

VILLE DE RICHMOND
AVIS PUBLIC

Prenez avis que le conseil de la Ville de Richmond soumettra à la consultation publique son plan d'urbanisme sur les divers éléments dudit plan, ainsi que les conséquences découlant de son adoption, de même que les projets de règlements de zonage, de lotissement, de construction, de certificats et permis et d'émission des permis.

La consultation publique aura lieu le lundi 19 février 2007 à 18 h 00 dans la salle de spectacle du Centre d'Art de Richmond sis au 1010 Principale Nord, Richmond.

Copie du plan d'urbanisme et des projets de règlements sont disponibles pour consultation au bureau de l'Hôtel de Ville sis au 745 Gouin, aux heures normales de bureau.

Une copie électronique de tous ces documents sont disponibles sur le site Internet de la municipalité au www.ville.richmond.qc.ca

Guy-Lin Beaudoin, Directeur général

Un résumé du plan d'urbanisme en français et en anglais est inclus dans le document suivant.

**The consultation on the Urban Plan will be held at
La salle de spectacle du Centre d'art de Richmond
located at 1010 Principale Nord, Richmond, Monday February 19th 2007 at 6 p.m.**

**An English version of the Urban Plan is included in this document, and is also available at
www.ville.richmond.qc.ca**

RÉSUMÉ DU PROJET
DE PLAN D'URBANISME RÉVISÉ

Contexte d'intervention

La révision du plan d'urbanisme s'inscrit dans un contexte d'obligation relative à la conformité aux objectifs du schéma révisé entré en vigueur le 9 août 2002 et aux dispositions de son document complémentaire. De même et de façon plus fondamentale, cette révision permettra d'établir une vision d'aménagement commune pour l'ensemble du territoire de la nouvelle Ville de Richmond. Actuellement la Ville possède un plan d'urbanisme pour chacun des territoires couverts par les limites des anciennes municipalités du Village de Melbourne et de la Ville de Richmond avant le regroupement.

Contenu du projet de plan d'urbanisme révisé

Ce projet de plan d'urbanisme révisé met en lumière, dans un premier temps, l'utilité du plan qui offre un cadre de référence pour l'ensemble des intervenants dans l'organisation spatiale du territoire. Il décrit par la suite la situation en se référant aux éléments géographiques dominants et fait

ressortir les principales caractéristiques dans les domaines de la démographie et des activités courantes comme l'habitation, les services publics, les loisirs, l'activité touristique, commerciale et industrielle.

La Ville de Richmond constitue selon le schéma d'aménagement de la MRC du Val-Saint-François un territoire stratégique et qui est au cœur du concept d'aménagement préconisé par la MRC. La Ville constitue un des trois pôles de développement de la MRC. Sa position géographique centrale au carrefour des deux axes de concentration, soit l'axe de la Vallée de la rivière Saint-François et l'axe des routes 116 – 243, lui confère un avantage indéniable.

BILAN DES PLANS D'URBANISME EXISTANTS

Le plan d'urbanisme révisé met en lumière l'importance que revêt ce type de document de planification en faisant ressortir, pour chacune des anciennes municipalités, les actions réalisées depuis leur entrée en vigueur au début des années 1990. Ce bilan permet de constater que tous les objectifs identifiés n'ont pas été mis en œuvre ou entièrement complétés mais ce qui a été fait sur les territoires respectifs l'a été dans la direction souhaitée et clairement définie dans ces plans.

La révision de ces plans vient à point puisque le territoire est maintenant regroupé, le schéma révisé est en vigueur et que de nouvelles préoccupations d'aménagement et de nouveaux défis se pointent en ce début d'un nouveau millénaire.

LES PRINCIPALES PRÉOCCUPATIONS D'AMÉNAGEMENT

1. Le vieillissement généralisé des infrastructures et du cadre bâti résidentiel et commercial du centre-ville;
2. La présence de nombreux locaux vacants au centre-ville;
3. La qualité moyenne des logements au centre-ville;
4. La présence d'usages indésirables et mal adaptés au milieu environnant;
5. La crainte d'un déplacement des activités commerciales du centre-ville vers l'intersection Craig, 143 et le long de la route 116;
6. La difficulté d'insertion de bâtiments résidentiels de plus forte densité dans les secteurs en développement;
7. La mauvaise intégration architecturale de bâtiments récents au centre-ville;
8. L'accessibilité publique restreinte à la rivière St-François;
9. Les inconvénients de voisinage pour les industries en milieu résidentiel;
10. Les espaces industriels restreints pour besoins futurs;
11. Le maintien de la vitalité culturelle basée sur la présence de deux communautés bien établies (francophone et anglophone);
12. Le maintien d'arbres matures en milieu urbain n'est pas assuré;
13. La réfection des infrastructures en milieu patrimonial préoccupe;
14. La faible sensibilisation de la population au maintien de l'intégrité des types architecturaux présents et à l'aménagement des terrains s'y rattachant;
15. La dangerosité de l'intersection de la rue Gouin avec la route 143 - 116;
16. L'absence d'une place publique au centre-ville (véritable lieu de rassemblement pour la communauté);
17. L'absence de signalisation sur la grande voirie pour identifier le centre-ville;
18. Le réseau cyclable mal intégré au centre-ville (stationnement, réseau) et l'absence de bretelles d'accès au plateau sportif, au parc Gouin et à la polyvalente, au parc industriel (vocation de

loisir uniquement et non utilitaire).

Plusieurs autres préoccupations ont été abordées mais sont de moindre importance. Elles sont quand même tenues en compte dans l'élaboration de la proposition d'aménagement.

LES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT

Les enjeux d'aménagement pour la Ville de Richmond sont de tirer profit pleinement de la position géographique privilégiée dans les deux axes de développement identifiés par la MRC, du principal carrefour routier de la MRC avec la présence de l'autoroute 55, des routes 143, 116 et 243, de la présence de deux communautés culturelles, d'un parc industriel bien desservi par les différents réseaux (routier, ferroviaire, électricité), un centre-ville en plein processus de revitalisation, la présence d'ensembles patrimoniaux et architecturaux de grande qualité et d'une rivière majestueuse dont on découvre à peine son potentiel récréatif. Le tout de manière à soutenir le développement économique dans une perspective de développement durable.

LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

La Ville a identifiée 9 grandes orientations d'aménagement qui sont chacune appuyées par des objectifs spécifiques :

1. Consolider la fonction résidentielle en fonction des diverses tendances existantes et futures du développement;
2. Consolider le développement des fonctions urbaines;
3. Renforcer et diversifier le développement industriel;
4. Sauvegarder le patrimoine bâti;
5. Développer le potentiel récréo-touristique et améliorer l'accessibilité du public à la rivière et au milieu naturel;
6. Améliorer l'efficacité et la sécurité du réseau de transport existant, selon un principe de développement social et économique de la collectivité;
7. Protéger l'environnement et améliorer la qualité de vie;
8. Protéger les terres agricoles et assurer le développement durable des activités agricoles en respectant les résidents du milieu;
9. Contrôler les coupes forestières et favoriser la cohabitation harmonieuse des usages d'exploitation et de récréation en forêt.

AIRES D'AFFECTATION

L'identification des grandes affectations sur le territoire a comme but, de répartir les activités en fonction des potentiels et contraintes d'aménagement ainsi qu'en fonction des orientations et objectifs d'aménagement définis. Le territoire comprend les affectations suivantes :

- Aire agricole;
- Aire agro-forestière;
- Aire commerciale de consolidation;
- Aire commerciale de consolidation associée à la fonction résidentielle;
- Aire industrielle de consolidation;
- Aire institutionnelle et publique de consolidation;
- Aire récréative;

- Aire récréo-forestière;
- Aire résidentielle de consolidation;
- Aire résidentielle de développement prioritaire;
- Aire résidentielle de développement différé.

Les aires d'aménagement prioritaire et différé

Les aires d'aménagement prioritaire sont des aires identifiées comme étant suffisantes pour répondre aux besoins en espace d'ici 2011. Ces aires doivent être développées en priorité. Les aires d'aménagement différé sont, quant à elles, restreintes en terme de développement à court terme à la construction de résidence unifamiliale seulement le long d'une rue existante.

LES DENSITÉS D'OCCUPATION DU TERRITOIRE

La majeure partie du territoire situé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation est desservie ou susceptible d'être desservie par des réseaux publics d'aqueduc et d'égout. Aussi, les densités d'occupation au sol sont nettement plus fortes que celles des territoires non desservis par de tels réseaux. De même la densité variera en présence ou non de cours d'eau.

En résumé, il apparaît clairement que la Ville cherche à concentrer la fonction industrielle dans le parc industriel existant et ses aires d'extension situées à proximité. La fonction commerciale, quant à elle, se voit concentrée dans les principaux pôles que sont le centre-ville et le long de la rue Craig et au cœur de l'ancien Village de Melbourne. On y retrouve donc une forte densité d'occupation. Les autres aires commerciales sont marginales et complémentaires et leur densité d'occupation est plus faible et liée à la nature des commerces qui y sont autorisés et au voisinage immédiat.

LE TRACÉ PROJÉTÉ ET LE TYPE DES PRINCIPALES VOIES DE CIRCULATION ET DES RÉSEAUX DE TRANSPORT

En fait, comme le plan d'urbanisme prend en considération une multitude de données pour élaborer, encadrer et orienter le développement de façon cohérente et fonctionnelle, il se doit de tenir compte de l'aspect structurant des réseaux de transport et plus particulièrement du réseau routier. Il ne faut toutefois pas négliger le réseau ferroviaire pour le transport des marchandises et le réseau cycliste pour son utilisation croissante par les populations permanentes, saisonnières et touristiques. Il est également fait mention des autres réseaux récréatifs. Finalement, il est fait mention des principaux réseaux d'énergie et des communications.

TERRITOIRES D'INTÉRÊT PARTICULIER

Le territoire de la Ville de Richmond recèle des lieux présentant un intérêt particulier :

1. Territoires d'intérêt récréo-touristique

- Développement prioritaire;
- Le parc Gouin;
- Le golf de Richmond-Melbourne ;
- Le corridor vert ;
- Le sentier de motoneige ;
- Le corridor bleu de la rivière Saint-François.

2. Territoires d'intérêt historique (patrimonial)

A) Les éléments d'intérêt historique régional :

- Le centre d'art de Richmond (ancien couvent Mont St-Patrice);
- L'ancienne gare du CN;
- L'église St-Paul (centre d'interprétation de l'ardoise (1997)).

B) Les éléments d'intérêt historique local :

- L'avenue de Melbourne ;
- Le quartier Janesville;
- L'ancien quartier anglais;
- La rue Cleevemont.

LES TERRITOIRES PRÉSENTANT DES CONTRAINTES D'AMÉNAGEMENT

Contraintes naturelles

1. Le littoral et rives des cours d'eau (qualité et érosion) ;
2. Les zones inondables (bordure de la rivière Saint-François) ;
3. Les zones d'érosion (en milieu rural ancien Village de Melbourne).

Contraintes d'origine anthropique

1. Activités industrielles en milieu résidentiel (bruit, poussière, visuel...);
2. L'autoroute 55 (bruit).

LES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS DE PORTÉE INTERMUNICIPALE

La Ville de Richmond est considérée comme l'un des trois pôles de services de la MRC. Elle possède sur son territoire des infrastructures et des équipements publics à caractère intermunicipal ou à incidence intermunicipale.

Plus de 19 équipements et infrastructures concernant soit la communication, l'éducation, le culte, les loisirs et cultures ou les services gouvernementaux (santé, sécurité publique, administration municipale), se retrouvent sur le territoire de la nouvelle Ville de Richmond.

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME POUR LE CENTRE-VILLE (PPU)

Comme la Ville entend consolider son développement urbain en redynamisant notamment le centre-ville, le plan d'urbanisme comprend un programme particulier d'urbanisme pour détailler les actions qui seront prises pour y arriver. Ce PPU a été préparé en 2005 avec la participation du milieu et est inclus officiellement dans le présent plan d'urbanisme confirmant ainsi la volonté municipale d'en faire une priorité.

Six grandes orientations ont été fixées :

1. Renforcer la cohérence et le caractère d'ensemble du centre-ville;
2. Assurer une qualité supérieure d'intervention sur le cadre bâti et le domaine public;
3. Atténuer les nuisances liées aux usages comportant des inconvénients;
4. Assurer un meilleur accès à la rivière Saint-François au centre-ville;
5. Favoriser l'émergence d'une identité propre à Richmond avec comme élément de base « Une touche d'Irlande » et « Son histoire »;

6. Accroître les interactions entre les commerces, le domaine public et les autres activités (habitations, loisirs, institutions).

Pour chacune de ces orientations un plan d'actions concrètes a été conçu. Ces actions sont définies en matière de planification, de contrôle et d'interventions. Certaines actions ont déjà été mises en œuvre ou sont en voie de l'être (règlement de PIIA pour le centre-ville, bâtiment de service pour accès à la rivière Saint-François sur la rue Principale Sud près de la rue Old Bridge).

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

La mise en œuvre du plan d'urbanisme se fait principalement par la mise en application de différents outils de contrôle de l'organisation spatiale tels : le règlement de zonage, lotissement, construction, permis et certificats, conditions d'émission de permis de construire, les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), les plans d'aménagement d'ensemble (PAE), le programme particulier d'urbanisme (PPU), les ententes relatives aux travaux municipaux, les sites du patrimoine, la démolition et depuis juin 2002 les usages conditionnels et les projets particuliers. La Ville utilise la plupart de ces outils et entend recourir aux autres lorsque le besoin se présentera.

VILLE DE RICHMOND **PLANNING PROGRAM** **SUMMARY**

Context

Revision of the planning program (Urban Plan) is required in accordance with the objectives of the revised land use planning and development plan (Schéma d'aménagement révisé) that came into effect on August 9, 2002 and the provisions of its complementary document. Fundamentally, this revision will establish a common development vision for the entire territory covered by the new Town of Richmond. The Town currently has separate planning programs for each of the territories within the boundaries of the former municipalities of the Village of Melbourne and the Town of Richmond before the merger.

Contents of the draft revised planning program

This draft revised planning program highlights the value of the plan as a reference framework for everyone involved in the spatial organization of our territory. It describes the situation, referring to dominant geographic elements and presents the municipality's main characteristics in terms of current demographics and activities such as housing, public services, recreation, tourism, and commercial and industrial activity.

According to the Val-Saint-François MRC's land use planning and development plan, the Town of Richmond is strategically located at the core of the development model advocated by the MRC. The Town is one of the MRC's three areas for development. Its central geographic position at the crossroads of two areas of concentration – the St. Francis River valley and Highways 116/243 – give it an undeniable advantage.

OVERVIEW OF THE EXISTING PLANNING PROGRAMS

The revised planning program highlights the importance of this type of planning document. It presents the endeavours carried out in each of the former municipalities since the programs came into effect at the beginning of the 1990s. As this overview indicates, the objectives identified in the program have not all been implemented or fully met; however, what has been carried out in the respective jurisdictions has respected the program's clearly defined goals.

The revision of these programs is timely because the territory has been merged, the revised land use planning and development plan is in effect, and new development-related concerns and challenges are emerging in this new millennium.

KEY LAND DEVELOPMENT CONCERNS

1. The generalized aging of infrastructure and of the downtown residential and commercial built environment
2. The existence of numerous vacant downtown spaces
3. The general quality of downtown dwellings
4. Use of land that is undesirable and poorly adapted to the surrounding milieu
5. An apprehension that downtown commercial activities move to the Craig Street / Highway 116 intersection and along Highway 116
6. Difficulty introducing higher concentration residential buildings in sectors under development
7. The lack of architectural integration in recent construction in the downtown sector
8. Restricted public access to the St. Francis River
9. The drawbacks industries create for their neighbours in residential areas
10. Limited industrial space for future needs
11. Maintaining cultural vitality based on the existence of two well-established communities (French- and English-speaking)
12. The protection of mature trees in urban settings is not ensured
13. Repairs to heritage infrastructure is a concern
14. A lack of public awareness of the value of maintaining the integrity of existing types of architecture and the development of land next to them
15. The dangerous Gouin Street / Highway 143 – 116 intersection
16. The absence of a public downtown square (a true gathering place for the community)
17. The absence of road signs on highways informing drivers of the downtown area
18. A bike path that is poorly integrated into the downtown sector (parking, network) and lacks access to sports facilities, Gouin Park, the high school and the industrial park (its current vocation is solely recreational and not practical).

A number of other concerns have been broached but are of less importance. However, they will be taken into consideration when preparing the development proposal.

LAND DEVELOPMENT ISSUES

The Town of Richmond's development challenges are to take full advantage of its strategic geographical location in the two development areas identified by the MRC; the MRC's main transportation crossroads with the existence of Highway 55, Highways 143, 116 and 243; the presence of two cultural communities; an industrial park that is well served by various facilities (roadways, rail

lines, electricity); a downtown core in the midst of a revitalization process; the existence of excellent quality heritage buildings of architectural note; and a majestic river whose recreational potential is just being discovered. All of this to be addressed in the context of supporting economic development from a sustainable development perspective.

GENERAL GOALS OF THE LAND DEVELOPMENT POLICY

The Town has identified nine general goals for the land development policy, each with specific objectives:

1. Reinforce the residential function on the basis of various current and future development trends
2. Strengthen the development of urban functions
3. Strengthen and diversify industrial development
4. Protect our built heritage
5. Develop the recreation/tourism potential and improve public access to the river and to the natural environment
6. Improve the efficiency and safety of the existing transportation network, based on the principle of social and economic community development
7. Protect the environment and improve quality of life
8. Protect agricultural land and ensure the sustainable development of agricultural activities while respecting residents in the area
9. Control clear cutting and encourage the harmonious coexistence of operational and recreational forest use.

LAND USE ZONES

The goal of identifying general land use designations for the various parts of the territory is to distribute activities based on developmental potential and constraints, and defined land development designations and objectives. The Town's territory includes the following land use zones:

- Agricultural
- Agroforestry
- Commercial consolidation
- Commercial consolidation with a residential function
- Industrial consolidation
- Institutional and public consolidation
- Recreational
- Recreoforestry
- Residential consolidation
- Priority residential development
- Holding residential development

Priority land use and holding zones

Priority land use zones are those areas identified as being able to respond to the needs for space from now until 2011. These zones should have priority in terms of development. In contrast, holding land use zones are restricted in terms of short-term development to the construction of single family dwellings only along an existing street.

OCCUPATION DENSITY FOR THE TERRITORY

Most of the territory within the urban boundary has or can have access to public drinking water and sewage systems. Occupation density is clearly higher than in parts not served by these systems. Density also varies with the presence or absence of a waterway.

In summary, it is clear that the Town intends to concentrate industrial operations within the current industrial park and nearby sectors suitable for expansion. Commercial functions are to be concentrated along the main areas: downtown, along Craig Street and in the centre of the former Village of Melbourne. Occupation density is high in these zones. The other commercial zones are marginal and complementary; their occupation density is lower and is related to the nature of the businesses authorized therein and to the surrounding neighbourhood.

THE PROJECTED ROUTE AND TYPE OF MAIN THOROUGHFARES AND TRANSPORTATION NETWORKS

Because the planning program takes into account a great deal of data in order to develop, oversee and direct development in a coherent, functional manner, it must take into account the structuring aspect of transportation networks, especially the road network. However, the railway system for transporting merchandise and the bike trail for its growing use by regular, seasonal and tourist populations should not be overlooked. Other recreational networks are also cited, as are the chief energy and communications networks.

TERRITORIES OF PARTICULAR INTEREST

Sites of specific interest harboured within the Town of Richmond:

1. Areas of recreational/tourist interest

Priority development zones

Gouin Park

Melbourne-Richmond Golf Club

The green corridor (bike trail)

The snowmobile trail

The St. Francis River blue corridor

2. Areas of historical interest (heritage)

A) Elements of regional historical interest:

The Centre d'art de Richmond (former St-Patrice convent)

The former CN train station

St. Paul's church (Centre d'interprétation de l'ardoise (1997)).

B) Elements of local historical interest:

Melbourne Avenue

The Janesville neighbourhood

The former English neighbourhood

Cleevemont Street.

AREAS WITH DEVELOPMENTAL CONSTRAINTS

Natural constraints

1. The shorelines and banks of waterways (quality and erosion)
2. Zones susceptible to flooding (along the St. Francis River)
3. Erosion zones (in the rural sector of the former Village of Melbourne).

Human-induced constraints

1. Industrial activities in residential settings (noise, dust, visual constraints, ...)
2. Highway 55 (noise).

INTERMUNICIPAL INFRASTRUCTURE AND EQUIPMENT

The Town of Richmond is considered one of three service centres in the MRC. Within its territory, it possesses public infrastructure and equipment of an inter-municipal nature or impact.

There are 19 pieces of equipment and infrastructure related to communications, education, religion, recreation, culture and government services (health, public security, municipal administration, etc.) within the area covered by the new Town of Richmond.

A SPECIAL PLANNING PROGRAM FOR THE DOWNTOWN SECTOR (PPU)

Given that the Town plans to consolidate its urban development by revitalizing its downtown core, the planning program includes a special planning program that details how this will be achieved. This PPU was created in 2005 with community participation and is officially included in the current planning program thus demonstrating the municipality's commitment to making this a priority.

Six major orientations have been established:

1. Strengthen the unity and character of the downtown core as a entity
2. Ensure high quality work on the built environment and on public property
3. Minimize inconveniences related to land uses that have drawback;
4. Ensure better access to the St. Francis River from downtown locations
5. Promote the development of an identity specific to Richmond with "A touch of Ireland" and "its history" as the basic theme

Stimulate interaction among those involved in businesses, the public domain and other activities (housing, recreation, institutions).

A concrete action plan has been established for each of these goals. These endeavours have been defined in terms of planning, control and actions. Some endeavours have already been undertaken or are about to be (PIIA by-law for the downtown area, service building on main street near Old Bridge Street for access to the St. Francis River).

IMPLEMENTATION MEASURES

Implementation of the planning program consists mainly of applying various land use planning tools including: by-laws relating to zoning, subdivision, construction, permits and certificates, conditions for issuing construction permits, site planning and architectural integration programs (plans d'implantation et d'intégration architecturale or PIIAs), comprehensive development programs (plans d'aménagement d'ensemble or PAE), the special planning program (program particulier d'urbanisme or PPU), agreements relating to municipal work, heritage sites, demolition and since June 2002, conditional use by-laws and special projects. The Town uses most of these tools and expects to have recourse to the others as the need presents itself.