

5.4.2 Orientations, objectifs et interventions 36
5.5 Institutions 38
5.5.1 Enjeux (Institutions) 40
5.5.2 Orientations, objectifs et interventions 40
5.6 Parcs, espaces verts et équipements récréatifs 41
5.6.1 Enjeux (Parcs, espaces verts et équipements récréatifs) 44
5.6.2 Orientations, objectifs et interventions 44
5.7 Récréotourisme 44
5.7.1 Enjeux (Récréotourisme) 46
5.7.2 Orientations, objectifs et interventions 46
5.8 Patrimoine et culture 47
5.8.1 Enjeux (Patrimoine et culture) 49
5.8.2 Orientations, objectifs et interventions 49
5.9 Environnement 50
5.9.1 Enjeux (Environnement) 53
5.9.2 Orientations, objectifs et interventions 54
5.10 Transport et infrastructures 56
5.10.1 Enjeux (Transport et infrastructures) 58
5.10.2 Orientations, objectifs et interventions 58
5.11 Plan 1 réseaux routier et d'utilité publique 61
6. CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE 64
6.1 Réseau routier 64
6.1.1 Hiérarchie du réseau routier local et régional 64
6.1.2 Réseau routier local et régional projeté 65
6.1.3 Réseau artériel métropolitain 65
6.1.4 Aménagement intégré des infrastructures de transport et développement du transport actif 66
6.2 Axes et pôles économiques 67
6.2.1 Consolidation du pôle d'activités 67
6.2.2 Développement d'un secteur industriel 68
6.2.3 Développement d'un pôle agroalimentaire 68
6.2.4 Limitation des secteurs d'extraction des richesses naturelles (gravières, sablières) 68
6.3 Secteurs résidentiels 68
6.3.1 Consolidation des secteurs résidentiels existants 68
6.3.2 Développement de nouveaux secteurs résidentiels 69
6.4 Sites et secteurs d'intérêt 69
6.4.1 Sauvegarde du fleuve Saint-Laurent, des ruisseaux et des berges 69
6.4.2 Préservation et mise en valeur des secteurs boisés et des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain 69

6.4.3 Protection des sites d'intérêt esthétique et écologique 69
6.5 Composantes diverses 69
6.5.1 Aménagement des portes d'entrée et amélioration de la signalisation touristique et municipale 69
6.5.2 Consolidation et développement d'un réseau de sentiers récréatifs polyvalents 70
6.5.3 Accessibilité accrue au fleuve Saint-Laurent 70
6.5.4 Maintien des sources d'approvisionnement en eau potable 70
6.5.5 Réglementation plus sévère pour l'implantation de tours de communication et des lignes électriques 70
6.5.6 Protection des interfaces sensibles 70
6.6 Plan 2- Le concept d'organisation spatiale 71
7. AIRES D'AFFECTATION DU SOL ET DENSITÉ DE SON OCCUPATION 74
7.1 Nomenclature des aires d'affectation 74
7.1.1 Division du territoire en aires d'affectation 74
7.1.2 Identification des aires 74
7.1.3 Interprétation des limites des aires 75
7.2 Densité d'occupation du sol 75
7.3 Délimitation du périmètre d'urbanisation 75
7.4 Affectation des aires et leur densité 76
7.4.1 Affectation « Agricole » (AG) 76
7.4.2 Affectation « Agricole – Résidentiel de faible densité » (AR) 77
7.4.3 Affectation « Agroalimentaire » (AA) 78
7.4.4 Affectation « Commerciale » (CM) 79
7.4.5 Affectation « Commercial autoroutier » (CA) 79
7.4.6 Affectation « Conservation » (CO) 80
7.4.7 Affectation « Industrielle à contraintes élevées » (IE) 80
7.4.8 Affectation « Industrielle à contraintes réduites » (IR) 81
7.4.9 Affectation « Industrielle portuaire » (IP) 81
7.4.10 *(Abrogé).* 82
7.4.11 Affectation « Publique et institutionnelle » (PI) 82
7.4.12 Affectation « Pôle récréatif» (PR) 82
7.4.13 Affectation « Rurale » (RU) 83
7.4.14 Affectation « Résidentielle de faible densité » (RF) 83
7.4.15 Affectation « Résidentielle de moyenne densité » (RM) 84
7.4.16 Affectation « Résidentielle et commerciale » (RC) 84
7.4.17 *Tableau 1 - Synthèse des fonctions dominantes et des fonctions complémentaires* 85
7.5 Plan 3 - Les grandes affectations 87
8. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES ET LES OUTILS DE MISE EN ŒUVRE 90
8.1 Territoires d'intérêt 90

8.1.1 Territoires d'intérêt esthétique 90
8.1.2 Territoires d'intérêt écologique 90
8.1.3 Territoires d'intérêt patrimonial 90
8.2 Secteurs de contraintes....91
8.2.1 Zones comportant des risques d'inondations....91
8.2.2 Zones de protection des rives et du littoral....91
8.2.3 Zones de prise d'eau potable 91
8.2.4 Activités et sites d'extraction 91
8.2.5 Terrains contaminés 92
8.2.6 Transport de matières dangereuses....94
8.3 Plan d'intégration et d'implantation architecturale (PIIA) 94
8.4 Plan d'aménagement d'ensemble (PAE) 94
8.5 Plan 4 – Intérêts et contraintes....96
9. ENTRÉE EN VIGUEUR....99
10. PLAN D'ACTION....101
11. INDEX TERMINOLOGIQUE....103

1. Introduction

1. INTRODUCTION

1.1 Historique du plan d'urbanisme

Le plan d'urbanisme constitue le document officiel le plus important de la Ville de Contrecœur en matière de planification. Il permet au conseil municipal :

- de déterminer l'organisation d'ensemble qu'il compte donner au territoire;
- de préciser l'agencement et la localisation préférentielle qu'il envisage pour les principales activités dans les différentes parties du territoire, et ce, en tenant compte des potentiels et des contraintes d'aménagement du milieu naturel et bâti, des préoccupations et des attentes formulées par les citoyens et les organismes lors de la séance de l'audit stratégique et de la consultation publique;
- de définir des politiques d'intervention en matière d'implantation d'équipements ou d'infrastructures en tenant compte des besoins et de la situation financière de la Ville;
- de coordonner les interventions et les investissements des différents services municipaux; il en découle notamment une programmation dont on tient compte lors de la préparation du programme triennal des immobilisations et lors du budget annuel;
- de faire valoir sa vision du développement souhaité auprès des investisseurs, des divers agents de développement publics ou privés et de sensibiliser la population aux enjeux d'aménagement;
- de compléter, en la précisant, la planification du territoire contenue dans le schéma d'aménagement et de développement de la Municipalité régionale de comté (MRC) de Marguerite-D'Youville;
- de faire connaître les intentions à la base du contrôle qu'il peut vouloir instaurer à l'intérieur des règlements d'urbanisme.

Afin de respecter les prescriptions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, sanctionnée en 1978 par le gouvernement du Québec, la Ville de Contrecœur a adopté son premier plan d'urbanisme en 1982 découlant de la fusion entre les municipalités de village et de paroisse en 1976. À la suite de l'entrée en vigueur en 1987, du premier schéma d'aménagement de la MRC de Lajemmerais devenue depuis la MRC de Marguerite-D'Youville, la Ville de Contrecœur a procédé à l'adoption de ses règlements d'urbanisme revisés en 1991.

Lors de la mise en œuvre des nouvelles orientations gouvernementales en matière de regroupement municipal, (création de la Communauté métropolitaine de Montréal, création de la nouvelle Ville de Longueuil et retrait de l'ancienne Ville de Boucherville de la MRC de Lajemmerais, etc.), la Ville de Contrecœur a choisi de procéder à une refonte complète de son plan et de ses règlements d'urbanisme afin d'actualiser les éléments caractéristiques de l'ensemble de son territoire et de se doter d'un outil d'aménagement et de développement du territoire qui puisse lui permettre de se positionner avantageusement dans le cadre régional et interrégional. La Ville de Contrecœur a donc mandaté la firme « *Plania inc.* », urbanistes conseils, pour réaliser ce mandat.

Le nouveau plan d'urbanisme reflète le contexte de développement qui a évolué depuis l'adoption de la première génération du plan d'urbanisme de la Ville. Il propose un renouvellement du regard porté sur le territoire et sur les tendances de son développement. Dans ce contexte, il s'inscrit davantage comme un document proactif puisqu'il propose des actions concrètes de mise en œuvre visant à atteindre les objectifs fixés.

Par ailleurs, la MRC de Lajemmerais a adopté le Schéma d'aménagement révisé (SAR) en novembre 2001 et celui-ci est entré en vigueur le 14 février 2006. Le SAR a été modifié par le Règlement numéro 162-25 relatif au Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC de Marguerite-D'Youville, qui est entré en vigueur le 9 juillet 2014. Réalisé en conformité avec les nouvelles orientations gouvernementales en matière d'aménagement et de développement du territoire, le SAD de la MRC de Marguerite-D'Youville apporte de nouveaux éléments pertinents dont certains peuvent être d'ores et déjà introduits au nouveau plan d'urbanisme.

Par la refonte de son plan et de ses règlements d'urbanisme, la Ville de Contrecœur amorce donc également la démarche de concordance au contenu du Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC de Marguerite-D'Youville. En ce sens, le nouveau plan d'urbanisme respecte les dispositions du schéma d'aménagement et de développement en vigueur mais tient également compte des nouvelles mesures adoptées dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement et de développement.

De plus, l'association de moyens de mise en œuvre concrets visant l'atteinte des objectifs ciblés dans le plan d'urbanisme, permet de planifier et de baliser les interventions afin que le conseil puisse se baser sur un cadre de gestion bien défini, et ce, en fonction des pressions de développement du milieu. Le nouveau plan d'urbanisme constitue donc un outil d'intervention et de promotion plutôt qu'un simple document de planification.

1.2 *Contenu du plan d'urbanisme*

La première partie présente le contexte général de la Ville ainsi que certaines données démographiques et socioéconomiques.

La seconde partie du plan d'urbanisme traite des grandes visions de développement que la Ville souhaite privilégier pour la prochaine décennie.

La troisième partie du plan précise les grandes orientations d'aménagement et de développement par secteur d'activités. Ces orientations expriment une volonté d'action, un énoncé de politiques et de lignes directrices générales qui contribuent à définir une vision d'ensemble et à fixer des objectifs et interventions précis.

La quatrième partie du document présente le concept d'organisation spatiale devant guider le développement de la Ville.

La cinquième partie expose les grandes affectations du sol et les densités de son occupation illustrées sur le plan d'affectation du sol. Il traduit le concept d'aménagement général de la Ville. Cette partie spécifie également, par aire d'affectation, la vocation dominante et les fonctions complémentaires.

La sixième partie identifie les dispositions particulières à l'égard des territoires d'intérêt et des sites de contraintes et les outils de mise en oeuvre qui permettront de garantir l'atteinte des objectifs et des valeurs transmises par le plan d'urbanisme : les programmes particuliers d'urbanisme, les plans d'intégration et d'implantation architecturale et les plans d'aménagement d'ensemble.

Enfin, la septième et dernière partie présente un plan d'action visant à mettre en œuvre les différents moyens ciblés afin d'atteindre les objectifs identifiés.

2. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

2. *DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES*

2.1 Dispositions déclaratoires

2.1.1 Titre du règlement

Ce règlement s'intitule « Plan d'urbanisme de la Ville de Contrecœur ».

2.1.2 Territoire assujetti

Ce règlement s'applique à l'ensemble du territoire de la Ville de Contrecœur.

2.1.3 But

Les dispositions de ce règlement ont pour but la pleine réalisation des potentiels naturels et humains visant l'aménagement et le développement harmonieux du territoire. Elles déterminent un encadrement général devant orienter les interventions futures qui façonnent ce territoire.

2.1.4 Documents annexes

Les documents suivants font partie intégrante de ce règlement à toutes fins que de droit :

1. Le **plan 1 – *Réseaux routiers et d'utilité publique,*** daté de 2003 et mis à jour en 2009, préparé par Plania inc., urbanistes conseils.
2. Le ***plan 2 – Le concept d'organisation spatiale***, daté de 2003 et mis à jour en 2009, préparé par Plania inc., urbanistes conseils.
3. Le ***plan 3 – Les aires d'affectation du territoire***, daté de 2003, et mis à jour en 2009, préparé par Plania inc., urbanistes conseils.
4. Le ***plan 4 – Intérêts et contraintes***, daté de 2003 et mis à jour en 2009,

   préparé par Plania inc., urbanistes conseils.

2.2 Dispositions interprétatives

2.2.1 Effet de l'entrée en vigueur de ce règlement

L'entrée en vigueur du règlement du plan d'urbanisme ne crée aucune obligation quant à l'échéance et aux modalités de réalisation des orientations, des interventions, des équipements et des infrastructures formulés et prévus.

2.2.2 Affectations du sol

À l'intérieur de chaque aire d'affectation, au moins 60 % de la superficie brute de terrain de l'aire doit autoriser tant au plan qu'aux règlements d'urbanisme, l'une ou l'autre, ou une combinaison des fonctions dominantes permises par le schéma d'aménagement et de développement.

Les fonctions complémentaires permises pour chacune des aires d'affectation ne peuvent être autorisées que pour un maximum de 40 % de la superficie brute de terrain de l'aire d'affectation.

2.2.3 Densités d'occupation

Les densités d'occupation du sol sont prescrites selon les cas, par un nombre de logements à l'hectare ou par un coefficient d'occupation du sol (c.o.s.).

La densité d'occupation du sol d'une aire d'affectation habitation se définit comme le rapport minimal et maximal permis entre le nombre d'unités de logements de chacun des bâtiments et la superficie nette du terrain sur lequel il est érigé (nombre de logements à l'hectare). Les normes de densité sont soumises à celles prescrites par la Communauté métropolitaine de Montréal.

La densité de l'occupation du sol des autres aires d'affectation (agricole, commerciale, conservation, industrielle, publique et rurale) se définit comme le rapport minimal et maximal permis entre la superficie brute totale de plancher de chacun des étages des bâtiments principaux et accessoires et la superficie brute du terrain sur lequel ils sont érigés (coefficient d'occupation du sol).

Conséquemment, la densité minimale et maximale prescrite pour tout usage autorisé dans une zone à la réglementation d'urbanisme ne doit pas être inférieure, ni dépasser l'indice prescrit pour l'aire d'affectation à l'intérieur de laquelle se situe cette zone.

2.2.4 Terminologie

Aux fins d'interprétation de ce règlement, un mot ou un terme s'interprète conformément à la définition qu'il en est donné au chapitre 11 intitulé *Index terminologique*, à moins que le contexte n'indique clairement un sens différent.

Si un mot ou un terme n'y est pas spécifiquement noté, il s'applique au sens communément attribué à ce mot ou à ce terme au dictionnaire courant.

3. CONTEXTE

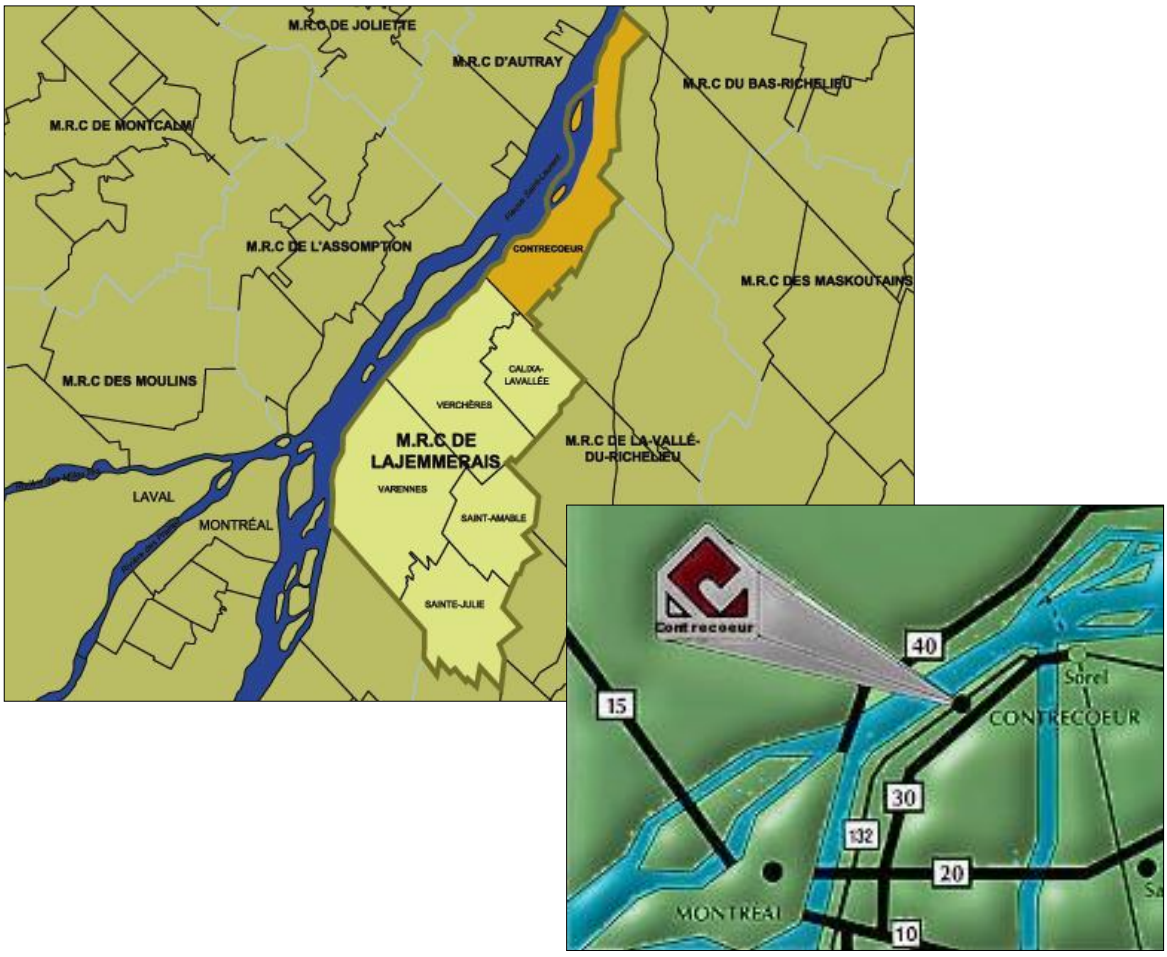
3. CONTEXTE

3.1 Généralités

Les premiers développements de Contrecœur se situent autour de 1668. La Ville, qui doit son nom à son fondateur : « Antoine Pécaudy, Sieur de Contrecœur et capitaine de régiment de Carignan », est localisée sur la Couronne-Sud de Montréal. En plus d'être incluse au territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), elle constitue une des six municipalités de la MRC de Lajemmerais*.

La Ville de Contrecœur est adjacente à la Ville de Sorel-Tracy (MRC Pierre-De Saurel) au nord-est ainsi qu'aux municipalités de Saint-Roch-de-Richelieu (MRC Pierre-De Saurel) à l'est, de Saint-Antoine-sur-Richelieu (MRC La Vallée-du-Richelieu) au sud-est, de Verchères (MRC de Marguerite-D'Youville) au sud-ouest et de Calixa-Lavallée (MRC de Marguerite-D'Youville) au sud. Au nord-est également, de l'autre côté du fleuve Saint-Laurent, les municipalités de Lanoraie et de Lavaltrie de la MRC d'Autray ainsi que la municipalité de Saint-Sulpice (MRC de l'Assomption) partagent une frontière commune avec Contrecœur.

Plan de localisation de Contrecœur par rapport à la MRC de Marguerite-D'Youville, à la Ville de Sorel-Tracy et à la région métropolitaine de Montréal



Par la proximité de la région métropolitaine de Montréal et par la configuration du réseau routier et autoroutier, la Ville de Contrecœur connaît une forme de dépendance commerciale et institutionnelle avec les agglomérations urbaines voisines telles que Longueuil (villes de Boucherville et de Saint-Bruno-de-Montarville), Montréal et Sorel-Tracy.

La Ville, d'une superficie de 87,6 kilomètres carrés équivalant à 21,6 % du territoire de la MRC de Marguerite-D'Youville, est constituée d'une agglomération urbaine localisée au centre d'un milieu agricole, forestier, résidentiel, récréatif et industriel lourd. Le fleuve Saint-Laurent longe l'ensemble du territoire de la Ville dans l'axe sud-ouest/nord-est. Il est à noter que le territoire actuel de la Ville de Contrecœur résulte du regroupement du territoire de la municipalité de la Paroisse de Contrecœur et de la municipalité du Village de Contrecœur en 1976. Par ailleurs, la municipalité de Contrecœur a connu un changement de régime en mai 1997 pour devenir la Ville de Contrecœur.

La Ville de Contrecœur a connu des périodes de forte croissance démographique liées notamment au phénomène du développement périurbain ainsi qu'à l'expansion du secteur industriel. Cette hausse de la population a également eu pour effet de consolider la structure de certaines fonctions commerciales, industrielles et institutionnelles.

Selon les données du *Décret de population du MAMOT de 2015* la population est de 7 234 habitants en 2015 ce qui représente 9,3 % de la population de l'ensemble de la MRC de Marguerite-D'Youville.

La mise en place de la Communauté métropolitaine de Montréal est une occasion de repositionner la Ville de Contrecœur à l'échelle métropolitaine. Il est donc extrêmement important que la Ville de Contrecœur se situe rapidement au niveau suprarégional pour prendre la place qui lui revient. Ce positionnement doit faire l'objet d'une planification réfléchie et cohérente.

Les grandes orientations d'aménagement et de développement du Plan d'urbanisme permettront à la Ville de Contrecœur de soutenir la stratégie régionale de développement économique et de création d'emplois. La Ville entend donc participer à la mise en œuvre de son Plan d'action municipal ainsi que du Plan d'action du schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Marguerite-D'Youville, du Plan d'action pour l'économie et l'emploi (PALÉE) du Centre local de développement de Marguerite-D'Youville ainsi qu'à la mise en œuvre de la planification stratégique de la MRC de Marguerite-D'Youville. La réalisation concrète de ces actions cohérentes permettra de renforcer le rôle de pôle socioéconomique de Contrecœur et par conséquent, contribuer à l'essor de l'ensemble du territoire régional et métropolitain.

*Dans le texte, nous référons à la MRC de Lajemmerais en fonction de sa nouvelle entité territoriale, c'est-à-dire en excluant le territoire de l'ancienne Ville de Boucherville. Les statistiques relatives à la MRC de Lajemmerais ont également été ajustées en ce sens

3.2 *Profil démographique*

L'analyse du profil démographique et socioéconomique de la Ville de Contrecœur constitue un élément important de la refonte du plan d'urbanisme puisqu'elle permet de dégager les enjeux reliés à l'évolution de la population. Seuls les éléments apparaissant les plus pertinents dans le contexte d'un plan d'urbanisme ont été retenus. Bien que résumés à la forme la plus simple, ils permettent néanmoins de dégager une appréciation suffisamment détaillée de la problématique de l'évolution démographique et socioéconomique de la Ville.

Comme le démontre les graphiques suivants, la population de Contrecœur a connu une forte croissance au cours des dernières décennies, passant de 1 435 en 1951 à 7 234 en 2015, ce qui constitue une augmentation de près de 396 %. La population de l'ensemble de la MRC de Marguerite-D'Youville est cependant passée de 6 428 en 1951 à 76 996 en 2014 soit une augmentation de 1198 % pour la même période. Par conséquent, le poids démographique de la Ville dans la MRC de Marguerite-D'Youville n'a cessé de diminuer de sorte qu'il est passé de 22,3 % en 1951 à 8,1 % en 2006. Cependant, depuis 2006 le poids démographique de la Ville de Contrecœur dans la MRC a augmenté pour atteindre 9,3 % en 2015.

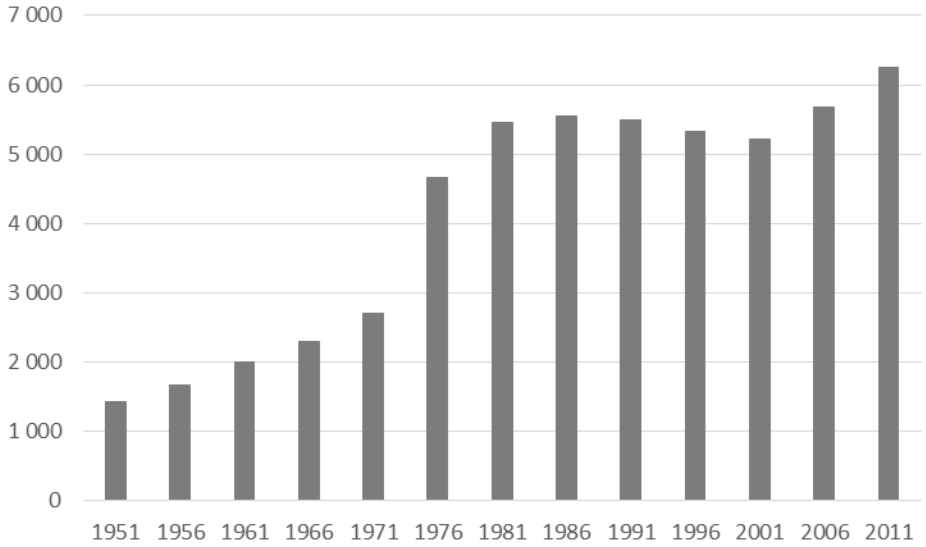
Évolution de la population et du poids démographique
Contrecœur et MRC de Marguerite-D'Youville
(1951-2011)

	1951	1956	1961	1966	1971	1976	1981	1986	1991	1996	2001	2006	2011
Contrecœur	1 435	1 662	2 007	2 301	2 694	4 668	5 449	5 553	5 501	5 331	5 222	5 678	6 252
MRC de Marguerite-D'Youville	6 428	8 330	9 681	10 590	15 136	26 906	37 633	41 063	51 928	60 629	64 010	69 881	74 416
Poids démographique	22,3 %	19,9 %	20,7 %	21,7 %	17,8 %	17,3 %	14,4 %	13,5 %	10,6 %	8,8 %	8,8 %	8,1 %	8,4 %

Source : Statistique Canada, recensements 1951 à 2011

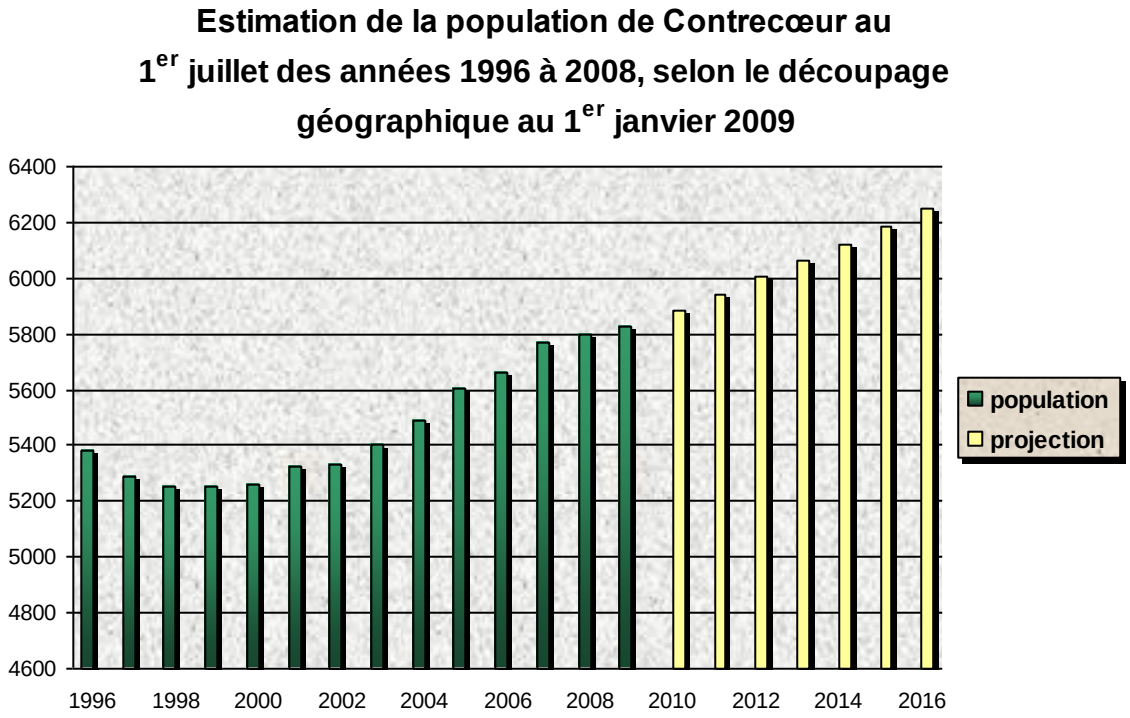
La période de développement accéléré de Contrecœur coincide avec l'implantation et la consolidation du secteur industriel. Cependant, à la suite d'une légère décroissance au cours des années 1991 à 2001, on assiste à une croissance démographique modérée de l'ordre de 1,97 % depuis 2001.

Évolution de la population
Ville de Contrecœur (1951-2011)



Source : Statistique Canada, recensements de 1951 à 2011

L'institut de la statistique du Québec diffuse des chiffres relativement à la population tirés des recensements, des chiffres qui reposent sur un système d'estimation démographique et des chiffres tirés de projections basées sur des hypothèses quant à l'évolution future. Tout comme l'ensemble des autres statistiques, les chiffres de population comportent une marge d'incertitude. Malgré l'excellente source d'information qu'il constitue, le recensement sous-estime légèrement la taille de la population d'environ 2 %.



4. VISION DU DÉVELOPPEMENT

4. *VISION DU DÉVELOPPEMENT*

4.1 *Une Ville en relation avec son milieu naturel*

Contrecœur, c'est une Ville parsemée de nombreux attraits naturels tels que le fleuve Saint-Laurent, les îles et les espaces boisés. Malgré un développement résidentiel et industriel soutenu au cours des dernières décennies, la Ville a su préserver son milieu naturel. On retrouve toujours de nombreux espaces naturels (îles, milieux humides, vastes secteurs boisés dont les colonies de vacances) et le développement de la Ville a pu tirer profit de son contexte riverain. D'autre part, les secteurs urbanisés offrent aux résidants une gamme de biens et de services pouvant répondre aux besoins locaux de chacun.

L'administration municipale souhaite préserver et accentuer cette complémentarité entre les services offerts en milieu urbain et l'accès aux nombreuses ressources des milieux naturels et des sites d'intérêt.

4.2 *Une Ville planifiée pour la famille*

Depuis ses débuts, la Ville de Contrecœur accorde une place de choix à la vie familiale. L'aménagement de la Ville a été conçu pour les familles: des quartiers tranquilles et sécuritaires, principalement composés de résidences unifamiliales et offrant des services qui s'adressent à la famille. Ainsi, la Ville offre un réseau de parcs et espaces verts, des services et équipements récréatifs et de loisir, une bibliothèque, un centre multifonctionnel ainsi qu'un support à la vie communautaire dont le dynamisme reflète le sentiment d'appartenance des Contrecœuroises et des Contrecœurois.

L'administration municipale entend conserver et faire progresser cette vision du développement au cours des prochaines décennies en plaçant la famille de tout âge au centre de ses préoccupations, à cette fin, elle a adopté une politique familiale en avril 2006. De plus, elle souhaite favoriser la mise en place de nouveaux équipements de plein air, de loisir et de sport comme il est prévu à son plan directeur des parcs et espaces verts.

4.3 *Un noyau villageois à dynamiser*

Le secteur gravitant autour de l'intersection de la route Marie-Victorin (132) et de la rue Saint-Antoine correspond au centre névralgique de la Ville (voir secteur identifié comme zone d'ambiance au plan 2 – concept d'organisation spatiale). Ce secteur est aussi considéré comme un noyau patrimonial d'intérêt régional. On y retrouve une concentration d'institutions (église, mairie, bureau de poste, Maison Lenoblet-du-Plessis, bureau d'accueil touristique, centre multifonctionnel, établissement scolaire) et plusieurs commerces (épicerie, restaurant, station-service). Toutefois, le développement urbain secondaire situé plus au nord sur la route Marie-Victorin (132), disperse la concentration de certaines activités à l'extérieur du véritable noyau villageois.

Les autorités municipales souhaitent donc renforcer le noyau villageois et en faire un lieu de rassemblement animé pouvant accueillir un plus grand nombre de commerces, de services et d'équipements institutionnels et communautaires, tout en consolidant la fonction résidentielle. À cette fin une collaboration étroite avec l'organisme *Rues principales Contrecœur* est maintenue au cours des prochaines années.

4.4 *Un secteur industriel à diversifier*

La Ville de Contrecœur bénéficie d'un important secteur industriel, situé dans la section sud-ouest du territoire, entre l'autoroute 30 et le fleuve Saint-Laurent. On y retrouve notamment une part importante d'activités portuaires en raison de la présence du port de Montréal. Ce pôle constitue un attrait économique important de Contrecœur, dont elle doit tirer parti. L'implantation récente d'un pôle de logistique et d'une zone industrialo-portuaire constitue une opportunité importante pour Contrecœur où les activités reliées à la distribution des marchandises, par voie terrestre, ferroviaire ou maritime, et les activités manufacturières y sont privilégiés. En ce sens, la Ville souhaite poursuivre son développement en misant sur une consolidation de ce créneau industriel.

En lien avec cette consolidation, les autorités municipales souhaitent diversifier les types d'implantations industrielles, notamment en favorisant la mise en place d'industries mieux adaptées au contexte environnemental de Contrecœur (proximité de la zone agricole et du noyau urbain) qui pourront s'implanter dans son parc industriel.

4.5 *Un axe régional à structurer et à planifier*

La route Marie-Victorin (132) constitue une artère importante de la Ville. Elle traverse le territoire dans un axe nord-sud et assure un lien direct avec la municipalité de Verchères et la ville de Sorel-Tracy. Depuis la construction de l'autoroute de l'Acier (30), la route Marie-Victorin (132) est surtout utilisée par la circulation locale et quelques visiteurs.

La vocation de cette route nationale est parfois mal définie. On y retrouve des résidences, des commerces, des institutions, des services publics et des terrains toujours vacants. De plus, le paysage urbain présente plusieurs déficiences, entre autres le traitement des entrées de la Ville, l'affichage et les espaces de stationnement. Par ailleurs, cette route permet d'offrir des percées–visuelles intéressantes sur les attraits du milieu naturel dont le fleuve Saint-Laurent et les îles.

La structuration et la planification de la route Marie-Victorin (132) constitue une préoccupation pour l'administration municipale. Différentes mesures pourraient être envisagées, notamment l'intégration d'outils de contrôle à la réglementation municipale ainsi que l'acquisition de certaines propriétés situées à des endroits stratégiques qui viendraient compléter les travaux d'amélioration du tronçon traversant le noyau urbain (enfouissement des fils, reconstruction des trottoirs et bordures).

4.6 *Une identité distincte à développer*

En dépit de ses nombreux attraits, aucun ne se démarque suffisamment pour conférer à la Ville de Contrecœur une image distinctive. Outre la notoriété rattachée à la concentration d'industries sidérurgiques ainsi qu'aux sites récréotouristiques des colonies de vacances et de la Maison Lenoblet-du-Plessis, aucune caractéristique ne permet de la distinguer véritablement des municipalités environnantes.

Une vision et des objectifs de développement qui tireraient profit des opportunités que renferme le territoire, notamment au niveau des richesses naturelles (fleuve Saint-Laurent, îles, espaces boisés) et patrimoniales (maisons ancestrales, moulin banal), permettraient à la Ville de se tailler une place plus importante au niveau régional et de dégager une image positive de Contrecœur.

Le conseil municipal de la ville de Contrecœur souhaite donc élaborer une vision et des objectifs de développement permettant à la Ville de se doter d'une identité distincte et d'une image positive.

5. GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

5. *GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT*

Incluse dans la nouvelle Communauté métropolitaine de Montréal, la Ville de Contrecœur présente un défi au niveau de la consolidation des fonctions existantes et du développement de nouvelles fonctions. Les autorités municipales ont exprimé leurs préoccupations et leurs volontés en matière d'aménagement et de développement du territoire. Ces intentions se traduisent par les grandes orientations qui découlent des différents enjeux qui ont été soulevés et qui sont appuyés par des objectifs à atteindre et par une série de moyens de mise en œuvre. Une cinquantaine de grandes orientations ont ainsi été déterminées et concernent principalement les thèmes suivants : habitation, commerces et services, agriculture et forêt, industries, institutions, parcs, espaces verts et équipements récréatifs, récréotourisme, patrimoine et culture, environnement, et transport et infrastructures.

Ces grandes orientations d'aménagement et de développement du territoire constituent les lignes directrices sur lesquelles devront se baser les règlements d'urbanisme. Elles visent le développement harmonieux de la Ville en continuité avec les actions déjà entreprises pour assurer la qualité de vie recherchée.

5.1 *Habitation*

La fonction résidentielle de Contrecœur se caractérise par différents types de développement. À l'intérieur du périmètre d'urbanisation, on retrouve un développement de type villageois, alors qu'à l'extérieur du périmètre, l'activité résidentielle se concentre principalement à l'intérieur de deux secteurs. Ces secteurs sont situés au nord-est du noyau villageois et en bordure de la route 132.

À l'échelle de la MRC de Marguerite-D'Youville et de l'ensemble de la Couronne Sud, le produit résidentiel offert à Contrecœur constitue une alternative à ce que peuvent offrir les municipalités de la première couronne urbaine de la banlieue de Montréal, c'est-à-dire un produit résidentiel caractérisé et recherché par une clientèle principalement régionale.

L'évolution sociodémographique soulève différents enjeux en ce qui a trait à l'offre en produits résidentiels : vieillissement de la population et réduction de la taille des ménages. Il est donc nécessaire d'encourager le développement de projets résidentiels s'adressant aux jeunes familles, tout en assurant une offre suffisante pour satisfaire la demande des personnes préretraitées et retraitées qui verront leur part s'accroître considérablement dans les années à venir. De manière générale, il s'agit d'adapter l'offre à la demande en matière de catégorie d'habitation. En ce sens, la Ville de Contrecœur entend poursuivre le développement résidentiel de faible et moyenne densité, principalement destiné à répondre aux besoins des jeunes familles. Par ailleurs, les besoins des ménages de petite taille et des personnes âgées pourront être satisfaits par le développement ponctuel de projets résidentiels de plus forte densité.

De plus, toujours en lien avec la diversification des constructions résidentielles, un ensemble de mesures et de stratégies de promotion sont envisagées par la Ville. Tout d'abord, la mise en œuvre d'une politique d'accès à la propriété dans certains secteurs permettra de faciliter l'achat d'une propriété pour les nouveaux arrivants. L'élaboration d'un plan de communication auprès de la population, ce qui inclu le renouvellement de la pochette de bienvenue distribuée aux nouveaux arrivants, bonifiera la stratégie d'accueil de la Ville. Plus spécifiquement, la Ville entend mettre en œuvre une stratégie d'accueil destinée aux nouveaux employés des industries existantes et futures afin d'accroître le nombre de travailleurs résidant à Contrecœur. Finalement, la mise en place d'une politique relative aux développements résidentiels pour les promoteurs et la création d'un comité de promotion domiciliaire assureront la diversification des produits résidentiels offerts et leur visibilité.

Du début des années 1950 jusqu'à la fin des années 1990, le développement résidentiel a connu une croissance importante mais de façon sporadique. Une certaine partie du parc résidentiel se fait cependant vieillissante et nécessite des réparations majeures, notamment dans le noyau villageois. On dénombrait ainsi, au recensement de 2006, une proportion de 6,6 % des logements nécessitant des travaux de réparations majeures, ce qui est légèrement inférieur à la moyenne pour l'ensemble du Québec. La Ville entend donc encourager la rénovation à l'intérieur du parc résidentiel par la mise sur pied de mesures incitatives, particulièrement dans les secteurs les plus anciens nécessitant des réparations majeures.

L'évaluation des besoins en espace urbain a été réalisée à partir de l'analyse des permis de construction de la Ville de Contrecœur pour la période de 1990 à 2007. Elle est présentée dans le tableau de permis de construction résidentielle qui suit :

Année	Nombre de permis émis	Année	Nombre de permis émis
1990	38	2000	9
1991	31	2001	9
1992	16	2002	20
1993	15	2003	37
1994	16	2004	64
1995	10	2005	112
1996	19	2006	57
1997	18	2007	36
1998	12	2008	31
1999	11	**Total (1990-2008)**	**561**
Moyenne annuelle		**29,52**	
Nombre de terrains requis jusqu'en 2016		**236**	

En 2010, parmi les 169,2 hectares bruts vacants disponibles à des fins résidentielles, 15,8 hectares sont identifiés à des fins de conservation (milieu humide) et 80 hectares sont affectés au secteur « Saint-Laurent du Fleuve ». Mentionnons que 73 hectares sont en développement pour l'horizon 2011-2016.

Situé entre le fleuve Saint-Laurent à l'ouest, la ville de Sorel-Tracy au nord, l'autoroute 30 à l'est et la montée Saint-Roch au sud, le secteur Saint-Laurent du Fleuve se divise en 4 secteurs d'une superficie totale de 654 hectares.

L'un de ces secteurs fut comptabilisé dans les espaces résidentiels bruts vacants disponibles. Ce secteur, d'une superficie de 80 ha, est situé entre le secteur résidentiel construit le long de la 132 et la voie ferrée. Ce secteur, en majorité boisé, peut recevoir des résidences unifamiliales à une densité d'un logement au 3 ha puisque les voies publiques et privées ne sont pas permises et qu'il n'est pas adjacent à la route 132. La configuration du secteur le long de la seule voie publique (132) ayant qu'un seul service (aqueduc) fait en sorte de limiter de façon drastique la construction dans ce secteur. De plus, les terrains vacants disponibles sont dispersés et ne permettent pas de prévoir la réalisation de projets d'ensemble. Nous évaluons actuellement la possibilité de construire au plus 27 résidences dans ce secteur de 80 ha.

Ainsi, en retranchant les 80 et 15,8 hectares des 169,2 hectares de superficies brutes, nous obtenons 73 hectares disponibles. Tel que mentionné, à l'intérieur de ces espaces, certains projets résidentiels sont en développement pour la période 2011-2016. Après une analyse des photographies aériennes de 2013, nous constatons que 28,3 hectares sont développés.

Caractérisation des espaces vacants
Contrecœur

Espaces bruts disponibles (2010)	169,2 ha
Espaces avec contraintes	95,8 ha
Espaces bruts disponibles ajustés (2010)	73,4 ha
Espaces construits (2010-2013)	28,3 ha
Logements construits (2010-2013)	724
Densité (2010-2013)	25 log/ha
Espaces bruts disponibles (2013)	**45,1 ha**

La Ville de Contrecœur souhaite d'abord assurer la consolidation des secteurs de développement existants. Il s'avère donc essentiel de dresser un inventaire complet des lots vacants pour ensuite élaborer une stratégie de promotion de ces lots. De plus, dans l'éventualité où de nouveaux secteurs soient développés, ils devront être planifiés de façon détaillée afin de garantir un développement durable et cohérent axé sur une diversification des produits résidentiels offerts tout en conservant l'harmonie du cadre bâti. Cette planification pourra se faire par la mise en place d'une politique relative aux développements résidentiels applicable aux projets des promoteurs.

La Ville de Contrecœur souhaite accroître ses parts de marché dans le domaine de la construction résidentielle par rapport à la MRC de Marguerite-D'Youville. En ce sens, il est nécessaire de positionner la Ville face aux municipalités concurrentes en élaborant une stratégie de développement résidentiel qui cernera les produits résidentiels distinctifs à développer en fonction de la concurrence. Par la suite, la mise en œuvre d'un plan de communication contribuera à la promotion des produits résidentiels offerts et des atouts de la Ville.

Les données du recensement de 2006 indiquent que 5,3 % de la population active de Contrecœur déclarait travailler à domicile. De façon générale, ce taux tend à s'accroître à chaque recensement, le travail à domicile devenant une pratique de plus en plus courante. La Ville croit qu'il est important de favoriser le développement du travail et des services à domicile. L'adoption, dans la réglementation municipale, de normes relatives aux activités de travail à domicile asssurera leur intégration harmonieuse au milieu.

5.1.1 Enjeux (Habitation)

Enjeux
• Le maintien d'une clientèle familiale; • Le vieillissement de la population et la réduction de la taille des ménages; • La diversification des constructions résidentielles (principalement le bifamilial et trifamilial); • Le vieillissement du parc résidentiel; • Les possibilités de développement; • La densité moyenne à respecter pour les secteurs à développer; • Le contrôle de la qualité du cadre et des paysages en milieu bâti; • L'accroissement des parts de marché et le positionnement concurrentiel dans le marché régional; • La gestion du travail et des services à domicile; • Le maintien du faible taux de taxation; • Le développement d'un sentiment d'appartenance des employés travaillant à Contrecœur.

5.1.2 Orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
5.1.2.1	Encourager le développement de projets résidentiels s'adressant aux jeunes familles, tout en assurant une offre suffisante pour satisfaire la demande des personnes préretraitées et retraitées.	• Adapter l'offre à la demande en matière de catégorie d'habitation. • Encourager, à certains endroits, le développement résidentiel de plus forte densité s'adressant à des ménages de plus petite taille et/ou à des personnes plus âgées et autonomes. • Mettre en œuvre une stratégie d'accueil pour les nouveaux employés des industries existantes et futures. • Mettre en œuvre une Politique relative aux développements résidentiels pour les promoteurs.
5.1.2.2	Encourager la rénovation du parc résidentiel dans le secteur le plus ancien.	• Mettre sur pied des mesures afin de soutenir la rénovation du parc résidentiel dans le secteur le plus ancien. • Encourager la revitalisation et le redéveloppement des secteurs anciens, notamment par l'augmentation de la densité résidentielle et par l'adhésion à des programmes gouvernementaux.

	Orientations	Objectifs et interventions
5.1.2.3	Assurer la consolidation des secteurs de développement existants avant d'autoriser le développement de nouveaux secteurs.	• Dresser un inventaire complet des lots vacants. • Assurer prioritairement un développement urbain ordonné et séquentiel en bordure des noyaux urbains existants afin d'éviter une sous-utilisation du territoire et des infrastructures du périmètre urbain. • Harmoniser le développement des différentes zones d'activités spécifiques pour favoriser sans contrainte l'expansion de ces activités à l'intérieur du périmètre qui leur est alloué. • Mettre en place un processus continu de modulation de l'urbanisation du territoire urbain visant le suivi du du développement urbain.
5.1.2.4	Planifier, de façon détaillée, de nouveaux secteurs de développement.	• Adopter des outils de contrôle réglementaire, assurant un développement séquentiel cohérent et durable pour les nouveaux secteurs de développement. • Mettre en œuvre une politique relative aux développements résidentiels pour les promoteurs. • Adopter des mesures valorisant l'économie d'énergie et l'efficacité énergétique. • Assurer une diversification des produits résidentiels offerts. • Favoriser les mesures visant l'économie d'énergie, telles que la densité, l'ensoleillement, la proximité aux réseaux de transports et autres. • Respecter les critères de densification résidentielle proposés par le SAD de la MRC de Marguerite-D'Youville, qui fixent la densité résidentielle brute moyenne minimale à 24 logements à l'hectare des nouveaux secteurs en développement. • Orienter 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant.
5.1.2.5	Assurer un meilleur contrôle de la qualité du cadre bâti et des paysages dans certains secteurs particuliers.	• Adopter des outils de contrôle réglementaire, notamment des plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), établissant des critères architecturaux et paysagers plus sévères.
5.1.2.6	Augmenter les parts de marché de Contrecœur dans le domaine résidentiel.	• Mettre en oeuvre un plan de communication afin de développer les atouts de la municipalité et promouvoir les produits résidentiels offerts. • Créer le comité de promotion domiciliaire.

	Orientations	Objectifs et interventions
5.1.2.7	Positionner la Ville de Contrecœur face à la concurrence.	• Élaborer une stratégie de développement résidentiel afin de cerner les produits résidentiels distinctifs à développer en fonction de la concurrence.
5.1.2.8	Favoriser le développement du travail et des services à domicile.	• Autoriser les activités de travail et de services à domicile en assurant leur contrôle par le biais de la réglementation municipale.

5.2 *Agriculture et forêt*

Située majoritairement dans la plaine du Saint-Laurent, dont la qualité et la richesse des sols est renommée, le territoire de Contrecœur est caractérisé par la présence de dépôts de sable provenant de la mer de Champlain. Les sols en présence ont principalement des potentiels agricoles variant de bon (classe 2) à moyen (classe 4). Ces sols conviennent à une gamme d'exploitations agricoles.

Par ailleurs, certains secteurs sont à moins bon dynamisme et possèdent un faible potentiel agricole (classe 7), principalement parce que les sols sont sablonneux et sujets à l'érosion. Ces portions du territoire ont fait l'objet de la culture du tabac entre 1930 et 1960. Puis, la mise en valeur et le développement de la culture maraîchère s'est effectuée au cours des années 1940.

L'espace agricole, déterminé en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, occupe 3 069 hectares et comporte plus de 25 producteurs qui sont surtout spécialisés dans les fermes laitières, dans plusieurs types de cultures ainsi que dans l'horticulture. Les principales cultures sont les petits fruits, les céréales, le maïs-grain, les plantes fourragères et le soja. Le tableau suivant présente les sources de revenus agricoles pour la Ville de Contrecœur, en 2001.

Sources de revenus agricoles (2001)

Laitier	Bovin	Horticole	Céréales/ protéagineux	Autres élevages	Divers	Déclaré
400 943 $	34 678 $	321 010 $	360 962 $	2 253 $	14 88 $	1 134 704 $

Source : Fiche d'enregistrement des exploitations agricoles, 24 janvier 2001

La Ville de Contrecœur souhaite assurer la protection du territoire agricole, notamment par le respect des limites de la zone agricole permanente, ce qui permettra de soutenir et de rehausser l'exploitation des terres. Le territoire agricole doit être mis en valeur et exploité en donnant la priorité aux activités agricoles. Il s'avère donc nécessaire d'effectuer un contrôle des usages non agricoles en zone agricole, afin de s'assurer qu'ils respectent la vocation du territoire. Plus spécifiquement, un inventaire et une caractérisation du potentiel et du dynamisme agricole des secteurs devront être effectués. Par la suite, la Ville restreindra dans les secteurs à fort potentiel agricole l'implantation d'usages peu ou pas compatibles à cet usage.

Certains secteurs situés en zone agricole possèdent un plus faible potentiel d'exploitation. Des mesures pourraient être mises en place pour y favoriser le développement d'activités complémentaires à l'agriculture telles que l'agroforesterie, l'hébergement à la ferme et les tables champêtres.

Au sud du rang du Ruisseau, à la hauteur de la sortie 160 de l'autoroute 30, on retrouve de nombreuses terres agricoles (lots 378, 382, 383, 384 et 385) ayant été subdivisées en vue d'un développement résidentiel. Ces terres possèdent un potentiel de développement agricole qui n'est pas exploité en raison de leur morcellement. La Ville souhaite intensifier les mesures mises en place afin d'accélérer le remembrement de ces terres et ainsi y permettre l'exploitation d'activités agricoles.

Le ***plan 2 – Le concept d'organisation spatiale*** identifie deux îlots déstructurés en zone agricole. Le premier est situé à l'intersection de la montée de la Pomme-d'Or et du rang du Ruisseau. Il s'agit d'une localisation stratégique, en raison de la promixité de la sortie 158 de l'autoroute 30. Le second îlot déstructuré correspond au parc de maisons mobiles, au nord-est du noyau villageois. La protection du territoire agricole doit se faire en lien avec la mise en place de mesures qui permettront d'éviter toute extension de ces îlots déstructurés.
Par ailleurs, certains usages résidentiels tendent à se développer en zone agricole, dans le secteur compris entre la route Marie-Victorin (132) et le fleuve Saint-Laurent. La proximité du fleuve et la beauté des paysages expliquent les pressions de l'urbanisation que subit ce secteur. La Ville entend circonscrire et consolider les usages résidentiels afin d'y éviter toute déstructuration.

Les exploitations agricoles sont dynamiques et témoignent de la bonne santé économique de l'agriculture. Le développement du milieu agricole passe également par la promotion de la transformation et par la mise en valeur des produits agricoles. Il s'agit de favoriser les activités commerciales spécialisées dans la vente des produits agricoles ainsi que les activités industrielles spécialisées dans la transformation des produits agricoles. Plus spécifiquement, la Ville prévoit réaliser des aménagements afin d'amener l'implantation de ce type d'entreprises sur les lots 384 et 385. De plus, les autorités municipales procéderont à l'évaluation des besoins du milieu en matière de marché public, de marché champêtre et de foire agroalimentaire.

Le couvert forestier est caractérisé par la présence d'un espace boisé situé à l'est du territoire municipal. D'ailleurs, le bois de Saint-Roch-de-Richelieu et le bois de Contrecœur sont considérés comme étant des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain. Le bois de Saint-Roch-de-Richelieu recèle des éléments fauniques d'importance, notamment des secteurs de ravages de cerf de Virginie. La biodiversité du milieu forestier doit être maintenue, en lien avec la coexistence des différentes fonctions en présence. Tout d'abord, il sera nécessaire de caractériser et cartographier les secteurs de ravages de cerf de Virginie. Par la suite, la création d'une zone de protection clairement identifiée qui respecte les limites de confinement du cerf de Virginie fixées par le ministère concerné permettra de protéger ces ravages.

La coexistence entre le développement résidentiel, les activités récréatives, l'habitat faunique et l'exploitation forestière est souvent très difficile à concilier. Des mesures d'atténuation pourront notamment être envisagées afin de permettre une meilleure complémentarité des usages et par le fait même assurer la coexistence entre les différentes fonctions.

L'Agence régionale de mise en valeur de la forêt privée de la Montérégie encadre les interventions dans le respect des principes du développement durable. Le Plan de protection et de mise en valeur de la forêt privée de la Montérégie, élaboré par l'Agence, établit les grands principes relatifs au milieu forestier, et ce, en conformité avec le schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Marguerite-D'Youville. Le développement de la forêt doit se faire en respect de ce plan de protection. De plus, l'adoption d'un cadre réglementaire spécifique concernant l'abattage d'arbres en fonction de chacun des milieux permettra à la Ville de mieux se positionner face à ce sujet. Finalement, la mise en place d'un lien avec l'Agence forestière de la Montérégie aidera, par le biais de la diffusion d'informations, à sensibiliser la population à l'importance du milieu forestier.

5.2.1 Enjeux (Agriculture et forêt)

Enjeux
• Les pressions du développement sur le territoire agricole; • La diversification des activités agricoles et para-agricoles; • L'importance de la production maraîchère; • Le maintien de la biodiversité et la coexistence de différentes activités en milieu forestier; • La présence d'un ravage de Cerf de Virginie dans le bois de Saint-Roch-de-Richelieu; • La préservation des bois et corridors forestier d'intérêt métropolitain.

5.2.2 Orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
5.2.2.1	Assurer la protection du territoire agricole, le soutien au secteur bio-alimentaire, le développement de l'agriculture et l'augmentation des superficies des terres en culture.	• Collaborer avec la MRC à la mise en œuvre d'un plan de développement de la zone agricole (PDZA). • Assurer la pérennité du territoire agricole et donner la priorité aux activités agricoles afin de favoriser une exploitation optimale des terres. • Respecter les limites de la zone agricole permanente afin de soutenir et de rehausser l'exploitation des terres. • Planifier l'aménagement de la zone agricole et y contrôler les usages non agricoles en zone agricole et à l'interface de la zone agricole et des secteurs bâtis. • Inventorier et caractériser le potentiel et le dynamisme agricoles de chacun des secteurs et y restreindre l'implantation d'usages peu ou pas compatibles. • Envisager dans les secteurs à moindre potentiel agricole, des mesures favorisant le maintien et le développement des activités agricoles et sylvicoles afin de développer des activités complémentaires comme l'agroforesterie, l'hébergement à la ferme et les tables champêtres. • Favoriser le remembrement de certaines terres agricoles ayant été subdivisées à des fins de développement urbain (lots 378, 382, 383, 384 et 385). • Protéger et mettre en valeur les érablières. • Éviter toute extension des 'îlots déstructurés (intersection de la montée de la Pomme-d'Or, du rang du Ruisseau, du rang du Brûlé et du parc de maisons mobiles).

	Orientations	Objectifs et interventions
		• Circonscrire et consolider les usages résidentiels en zone agricole dans le secteur compris entre la route Marie-Victorin (132) et le fleuve Saint-Laurent. • Protéger l'usage maraîcher et céréalier, favoriser l'agriculture de proximité, plus particulièrement l'agriculture biologique. • Sensibiliser la relève aux potentiels d'exploitation. • Favoriser la diversification des exploitations agricoles.
5.2.2.2	Promouvoir la transformation locale et la mise en valeur des produits agricoles locaux.	• Favoriser les activités commerciales spécialisées dans la vente des produits agricoles et les activités industrielles spécialisées dans la transformation des produits agricoles. • Prévoir des aménagements visant à attirer les entreprises reliées aux activités agroalimentaires spécialisées dans la vente et la transformation des produits agricoles. (Lots 384 et 385) • Évaluer les besoins du mileu en matière de marché public, marché champêtre, foire agroalimentaire, etc.
5.2.2.3	Assurer le maintien de la biodiversité et la coexistence des différentes fonctions du milieu forestier.	• Protéger la biodiversité des espaces boisés, des bois et corridor forestier d'intérêt métropolitain et les ravages d'animaux tout en assurant la coexistence avec les différentes activités par le biais d'un plan de gestion environnementale. • Caractériser et cartographier les ravages de cerf de Virginie. • Créer une zone de protection clairement identifiée en respectant les limites de confinement du cerf de Virginie fixées par le ministère concerné. • Établir des mesures d'atténuation permettant la complémentarité des usages. • Réduire la densité (1 logement par trois hectares) dans le secteur nord-est (lots 1 à 109) de la municipalité (secteur résidentiel de faible densité ayant un coefficient d'occupation du sol compris entre 0 et 1). • Assurer le développement de la forêt dans le respect de l'aménagement durable tel qu'édicté dans la *Loi sur les forêts* et en accord avec les orientations du Plan de protection et de mise en valeur de la forêt privée de la Montérégie. • Protéger les bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain présents dans la zone agricole en encadrant les usages permis, ainsi que l'abattage d'arbres.

Orientations	Objectifs et interventions
	• Adopter un cadre réglementaire spécifique concernant l'abattage d'arbres en fonction de protéger la forêt et sa biodiversité et sensibiliser la population par le biais de la diffusion d'information. • Établir un lien avec l'Agence forestière de la Montérégie afin de sensibiliser la population par le biais de la diffusion d'information. • Harmoniser l'activité agricole avec le milieu naturel des îles, des bois et des berges.

5.3 Commerces et services

À Contrecœur, la plupart des commerces sont localisés dans le corridor de la route Marie-Victorin (132) et de la rue St-Antoine. Le pôle principal se situe dans le noyau villageois, à l'intersection de la route Marie-Victorin (132) et de la rue Saint-Antoine. Ce pôle présente une concentration commerciale qui se caractérise par sa faible diversité. Deux autres pôles de moindre importance sont implantés sur le territoire : le secteur en bordure de la route Marie-Victorin (132) à la hauteur des rues Tétreault et Robert et entre les rues Lacroix et Dansereau et le pôle commercial à proximité de la sortie 160 de l'autoroute 30.

À l'intérieur de ces pôles de commerces et de services, on retrouve des commerces de petite taille qui offrent principalement des biens d'achats courants, tels qu'épicerie, pharmacie, quincaillerie et station-service. Quelques établissements de services (caisse populaire, bureau de poste) et des services de restauration viennent compléter l'offre commerciale. L'achat de biens réfléchis et semi-réfléchis s'effectue principalement dans les nombreux commerces des agglomérations de Montréal, Longueuil (secteurs Boucherville, Saint-Bruno-de-Montarville) et Sorel-Tracy. Le peu de disponibilité d'espaces de stationnement ainsi que le manque de diversité et de spécialisation dans le noyau villageois constituent une problématique défavorisant l'achalandage des commerces de ce secteur.

Par ailleurs, l'artère commerciale que constitue la route Marie-Victorin (132) présente certaines lacunes :

- Étalement de la fonction commerciale;
- Absence de vocation spécifique;
- Paysage déficient et absence de mise en valeur des bâtiments présentant des caractéristiques architecturales d'intérêt.

Plusieurs mesures doivent être mises en œuvre dans le pôle principal afin de favoriser la création d'un noyau villageois fort et dynamique. Tout d'abord, la Ville doit consolider les activités commerciales et les services dans le noyau central. Par la suite, il sera également nécessaire d'assurer la mixité des fonctions, le noyau villageois regroupant la majorité des institutions de Contrecœur et comptant également une forte proportion de résidants. L'ensemble des éléments patrimoniaux doit aussi être mis en valeur, en lien avec un réaménagement des espaces publics.

La fréquentation du noyau villageois est grandement liée à son pouvoir d'attraction et à la beauté visuelle des artères commerciales. La route Marie-Victorin (132) est caractérisée par des aménagements déficients et un affichage de faible qualité. La Ville souhaite assurer le contrôle de la qualité architecturale des enseignes et des aménagements commerciaux de son secteur central en élaborant, en collaboration avec l'organisme *Rues principales Contrecœur*, un plan d'implantation et d'intégration architecturale et en mettant en place un certain nombre de mesures incitatives. La Ville souhaite étudier la possibilité d'adopter un programme d'aide financière et technique en matière de rénovation de façades et d'affiches, ce qui inciterait les commerçants des secteurs commerciaux à entreprendre des travaux de rénovation et ainsi accroître l'attrait des artères commerciales.

L'adoption d'un plan particulier d'urbanisme pour le noyau urbain central, en lien avec l'actualisation du Plan directeur des parcs et espaces verts, permettra également d'accroître l'attrait du noyau villageois par un développement planifié.

En ce qui a trait à l'offre commerciale, il est essentiel pour Contrecœur de se positionner face aux municipalités voisines et offrir des produits répondant aux demandes de la population. En ce sens, il s'avère d'abord nécessaire de cerner les produits commerciaux à offrir, ce qui pourrait se faire par la réalisation, en collaboration avec l'organisme *Rues principales Contrecœur* d'une stratégie de développement et de diversification commerciale. Par la suite, la Ville désire développer l'achat local par l'implantation, dans le noyau villageois, de commerces adaptés à l'évolution des différents besoins de la population.

Par ailleurs, avec la venue du supermarché IGA au coin des rues St-Antoine et des Ormes, ainsi que de la création d'espaces commerciaux à proximités de ce site, il importe de s'assurer que le développement du pôle commercial, situé en bordure de l'autoroute 30, soit aménagé de façon harmonieuse.

Un nombre grandissant de citoyens désirent implanter des services professionnels à l'intérieur des quartiers résidentiels. Ces services, généralement intégrés au milieu bâti existant, assurent une desserte locale essentielle sans causer de nuisance à l'environnement immédiat. La Ville souhaite permettre le développement de ce type de services, ce qui passe par l'intégration au règlement de zonage d'un cadre normatif relatif à ces activités.

La Ville veut maintenir un cadre réglementaire pour prohiber le blindage des bâtiments commerciaux.

5.3.1 Enjeux (Commerces et services)

Enjeux
• La consolidation du noyau urbain central; • Le développement harmonieux de la fonction commerciale dans les secteurs suivants : route Marie-Victorin (132) (entre la rue Robert et la montée de la Pomme-d'Or), intersection montée de la Pomme-d'Or et autoroute 30 et intersection rue Saint-Antoine et rue des Ormes; • L'adaptation de l'offre commerciale aux nouveaux besoins de la population.

5.3.2 Orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
5.3.2.1	Consolider le noyau urbain central.	• Élaborer et mettre en œuvre des mesures afin de susciter l'émergence d'un noyau urbain dynamique et animé et d'un aspect visuel attrayant, en visant à atteindre minimalement les objectifs suivants: consolider les commerces et les services dans ce noyau central, assurer une mixité de fonctions (commerce, institution et habitation), mettre en valeur les éléments du patrimoine (église et presbytère), réaménager les espaces publics. • Assurer, en collaboration avec *Rues principales Contrecœur*, le contrôle de la qualité architecturale des enseignes et des aménagements commerciaux de la route Marie-Victorin (132) par le biais de l'élaboration de mesures incitatives ainsi que d'un PIIA. • Adopter un Programme particulier d'urbanisme pour le noyau urbain central en actualisant et en mettant en oeuvre le Plan directeur des parcs (réfection des trottoirs, entretien et aménagement du mobilier urbain, etc.). • Favoriser l'achat local par l'implantation de certain type de commerce et par l'adaptation de l'offre des commerces actuels à la demande de la population.
5.3.2.2	Assurer un développement harmonieux de la fonction commerciale dans les trois secteurs suivants : route Marie-Victorin (132) (entre la rue Robert et la montée de la Pomme-d'Or), intersection montée de la Pomme-d'Or et autoroute 30 et intersection rue Saint-Antoine et rue des Ormes.	• Favoriser, en collaboration avec *Rues principales Contrecœur*, l'implantation de commerces et de services à l'intérieur de ces trois secteurs. • Assurer le contrôle de la qualité architecturale des enseignes et des aménagements commerciaux par le biais d'un PIIA. • Étudier la possibilité d'adopter un Programme d'aide financière et technique en matière de rénovation de façade, rénovation d'affiche, etc.
5.3.2.3	Assurer le développement de services professionnels et de services divers à l'intérieur des quartiers résidentiels.	• Autoriser l'implantation de certains services professionnels et autres services divers dans les secteurs résidentiels par le biais d'un cadre normatif au règlement de zonage.

5.4 Industries

À la base, la structure industrielle de Contrecœur a été développée par le biais des manufactures de chaussures et de fabrication de meubles. Par la suite, l'arrivée de l'industrie lourde et la construction du quai de transbordement de la compagnie Iron Ore en 1954 ainsi que la construction des grandes aciéries à la fin des années 50 sont venues donner une nouvelle vocation industrielle à Contrecœur.

Le secteur industriel de Contrecœur est composé du parc industriel municipal et de la zone industrielle de Contrecœur de même que des installations du Port de Montréal. Ce pôle regroupe des industries extensives de première transformation des métaux, des entreprises de transfert, de traitement et de recyclage de résidus industriels et de matières périmées, de même que des entreprises du domaine du transport maritime, du transport en vrac, de l'entreposage ouvert et fermé de produits de base et des industries de distribution pouvant profiter des installations portuaires à Contrecœur.

Le parc industriel municipal et la zone industrielle privée occupent une superficie totale de 12 519 000 mètres carrés, soit 54,6 % de la superficie totale industrielle de la MRC de Marguerite-D'Youville. À cette superficie s'ajoute une superficie supplémentaire de 3 200 000 mètres carrés détenue par le Port de Montréal.

La superficie non construite n'est cependant pas totalement disponible à la vente. Ainsi, en retirant la superficie des terrains actuellement vendus mais non construits, la superficie des terrains sous option et les espaces non constructibles (zones inondables, servitudes), il reste une superficie d'environ 4 786 000 m^2 réellement disponible à la vente, comme l'indique le tableau ci-dessous.

Les espaces requis pour le développement du secteur industriel de Contrecœur sont suffisants, que ce soit dans le parc municipal, dans la zone industrielle ou dans le secteur détenu par le Port de Montréal.

Parc et zone industriels de Contrecœur (2000)

	Parc industriel	Zone industrielle
Superficie industrielle totale	1 730 375 m^2	10 789 000 m^2
Superficie industrielle construite	60 321 m^2	7 589 000 m^2
Superficie industrielle non construite	1 670 054 m^2	3 200 000 m^2
Nombre d'entreprises	7	15
Manufacturières	4	12
Autres	3	3
Nombre d'employés	47	2 639
Manufacturiers	38	2 458
Autres	9	181

Source : Caractérisation des espaces industriels, MRC de Lajemmerais, 2000

Le pôle d'activités industrielles de Contrecœur est adéquatement desservi par le réseau routier (autoroute 30 et route 132) ainsi que par le réseau ferroviaire du CN, lequel pourrait être interconnecté au réseau du CP. Il a également l'avantage d'avoir une desserte maritime accessible à l'année puisque des infrastructures portuaires majeures y sont en place

Le secteur industrialo-portuaire de Contrecœur concentre les activités tirant profit de la présence d'infrastructures portuaires puisqu'il constitue le seul point d'entrée de la MRC de Marguerite-D'Youville pour le transport maritime. Il comprend également des établissements industriels dont l'activité principale liée à la sidérurgie consiste à fondre et à affiner des métaux ferreux et non ferreux. C'est un des axes de développement économique les plus structurants de la Couronne Sud de Montréal. Une définition plus détaillée des activités liées à ce pôle est incluse dans la terminologie (première transformation des métaux).

Malgré son relatif éloignement du cœur de la Communauté métropolitaine de Montréal, le secteur industriel de Contrecœur est une composante importante de la structure industrielle métropolitaine tout en étant désigné comme site privilégié de développement pour l'industrie. La stratégie de promotion et de développement sur laquelle s'appuie l'action de Montréal International repose sur un héritage industriel renouvelé, la présence de grandes industries, des centres de recherche et de développement à Contrecœur ainsi que sur la disponibilité de terrains de grande surface en périphérie des zones les plus densément occupées pour attirer certaines grandes entreprises œuvrant dans les secteurs stratégiques d'activité économique, de pointe ou génératrice d'emplois.

La Ville de Contrecœur compte une importante part du capital industriel de la MRC de Marguerite-D'Youville. Les objectifs déterminés dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement et de développement de la MRC visent d'ailleurs à « Identifier et soutenir l'aire d'expansion industrielle portuaire de Contrecœur » et « Reconnaître et soutenir sur le plan régional les créneaux spécifiques du secteur industriel de Contrecœur ». Par ailleurs, la présence du Port de Montréal sur le territoire de Contrecœur incite également la Ville à se positionner dans l'échiquier régional de la Communauté métropolitaine de Montréal et plus particulièrement dans le cadre de la création de la zone industrialo-portuaire et d'un pôle de logistique d'importance dans la Montérégie.

En ce sens, la Ville souhaite permettre les possibilités d'implantation des entreprises industrielles en consolidant les secteurs industriels existants et en assurant une disponibilité suffisante d'espaces voués à des fins industrielles. De plus, la redéfinition des usages du parc industriel par le biais du cadre réglementaire permettra de cibler le type de développement industriel à privilégier.

Par ailleurs, la cohabitation des activités industrielles entraîne des risques d'accidents majeurs. L'application d'un cadre réglementaire visant à gérer la cohabitation des différentes activités permettra de tenir compte de ces risques. La Ville se doit de procéder, en collaboration avec les industries, à une analyse des risques associés aux activités industrielles puis d'intégrer cette dimension au plan des mesures d'urgences de la Ville. La mise en œuvre d'une stratégie d'accueil pour les nouveaux employés des industries consolidera le pouvoir d'attraction du secteur industriel de Contrecœur. Finalement, l'application de mesures de mitigation permettra de réduire les nuisances sur le milieu urbain et ainsi maintenir la qualité de vie que l'on retrouve à Contrecœur. Ces mesures atténueraient également les impacts négatifs liés à la présence des entreprises industrielles.

L'activité industrielle de Contrecœur est caractérisée par sa diversité. On retrouve un pôle de première transformation des métaux ainsi qu'un pôle de gestion de traitement et d'assainissement environnemental.

De plus, le port de Montréal représente également un acteur important dans l'activité industrielle de Contrecœur. Ces trois pôles n'impliquent pas les mêmes usages industriels ni le même type d'occupation de l'espace. La Ville souhaite, en lien avec le développement des activités industrielles, assurer une cohabitation harmonieuse entre les différents usages industriels ainsi qu'entre ces usages et les autres usages du territoire. En ce sens, il est essentiel de réduire au minimum les impacts négatifs liés à la présence des entreprises industrielles. La mise en place d'un comité mixte Municipalité-Industries (CMMI) permettra d'établir un lien permanent entre les entreprises et la Ville. De plus, la Ville doit maintenir une présence municipale dans le comité sur les opérations et la promotion du Port de Montréal afin d'assurer l'implication des autorités municipales dans les décisions du comité.

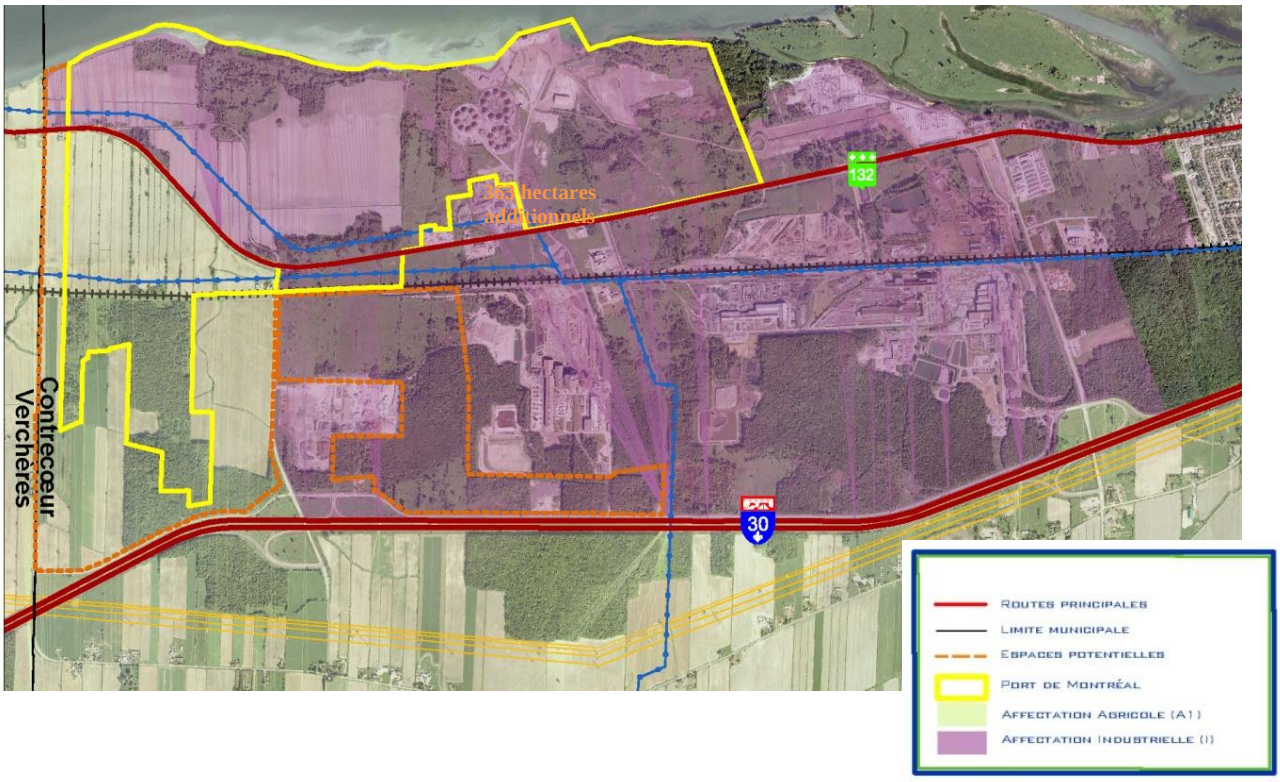
Le développement accéléré des petites et moyennes entreprises et la présence d'importants employeurs tel qu'ArcelorMittal incitent la Ville de Contrecœur à se positionner comme secteur industriel majeur de la MRC de Marguerite-D'Youville. En effet, la situation actuelle de son milieu industriel confère un rôle de pôle d'emploi à la ville et s'incrit dans les orientations stratégiques

régionales. En ce sens, il serait souhaitable que la Ville procède à la redéfinition, au développement et à la diversification du créneau industriel actuel tel que les pôles logistiques de transport. Ceci passe d'abord par l'identification des activités industrielles compatibles avec le milieu. Par la suite, la Ville se doit d'assurer la complémentarité des activités industrielles ciblées avec celles des parcs industriels situés dans les villes voisines, particulièrement ceux de Sorel-Tracy, Varennes et Boucherville.

D'autre part, un site d'activités d'extraction de sable et de gravier est localisé sur le territoire de la municipalité. Ces activités génèrent certaines nuisances telles que la poussière et les impacts reliés à la circulation de véhicules lourds. La Ville entend autoriser uniquement l'exploitation de la sablière en opération, qui jouit de droits acquis. Ainsi, l'établissement de nouveaux sites d'extraction sur le territoire de Contrecœur sera prohibé à moins que l'opération des nouvelles sablières ne cause aucune contrainte. On note également la présence de deux sites d'extractions désaffectés dans la partie nord-est de la ville.

Pôle logistique de transport

Le port de Montréal est de loin la principale infrastructure d'exportation des produits manufacturiers québécois. Ses projets d'expansion à Contrecœur lui permettront, à terme, la manutention de 3,5 millions de conteneurs de plus, permettant ainsi à ce service si essentiel de se maintenir face à la concurrence des principaux ports américains de la côte Est du continent, soit New York, Savannah, Norfolk et Charleston.



Le port de Montréal, propriété fédérale, est propriétaire d'une réserve foncière de 478 hectares à Contrecœur dont une partie est située en zone agricole permanente. Par la création éventuelle d'une zone d'expansion portuaire, la Ville et la MRC désirent prioriser cet important axe futur de développement.

En outre, Contrecœur peut compter sur un secteur industriel de plusieurs centaines d'hectares, dont une partie pourrait être affectée au développement d'un pôle logistique. De plus, le secteur est desservi par l'autoroute 30, le réseau ferroviaire du CN, lequel pourrait être interconnecté aux réseaux du CSX et CP.

Le tout, seulement à quelques dizaines de kilomètres du plus important aéroport de la Montérégie, l'aéroport de Saint-Hubert. A priori, le site visé à Contrecœur répondrait aux facteurs de localisation inscrits pour les pôles logistiques dans le PMAD. De plus, cette opportunité est complémentaire à celle de la MRC voisine, soit celle de Pierre-De Saurel ou des services de cabotage pourraient venir supporter le port ainsi que le pôle logistique.

Aussi, selon l'ensemble des experts consultés par le gouvernement du Québec lors de la planification de la mise en place d'un pôle logistique, on doit d'abord considérer la présence d'un port maritime ouvert à l'année. La chance d'avoir un tel équipement en plein centre du corridor maritime du Saint-Laurent représente une opportunité unique, surtout avec la réalisation, d'ici deux ans, de l'entente de libre-échange Canada-Union européenne. Cette donnée, en plus de l'autoroute 30 qui facilite de beaucoup le transport routier vers l'Ontario et le Midwest américain, nous permettrait de consolider le rôle du port de Montréal comme principale plaque tournante du transport des marchandises par le biais de la mise en place d'un pôle logistique, juste à ses côtés, comme cela est présentement le cas chez ses principaux compétiteurs.

Il faut souligner qu'à partir de Contrecœur, en plus d'être à proximité de l'autoroute 30, la MRC a accès à l'ensemble du réseau autoroutier de la Montérégie, qui comprend les autoroutes 10, 15, 20 et 35 qui, bientôt, permettra d'avoir aussi un lien moderne et direct avec la Nouvelle-Angleterre qui, juste après New York, est le principal partenaire économique du Québec du côté américain en plus d'être un marché en pleine croissance pour le secteur manufacturier québécois. On n'a qu'à penser, entre autres, à des entreprises comme IBM à Bromont ou Alstom à Sorel-Tracy. Contrecœur, c'est aussi des retombées pour d'autres secteurs de la Montérégie comme Saint-Jean-sur-Richelieu, Saint-Hyacinthe, Acton Vale, Longueuil bien évidemment, mais aussi Bromont, Granby et bien d'autres MRC.

Parmi les faits importants, rappelons qu'en 2009, l'ensemble des neuf CLD et MRC du territoire de la Conférence régionale des élus de la Montérégie Est ont soumis au gouvernement québécois une proposition de partenariat dans le cadre de ce projet de plate-forme logistique de transport. Bien que les discussions soient toujours en cours avec le MDEIE, aucun site n'est arrêté pour le moment. Toutefois, cette proposition est toujours actuelle et que, dans la perspective d'une conclusion heureuse de ce projet sur le territoire de la MRC, l'ensemble des forces vives de la région sera derrière ce projet qui, rappelons-le, aura des retombées sur l'ensemble du secteur manufacturier québécois. En effet, Contrecœur est pratiquement au centre du Québec avec seulement une demi-heure de route du centre de Montréal, une demi-heure de Saint-Hyacinthe, 45 minutes de Drummondville, 45 minutes de la Mauricie et 2 heures de Québec.

Enfin, par l'adoption de la Stratégie maritime en 2015, le gouvernement du Québec entend miser sur la situation géographique stratégique de la grande région de Montréal afin de contribuer au développement de pôles logistiques et de zones industrialo-portuaires tels que présentent à Contrecœur.

5.4.1 Enjeux (Industries)

Enjeux
• La part importante du capital industriel de Contrecœur dans la MRC de Marguerite-D'Youville; • La volonté de la MRC d'identifier et de soutenir l'aire d'expansion industrielle portuaire de Contrecœur; • Le développement du Port de Montréal; • La volonté de la MRC de reconnaître et de soutenir sur le plan régional du secteur industriel; • Le développement et la disponibilité d'espace du secteur dédié aux activités industrielles; • Le développement d'un créneau et la diversification de la structure industrielle actuelle; • La sensibilisation environnementale et sociale des dirigeants d'entreprises à la réalité de Contrecœur; • Le développement de l'aire industrielle; • Le développement de la route des Aciéries en parallèle avec le développement du réseau d'infrastructures.

5.4.2 Orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
5.4.2.1	Assurer la possibilité à des entreprises industrielles de s'implanter en fonction des caractéristiques spécifiques des secteurs industriels existants.	• Consolider les secteurs industriels. • Assurer une disponibilité d'espaces voués à des fins industrielles. • Redéfinir les usages du parc industriel par le biais du cadre réglementaire. • Assurer l'application d'un cadre réglementaire visant à gérer la cohabitation d'activités industrielles en fonction des risques d'accidents majeurs. • Procéder, en collaboration avec les industries, à une analyse de risque et intégrer cette dimension au plan de mesures d'urgences de la Ville. • Mettre en œuvre une stratégie d'accueil pour les nouveaux employés des industries existantes et futures. • Assurer l'application de mesures sévères de mitigation afin de minimiser les nuisances sur le milieu urbain.
5.4.2.2	Redéfinir, développer et diversifier le créneau industriel actuel de la municipalité.	• Identifier les activités industrielles compatibles au milieu. • Assurer une complémentarité des activités industrielles ciblées avec celles des parcs industriels situés dans les villes voisines.

	Orientations	Objectifs et interventions
5.4.2.3	Limiter les activités de la sablière présente sur le territoire.	• Autoriser uniquement l'exploitation de la sablière jouissant de droits acquis. • Aménager une voie de déviation le long de la voie ferrée. • Empêcher l'exploitation de nouveaux sites d'extraction à moins que ceux-ci ne cause aucune contrainte.
5.4.2.4	Assurer un lien étroit et une collaboration entre les entreprises et la Ville.	• Assurer la cohabitation harmonieuse des usages industriels entre eux ainsi qu'avec les autres usages de la Ville. • Réduire au minimum les impacts négatifs liés à la présence des entreprises. • Établir un lien permanent entre les entreprises et la Ville par le biais d'un CMMI (comité mixte Municipalité-Industries). • Maintenir une présence municipale dans le comité du Port de Montréal. • Assurer la promotion et le développement des activités industrielles en partenariat avec les organismes municipaux et régionaux concernés et soutenir les efforts consentis en vue de renforcer les maillages industriels et la formation continue de la main-d'œuvre.
5.4.2.5	Favoriser le développement de filières industrielles et la mise en valeur des équipements structurants.	• Planifier et soutenir le développement d'une plate-forme logistique de transport en lien avec l'expansion du port de Montréal. • Favoriser l'essaimage et le développement d'entreprises et d'institutions à haut contenu de savoir et oeuvrant dans le secteur de la recherche fondamentale et appliquée. • Reconnaître et soutenir les filières industrielles dominantes et émergentes (métallurgie, environnement, chimie, transport des marchandises, agroalimentaire et soins de santé, etc.). • Favoriser le développement de nouvelles filières dans les secteurs comportant des avantages comparatifs. • Favoriser le redéveloppement et la réutilisation des installations et bâtiments industriels vacants. • Combler les espaces industriels en mettant en relation les services offerts sur les terrains vacants avec les besoins spécifiques des entreprises.

Orientations	Objectifs et interventions
	• Maintenir, l'identification des secteurs d'expansion industrielle en continuité des aires actuellement occupées à des fins similaires et en accord avec l'orientation du développement urbain futur et la zone agricole. • Identifier les aires industrielles en fonction de leur desserte par des infrastructures de services et équipements afin de combler prioritairement des espaces vacants et accessibles.

5.5 *Institutions*

La population de Contrecœur dispose des principales institutions que l'on retrouve dans une ville de taille moyenne : hôtel de ville, bibliothèque, centre multifonctionnel, bureau de poste, église, école primaire, aréna, centre d'hébergement et de soins de longue durée CHSLD du Littoral. Certaines institutions ou organismes spécialisé(e)s, le Centre de la petite enfance et la Coopérative de solidarité santé, ont également vu le jour, témoignant des besoins sans cesse croissants de la population et du dynamisme de la vie communautaire. Par ailleurs, deux églises sont implantées sur le territoire de Contrecœur (Sainte-Trinité et Saint-Laurent-du-Fleuve).

Les principaux services municipaux et communautaires et les centres de services présents sur le territoire de Contrecœur sont les suivants :

<u>Services municipaux et communautaires</u>
- Bibliothèque
- Bureau d'accueil touristique
- Centre d'action bénévole
- Centre de la petite enfance
- Centre multifonctionnel
- Centre sportif (privé)
- Garage municipal
- Mairie
- Maison des jeunes
- Maison de la famille
- Service des incendies
- Usine d'épuration des eaux usées

<u>Centres de services</u>
- Banque nationale
- Bureau de poste
- Caisse populaire
- Centre d'optométrie
- Centre de médecine industrielle
- Centre de physiothérapie
- Centre local d'emploi (CLE)
- CHSLD du Littoral
- Clinique chiropratique
- Clinique dentaire
- Clinique médicale privée
- Coopérative santé
- École primaire Mère-Marie-Rose (incluant gymnase)
- Église Saint-Laurent-du-Fleuve
- Église Sainte-Trinité

Ces institutions permettent de répondre à tous les besoins locaux actuels. La Ville veut cependant poursuivre la réflexion sur la consolidation de son rôle de pôle institutionnel. Cette consolidation pourra se faire par la concentration des institutions dans le pôle urbain, par le biais du règlement de zonage. En ce sens, il s'avère essentiel de prévoir dans le noyau urbain les espaces nécessaires pour répondre à la demande en matière de services institutionnels.

Les nouvelles installations d'intérêt métropolitain, répondant à la définition du chapitre 11, doivent être localisées :

- à moins d'un km d'un point d'accès du réseau de transport en commun métropolitain;
- sur un site accessible par transport actif;
- dans le périmètre d'urbanisation, à proximité des secteurs urbanisés existants;
- en tenant compte des contraintes naturelles et anthropiques.

La desserte adéquate en services publics implique la prévision des équipements et services nécessaires en regard de l'évolution du développement et de l'évolution démographique. Par ailleurs, l'intégration de mesures favorisant la mise en commun de certains services permettra d'en arriver à une meilleure utilisation des services.

Certains bâtiments et équipements municipaux demeurent difficilement accessibles en raison d'une signalisation déficiente. Il convient d'améliorer la signalisation de ces équipements et bâtiments par la mise en place d'un plan directeur de signalisation.

On retrouve à Contrecœur une école primaire (école Mère-Marie-Rose). Il n'y a cependant pas d'école secondaire et les étudiants doivent se diriger vers les polyvalentes Bernard-Gariépy (sec. 1 et 2) et Fernand-Lefebvre (sec. 3 à 5) de Sorel-Tracy. L'école Mère-Marie-Rose fait partie de la Commission scolaire des Patriotes alors que les polyvalentes appartiennent à la Commission scolaire de Sorel-Tracy. Les deux commissions scolaires n'ont pas le même calendrier scolaire et n'offrent pas toujours les mêmes jours de congé, ce qui peut engendrer des conflits d'horaire qui se répercutent sur la qualité de vie des familles de Contrecœur. La Ville entend établir un lien entre les deux commissions scolaires pour harmoniser les calendriers scolaires des deux établissements.

En ce qui a trait aux services de santé, il y a une clinique médicale privée, une coopérative de santé regroupant 4 médecins et plusieurs services complémentaires, un centre hospitalier de soins de longue durée (CHSLD du Littoral) sur le territoire de Contrecœur. Actuellement, les institutions offrant des soins de santé plus spécialisés sont, en grande partie, situées à Montréal, Longueuil et Sorel-Tracy. Ces services doivent être maintenus et consolidés, en lien avec les changements sociodémographiques à venir.

La Régie de police intermunicipale Richelieu-Saint-Laurent assure le service sur le territoire de Contrecœur.

La Ville doit veiller à maintenir un service adéquat de la sécurité publique et de la sécurité incendie, notamment en faisant des représentations auprès des intervenants concernés afin de s'assurer d'une desserte optimale pour le territoire de Contrecœur.

Le maintien de la desserte passe d'abord par la mise à jour du plan de mesures d'urgences de la Ville. De plus, la MRC de Marguerite-D'Youville a adopté son schéma de couverture de risques, en lien avec la *Loi sur la sécurité incendie*. La Ville souhaite collaborer avec la MRC dans la mise en place de ces mesures.

5.5.1 Enjeux (Institutions)

Enjeux
• La croissance de la demande en matière de certains services institutionnels à Contrecœur notamment dans le domaine de la santé; • La desserte adéquate en équipements et services publics; • La concentration des institutions dans le noyau urbain; • Le maintien du dynamisme politique, municipal et communautaire; • L'utilisation optimale des équipements et bâtiments notamment le centre multifonctionnel, le gymnase, etc.

5.5.2 Orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
5.5.2.1	Renforcer le rôle de pôle de services institutionnels de Contrecœur.	• Concentrer les institutions dans le noyau urbain par le biais du règlement de zonage. • Prévoir les espaces nécessaires afin de répondre à la demande de la population en matière de services institutionnels.
5.5.2.2	Assurer une meilleure utilisation et une desserte adéquate des différents services publics en fonction de l'évolution de la population.	• Prévoir les équipements et services nécessaires en regard de l'évolution du développement de la municipalité et de sa population. • Prévoir des mesures favorisant la mise en commun de services.
5.5.2.4	Maintenir une desserte adéquate des services scolaires et de santé.	• Faire des représentations auprès des intervenants concernés afin de s'assurer de la desserte optimale en fonction de la réalité démographique. • Assurer le lien avec les deux commissions scolaires afin d'harmoniser les calendriers scolaires.

5.5.2.4	Maintenir une desserte adéquate du service de sécurité publique et du service de sécurité incendie.	• Collaborer avec la MRC de Marguerite-D'Youville à la réalisation du Schéma de couverture de risques en lien avec la *Loi sur la sécurité incendie*. • Collaborer avec la MRC de Marguerite-D'Youville à la réalisation du Schéma de sécurité civile en lien avec la *Loi sur la sécurité civile*. • Assurer la mise à jour du Plan de mesures d'urgences de la Ville. • Coordonner les actions afin d'évaluer les risques à des fins de santé et de sécurité publique.

5.6 *Parcs, espaces verts et équipements récréatifs*

La population de Contrecœur dispose actuellement de plusieurs parcs offrant divers équipements récréatifs, notamment un aréna, une piscine municipale, des terrains de soccer, des terrains de baseball, des terrains de tennis et des patinoires. La liste qui suit indique plus spéciquement l'ensemble des équipements de loisirs présents sur le territoire municipal.

Équipements de loisirs
- Centre sportif régional de Contrecœur (aréna privé)
- Chalet des loisirs – parc Antoine-Pécaudy
- Chalet des loisirs – parc de Saint-Laurent-du-Fleuve
- Piscine municipale
- Quai municipal
- Salle communautaire
- Salle multifonctionnelle
- Gymnase de l'école Mère-Marie-Rose
- Maison des jeunes

Les parcs municipaux de Contrecœur sont répertoriés ci-dessous par catégorie, selon leur superficie et leurs caractéristiques.

Parcs municipaux	Catégorie	Superficie	Caractéristiques
Antoine-Pécaudy	Parc urbain	8,585 hectares	Terrains de soccer, mini soccer, baseball, balle molle, aréna, maison des jeunes, chalets de service, stationnement, patinoire, tennis, parc de planche à roulettes, pente à glisser, sentier de patin, etc.
du Belvédère	Parc urbain		Belvédère avec promenade sur pilotis
Pierre-Eucher-Cormier	Parc urbain	0,47 hectare	Piscine, chalet de service, terrains de pétanque, etc.
du moulin Chaput	Parc de verdure	0,242 hectare	Site historique
de Saint-Laurent-du-Fleuve	Parc de quartier	2,36 hectares	Terrain de balle molle, patinoire extérieure, pavillon, stationnement, tennis, sentiers, jeux, terrain de soccer, etc.

Parcs municipaux	Catégorie	Superficie	Caractéristiques
Henri-Lacroix	Parc de voisinage	0,89 hectare	Anneau de glace, jeux, aire de repos, etc.
Joseph-Papin	Parc de voisinage	0,36 hectare	Anneau de glace, jeux, aire de repos, etc.
Donatien-Donais	Parc de voisinage	0,15 hectare	Anneau de glace, jeux, aire de repos, etc.
Jean-Louis-De La Corne	Parc de voisinage	0,63 hectare	Anneau de glace, jeux, etc.
Parc-école	Parc de voisinage		Jeux
Rémi-Lamoureux	Parc de voisinage	0,31 hectare	Jeux, aire de repos, etc.
Félix-Voligny	Parc de voisinage	0,138 hectare	Aire de repos
Cartier-Richard	Parc de verdure	1,59 hectare	Stationnement, aires de repos, promenade riveraine, bâtiment patrimonial
J.-A.-T.-Coallier	Parc de verdure	0,27 hectare	Aire de repos
Joseph-É.-Chaput	Parc de verdure	2,15 hectares	Lieu d'entreposage de cabanes à pêche, rampe d'accès au village de pêche blanche
Place François-De Sales-Gervais	Parc urbain	0,224 hectare	Quai municipal, rampes de mise à l'eau, promenade riveraine, etc.
Joseph-Étienne-Duhamel	Parc de verdure	0,32 hectare	Chalet de service, station de pompage, stationnement, aire de repos, etc.
Total en superficie		18,69 hectares (0,3 % du territoire de la Ville)	

La qualité de ces équipements varie d'un site à l'autre. Certains équipements ont été aménagés il y a plusieurs années et devront être en partie restaurés ou remplacés.

Dans le but de faire des choix judicieux dans l'aménagement des parcs et espaces verts, la Ville de Contrecœur s'est dotée d'un Plan directeur des parcs et espaces verts en décembre 1998. Ce plan constitue un cadre de référence commun et cohérent sur lequel les décisions stratégiques en matière d'aménagement récréatif pourront s'appuyer. La planification d'un service adéquat en parcs et espaces verts pourra se faire par le biais du Plan directeur des parcs et espaces verts, en élaborant un réseau de parcs, espaces verts et sentiers récréatifs. Ce plan devra être actualisé à court terme pour tenir compte de l'évolution des projets de développement résidentiel.

De plus, le développement d'un réseau récréatif polyvalent permettra de consolider les espaces verts et les équipements récréatifs actuels en assurant un lien entre chacun d'eux. L'axe du fleuve Saint-Laurent représente un potentiel pour le développement d'un corridor récréatif linéaire. L'élaboration d'un réseau cyclable en lien avec la Route verte (lien avec Verchères, Saint-Antoine-sur-Richelieu et avec la MRC Pierre-De Saurel) et le maintien des réseaux de sentiers de ski de fond aidera à dynamiser la fonction rurale. Le développement urbain récent a eu pour conséquences d'étendre la fonction résidentielle à proximité de la voie ferrée du Canadien National et de l'autoroute 30. En ce sens, la Ville doit également s'assurer de maintenir une bande d'espace vert en bordure de l'emprise ferroviaire ainsi que le long de l'autoroute 30.

La Ville souhaite offrir un service de qualité en terme d'équipements récréatifs, et ce, pour l'ensemble de la population. Ainsi, l'aménagement des parcs, espaces et réseaux verts devra tenir compte des nouvelles réalités sociodémographiques de la ville, et plus spécialement de l'augmentation et du

vieillissement de la population mais également de la place occupée par les familles à Contrecœur. Les équipements devront donc être adaptés en regard des nouveaux besoins de la population, notamment en consolidant les équipements destinés à répondre aux besoins des jeunes familles selon les quartiers.

D'autre part, le territoire de Contrecœur comporte certains attraits naturels, entre autres le fleuve Saint-Laurent, les secteurs boisés, des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain et plusieurs sites d'intérêt. Toutefois, les berges du fleuve Saint-Laurent, largement privatisées, demeurent difficilement accessibles pour les résidants. Sur l'ensemble du territoire municipal, cinq parcs (Joseph-É.-Chaput, Joseph-Étienne-Duhamel, du Belvédère, Place François-De Sales-Gervais et Cartier-Richard) constituent des accès publics au fleuve Saint-Laurent pour l'ensemble de la population. Il est nécessaire d'assurer le développement de l'interrelation de la ville avec le fleuve Saint-Laurent. Dans le cadre des projets de développement à venir, la Ville désire profiter de toutes les occasions pour améliorer l'accessibilité publique aux berges du fleuve Saint-Laurent et préparer un plan de sensibilisation expliquant les avantages de protéger les percées visuelles intéressantes et les manières d'en contrer les inconvénients éventuels.

De plus, en lien avec le Plan directeur des parcs et espaces verts, la Ville a loué des espaces au Parc nautique de Contrecœur, a construit une promenade sur pilotis en bordure du fleuve Saint-Laurent, a procédé à l'aménagement du parc du Belvédère au cœur du noyau urbain en le reliant à la promenade sur pilotis et un plan de développement du parc Francois-De Sales-Gervais a également été déposé. L'ensemble de ces projets permettra de consolider le lien avec le fleuve Saint-Laurent et d'accroître l'accès aux berges pour la population.

Finalement, la présence de milieux humides sur les lots 215P @ 223P, permettra à la ville de conserver un grand espace naturel de conservation près de l'agglomération urbaine, en raison de ses obligations liées à la protection des milieux humides. La caractérisation de ces milieux humides va permettre de mieux les connaître et les faire apprécier. Cet espace d'environ 50 hectares servira de zone tampon entre la zone industrielle et les futures zones résidentielles et commerciales.

La MRC a identifié les milieux humides de plus de 0,3 ha présents sur son territoire. Les limites de ces milieux ainsi que leurs caractéristiques sont précisées au plan 4 du plan d'urbanisme. Cette identification a été réalisée notamment à partir de la cartographie des milieux humides de la Montérégie, réalisée en 2008 par l'Agence géomatique montérégienne (Géomont) ainsi que de celle réalisée pour la CMM en 2010 par Canards Illimités Canada. Les milieux humides de Contrecœur possèdent une valeur écologique élevée reconnue. Considérant les diverses fonctions biologiques de ces milieux humides, des mesures de protection particulières ont été identifiée pour ce site, en complément de celles prévues pour l'ensemble des milieux humides. ».

Les enjeux affectant le secteur des colonies de vacances sont décrits à la section 5.7 portant sur le récréotourisme.

5.6.1 Enjeux (Parcs, espaces verts et équipements récréatifs)

Enjeux
• La desserte adéquate en parcs et espaces verts; • La désuétude de certains équipements récréatifs et de loisirs; • La faible accessibilité publique aux berges du fleuve Saint-Laurent; • L'adaptation des besoins en parcs, espaces verts et équipements récréatifs et de loisirs en regard de la réalité démographique.

5.6.2 Orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
5.6.2.1	Planifier une desserte adéquate en parcs et espaces verts selon la réalité démographique des différents secteurs et planifier et développer un réseau de sentiers récréatifs polyvalents.	• Planifier, par le biais du Plan directeur des parcs, un réseau de parcs, d'espaces verts et de sentiers récréatifs. • Assurer des liens avec les réseaux récréatifs déployés en périphérie du territoire (pistes cyclables, sentiers de ski de fond, etc.).
5.6.2.2	Assurer une desserte suffisante et de qualité en termes d'équipements récréatifs.	• Adapter ces équipements en regard de la réalité démographique et des nouveaux besoins de la population (gymnase, etc.). • Consolider les équipements pour les jeunes familles. • Assurer la gestion adéquate d'une alliance municipale/scolaire concernant certains équipements tels que le gymnase, le parc-école, etc.
5.6.2.3	Assurer le développement de l'interrelation de la Ville avec le fleuve Saint-Laurent.	• Planifier, en relation avec le Plan directeur des parcs, l'aménagement d'une promenade, le développement de la marina et des activités aquatiques, l'aménagement du parc du Belvédère et du parc François-De Sales-Gervais.

5.7 Récréotourisme

La Ville de Contrecœur comporte plusieurs attraits touristiques importants : les colonies de vacances des Grèves et Sainte-Jeanne d'Arc, la Maison Lenoblet-du-Plessis, le moulin banal, les activités nautiques et environnementales, les îles et le bureau d'accueil touristique.

Le secteur des colonies de vacances, plus précisement la colonie des Grèves, a fait l'objet d'un plan directeur établi en collaboration avec les villes de Sorel-Tracy et de Contrecœur, le Cégep Sorel-Tracy, QIT Fer et Titane ainsi que d'autres partenaires dont les propriétaires des terrains concernés. Ce plan directeur vise à définir les axes de développement de ce secteur ainsi que du parc de plein air de Sorel-Tracy adjacent aux colonies de vacances qui est devenu le Parc régional des Grèves. Par ailleurs, la colonie de vacances Sainte-Jeanne-d'Arc héberge durant la saison estivale des filles de 4 à

14 ans provenant de toute la province, organise des classes-nature tout au long de l'année et reçoit différents groupes selon la demande.

Le produit d'appel touristique de Contrecœur ayant la plus grande notoriété présentement est la Maison Lenoblet-du-Plessis. La localisation stratégique du bureau d'accueil touristique au cœur du noyau urbain vient consolider ce pôle d'attraction. D'ailleurs, le cœur du village est considéré comme étant un noyau patrimonial d'intérêt régional. Ce patrimoine important sera mis en valeur et intégré à l'offre touristique. Les réseaux récréatifs de Contrecœur devront être reliés aux réseaux récréatifs de la MRC Pierre-De Saurel et de la MRC de La Vallée-du-Richelieu (pistes cyclables, pistes de ski de fond); la Ville vise aussi l'établissement de liens avec les autres pôles d'intérêt, notamment en reliant le réseau cyclable existant avec celui de la municipalité de Verchères (axe 2 de la Route verte).

En plus du positionnement récréotouristique, la Ville doit se doter d'une nouvelle image. Les portes d'entrée jouent un rôle important au niveau de l'accueil, de l'identité et du positionnement de la ville dans l'espace. Contrecœur compte plusieurs portes d'entrée principales, soit celles situées à l'entrée de la ville sur l'autoroute de l'Acier (30) et sur la route Marie-Victorin (132). Elle compte également plusieurs autres portes d'entrée secondaires (montée Saint-Roch, montée de la Pomme-d'Or, montée Lapierre). Actuellement, le traitement de ces entrées demeure plutôt minimal. La Ville veut améliorer l'aménagement et la signalisation des portes d'entrée par l'élaboration d'un Plan directeur de signalisation et d'un programme de plantation et d'aménagement.

De plus, les attraits touristiques de la ville sont caractérisés par un manque de visibilité, ce qui peut s'expliquer par une identification déficiente. Une signalisation claire, uniforme et associée à la Ville pourrait être envisagée. De plus, la création d'un plan de communication et de marketing permettra de faire la promotion des atouts récréotouristiques de Contrecœur auprès des nouveaux résidents potentiels et des nouveaux employés des entreprises en place.

L'autoroute 30 constitue la principale voie d'accès à Contrecœur. En effet, on retrouve quatre sorties autoroutières sur le territoire de la ville. Cependant, la morphologie de la ville a pour conséquence d'enclaver le noyau urbain entre le fleuve Saint-Laurent et la voie ferrée du Canadien National. Ainsi, la ville ne peut être perçue de l'autoroute et sa visibilité s'en trouve diminuée. Le développement de secteurs stratégiques et d'un programme d'affichage à proximité de l'autoroute 30 pourront permettre d'améliorer la visibilité de la ville à partir de celle-ci. Déjà la Ville à procéder à l'installation d'une affiche promotionnelle en bordure de l'autoroute entre les sorties 158 et 160.

Finalement, en lien avec le développement d'une nouvelle image pour la Ville, certaines mesures doivent être prises face aux citoyens. Le renouvellement de la pochette de bienvenue distribuée aux nouveaux arrivants et l'actualisation du site Internet de la Ville sont notamment envisagés.

5.7.1 Enjeux (Récréotourisme)

Enjeux
• Le positionnement récréotouristique de la municipalité et la promotion de ses atouts; • La notoriété des colonies de vacances et de la Maison Lenoblet-du-Plessis; • La présence d'un bureau d'accueil touristique; • La permanence des sentiers cyclables, de ski de fond, etc.; • Le potentiel balnéaire (Colonie des Grèves); • La signalisation et l'aménagement des portes d'entrées de la ville; • La signalisation des attraits touristiques de la ville; • Le développement d'une image attrayante.

5.7.2 Orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
5.7.2.1	Établir une politique de développement récréotouristique.	• Assurer la contribution du secteur rural et touristique au développement économique; • Réaliser un plan directeur de développement du secteur des colonies de vacances couvrant également le parc de plein air de Sorel-Tracy; • Réaliser une étude de positionnement récréotouristique, abordant notamment les sujets suivants : - Maison Lenoblet-du-Plessis; - Bureau d'accueil touristique; - Permanence des sentiers récréatifs et liens avec les municipalités adjacentes (ex. Route verte, route bleue, équitation, ski de fond, patin, canot, kayak etc.); - Projet du Croissant de l'Est; - Potentiel balnéaire de la Colonie des Grèves; - Activités nautiques et environnementales; - Moulin banal; - Activités distinctives.

	Orientations	Objectifs et interventions
5.7.2.2	Doter la municipalité d'une nouvelle image.	• Élaborer une signalisation claire et uniforme pour les attraits récréotouristiques présents sur le territoire de la ville. • Améliorer la visibilité de la ville à partir de l'autoroute 30 par le biais du développement de secteurs stratégiques, l'élaboration et la mise en œuvre d'un programme d'affichage et l'établissement de mesures d'atténuation. • Développer une nouvelle image et faire la promotion de ses atouts par le biais d'un plan de communication et de marketing auprès des nouveaux résidants potentiels et des employés des entreprises en place.
5.7.2.3	Développer et mettre en valeur les potentiels touristique et récréatif, notamment par l'intégration des réseaux et des équipements municipaux existants.	• Mettre en œuvre un concept de réseau de sentiers récréatifs desservant le territoire de la MRC en misant notamment sur le raccord entre les réseaux cyclables existants; • Favoriser le développement des activités récréatives en misant notamment sur l'intégration aux différents réseaux, tels que la Route verte, la Route bleue, la route des Navigateurs, l'axe Oka-Mont-Saint-Hilaire, l'Association des plus beaux villages du Québec, Ville amie des aînés, Ville amie des enfants ainsi que le jumelage international, etc.; • Favoriser l'établissement d'équipements et d'infrastructures de soutien aux activités récréatives et touristiques.

5.8 *Patrimoine et culture*

Le noyau villageois traditionnel, considéré comme un noyau patrimonial d'intérêt régional, est situé dans le secteur de l'intersection de la route Marie-Victorin (132) et de la rue Saint-Antoine jusqu'à la rue Lacroix, renferme des bâtiments et espaces d'intérêt patrimonial, dont la Maison Lenoblet-du-Plessis (1794), l'église, le presbytère, le moulin banal (1742) et certaines maisons ancestrales. Le patrimoine religieux et institutionnel y est particulièrement intéressant. La Maison Lenoblet-du-Plessis et le moulin banal font d'ailleurs partie du répertoire des biens culturels du ministère de la Culture et des Communications. Leur valeur justifie cette mention, qui assure leur protection. La Maison Lenoblet-du-Plessis a d'ailleurs servi de lieu de rencontre pour les Patriotes pendant la période trouble précédant la rébellion de 1837. Elle a également été utilisée comme lieu de tournage pour le film « Kamouraska » en 1972.

L'élaboration et la mise en œuvre de mesures particulières par le biais de certains outils réglementaires pourra permettre de protéger les éléments patrimoniaux du noyau villageois traditionnel (noyau patrimonial d'intérêt régional). En plus du plan d'implantation et d'intégration architecturale déjà existant, un plan particulier d'urbanisme pourrait être appliqué. Ces outils d'urbanisme favorisent un développement planifié, en respect des bâtiments patrimoniaux existants.

Un comité *Rues principales Contrecœur* est également présent sur le territoire. Ce comité a pour principal objectif de promouvoir la conservation du patrimoine, la relance économique, la mise en valeur des quartiers traditionnels et le développement harmonieux du centre-ville. La Ville entend poursuivre la collaboration avec ce comité et la mise en œuvre de son plan d'action.

D'autre part, quelques autres bâtiments d'intérêt culturel, patrimonial, historique ou architectural ont été identifiés sur le territoire de Contrecœur. En fait, la route Marie-Victorin (132) présente plusieurs bâtiments significatifs ainsi que certains exemples d'architecture traditionnelle québécoise de plus en plus rare sur le territoire de la MRC de Marguerite-D'Youville. La contribution du secteur culturel et patrimonial au développement économique passe par la protection et la mise en valeur des bâtiments et espaces d'intérêt. Pour se faire, plusieurs moyens doivent être mis en œuvre par la Ville.

Tout d'abord, les autorités municipales souhaitent dresser un inventaire détaillé des bâtiments et des espaces d'intérêt culturel, esthétique, patrimonial, historique ou architectural, qui seront protégés. Par la suite, l'intégration harmonieuse de l'affichage commercial, l'installation d'un mobilier urbain adéquat et d'un éclairage intégré au milieu permettront de mettre en valeur ces secteurs.

De plus, il est nécessaire de réaliser une planification qui s'étende à l'échelle régionale et ainsi assurer une protection et une mise en valeur globale des espaces d'intérêt. D'abord, la mise sur pied avec les municipalités voisines d'un groupe de travail axé principalement sur le volet patrimonial et culturel permettrait d'accroître la visibilité de l'ensemble des bâtiments d'intérêt. Les retombées attendues sont notamment une plus grande visibilité et une plus grande fréquentation des lieux patrimoniaux et des événements culturels, une amélioration du cadre et de la qualité de vie des citoyens, des emplois spécialisés plus nombreux et une nouvelle synergie entre les ressources culturelles et communautaires.

Parmi les sites d'intérêt patrimonial se retrouvent également les colonies de vacances établies en 1912 et situées dans la portion nord-est du territoire de la ville. La reconnaissance patrimoniale des colonies de vacances est liée notamment à la qualité environnementale du site, à l'architecture des bâtiments, au potentiel archéologique ainsi qu'à la valeur historique de ce secteur développé au début du XXe siècle.

La route panoramique Marie-Victorin (132) d'intérêt métropolitain constitue un axe routier majeur pour la Ville de Contrecœur. C'est par cette route, qui longe le fleuve Saint-Laurent, que l'on peut relier les différents bâtiments patrimoniaux entre eux. De plus, la route Marie-Victorin traverse le noyau villageois traditionnel (noyau patrimonial d'intérêt régional). Cependant, la foresterie urbaine y est déficiente, tant dans le noyau villageois qu'à l'extérieur de celui-ci. L'élaboration d'un programme de plantation d'arbres, en lien avec le Plan directeur des espaces publics, permettra de rehausser le cachet des espaces d'intérêt et de les mettre en valeur.

L'ensemble de ces actions sous-tend une implication de la communauté. La protection et la mise en valeur des bâtiments et espaces d'intérêt doivent être appuyées par l'information et la sensibilisation des citoyens à l'importance du patrimoine bâti.

Le territoire de Contrecœur comprend plusieurs éléments structurants des paysages métropolitains : le fleuve Saint-Laurent, la route 132 et les bois métropolitains. Le schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Marguerite-D'Youville identifie des percées visuelles intéressantes sur le fleuve Saint-Laurent. Ce dernier présente un paysage d'intérêt caractéristique de la MRC de Marguerite-D'Youville permettant à l'observateur d'avoir une vue d'ensemble du milieu naturel (fleuve, berges et îles) ainsi que de la circulation maritime. La route Marie-Victorin (132) se caractérise aussi par des percées visuelles sur le fleuve et sur le paysage agricole.

5.8.1 Enjeux (Patrimoine et culture)

Enjeux
• La dynamisation du noyau villageois traditionnel; • La protection du patrimoine religieux et institutionnel; • La protection et la mise en valeur de bâtiments et d'espaces d'intérêt culturel, esthétique, patrimonial, historique ou architectural; • La mise en valeur du patrimoine bâti et naturel;

5.8.2 Orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
5.8.2.1	Mettre en valeur et protéger le noyau patrimonial d'intérêt régional.	• Élaborer et mettre en oeuvre des mesures particulières afin de protéger les éléments patrimoniaux du noyau villageois traditionnel (noyau patrimonial d'intérêt régional) par le biais d'outils d'urbanisme tels que le PPU et le PIIA. Ces outils d'urbanisme devront intégrer la notion de respect du caractère d'origine pour toute modification d'un bâtiment d'intérêt, notamment au niveau des matériaux de recouvrement extérieur, des ouvertures et de la volumétrie. • Poursuivre la collaboration avec le comité *Rues principales Contrecœur* et la mise en œuvre de son plan d'action. • Permettre que seuls des usages compatibles au caractère patrimonial du milieu soient intégrés dans les noyaux et les rangs patrimoniaux. • Assurer une protection et une mise en valeur des ensembles patrimoniaux d'intérêt métropolitain.
5.8.2.2	Protéger et mettre en valeur les bâtiments et espaces d'intérêt culturel, esthétique, patrimonial, historique ou architectural.	• Assurer la contribution du secteur culturel et patrimonial au développement économique. • Poursuivre la collaboration avec le comité *Rues principales Contrecœur* et la mise en œuvre de son plan d'action. • Dresser un inventaire détaillé des bâtiments et des espaces d'intérêt culturel, esthétique, patrimonial, historique ou architectural. • Informer et sensibiliser la population à l'importance de protéger et de mettre en valeur les bâtiments et les espaces d'intérêt. • Assurer la préservation de ces bâtiments et de ces espaces d'intérêt par le biais d'un PIIA. • Assurer une intégration harmonieuse de l'affichage commercial, de l'installation d'un

	Orientations	Objectifs et interventions
		mobilier urbain adéquat et d'un éclairage intégré au milieu. • Favoriser l'adoption de programmes de revitalisation, notamment pour la route 132. • Assurer un équilibre des fonctions urbaines dans les noyaux patrimoniaux, dans la perspective d'assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine.
5.8.2.3	Protéger et mettre en valeur les percées–visuelles intéressantes.	• Réaliser une étude visant à caractériser les percées visuelles des paysages d'intérêt; - Procéder à l'étude visant à caractériser les percées visuelles des paysages d'intérêt et des territoires présentant une valeur esthétique et visuelle; - Mettre sur pied un programme de sensibilisation faisant connaître ces percées visuelles et expliquant également quel cadre réglementaire et mesures incitatives seraient souhaitables; - Assurer la préservation des percées visuelles par le biais d'un cadre réglemantaire ou de mesures incitatives bien ciblées. • Reconnaître la contribution du paysage à la biodiversité. • Reconnaître la valeur identitaire des paysages d'intérêt métropolitain à l'échelle de la MRC. • Assurer le respect des éléments structurant des paysages d'intérêt métropolitain. • Maintenir l'accès aux panoramas et aux points d'intérêt métropolitain. • Reconnaître les avantages socioéconomiques des paysages.

5.9 Environnement

Le territoire de Contrecœur possède un environnement naturel qui comporte certains territoires d'intérêt. Le cours d'eau le plus important du réseau hydrographique de la ville est le fleuve Saint-Laurent qui longe le territoire du sud-ouest vers le nord-est.

De plus, on retrouve une zone de ravage de cerf de Virginie dans le bois de Contrecœur. Le territoire comporte également plusieurs érablières de superficies variables. Au cours des années 70, le gouvernement fédéral a fait l'acquisition de la plupart des îles de Contrecœur et en a constitué une réserve faunique. À partir de ce moment, les îles autrefois utilisées pour le foin et le pâturage sont redevenues sauvages. Par ailleurs, un site à potentiel archéologique se trouve à la limite nord du territoire.

Toutefois, l'occupation intensive du territoire est susceptible de menacer l'équilibre écologique du fleuve Saint-Laurent, des îles et des rives. L'élaboration d'un Plan de gestion particulier et d'un mécanisme de suivi, en collaboration avec la MRC de Marguerite-D'Youville, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec, la Société du Port de Montréal, le Centre d'action Saint-Laurent et le comité de la Zone d'intervention prioritaire (ZIP) des Seigneuries permettra de protéger le fleuve Saint-Laurent, les îles et d'entretenir les rives et certains chenaux.

De plus, le maintien et le renforcement de l'application de la politique gouvernementale de protection des rives, du littoral et des plaines inondables permettront d'assurer un environnement de qualité. La Ville doit également collaborer avec la MRC de Marguerite-D'Youville en ce qui a trait à l'application du programme de gestion des cours d'eau régionaux. Finalement, la Ville souhaite analyser la pertinence d'adopter dans les années à venir et un Plan d'aménagement et de gestion environnementale particulier pour les sections des rives du fleuve qui possèdent un mur de soutènement et de l'enrochement.

De plus, bien que plusieurs installations septiques privées aient été refaites et traitent adéquatement les eaux usées, certaines résidences sont desservies par des installations déficientes qui sont nuisibles à l'équilibre écologique et aux cours d'eau. En ce sens, il est nécessaire de poursuivre les travaux visant à rendre conforme les installations septiques dérogatoires.

L'approvisionnement en eau se fait par le biais d'une source d'approvisionnement en eau potable située à proximité du quai municipal. En regard du développement à venir, il est nécessaire d'atteindre un équilibre entre la capacité de fournir l'eau potable et la croissance de la demande de la population et des industries. De plus, dans une optique de développement durable de la ressource, la conciliation des usages du territoire permettra d'éviter toute forme de gaspillage de l'eau.

Les espaces boisés se caractérisent par un regroupement de peuplements arborescents d'importance et sont majoritairement localisés de part et d'autre de l'autoroute 30. Les espaces boisés de la ville présentent des qualités pour les activités récréatives et le développement résidentiel mais doivent toutefois être protégés et mis en valeur. La protection passe par l'élaboration d'une Politique de protection des boisés et des arbres et par la limitation, au moyen d'un cadre réglementaire, des coupes forestières. La mise en valeur des secteurs boisés pourrait se faire par le développement d'activités récréatives et de conservation.

En plus du réseau hydrographique et du territoire forestier, Contrecœur renferme également de nombreux sites et territoires d'intérêt esthétique et écologique. On retrouve à plusieurs endroits des percées visuelles sur les plus beaux éléments du paysage de Contrecœur et des environs. Le schéma d'aménagement et de développement identifie quatre percées visuelles significatives sur le fleuve Saint-Laurent en plus de reconnaître également le bois de Contrecœur et le secteur des colonies de vacances comme étant des territoires d'intérêt naturel.

Le bois de Contrecœur est aussi reconnu en tant que site d'intérêt faunique, entre autres, on y retrouve des pinèdes exceptionnelles. L'archipel de Contrecœur constitue un site d'intérêt faunique et abrite de nombreux oiseaux, poissons (maskinongé) et mammifères (campagnol, grande musaraigne) d'intérêt particulier. L'équilibre écologique des sites d'intérêt esthétique et écologique et les percées visuelles doivent être protégés et mises en valeur. De plus, la protection des espaces et zones de conservation permettra de maintenir l'équilibre écologique des cours d'eau et des îles.

Toutefois, le territoire ne renferme pas que des éléments d'intérêt. On retrouve également des contraintes naturelles et anthropiques reliées à l'environnement naturel et à l'occupation humaine. D'abord, certains secteurs des berges du fleuve Saint-Laurent constituent des zones à risque d'inondation. Cette situation crée des risques pour la sécurité des biens et des personnes situés à proximité des rives. La Ville se doit de prohiber les opérations cadastrales et limiter la construction par le biais de la réglementation dans les zones à risque d'inondation.

Les contraintes anthropiques sont liées à la présence de certains commerces, industries et infrastructures. Deux gazoducs, une ligne de transport d'énergie et la voie ferrée du Canadien National traversent également le territoire. Ces infrastructures peuvent engendrer des risques d'accidents. De plus, vingt-cinq sites d'élimination des déchets dangereux sont implantés dans la zone industrielle de Contrecœur. On y retrouve également un site d'élimination d'autres déchets (carcasses automobiles). Par ailleurs, deux sites d'extraction désaffectés sont situés dans la partie nord de la ville et un site d'extraction y est encore en opération. Pour les tronçons routiers, tels que pour l'autoroute 20 et la route 132, dans l'éventualité où l'affectation riveraine actuellement présente où les débits journaliers moyens d'été (DJME) serait modifiée pour devenir une zone sensible, les normes de distances minimales à respecter pour les zones sensibles au bruit devront être appliquées.

La planification des activités humaines à proximité de ces terrains doit tenir compte de ces contraintes, notamment en y régissant les usages, constructions, ouvrages et opérations cadastrales réalisables. De plus, l'application de mesures de mitigation par les autorités municipales permettra de réduire les nuisances relatives aux activités générant des contraintes anthropiques. Par ailleurs, la Ville entend limiter ces activités aux territoires actuellement occupés et ne permettre à l'avenir aucune extension ou nouvelle implantation de ce type (cimetière de carcasses automobiles, cour à rebuts, lieux d'élimination des déchets dangereux).

Depuis 1988, la gestion des matières résiduelles est assurée par la MRC de Marguerite-D'Youville qui offre ce service aux six municipalités constituantes. La MRC a donc une compétence exclusive en ce qui a trait à l'enlèvement, au transport et à la disposition des déchets domestiques, des déchets volumineux, des résidus verts et des matières recyclables. La Ville souhaite encourager la mise en place de mesures de réduction des quantités de déchets produits tout en poursuivant la collaboration avec la MRC de Lajemmerais dans l'application des programmes de collecte sélective des matières recyclables et des déchets domestiques dangereux. De plus, il est nécessaire de veiller au maintien des opérations de l'Éco-centre, en collaboration avec la MRC de Lajemmerais.

Depuis la dernière décennie, les matières résiduelles fertilisantes (MRF) utilisées comme engrais aux champs sont devenues un produit convoité suppléant aux engrais de synthèse. D'un coût relativement faible, les MRF prennent de la popularité auprès des exploitations sans élevage, voire même des exploitations avec élevage en manque de déjections animales. La Ville entend collaborer avec la MRC dans le but de valoriser ces matières résiduelles.

Type de résidus identifiés de MRF selon le Guide sur la valorisation des matières résiduelles fertilisantes

Écorce et bois non contaminés	Biosolides municipaux
Herbe et feuilles	Biosolides de fosses septiques
Autres végétaux non ligneux	Biosolides et résidus d'abattoirs
Biosolides papetiers et résidus de désencrage	Biosolides agroalimentaires

Résidus calciques papetiers	Lait déclassé, lactosérum et dérivés
Cendres de papetières, de scieries ou de résidus de bois	Compost
Autres résidus	

L'adoption du *Plan d'action québécois sur la gestion des matières résiduelles, 1998-2008* oblige les MRC à élaborer un plan de gestion des matières résiduelles applicable à l'ensemble du territoire. La Ville de Contrecœur entend collaborer à la préparation de ce plan régional.

5.9.1 Enjeux (Environnement)

Enjeux
• La protection de l'équilibre écologique du fleuve Saint-Laurent, des îles et des rives; • La gestion de l'assainissement des eaux; • La protection des sources d'approvisionnement en eau potable; • Le maintien de la biodiversité des secteurs boisés et des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain; • Les zones à risque d'inondation en bordure du fleuve Saint-Laurent; • Le dragage de certains chenaux pour favoriser l'écoulement de l'eau et la problématique de la sédimentation; • L'érosion des îles et la dégradation des murs de soutènement à cause de la circulation sur la voie maritime; • La présence de contraintes de nature anthropique dont un cimetière de carcasses automobiles, un site d'extraction en opération, deux sites d'extraction désaffectés, plusieurs lieux d'élimination de déchets dangereux et d'autres déchets; • La gestion des déchets domestiques.

5.9.2 Orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
5.9.2.1	Protéger le fleuve Saint-Laurent, les îles et entretenir les rives et de certains chenaux.	• Élaborer un Plan de gestion particulier ainsi qu'un mécanisme de suivi, en collaboration avec la MRC de Marguerite-D'Youville, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec, la Société du Port de Montréal, le Centre d'action Saint-Laurent et la ZIP des Seigneuries. • Maintenir et renforcer l'application de la politique gouvernementale de protection des rives, du littoral et des plaines inondables. • Collaborer avec la MRC de Marguerite-D'Youville dans le cadre du Programme de gestion des cours d'eau régionaux. • Analyser la pertinence d'adopter un Plan d'aménagement et de gestion environnementale pour certains secteurs particuliers en regard de la Politique de protection des rives et du littoral. • Protéger les îles contre l'érosion.
5.9.2.2	Assurer la gestion de l'assainissement des eaux.	• Compléter les installations d'assainissement (augmentation de la capacité des étangs d'épuration, amélioration des pompes, etc). Compléter les travaux visant à rendre conforme les installations septiques dérogatoires.
5.9.2.3	Sauvegarder les sources d'approvisionnement en eau potable.	• Concilier les usages du territoire dans une perspective de développement durable de la ressource. • Atteindre un équilibre entre la capacité de fournir l'eau potable et la croissance de la demande de la population et des industries.
5.9.2.4	Protéger et mettre en valeur les secteurs boisés et les bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain.	• Élaborer une politique de protection des boisés et des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain et des arbres en limitant notamment les coupes forestières dans le cadre réglementaire. • Favoriser la mise en place d'activités récréatives et de conservation permettant la mise en valeur des secteurs boisés. • Favoriser le reboisement des espaces sensibles tels que les bandes riveraines et les milieux humides.

	Orientations	Objectifs et interventions
5.9.2.5	Protéger et préserver l'équilibre écologique des sites et territoires d'intérêt naturel et des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain.	• Assurer la protection et la mise en valeur des sites d'intérêt esthétique et écologique. • Protéger certains espaces et zones de conservation afin de maintenir l'équilibre écologique, notamment les cours d'eau, les îles, les habitats fauniques et les espaces présentant un potentiel floristique, de même que les milieux naturels fragiles. • Prévoir un plan de régénération forestière des zones protégées et des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain, y compris dans les zones urbaines. • Prévoir des mesures visant l'encadrement des milieux humides, notamment par l'élaboration d'un plan de conservation.
5.9.2.6	Tenir compte de la présence de contraintes naturelles, notamment les zones à risque d'inondation.	• Prohiber les opérations cadastrales sur les terrains où l'on retrouve des zones à risque d'inondation. • Limiter et réglementer la construction dans les zones à risque d'inondation.
5.9.2.7	Tenir compte de la présence de contraintes anthropiques.	• Assurer l'application de mesures de mitigation à proximité des contraintes de nature anthropique. • Limiter les activités des usages de nature anthropique aux territoires actuellement occupés: ne permettre aucune extension ou nouvelle implantation (site d'extraction, cimetière de carcasses automobiles, cour à rebuts, lieux d'élimination de déchets dangereux, etc.). • Assurer la gestion et favoriser le réaménagement et la renaturalisation des sites d'extraction désaffectés. • Tenir compte de la gestion des risques environnementaux liés à la pratique de certains usages, notamment en ce qui concerne les activités liées à l'exploitation et à l'exploration du gaz de schiste.

	Orientations	Objectifs et interventions
5.9.2.8	Assurer la gestion des matières résiduelles, en collaboration avec la MRC.	• Encourager des mesures de réduction des quantités de déchets produites et à éliminer. Sensibiliser la population aux avantages du compostage. • Évaluer la possibilité de mettre sur pied un programme d'achat de composteurs. • Poursuivre la collaboration avec la MRC de Marguerite-D'Youville à la mise en œuvre d'un programme de collecte sélective des matières recyclables et de déchets domestiques dangereux. • Maintenir et mieux faire connaître les opérations de l'Éco-centre en collaboration avec la MRC de Marguerite-D'Youville.

5.10 *Transport et infrastructures*

Sur le territoire de la Ville de Contrecœur, les déplacements sont assurés par un réseau routier composé de 38 kilomètres d'autoroute (autoroute de l'Acier – A-30), de 22,5 kilomètres de route nationale (route Marie-Victorin - 132), près de 12 kilomètres de routes collectrices (montée de la Pomme-d'Or, rue Saint-Antoine, montée Saint-Roch, montée Lapierre) et de plusieurs routes municipales dont les principales sont les rangs du Brûlé et du Ruisseau. (Voir ***plan 1 – Réseaux routier et d'utilité publique***)

En fait, un total de 60,4 kilomètres de voies de circulation est sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec tandis que la Ville de Contrecœur doit gérer le reste du réseau routier.

La route Marie-Victorin (132), appelée « route 3 » jusqu'en 1974, a été pendant des décennies la voie d'accès principale au territoire de Contrecœur. Cette route, qui longe la rive-sud du fleuve Saint-Laurent, permet de relier Contrecœur à la région métropolitaine de Montréal et au pôle urbain de Sorel-Tracy. Sa localisation explique la structuration du développement urbain initial de la Ville, qui s'est effectué en bordure de la route 132. Cependant, l'inauguration de l'autoroute de l'Acier – (30) en 1977 a eu pour conséquences de concentrer la circulation de transit sur celle-ci. De plus, l'autoroute 30 permet d'effectuer le lien avec l'axe des autoroutes 10, 15 et 20. Malgré certaines modifications apportées à la route 132 comme l'adoucissement de la célèbre courbe de Radio-Canada à proximité de la limite municipale de Verchères, la fonction exercée par cette route au sein du réseau routier de Contrecœur reste toutefois partagée entre l'utilitaire, le touristique et le transitaire.

Par ailleurs, le réseau routier local est facilement accessible à partir du réseau routier supérieur par le biais des routes collectrices. La montée de la Pomme-d'Or relie le secteur industriel à la route 132 et à l'autoroute 30 alors que la rue Saint-Antoine permet de relier le noyau urbain à l'autoroute.

Il s'avère essentiel de consolider le réseau routier actuel de façon à améliorer la fluidité des déplacements. Le rôle de voie de circulation transitaire est joué par l'autoroute de l'Acier (30), la fluidité de la route nationale Marie-Victorin (132) étant réduite en raison de la présence d'un faible nombre de zones de dépassement et d'une multiplicité d'entrées charretières. Il sera nécessaire d'établir certaines normes visant à assurer la gestion des corridors routiers dans l'axe de la route Marie-Victorin. De plus, la Ville entend poursuivre les démarches avec le ministère des Transports du Québec afin de bonifier le réseau routier, tout en assurant un suivi auprès du ministère quand à la mise en œuvre du Plan de transport de la Montérégie. Par ailleurs, la Ville désire développer un pôle

de services autoroutiers, au carrefour de la montée de la Pomme-d'Or et de l'autoroute 30. Notons aussi que le projet d'aménagement d'une voie de service de l'autoroute 30 est prévu le long du tronçon traversant le territoire de la Ville de Contrecœur.

Un service de transport adapté dessert la Ville de Contrecœur. De plus, le Conseil intermunicipal de transport (CIT) Sorel-Varennes assure le transport en commun. Le service permet de relier localement Sorel-Tracy à Longueuil. Cependant, aucun service « express » n'offre une liaison rapide à la Couronne-Sud et à la région de Montréal. La Ville devra évaluer la possibilité de développer un tel service, ce qui répondrait à une demande exprimée par la population. De plus, ce service devra évoluer en fonction des besoins des résidants.

Un réseau ferroviaire traverse le territoire de Contrecœur. En effet, la ligne du Canadien National, qui part de Montréal, se rend jusqu'à Sorel-Tracy. Cette ligne passe en bordure du noyau urbain et sa localisation stratégique incite la Ville à analyser, en collaboration avec l'Agence métropolitaine de transport et les autres intervenants concernés, la possibilité d'implanter un circuit de train de banlieue sur l'emprise du réseau ferroviaire actuel.

Le transport routier des marchandises par camionnage lourd est actuellement autorisé sur l'autoroute de l'Acier (30), sur la montée de la Pomme-d'Or (entre l'autoroute et la route Marie-Victorin) ainsi que sur la route Marie-Victorin entre la montée Lapierre et la montée de la Pomme-d'Or. Par ailleurs, certaines portions de la montée Lapierre, de la route Marie-Victorin, de la rue Saint-Antoine et du rang du Brûlé constituent des voies de circulation restreintes pour le camionnage lourd. Ces portions de routes apportent un support à la circulation destinée aux usages industriels. La route Marie-Victorin (entre la limite de Verchères et la montée Lapierre et entre la limite du parc industriel et la limite de Sorel-Tracy), la route des Aciéries, le rang du Brûlé, la montée Lapierre, la montée de la Pomme-d'Or, le rang du Ruisseau et la montée Saint-Roch sont, en majeure partie, interdits à la circulation du camionnage lourd.

Cette circulation génère de nombreuses nuisances dans le secteur du parc industriel (bruit, poussière, état de la chaussée). La Ville entend établir et faire respecter le réseau de camionnage lourd afin d'atténuer les nuisances liées au transport routier des marchandises, en collaboration avec la Régie intermunicipale de police Richelieu-Saint-Laurent.

Le réseau ferroviaire relie le parc industriel, la zone industrielle et le Port de Montréal à l'agglomération métropolitaine. Ce réseau ferroviaire est essentiel au fonctionnement du secteur industriel de Contrecœur et sa desserte doit être améliorée. En ce sens, la Ville veut établir une nouvelle voie de desserte dans le parc industriel, ce qui permettra de mieux desservir certaines entreprises.

Le transport de matières dangereuses à proximité de zones habitées ainsi que la présence de plusieurs passages à niveau incitent la Ville à traiter cet aspect avec attention. En effet, le transport des matières dangereuses se fait également par chemin de fer et la voie ferrée du Canadien National traverse plusieurs secteurs urbanisés et croise de nombreuses routes. Les risques associés au transport de ce type de marchandises doivent être minimisés, notamment par l'établissement de mesures de gestion à proximité des secteurs urbanisés. De plus, la Ville souhaite procéder à l'identification des matières dangereuses et à une analyse de risques, en collaboration avec le transporteur et les industries desservies par le tronçon ferroviaire. La Ville devra également intégrer, au plan des mesures d'urgence, les risques liés au transport ferroviaire.

Le chenal de la voie maritime du Saint-Laurent traverse les limites territoriales de Contrecœur. La présence du Port de Montréal à Contrecœur a pour conséquences d'accroître le trafic maritime et donc les risques liés au transport de certaines marchandises. Afin de minimiser les risques associés au

transport maritime, la Ville veut établir certaines mesures visant à assurer la gestion du corridor maritime à proximité des secteurs urbanisés, tout en intégrant ces risques au plan de mesures d'urgence de la Ville.

La plupart des réseaux de télécommunication se trouvent sur le territoire municipal. Quatre tours émettrices-réceptrices y ont d'ailleurs été implantées. Le service de communication téléphonique est offert par les compagnies Télébec et Bell. De plus, le territoire municipal accueille trois postes hydroélectriques (2 postes privés d'ArcelorMittal à 230 kV à l'entrée et à la sortie et le poste de Contrecœur à 120 kV à l'entrée et à 25 kV à la sortie), quatres lignes d'Hydro-Québec (une ligne à 735 kV, deux lignes à 230 kV et une ligne à 120 kV) ainsi que deux réseaux de gazoduc. Pour l'instant, le seul projet prévu par Hydro-Québec consiste à remplacer la ligne monoterne 2322 à 230 kV par une ligne biterne, entre le poste de Carignan et la poste d'ArcelorMittal à Contrecœur. Afin de minimiser les impacts négatifs liés aux projets à venir, la Ville examinera l'intérêt d'implanter des pylônes à apparence visuelle améliorée (AVA), en collaboration avec Hydro-Québec. Un projet d'une nouvelle tour de télécommunication de la compagnie Vidéotron est également à l'étude.

L'usine d'épuration des eaux usées et la centrale de traitement de l'eau potable viennent compléter la desserte en infrastructures. Par ailleurs, la Ville veut prolonger la desserte des réseaux de télécommunication, principalement le réseau Internet et de fibre optique. En lien avec le développement résidentiel, la Ville devra donc identifier et prioriser les secteurs à desservir.

5.10.1 Enjeux (Transport et infrastructures)

Enjeux
• Le maintien du haut niveau de desserte en matière de transport; • L'intermodalité maritime/ferroviaire et routière; • Les impacts liés transport des marchandises par camionnage lourd; • Les risques associés au transport ferroviaire des matières dangereuses à proximité de secteurs urbanisés ainsi qu'à la traversée de passages à niveau; • Le développement d'un service de transport en commun adapté aux besoins de la population; • La desserte des réseaux de télécommunication; • Les impacts liés aux équipements existants de la Société Hydro-Québec.

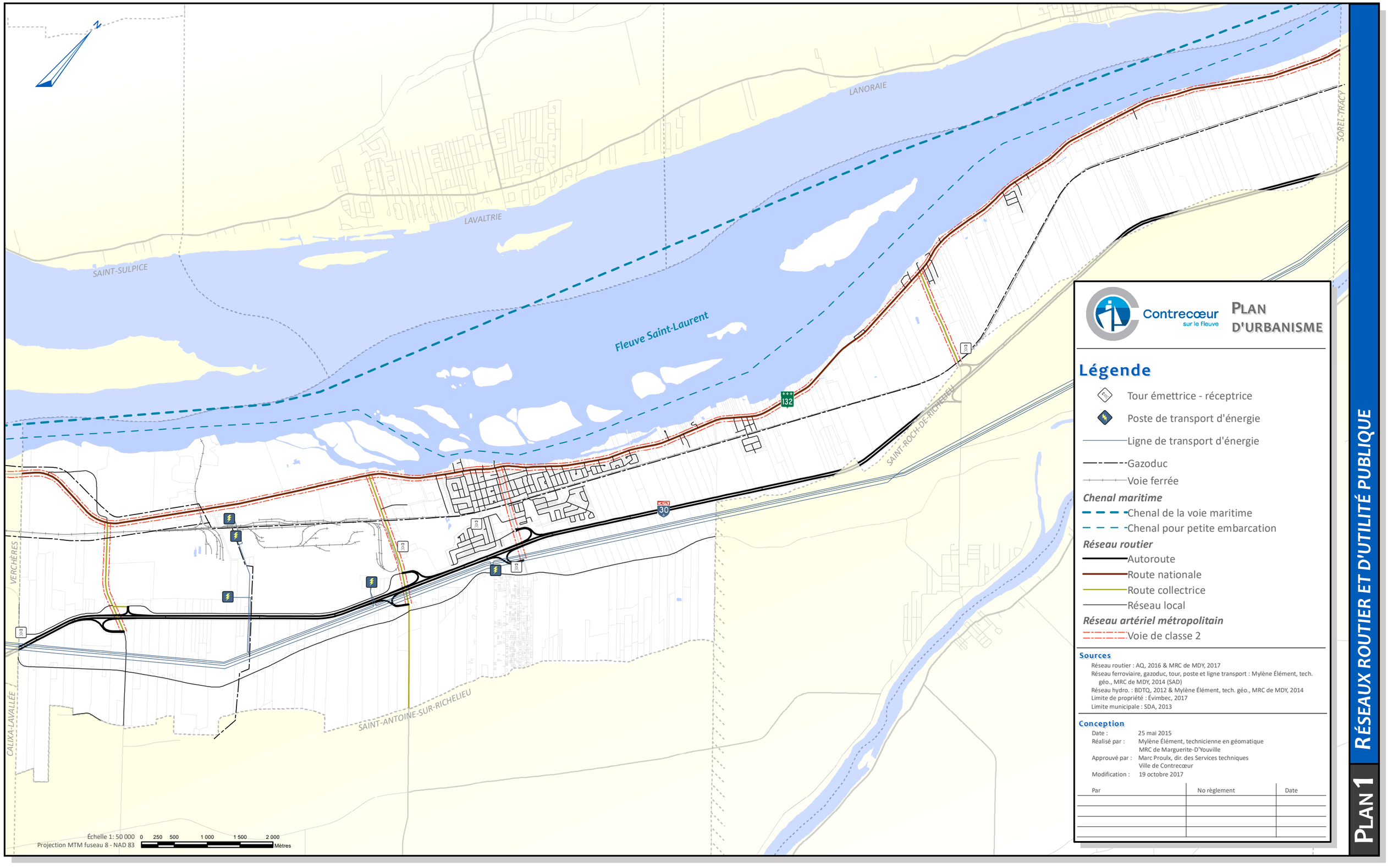
5.10.2 Orientations, objectifs et interventions

	Orientations	Objectifs et interventions
5.10.2.1	Consolider le réseau routier et les réseaux de transports actifs (sentiers pédestres, pistes cyclables, pistes multifonctionnelles) de façon à améliorer la fluidité et l'accessibilité tout en préservant la sécurité de la population et ce, pour tous les modes de transport : à pied, à vélo et pour tous véhicules à moteurs.	• Poursuivre les démarches avec les intervenants concernés afin de bonifier le réseau routier. • Faire un suivi auprès du ministère des Transports concernant la mise en œuvre du Plan de transport de la région de la Montérégie. • Établir certaines normes visant à assurer la gestion des corridors routiers dans l'axe de la route Marie-Victorin (132).

	Orientations	Objectifs et interventions
		• Assurer le développement adéquat du pôle de services autoroutiers inclus dans le périmètre urbain (intersection montée de la Pomme-d'Or et autoroute 30). • Améliorer et compléter le réseau de voies de circulation. • Prévoir au plan de transport des mesures d'intervention pour bonifier le réseau routier. • Favoriser la mise en place d'un réseau fonctionnel de transport actif (piétonnier, cyclable, etc.) et de sentiers récréatifs. • Favoriser un aménagement et un développement intégrés visant l'accessibilité, la fluidité et la sécurité des pôles générateurs de déplacements, et ce, par divers modes de transport.
5.10.2.2	Adapter le service de transport en commun aux besoins de la population.	• Évaluer avec le CIT Sorel-Varennes, la possibilité de développer des circuits « express » et d'améliorer la desserte en fonction des besoins de la population. • Analyser, en collaboration avec l'Agence métropolitaine de transport et les autres intervenants, la possibilité d'implanter un circuit de train de banlieue sur le réseau ferroviaire actuel dans l'axe Sorel-Tracy-Montréal. • Favoriser et hausser à 30 % la part modale des déplacements effectués par transport en commun pour assurer avec efficacité et rapidité la desserte de tout le territoire à la période de pointe du matin d'ici 2031. • Promouvoir le transport en commun et sensibiliser la population à son utilisation.
5.10.2.3	Atténuer les nuisances liées au transport routier des marchandises.	• Établir et faire respecter le réseau de camionnage lourd en collaboration avec la Régie de police.
5.10.2.4	Consolider le réseau ferroviaire de façon à améliorer la desserte aux principaux usagers.	• Établir un nouveau lien ferroviaire avec le parc industriel (voies de desserte).
5.10.2.5	Minimiser les risques associés au transport ferroviaire des matières dangereuses à proximité des secteurs urbanisés ainsi qu'à la traversée des passages à niveau.	• Établir certaines mesures (installation de barrières, etc.) visant à assurer la gestion du corridor ferroviaire à proximité des secteurs urbanisés (rue Saint-Antoine, rue Tétreault, rue des Pervenches, etc.) et des parcs. • Identifier les matières dangereuses et procéder à une analyse des risques, en collaboration avec le transporteur ferroviaire et les industries.

	Orientations	Objectifs et interventions
		• Intégrer cette dimension au plan de mesures d'urgence de la Ville.
5.10.2.6	Minimiser les risques associés au transport maritime.	• Établir certaines mesures visant à assurer la gestion du corridor maritime à proximité des secteurs urbanisés. • Intégrer cette dimension au plan de mesures d'urgence de la Ville.
5.10.2.7	Permettre à l'ensemble de la population de bénéficier des services d'internet haute vitesse.	• Prioriser et identifier les secteurs à desservir. • Prolonger la desserte des réseaux de télécommunication, principalement Internet et la fibre optique.
5.10.2.8	Atténuer les nuisances liées aux différents projets d'Hydro-Québec (dont l'élagage).	• Entreprendre des démarches avec Hydro-Québec afin de limiter les impacts négatifs des différents projets et ce, particulièrement pour l'aspect visuel. • Examiner l'intérêt d'implanter des pylônes à apparence visuelle améliorée (AVA) dans le cadre des nouveaux projets.
5.10.2.9	Favoriser la mise en commun des services à l'échelle régionale.	• Collaborer avec la MRC et les municipalités constituantes afin d'analyser les possibilités de mise en commun des services à l'échelle régionale.
5.10.2.10	Favoriser le développement d'une plate-forme logistique de transport en lien avec l'expansion du port de Montréal à Contrecœur.	• Assurer l'efficacité d'un lien ferroviaire fonctionnel et sécuritaire à des fins de desserte d'une éventuelle plate-forme logistique de transport. • Aménager, si nécessaire, une nouvelle desserte ferroviaire pour relier la plate-forme logistique avec le réseau existant.

5.11 *Plan 1 réseaux routier et d'utilité publique*



Contrecœur
sur le fleuve

PLAN D'URBANISME

Légende

- Tour émettrice - réceptrice
- Poste de transport d'énergie
- Ligne de transport d'énergie
- Gazoduc
- Voie ferrée

Chenal maritime

- Chenal de la voie maritime
- Chenal pour petite embarcation

Réseau routier

- Autoroute
- Route nationale
- Route collectrice
- Réseau local

Réseau artériel métropolitain

- Voie de classe 2

Sources

Réseau routier : AQ, 2016 & MRC de MDY, 2017
Réseau ferroviaire, gazoduc, tour, poste et ligne transport : Mylène Élément, tech. géo., MRC de MDY, 2014 (SAD)
Réseau hydro. : BDTQ, 2012 & Mylène Élément, tech. géo., MRC de MDY, 2014
Limite de propriété : Évimbec, 2017
Limite municipale : SDA, 2013

Conception

Date : 25 mai 2015
Réalisé par : Mylène Élément, technicienne en géomatique
MRC de Marguerite-D'Youville
Approuvé par : Marc Proulx, dir. des Services techniques
Ville de Contrecœur
Modification : 19 octobre 2017

Par	No règlement	Date

RÉSEAUX ROUTIER ET D'UTILITÉ PUBLIQUE

PLAN 1

6. CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

6. *CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE*

Le concept d'organisation spatiale vise à structurer le territoire municipal en répondant aux orientations et objectifs de développement et d'aménagement urbain de Contrecœur. Le concept se rapporte au ***plan 2 - Concept d'organisation spatiale***. Il illustre schématiquement l'organisation générale projetée des différentes fonctions de la ville et les interrelations entre celles-ci.

6.1 *Réseau routier*

6.1.1 Hiérarchie du réseau routier local et régional

Sur le territoire de la Ville de Contrecœur, les déplacements sont assurés par un réseau routier composé, entre autres, d'une route nationale, de deux routes régionales et de plusieurs routes collectrices et locales.

Hiérarchie	Axes routiers	Liens
Autoroute	Autoroute de l'Acier (30)	Montréal et Couronne-Sud Sorel-Tracy Autoroutes 10, 15 et 20
Route nationale	Route Marie-Victorin (132)	Verchères, Varennes Sorel-Tracy
Routes collectrices et locales	Montée de la Pomme-d'Or - entre l'autoroute 30 et la limite municipale - entre la route 132 et l'autoroute 30	Saint-Antoine-sur-Richelieu Autoroute 30 Route Marie-Victorin (132)
	Montée Lapierre	Saint-Antoine-sur-Richelieu
	Montée Saint-Roch	Saint-Roch-de-Richelieu
	Rang du Brûlé	Verchères
	Rang du Ruisseau	Saint-Roch-de-Richelieu
	Route des Aciéries	Voie de service de l'autoroute 30 dans le secteur industriel

Source: Ministère des Transports, plan de transport de la Montérégie

L'autoroute 30 constitue un axe majeur de circulation sur le territoire de Contrecœur. Elle traverse le territoire dans un axe nord-est/sud-ouest et assure un accès direct avec la région métropolitaine de Montréal et le pôle urbain de Sorel-Tracy ainsi qu'avec les autoroutes 10, 15 et 20.

La route nationale 132 constitue la seconde artère d'importance de la Ville. Elle longe le fleuve Saint-Laurent et sillonne le territoire dans un axe nord-est/sud-ouest. Cette route assure un accès direct aux municipalités de Verchères et de Varennes ainsi qu'au pôle urbain de Sorel-Tracy. Plusieurs autres artères permettent également des liens avec l'ensemble des villes voisines de Contrecœur dont la montée de la Pomme-d'Or qui relie le territoire à la municipalité de Saint-Antoine-sur-Richelieu et la montée Saint-Roch qui effectue le lien avec la municipalité de Saint-Roch-de-Richelieu.

6.1.2 Réseau routier local et régional projeté

Les travaux d'élaboration du Plan de transport de la région de la Montérégie sont actuellement en cours mais le plan final n'a pas encore été adopté. Le Plan de transport devra intégrer les problématiques liées à la fonctionnalité de la route Marie-Victorin (132), particulièrement sur le tronçon situé entre la montée de la Pomme-d'Or et la montée Lapierre. Ce tronçon constitue un secteur problématique identifié au ***plan 2 – Concept d'organisation spatiale***.

Par ailleurs, les autorités municipales désirent, à plus ou moins long terme, poursuivre les objectifs reliés à l'amélioration du réseau de rues publiques, notamment en spécifiant les normes de construction et en réduisant la circulation de transit dans les rues locales. Plus spécifiquement, une intervention routière a été réalisée à l'intersection de la montée de la Pomme-d'Or et de la route des Aciéries afin d'assurer le développement adéquat du pôle de services autoroutiers inclus dans le périmètre urbain. La Ville a également l'intention en collaboration avec le MTQ, de voir à modifier la bretelle de la sortie 160 de l'autoroute 30 de façon à améliorer la fluidité des véhicules y circulant. De plus, un carrefour giratoire verra le jour sur la rue St-Antoine, à l'intersection de la sortie 160 de l'autoroute. Ces alternatives aux intersections comportent plusieurs avantages environnementaux, sécuritaires et logistiques.

6.1.3 Réseau artériel métropolitain

La CMM identifie un réseau artériel métropolitain et prescrit les normes minimales de gestion de ce réseau et des normes relatives à l'harmonisation des règles de signalisation et de contrôle de la circulation applicables sur son territoire.

La CMM désigne des voies de circulation et prévoit trois classes de route qui se décrivent de la façon suivante :

Voie de classe 1 : voie de circulation désignée pour assurer le déplacement entre les municipalités du territoire de la Communauté et avec l'extérieur de ce territoire, en complément du réseau d'autoroutes;

Voie de classe 2 : voie de circulation de substitution à une voie de circulation de classe 1 et aux autoroutes lors d'entraves à la circulation routière;

Voie de classe 3 : voie de circulation qui relie le territoire d'une municipalité à une voie de circulation de classe 1 ou à une autoroute sur le territoire de la Communauté.

La CMM identifie les éléments suivants pour qu'un axe routier soit inclus au réseau artériel métropolitain, à savoir :

- assurer la connectivité des déplacements des personnes et des marchandises à l'échelle de la région et des cinq secteurs de la Communauté tout en servant d'appui à la planification du transport en commun sur le territoire;
- être complémentaire au réseau routier métropolitain;
- être de propriété municipale ou géré par le palier municipal;
- avoir une géométrie et une gestion favorisant la fluidité et la sécurité de la circulation des personnes et des marchandises, en vue de canaliser une grande proportion des déplacements de longue distance, particulièrement durant les périodes de pointe dans les corridors à débits importants de circulation;

- permettre de canaliser efficacement les véhicules lourds (marchandises ou TC) et la circulation de transit vers un réseau de voies compatibles avec cette fonction;
- renforcer l'atteinte des objectifs de la Communauté en termes de fonctionnalité des réseaux de transport routier.

Les voies désignées par la CMM sur le territoire la Ville de Contrecoeur sont :

- La route Marie-Victorin (132) : Voie de classe 2;
- La montée de la Pomme-d'Or : Voie de classe 2;
- La montée Lapierre : Voie de classe 2;
- La rue Saint-Antoine : Voie de classe 2;
- La montée Saint-Roch : Voie de classe 2.

Ces voies sont identifiées au plan 1, « Réseau routier et d'utilité publique ».

6.1.4 Aménagement intégré des infrastructures de transport et développement du transport actif

Afin de favoriser un aménagement intégré des infrastructures de transport et le développement du transport actif, la Ville compte mettre en place les mesures suivantes :

Planification du réseau routier et transport collectif

Lors de la planification de tout nouveau secteur à urbaniser, les principes d'aménagement suivants seront observés :

1° planifier la hiérarchisation de la trame routière;

2° favoriser la continuité des collectrices et des artères d'un quartier à l'autre;

3° favoriser le raccordement au réseau de transport collectif existant et projeté;

4° prévoir la localisation des arrêts de transport en commun le plus tôt possible dans le processus de planification du secteur à urbaniser (voie de refuge, quai de débarquement, abribus, banc, éclairage, aménagement des trottoirs, etc.).

Conception du réseau routier et transport collectif

Lors de la conception du réseau routier de tout nouveau secteur à urbaniser, la Ville va promouvoir un aménagement polyvalent de l'emprise publique de toute collectrice ou artère de façon à recevoir un circuit de transport collectif. Les principes et critères suivants pourront guider leur conception :

1° évaluer le type de rue à mettre en place selon les caractéristiques de la hiérarchie routière. Les rues destinées à recevoir les parcours d'autobus doivent être conçues selon les normes de collectrices ou d'artères;

2° s'inspirer des critères de conception géométrique des rues où le passage des autobus est prévu;

3° développer une trame de rue adaptée au transport en commun. L'espacement des collectrices doit permettre une couverture de service en transport en commun pour les usagers en deçà d'une distance de marche maximale équivalant à environ 600 m;

4° privilégier un design de rues locales et le recours à des aménagements urbains favorisant un accès direct aux axes de transport collectif et les intégrer aux réseaux cyclables et piétonniers. Ainsi, il est donc recommandé d'implanter des passages piétonniers depuis le réseau local vers la collectrice ou l'artère où le circuit de transport en commun transite afin de réduire la distance de marche des résidents pour atteindre un point de contact avec le transport collectif;

5° optimiser l'emplacement des arrêts d'autobus en respect de la distance de marche maximale d'environ 600 m;

6° orienter les bâtiments vers la rue et à proximité de celle-ci afin de favoriser la création d'un environnement convivial pour les piétons;

7° prioriser la sécurité et le confort du piéton et du cycliste lors de l'aménagement des espaces publics et du réseau routier.

Corridor de transport collectif et stationnement incitatif

Dans les corridors de transport collectif localisés à l'intérieur des périmètres urbains, la Ville compte réfléchir à la mise en place des principes d'aménagement suivants :

1° implanter les usages générateurs de déplacement à proximité des tracés du transport en commun;

2° favoriser l'implantation des infrastructures communautaires et sociales à proximité des parcours de transport en commun;

3° encourager le développement ou le redéveloppement des terrains riverains et favoriser l'augmentation des densités;

Gestion des projets générateurs de déplacements des personnes

Tout nouveau projet de développement ou de redéveloppement générant des flux significatifs de déplacements de personnes devra, avant d'être autorisé par la Ville, être appuyé par les analyses suivantes :

1° une évaluation de la desserte en transport afin d'y assurer l'accessibilité par divers modes de transport (collectif, actif, etc.) et ses aménagements inhérents (abribus, espace de rangement pour bicyclettes, banc, trottoir, etc.);

2° une évaluation des impacts relatifs à la fluidité et à la sécurité des échanges avec le réseau routier et à sa capacité de les gérer.

6.2 Axes et pôles économiques

6.2.1 Consolidation du pôle d'activités

Principal pôle commercial et institutionnel, le noyau villageois (noyau patrimonial d'intérêt régional), situé à l'intersection de la route Marie-Victorin (132) et de la rue Saint-Antoine, jouit d'un emplacement privilégié. Il s'agit du noyau villageois traditionnel, ce qui se traduit par la présence d'une concentration de commerces, de services et d'institutions. Entre autres, l'église Sainte-Trinité, la mairie, le bureau de poste, l'école primaire, la coopérative santé et le centre multifonctionnel sont implantés au cœur du noyau villageois. De plus, on y retrouve quelques résidences d'architecture traditionnelle. La mixité et la concentration des usages incitent la Ville à favoriser le renforcement du noyau villageois pour en faire un important pôle économique de Contrecœur.

6.2.2 Développement d'un secteur industriel

Le secteur industriel est situé dans la portion sud-ouest de la Ville, de part et d'autre de la route Marie-Victorin (132). Ce pôle économique regroupe une multitude d'entreprises œuvrant dans différents secteurs industriels. Il est avantageusement localisé, principalement en raison de la desserte adéquate en infrastructure routière (route 132, autoroute 30), ferroviaire (voie ferrée du Canadien National) et maritime (Port de Montréal). Le secteur industriel devra être conservé et consolidé.

Cependant, les tendances de développement industriel s'orientent nettement vers la portion sud-ouest du territoire de la Ville. Des mesures de mitigation appropriées devront donc être envisagées afin de réduire les nuisances occasionnées par les nouvelles activités prévues.

De plus, un projet de halte d'interprétation industrielle est étudié par les autorités municipales. Ce projet, identifié au ***plan 2 – Le concept d'organisation spatiale***, permettrait d'exploiter le potentiel historique du secteur industriel de Contrecœur.

6.2.3 Développement d'un pôle agroalimentaire

Bien que le territoire de Contrecœur soit caractérisé par une forte présence de terres agricoles, on n'y retrouve aucune implantation d'activités agroalimentaires (vente de produits de l'agriculture, industries légères à caractère agroalimentaire). Par ailleurs, certains lots situés en zone agricole, à l'intersection de la rue Saint-Antoine et du rang du Ruisseau, sont actuellement sous-utilisés. La Ville envisage donc d'y développer un pôle à caractère agroalimentaire, les lots à remembrer étant localisés à proximité d'une sortie autoroutière.

6.2.4 Limitation des secteurs d'extraction des richesses naturelles (gravières, sablières)

Sur le territoire de Contrecœur, on retrouve trois sites d'extraction, dont un seul demeure en exploitation. Ces trois sites sont situés dans la section nord-est du territoire. Puisque ces activités d'extraction occasionnent de nombreuses nuisances, notamment au niveau du bruit, de la poussière et du camionnage lourd, elles seront restreintes au territoire actuellement en exploitation.

6.3 Secteurs résidentiels

6.3.1 Consolidation des secteurs résidentiels existants

La Ville compte principalement trois pôles résidentiels. Le pôle principal se situe à l'intérieur du secteur central et s'étend principalement du fleuve Saint-Laurent à l'autoroute 30. Le second pôle se trouve plus au nord-est, à l'extérieur du périmètre d'urbanisation et il correspond aux secteurs situés à proximité des rues Veillette, Savignac et Desrosiers. Le dernier pôle, beaucoup moins dense que les deux premiers, est situé à la hauteur de la montée Saint-Roch (rues Salvas et Duval). Les tendances du développement s'orientent vers un étalement de la fonction résidentielle vers l'est du territoire. Dans l'avenir, l'organisation spatiale du développement de la Ville procédera à partir des pôles et des noyaux existants, et ce, de manière rationnelle et séquentielle, en fonction des espaces disponibles à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.

6.3.2 Développement de nouveaux secteurs résidentiels

À court terme et en fonction de la demande, de nouveaux secteurs résidentiels (derrière l'aréna et du RM Bibeau) pourraient être développés à proximité du noyau villageois, dans le sud-est du périmètre d'urbanisation. Ces secteurs devront faire l'objet d'une planification détaillée assurant un développement cohérent et durable, tout en tenant compte des différentes contraintes du secteur (voie ferrée du Canadien National, proximité de l'autoroute 30, desserte en infrastructures). En ce sens, des outils de contrôle réglementaire pourraient être adoptés.

6.4 Sites et secteurs d'intérêt

6.4.1 Sauvegarde du fleuve Saint-Laurent, des ruisseaux et des berges

Le territoire de Contrecœur englobe le fleuve Saint-Laurent et ses berges ainsi que de nombreuses îles et petits cours d'eau. Les abords du fleuve Saint-Laurent ont accueilli une partie du développement résidentiel de la ville. Cependant, les pressions exercées par ces développements ont mis en danger la santé et l'équilibre écologique des berges et des îles, qui constituent des sites d'intérêt écologique. Ceux-ci devront faire l'objet de protection particulière afin de s'assurer de leur protection et de leur mise en valeur.

6.4.2 Préservation et mise en valeur des secteurs boisés et des bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain

Parmi les sites d'intérêt écologique, on retrouve également le bois de Contrecœur et le bois de Saint-Roch-de-Richelieu. Cet espace boisé renferme notamment un ravage de cerfs de Virginie, identifié au ***plan 2 – Concept d'organisation spatiale***. Les coupes forestières et les pressions de l'urbanisation sont des contraintes menaçant l'intégrité des espaces boisés et des bois et corridors d'intérêt métropolitain. Des mesures seront adoptées afin de préserver les espaces boisés d'intérêt et des bois et corridors d'intérêt métropolitain, en lien avec l'application du Plan de protection et de mise en valeur de la forêt privée de la Montérégie. Ces mesures consistent, notamment, à limiter les usages autorisés à ceux qui sont compatibles avec la protection de ces espaces boisés ainsi qu'à régir la coupe d'arbres. D'autre part, des activités récréatives pourraient être implantées dans les secteurs moins fragiles.

6.4.3 Protection des sites d'intérêt esthétique et écologique

Outre les espaces boisés, les bois et corridors d'intérêt métropolitain, les cours d'eau et les milieux humides, la topographie du territoire donne accès à certaines percées visuelles sur le territoire. Ces percées, identifiées au ***plan 2 – Concept d'organisation spatiale***, sont localisées au nord du territoire municipal mais également à l'est et au sud du noyau villageois. Il sera nécessaire d'assurer la protection et la mise en valeur de ces sites.

6.5 Composantes diverses

6.5.1 Aménagement des portes d'entrée et amélioration de la signalisation touristique et municipale

Afin d'améliorer l'accueil et de faciliter les repères visuels, le concept d'organisation spatiale propose l'aménagement des portes d'entrée de la ville et cible spécifiquement les deux portes d'entrée majeures : la porte d'entrée située sur la route Marie-Victorin (132) depuis Verchères et la porte d'entrée située sur la rue Saint-Antoine, à la hauteur de l'autoroute 30 (sortie 160). De plus, l'amélioration de la signalisation des entreprises, des activités touristiques et des différents services municipaux permettra d'accroître la visibilité de la Ville.

6.5.2 Consolidation et développement d'un réseau de sentiers récréatifs polyvalents

À partir des sentiers récréatifs existants (cyclable, ski de fond), un réseau de sentiers récréatifs polyvalents pourrait être développé afin de relier et donner accès aux nombreux sites et secteurs d'intérêt de Contrecœur et les pôles d'intérêt récréotouristiques (Maison Lenoblet-du-Plessis, colonies de vacances, etc.). Des raccordements pourraient également être prévus avec les sentiers des municipalités voisines en lien notamment avec le réseau récréatif de la MRC Pierre-De Saurel.

De plus, il est à noter que l'organisme Vélo Québec, dans son projet d'implantation d'un réseau cyclable à travers le Québec (la Route verte), prévoit développer des réseaux cyclables connexes afin de relier les villes de Montréal et Québec. Cette piste passerait notamment par Contrecœur, en empruntant la route Marie-Victorin (132) mais également en traversant le noyau villageois. Le réseau cyclable projeté a été reporté au ***plan 2 – Concept d'organisation spatiale***. Il est nécessaire d'encourager la mise en place de ce lien cyclable, qui constituerait un sentier récréatif d'importance pour la Ville de Contrecœur.

6.5.3 Accessibilité accrue au fleuve Saint-Laurent

Le développement et par conséquent la privatisation des berges du fleuve Saint-Laurent a considérablement réduit l'accessibilité publique à celles-ci. La Ville a aménagé une passerelle sur pilotis qui longe le fleuve Saint-Laurent, près du parc du Belvédère.

Par ailleurs, le secteur des colonies de vacances, constitue une zone à potentiel balnéaire. Les colonies de vacances constituent un des attraits récréotouristiques majeurs de Contrecœur. De plus, ce secteur n'est pas développé à des fins résidentielles. Il sera essentiel pour la Ville de tirer parti adéquatement du potentiel récréatif de cette zone. Les colonies des vacances possèdent déjà les infrastructures requises pour recevoir la population et sont intéressées à se développer sur le plan récréotouristique.

6.5.4 Maintien des sources d'approvisionnement en eau potable

Afin de préserver la qualité de l'eau propre à la consommation, la source d'approvisionnement en eau potable devra être protégée de manière à éviter la contamination du point de captage.

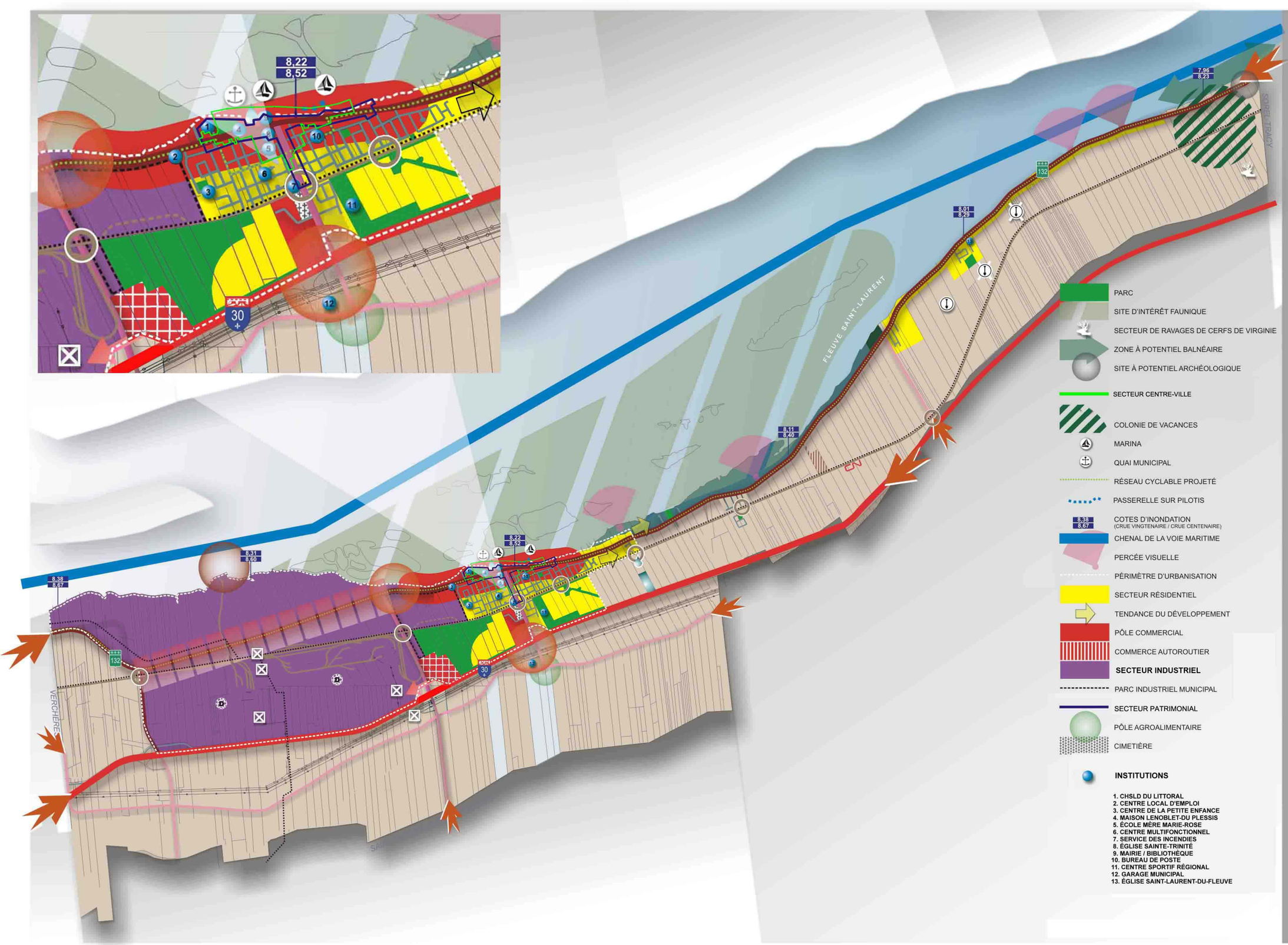
6.5.5 Réglementation plus sévère pour l'implantation de tours de communication et des lignes électriques

Une réglementation plus sévère doit être adoptée afin de contrôler l'implantation des tours de télécommunication et des lignes électriques et d'en minimiser les impacts visuels négatifs, par exemple par la mise en place de pylônes à apparence visuelle améliorée (AVA).

6.5.6 Protection des interfaces sensibles

Pour les secteurs industriels implantés à proximité de secteurs résidentiels, des mesures de mitigation doivent être prévues afin de réduire les nuisances occasionnées par ces activités. De plus, les activités d'extraction des richesses naturelles (gravières, sablières) sont également susceptibles de générer des nuisances. Des mesures telles des zones tampons pourraient être privilégiées afin de réduire les nuisances occasionnées par ces activités.

6.6 Plan 2- Le concept d'organisation spatiale



CONTRECŒUR

PLAN D'URBANISME

- PARC
- SITE D'INTÉRÊT FAUNIQUE
- SECTEUR DE RAVAGES DE CERFS DE VIRGINIE
- ZONE À POTENTIEL BALNÉAIRE
- SITE À POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE
- SECTEUR CENTRE-VILLE
- COLONIE DE VACANCES
- MARINA
- QUAI MUNICIPAL
- RÉSEAU CYCLABLE PROJETÉ
- PASSERELLE SUR PILOTIS
- COTES D'INONDATION (CRUE VINGTENAIRE / CRUE CENTENAIRE)
- CHENAL DE LA VOIE MARITIME
- PERCÉE VISUELLE
- PÉRIMÈTRE D'URBANISATION
- SECTEUR RÉSIDENTIEL
- TENDANCE DU DÉVELOPPEMENT
- PÔLE COMMERCIAL
- COMMERCE AUTOROUTIER
- SECTEUR INDUSTRIEL
- PARC INDUSTRIEL MUNICIPAL
- SECTEUR PATRIMONIAL
- PÔLE AGROALIMENTAIRE
- CIMETIÈRE

INSTITUTIONS

1. CHSLD DU LITTORAL
2. CENTRE LOCAL D'EMPLOI
3. CENTRE DE LA PETITE ENFANCE
4. MAISON LENOBLET-DU PLESSIS
5. ÉCOLE MÈRE MARIE-ROSE
6. CENTRE MULTIFONCTIONNEL
7. SERVICE DES INCENDIES
8. ÉGLISE SAINTE-TRINITÉ
9. MAIRIE / BIBLIOTHÈQUE
10. BUREAU DE POSTE
11. CENTRE SPORTIF RÉGIONAL
12. GARAGE MUNICIPAL
13. ÉGLISE SAINT-LAURENT-DU-FLEUVE

- PORTE D'ENTRÉE PRINCIPALE
- PORTE D'ENTRÉE SECONDAIRE
- PORTE D'ENTRÉE URBAINE À AMÉLIORER
- AUTOROUTE
- ROUTE NATIONALE
- ROUTE RÉGIONALE
- ROUTE COLLECTRICE
- ROUTE INTERMUNICIPALE
- SECTEUR PROBLÉMATIQUE À L'ÉTUDE
- INTERVENTIONS ROUTIÈRES PRÉVUES
- VOIE FERRÉE
- VOIE FERRÉE PROJETÉE
- PASSAGE À NIVEAU
- GAZODUC
- LIGNE DE TRANSPORT D'ÉNERGIE
- POSTE DE DISTRIBUTION
- USINE DE FILTRATION
- USINE D'ÉPURATION
- ÉTANG AÉRÉ
- PORT DE MONTRÉAL
- SITE D'EXTRACTION EN OPÉRATION
- SITE D'EXTRACTION DÉSAFFECTÉ
- LIEU D'ÉLIMINATION DE DÉCHETS DANGEREUX ET AUTRES DÉCHETS
- CIMETIÈRE AUTOMOBILES
- AGRICOLE-RÉSIDENTIELLE DE FAIBLE DENSITÉ
- SECTEUR À REMEMBRER

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

F. St-Germain	conception
V. Ross	dessin
059-0112	dossier
Juillet 2009	date
Concept.cdr	fichier

500 250 0 500m

plania

PLAN 2

MODIFIÉ PAR LE RÈGLEMENT 931-1-2012

7. AIRES D'AFFECTATION DU SOL ET DENSITÉS DE SON OCCUPATION

7. AIRES D'AFFECTATION DU SOL ET DENSITÉ DE SON OCCUPATION

Les aires d'affectation du sol visent à définir de façon générale, la vocation dominante des différentes parties de la Ville de façon à répondre aux objectifs d'aménagement. Elles deviennent un outil important dans la caractérisation du territoire et dans son développement.

Les aires d'affectation tiennent compte des contraintes physiques, des caractéristiques socioéconomiques ainsi que des volontés locales en matière d'aménagement et de développement du territoire. Elles tiennent également compte des grandes affectations prévues au schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Marguerite-D'Youville qui précise des fonctions dominantes pour chacun des secteurs du territoire régional.

Les fonctions de chaque aire sont, d'autre part, accompagnées d'une densité d'occupation. Les orientations générales du concept d'organisation spatiale s'y reflètent.

7.1 *Nomenclature des aires d'affectation*

7.1.1 Division du territoire en aires d'affectation

Le territoire municipal est divisé en aires d'affectation du sol identifiées chacune d'une dominance. Ces aires sont illustrées au ***plan 3 – Les grandes affectations.***

7.1.2 Identification des aires

Chacune des aires d'affectation délimitées au plan est identifiée par deux lettres indiquant la ou les fonctions dominantes (par exemple : AG).

Identification	*Affectation*
AG	**Agricole**
AR	**Agricole – Résidentielle de faible densité**
AA	**Agroalimentaire**
CM	**Commerciale**
CA	**Commercial autoroutier**
CO	**Conservation**
IE	**Industrielle à constraintes élevées**
IR	**Industrielle à contraintes réduites**
IP	**Industrielle portuaire**
IS	**Industrielle sans contraintes**
PI	**Publique et institutionnelle**
PR	**Pôle récréatif**

Identification	*Affectation*
RU	**Rurale**
RF	**Résidentielle de faible densité**
RM	**Résidentielle de moyenne densité**
RC	**Résidentielle et commerciale**

7.1.3 Interprétation des limites des aires

Les lignes délimitant les aires indiquées au ***plan 3 - Les grandes affectations*** reflètent, règle générale, les limites suivantes :

- les limites municipales;
- les lignes de propriétés de terre, de terrain et de lot ou leur prolongement;
- l'axe central ou le prolongement de l'axe central des rues ou voies publiques existantes ou proposées;
- l'axe central des cours d'eau;
- les limites naturelles d'un élément topographique tel que ravin, colline, etc.;
- les limites peuvent également être indiquées par une mesure portée sur les plans à partir d'une limite ci-dessus mentionnée.

La limite d'une aire coïncidant avec l'axe d'une rue publique existante, telle qu'indiquée au plan, réfère toujours à l'axe de cette rue, même si sa localisation en est modifiée suite à l'approbation d'un plan relatif à une opération cadastrale ou autre.

Une fonction dominante est attribuée à chaque aire d'affectation délimitée au ***plan 3 - Les grandes affectations.*** Cette fonction doit occuper au moins 60 % de la superficie de l'aire.

De plus, des fonctions complémentaires à la fonction dominante sont autorisées à la condition qu'elles n'occupent pas une superficie brute supérieure à quarante pour cent (40 %) de la superficie de l'aire.

7.2 Densité d'occupation du sol

Pour chacune des aires d'affectations, sont déterminées des densités minimale et maximale d'occupation du sol en termes de coefficient d'occupation du sol (c.o.s.). Elles s'appliquent au niveau de chacun des terrains et doivent être inscrites aux règlements de zonage et de lotissement.

7.3 Délimitation du périmètre d'urbanisation

Le périmètre d'urbanisation de Contrecœur correspond à la portion du territoire où se concentre une diversité de fonctions. Il établit la limite entre le milieu urbain et le milieu agricole et constitue la ligne de démarcation entre les différents types d'activités. C'est à l'intérieur de cette limite que sont concentrées principalement la croissance urbaine et la mise en commun des équipements. Le périmètre d'urbanisation joue un rôle important en protégeant les différents types d'activités lorsque surviennent certains conflits d'utilisation du sol entre les milieux ruraux et urbains. Il permet également de planifier les besoins en termes d'espace pour le développement des fonctions urbaines.

7.4 Affectation des aires et leur densité

7.4.1 Affectation « Agricole » (AG)

Usages dominants	*Usages complémentaires*
• les activités agricoles autorisées par la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles du Québec* (LPTAAQ); • les droits d'usage résidentiel prévus à l'article 31.1 de la LPTAAQ; • les droits acquis prévus aux articles 101 à 105 inclusivement de la LPTAAQ; • dans le cas des usages à une fin autre que l'agriculture, seules les autorisations accordées par la *Commission de protection du territoire agricole du Québec* (CPTAQ) avant la date d'entrée en vigueur du schéma d'aménagement et de développement sont reconnues et approuvées.	• activités récréatives extensives (réseaux récréatifs linéaires); • foresterie (usages sylvicoles, pépinières et érablières); • gestion des matières résiduelles[1]; • réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunications localisés dans les corridors déjà existants[2]; • voies de circulation, si possible localisées à la limite des lots et ne scindent pas de terres en parties.
Densité d'occupation	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) variant de 0 à 0,4.	

1 : La gestion des matières résiduelles est moyennement compatible dans cette aire, car seuls l'entreposage, le traitement, la valorisation ou le recyclage des matières résiduelles générées par une entreprise agricole sont permis, ainsi que la gestion des matières résiduelles opérée par des commerces de détail qui reçoivent, dans le but d'en faire la récupération et le recyclage, des résidus de même nature que les produits qu'ils vendent. De plus, l'implantation de fosses de stockage de matières résiduelles fertilisantes (MRF) est permise uniquement dans la zone agricole permanente à l'extérieur des limites de protection d'odeurs qui ceinturent les affectations autres qu'agricoles. Ces limites de protection sont illustrées au plan 4.

2 : Les réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunications sont compatibles avec cette aire, mais leur localisation doit se faire, dans la mesure du possible :

- en favorisant le concept de corridors à usages multiples afin d'éviter le morcellement des terres;
- en favorisant l'orientation cadastrale de lots ou de concessions et éviter les lignes et tracés oblique par rapport à l'axe des cultures;
- en protégeant les terres drainées souterrainement;
- en protégeant les érablières, vergers, plantations et les forêts sous aménagement;
- en respectant les conditions d'abattage d'arbres du règlement de zonage.

7.4.2 Affectation « Agricole – Résidentiel de faible densité » (AR)

Usages dominants	*Usages complémentaires*
• résidences de faible densité.	• les activités agricoles autorisées par la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles du Québec* (LPTAAQ); • les droits d'usage résidentiel prévus à l'article 31.1 de la LPTAAQ; • activités récréatives extensives (réseaux récréatifs linéaires); • foresterie (usages sylvicoles, pépinières et érablières); • la gestion des matières résiduelles[3]; • réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunications localisés dans les corridors déjà existants[4]; • voies de circulation, si possible localisées à la limite des lots et ne scindent pas de terres en parties.
Densité d'occupation	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) variant de 0 à 0,4.	

3 : La gestion des matières résiduelles est moyennement compatible dans cette aire, car seuls l'entreposage, le traitement, la valorisation ou le recyclage des matières résiduelles générées par une entreprise agricole sont permis, ainsi que la gestion des matières résiduelles opérée par des commerces de détail qui reçoivent, dans le but d'en faire la récupération et le recyclage, des résidus de même nature que les produits qu'ils vendent. De plus, l'implantation de fosses de stockage de matières résiduelles fertilisantes (MRF) est permise uniquement dans la zone agricole permanente à l'extérieur des limites de protection d'odeurs qui ceinturent les affectations autres qu'agricoles. Ces limites de protection sont illustrées au plan 4.

4 : Les réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunications sont compatibles avec cette aire, mais leur localisation doit se faire, dans la mesure du possible :

- en favorisant le concept de corridors à usages multiples afin d'éviter le morcellement des terres;
- en favorisant l'orientation cadastrale de lots ou de concessions et éviter les lignes et tracés en oblique par rapport à l'axe des cultures;
- en protégeant les terres drainées souterrainement;
- en protégeant les érablières, vergers, plantations et les forêts sous aménagement;
- en respectant les conditions d'abattage d'arbres du règlement de zonage.

7.4.3 Affectation « Agroalimentaire » (AA)

Usages dominants	*Usages complémentaires*
• les activités agricoles autorisées par la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles du Québec* (LPTAAQ); • les droits d'usage résidentiel prévus à l'article 31.1 de la LPTAAQ; • les droits acquis prévus aux articles 101 à 105 inclusivement de la LPTAAQ; • dans le cas des usages à une fin autre que l'agriculture, seules les autorisations accordées par la *Commission de protection du territoire agricole du Québec* (CPTAQ), avant la date d'entrée en vigueur du schéma d'aménagement sont reconnues et approuvées.	• vente de produits de l'agriculture (marchés publics)[5]; • industries légères à caractère agroalimentaire; • activités récréatives extensives (réseaux récréatifs linéaires); • réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunications localisés dans les corridors déjà existants[6]; • voies de circulation, si possible localisées à la limite des lots et ne scindent pas de terres en parties.
Densité d'occupation	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) variant de 0 à 0,4.	

5 : La fonction commerciale est moyennement compatible avec cette affectation, car seuls les commerces de support, les commerces de gros, les commerces comportant des nuisances et les services professionnels ou administratifs sont autorisés.

6 : Les réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunications sont compatibles avec cette aire, mais leur localisation doit se faire, dans la meseure du possible :

- en favorisant le concept de corridors à usages multiples afin d'éviter le morcellement des terres;
- en favorisant l'orientation cadastrale de lots ou de concessions et éviter les lignes et tracés en oblique par rapport à l'axe des cultures;
- en protégeant les terres drainées souterrainement;
- en protégeant les érablières, vergers, plantations, et les forêts sous aménagement;
- en respectant les conditions d'abattage d'arbres du règlement de zonage.

7.4.4 Affectation « Commerciale » (CM)

Usage dominant	*Usages complémentaires*
• les commerces structurants de toutes catégories.	• résidences de toutes catégories; • bureaux et autres services; • parcs et espaces verts; • activités récréatives extensives; • équipements d'utilité publique; • réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunications; • voies de circulation.
Densité d'occupation	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) variant de 0,2 à 2,0.	

7.4.5 Affectation « Commercial autoroutier » (CA)

Usage dominant	*Usages complémentaires*
• Les services d'appoint, les commerces de gros, les commerces comportant des nuisances et les services professionnels et administratifs.	• bureaux et autres services; • activités récréatives extensives (réseaux récréatifs linéaires); • activités de conservation; • équipements d'utilité publique; • réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunications localisés dans la mesure où leur localisation fait en sorte qu'ils ne scindent pas les aires. Les réseaux devraient idéalement être situés en périphérie de ces aires; • voies de circulation.
Densité d'occupation	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) variant de 0,2 à 3,0.	

7.4.6 Affectation « Conservation » (CO)

Usage dominant	*Usages complémentaires*
• les activités et ouvrages reliés à la conservation et à la mise en valeur des ressources environnementales (no-tamment les activités de nettoyage, d'entretien et les ouvrages écologiques à des fins de soutien du milieu naturel).	• parcs et espaces verts; • équipements d'utilité publique; • réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunications existants.
Densité d'occupation	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) variant de 0 à 0,3.	

7.4.7 Affectation « Industrielle à contraintes élevées » (IE)

Usage dominant	*Usages complémentaires*
• les activités industrielles susceptibles de générer un niveau élevé de nuisances pour leur environnement (bruit, poussière, fumée, etc.).	• parcs et espaces verts; • activités récréatives extensives (réseaux récréatifs linéaires); • activités d'extraction, mais leur implantation doit être faite dans les aires potentiellement reconnues comme ayant une valeur géologique; • équipements d'utilité publique; • réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunications dans la mesure où leur localisation fait en sorte qu'ils ne scindent pas les aires. Les réseaux devraient idéalement être situés en périphérie de ces aires; • la gestion des matières résiduelles; • voies de circulation.
Densité d'occupation	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) variant de 0,2 à 2,0.	

7.4.8 Affectation « Industrielle à contraintes réduites » (IR)

Usage dominant	*Usages complémentaires*
• les activités industrielles susceptibles de générer un faible niveau de nuisances pour leur environnement (bruit, poussière, fumée, etc.).	• commerces de support à l'industrie; • commerces de gros; • commerces comportant de faibles nuisances; • bureaux et autres services; • parcs et espaces verts; • activités récréatives extensives (réseaux récréatifs linéaires); • équipements d'utilité publique; • réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunications dans la mesure où leur localisation fait en sorte qu'ils ne scindent pas les aires. Les réseaux devraient idéalement être situés en périphérie de ces aires; • la gestion des matières résiduelles; • voies de circulation.
Densité d'occupation	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) variant de 0,2 à 2,0.	

7.4.9 Affectation « Industrielle portuaire » (IP)

Usage dominant	*Usages complémentaires*
• les activités industrielles portuaires.	• bureaux et autres services; • équipements d'utilité publique; • réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunications dans la mesure où leur localisation fait en sorte qu'ils ne scindent pas les aires. Les réseaux devraient idéalement être situés en périphérie de ces aires; • la gestion des matières résiduelles; • voies de circulation.
Densité d'occupation	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) variant de 0,2 à 2,0.	

7.4.10 *(Abrogé).*

7.4.11 Affectation « Publique et institutionnelle » (PI)

Usages dominants	*Usages complémentaires*
• équipements institutionnels et communautaires; • parcs et espaces verts.	• activités récréatives extensives; • activités récréatives intensives; • activités de conservation; • équipements d'utilité; • réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunications; • voies de circulation.
Densité d'occupation	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) variant de 0 à 2,0.	

7.4.12 Affectation « Pôle récréatif» (PR)

Usage dominant	*Usages complémentaires*
• les parcs et espaces verts; • les activités récréatives de type intensif existantes (colonie de vacances); • les activités récréatives de type extensif (réseaux récréatifs linéaires).	• équipements institutionnels et communautaires; • activités de conservation; • foresterie (usages sylvicoles, pépinières et érablières); • équipements d'utilité publique; • réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunications[7]; • voies de circulation.
Densité d'occupation	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) variant de 0 à 0,3.	

7 Les réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunications sont compatibles avec cette aire, mais leur localisation doit se faire, dans la mesure du possible :

- en favorisant le concept de corridors à usages multiples afin d'éviter le morcellement des terres;
- en favorisant l'orientation cadastrale de lots ou de concessions et éviter les lignes et tracés en oblique par rapport à l'axe des cultures;
- en protégeant les terres drainées souterrainement;
- en protégeant les érablières, vergers, plantations et les forêts sous aménagement;
- en respectant les conditions d'abattage d'arbres du règlement de zonage.

7.4.13 Affectation « Rurale » (RU)

Usage dominant	*Usages complémentaires*
• activités récréatives extensives (réseaux récréatifs linéaires).	• Résidences de faible densité; (1 logement au 3 hectares) • parcs et espaces verts; • activités de conservation; • foresterie (usages sylvicoles, pépinières et érablières); • équipements d'utilité publique; • réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunications[8]; • voies de circulation.
Densité d'occupation	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) variant de 0 à 0,3.	

7.4.14 Affectation « Résidentielle de faible densité » (RF)

Usage dominant	*Usages complémentaires*
• les résidences de faible densité.	• parcs et espaces verts; • activités récréatives extensives; • activités de conservation; • équipements d'utilité publique; • réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunications; • voies de circulation.
Densité d'occupation	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) variant de 0 à 1,0.	

8 Les réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunications sont compatibles avec cette aire, mais leur localisation doit se faire, dans la mesure du possible :

- en favorisant le concept de corridors à usages multiples afin d'éviter le morcellement des terres;
- en favorisant l'orientation cadastrale de lots ou de concessions et éviter les lignes et tracés en oblique par rapport à l'axe des cultures;
- en protégeant les terres drainées souterrainement;
- en protégeant les érablières, vergers, plantations et les forêts sous aménagement;
- en respectant les conditions d'abattage d'arbres du règlement de zonage.

7.4.15 Affectation « Résidentielle de moyenne densité » (RM)

Usage dominant	*Usages complémentaires*
• les résidences de moyenne densité.	• parcs et espaces verts; • activités récréatives extensives; • activités de conservation; • équipements d'utilité publique; • réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunications; • voies de circulation.
Densité d'occupation	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) variant de 0 à 2,0.	

7.4.16 Affectation « Résidentielle et commerciale » (RC)

Usages dominants	*Usages complémentaires*
• les résidences de faible et moyenne densité; • les commerces de toutes catégories.	• bureaux et services; • équipements institutionnels et communautaires; • parcs et espaces verts; • activités récréatives extensives; • activités de conservation; • équipements d'utilité publique; • réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunications; • voies de circulation.
Densité d'occupation	
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s) variant de 0 à 2,0.	

7.4.17 *Tableau 1 - Synthèse des fonctions dominantes et des fonctions complémentaires*

Fonctions / Aires d'affectation	Habitation	Commerce	Bureau et autres services	Industrie	Équipement institutionnel et communautaire	Parc et espace vert	Activité récréative extensive	Activité rurale	Activité de conservation	Activité d'extraction	Activité agricole	Activité forestière	Réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunications
Agricole	○[1]	-	-	-	-	-	○	-	-	-	●	○[2]	○
Agricole – Résidentielle de faible densité	●	-	-	-	-	-	○	-	-	-	○	○[2]	○
Agroalimentaire	-	○[3]	-	○	-	-	○	-	-	-	●	-	○
Commerciale	○	●[3]	○	-	-	○	○	-	-	-	-	-	○
Commercial autoroutier	-	●[3]	○	-	-	-	○	-	○	-	-	-	○
Conservation	-	-	-	-	-	○	-	-	●	-	-	-	○
Industrielle à contraintes élevées	-	○[4]	-	●	-	○	○	-	-	○	-	-	○
Industrielle à contraintes réduites	-	○[3]	○	●	-	○	○	-	-	-	-	-	○

● Fonction dominante

○ Fonction complémentaire

1. Droits d'usage résidentiel et droits acquis ou autorisation prévus en vertu de la *LPTAAQ* seulement.
2. Coupes d'assainissement et coupes sélectives par éclaircie seulement.
3. Excluant les établissements à caractère érotique.
4. Uniquement les établissements à caractère érotique, les commerces de gros et de service rattachés au domaine de l'industrie et les commerces accessoires aux activités autorisées. Les commerces sans relation avec l'exercice d'activités industrielles doivent toutefois être limités à un maximum de 20 % de la superficie de l'aire.

*Note : Ce tableau est présenté à titre indicatif. Le lecteur doit se référer au texte du Règlement du plan d'urbanisme et au Plan 3 – *Les grandes affectations*

Tableau 1 - Synthèse des fonctions dominantes et des fonctions complémentaires (suite)

Fonctions / Aires d'affectation	Habitation	Commerce	Bureau et autres services	Industrie	Équipement institutionnel et communautaire	Parc et espace vert	Activité récréative extensive	Activité rurale	Activité de conservation	Activité d'extraction	Activité agricole	Activité forestière	Réseaux majeurs de transport d'énergie et de télécommunications
Industrielle portuaire	-	-	○	●	-	-	-	-	-	-	-	-	○
Industrielle sans contraintes	-	○[3]	○	●	-	○	○	-	○	-	-	-	○
Publique et institutionnelle	-	-	-	-	●	●	○	○	○	-	-	-	○
Pôle récréatif	-	-	-	-	○	●	○	○	○	-	-	○[2]	○
Rurale	○	-	-	-	-	○	○	●	○	-	-	○[2]	○
Résidentielle de faible densité	●	-	-	-	-	○	○	-	○	-	-	-	○
Résidentielle de moyenne densité	●	-	-	-	-	○	○	-	○	-	-	-	○
Résidentielle et commerciale	●	●[3]	○	-	○	○	○	-	○	-	-	-	○

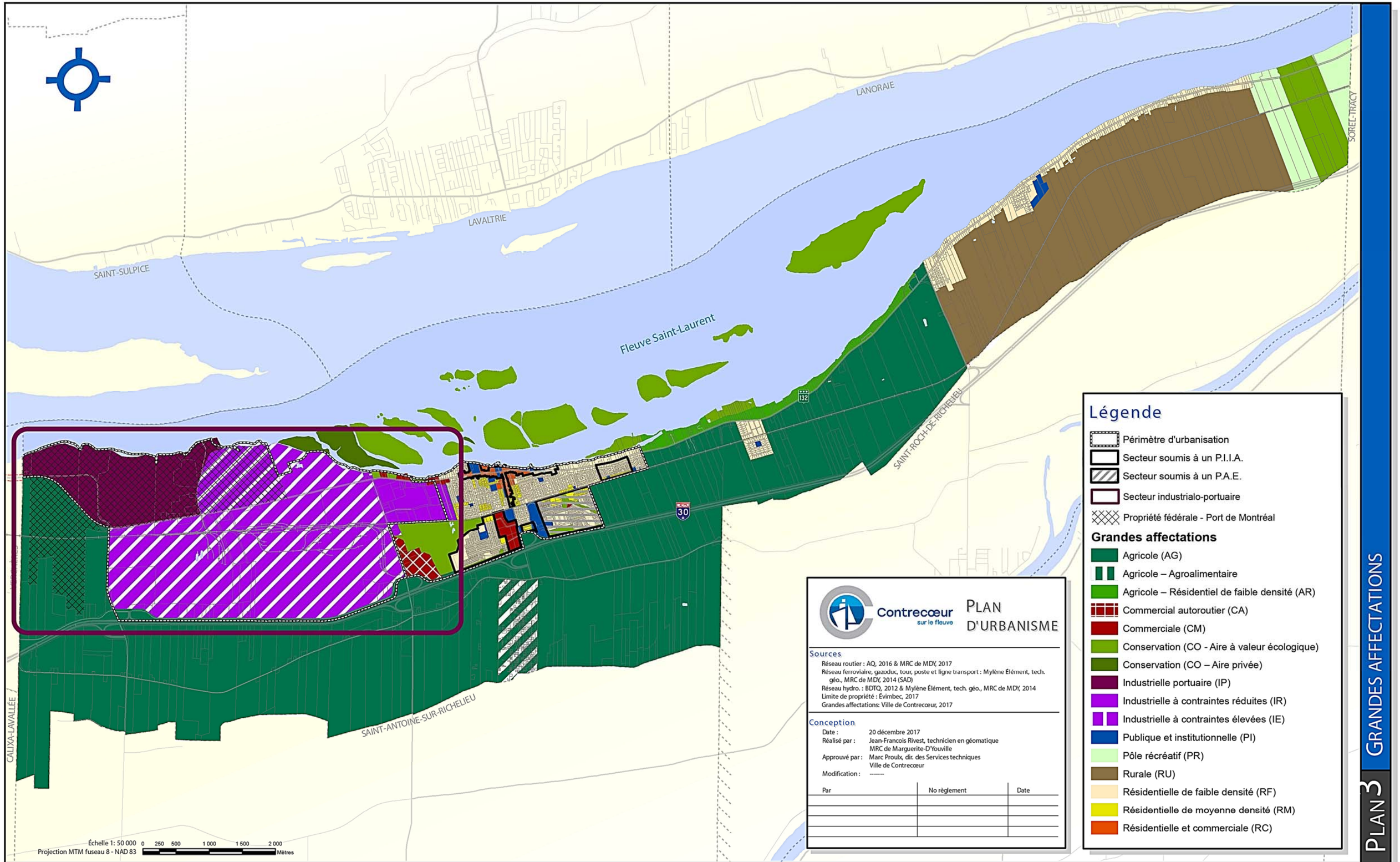
● Fonction dominante

○ Fonction complémentaire

1. Droits d'usage résidentiel et droits acquis ou autorisation prévus en vertu de la *LPTAAQ* seulement.
2. Coupes d'assainissement et coupes sélectives par éclaircie seulement.
3. Excluant les établissements à caractère érotique.
4. Uniquement les établissements à caractère érotique, les commerces de gros et de service rattachés au domaine de l'industrie et les commerces accessoires aux activités autorisées. Les commerces sans relation avec l'exercice d'activités industrielles doivent toutefois être limités à un maximum de 20 % de la superficie de l'aire.

*Note : Ce tableau est présenté à titre indicatif. Le lecteur doit se référer au texte du Règlement du plan d'urbanisme et au Plan 3 – *Les grandes affectations*

7.5 Plan 3 - Les grandes affectations



Légende

- Périmètre d'urbanisation
- Secteur soumis à un P.I.I.A.
- Secteur soumis à un P.A.E.
- Secteur industrialo-portuaire
- Propriété fédérale - Port de Montréal

Grandes affectations

- Agricole (AG)
- Agricole – Agroalimentaire
- Agricole – Résidentiel de faible densité (AR)
- Commercial autoroutier (CA)
- Commerciale (CM)
- Conservation (CO - Aire à valeur écologique)
- Conservation (CO – Aire privée)
- Industrielle portuaire (IP)
- Industrielle à contraintes réduites (IR)
- Industrielle à contraintes élevées (IE)
- Publique et institutionnelle (PI)
- Pôle récréatif (PR)
- Rurale (RU)
- Résidentielle de faible densité (RF)
- Résidentielle de moyenne densité (RM)
- Résidentielle et commerciale (RC)

Contrecœur sur le fleuve

PLAN D'URBANISME

Sources

Réseau routier : AQ, 2016 & MRC de MDY, 2017
Réseau ferroviaire, gazoduc, tour, poste et ligne transport : Mylène Élément, tech. géo., MRC de MDY, 2014 (SAD)
Réseau hydro. : BDTQ, 2012 & Mylène Élément, tech. géo., MRC de MDY, 2014
Limite de propriété : Évimbec, 2017
Grandes affectations: Ville de Contrecœur, 2017

Conception

Date : 20 décembre 2017
Réalisé par : Jean-Francois Rivest, technicien en géomatique, MRC de Marguerite-D'Youville
Approuvé par : Marc Proulx, dir. des Services techniques, Ville de Contrecœur
Modification : -------

Par	No règlement	Date

PLAN 3 GRANDES AFFECTATIONS

8. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES ET OUTILS DE MISE EN ŒUVRE

8. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES ET LES OUTILS DE MISE EN ŒUVRE

8.1 Territoires d'intérêt

8.1.1 Territoires d'intérêt esthétique

En raison de la qualité du paysage naturel qu'ils offrent, certains territoires présentant une valeur esthétique et visuelle ont été identifiés au ***plan 2 – Concept d'organisation spatiale***. Il s'agit notamment de percées et perspectives visuelles situées le long de la route Marie-Victorin (132).

Afin de protéger ces territoires d'intérêt esthétique, la réglementation d'urbanisme intégrera des dispositions visant à assurer la préservation des caractéristiques particulières de ces sites, tel que mentionné au document complémentaire du schéma d'aménagement de la MRC de Marguerite-D'Youville. Ces dispositions devront notamment viser à contrôler l'utilisation du sol, par l'émission des permis de construction et de lotissement.

8.1.2 Territoires d'intérêt écologique

Certains territoires présentant une valeur écologique ont été identifiés sur le territoire de Contrecœur. Ces derniers sont présentés au ***plan 2 - Concept d'organisation spatiale***. Il s'agit de territoires dont il convient de préserver l'intégrité compte tenu de l'équilibre des ensembles naturels qu'ils présentent ou des écosystèmes qu'on y retrouve : îles de Contrecœur, espaces boisés et les bois et corridors d'intérêt métropolitain. Ils nécessitent donc une protection appropriée afin de les conserver, puisqu'il s'agit également de secteurs particulièrement sensibles aux interventions de toute nature.

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs du Québec a également reconnu deux sites du territoire de la MRC de Marguerite-D'Youville comme réserves naturelles. En vertu de la Loi sur la conservation du patrimoine naturel (L.R.Q., c. C-61.01), l'Île-Beauregard et l'Îlet-du-Moulin-à-Vent-de-Contrecœur ont ainsi fait l'objet d'une entente avec les propriétaires privés afin de définir des mesures de protection pour ces territoires.

Outre la présence d'une espèce floristique menacée sur une partie de son territoire, l'Île-Beauregard abrite également une aire de reproduction pour la sauvagine et une aire d'alimentation pour les hérons. La totalité de cette île fait partie de l'aire protégée.

L'Îlet-du-Moulin-à-Vent-de-Contrecœur est quant à lui fréquenté par la sauvagine lors des périodes de migration et par les canards en période de nidification et abrite également diverses espèces vivant en milieu humide (micromammifères, amphibiens, reptiles, rat musqué, certaines espèces de poissons).

L'élaboration d'un plan de gestion environnementale permettra de protéger ces territoires. De plus, la Ville peut prévoir, par le biais de sa réglementation d'urbanisme, certaines dispositions visant à contrôler les activités à l'intérieur de ces territoires de manière à sauvegarder et à protéger les caractéristiques naturelles de ces sites.

8.1.3 Territoires d'intérêt patrimonial

On retrouve de nombreux bâtiments patrimoniaux sur le territoire de Contrecœur qui démontre l'histoire de celle-ci. Entre autres, on y retrouve la Maison Lenoblet-du-Plessis. Ce bâtiment patrimonial fait partie du répertoire des biens culturels du ministère de la Culture et des Communications.

Par le biais de sa réglementation d'urbanisme, la Ville peut prévoir les objectifs et critères applicables aux cas de construction nouvelle, d'agrandissement, de rénovation, d'ouvrages et d'opérations cadastrales. Ces dispositions permettront de contrôler le développement sur ces sites.

8.2 Secteurs de contraintes

8.2.1 Zones comportant des risques d'inondations

La réglementation d'urbanisme de la Ville de Contrecœur doit se conformer aux dispositions particulières suivantes du schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC de Marguerite-D'Youville en ce qui a trait aux aires comportant des risques d'inondation connus établis et identifiés par le ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec et le ministère de l'Environnement du Canada, le 16 septembre 1996, sur les plans 31H 14-020-1312-1, 31H 14-020-0810-2, 31H 14-020-1212-1, 31H 14-020-1112-1, 31H 14-020-1011-2 et 31H 14-020-0911-1 annexés au SAD de la MRC de Marguerite-D'Youville. Les cartes officielles de la Convention Canada-Québec, sont disponibles pour consultation au bureau de la Ville de Contrecœur et de la MRC de Marguerite-D'Youville. Ces dernières prévalent sur tout autre plan.

8.2.2 Zones de protection des rives et du littoral

Afin de préserver l'équilibre écologique entre le milieu aquatique et le milieu riverain, une aire de protection doit être prévue pour l'ensemble des cours d'eau de la ville identifiés au ***plan 2 – Concept d'organisation spatiale*.**

Par conséquent, la réglementation d'urbanisme de Contrecœur introduira les dispositions normatives applicables aux lotissements, constructions, ouvrages et travaux en bordure d'un littoral ou d'un cours d'eau, qui sont issues de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* du gouvernement du Québec.

8.2.3 Zones de prise d'eau potable

Afin de préserver la qualité de l'eau nécessaire à la consommation, la Ville souhaite protéger la prise d'eau potable publique de manière à éviter la contamination des points de captage. Par ailleurs, selon le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec, la prise d'eau potable située sur le territoire de Contrecœur devrait faire l'objet d'une protection particulière. Le ***plan 4 – Intérêts et contraintes*** présente la localisation de cette source d'approvisionnement en eau potable.

Par conséquent, la réglementation d'urbanisme de la Ville établira des normes concernant la prise d'eau potable. De plus, des périmètres rapprochés et éloignés de même qu'une ceinture d'alerte seront établis selon le guide gouvernemental intitulé *Les périmètres de protection autour des ouvrages de captage d'eau souterraine*.

8.2.4 Activités et sites d'extraction

Trois sites d'extraction sont localisés sur le territoire de Contrecœur. De ces trois sites, un seul est actuellement en opération. Afin de contrôler la localisation d'activités à proximité des sites d'exploitation de carrières et sablières, la réglementation d'urbanisme de la Ville intégrera des dispositions normatives en ce qui a trait à l'établissement d'une marge d'éloignement au pourtour des sites d'exploitation.

8.2.5 Terrains contaminés

Le tableau suivant dresse l'inventaire des terrains contaminés se trouvant sur le territoire de la ville de Contrecœur.

Municipalité	***Dossier***	***Adresse***	***Nature des contaminants***		***État de la réhabilitation (R) et qualité des sols résiduels après réhabilitation (Q)***
			Eau souterraine	***Sol***	
Contrecœur	*2332-3983 Québec Inc. Gilles Gaudette Transports*	*475, rue Dansereau*		*Hydrocarbures pétroliers C10 à C50*	*R : Terminée en 2009 Q : Plage A-B*
Contrecoeur	*Ancien garage Bissonnette*	*414-416, rue Papin*		*Benzène (pot), Éthylbenzène (pot), Hydrocarbures pétroliers C10 à C50, Toluène (pot), Xylènes (o,m,p) (pot)*	*R : Non terminée Qav : > RESC Qap : Non précisée*
Contrecœur	*Ancien terrain Guilbault*	*4786, rue Sainte-Thérèse*		*Benzène, Éthylbenzène, Hydrocarbures pétroliers C10 à C50, Toluène, Xylènes (o,m,p)*	*R : Terminée en 2003 Q : <= B*
Contrecœur	*Compagnie minière IOC Société du port de Montréal*	*1920, route Marie-Victorin*		*Hydrocarbures pétroliers C10 à C50*	*R : Terminée en 1991 Q : Non précisée*
Contrecœur	*Corporation d'hébergement du Québec*	*4700, route Marie-Victorin (lot 214-17)*		*Hydrocarbures pétroliers C10 à C50*	*R : Non terminée*
Contrecœur	*Ispat Sidbec inc.*	*3900, route des Aciéries*		*Hydrocarbures pétroliers C10 à C50*	*R : Terminée en 2000 Q : Plage B-C*
Contrecœur	*Ispat Sidbec inc.*	*3900, route des Aciéries*		*Éthylbenzène, Hydrocarbures pétroliers C10 à C50, Toluène, Xylènes*	*R : Terminée en 1999 Q : Plage B-C*
Contrecoeur	*Les Condos Cité sur le Fleuve s.a.*	*5530, route Marie-Victorin*	*(1)*	*(1)*	*R : Terminée en 2020 Qav : > C Qap : <= B*
Contrecœur	*Société du port de Montréal*	*Lot P-252 Contrecœur*		*Cadmium (Cd), Cuivre (Cu), Nickel (Ni), Plomb (Pb), Produits pétroliers*, Zinc (Zn)*	*R : Non terminée*

Contrecœur	*Station-service Shell Canada Ltée, Garage Jules Malo Ltée*	*4142, route Marie-Victorin*		*Benzène, Éthylbenzène, Hydrocarbures aromatiques volatiles*, Hydrocarbures pétroliers C10 à C50, Toluène, Xylènes (o,m,p)*	*R : Non terminée*
Contrecoeur	*Terminal Maritime Contrecoeur inc. - Zone d'empiètement*	*1920, route Marie-Victorin Contrecoeur*	*Aluminium (Al), Azote ammoniacal (NH4+), Cadmium (Cd), Cuivre (Cu), Fer (Fe)*, Nitrate + nitrite, Sulfures (H2S), Vanadium (V)*, Zinc (Zn)*	*Métaux*	*R : Non terminée Qav : > RESC Qap : Non précisée*
Contrecoeur	*Yara Canada inc.*	*1920, route Marie-Victorin Contrecoeur*	*Azote ammoniacal (NH4+), Nitrate (N-NO3-), Nitrite (N-NO2-)*	*Chrome total (Cr), Manganèse (Mn), Nickel (Ni), Zinc (Zn)*	*R : Non terminée Qav : > RESC Qap : Non précisée*

(1) : Certains renseignements concernant ce terrain n'y apparaissent pas compte tenu qu'ils sont susceptibles d'être protégés en vertu de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels. Si vous désirez obtenir la communication de ces renseignements pour ce terrain en particulier, vous devez en faire la demande au répondant régional en matière d'accès à l'information. Votre demande sera alors examinée et une décision sur l'accessibilité à ces renseignements sera rendue et vous sera communiquée dans les délais légaux.

8.2.6 Transport de matières dangereuses

Le territoire de la ville est desservi par une voie ferrée appartenant au Canadien National qui traverse également les municipalités Varennes et Verchères.

Le Canadien National estime que 25 % des wagons y circulant transportent des matières dangereuses, ce qui constitue environ le tiers de la masse totale de toutes les marchandises transportées sur cette voie.

De plus, le développement des zones industrielles de la ville de Sorel-Tracy, dans la MRC de Pierre-De-Saurel, entraîne sur le territoire de Marguerite-D'Youville une augmentation du transport des matières dangereuses.

Quoique la réglementation actuelle sur le transport des matières dangereuses soit appliquée avec rigueur par l'Office national des transports et que les risques d'accident soient limités, il appert que la proximité des quartiers résidentiels de la Ville de Contrecœur et la nature des produits transportés soulèvent quelques inquiétudes. En conséquence, la somme de ces éléments met en évidence la nécessité d'avoir un arrimage régional des plans de mesures d'urgence des différentes municipalités, afin de pallier à toutes les éventualités.

8.3 *Plan d'intégration et d'implantation architecturale (PIIA)*

De plus en plus, le contrôle du développement, au seul moyen du cadre réglementaire et normatif s'avère insuffisant pour assurer la qualité des projets, particulièrement en ce qui concerne l'implantation des bâtiments, l'aménagement des terrains, l'intégration architecturale et la qualité de l'affichage. Or, les dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* permettent aux municipalités d'exiger d'un projet, en plus de respecter les dispositions normatives des règlements d'urbanisme, qu'il réponde également à des objectifs qualitatifs adoptés à l'intérieur d'un plan d'intégration et d'implantation architecturale (PIIA).

Ainsi, un règlement de plan d'intégration et d'implantation architecturale (PIIA) doit permettre de contrôler la qualité des éléments suivants :

- l'implantation, l'architecture et l'aménagement paysager de certains usages commerciaux, industriels, communautaires et résidentiels autorisés dans certains secteurs du territoire;
- la modification de l'affichage commercial existant ainsi que tout nouvel affichage sur l'ensemble du territoire;
- la rénovation, l'agrandissement et la démolition d'un immeuble possédant un intérêt culturel, patrimonial, historique ou architectural.

8.4 *Plan d'aménagement d'ensemble (PAE)*

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* stipule qu'un plan d'urbanisme peut comprendre la délimitation à l'intérieur du territoire municipal d'aires d'aménagement pouvant faire l'objet de plans d'aménagement d'ensemble. Cet outil réglementaire permet à la Ville, dans des zones délimitées à l'avance, d'identifier de façon générale la nature et les caractéristiques souhaitées pour leur développement. La planification détaillée et la modification des règlements d'urbanisme ne viendront qu'au moment où les propriétaires du territoire concerné souhaitent mettre en valeur leurs propriétés. Ces derniers devront alors préparer et faire approuver un plan d'aménagement d'ensemble pour le territoire concerné.

La portion du territoire situé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, entre la voie ferrée et l'autoroute, s'est développée rapidement depuis les dernières années. Or, la voie ferrée et l'autoroute constituent deux contraintes anthropiques générant un certain nombre de nuisances (bruit, transport de matières dangereuses). L'application d'un plan d'aménagement d'ensemble dans ce secteur permettra de planifier le développement souhaité et de s'assurer que les projets soumis respectent les caractéristiques du territoire.

8.5 Plan 4 – Intérêts et contraintes

LANORAIE

LAVALTRIE

SAINT-SULPICE

Fleuve Saint-Laurent

SOREL-TRACY

SAINT-ROCH-DE-RICHELIEU

SAINT-ANTOINE-SUR-RICHELIEU

VERCHÈRES

CALIXA-LAVALLÉE

8,38
8,67

8,31
8,6

8,22
8,52

8,11
8,4

8,01
8,29

7,96
8,23

Échelle 1: 51 000 0 250 500 1 000 1 500 2 000
Projection MTM fuseau 8 - NAD 83 Mètres

Légende

- Côte d'inondation (crue 20 ans - 100 ans)
- Percée visuelle
- Lieu d'entreposage de matieres dangereuses résiduelles
- Lieu d'élimination d'autres déchets
- Lieu d'élimination de déchets dangereux
- Terrain contaminé
- Carrière ou sablière désaffectée
- Carrière ou sablière en opération
- Milieu humide à valeur écologique élevée reconnue
- Réserve nationale
- Réserve naturelle
- Colonie de vacances
- Site à potentiel archéologique
- Route panoramique
- Noyau patrimonial d'intérêt régional
- Site d'intérêt faunique
- Zone de niveau sonore élevé
- Espace boisé d'intérêt régional
- Bois et corridors forestiers d'intérêt métropolitain
- Couvert forestier

Réseau routier

- Autoroute
- Route nationale
- Route collectrice
- Réseau local
- Corridor d'accès métropolitain
- Voie ferrée

Milieux humides

- Marais
- Marécage
- Prairie humide
- Eau peu profonde

Limite de protection faible - charge d'odeur

- 550 m
- Vents dominants d'été : 1 000 m

Limite de protection fort - charge d'odeur

- 1 000 m
- Vents dominants d'été : 1 500 m

Contrecœur sur le fleuve

PLAN D'URBANISME

Sources

Milieu humide : CMM, CIC Inc., 2010
Site d'intérêt faunique et réserve : MRN, 2011 & 2012
Bois, corridors métro., : CMM, 2012, 2017
Autres thématiques : MRC MDY, SAD, 2014
Réseau hydro. : BDTQ, 2012 & Mylène Élément, tech. géo., MRC de MDY, 2017
Limite de propriété : Évimbec, 2017
Limite municipale : SDA, 2017

Conception

Date : 25 mai 2015
Réalisé par : Mylène Élément, technicienne en géomatique
MRC de Marguerite-D'Youville
Approuvé par : Marc Proulx, dir. des Services techniques
Ville de Contrecœur
Modification : 25 octobre 2017

Par	No règlement	Date

INTÉRÊTS ET CONTRAINTES

PLAN 4

9. ENTRÉE EN VIGUEUR

9. *ENTRÉE EN VIGUEUR*

Le présent règlement entre en vigueur conformément aux dispositions de la Loi. Règlement adopté par le conseil municipal lors de sa séance du 1er février 2010.

Avis de motion	**7 décembre 2009**
Adopté par le conseil municipal	**1er février 2010**
Entrée en vigueur	**12 mai 2010**

_____

Mairesse

_____

Directeur général et
secrétaire-trésorier

10. PLAN D'ACTION

10. PLAN D'ACTION

Thème	Action	Intervenants	Échéancier	Budget

11. INDEX TERMINOLOGIQUE

11. *INDEX TERMINOLOGIQUE*

A.

Activité agricole	Activité effectuées sur une ferme par un producteur à l'égard des produits agricoles qui proviennent de son exploitation ou accessoirement de celles d'autres producteurs, les activités d'entreposage, de conditionnement, de transformation et de vente des produits agricoles sont assimilées à des activités agricoles.
Activité de conservation	Activité de nettoyage, d'entretien, d'implantation d'ouvrages écologiques et d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause.
Activité d'extraction	Activité où l'on extrait à ciel ouvert des substances minérales, telles le sable ou le gravier, à partir d'un dépôt naturel.
Activité forestière	Activité reliée à l'exploitation de la matière ligneuse.
Activité récréative extensive	Activité de loisir, culturelle, sportive ou éducative dont la pratique n'est pas subordonnée à des installations importantes, sauf pour quelques bâtiments accessoires, et qui s'effectue habituellement sur des territoires étendus par exemple dans les parcs, boisés, espaces de détente et sentiers de randonnée.
Activité récréative intensive	Activité de loisir, culturelle, sportive ou éducative qui se pratique en un lieu bien défini et qui requiert des aménagements et des équipements immobiliers importants.
Aire d'affectation	Toute partie du territoire municipal délimité au plan d'affectation du sol où sont réglementées les affectations et les densités d'occupation du sol.

C.

Cimetière d'automobile ou cour de ferraille	Endroit à ciel ouvert où l'on accumule des véhicules ou de la ferraille ou des objets quelconques, hors d'état de service à leur usage normal.
Coefficient d'occupation du sol (c.o.s.)	Rapport souhaité entre la superficie totale de plancher du bâtiment principal et du ou des bâtiments accessoires et la superficie totale du terrain.
Commerce et services	Établissement dont l'activité a pour objet l'achat, l'entreposage, la vente et la location de marchandise ou encore la prestation de services au grand public.
Coupe d'assainissement	Coupe qui consiste en l'abattage ou la récolte d'arbres déficients, tarés, dépérissants, endommagés ou morts dans un peuplement d'arbres.
Coupe de récupération	Coupe d'arbres morts, mourants ou en voie de détérioration (sur le déclin [surannés] ou endommagés par le feu, le vent, les insectes, les champignons ou tout autre agent), avant que leur bois perde toute valeur économique.
Coupe sélective par éclaircie	Opération sylvicole qui consiste à prélever la matière ligneuse d'un peuplement forestier dans une proportion ne devant pas excéder 35 % de la matière ligneuse originale. Ce prélèvement de matière ligneuse doit être réparti uniformément sur le terrain faisant l'objet de ce type d'exploitation. La séquence nominale permise par la coupe par éclaircie est de dix (10) ans pour les peuplements à dominance conifère et de quinze (15) ans pour les peuplements à dominance feuillue.

Cours d'eau	Toutes les rivières et tous les ruisseaux ayant un écoulement continu toute l'année.
D.	
Densité nette	Rapport d'une unité de mesure (nombre de logements ou superficie brute totale de plancher de chacun des planchers des bâtiments principaux et accessoires) avec la superficie du terrain sur lequel l'usage est implanté.
E.	
Équipement institutionnel et communautaire	Équipement institutionnel, communautaire, administratif, public ou culturel de desserte locale, régionale ou nationale.
Équipement et réseau d'utilité publique	Équipement ou réseau affectant les terrains et les constructions et servant à l'exercice de services publics ou qui sont utilisés à des fins d'utilité publique.
F.	
Fonction complémentaire	Fin différente de celle de l'affectation dominante pour laquelle une partie d'une aire d'affectation peut être utilisée. La ou les fonctions complémentaires autorisées dans une aire d'affectation ne doivent utiliser plus de 40 % de la superficie totale d'une aire d'affectation.
Fonction dominante	Fin principale pour laquelle un bâtiment, un terrain ou une partie de terrain peut être utilisé(e) ou destiné(e) dans une aire d'affectation. La notion de dominance implique qu'un minimum de 60 % de la superficie totale d'une aire d'affectation soit utilisé par la ou les fonctions dominantes autorisées.
Fosse de stockage des matières résiduelles fertilisantes (MRF)	Il s'agit notamment de l'utilisation de fosses à lisier ou à fumier solide désaffectées ou d'ouvrages construits spécifiquement pour stocker des MRF.
I.	
Industrie	Établissement industriel, de rayonnement local et régional.
Industrie non polluante	Établissement industriel dont l'activité ne cause ni bruit, ni poussière, ni odeur à la limite du terrain où il est implanté.
Installation d'intérêt métropolitain	Bâtiment, local, aménagement ou un espace destiné à produire des biens ou des services qui permettent d'assurer à une population (résidents, travailleurs, entreprises) les services collectifs dont elle a besoin. L'installation d'intérêt métropolitain forme généralement sur le territorie un ensemble bien défini et répond aux critères suivants : Installation de santé Les centres hospitaliers universitaires, les centres affiliés universitaires, les instituts universitaires et les centres hospitaliers affiliés à des universités. Installation 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. Installation sportive, culturelle et touristique Les équipements sportifs d'excellence comprenant une capacité de 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 650 sièges et plus. Les musées ou les centres d'exposition d'une superficie de 1 000 m^2 et plus excluant les salles de spectacle. Les parcs d'attraction attirant un million de visiteurs et plus par année. Les équipements de tourisme d'affaires pour la tenie de congrès, de salons et de foires commerciales comptant 5 000 m^2 et plus.
L.	
Ligne de rue ou ligne d'emprise	Ligne de démarcation entre l'emprise de la rue et un terrain.
Ligne de terrain ou ligne de lot	Ligne de démarcation entre des terrains adjacents ou entre des terrains et l'emprise d'une voie de circulation.
Lot	Fonds de terre identifié et délimité par un plan de cadastre officiel déposé au ministère des Ressources naturelles en vertu de la *Loi sur le cadastre (L.R.Q., ch. C-1)* ou des articles 2174, 2174a, 2174b ou 2175 du Code civil.
Lot desservi	Lot desservi par un réseau d'aqueduc et d'égout sanitaire public ou privé approuvé par le ministère de l'Environnement du Québec.
Lot partiellement desservi	Lot desservi par un seul service, soit par un réseau d'aqueduc, soit par un réseau d'égout sanitaire, public ou privé, approuvé par le ministère de l'Environnement du Québec.
Lot non desservi	Lot ne disposant pas d'aucun service, ni réseau d'aqueduc, ni réseau d'égout sanitaire.
Lot originaire	Lot tel que figurant sur le plan de cadastre officiel.
M.	
Maison mobile	Habitation fabriquée en usine et conçue pour être déposée sur ses propres roues ou sur un véhicule jusqu'au terrain qui lui est destiné. Sa longueur minimale est supérieure à 9 mètres et sa largeur n'excède pas 4,2 mètres.
O.	
Opération cadastrale	Une division, une subdivision, une nouvelle subdivision, une rediffusion, une annulation, une correction, un ajouté ou un remplacement de numéros de lots fait en vertu de la *Loi sur le cadastre (L.R.Q., ch. C-1)* et du Code civil.
P.	
Périmètre d'urbanisation	Limite prévue de l'extension future de l'habitat de type urbain dans une municipalité, déterminée par le schéma d'aménagement et de développement applicable dans cette municipalité, ainsi que toute limite nouvelle de cette extension déterminée par une modification du schéma d'aménagement et de développement, à l'exception de toute partie de cette extension qui serait comprise dans une zone agricole permanente.

Première transformation des métaux

Ce secteur comprend les établissements dont l'activité principale consiste à fondre et à affiner des métaux ferreux et non ferreux provenant d'un minerai, de fonte brute ou de ferraille dans des hauts fourneaux ou des fours électriques. Ils peuvent y ajouter des substances chimiques pour fabriquer des alliages de métaux. Le produit de la fonte et du raffinage est utilisé, habituellement sous forme de lingots, pour fabriquer, par laminage et étirage, feuilles, rubans, barres, tiges et fils métalliques, ou sous forme liquide pour produire moules et autres produits métalliques de base.

Ce secteur comprend entre autres les sous-secteurs suivants :

- Sidérurgie;
- Fabrication de tubes et de tuyaux en fer et en acier à partir d'acier;
- Fabrication de formes en acier laminé à froid;
- Étirage de fils d'acier;
- Fonderies de métaux ferreux;
- Fonderies d'acier;
- Fonderies de métaux non ferreux.

Pôle logistique

Un pôle logistique est un parc industriel multimodal où l'on regroupe des entreprises et des centres de distribution qui réalisent des activités logistiques permettant aux marchandises de transiter de manière efficiente autant sur le marché national que sur le marché international. La concentration d'entreprises dans un pôle logistique permet d'offrir des services à haute valeur ajoutée (services liés aux activités douanières et financières, à l'intégration des technologies de l'information et des communications [TIC], à l'embauche et à la formation de la main-d'œuvre, à la recherche et au développement, etc.).

R.

Règlement d'urbanisme (réglementation d'urbanisme)

Règlement municipal concernant soit le plan d'urbanisme, le zonage, le lotissement, la construction, les conditions d'émission des permis et certificats, les plans d'aménagement d'ensemble (PAE), les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), les dérogations mineures, le comité consultatif d'urbanisme, les usages conditionnels et les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble.

Réseau d'aqueduc

Ensemble de conduites d'aqueduc desservant plusieurs bâtiments à partir d'une source d'approvisionnement, tels que puits et usine de filtration, approuvé par le ministère de l'Environnement du Québec. Un réseau d'aqueduc comporte également un système de protection incendie.

Réseau d'égout sanitaire

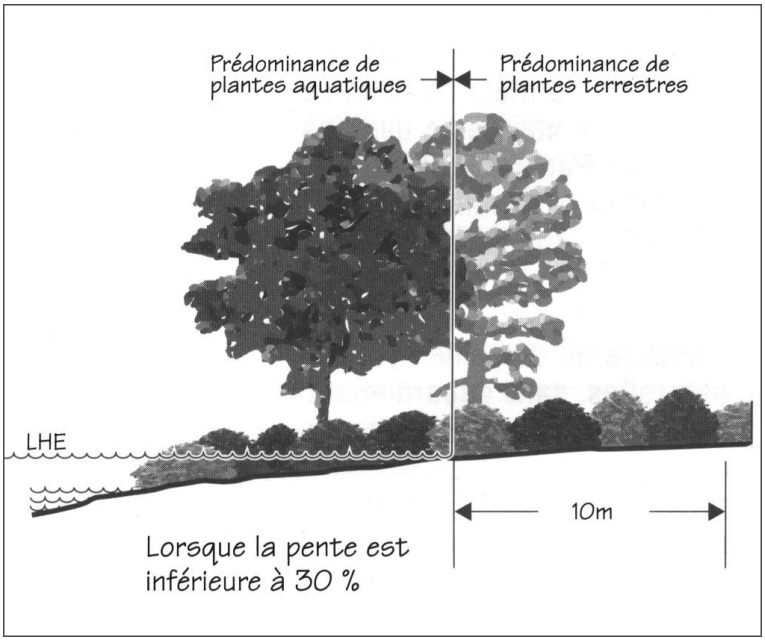
Ensemble de conduites d'égout desservant plusieurs bâtiments et acheminant les eaux usées vers un site de traitement, tels qu'une installation septique ou une usine d'épuration, approuvé par le ministère de l'Environnement du Québec.

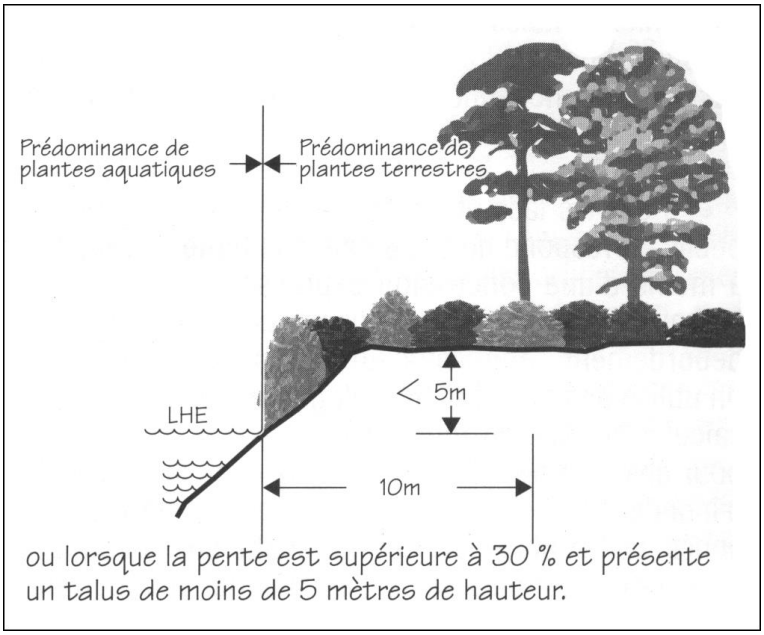
Rive d'un lac ou d'un cours d'eau (bande de protection riveraine)

La rive est une bande de terre qui borde les lacs et cours d'eau et qui s'étend vers l'intérieur des terres à partir de la ligne des hautes eaux. La largeur de la rive à protéger se mesure horizontalement.

La rive a un minimum de 10 mètres :

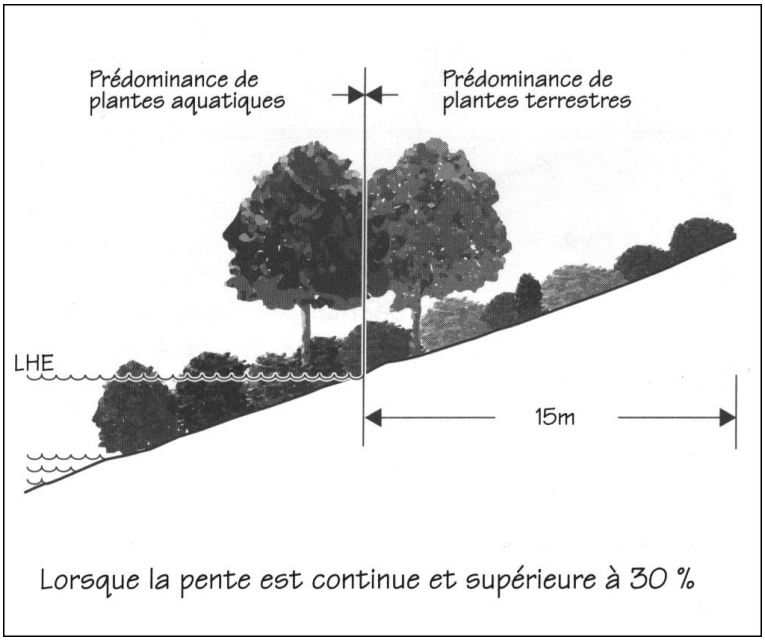
- lorsque la pente est inférieure à 30 %, ou;
- lorsque la pente est supérieure à 30 % et présente un talus de moins de 5 mètres de hauteur.



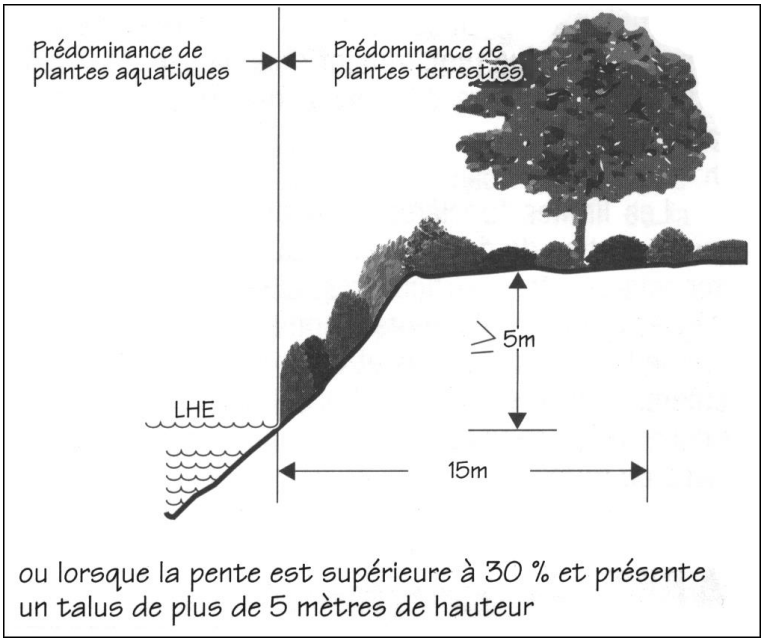


La rive a un maximum de 15 mètres :

- lorsque la pente est continue et supérieure à 30 %, ou:
- lorsque la pente est supérieure à 30 % et présente un talus de plus de 5 mètres de hauteur.



Lorsque la pente est continue et supérieure à 30 %



ou lorsque la pente est supérieure à 30 % et présente un talus de plus de 5 mètres de hauteur

S.

Service public Tout réseau d'utilité publique, tel qu'électricité, gaz, téléphone, télécommunication, câblodistribution, aqueduc, égout ainsi que leurs équipements accessoires.

Superficie nette du terrain Superficie du terrain occupé par l'usage et délimité par les lignes de lots.

T.

Terrain — Espace de terre d'un seul tenant formé d'un ou de plusieurs lots, de parcelles ou de parties d'un ou de plusieurs lots identifiés ou formés d'un ou de plusieurs lot(s) originaire(s).

Terrain partiellement desservi — Lot desservi par un seul service, soit par un réseau d'aqueduc, soit par un réseau d'égout sanitaire, public ou privé, approuvé par le ministère de l'Environnement du Québec.

Terrain non desservi — Lot ne disposant d'aucun service, ni réseau d'aqueduc, ni réseau d'égout sanitaire.

U.

Usage — Fin principale pour laquelle un terrain ou une partie de terrain, un bâtiment ou une partie de bâtiment et ses bâtiments accessoires sont ou peuvent être utilisés ou occupés.

Z.

Zone agricole permanente — Partie du territoire d'une municipalité décrite au plan et description technique élaborés et adoptés conformément à la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

Zone industrialo-portuaire — Une zone industrialo-portuaire est une zone industrielle à proximité de services portuaires, mais également d'infrastructures routières et ferroviaires. Cette proximité représente un avantage comparatif considérable pour les entreprises, particulièrement celles du secteur manufacturier.
Pour la logistique, une zone industrialo-portuaire permet aux entreprises qui s'y implantent un accès facilité à leurs intrants et un transit accéléré de leurs marchandises vers les marchés nord-américains et internationaux.
De plus, une zone industrialo-portuaire est conçue de manière à maximiser le potentiel de synergie entre les services portuaires et les industries maritimes ainsi que les industries connexes (manufacturière, de transformation, etc.).