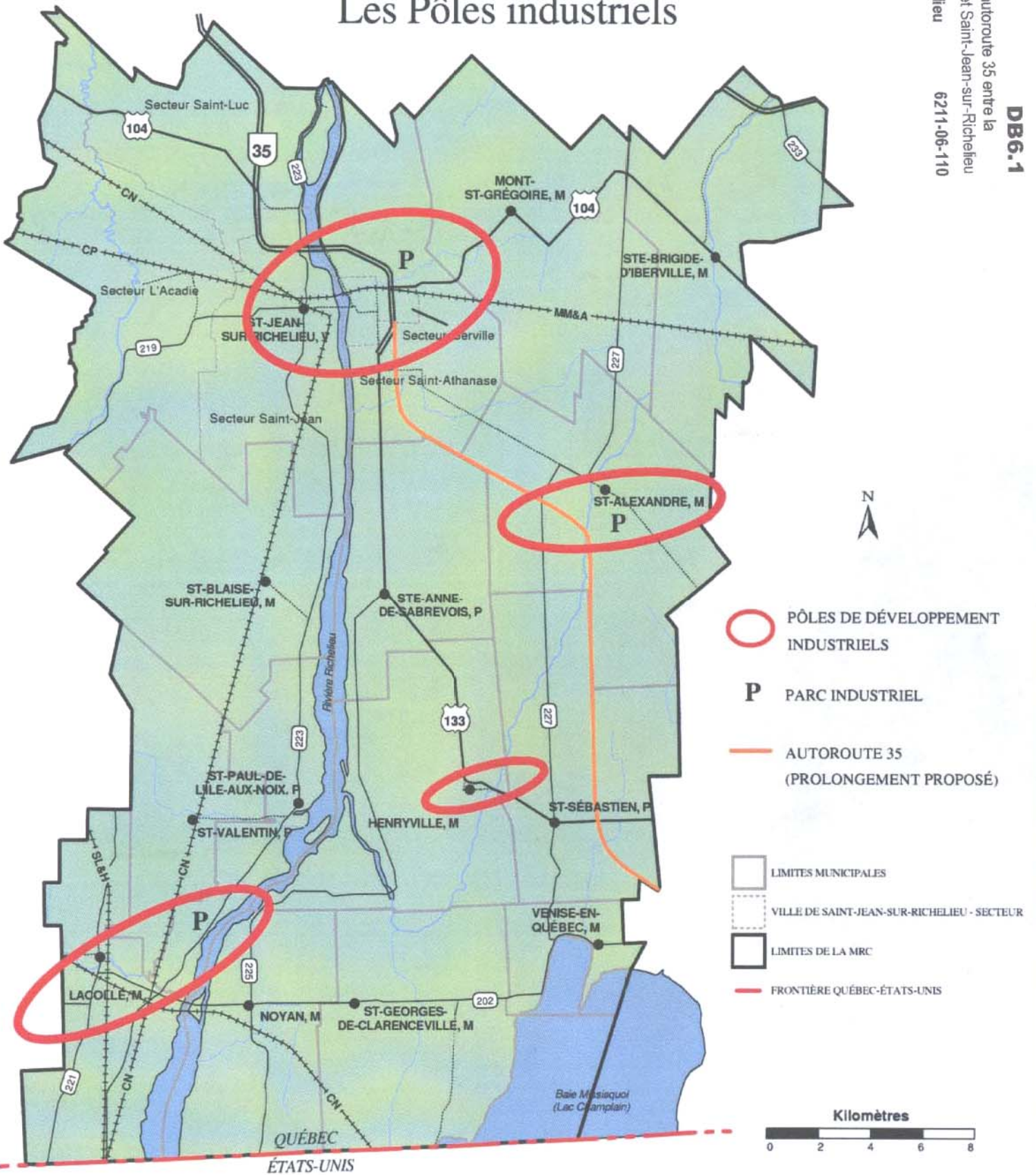


MRC DU HAUT-RICHELIEU

Les Pôles industriels



Source: Extrait du Schéma d'aménagement révisé du Haut-Richelieu adopté le 10 avril 2002

Réalisation: Éric Bélanger

- **Privilégier un développement et un renforcement d'activités uniques pour les secteurs anciens.**
- **Favoriser une cohésion des fonctions urbaines existantes en structurant le développement des principales fonctions urbaines autour des liens existants et des infrastructures publiques.**

Moyens de mise en oeuvre

Schéma partie principale

- **Identification des secteurs de consolidation en marge des périmètres d'urbanisation.**
- **Délimitation de l'affectation industrielle.**
- **Délimitation des périmètres d'urbanisation ainsi que les zones prioritaires d'aménagement.**
- **Identification des limites des agglomérations, des orientations et des affectations s'y rattachant.**

Document complémentaire

- **Dispositions réglementaires se rattachant aux territoires de consolidation résidentielle.**
- **Dispositions réglementaires se rattachant aux usages permis à l'intérieur de l'affectation industrielle.**

- **Dispositions réglementaires se rattachant à la densité des zones non-desservies.**
- **Dispositions réglementaires se rattachant aux usages permis à l'intérieur des périmètres d'urbanisation.**

(1) L'agglomération Sud-Ouest, position des municipalités de Lacolle et Notre-Dame-du-Mont-Carmel, p.2

2.5 LA GESTION DU RÉSEAU ROUTIER, DU TRANSPORT DES PERSONNES, DES INFRASTRUCTURES ET DES ÉQUIPEMENTS À CARACTÈRE RÉGIONAL

Grande orientation

Planifier de façon optimale la localisation des équipements et infrastructures régionales dans une optique de support au développement économique et social.

Constat et enjeux

2.5.1 Le réseau routier

Le réseau routier de la Montérégie est dense et ramifié et assure, de façon générale une desserte adéquate de toute la région. Par contre l'absence d'une intégration complète de ses autoroutes au sein d'un réseau est un obstacle au développement économique de la région. Ainsi, pour la MRC du Haut-Richelieu, le tronçon manquant de l'autoroute 35 constitue une des continuités majeures pour une meilleure intégration et une meilleure fluidité inter régionale.

La principale problématique du réseau routier de la MRC du Haut-Richelieu se situe principalement au niveau de l'aménagement en milieu rural et périurbain. Les développements résidentiels et commerciaux de ces milieux se sont surtout réalisés de façon linéaire le long des axes majeurs. Il en résulte donc un nombre élevé d'accès, créant ainsi des points de conflit majeurs et des zones où le bruit de la circulation met la qualité de vie des résidents en jeu.

La circulation de camions lourds peut également être considérée comme une contrainte au niveau de la qualité de vie des résidents si elle ne fait pas l'objet d'une gestion appropriée.

2.5.2 Le transport collectif

Le conseil inter municipal de transport (CIT) du Haut-Richelieu est le principal organisme qui offre un service de transport en commun par autobus dans la MRC du Haut-Richelieu. Il couvre une partie de la nouvelle ville de Saint-Jean-sur-Richelieu soit : Les territoires des anciennes municipalités de Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Luc. Le secteur de l'Acadie, pour sa part, bénéficie d'un tel service inter municipal mais offert par le CIT Le Richelain. Le CIT de Haut-Richelieu s'occupe du service inter municipal en assurant un lien avec Montréal et il s'occupe également du service local dans la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu.

Les voies ferrées, pour leur part, peuvent être des sources de

contraintes anthropiques importantes.

En fait, lorsqu'elles se situent à proximité de développements résidentiels, elles diminuent la qualité de vie des résidents.

De plus, deux des infrastructures ferroviaires présentes sur le territoire sont désaffectées. L'une d'elles relie Saint-Jean-sur-Richelieu (secteur Iberville) et Farnham et est actuellement utilisée comme piste cyclable. L'autre reliant Lacolle et Sainte-Martine est aussi en opération et permet de créer un lien cyclable permanent avec la MRC de Beauharnois-Salaberry.

L'agence métropolitaine de transport est présentement à la recherche d'une nouvelle avenue pour améliorer le transport en commun. Une des options étudiées consiste à implanter un train de banlieue utilisant les voies ferrées du C.P., reliant Montréal à Saint-Jean-sur-Richelieu, en passant par Delson. Deux gares seraient construites sur notre territoire, une dans le secteur de Saint-Jean-sur-Richelieu et l'autre dans le secteur d'Iberville. Un entrepôt pour les trains serait également construit dans le secteur d'Iberville.

La Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu opère un aéroport situé sur son territoire. Celui-ci est utilisé à des fins industrielles et privées. Quelques déplacements sont d'ordre militaire, mais ces derniers demeurent négligeables. Une école de pilotage occupe également ces installations.

CHAPITRE 5

ORGANISATION DU TRANSPORT

Le présent chapitre se divise en plusieurs thèmes qui ont comme objectifs de cerner les principaux enjeux régionaux en ce qui concerne le réseau routier, le réseau de transport en commun, du transport adapté, du taxi, du transport interurbain ainsi que des différentes actions du ministère du Transport du Québec sur le territoire de la MRC.

5.1 LE RÉSEAU ROUTIER

La présence du réseau routier supérieur dans la MRC a un impact important sur l'économie régionale. La discontinuité du lien autoroutier entre l'autoroute 89 du Vermont et l'autoroute 35 ne permet pas de supporter convenablement les échanges économiques extérieurs. La route 133, empruntée actuellement par le trafic de transit permet difficilement à cause de ces problèmes de fonctionnalité et de sécurité, notamment de la traversé de plusieurs noyaux urbains, de jouer un rôle comme lien majeur aux échanges économiques interrégionaux et à l'augmentation de la circulation de transit inter régionale. Le prolongement prévu de l'autoroute 35 facilitera les déplacements entre l'autoroute 10 et 89 de l'état du Vermont.

Le tableau 5.1.1 à l'annexe K du présent document ainsi que la carte suivante illustre la classification fonctionnelle du réseau supérieur tel que déterminé par le Ministère des Transports du Québec. Les tableaux 8.1.1 et 8.1.2 du chapitre 8 Le Plan d'action..., illustre pour leurs parts les projets planifiés par ce ministère sur le territoire de la MRC.

La fonctionnalité du réseau routier

Les infrastructures de transport constituent des éléments structurants d'un territoire. De même, leur présence est susceptible de créer des nuisances, en l'occurrence le bruit routier, qui peuvent porter atteinte à la qualité de vie de ces riverains. Le point 3.3 du chapitre 3 sur les contraintes anthropiques du présent document, énonce la position de la MRC quant aux actions préventives en aménagement afin de minimiser les problèmes de cohabitations entre la circulation routière et le développement urbain.

5.2 LE RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF

Le transport en commun

Dans le contexte régional, les possibilités en matière de transport en commun sont limitées par le caractère majoritairement rural que possède le territoire de la M.R.C.. En fait, il n'y a que Saint-Jean-sur-Richelieu qui a les caractéristiques nécessaires à l'implantation d'un service de transport en commun.

La Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu est la seule à être dotée d'un service de transport en commun. Son réseau se compose de circuits desservant la majeure partie de son territoire. Il existe également un service de transport en commun, opéré par le C.I.T. Le Richelain qui offre un lien entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Montréal.

Même si l'automobile demeure le moyen privilégié pour le déplacement à l'intérieur de l'agglomération, l'organisation de son transport en commun pourrait être réévaluée à la lumière de la répartition des

éplacements à l'intérieur même de l'ensemble de l'agglomération.

Le train de banlieue

L'agence métropolitaine de transport est présentement à étudier la faisabilité d'un train de banlieue utilisant les voies ferrées du C.P., reliant Montréal à Saint-Jean-sur-Richelieu, en passant par Delson. Deux gares seraient construites sur notre territoire, une dans le secteur de Saint-Jean et l'autre dans le secteur d'Iberville. Un entrepôt pour les trains serait également construit dans le secteur d'Iberville.

Le transport adapté

L'ensemble du territoire de la MRC est desservi par un seul transporteur. Les charges financières du transport adapté sont partagées entre le MTQ, les municipalités participantes et l'organisme de transport adapté qui couvre le territoire de la MRC. Suite à une consultation tenue en février 2001, le ministère des transports propose une révision en profondeur du cadre organisationnel et financier de ce type de transport.

Le taxi

Le ministère du Transport encadre et soutient le transport en taxi. Une réforme de la loi sur le transport en taxi permet aux organismes de transport adapté de conclure des ententes avec les détenteurs de permis de taxi. Dans la MRC du Haut-Richelieu, seul l'agglomération de Saint-Jean-sur-Richelieu est desservie par un service de taxi. Le service de taxi bus est une alternative que l'agglomération veut regarder afin de relier l'ensemble de ses cinq secteurs.

Le transport interurbain

En raison de la baisse de la clientèle, les liens Granby/Saint-Jean-sur-Richelieu via Farnham ont été abandonnés. Seul un lien inter régional faisant un service express entre Montréal et Boston emprunte le réseau routier supérieur de la MRC, soit l'autoroute 35 et la route 133.

5.3 LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Description du réseau ferroviaire *

Le réseau ferroviaire de la MRC du Haut-Richelieu est constitué de quatre (4) tronçons de lignes principales. Un premier tronçon traverse d'ouest en est la partie nord du territoire de la MRC. Ce tronçon est formé d'une partie de chacune des subdivisions Adirondack du Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) et du Chemin de fer Québec-Sud (CFQS), lesquelles subdivisions relient la municipalité de Saint-Jean-sur-Richelieu respectivement à Montréal et à Farnham.

Un deuxième tronçon, situé celui-là à l'extrémité sud-ouest du territoire, traverse selon un axe nord-sud la municipalité de Lacolle. Ce tronçon appartient à la ligne du CFCP reliant Delson à Rouses Point (subdivision Lacolle), dans l'État de New York.

Une troisième ligne, propriété du Canadien National (CN), traverse le territoire de la MRC selon un axe nord-sud. En provenance des villes de Longueuil et La Prairie, cette ligne (subdivision Rouses Point) se dirige d'abord vers Saint-Jean-sur-Richelieu avant de bifurquer brusquement vers le sud en direction de Saint-Blaise-sur-Richelieu, Saint-Valentin et Lacolle, pour ensuite traverser la frontière américaine et aller rejoindre finalement à Rouses Point le réseau du

CHAPITRE 11

USAGES SPÉCIFIQUEMENT PERMIS À L'INTÉRIEUR DES TERRITOIRES D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE

Les usages spécifiquement permis, à l'intérieur des territoires d'intérêt écologique, sont :

- Centre d'interprétation (aménagement de sentier et de sites d'observation)

11.1 DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES DE PROTECTION DU COUVERT FORESTIER À L'INTÉRIEUR DES TERRITOIRES D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE

À l'intérieur des territoires d'intérêt écologique, seul les travaux ou ouvrages permettant l'intégration des usages spécifiquement permis et de la mise en valeur des habitats ne mettant pas en péril la protection des populations d'espèces menacées ou vulnérables sont autorisés.

CHAPITRE 12

RÉSEAU ROUTIER

12.1 DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES DE CONSERVATION DU COUVERT FORESTIER COMME ÉCRAN VISUEL

Sur une bande de 30 m de largeur adjacente à l'emprise de l'autoroute 35 et du tracé de son prolongement projeté, le couvert forestier existant devra être conservé. Seules les coupes de jardinage et

d'entretien devront être autorisées à l'intérieur de ces bandes.

CHAPITRE 13

RÉSEAU AÉRIEN

13.1 ZONE DE PROTECTION CONTRE LE BRUIT

La Municipalité de Saint-Jean-sur-Richelieu devra prévoir, à l'intérieur de ses instruments d'urbanisme, l'aménagement de zones tampons entre l'aéroport et les futurs développements résidentiels, en tenant compte de la projection sonore.

CHAPITRE 14

LES CONTRAINTES ANTHROPIQUES

14.1 DISPOSITIONS S'APPLIQUANT AUX ANCIENS SITES D'ÉLIMINATION DES DÉCHETS ET AUX SOURCES PUBLIQUES D'APPROVISIONNEMENT EN EAU

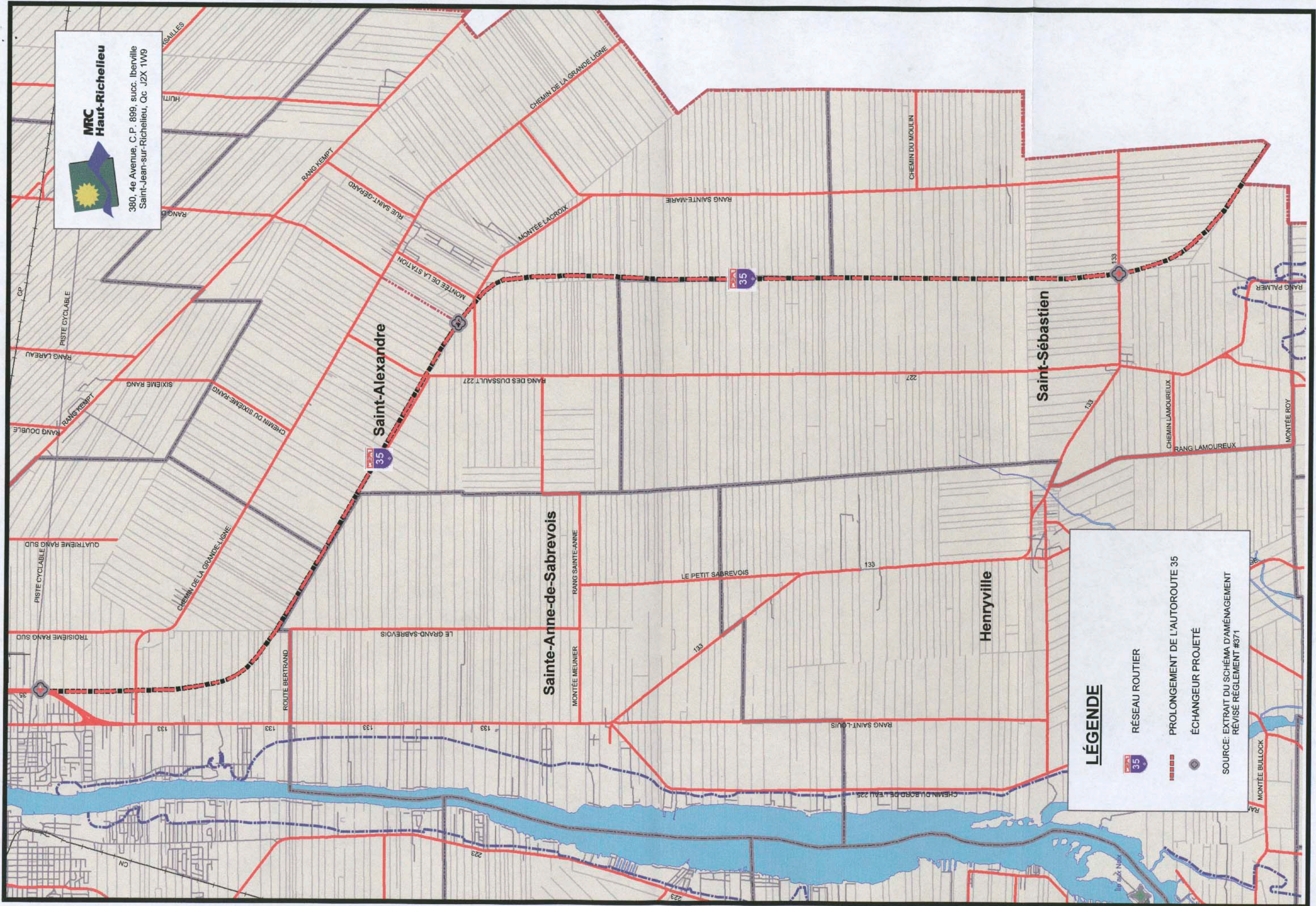
Les municipalités visées devront, à l'intérieur de leurs instruments d'urbanisme, identifier une aire de protection, couvrant un rayon de 200m autour des sites d'élimination des déchets (fermés) et des postes de répartition du réseau de gazoduc afin d'y interdire toute habitation.

De plus, La MRC du Haut-Richelieu incite les municipalités ainsi que les établissements ayant des prises de captage d'eau potable alimentant plus de 20 personnes à optimiser l'efficacité du Règlement sur le captage des eaux souterraines en établissant un rayon

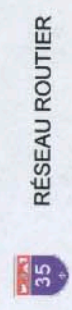


MRC
Haut-Richelieu

380, 4e Avenue, C.P. 899, succ. Iberville
Saint-Jean-sur-Richelieu, Qc J2X 1W9



LÉGENDE



RÉSEAU ROUTIER



PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 35



ÉCHANGEUR PROJETÉ

SOURCE: EXTRAIT DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT
RÉVISÉ RÉGLEMENT #371