

RÈGLEMENT NO. 107

**RÈGLEMENT
DE PLAN D'URBANISME**

VILLE DE RICHMOND

20 août 2007

Modification :

Règl. 165 ; # Règl. 247

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES.....	2
MISE EN SITUATION PRÉABLABLE	5
AVANT-PROPOS.....	6
INTRODUCTION.....	8
Contexte d'intervention.....	8
La Ville de Richmond, un territoire stratégique pour la MRC	9
1^{ère} PARTIE : LECTURE DU MILIEU	10
Positionnement géographique.....	10
Profil socio-économique, sommaire 2001	10
Tableau 1 : Composition selon l'âge de la population (2001).....	10
Tableau 2 : Population active (2001).....	11
Organisation spatiale	12
La rivière St-François est au cœur du territoire	12
Un centre-ville en retrait.....	13
Un cadre bâti vieillissement mais riche en patrimoine architectural	13
Un parc industriel dynamique.....	14
Une desserte routière et ferroviaire de premier ordre	14
Des équipements et infrastructures communautaires structurants	14
Tableau 3 : Équipements et infrastructures communautaires	15
2^e PARTIE : CONSTATS, PRÉOCCUPATIONS ET ENJEUX D'AMÉNAGEMENT	16
CONSTATS	16
Ancienne Ville de Richmond.....	16
Ancien Village de Melbourne.....	17
Préoccupations d'aménagement	18
Concernant la trame urbaine.....	18
Enjeux d'aménagement	19
3^e PARTIE : LE PLAN PROPOSÉ.....	20
LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT	20
Développement résidentiel	20
Développement urbain.....	21
Développement industriel.....	21
Patrimoine	22
Loisir et développement récréo-touristique	22
Transport	23
Environnement	23
Agriculture.....	24
Forêt.....	24
LES GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET LES DENSITÉS D'OCCUPATION	26
Aire agricole	26
Aire agro-forestière.....	26
Aire agro-forestière dynamique.....	26
Aire commerciale de consolidation	27
Aire commerciale de consolidation associée à la fonction résidentielle.....	27
Aire industrielle de consolidation.....	27
Aire institutionnelle et publique de consolidation	28
Aire récréative	28
Aire récréo-forestière.....	28
Aire résidentielle de consolidation	29
Aire résidentielle de développement prioritaire.....	29
Aire résidentielle de développement différé.....	29
Autres informations pertinentes.....	29
Aires d'aménagement prioritaire et différé.....	30
Les densités d'occupation du sol pour ces grandes affectations du sol	30

LE TRACÉ PROJETÉ ET LE TYPE DES PRINCIPALES VOIES DE CIRCULATION ET DES RÉSEAUX DE TRANSPORT	32
Le réseau routier	32
Tableau 4 : Réseau routier en 2001	32
Le réseau de camionnage.....	34
Le réseau ferroviaire.....	35
Le réseau cyclable	35
Les autres réseaux récréatifs.....	35
Les réseaux majeurs de transport d'énergie et de communication	36
LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT PARTICULIER (voir plan en annexe II).....	37
Les territoires d'intérêt récréo-touristique	37
Le centre d'art de Richmond (couvent St-Patrice)	37
Le parc Gouin.....	37
Le golf de Melbourne Richmond.....	37
Le corridor vert.....	37
Le sentier de motoneiges	38
Le corridor bleu de la rivière Saint-François	38
Les territoires d'intérêt historique (patrimonial).....	38
Les éléments d'intérêt historique régional.....	38
Les territoires d'intérêt historique local.....	38
LES TERRITOIRES PRÉSENTANT DES CONTRAINTES D'AMÉNAGEMENT (voir plan de contraintes d'aménagement en annexe III)	41
Les contraintes naturelles	41
Le littoral et les rives des cours d'eau :	41
Les zones inondables :	41
Les zones d'érosion :	42
Les contraintes d'origine anthropique	42
Activités industrielles en milieu résidentiel :	42
LES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS DE PORTÉE INTERMUNICIPALE.....	44
Tableau 5 : Équipements et infrastructures communautaires	44
PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME POUR LE CENTRE-VILLE	45
Introduction	45
Le territoire visé par le PPU : le centre-ville et un terrain municipal sur la rive sud de la rivière Saint-François	46
Une approche stratégique de planification.....	46
Volet 1 : Analyse des tendances	48
Volet 2 : Élaboration d'une vision.....	51
Volet 3 : Établissement du diagnostic (forces et faiblesses).....	52
Volet 4 : Orientations d'aménagement ciblées (stratégie)	58
Volet 5 : Plan d'actions	61
4^e PARTIE, LES MOYENS DE MISE EN OEUVRE.....	67
LES MOYENS RÉGLEMENTAIRES	67
Le règlement de zonage	67
Le règlement de lotissement	68
Le règlement de construction.....	69
Les règlements de permis et certificats et sur les conditions d'émission des permis de construire	69
Le règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE)	70
Les trois nouvelles techniques en matière de contrôles des usages	70
Le règlement sur les ententes sur les travaux municipaux.....	70
Le programme particulier d'urbanisme (PPU)	70
Règlement sur le site du patrimoine	70
Le règlement sur les démolitions	71
AUTRES MOYENS.....	71
ANNEXES CARTOGRAPHIQUES.....	73

**PROVINCE DE QUÉBEC
VILLE DE RICHMOND
M.R.C. DU VAL SAINT-FRANÇOIS**

RÈGLEMENT DE PLAN D'URBANISME NO. 107

À une séance régulière du conseil de la Ville de Richmond tenue à l'hôtel de ville, le lundi 20 août 2007 à 17 h 30 sous la présidence de monsieur le maire, Marc-André Martel, et la présence de monsieur le maire suppléant, Réal Veilleux, et de messieurs les conseillers suivants : Daniel Blanchette, Guy Boutin, Clifford Lancaster, Charles Mallette, Daniel Ménard ainsi que monsieur le secrétaire-trésorier Guy-Lin Beaudoin.

RÈGLEMENT NO. 107

CONSIDÉRANT QUE les membres du conseil déclarent avoir reçu copie du présent règlement, en avoir fait lecture et en dispensent la lecture et, de ce fait, selon l'article 356 de la Loi sur les cités et villes, il n'est pas requis d'en faire publiquement la lecture;

CONSIDÉRANT QU' il s'agit d'une révision quinquennale du plan d'urbanisme et du remplacement des règlements de zonage et de lotissement en vertu des articles 110.3.1 et 110.10.1 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme;

CONSIDÉRANT QUE le règlement de zonage 99 a été jugé non conforme au plan d'urbanisme par la Commission municipale du Québec et que la Ville de Richmond doit adopter un nouveau plan afin d'assurer cette conformité avec le règlement de zonage : notamment en ce qui concerne la délimitation des affectations du sol correspondantes aux zones Rp-6 et Cpa-1 au plan de zonage et pour mieux définir la notion de densité pour les terrains situés au centre-ville et dans le noyau villageois de Melbourne ou proximité et près de la rivière Saint-François;

CONSIDÉRANT QUE la Ville de Richmond doit également, en plus d'adopter un nouveau plan d'urbanisme de remplacer le règlement de zonage, d'adopter de nouveau sans modification, le règlement de lotissement, afin de respecter la condition prévue par l'article 110.10.1 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme selon laquelle les trois règlements doivent être adoptés simultanément;

POUR CES MOTIFS, le conseil décrète ce qui suit :

Qu'un règlement de ce conseil portant le numéro 98, soit et est réadopté, sans modification, mais en portant le numéro 107 et qu'il soit statué et décrété ce qui suit, savoir :

MISE EN SITUATION PRÉABLABLE

Ce projet de plan d'urbanisme a été préparé à partir d'une analyse des plans d'urbanisme des deux anciennes municipalités de la Ville de Richmond et du Village de Melbourne, du projet de plan d'urbanisme version 21 décembre 2001, préparé par le service d'aménagement et d'urbanisme de la MRC du Val-Saint-François et des informations recueillies depuis, pour actualiser le dossier.

Cette proposition résulte donc d'un effort de synthèse des données, préoccupations d'aménagement et vision d'aménagement pour la prochaine décennie.

AVANT-PROPOS

Les premiers plans d'urbanisme de la Ville de Richmond sont entrés en vigueur en 1991. Depuis cette date, ceux-ci ont fait l'objet de peu de modifications à l'exception de la Ville de Richmond qui a préparé un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le centre-ville en 2005. Ce PPU n'a toutefois pas été adopté et il sera inséré dans ce nouveau plan d'urbanisme

Depuis 1991, les enjeux locaux ont évolué; certaines idées des plans d'urbanisme de 1991 sont toujours d'actualité tandis que d'autres sont périmées. La version 1991 des plans d'urbanisme ne peut donc pas refléter la vision du conseil municipal pour la prochaine décennie.

De plus, les plans et les règlements d'urbanisme de la Ville doivent être modifiés pour prendre en compte les nouveaux éléments du schéma d'aménagement révisé; affectations, orientations, grille des usages, politiques, normes, etc. Finalement, l'expérience d'application des outils d'urbanisme des 15 dernières années facilite l'identification des forces et faiblesses de ces outils et la présente révision permettra de remédier à certaines carences.

Le plan d'urbanisme est un instrument de planification qui permet d'orienter l'organisation du territoire municipal et d'harmoniser les interventions de la Ville et des autres acteurs de l'aménagement. Le plan d'urbanisme est un cadre de référence pour l'élaboration des règlements d'urbanisme qui sont, à juste titre, considérés comme les principaux outils de mise en œuvre du plan d'urbanisme. Par conséquent, le plan d'urbanisme est un outil de planification de l'aménagement et du développement du territoire de la municipalité.

Le plan d'urbanisme de la Ville de Richmond doit répondre au contenu obligatoire tel qu'identifié à l'article 83 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) :

1. les grandes orientations d'aménagement du territoire;
2. les grandes affectations du sol et les densités de son occupation;
3. le tracé projeté et le type des principales voies de circulation et des réseaux de transport.

De plus, il peut contenir d'autres éléments comme définis à l'article 84 de cette même Loi :

1. les zones à rénover, à restaurer ou à protéger;
2. la nature, la localisation et le type des équipements et infrastructures destinés à l'usage de la vie communautaire;
3. les coûts approximatifs afférents à la réalisation des éléments du plan;
4. la nature et l'emplacement projeté des principaux réseaux et terminaux d'aqueduc, d'égouts, d'électricité, de gaz, de télécommunication et câblodistribution;
5. La délimitation à l'intérieur du territoire municipal d'aires d'aménagement pouvant faire l'objet de programmes particuliers d'urbanisme;
6. La délimitation à l'intérieur du territoire municipal d'aires d'aménagement pouvant faire l'objet de plan d'aménagement d'ensemble conformément aux articles 145.9 à 145.14.

Enfin, le plan d'urbanisme en plus d'identifier des territoires pouvant faire l'objet de PPU, peut comprendre des programmes particuliers d'urbanisme pour chacun de ces territoires (article 85).

INTRODUCTION

Le plan d'urbanisme comprend une première partie qui décrit la situation en se référant aux éléments géographiques dominants et en faisant 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 deuxième partie concerne le volet constats et la détermination des enjeux et préoccupations d'aménagement.

La troisième partie constitue le cœur du plan d'urbanisme où sont identifiés, conformément à la loi, les éléments de contenu obligatoire du plan d'urbanisme ainsi que d'autres éléments qui tiennent compte de la spécificité de la Ville de Richmond.

Finalement, la quatrième partie concerne les principaux moyens de mise en œuvre de ce plan que la Ville mettra en place pour favoriser l'atteinte des objectifs définis dans son plan d'urbanisme.

Contexte d'intervention

La planification du territoire est le résultat d'un pouvoir dévolu par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et il s'exerce de façon partagée entre les instances gouvernementale, régionale (MRC du Val-Saint-François) et municipale (Ville de Richmond) ainsi que la population qui habite ou occupe ce territoire faisant l'objet de cette planification. C'est donc dans un contexte de pouvoir partagé que s'inscrit cette révision du plan d'urbanisme de la Ville de Richmond.

La planification du territoire c'est un processus dynamique de questionnement, d'identification d'enjeux d'aménagement et de propositions d'orientations d'aménagement qui vise à rassembler les forces vives du milieu qui, par leurs interventions, organisent et transforment le milieu physique dans lequel la population évolue.

Hierarchiquement établi par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), le schéma d'aménagement régional constitue pour chaque municipalité qui la compose, un document maître, une référence et un cadre établissant clairement les grandes lignes devant guider l'organisation physique du territoire de l'ensemble du territoire régional couvert par les limites territoriales de la MRC. Conformément à la Loi, la MRC du Val-Saint-François a procédé à la révision de son premier schéma d'aménagement en vigueur depuis 1987. Cet exercice de

révision s'est étalé sur une période de 8 ans (1994-2002). Finalement, le schéma révisé est entré en vigueur le 9 août 2002.

La Ville de Richmond, un territoire stratégique pour la MRC

Le schéma d'aménagement régional de la MRC du Val-Saint-François met en lumière les principaux thèmes faisant l'objet d'une analyse spécifique afin d'identifier un concept d'aménagement, de grandes orientations et différentes vocations pour l'ensemble du territoire. De même le schéma met en perspective l'importance stratégique du territoire de la Ville de Richmond pour la MRC.

Aussi, le concept d'aménagement intègre les éléments structurants suivants :

1. La Ville de Richmond constitue un des trois pôles de développement de la MRC;
2. Sa position géographique s'inscrit au carrefour des deux axes de concentration, soit l'axe de la vallée de la rivière Saint-François, et l'axe des routes 116 et 243 (nord – sud);
3. La Ville de Richmond est le véritable carrefour routier de la MRC avec la présence de l'autoroute 55 et les routes 116, 143 et 243;
4. Le pôle de développement que constitue Richmond comprend des zones industrielles d'importance régionale.

Des huit grandes orientations de l'aménagement définies dans le schéma régional, six retiennent particulièrement l'attention pour le territoire de la Ville de Richmond. Seules les orientations 1 et 2 concernant respectivement la protection des terres agricoles et le contrôle des coupes forestières n'affectent que marginalement le territoire presque exclusivement urbain de Richmond.

En effet, le plan des grandes affectations (vocations privilégiées) montre la dominance des affectations périmètre d'urbanisation et aire industrielle pour le territoire de Richmond. On retrouve également sur le territoire des aires agricoles, agro-forestières et récréo-forestières à la périphérie du noyau urbain.

1^{ère} PARTIE : LECTURE DU MILIEU

Positionnement géographique

La Ville de Richmond a une position géographique stratégique sur le territoire de la MRC du Val-Saint-François. C'est un carrefour routier d'importance régionale dans les axes est – ouest et nord – sud. L'autoroute 55 et les routes 116, 143 et 243 témoignent de cette réalité. De plus, la présence de la voie ferrée et de son aire de triage témoigne également d'une centralité géographique d'intérêt supérieur.

Profil socio-économique, sommaire 2001

Le profil sociodémographique de la Ville de Richmond, basé sur les recensements de 1996 et 2001 de Statistiques Canada, révèle une croissance qui est nulle de la population, voire même une légère décroissance entre 1996 et 2001 (- 4.5%) de 3 584 en 1996 à 3 424 en 2001.

Tableau 1 : Composition selon l'âge de la population (2001)

Caractéristiques	Richmond		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Composition selon l'âge de la population			
Total - Toutes les personnes	3 425	1 685	1 735
Âgées de 0-4 ans	170	90	80
Âgées de 5-14 ans	435	240	195
Âgées de 15-19 ans	240	130	105
Âgées de 20-24 ans	195	110	90
Âgées de 25-44 ans	885	440	445
Âgées de 45-54 ans	495	260	240
Âgées de 55-64 ans	375	185	195
Âgées de 65-74 ans	335	135	200
Âgées de 75-84 ans	220	75	145
Âgées de 85 ans et plus	70	25	45
Âge médian de la population	41,3	39,0	43,1
% de la population âgée de 15 ans et plus	82,5	80,5	84,1

Source : Statistiques Canada

Les données 2001 révèlent quant à elles :

1. Une densité de 481,2 personnes au kilomètre carré;
2. Une superficie de 7,12 kilomètres carrés;
3. 1 608 logements privés (répartis à peu près 50% propriétaires et 50% loués);
4. 940 familles (530 mariées, 230 en union libre, 180 monoparentales);

L'on constate que, malgré une répartition équilibrée entre le sexe masculin et féminin, 49,2% et 50,8%, le sexe masculin domine largement les groupes d'âge de moins de 24 ans 54,8% contre 45,2% pour le sexe féminin. Il est donc normal de constater que l'âge médian de la population soit de 4 ans plus élevé chez les femmes. De façon générale, la population de Richmond est légèrement plus vieille que celle de la moyenne québécoise. L'âge médian est de 41,3 pour Richmond, versus 38,8 pour le Québec.

La population de Richmond est fortement représentée par les deux principales cultures soient la culture francophone et anglophone. En fait, 26,2% ont comme langue première parlée et encore comprise l'anglais seulement, tandis qu'au Québec le pourcentage n'est que 7,8%.

De façon générale tout groupe d'âge confondu, la population de Richmond a un niveau de scolarité moins élevé que la moyenne québécoise et par conséquent les gains moyens par personne par année ayant travaillé toute l'année à temps plein, sont moins élevés que la moyenne québécoise soit 27 613 \$ contre 39 150 \$.

Finalement, il convient de signaler la présence d'une population active expérimentée de plus de 1 620 personnes réparties dans les industries et professions ci-après énumérées.

Tableau 2 : Population active (2001)

Total - Population active expérimentée	1 620
Gestion	125
Affaires, finance et administration	155
Sciences naturelles et appliquées et professions apparentées	45
Secteur de la santé	65
Sciences sociales, enseignement, administration publique et religion	80
Arts, culture, sports et loisirs	15
Ventes et services	320
Métiers, transport et machinerie	270
Professions propres au secteur primaire	70
Transformation, fabrication et services d'utilité publique	475

Source : Statistiques Canada

Organisation spatiale

La lecture de l'occupation actuelle des sols permet de constater que plusieurs considérations ont été prises en compte par les gens au fil des années. Ces considérations sont liées à la géographie-physique des lieux (topographie, présence des cours d'eau (navigation et force hydraulique), la nature des sols (potentiel agricole, forestier, d'extraction), la géographie humaine (les fondateurs et leurs histoires, loyalistes) et les courants économiques évoluant avec les époques (transport des personnes et biens par voie naturelle; rivière St-François, par l'établissement de chemins pour les voitures et par la suite les véhicules motorisés, les chemins de fer particulièrement pour les marchandises).

Ce que l'on retient en 2006 ce sont les composantes distinctives et structurantes pour la ville de Richmond.

La rivière St-François est au cœur du territoire

La ville de Richmond s'est développée sur les rives de la rivière St-François, compte tenu notamment de la présence d'une topographie invitante de part et d'autre des rives et de la présence de ruisseaux, qui dévalaient les collines et présentaient un potentiel certain pour l'installation de moulins.

Ces rives de la rivière St-François ont constitué également un corridor privilégié pour l'implantation de la voie ferrée car les pentes sont faibles (moins de 3%) dans l'axe de la rivière même.

Cela n'est pas sans occasionner de problèmes. Une partie importante de cette plaine est inondable. Ce n'est que depuis 1984 que des travaux d'endiguement ont été réalisés pour prémunir les inondations dans cette plaine qui est fortement occupée par le cadre bâti (centre-ville).

La rivière St-François a donc été perçue au fil du temps comme à la fois un atout et à la fois une contrainte. Au début, elle est considérée comme l'axe de communication incontournable. Puis, elle est considérée et utilisée comme moyen d'évacuation par excellence des eaux usées des canalisations municipales et pour les rejets industriels et même les neiges usées. Puis, elle est reconnue comme une contrainte majeure compte tenu des inondations récurrentes dans les milieux fortement occupés (centre-ville). Elle est par la suite identifiée comme une contrainte pour la communication par les véhicules (cela nécessite la construction de pont). Finalement, depuis quelques années, avec l'amélioration sensible de la qualité de l'eau (construction de stations d'épuration des eaux usées, contrôle des rejets industriels), elle présente un potentiel récréatif à découvrir et à mettre en valeur (pêche, nautisme...).

Un centre-ville en retrait

Le positionnement géographique du centre-ville est le résultat de décisions prises à la fin du 19^e siècle. La relocalisation de la route 143 et la construction du pont menant à l'autoroute 55 a constitué à coup sûr une voie de contournement du centre-ville.

Heureusement, presque l'ensemble du tracé de cette voie de contournement est d'accès contrôlé car cela aurait certainement favorisé une migration importante des établissements commerciaux. Seuls les terrains à l'angle de l'intersection de la rue Graig avec la route 143 ont fait l'objet d'un développement commercial.

D'ailleurs un des commerces importants à cette intersection est le concessionnaire Dyson & Armstrong autrefois localisé au centre-ville. Le centre-ville a fait l'objet en 1985 d'un programme de revitalisation. Un deuxième programme de revitalisation a été préparé en 2005 et fait partie intégrante du présent plan d'urbanisme.

Un cadre bâti vieillissement mais riche en patrimoine architectural

La Ville de Richmond détient 44% des bâtiments d'intérêt historique et patrimonial de la MRC du Val-Saint-François. Fort de sa position de relais routier et ferroviaire au 19^e siècle et de pôle institutionnel régional et religieux à cette époque, Richmond a conservé 104 bâtiments à valeur patrimoniale grâce à une structure économique diversifiée qui n'a pas connu de soubresauts importants par l'arrivée d'industries majeures. On y trouve la plus forte concentration de toiture en ardoise au Québec, reflet de l'industrie florissante de l'ardoise de la région de Richmond dans la période 1860 à 1880.

La Ville possède un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale qui prend en compte ce patrimoine architectural unique et vise à assurer la pérennité de celui-ci. On dénombre 5 secteurs distinctifs : le quartier Janesville, l'ancien quartier anglais, le secteur de l'avenue Cleevemont, le secteur de l'avenue Melbourne et le centre-ville.

Un parc industriel dynamique

La Ville possède un parc industriel bien situé géographiquement près des routes 143 et 116 et desservi par la voie ferrée. Il importe de s'assurer d'une expansion possible de ce parc dans l'intérêt de la collectivité et de l'ensemble de la MRC.

Une desserte routière et ferroviaire de premier ordre

La Ville de Richmond est le carrefour des routes 116, 143 et 243. La route 116, classifiée comme route nationale par le ministère des Transports du Québec, traverse la Ville du nord-est à l'ouest et assure un lien avec l'autoroute 55. La route 143, classifiée comme route régionale par le ministère des Transports du Québec, traverse la ville d'est en ouest. La route 243, est également classifiée comme route régionale par le ministère des Transports du Québec.

La Ville est desservie par 37 km de routes, dont 8 km du réseau routier supérieur (responsabilité du ministère des Transports) et 29 km de rues et de routes locales de responsabilité municipale.

De plus, la présence de la cour de triage sur le territoire et de la desserte du parc industriel avec la présence d'une gare intermodale constitue également un atout majeur pour la ville.

Des équipements et infrastructures communautaires structurants

Les équipements destinés à l'usage de la vie communautaire réfèrent à des équipements à caractère public et collectif, dont la gestion et le financement relève soit de l'état, soit de la municipalité, soit d'une commission scolaire ou soit d'une régie intermunicipale. Les équipements destinés à l'usage de la vie communautaire s'adressent à un large public. Les équipements et infrastructures communautaires sont présentés par domaine d'activités au tableau suivant :

Tableau 3 : Équipements et infrastructures communautaires

Domaine d'activité	Équipement ou infrastructure	Propriétaire
Administration municipale Loisirs et culture	<ul style="list-style-type: none"> • Hôtel-de-ville • Bibliothèque et centre communautaire • Parc municipal • Aréna • Terrain de balle • Terrain de tennis • Terrain de jeux 	Municipalité Municipalité Municipalité Municipalité Municipalité Municipalité
Communication	<ul style="list-style-type: none"> • Bureau de poste 	Société canadienne des postes
Église	<ul style="list-style-type: none"> • Église Ste-Bibiane • Ste-Anne's Church • Richmond Melbourne United Church • Salle du Royaume des témoins de Jéhovah 	Fabrique Ste-Bibiane Corporation Ste-Anne's Church Richmond Melbourne United Church Congrégation des témoins de Jéhovah
Culture	<ul style="list-style-type: none"> • Centre d'art de Richmond • Centre d'interprétation de l'ardoise 	Les amis de la musique Regroupement culturel des vieilles ardoises
Éducation	<ul style="list-style-type: none"> • Écoles du Plein cœur • St-Francis School • Richmond Regional High school 	Commission scolaire des Sommets Commission scolaire Eastern Township
Santé	CLSC du Val-St-François	Carrefour de la santé et des services sociaux
Sécurité publique	Poste de Police	Sûreté du Québec

Source : MRC

2^e PARTIE : CONSTATS, PRÉOCCUPATIONS ET ENJEUX D'AMÉNAGEMENT

CONSTATS

Où en sommes-nous ? (bilan des 1^{er} plans d'urbanisme 1991). L'élaboration des premiers plans d'urbanisme en 1991 a été l'occasion de dresser un premier portrait de la situation des municipalités de Richmond et du Village de Melbourne, qui sont depuis 1998 regroupées, en terme de caractéristiques, de cerner les préoccupations d'aménagement les plus importantes et d'élaborer des orientations d'aménagement et des moyens de mise en œuvre qui apparaissaient réalisables à court et moyen terme.

Ces premiers plans d'urbanisme ont été élaborés suite à l'entrée en vigueur du premier schéma d'aménagement régional en 1987 à l'instar de toutes les autres municipalités faisant partie intégrante de la MRC du Val-Saint-François.

Ces premiers plans d'urbanisme se devaient d'être cohérents avec le premier schéma d'aménagement régional et contenir les éléments obligatoires décrits dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Ancienne Ville de Richmond

Pour l'ancienne Ville de Richmond, le premier schéma touchait le territoire particulièrement avec les deux orientations qui visaient à protéger et améliorer la qualité de vie et renforcer le secteur industriel. Cela se traduisait par l'identification de territoires ayant une vocation urbaine (périmètre d'urbanisation), une aire industrielle et une aire agro-forestière.

La Ville de Richmond dans son premier plan d'urbanisme identifiait l'importance d'assurer de plus en plus un rôle de pôle régional. Aussi, du point de vue spatial, le concept d'organisation visait à consolider le rôle du centre-ville, à prévoir un secteur industriel approprié, à planifier le développement de secteurs résidentiels pour diverses densités et créer un pôle vert important avec le parc Guin.

Aussi, le plan d'urbanisme a proposé des grandes orientations d'aménagement accompagnées d'objectifs spécifiques pour l'habitation, le commerce, l'industrie, les services publics et institutions, les parcs et espaces verts, l'image municipale et l'environnement.

Parmi ces objectifs définis dans le plan d'urbanisme de l'ancienne Ville de Richmond, plusieurs ont été réalisés au cours des dernières années :

1. Programme de rénovation de façades, enseignes et logements (2004-2005) (investissements privés 628 517 \$, aide financière publique 163 085 \$);
2. Nouveau programme particulier d'urbanisme pour le centre-ville (2005) ;
3. L'adoption d'un règlement de PIIA pour les ensembles patrimoniaux (2005);
4. Consolidation du parc industriel avec la gare intermodale ;
5. Aménagement récréatif aux abords de la rivière St-François (2005).

Le bilan du premier plan d'urbanisme pour l'ancienne Ville de Richmond est plutôt positif et nous montre l'importance d'un tel outil de planification comme guide de référence pour une prise de décisions éclairées des élus municipaux.

Ancien Village de Melbourne

Pour l'ancien Village de Melbourne, le premier schéma touchait le territoire particulièrement avec les deux orientations qui visaient à protéger et améliorer la qualité de vie et développer un concept de développement résidentiel en milieu rural adopté à la réalité du milieu.

Le Village de Melbourne dans ce premier plan d'urbanisme identifiait l'importance de miser sur une excellente qualité de vie et une bonne gestion de ressources naturelles. Aussi, le plan d'urbanisme a proposé des grandes orientations qui misent sur la protection et la mise en valeur de la rivière St-François, la protection et l'amélioration de la qualité de vie en limitant la dégradation du paysage le long des routes achalandées et l'amélioration du réseau routier.

Le Village de Melbourne a inclu plusieurs dispositions normatives dans le règlement de zonage pour mettre en œuvre ces orientations d'aménagement. De plus, le Village a participé au programme d'assainissement des eaux en collaboration avec la Ville de Richmond. Puis, la nouvelle Ville de Richmond a mis en place, un programme de rénovation de façades, enseignes et logements qui a permis la rénovation d'un établissement au cœur du village. La nouvelle Ville a également adopté un règlement de PIIA pour l'ensemble patrimonial situé au cœur de l'ancien village de Melbourne.

Il y a donc lieu à l'instar du bilan du premier plan d'urbanisme de l'ancienne Ville de Richmond, de constater que même si le premier plan d'urbanisme de l'ancien Village de

Melbourne est sommaire, que ce dernier a constitué un outil de planification basique pour les élus depuis son entrée en vigueur.

Préoccupations d'aménagement

Il convient à cette étape de révision du plan d'urbanisme d'énoncer les préoccupations d'aménagement du milieu et à partir de celles-ci de définir les enjeux d'aménagement pour la prochaine décennie.

Concernant la trame urbaine

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 assurée;
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 loisirs uniquement et non utilitaire).

Enjeux d'aménagement

Les thèmes abordés dans le schéma révisé ainsi que les orientations et objectifs d'aménagement énoncés, les constats relatifs au premier plan d'urbanisme respectifs aux deux anciennes municipalités de Richmond et Village de Melbourne de même que les différentes préoccupations d'aménagement retenues, permettent de mettre en lumière les principaux enjeux d'aménagement pour l'ensemble du territoire regroupé de la nouvelle Ville de Richmond.

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 identifiées 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 l'on découvre à peine son potentiel récréatif. Le tout de manière à soutenir le développement économique dans une perspective de développement durable.

3^e PARTIE : LE PLAN PROPOSÉ

LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Les grandes orientations d'aménagement du territoire représentent les lignes directrices qui guideront le développement de la municipalité au cours des dix prochaines années. Elles traduisent la vision du Conseil municipal sur l'urbanisme dans le but d'assurer un meilleur cadre de vie pour l'intérêt collectif de l'ensemble des citoyens. Ces grandes orientations constituent la base de planification à l'échelle locale qui dirigeront les interventions appelées à se réaliser sur le territoire.

Ces orientations sont soutenues par l'énoncé d'objectifs spécifiques. Les grandes orientations, et les objectifs sous-jacents, sont présentés par thème, comme suit :

1. Développement résidentiel;
2. Développement urbain;
3. Développement industriel;
4. Patrimoine;
5. Loisir et développement récréo-touristique;
6. Transport;
7. Environnement;
8. Agriculture;
9. Forêt.

Développement résidentiel

Sous la grande orientation, « **consolider la fonction résidentielle en fonction des diverses tendances existantes et futures du développement** » la municipalité précise les objectifs suivants sur le développement résidentiel:

1. Consolider les quartiers résidentiels existants en respect de la densité d'occupation du sol du milieu;
2. Délimiter des zones prioritaires d'aménagement en extension du milieu bâti existant et selon des prévisions de besoins en espaces réalistes ;
3. Établir les densités d'occupation du sol (faible, moyenne, haute) en fonction des tendances de développement antérieures dans les différents secteurs résidentiels;
4. Rationaliser l'implantation des habitations multifamiliales en fonction des voies majeures de circulation ou de la proximité des services commerciaux et institutionnels.

Développement urbain

Sous la grande orientation, « **consolider le développement des fonctions urbaines** » la municipalité précise les objectifs suivants sur le développement urbain:

1. Délimiter le périmètre d'urbanisation en extension du milieu bâti existant et selon des prévisions de besoins en espaces réalistes et établir un phasage du développement en lien avec celui établi au schéma;
2. Redynamiser le centre-ville en y favorisant l'implantation des commerces de détail et des restaurants et en offrant des logements de qualité;
3. Favoriser un mixte commercial au centre-ville pour générer la synergie;
4. Améliorer l'aspect esthétique du centre-ville en y encourageant la réfection des façades et par l'amélioration des infrastructures publiques;
5. Favoriser l'implantation des commerces routiers, des services reliés aux véhicules, des commerces contraignants et des commerces nécessitant de grandes surfaces à l'intérieur de l'affectation commerciale dans l'axe des rues Craig et la route 116;
6. Prévoir des normes d'affichage en relation avec la vocation de chacune des artères commerciales et de l'ambiance recherchée;
7. Poursuivre la concentration des services institutionnels dans le centre-ville et à proximité immédiate.

Développement industriel

Sous la grande orientation, « **renforcer et diversifier le développement industriel** » la municipalité précise les objectifs suivants sur le développement industriel :

1. Consolider le développement industriel dans le parc industriel;
2. Favoriser la diversification industrielle à l'intérieur de l'affectation industrielle;
3. Favoriser le développement industriel lourd à l'intérieur de l'affectation industrielle;
4. Planifier l'expansion du parc industriel au sud et au nord du parc industriel existant;
5. Améliorer la qualité visuelle des cours avant et latérales dans le parc industriel.

Patrimoine

Sous la grande orientation, « **sauvegarder le patrimoine bâti** » la municipalité précise l'objectif suivant sur le patrimoine:

1. Encourager la protection des zones patrimoniales de l'avenue de Melbourne, du quartier Janesville, de l'ancien quartier anglais et de la rue Cleevemont en sensibilisant les citoyens à la mise en valeur de leur propriété en respect du caractère historique du bâtiment et en contrôlant la qualité des interventions par une réglementation spécialisée (PIIA);
2. Encourager la protection et la mise en valeur de l'ancienne gare du CN, de l'ancien couvent mont St-Patrice, de l'ancienne Église Saint-Paul et de l'ancien hôtel de ville de l'ancien Village de Melbourne;
3. Le règlement de PIIA doit : favoriser la conservation ou l'intégration des caractéristiques architecturales d'origines, par des matériaux similaires par leurs formes, lors de la rénovation de bâtiments dans les zones patrimoniales; assurer la préservation des toits d'ardoise; favoriser l'harmonisation des bâtiments accessoires au bâtiment principal dans les zones patrimoniales...

Loisir et développement récréo-touristique

Sous la grande orientation, « **développer le potentiel récréo-touristique et améliorer l'accessibilité du public à la rivière et au milieu naturel** » la municipalité précise les objectifs suivants sur le loisir et le développement récréo-touristique :

1. Encourager le développement des attraits et potentiels récréo-touristiques qui soulignent les particularités de la municipalité;
2. Intégrer les immeubles et les zones patrimoniales, les services commerciaux, les sites touristiques et récréatifs dans un circuit récréo-touristique de Richmond;
3. Implanter un concept d'identification des attraits touristiques et patrimoniaux;
4. Mettre en valeur la forêt urbaine du parc Gouin à des fins de récréation et de détente;
5. Mettre en valeur les parcs municipaux existants en favorisant des vocations complémentaires;
6. Créer des parcs de quartier à proximité ou dans les nouveaux secteurs de développement résidentiel;
7. Encourager le développement de la piste cyclable;
8. Favoriser l'implantation des gîtes touristiques, des auberges et des services hôteliers

- sur le territoire, selon leurs particularités;
9. Encourager l'aménagement d'accès public sur les rives de la rivière Saint-François par la création d'un parc spécifiquement aménagé à cette fin;
 10. Encourager le développement de la rivière Saint-François en corridor bleu.

Transport

Sous la grande orientation, « **Améliorer l'efficacité et la sécurité du réseau de transport existant, selon un principe de développement social et économique de la collectivité** » la municipalité précise l'objectif suivant sur le transport :

1. Rendre sécuritaire l'intersection de la route 143-116 et de la rue Gouin à court terme (installation d'un feu de circulation) et prévoir une traverse piétonne sécuritaire;
2. Limiter le nombre d'accès en bordure d'une route numérotée hors des périmètres d'urbanisation.

Environnement

Sous la grande orientation, « **protéger l'environnement et améliorer la qualité de vie** » la municipalité précise les objectifs suivants sur l'environnement :

1. Interdire tout lieu d'enfouissement sanitaire et tout dépôt de matériaux secs sur l'ensemble du territoire de la Ville de Richmond;
2. Identifier les zones d'inondation, les zones d'érosion et les milieux humides comme zones de contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique et de protection de l'environnement;
3. Limiter l'implantation des constructions à l'intérieur des zones d'inondation et des zones d'érosion;
4. Maintenir une bande de protection à proximité des plans d'eau assurant ainsi une préservation de la qualité de l'eau et du milieu;
5. Assurer une protection aux grands réservoirs et aux nappes d'eau souterraines;
6. Protéger la forêt urbaine du parc Gouin ;
7. Améliorer l'aspect visuel des entrées de la ville.

Agriculture

Sous la grande orientation, « **protéger les terres agricoles et assurer le développement durable des activités agricoles en respectant les résidents du milieu** » la municipalité précise les objectifs suivants sur l'agriculture :

1. Protéger les meilleurs sols agricoles en les désignant sous l'affectation agricole;
2. Permettre une cohabitation d'usages autres qu'agricoles dans l'affectation agro-forestière correspondant aux moins bonnes terres agricoles;
3. Protéger les activités agricoles en établissant des distances minimales d'éloignement entre les établissements d'élevage d'animaux en réclusion et le périmètre d'urbanisation, les immeubles protégés et les maisons d'habitation et les chemins publics;
4. Encourager le maintien de la population rurale en place par l'implantation, sous certaines conditions, d'usages complémentaires dans une partie de la résidence ou dans un bâtiment accessoire en milieu rural;
5. Permettre certains usages et commerces contraignants dans l'affectation agro-forestière.

Forêt

Sous la grande orientation, « **contrôler les coupes forestières et favoriser la cohabitation harmonieuse des usages d'exploitation et de récréation en forêt** » la municipalité précise les objectifs suivants sur la forêt:

1. Favoriser le développement durable de la forêt;
2. Contrôler les coupes forestières sur l'ensemble du territoire de la municipalité;
3. Permettre une plus grande récolte sylvicole dans les affectations agricole et agro-forestière;
4. Établir des mesures de contrôle des coupes forestières plus restrictives dans l'affectation récréo-forestière;
5. Limiter la coupe à blanc à une superficie maximale de quatre hectares (4 ha), par site de coupe, dans les affectations agricole et agro-forestière;
6. Prohiber la coupe à blanc hors des affectations agricole et agro-forestière;
7. Favoriser la cohabitation harmonieuse des usages d'exploitation et de récréation en forêt par l'identification de mesures appropriées de contrôle des coupes dans les parcs et les espaces verts, les affectations récréo-forestière et récréatives.

LES GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET LES DENSITÉS D'OCCUPATION

Les grandes orientations ci-avant énoncées se traduisent dans un premier temps par une représentation cartographique des vocations dévolues aux différentes parties du territoire. Dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, cette représentation cartographique s'appelle « Le plan des grandes affectations du sol pour l'ensemble du territoire ». Ce plan portant le numéro URB-01 et daté de décembre 2006, modifié le 19 février 2007 et révisé juin 2007, est joint au présent plan d'urbanisme pour en faire partie intégrante comme annexe I. Ce plan comprend les aires d'affectations suivantes :

Aire agricole

Cette aire est de faible superficie et fait partie de l'aire protégée par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (zone verte). Elle est principalement localisée du sud-est de la ville le long du chemin Vallée et de la route 143.

Elle correspond à l'aire agricole identifiée au schéma d'aménagement. Les activités agricoles y sont favorisées et des usages autres qu'agricoles peuvent y être autorisés en complémentarité.

Aire agro-forestière

Cette aire est également de faible superficie et fait également partie de l'aire protégée par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (zone verte). Elle est localisée presque entièrement au nord-ouest de la ville à l'ouest du ruisseau Doughty. Cependant l'aire agro-forestière se caractérise par la présence d'îlots déstructurés qui peuvent substantiellement favoriser un développement résidentiel (en conformité avec la décision de la CPTAQ daté du 2 décembre 2009 dossier 360623) de basse densité en concevant toujours une atmosphère de villégiature

Elle correspond également à l'aire agro-forestière identifiée au schéma d'aménagement. Les activités agricoles y sont favorisées malgré un sol généralement offrant un potentiel agricole moins important que pour l'aire agricole. Les activités forestières et les usages autres qu'agricoles peuvent y être autorisés en complémentarité.

Aire agro-forestière dynamique

Cette aire est de faible superficie et fait partie de l'aire protégée par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles caractérisée par un potentiel de production agricole moyen (classée 4, 5, 6, 7), une utilisation agro-forestière ou agricole, présence de divers usages non nécessairement reliés à l'agro-foresterie ou l'agriculture et la présence d'îlots déstructurés.

Les activités forestières et agricoles sont autorisées dans cette aire. Par contre, les autres activités, mises à part l'agro-foresterie et l'agriculture, sont autorisées en complémentarité à ces derniers »

- a) le 4^e alinéa du paragraphe intitulé « les densités d'occupation du sol pour ses grandes affectations du sol » est modifié pour se lire comme suit :

« L'autre section d'importance est située à l'ouest du ruisseau Doughty. Cette section ne subit aucune pression de développement et est vouée à demeurer en zone verte pour plusieurs décennies. Par ailleurs, suite à la décision de la CPTAQ (dossier 360623), un espace non négligeable peut être développé en résidences de faible densité. La deuxième partie traitée concerne l'affectation récréo-forestière et elle couvre des territoires actuellement boisés. Ces territoires sont en zone blanche et hors du périmètre d'urbanisation. La densité d'occupation préconisée est très faible.

Aire commerciale de consolidation

Cette aire s'inscrit à l'intérieur du périmètre d'urbanisation dans les espaces identifiés comme étant urbanisés. On retrouve deux aires de ce type sur le territoire.

La première aire longe la route 116 à l'entrée de la ville en provenance de l'autoroute 55. Elle est liée essentiellement à du commerce routier et aux commerces contraignants.

La deuxième aire est située à l'angle des routes 143 et 116 (rue Craig). Elle est liée également à du commerce routier et autres commerces spécialisés. La fonction résidentielle n'y est pas favorisée.

Aire commerciale de consolidation associée à la fonction résidentielle

Cette aire d'usages mixtes commerciales et résidentielles comprend essentiellement les terrains de part et d'autres de la rue Craig, le secteur centre-ville et le cœur de l'ancien village de Melbourne (intersection Belmont, Bridge et avenue Melbourne).

La vocation dominante de cette aire est commerciale mais la fonction résidentielle joue un rôle qui n'est pas négligeable pour la plupart des secteurs.

Aire industrielle de consolidation

Cette aire est principalement représentée par le parc industriel qui correspond à l'aire identifiée au schéma comme affectation industrielle. Elle couvre également la partie restante au nord du parc industriel jusqu'à la limite municipale. Cette partie a été reconnue par la MRC lors d'un amendement récent. Cette aire couvre également une zone verte adjacente au parc industriel existant et située au sud de la voie ferrée. Elle est toutefois identifiée affectation industrielle au schéma révisé.

Cette aire industrielle de consolidation comprend également trois autres secteurs situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. C'est la confirmation des vocations existantes depuis plusieurs décennies (cour de triage longeant la rivière St-François, secteur rues Old Bridge et Principale, et secteur rue Belmont).

Les usages autorisés sont essentiellement industriels. Les usages commerciaux dont la nature s'apparente à l'industrie sont également autorisés.

Aire institutionnelle et publique de consolidation

Cette aire se retrouve exclusivement à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et comprend les édifices publics et infrastructures publiques telles : administration publique, éducation, cimetière...

Aire récréative

Cette aire est représentée par la rivière St-François et la bande de terrain située entre la rue Principale et la berge de la rivière St-François bornée au nord par le pont Mackenzie et au sud par l'avenue Old Bridge. Cette aire comprend également le terrain de golf et le camping situés au sud-ouest de la ville.

Les usages préconisés sont davantage liés à la protection du milieu et à de la récréation extensive pour la rivière et la bande riveraine et à de la récréation intensive pour les autres secteurs.

Aire récréo-forestière

Cette aire correspond à l'aire récréo-forestière identifiée au schéma d'aménagement. Cela couvre notamment le parc Gouin et une aire sensiblement de même dimension immédiatement à l'ouest de ce dernier. Un autre secteur se situe à l'ouest de la ville à proximité de l'autoroute 55.

Les usages préconisés sont l'habitation, l'hébergement commercial léger, les activités forestières contrôlées et les usages récréatifs extensifs.

Aire résidentielle de consolidation

Cette aire est la plus vaste et se situe entièrement à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Elle couvre toutes les parties de territoire où la fonction résidentielle est dominante. D'autres usages peuvent y être autorisés mais seulement en complémentarité.

Aire résidentielle de développement prioritaire

Cette aire correspond sensiblement à l'aire identifiée au schéma d'aménagement comme étant une zone prioritaire d'aménagement d'ici 2011. Deux secteurs d'importance retiennent notre attention. Il s'agit du secteur près de la polyvalente, au sud de la route 143 et du secteur situé à l'ouest de la route 116 (Craig), correspondant aux développements amorcés sur les rues Des Chênes, Des Bouleaux, Des Érables et Des Cèdres.

C'est la fonction résidentielle qui sera favorisée. Des usages commerciaux d'appoint peuvent y être autorisés.

Aire résidentielle de développement différé

Cette aire correspond sensiblement à l'aire identifiée au schéma d'aménagement comme étant une zone d'aménagement différé incluant également plusieurs zones de contraintes au développement.

Cette aire est particulièrement présente sur le territoire de l'ancien Village de Melbourne. On retrouve également un secteur au nord de la Ville près du cimetière. Les usages résidentiels sur rues existantes et desservies sont permis.

Autres informations pertinentes

Le plan d'affectation des sols indique également la délimitation du périmètre d'urbanisation comme identifié dans le schéma. Cette information montre clairement les territoires voués à un développement de type urbain avec réseaux.

Le plan d'affectation délimite également le territoire couvert par un programme particulier d'urbanisme. Ce territoire est sensiblement correspondant à la délimitation du centre-ville de Richmond. Ce territoire est un territoire stratégique de revitalisation pour lequel le conseil identifie de façon plus détaillée les interventions qu'il entend mettre de l'avant au cours de la prochaine décennie.

Finalement, le plan d'affectation indique clairement l'intention municipale de développement à moyen et long terme un nouveau territoire pour accueillir de nouvelles industries et ainsi consolider son rôle de pôle de développement. Le tout comme il est clairement énoncé dans le schéma d'aménagement régional.

Aires d'aménagement prioritaire et différé

Conformément au schéma d'aménagement révisé, le plan d'affectation des sols identifie les aires d'aménagement prioritaire et les aires d'aménagement différé. Les aires d'aménagement prioritaire sont des aires identifiées comme étant suffisantes pour répondre aux besoins en espace d'ici 2011. Ces besoins en espace résidentiel ont été calculés selon des étapes amplement décrites au schéma.

Pour la ville de Richmond, il est prévu pour la période de 1996 à 2011 un total de 82 logements.

Les densités d'occupation du sol pour ces grandes affectations du sol

L'établissement des densités d'occupation du sol tient compte de la nature même de la municipalité et de différentes caractéristiques des milieux physiques supportant le développement.

La majeure partie du territoire située 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 que ces territoires soient situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation ou à l'extérieur de celui-ci. De même la densité variera en présence ou non de

cours d'eau. La densité peut toutefois être plus forte au centre-ville et dans le noyau villageois de Melbourne ou à proximité de ceux-ci.

La zone agricole (verte) telle que décrétée par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles du Québec (LPTAAQ) couvre une faible partie de l'ensemble du territoire de la Ville de Richmond qui présente une vocation urbaine dominante. La majeure partie est de vocation agricole est située au pourtour du noyau urbain. On retrouve la plus grande superficie zonée verte près du parc industriel. Cette superficie est fortement compromise à long terme par l'expansion future du parc industriel.

L'autre section d'importance est située à l'ouest du ruisseau Doughty. Cette section ne subit aucune pression de développement et est vouée à demeurer en zone verte pour plusieurs décennies. La deuxième partie traitée concerne l'affectation récréo-forestière et elle couvre des territoires actuellement boisés. Ces territoires sont en zone blanche et hors du périmètre d'urbanisation. La densité d'occupation préconisée est très faible.

Une troisième partie concerne l'affectation industrielle. La Ville possède un parc industriel municipal reconnu par le schéma. La Ville a également identifié l'aire de consolidation du parc industriel existant au pourtour immédiat des industries en place, les terrains déjà utilisés à des fins industrielles. Les densités d'occupation prévues pour l'aire industrielle sont de moyenne à forte.

La dernière section concerne le territoire compris à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Ce territoire comprend les principales fonctions urbaines telles résidentielles, commerciales, récréatives, institutionnelles et publiques. De façon générale la fonction résidentielle sur l'ensemble du territoire est de faible et moyenne densité compte tenu du

mode d'occupation historique liée à la taille de la ville. Les territoires situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation sont pour la plupart desservis par les réseaux d'aqueduc ou d'égout ou prévus l'être. Les territoires desservis par un seul service ou qui ne sont pas desservis et qui ne sont pas planifiés pour être desservis auront quant à eux une densité d'occupation plus faible.

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 concentrer dans les principaux pôles que sont le centre-ville et le long de la rue Craig. 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 PROJETÉ ET LE TYPE DES PRINCIPALES VOIES DE CIRCULATION ET DES RÉSEAUX DE TRANSPORT

Cet item constitue la troisième composante rendue obligatoire par la loi en termes de contenu du plan d'urbanisme.

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. Finalement, il sera fait mention des principaux réseaux d'énergie et des communications.

Le plan d'urbanisme sert de guide en soulevant les principaux problèmes reliés aux différents réseaux et permet d'identifier la nature et la portée des études et expertises techniques plus détaillées que la Ville pourrait éventuellement faire réaliser pour trouver des solutions à des problèmes spécifiques de circulation ou de sécurité dans certains secteurs. Aussi, le plan d'urbanisme circonscrit les grands enjeux reliés à l'implantation, l'amélioration et à l'entretien d'infrastructures sur le territoire municipal.

Le réseau routier

La Ville de Richmond est desservie par 37 km de routes, dont 8 km du réseau routier supérieur (responsabilité du ministère des Transports) et 29 km de rues et de routes locales de responsabilité municipale.

Tableau 4 : Réseau routier en 2001

Type de route	km	Nom de route	m
Route nationale pavée	4,18	116	4 184
Route régionale pavée	2,17	143	2 171
Route collectrice pavée	1,24	143	282
		243	957
Route locale pavée	7,67	chemin Thomas	615
		chemin Doyle	205
		rue Principale nord	1 132
		Septième avenue sud	586
		rue Principale sud	960
		chemin Garrett	13
		rue Belmont	831
		avenue de Melbourne sud	456

		avenue de Melbourne nord	1 339
		rue Spooner pond	1 044
		rue Bridge	486
Route locale non pavée	0,73	ch. Durocher	534
		chemin Pease	194
Rue pavée	20,78	Saint-Jean	161
		Donnelly	159
		Montée du Parc	241
		Fair	172
		Queen	172
		King	93
		Dyson	136
		Desmarais	181
		Savoie	208
		Bédard	101
		Manning	378
		Riverside	89
		Pearl	131
		Goupil	214
		Wood	105
		des Bouleaux	353
		des Sous-Bois	740
		des Érables	231
		Pine	133
		du Collège	1 375
		Lorne	508
		Armstrong	220
		Aberdeen	415
		Dufferin	371
		Laurier	858
		Ball	496
		Sage	368
		Roy	204
		Stanley	659
		Geoffroy	170
		Laflamme	264
		Coiteux	82
		Carpenter	160
		Adams	664
		Barlow	245
		Cleevemont	450
		6e Avenue	394
		Centre	211
		Brouillette	224
		Futurama	158
		7e Avenue Nord	954

		7e Avenue Sud	367
		10e Avenue	692
		Hayes	143
		9e Avenue	620
		des Chênes	209
		des Cèdres	232
		Craig	910
		Spooner Pond	394
		Saint-André	172
		Roger-Martel	221
		Bonnan	58
		James	166
		du Couvent	109
		McGauran	209
		Market	132
		Ann	89
		Quinn	82
		Saint-Laurent	86
		Wilfrid	96
		Dépault	578
		Gouin	1 484
		des Saules	285
Rue non pavée	0,13	Trudeau	133

Le schéma d'aménagement de la MRC du Val-Saint-François prévoit un projet d'amélioration du réseau routier supérieur : l'aménagement d'une traverse de piétons dans la période 2001-2005 et l'ajout d'un feu de circulation pour l'intersection de la route 116-143 avec la rue Gouin.

Ces améliorations ne sont pas encore réalisées en date de décembre 2006.

Le réseau de camionnage

La MRC de concert avec le MTQ a identifié dans son plan de transport un réseau de camionnage (véhicules lourds) afin de circonscrire les problèmes inhérents à ce type de transport sur le réseau routier. Aussi, des routes ont été identifiées pour guider les camionneurs et des règlements ont été adoptés par les municipalités pour assurer l'application des restrictions. Les routes permises sont l'autoroute 55 et la route 116. Les routes 143 et 243 sont restreintes et les autres routes sont interdites sauf pour la livraison locale.

Le réseau ferroviaire

Comme mentionné dans le schéma d'aménagement révisé, le transport ferroviaire a connu une baisse importante de popularité tant pour le transport des marchandises que pour le transport des personnes et ce, partout en Amérique du Nord. Le transport de personnes a d'ailleurs été abandonné en 1994. La présence de ce tronçon constitue indéniablement un avantage stratégique pour la consolidation et le développement de la fonction industrielle de la MRC. Ce type d'infrastructure demeure un facteur important d'implantation pour de nouvelles entreprises industrielles d'envergure et pour la survie de plusieurs autres déjà en place. Le parc industriel est desservi via une bretelle spécialement aménagée et une gare intermodale y est installée.

Seul le positionnement le long de la rivière Saint-François constitue pour les fins récréo-touristiques une contrainte d'accès non négligeable.

Le réseau cyclable

Le schéma d'aménagement révisé a identifié des corridors verts à vocation cyclable afin de tenir compte d'une part de la tendance verte observée tant chez les résidants que les touristes et, d'autre part, de la pratique croissante des activités de plein air tant individuellement qu'en famille. Ce réseau cyclable a pour objectif de relier les principaux centres d'intérêt entre eux sur le territoire de la MRC et en région. Comme la Ville de Richmond est située en un point géographique de convergence, elle constitue un carrefour naturel de rencontres. L'axe principal Saint-François fait partie de la Route verte mise de l'avant en 1995 par le gouvernement du Québec et Vélo Québec. L'ancienne emprise du CN est utilisée, puis le centre-ville, le pont Mackenzie et l'avenue Melbourne direction Sud. L'avenue Melbourne direction Nord (route 143 vers Drummondville) est un second axe principal potentiel pour l'expansion du réseau.

La Ville est consciente que cette infrastructure, d'utilisation saisonnière, constitue néanmoins un apport supplémentaire à la consolidation de la vocation récréo-touristique reconnue de la Ville.

Les autres réseaux récréatifs

Il n'y a pas proprement dit de réseau de motoneige et de VTT sur le territoire de la ville. Par contre, le réseau régional de motoneiges traverse la ville. La Ville autorise un corridor de circulation de l'ancienne gare vers l'intersection de la rue Craig avec la route 116 via les rues Principale, King et 7^e Avenue. Cela permet la jonction du circuit provenant de Valcourt via le point de la 116 et, par la suite, utilisant le corridor de l'ancienne voie ferrée du CN vers Victoriaville.

Les réseaux majeurs de transport d'énergie et de communication

On retrouve sur le territoire de la Ville de Richmond un poste de transformation d'électricité de 49-25 kV près du parc industriel. Le schéma nous signale qu'il est possible que ce poste soit remplacé éventuellement par un poste 120 kV. On doit donc être prudent avec les usages autorisés à proximité.

Finalement, les réseaux de communications sont représentés par le réseau téléphonique traditionnel et le réseau de câblodistribution. Il ne semble pas y avoir de projet pour l'implantation de tours pour le téléphone cellulaire sur le territoire de Richmond.

LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT PARTICULIER (voir plan en annexe II)

Le territoire de la Ville de Richmond recèle des lieux présentant un intérêt particulier. Aussi et conformément au schéma d'aménagement révisé, sont identifiés sur le plan numéro URB-02 daté décembre 2006, ci-joint comme annexe II, pour faire partie intégrante du plan d'urbanisme, les territoires suivants :

Les territoires d'intérêt récréo-touristique

Le centre d'art de Richmond (couvent St-Patrice)

Situé au nord de la ville, le long de la rue Principale près de l'église Ste-Bibiane, ce centre d'art était jadis un couvent. Il est aujourd'hui un centre important de diffusion des arts de la scène pour la ville de Richmond et la région.

Le parc Gouin

Ce parc longe la route 116-143. Cet espace boisé de qualité supérieure est davantage un espace naturel, qu'un parc. Il est en attente d'un plan directeur d'aménagement en vue d'une mise en valeur qui prendra compte de ses principales caractéristiques.

Le golf de Melbourne Richmond

Un terrain de golf situé le long de la rue Belmont, au sud de la ville, est en place depuis plusieurs décennies. Ce terrain de golf, de type exécutif permet l'accès facile pour les résidents à ce sport qui gagne de plus en plus d'adeptes.

Le corridor vert

Ce vocable s'applique à la mise en place du réseau de sentier récréatif multifonctionnel dont fait partie la piste cyclable. L'axe principal qui longe la rivière Saint-François au sud de la municipalité, traverse la St-François par le pont Mackenzie, emprunte le corridor du centre-ville jusqu'à l'ancienne gare, puis emprunte, en direction nord, l'ancienne voie ferrée, fait partie de la Route verte lancée en 1995 par le gouvernement du Québec et Vélo Québec.

Le sentier de motoneiges

La MRC du Val Saint-François est doté d'un réseau complet de sentiers de motoneiges avec comme point culminant le circuit J. Armand Bombardier. La Ville de Richmond se trouve sur ce réseau qui traverse notamment la rivière St-François à la hauteur du pont de la route 116-143.

Le corridor bleu de la rivière Saint-François

Bien que ce vocable ne soit qu'à une étape de concept, il importe de considérer la présence de la rivière Saint-François non pas uniquement comme une contrainte au développement (zone inondable, présence obligatoire de pont) mais aussi comme recelant un potentiel récréo-touristique certain.

Aussi, la protection de leurs berges et l'aménagement de leurs rives à des fins d'accessibilité doivent être envisagés globalement. La mise en place d'un parc riverain à vocation de détente et d'activités récréatives extensives sur une portion importante des berges suscite déjà un intérêt certain. Le parc du Souvenir et le débarcadère à bateau sur la rivière Saint-François, constituent assurément une amorce intéressante de la mise en place d'un parc riverain de qualité sur le territoire de la ville de Richmond.

Les territoires d'intérêt historique (patrimonial)

Les éléments d'intérêt historique régional

Trois éléments sur le territoire de la ville ont été reconnus dans le schéma d'aménagement révisé comme représentant un intérêt régional :

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

Les territoires d'intérêt historique local

Le patrimoine architectural de Richmond est très riche en nombre de bâtiments et en variétés. Il témoigne particulièrement du passé industriel, résidentiel et religieux.

Quatre secteurs sont reconnus comme des ensembles patrimoniaux :

- L'avenue de Melbourne

Le centre de l'ancien village de Melbourne est historique et se divise en quatre parties : au nord sur la route 243, plusieurs résidences de deux étages dont trois à toitures d'ardoises, une zone mixte qui regroupe des bâtiments patrimoniaux dont l'ancien hôtel de ville avec toiture d'ardoises, un ensemble de résidences à proximité de la rivière et l'église St-Paul de style néogothique avec sa toiture et surtout son quasi-unique clocher en ardoises (seulement trois clochers en ardoises au Canada selon le centre d'interprétation de l'ardoise). L'église St-Paul abrite le centre d'interprétation de l'ardoise depuis 1997.

- Le quartier Janesville

Situé au nord-ouest du centre-ville, le quartier Janesville est l'un des plus anciens. Il comprend deux éléments historiques d'intérêt régional, l'ancienne gare du CN et le centre d'art de Richmond. L'église Ste-Bibiane est un bâtiment monumental également d'intérêt qui domine l'environnement. Une trentaine de résidences à valeur patrimoniale gravitent autour de ces trois bâtiments principaux. Bâtiment reconnu par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, la gare de Richmond témoigne du rôle de Richmond comme carrefour ferroviaire important. Le premier train entra en gare à Richmond le 18 juillet 1853. La ligne de chemin de fer du Grand Tronc relia Montréal à Portland (USA) via Richmond de 1853 à 1953.

En 1854, une seconde voie ferrée reliant Richmond à Lévis fut implantée. Cette situation de carrefour et de relais ferroviaire est responsable de l'essor de Richmond du milieu du 19^e siècle jusqu'au milieu du 20^e siècle; la gare en est le souvenir. « Exceptionnelle par la qualité architecturale de ses bâtiments », (église Ste-Bibiane, presbytère, Centre d'art), « la place de l'église s'isole dans son contexte par sa situation géographique. Son site élevé en fait un point de repère caractéristique à Richmond », selon une étude du Ministère des affaires culturelles datant de 1982.

Le toit d'ardoises de l'église Ste-Bibiane couvre la plus grande superficie de couverture dans la MRC. Le revêtement de briques caractérise le quartier Janesville, sauf pour la rue McGauran qui expose des revêtements variés : briques, planches horizontales, stuc et pierres. La continuité de la trame des bâtiments patrimoniaux font de ce quartier un site du patrimoine exceptionnel.

- L'ancien quartier anglais

Avec sa quarantaine de bâtiments à valeur patrimoniale, l'ancien quartier anglais regroupe des résidences de prestige avec plus de 90% des bâtiments avec revêtement de briques et plus de 55% de toiture en ardoises.

Les églises « St-Anne's Church (anglicane) » construite en 1884-1885, et « Chalmers United Church (unie) », érigée en 1888, témoigne du caractère anglo-saxon du quartier. Le quartier a conservé sa caractéristique anglo-saxonne par la présence des écoles primaire (St-Francis) et secondaire (Richmond Regional High School) qui desservent la région et du type d'architecture des bâtiments.

La qualité architecturale variée, et la continuité du paysage patrimonial font de ce quartier un site exceptionnel du patrimoine régional.

- L'avenue Cleevemont

Bordée de chaque côté par de grands érables, l'avenue Cleevemont présente une rue résidentielle ancienne où tous les bâtiments compris dans le territoire d'intérêt historique ont un revêtement de briques. Toutefois, deux bâtiments récents se sont insérés dans cette trame patrimoniale.

LES TERRITOIRES PRÉSENTANT DES CONTRAINTES D'AMÉNAGEMENT (voir plan de contraintes d'aménagement en annexe III)

La planification d'un territoire doit également tenir en compte les différentes contraintes physiques et anthropiques pour assurer une organisation du territoire minimisant les risques à la sécurité, la santé ou le bien-être des populations. Aussi, sont identifiés, sur le plan numéro URB-03 daté de décembre 2006, modifié le 19 février 2007, ci-joint comme annexe III, pour faire partie intégrante du plan d'urbanisme, les éléments suivants :

Les contraintes naturelles

La ressource eau constitue à la fois un attrait naturel et un milieu fragile qu'il faut prendre en compte dans la planification des usages à autoriser à l'intérieur et en périphérie. Déjà dans le présent document ce milieu aquatique et ses abords ont fait l'objet d'une identification des potentiels récréo-touristiques. Dans cette section nous allons identifier les aspects contraignants de ce milieu :

Le littoral et les rives des cours d'eau :

La protection adéquate des rives et du littoral est nécessaire afin de maintenir et améliorer la qualité des cours d'eau. Il faut donc prévenir la dégradation et l'érosion en favorisant la conservation de leur caractère naturel lorsqu'il est de mise de le faire et limiter des usages et ouvrages susceptibles de dégrader ce milieu fragile. Toutefois, sur le territoire urbanisé de la ville de Richmond, certains tronçons du principal cours d'eau (rivière St-François) ont fait l'objet de travaux depuis plusieurs décennies déjà qui ont eu pour effet de rendre artificielles des portions importantes de rives (digue et remblai pour la voie ferrée). Ces rives sont maintenant principalement utilisées à des fins publiques ou industrielles du côté nord de la rive et à des fins privées du côté sud de la rive.

Les zones inondables :

Personne ne peut ignorer tous les inconvénients liés à la crue des eaux sur des terrains étant l'assiette de bâtiments et plus particulièrement de bâtiments résidentiels et commerciaux. Malheureusement, par méconnaissance des bâtisseurs ou par complaisance des gouvernements, plusieurs zones inondables connues ont fait l'objet, par le passé, d'implantation de bâtiments sans égard aux inconvénients liés à la crue des eaux. De nos jours, il n'est plus possible d'implanter de nouveaux bâtiments dans ces espaces problématiques du moins pour les zones de grands courants (0-20 ans) sans prendre des mesures de mitigations appropriées. Des normes spécifiques ont été mises en place pour éviter que soit amplifiée l'occupation de ces zones d'inondation à

réurrence 0-20 ans. Pour les zones à réurrence 20-100 ans des mesures d'immunisation sont exigées.

La Ville de Richmond présente des territoires identifiés comme zones à risque d'inondation de réurrence 0-20 ans et 20-100 ans et ils se situent majoritairement le long de la rivière St-François. On en retrouve une aire le long de l'exutoire du ruisseau Doughty qui affecte les propriétés sur le chemin Wilfrid. Finalement, on retrouve une petite section du ruisseau Cushing en arrière-lot des terrains longeant la rue Craig affectée par les inondations.

La section la plus problématique concerne le centre-ville et la construction d'une digue en 1999 est venue régler ce problème récurrent.

Les zones d'érosion :

Deux secteurs sont identifiés et se situent dans la partie sud de la ville (ancien Village de Melbourne) dans des milieux ruraux. Ils sont traversés en leur centre par des ruisseaux. Ces zones présentent une topographie accidentée avec une pente forte et des sols instables.

Les contraintes d'origine anthropique

Certaines réalisations humaines bien que nécessaires représentent, de par leur nature ou leur positionnement géographique, des risques certains à la sécurité, la santé ou le bien-être des populations avoisinantes. Parmi ces réalisations nous comptons sur le territoire de la Ville de Richmond les réalisations suivantes :

Activités industrielles en milieu résidentiel :

Les facteurs de localisation des industries ont beaucoup changé au cours des dernières décennies. La proximité immédiate des matières premières, de l'énergie hydraulique et des travailleurs a fait place notamment à l'accessibilité au réseau routier supérieur, la présence d'infrastructures d'accueil telle l'électricité à haut voltage. La présence de la voie ferrée s'avère de nouveau un atout pour attirer diverses entreprises. C'est principalement pour ces raisons que les parcs industriels ont été constitués et que se regroupent les industries depuis les années 1960. Il faut toutefois comprendre qu'avant 1960, des industries existaient déjà et s'étaient implantées suivant des facteurs propices de l'époque.

D'abord les rapides des ruisseaux où les premiers colons avaient construit un barrage pour y implanter des moulins. Par la suite, c'est la voie ferrée et l'industrie liée à la

construction et à l'entretien des locomotives. Les cours d'eau (énergie et transport) et la voie ferrée (transport) ont constitué des facteurs de localisation primordiaux à cette époque. L'arrivée de la vapeur suivie de la force hydro-électrique remplaça la force hydraulique. On a alors assisté à un certain affranchissement quant à l'énergie et à un éloignement de la rivière. Le parc industriel s'est développé sur le haut du plateau, cette fois à proximité de la route 143 relocalisée et de la route 116.

C'est par la suite l'arrivée de l'autoroute 55 en 1973 du côté sud de la rivière St-François. Cela a favorisé la construction d'un nouveau pont à la même époque en support au pont Mackenzie. Ce nouveau pont a été positionné dans l'axe du nouveau tracé de la route 143.

Cette brève rétrospective des principaux événements historiques met en contexte la présence d'industries dans des quartiers résidentiels. Au départ, c'est l'industrie qui s'est implantée et par la suite les résidences sont venues s'installer immédiatement au pourtour en absence d'une réglementation de zonage appropriée générant avec le temps des problèmes de voisinage (bruit, poussière, visuel).

Ces situations de covoisinage difficile se doivent de faire l'objet de mesures diverses d'atténuation des inconvénients liés à l'activité industrielle. Des règles seront inscrites dans les règlements d'urbanisme pour toutes zones résidentielles adjacentes au parc industriel.

La présence de l'autoroute 55 génère quant à elle des nuisances liées au bruit occasionné par les véhicules circulant à des vitesses élevées. Aussi, pour assurer une quiétude, il est souhaitable de régir l'implantation des habitations à proximité de cette infrastructure de manière à assurer un niveau de bruit acceptable pour les occupants de ces habitations. Cela affecte qu'une infime partie du territoire dans la pointe sud de la ville.

LES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS DE PORTÉE INTERMUNICIPALE

Les équipements et infrastructures destinés à l'usage de la vie communautaire font partie du contenu facultatif du plan d'urbanisme. Les équipements destinés à l'usage de la vie communautaire réfèrent à des équipements à caractère public et collectif, dont la gestion et le financement relève soit de l'état, soit d'une municipalité, soit d'une commission scolaire ou soit d'une régie intermunicipale. Les équipements destinés à l'usage de la vie communautaire s'adressent à un large public. Les équipements et infrastructures communautaires sont présentés par domaine d'activités au tableau suivant :

Tableau 5 : Équipements et infrastructures communautaires

Domaine d'activité	Équipement ou infrastructure	Propriétaire ou gestionnaire
Administration municipale Loisirs et culture	<ul style="list-style-type: none"> • Hôtel-de-Ville • Bibliothèque et centre communautaire • Parc municipal • Aréna • Terrain de balle • Terrain de tennis • Terrains de jeux 	Municipalité Municipalité Municipalité Municipalité Municipalité Municipalité
Communication	<ul style="list-style-type: none"> • Bureau de Poste 	Société canadienne des postes
Culte	<ul style="list-style-type: none"> • Église Sainte-Bibiane • Ste-Anne's Church • Richmond Melbourne United Church of • Salle du Royaume des témoins de Jéhovah 	Fabrique Ste-Bibiane Corporation of Ste-Anne's Church Richmond Melbourne United Church Congrégation des témoins de Jéhovah
Culture	<ul style="list-style-type: none"> • Centre d'art de Richmond • Centre d'interprétation de l'ardoise 	Les amis de la musique Regroupement culturel des vieilles ardoises
Éducation	<ul style="list-style-type: none"> • Écoles du Plein cœur • St-Francis School • Richmond Regional High School 	Commission scolaire des Sommets Commission scolaire Eastern Township Commission scolaire Eastern Township
Santé	<ul style="list-style-type: none"> • CLSC du Val-Saint-François 	Carrefour de la santé et des services sociaux
Sécurité publique	<ul style="list-style-type: none"> • Poste de police 	Sûreté du Québec

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME POUR LE CENTRE-VILLE

Introduction

La Ville de Richmond connaît bien cet outil spécialisé de planification que constitue un programme particulier d'urbanisme communément appelé PPU. En effet, la Ville y a eu recours pour le secteur centre-ville en 1986. La Ville, par le biais de ce programme particulier d'urbanisme du centre-ville, avait mis de l'avant un plan d'interventions physiques concrètes visant à favoriser la revitalisation du centre-ville en misant tout particulièrement sur l'amélioration de l'aspect esthétique du tronçon commercial de la rue Principale et la mise en valeur des équipements et infrastructures destinés à l'usage de la vie communautaire.

Comme ce programme remonte à 20 ans déjà, il y a lieu d'élaborer un nouveau programme particulier d'urbanisme, à la lumière des préoccupations et enjeux d'aménagement contemporains, d'établir des orientations d'aménagement et une stratégie appropriée de même qu'un programme d'actions efficaces. Ce territoire stratégique de développement, que représente le centre-ville, est juxtaposé à d'autres territoires stratégiques d'activités complémentaires que sont les aires résidentielles, publiques et espaces verts au pourtour. La planification et l'organisation physique de l'ensemble de ces territoires sont fortement interreliées. Le positionnement du centre-ville au cœur géographique de ce milieu urbanisé mais désaxé quant aux réseaux routiers de première ligne, lui confère malgré tout un caractère stratégique qui nécessite une attention très particulière. Il est donc impératif d'intervenir prioritairement sur ce territoire en termes d'organisation spatiale.

Il importe, à ce moment-ci, de bien comprendre l'utilité d'un programme particulier d'urbanisme afin d'éviter de lui attribuer de fausses propriétés et une portée démesurée. Un programme particulier d'urbanisme n'est surtout pas un plan de développement économique ou de marketing.

Un programme particulier d'urbanisme (PPU) c'est un plan d'actions publiques et privées, spécifiques qui porte sur un territoire restreint et qui vise, à l'instar du plan d'urbanisme, à favoriser une organisation physique qui répond aux besoins et aspirations de la population. Il se différencie du plan d'urbanisme par la façon plus détaillée de définir les concepts d'aménagement et d'indiquer clairement des mesures de contrôle de l'utilisation du sol, des travaux d'ordre public à réaliser et la mise en place de programmes de réaménagement, de restauration ou de démolition, le cas échéant. Le PPU doit stimuler la réalisation du concept d'aménagement en agissant comme catalyseur auprès des intervenants publics ou privés concernés et intéressés.

Le territoire visé par le PPU : le centre-ville et un terrain municipal sur la rive sud de la rivière Saint-François

D'abord, il importe que l'ensemble des intervenants privés et publics s'entendent sur une perception commune du milieu que l'on appelle le centre-ville de Richmond. La délimitation bien que subjective de ce milieu n'est aucunement arbitraire. Elle résulte de plusieurs types de considérations.

En fait, 3 grandes considérations sont prises en compte :

- a) Le centre-ville est d'abord un lieu historique. C'est habituellement le lieu qui a donné naissance au noyau villageois puis à la ville;
- b) Le centre-ville est aussi un lieu géographique de convergence notamment des axes de transport et où l'on retrouve une grande concentration d'activités;
- c) Le centre-ville est finalement un lieu multifonctionnel qui favorise les contacts, les rencontres et les échanges.

À la lumière des considérations énoncées ci-avant, nous comprenons l'importance de ce milieu pour l'ensemble de la Ville de Richmond et du milieu rural environnant. Le centre-ville constitue en fait le principal lieu favorisant la vie urbaine. Le centre-ville est donc le cœur de la ville. La vitalité du centre-ville est donc primordiale pour l'ensemble de la communauté.

La délimitation du territoire visé par le présent PPU comprend le territoire reconnu comme étant le centre-ville et un terrain municipal situé sur la rive sud de la rivière Saint-François. (Voir plan 1 : Principales caractéristiques).

Le centre-ville inclut tous les terrains situés à l'intérieur du périmètre qui se décrit approximativement à l'aide des noms des voies de circulation comme suit : de la route 116 à la hauteur du point qui enjambe la rivière Saint-François vers le nord-est jusqu'à la rue Gouin, de là vers l'est jusqu'à l'intersection de la rue King, puis vers le sud jusqu'à la voie ferrée et la piste cyclable, de là vers l'est jusqu'à la rue Craig, puis vers le sud jusqu'à la hauteur de la rue du Collège, puis vers l'est jusqu'à la rue Bédard, puis vers le sud-est jusqu'à la rue Principale Sud, de là vers le sud jusqu'à la rue Old Bridge puis vers le sud-est jusqu'à la rivière Saint-François, puis longeant la rive nord de la rivière vers l'ouest jusqu'à la route 116.

Une approche stratégique de planification

Ce nouveau programme particulier d'urbanisme se distingue de celui préparé en 1986 puisque son élaboration s'est faite à partir d'une approche de planification stratégique au lieu d'une approche traditionnelle. Aussi, au lieu de procéder à des inventaires complets, longs et complexes, d'établir des orientations générales et d'énumérer une longue liste de projets, cette approche se base sur 5 volets :

- 1- Une analyse des tendances;
- 2- L'élaboration d'une vision;

- 3- L'établissement d'un diagnostic;
- 4- L'énoncé d'orientations particulières et ciblées;
- 5- La préparation d'un plan d'actions.

Cette façon de faire favorise l'implication des intervenants privés et publics dès le début du processus et tout le long de celui-ci. Dès le début de l'exercice, une rencontre de remue-méninges a été tenue avec notamment des résidents et commerçants du centre-ville, des agents de développement et avec le conseil municipal afin de partager les perceptions quant aux principales caractéristiques en terme de forces et faiblesses du centre-ville. C'est à partir de ces informations que s'est articulé la cueillette d'informations pertinentes et l'analyse des caractéristiques du milieu d'intervention. Les enjeux d'aménagement ont été dégagés à partir de cet exercice puis une vision a été proposée avec en appui un diagnostic identifiant les écarts à combler, donc les cibles visées. Les stratégies ont été par la suite suggérées sous la forme d'un plan d'actions.

Volet 1 : Analyse des tendances

Ce 1^{er} volet permet de jeter un regard à travers 4 thèmes fondamentaux.

a) Le centre-ville, un milieu de vie

Les interventions liées au programme revi-centre au milieu des années 80 étaient une réponse, une réaction et même une contre-offensive des villes avec l'aide gouvernementale pour contrebalancer les fuites commerciales des centre-villes vers les centres commerciaux installés en périphérie près des grands axes routiers ou dans les villes environnantes de taille plus importante.

Pour la majorité des villes ayant eu recours à ce programme d'aide financière gouvernementale, les résultats ont été mitigés car l'exercice de planification s'est résumé presque exclusivement à améliorer les infrastructures physiques du centre-ville comme la réfection des chaussées et trottoirs, l'aménagement de stationnements publics et le remplacement du mobilier urbain et des luminaires.

Bien sûr ce programme particulier d'urbanisme de 1986 a également mis en lumière, et cela est fort important, le fait que le centre-ville ne soit pas uniquement un centre des affaires mais d'abord et avant tout un quartier multifonctionnel intégrant toutes les fonctions urbaines dont la fonction résidentielle. Toutefois, le PPU 1986 pour le centre-ville n'énonçait aucun objectif spécifique se rapportant à l'habitation.

Aujourd'hui, nous sommes au début du 2^e millénaire et les fuites commerciales générées par les centres commerciaux situés en périphérie et les centres commerciaux régionaux sont toujours présentes et sont même accentuées par l'implantation de grandes surfaces communément appelées les « power center ». Ces établissements ont été implantés le long de l'autoroute 410 à Sherbrooke, au voisinage immédiat du Carrefour de l'Estrie. Cette fois-ci, la réponse à ce phénomène ne constitue pas le principal motif conduisant la Ville à préparer un programme particulier d'urbanisme pour le centre-ville.

Le principal motif est simplement lié au fait que le centre-ville constitue le cœur de la ville et le milieu par excellence pour favoriser les contacts, les rencontres et les échanges entre les gens qui y vivent, qui y travaillent, qui viennent chercher les services publics ou privés, y magasiner et s'y divertir. Ce milieu de vie est unique et, en ce sens, les centres commerciaux et les « power center » ne sont en rien comparables car ceux-ci se limitent à une fonction de services commerciaux uniquement.

b) La fonction commerciale, composante essentielle du centre-ville

Bien que le centre-ville soit beaucoup plus qu'un centre commercial, il est évident que le dynamisme de la fonction commerciale et notamment le commerce de détail est essentiel à la vitalité d'un centre-ville. Ce que l'on constate de façon générale dans la majorité des centres-villes depuis le milieu des années 1980, c'est que la fonction commerciale a contribué au succès d'un centre-ville lorsque celle-ci a su se spécialiser et offrir un service personnalisé.

Dans une étude récente, préparé par Karine Vézina, présentée au comité de gestion de la Ville de Richmond sur l'argumentation de l'achalandage sur les principales artères commerciales de Richmond, l'on a comparé le mix commercial du centre de Richmond aux centres-villes québécois les plus dynamiques.

*** Tableau 1 : Comparaison de proportions de types de commerces entre le centre-ville de Richmond et les centres-villes québécois les plus dynamiques**

Types de commerce	Proportion dans les centres-villes les plus dynamiques	Proportion au centre-ville de Richmond ¹	Variation
Restauration et divertissement	de 16% à 21%	13%	de -3% à +8%
Achats réfléchis	de 33% à 42%	36%	de -6% à +3%
Achats semi-courants	de 29% à 34%	44%	de +10% à +15%
Achats courants	de 10% à 15%	20%	de +5% à +10%

*** Tiré d'une étude sur l'augmentation de l'achalandage sur les principales artères commerciales de Richmond, par Karine Vézina, 29 novembre 2004.**

Cette étude conclut que Richmond comprend sensiblement plus de commerces d'achats courants et semi-courants que les centres-villes québécois perçus comme dynamiques. De plus, dans les centres-villes prospères, il s'avère que les produits haut de gamme sont plus fréquents dans les commerces de biens et services semi-courants et réfléchis. Ceci explique que ces derniers soient de plus en plus spécialisés.

c) Des événements publics et privés, effets d'entraînement

Ce milieu géographique, historique et de convergence des activités urbaines favorise les échanges humains. Des événements publics ou privés constituent à coup sûr des moments privilégiés pour fraterniser et maintenir l'intérêt d'occuper pleinement l'espace stratégique que représente le centre-ville. Ces événements constituent des moments forts qui permettent aux citoyens et visiteurs de s'appropriier les lieux pour les humaniser. La cérémonie du Jour du Souvenir et la parade de la Saint-Patrick..., en sont des exemples probants.

d) Des caractéristiques naturelles et anthropiques propres au centre-ville

Un milieu de vie ça se construit. Un paysage urbain ça se construit également. L'édification de ce quartier multifonctionnel s'est d'abord appuyée sur les caractéristiques naturelles soit le ruisseau Cushing qui, par son dénivelé, présentait un potentiel intéressant comme force hydraulique pour l'implantation d'une scierie et d'une meunerie, et bien sûr, la rivière Saint-François qui constituait à l'époque un corridor de communications de premier ordre. L'eau est donc au cœur du

¹ Le total n'égale pas 100% compte tenu que certains magasins offrent plusieurs types de marchandises.

développement de la ville de Richmond. Puis, c'est la construction de la route vers Trois-Rivières et Lévis et le long de la rivière Saint-François, le pont sur la Saint-François en 1847, la venue de la voie ferrée en 1851 et l'établissement progressif de bâtiments de fonctions diverses, commerciales, religieuses, institutionnelles et résidentielles qui ont façonné au fil du temps le paysage urbain actuel.

C'est bien sûr la voie ferrée ou le chemin de fer qui marquera l'histoire de Richmond. Le choix de Richmond pour le tracé de la voie ferrée est lié à un événement simple et inusité ainsi qu'à la persévérance d'individus remarquables. On a qu'à penser que c'est le gagnant de la course de traîneaux de Boston à Montréal, et Portland à Montréal, qui a déterminé le tracé choisi pour la ligne de chemin de fer. On n'a qu'à penser à M.M. Daniel Curian et John Mulvena, qui ont donné du terrain pour s'assurer que la voie ferrée passe à Richmond (site de l'actuelle cour de triage).

Ces quatre thématiques nous permettent de mettre en lumière le principal enjeu d'aménagement. Ce territoire stratégique doit demeurer un endroit distinctif et dynamique qui favorise la rencontre des gens de tous âges que ce soit pour y demeurer, y travailler, y obtenir les services de tout ordre ou s'y divertir.

Volet 2 : Élaboration d'une vision

La mise en commun des perceptions de plusieurs intervenants du domaine privé, public et professionnel de l'aménagement a permis d'identifier une vision des changements attendus pour le centre-ville. Ces changements se résument en 8 principaux items :

- a) Redévelopper les sites jadis occupés par Dyson et Armstrong et Provigo;
- b) Éliminer les usages incompatibles;
- c) Comblers les espaces vacants sur la rue Principale;
- d) Revoir l'éclairage de rue;
- e) Réaménager les aires de stationnements;
- f) Aménager une place publique;
- g) Favoriser la rénovation des bâtiments;
- h) Favoriser la verdure et l'accessibilité à la rivière.

Ces changements énumérés ci-avant ne sont pas classés par ordre de priorités.

Volet 3 : Établissement du diagnostic (forces et faiblesses)

Avant d'établir les orientations d'aménagement et élaborer le plan d'action, il y a lieu de faire le diagnostic des forces et faiblesses ainsi que les opportunités et les contraintes qui vont nous permettre de cibler les interventions aptes à générer les changements attendus.

Ce diagnostic se fera sous deux grandes thématiques soit sous l'angle des organisations interpellées et sous l'angle des caractéristiques du milieu d'intervention.

a) Les organisations interpellées

i) La Ville de Richmond

La Ville de Richmond constitue le principal acteur de cette démarche de planification en tant que législateur, coordonnateur et principal bailleur de fonds publics nécessaires à la mise en œuvre de ce programme particulier d'urbanisme.

Son conseil de ville a par ailleurs clairement signifié au cours des dernières années, son intention d'intervenir sur ce territoire stratégique du centre-ville en formant un comité de gestion, en engageant un gestionnaire avec le programme rue Principale, en mettant en place des programmes d'aide à la rénovation des façades et enseignes en souscrivant au programme renouveau urbain et en annonçant la confection d'un nouveau PPU. Il restera au conseil d'établir la part du budget municipal qui sera consacré à la mise en œuvre des différentes interventions pour les prochaines années, selon bien sûr les ressources disponibles.

ii) Les gouvernements provincial et fédéral

Ces gouvernements par le biais de programmes spécifiques constituent également des partenaires privilégiés dans la mise en œuvre du PPU. Que l'on pense aux programmes tels le renouveau urbain, le programme de rénovation Québec et ceux en préparation concernant les infrastructures municipales et l'on voit clairement que ces programmes peuvent constituer des leviers importants pouvant être utilisés pour activer la mise en œuvre du PPU. Il revient bien sûr principalement à la Ville d'exercer son leadership auprès de ces instances en souscrivant, le cas échéant, à ces divers programmes. Déjà, la participation au programme de renouveau urbain témoigne de ce leadership.

iii) Les promoteurs, contracteurs et le simple citoyen

Ces différents acteurs peuvent contribuer par leurs actions (projets de construction, rénovation ou agrandissement) à la mise en valeur du milieu et au maintien d'une qualité du cadre bâti tant recherchée. La conscientisation de ces acteurs est primordiale pour assurer le succès de cette revitalisation de ce milieu de vie.

b) Les caractéristiques du territoire visé par le PPU

I – Les caractéristiques structurelles du centre-ville

Le centre-ville s'articule autour de l'artère principale que représente la rue Principale Nord et la collectrice que représente la rue Craig. La rue Du Collège quant à elle sert d'appui aux rues Principale Nord et Craig et les autres rues sont davantage accessoires. Tout gravite autour des rues Principale Nord, Craig et Du Collège.

Ce qui est particulier pour Richmond, c'est que le centre-ville est situé complètement à l'extérieur du réseau de grande voirie représentée par les routes 116, 143 et 243. Cette caractéristique fait en sorte que pour la Ville de Richmond, l'on ne passe jamais au centre-ville lorsque l'on circule sur les routes numérotées. La circulation de transit ne passe donc pas par le centre-ville. Cela constitue assurément un avantage en termes de circulation beaucoup moins dense mais en même temps cela a pour effet de favoriser l'oubli ou plutôt la méconnaissance des lieux par ces mêmes usagers de ces routes. On est donc plus en présence d'une clientèle dite captive.

Une bonne partie du centre-ville était située en zone inondable jusqu'à l'aménagement d'une digue dans les années 80. Depuis, seules la rive et la cour de triage sont toujours sujettes aux inondations. Cette digue a assurément corrigé une des principales contraintes physiques en termes d'inconvénients pour le centre-ville.

Le centre-ville est riverain de la rivière Saint-François, mais celle-ci est fort peu accessible. La voie ferrée longe la rivière et la rend pratiquement inaccessible. Tous les bâtiments tournent le dos à la voie ferrée et conséquemment à la rivière. Elle est injustement considérée comme une arrière cour sans grande valeur. Seuls, le parc du Souvenir près du pont Mackenzie, la descente à bateaux à la hauteur de la rue Dufferin et l'axe de la rue Old Bridge du côté de la rue rive nord constituent des fenêtres sur cette splendide rivière. Le parc du Souvenir est de dimension restreinte et son aménagement s'est quelque peu improvisé au fil du temps et les autres sites sont peu ou pas aménagés de sorte que l'on n'y retrouve pas un lien homogène et structurant et pourtant!

La cour de triage et la bretelle de service desservant le parc industriel et la gare intermodale créent une rupture dans le cadre bâti qui divise le centre-ville en 2 grandes unités;

- La partie nord entre la route 116 et la traverse à niveau de la voie ferrée avec la rue Principale Nord qui comprend la gare de triage, l'ancienne gare convertie en bâtiment multifonctionnel (restaurant, motel, bureau), l'hôtel de ville logeant également le Bureau de la publicité des droits et la Sûreté du Québec, ainsi qu'une résidence privée d'hébergement et plusieurs résidences multiplex de faible à moyenne densité;
- La partie sud comprend 3 sous-unités dont l'une s'étend de l'intersection de la voie ferrée avec la rue Principale Nord vers l'est jusqu'à la rue Bédard et comprend également la rue Du Collège. C'est le noyau dense du centre-ville où l'on retrouve une concentration forte de commerces de biens et services, ainsi que des logements

souvent situés à l'étage des immeubles. Une 2^e sous-unité concerne la section plus résidentielle du centre-ville soit celle desservie par les rues Cleevemont, Barlow, Coiteux et Craig. On y retrouve également le CLSC et le centre Sainte-Famille. Finalement, la 3^e sous-unité concerne la bande riveraine de la rive nord du pont Mackenzie vers le sud jusqu'à la hauteur de la rue Old Bridge.

II – Les caractéristiques fonctionnelles du centre-ville

Le centre-ville de Richmond bénéficie d'une grande diversité des fonctions essentielles à la création d'un milieu de vie dynamique. Les fonctions résidentielles, institutionnelles et publiques ainsi que commerciales sont fortement représentées. La fonction industrielle y est peu présente et elle est peu significative. Elle est représentée par la cour de triage.

Malgré cette diversité, on remarque l'absence d'une véritable place publique pouvant servir d'assise à des événements publics rassembleurs. À défaut de cette place publique, la rue Principale Nord sert occasionnellement d'espace public ainsi que le parc du Souvenir.

Du point de vue commercial, on retrouve peu d'hôtellerie et l'hébergement commercial qui va de paire à l'exception du Motel de la Gare. Cela représente certainement une lacune pour le centre-ville. Quant au mix commercial du centre-ville, une étude récente préparée par Karine Vézina en novembre 2004 confirme que le mix du centre-ville a tout intérêt à se spécialiser dans le haut de gamme.

La fonction résidentielle est belle et bien présente mais elle est davantage concentrée hors de la rue Principale Nord. On la retrouve aussi sur la rue Principale Nord même, mais elle est majoritairement présente aux étages des édifices dont le rez-de-chaussée est occupé généralement par la fonction commerciale. Pour la rue Principale Nord la fonction résidentielle est dominée par du locatif et la qualité du cadre bâti est plutôt moyenne. On retrouve bien sûr 2 résidences pour personnes âgées dont l'une résulte de la conversion d'un ancien hôtel.

Finalement, du point de vue institutionnel, le centre-ville est également bien représenté. On a qu'à nommer l'hôtel de ville, le CLSC, le centre Sainte-Famille pour constater l'apport significatif de cette fonction au centre-ville. Il faut toutefois signaler que l'on retrouve plusieurs autres institutions à proximité du centre-ville; les églises Sainte-Bibiane, Sainte-Anne et Chalmers, les écoles Le Tremplin et Sacré-Cœur et le plateau sportif comprenant le Centre P.E. Lefebvre et le bureau de la MRC du Val Saint-François.

III - Les caractéristiques architecturales et esthétiques du centre-ville

Le territoire de la ville de Richmond recèle 4 secteurs reconnus pour le patrimoine bâti dont un est situé à l'intérieur du centre-ville et les 3 autres au pourtour immédiat.

Le secteur de la rue Cleevemont avec sa trame bâtie résidentielle du début du 19^e siècle, qui malgré quelques modifications a su conserver son authenticité est le secteur situé au centre-ville.

Les 3 autres secteurs en périphéries sont l'ancien quartier anglais sur la Principale Sud du côté sud, le quartier Jamesville également sur la rue Principale Nord, du côté nord du centre-ville et finalement le noyau villageois de l'ancien village de Melbourne de l'autre côté de la rivière via le pont Mackenzie.

Bien que le tronçon de la rue Principale Nord entre la rue Craig et la rue Adam ne soit pas reconnu comme ayant une valeur patrimoniale et historique, nous sommes à même de constater que ce secteur est assez homogène en termes de cadre bâti, quant aux dimensions, aux types architecturaux en présence et en termes de qualité de construction. Plusieurs rénovations effectuées au fil des années ont toutefois été bâclées et ont banalisé l'authenticité des types architecturaux en présence : un mauvais choix de matériaux, un ajout de volume mal intégré, une nouvelle toiture sans lien avec celle d'origine, une fausse façade plaquée, de nouveaux bâtiments dont l'implantation n'a rien à voir avec le milieu d'insertion.... De récentes rénovations sont toutefois assez bien réussies et constituent à coup sûr des exemples probants qu'il est possible de mettre en valeur le caractère propre d'un bâtiment lors de travaux de rénovation.

La réglementation d'urbanisme a été modifiée en 2006 pour couvrir cet aspect qualitatif lié aux travaux de rénovations et des nouvelles constructions au centre-ville. Un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale a été adopté pour ces quatre secteurs. Il faut toutefois reconnaître que dans le cadre du programme d'aide à la rénovation qui s'est terminé en décembre 2004, des critères d'esthétisme étaient pris en compte dans l'évaluation des demandes ce qui a favorisé une certaine intégration.

L'aménagement des terrains et plus particulièrement des aires de transition entre les portes et vitrines des établissements et les trottoirs sont habituellement laissés pour compte. Sauf quelques rares cas, ces surfaces sont simplement aménagées en surface dure sans égard à l'esthétisme ni à la sécurité des utilisateurs (absence de rampe, hauteur des marches non standard, marche pied court...) et sans véritable lien avec le bâtiment desservi et le voisinage immédiat.

Cela a pour effet de banaliser cet espace pourtant crucial qui a pour fonction principale d'inciter et inviter le piéton à entrer dans les établissements adjacents. L'absence remarquée de végétation (arbres, arbustes et fleurs) dans cet espace est symptomatique. De même, plusieurs stationnements privés sont aménagés de façon minimale. On ne retrouve pas de bandes végétalisées séparatives avec le trottoir public et la surface n'est pas pavée.

Finalement, on ne peut passer sous silence, l'espace aérien occupé par l'affichage commercial et la signalisation routière. Bien que l'affichage soit réglementé au zonage pour limiter le nombre et les dimensions et encadrer leurs implantations, collectivement on ne retrouve aucune unité et harmonie dans l'affichage. Il y a notamment des

surnombres, des mauvaises insertions sur le bâtiment, de la surenchère et de la compétition pour attirer l'attention.

Quant à la signalisation publique, notamment sur les stationnements, on constate que celle-ci n'est pas efficace, peu visible et démodée. On doit toutefois constater que les panneaux signalétiques implantés près de l'intersection Craig et Principale Nord et Sud sont de grande qualité. Leur environnement immédiat ne leur assure toutefois pas une visibilité adéquate.

La mise en vigueur du règlement sur le PIIA vise à remédier à ces lacunes lors des rénovations, des agrandissements et d'ajout de nouveaux bâtiments.

c) Analyse urbanistique

De façon générale et concertée avec les participants à la réflexion, il a été identifié les éléments forts et les éléments faibles de ces caractéristiques. Aussi, nous retenons comme éléments forts :

- L'échelle humaine du centre-ville;
- La présence marquée de la fonction résidentielle;
- La mixité des commerces présents;
- Le gabarit général des bâtiments de même ordre;
- L'effort senti de préserver les caractéristiques des bâtiments dans plusieurs rénovations récentes;
- L'effort senti d'améliorer le domaine public par la plantation, l'affichage public et l'éclairage de rue;
- La présence d'une piste cyclable reliant le réseau régional en direction de Sherbrooke et Québec;
- La présence d'un patrimoine naturel en occurrence la rivière Saint-François;
- La présence du pont Mackenzie qui relie l'ancien village de Melbourne au cœur du centre-ville.

On relève également des éléments faibles :

- Le centre-ville est en retrait des principaux axes routiers (routes 116, 143 et 243);
- Le cadre bâti vieillissant a été souvent banalisé par des rénovations qui ne tenaient pas compte des caractéristiques architecturales propres au bâtiment et à l'environnement immédiat (mauvais choix de matériaux de revêtement extérieur, ajout de fausses façades...);

- L'état général moyen des bâtiments;
- Des insertions inappropriées et irrespectueuses du milieu d'insertion (ex. : supermarché Maxi);
- Des ruptures fréquentes dans la trame bâtie de la rue Principale Nord (lots vacants, bâtiments en retrait);
- Les aires publiques défraîchies et absence d'une véritable place de rassemblement (place publique);
- La présence d'usages indésirables, créant des inconvénients de voisinage (bar de danseuses, dépôt de gravier, camionnage...);
- Présence de la voie ferrée et la gare de triage qui limite l'accessibilité à la rivière.

Volet 4 : Orientations d'aménagement ciblées (stratégie)

La stratégie retenue pour le secteur centre-ville dans ce programme particulier d'urbanisme, compte tenu des tendances observées, des changements recherchés (vision), du diagnostic effectué (forces et faiblesses) consiste à consolider le centre-ville en misant sur le renforcement de ce pôle d'activités multifonctionnelles (commerciales, administratives, culturelles et résidentielles). Cette stratégie s'appuie sur 6 lignes directrices ciblées :

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).

La mise en œuvre de ces stratégies et ces orientations ciblées s'appuie sur :

- a) Une approche basée sur des interventions physiques, publiques et privées ciblées;
- b) Un leadership partagé avec les différents intervenants du milieu;
- c) Un meilleur contrôle de l'utilisation du sol.

Les interventions physiques visent des éléments sur les domaines publics et privés et sont basées sur une approche design. Ainsi, des interventions virtuelles à partir de photographies et des concepts préliminaires sont conçues pour une meilleure compréhension et pourront servir de guide de référence. Quant aux interventions d'ordre réglementaire normatif ou incitatif, elles sont décrites en lien avec les objectifs et résultats souhaités.

Le plan 2 (Concept d'aménagement), indique les principales interventions physiques proposées pour le centre-ville en lien avec les orientations d'aménagement ciblées décrites précédemment.

Aussi, trois aires de redéveloppement sont identifiées. La 1^{ière} aire concerne la bande riveraine du parc du Souvenir jusqu'à la hauteur de la rue Old Bridge. La 2^e aire a trait à l'ancien site du concessionnaire automobile Dyson et Armstrong dont les locaux sont occupés par différents occupants et la 3^e aire concerne, l'ancienne épicerie Provigo, dont les locaux sont actuellement vacants.

Ces trois aires sont situées au cœur du centre-ville. Ces secteurs sont stratégiques et leur redéveloppement est fortement souhaité. Dans le premier cas, soit la bande riveraine

comprise entre le chemin Craig, la rue Principale Sud, la rue Old Bridge et la rivière Saint-François qui comprend le parc du Souvenir et une descente à bateau peu ou pas aménagée et sans véritable plan concept intégré pouvant guider les interventions au fil des prochaines années.

Quant à l'immeuble de l'ancien garage automobile, son implantation est totalement incompatible avec la trame bâtie avoisinante du centre-ville. Une transformation de cet ensemble en un complexe multifonctionnel avec comme priorité de combler l'espace en cour avant par un agrandissement adapté au cadre bâti de la rue est visée. On pourrait également envisager comme alternative à un agrandissement du bâtiment, un réaménagement de la cour avant en incorporant le long du trottoir municipal une placette linéaire publique.

Finalement, pour le site de l'ancien Provigo, le bâtiment en présence résulte de transformations successives qui ont conduit à une unification de bâtiments sans intégration architecturale et fonctionnelle. Le cadre bâti général de cet immeuble est de piètre qualité et une évaluation professionnelle est souhaitable pour confirmer l'absence de potentiel de réfection et de réutilisation de ce bâtiment.

Trois sites ont été évalués pour la création d'une future place publique. En plus de deux aires décrites ci-avant, comme aires de redéveloppement soit l'ancien site Provigo et l'ancien site Dyson et Armstrong, s'ajoute un 3^e site près de la digue, la bretelle de la voie ferrée, la rue Principale Nord et la piste cyclable.

Le concept d'aménagement proposé a retenu le site de l'ancien Provigo, pour la création d'une véritable place publique. Cette place publique est une des pierres angulaires de ce PPU car cet équipement public contribuera à favoriser le volet social laissé pour compte actuellement au centre-ville. Cette place sera multifonctionnelle. Elle se veut un endroit qui puisse servir à une pléiade d'activités à caractère culturel, communautaire et même de détente. (voir plan 3 :Concept virtuel d'aménagement, place publique centrale)

Cet emplacement retenu parmi les différents sites étudiés est particulièrement intéressant, car il est géographiquement très centralisé. De plus, ce projet de place publique est lié à une opération urbanistique majeure publique-privée qui mise sur un apport de nouveaux locaux commerciaux et d'habitations qui permettront de renforcer l'offre au centre-ville. Les deux autres sites qui n'ont pas été retenus pour l'aménagement de la place publique sont toutefois retenus pour des aménagements d'appui (voir plan 2). Aussi, sur le site de l'ancien Dyson et Armstrong, un sentier polyvalent (largeur de 20 m) pourrait être aménagé pour relier la digue à la rue Principale Nord. Cette digue est quant à elle aménagée en piste polyvalente qui reliera le 3^e site près de la piste cyclable plus au nord.

Le plan concept indique plusieurs autres interventions afin de favoriser la revitalisation du centre-ville. Le plan concept signale que certains tronçons de rue sont à juste titre considérés comme principaux et d'autres sont secondaires et servent plutôt d'appui. Le quadrilatère formé des rues Principale Nord, Craig, Du Collège et Adam sont les principaux tronçons. La rue Principale Nord, de la rue Adam jusqu'à la route 116, la rue Craig, de l'intersection avec la rue Du Collège jusqu'à l'intersection de la rue Gouin et la rue

Principale Sud, de l'intersection avec la rue Craig jusqu'à la rue Bédard, constituent les tronçons d'appui.

La concentration des activités et la densité d'occupation des terrains sont les principaux critères ayant permis cette classification. Les propositions d'intervention comme le traitement des seuils, l'opération esthétique des arrière-cours, le renforcement de la plantation linéaire structurante et l'aménagement de la digue prennent en considération l'importance des différents tronçons.

Le plan concept d'aménagement met aussi en lumière un carrefour de convergence unique de 4 types de voies de communication; ferroviaire, routière, cyclable et piétonne.

Ce lieu pourrait faire l'objet d'un aménagement symbolique par la mise en place d'un panneau signalétique ou table d'observation relatant la contribution historique de la présence marquante de la voie ferrée pour la ville de Richmond et la région : le « rond-house », la cour de triage, le type de char, l'importance de ces structures dans l'économie de l'époque. Ce point d'intérêt historique permettrait de lier la partie nord du centre-ville à la partie sud.

On retrouve également sur le plan concept une intervention jugée prioritaire visant à revoir l'aménagement du parc commémoratif (parc du Souvenir). Ce réaménagement doit prendre en compte l'aménagement de la digue et la présence de la rivière. Certaines pistes pourraient être aménagées pour descendre à la rivière et des espaces pour pratiquer la pêche pourraient y être aménagés. Ce réseau pourrait intégrer la descente à bateau à la hauteur de la rue Dufferin du côté sud et poursuivre l'aménagement jusqu'à la hauteur de la rue Old Bridge. Un pavillon multifonctionnel pourrait y être implanté et un panneau signalétique pourrait relater la présence jadis d'un pont de bois couvert à cet endroit. Ce plan intégré de cette bande riveraine sur la rive nord devra également intégrer le terrain municipal du côté sud dans l'ancien village de Melbourne.

Volet 5 : Plan d'actions

Le plan d'actions vise la concrétisation des buts fixés. Il s'agit d'un nombre limité d'actions marquantes retenues pour les partenaires qui sont conviés à la réalisation du plan stratégique. Ces actions marquantes devront être accompagnées par des conditions de faisabilité mises en évidence par l'identification de paramètres de réalisation retenus : coûts, partenaires, porteur de dossier, l'échéancier, le financement...

Ce plan d'actions se décrit sous les volets planification, contrôle et intervention.

- a) Pour le secteur centre-ville, l'orientation retenue est de rendre le centre-ville plus dynamique et convivial et accroître son rayonnement culturel. La mise en œuvre de cette orientation s'appuie sur plusieurs objectifs, qui sont au nombre de 6. Pour chacun de ces objectifs sont énumérées des actions spécifiques en matière de planification, de contrôle et d'interventions.

1- Renforcer la cohérence et le caractère d'ensemble du centre-ville

En matière de planification :

1P1 Identifier les terrains vacants et vagues ou dont l'utilisation actuelle n'est plus souhaitée et promouvoir leur développement ou redéveloppement;

1P2 Établir un concept définitif de la place publique proposée qui s'inspire du design montré en annexe et qui prend en considération le caractère distinctif à lui donner en harmonie avec ceux du milieu d'insertion dans lequel il s'inscrira;

1P3 Évaluer la place de la fonction résidentielle au centre-ville, son évolution au cours de la dernière décennie, la qualité des logements et son potentiel de développement.

En matière de contrôle :

1C1 À l'aide de la réglementation traditionnelle (zonage) mieux contrôler les usages dans les différentes aires ciblées par le concept d'aménagement pour implanter les structures distinctives et utiliser, le cas échéant, un programme d'acquisition d'immeuble ou autres mécanismes légaux (ex. : réserve);

1C2 Utiliser, le cas échéant, un règlement spécifique sur les projets particuliers (PPCMOI) ou usages conditionnels pour favoriser le redéveloppement spécifique de ces terrains dont l'usage est dérogatoire ou des terrains situés dans des aires de redéveloppement.

En matière d'intervention :

1I1 Établir un programme de plantation des arbres le long des principaux tronçons et des tronçons secondaires et prioritairement aux endroits ciblés sur le plan concept;

1I2 Aménagement de la place publique prévu au plan concept;

1I3 Établir un programme incitatif à la rénovation, ou au redéveloppement des édifices à logements et au maintien du logement de qualité;

1I4 Établir une surtaxe spéciale sur les lots vacants pour favoriser leur développement.

2- Assurer une qualité supérieure d'intervention sur le cadre bâti, l'aménagement des terrains et le domaine public

En matière de planification :

2P1 Effectuer une étude de caractérisation du cadre bâti et une évaluation du potentiel de restauration pour retrouver l'authenticité des bâtiments.

En matière de contrôle :

2C1 Bonifier le règlement de PIIA, afin de permettre un encadrement encore plus efficace visant la réfection des bâtiments recelant un potentiel de restauration pour retrouver leur authenticité.

En matière d'intervention :

2I1 Produire un document d'information sur le potentiel de restauration des bâtiments présentant un intérêt architectural lié à leur authenticité;

2I2 Établir un programme d'aide à la restauration visant à retrouver l'authenticité du bâtiment en lien avec l'étude de caractérisation;

2I3 Prolonger et bonifier le programme municipal de rénovation de façades.

3- Atténuer les nuisances liées aux usages comportant des inconvénients

En matière de planification :

3P1 Planifier de la plantation spécifique le long de la rue Principale, et le long de la cour de triage, privilégiant les zones identifiées au plan concept.

En matière de contrôle :

3C1 Par le biais du zonage, rendre dérogatoire les usages discordants et les implantations inadéquates pour favoriser leur extinction, limiter leur expansion et favoriser leur remplacement par des usages conformes.

En matière d'intervention :

3I1 Élaborer un programme de démolition des bâtiments accessoires vétustes dans les cours arrière et favoriser la plantation d'arbres.

4- Assurer un meilleur accès à la rivière Saint-François

En matière de planification :

4P1 Établir un concept intégré d'aménagement des berges sur la rive nord comprenant le parc du Souvenir notamment, afin de permettre une meilleure accessibilité et l'implantation d'un pavillon multifonctionnel;

4P2 Établir un concept intégré d'aménagement des berges sur la rive sud en complémentarité avec le plan concept de la rive nord (4P1) comprenant également un pavillon multifonctionnel.

En matière d'intervention :

4I1 Aménager les bandes riveraines nord et sud, progressivement selon les ressources disponibles, conformément aux plans concepts établis en 4P1 et 4P2;

4I2 Acquérir par opportunité l'immeuble de la cantine sur la rue Principale Sud lorsque cet établissement fermera ses portes, démolir cet immeuble et réaménager ce terrain.

5- Favoriser l'émergence d'une identité propre à Richmond avec comme élément de base « une touche d'Irlande et son histoire »

En matière de planification :

5P1 Effectuer une étude de caractérisation de l'affichage commercial et proposer un concept d'affichage adapté au milieu d'insertion en respect des caractéristiques architecturales des bâtiments sur lesquels seront installées ces enseignes et qui vise à offrir une unité d'ensemble;

5P2 À partir des croquis concepts montrés en annexe, établir pour chaque intervention une architecture apte à constituer un patrimoine distinctif pour le centre-ville.

En matière de contrôle :

5C1 Bonifier le règlement de PIIA pour l'installation des enseignes en établissant des critères d'évaluation pour assurer la mise en place du concept issu de l'étude de caractérisation;

5C2 Établir une disposition au règlement de zonage qui force la mise à la norme de toutes les enseignes dérogatoires dans un délai imparti;

5C3 Par voie incitative ou réglementaire, exiger que le mobilier urbain privé s'agence au mobilier public (ex. : demander un permis et utiliser le PIIA);

En matière d'intervention :

5I1 Implanter un panneau signalétique faisant office de repère historique (importance du train pour Richmond) au point de convergence identifié au concept d'aménagement;

5I2 Mettre en place de nouveaux luminaires et mobiliers urbains sur la rue Principale Nord (en cours).

6- Accroître les interactions entre les commerces, le domaine public et les autres activités

En matière de planification :

6P1 Établir des concepts types d'aménagement des seuils privés;

6P2 Évaluer les mesures pouvant être prises pour mieux sécuriser les piétons et les cyclistes;

6P3 Planifier l'aménagement de la digue pour créer un lien entre la piste cyclable et le cœur du centre-ville.

En matière de contrôle

6C1 Par voie incitative ou réglementaire, exiger que l'aménagement des seuils privés se distingue des trottoirs publics (ex. : demande un permis et utiliser le PIIA).

En matière d'intervention :

6I1 Produire un document d'information promotionnelle auprès des clientèles ciblées;

6I2 Développer des thématiques spécifiques de décorations lors d'événements particuliers (décoration des fêtes, la fête de la Saint-Patrick, le tournoi Mousquiri, le festival de l'auto ancienne...) en partenariat avec le privé;

6I3 Prévoir un tracé sur rue pour les cyclistes utilisateurs du réseau existant afin de donner accès au plateau sportif sur la rue Gouin;

6I4 Aménager la digue, tronçon montré au plan concept (sentier, plantation...);

6I5 Prévoir des supports à vélo à des endroits stratégiques au centre-ville.

PLANS 1, 2 ET 3

4^E PARTIE, LES MOYENS DE MISE EN OEUVRE

LES MOYENS RÉGLEMENTAIRES

Comme le plan d'urbanisme est d'abord et avant tout un aperçu d'un programme visant à régir l'utilisation du sol des terrains de la ville, il contient donc des énoncés de politiques plutôt que des dispositions normatives. Ces énoncés de politiques formulent des propositions relatives à l'aménagement futur qui constituent un cadre d'intervention et un outil de planification. Ce plan d'urbanisme doit donc être complété, comme l'exige la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, par des règlements plus précis et détaillés soit les règlements de zonage, lotissement, de construction, permis et certificats et les conditions d'émission des permis de construction lesquels appliquent les objectifs donnés dans le plan d'urbanisme et évidemment ceux donnés par le schéma d'aménagement régional. D'autres règlements d'urbanisme comme les règlements de plan d'aménagement d'ensemble (PAE), les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) et, depuis juin 2002, les règlements portant sur les usages conditionnels et les projets particuliers, de même que les règlements sur les ententes sur les travaux municipaux, les citations de site du patrimoine et la démolition, viennent compléter les outils de mise en œuvre de type réglementaire mis à la disposition de la Ville.

Le règlement de zonage

Ce règlement d'urbanisme est celui qui traduit de la façon la plus concrète et significative les objectifs du plan d'urbanisme. Aussi, en divisant le territoire en zones et en y déterminant les usages et constructions qui y sont permis ou prohibés, le règlement de zonage met en application les objectifs du plan quant à l'organisation spatiale.

Il traduit le plan des grandes affectations du sol et la densité d'occupation en exprimant clairement les usages qui y sont favorisés et autorisés. Par le biais de ce zonage également, il en résulte que certaines activités existantes ne correspondent plus aux vocations souhaitées et deviennent, par le fait même, dérogatoires. Il devient clair que par ce fait il est signalé que la disparition de cette activité à cet endroit est souhaitée. La règle du droit acquis s'appliquera alors à cette activité.

Il est donc facile de comprendre l'importance qu'a revêtu l'exercice de révision du plan de zonage autant dans le découpage des zones que dans l'identification des usages qui y sont permis et ceux qui y sont prohibés. Cet exercice a été effectué soigneusement avec la participation des représentants municipaux et a fait l'objet de vérifications subséquentes.

De façon générale, cette révision du zonage permettra :

- Un ajustement des limites de zone pour mieux refléter des regroupements plus homogènes;
- Une diminution importante du nombre de zones;
- Un traitement individuel de chaque zone en termes d'usages permis et de normes d'implantation;
- Une meilleure ségrégation des usages par l'utilisation d'un zonage par grille;
- Une limitation de l'étalement commercial le long des principales artères ;
- Une consolidation de la fonction industrielle dans le parc industriel existant et à son pourtour immédiat;
- Une limitation des possibilités d'expansion des bâtiments et immeubles industriels situés au cœur de quartiers résidentiels ;
- Une consolidation et une reconnaissance des immeubles à vocation institutionnelle et des immeubles à vocation récréo-touristique;
- Une prise en considération du potentiel architectural du cadre bâti patrimonial;
- Une reconnaissance des aires agricoles;
- Une prise en considération de la présence de contraintes d'aménagement.

De plus par l'élaboration de dispositions relatives à l'affichage commercial, la plantation et l'abattage d'arbres, par la protection des rives, l'implantation des clôtures et des haies, l'éloignement entre les usages moins compatibles, l'exigence de stationnement hors rue pour les différents usages et des normes relatives aux matériaux de revêtement extérieur, le zonage met en place des mesures qui viennent assurer un seuil minimal de qualité pour l'ensemble des interventions relatives à ces items. Le cadre physique dans lequel œuvre la population tantôt à la maison, tantôt au travail ou en accomplissant des activités liées à l'éducation, au loisir, à la culture et aux diverses obligations d'achats de produits et services, sera nécessairement de meilleure qualité.

Le règlement de lotissement

Ce règlement contribue également bien que dans une moindre mesure mais de façon significative à une organisation adéquate de l'espace. Ce règlement permet avant même l'implantation des bâtiments, d'organiser l'espace de façon telle que le développement y soit harmonieux. Ce règlement vise essentiellement à encadrer l'intervention de tous les spécialistes du morcellement et de l'occupation du terrain.

Aussi, par l'exigence de normes de dimensions minimales qui tiennent compte tantôt de l'existence ou l'absence de réseaux d'aqueduc ou d'égouts, tantôt de la proximité des cours d'eau, tantôt de la nature même de l'usage auquel est destiné le terrain à bâtir, le règlement de lotissement contribue à mettre en œuvre les intentions de la Ville en matière de densité d'occupation.

Finalement, ce règlement de lotissement dicte des normes concernant la dimension des rues ainsi que des mesures sur leur tracé et leurs caractéristiques.

Le règlement de construction

Ce règlement quant à lui, par ses exigences minimales en matière de sécurité dans l'ordonnance et l'assemblage des matériaux lors d'une construction, contribue à assurer aux citoyens et citoyennes une qualité de construction apte à leur procurer un milieu de vie sécuritaire tant sur les lieux de résidence qu'au travail ou tout autre lieu utilisé pour toutes les autres activités.

Les règlements de permis et certificats et sur les conditions d'émission des permis de construire

Ces règlements d'ordre administratif ont une portée fort significative, car c'est par ces règlements qu'est exigé de la part de tout intervenant sur le territoire qu'il soit du domaine privé ou public, qu'il obtienne avant d'amorcer des travaux de quelque nature que ce soit visés par les règlements d'urbanisme, un permis ou certificat à cet effet. Ce contrôle au préalable permet d'exercer un suivi sur l'ensemble des interventions. Ces règlements établissent toutes les modalités relatives à l'obtention de ces autorisations d'exécution.

Le règlement de plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)

Ce règlement d'urbanisme est complémentaire aux règlements de base que représentent les règlements de zonage, lotissement, construction et sur les permis et certificats. Il vise à assurer pour des secteurs déterminés, une qualité d'intervention supérieure sur les immeubles lors d'une construction, d'un agrandissement, d'une transformation ou une rénovation. Pour la ville de Richmond, certains secteurs sont déjà couverts par ce type de règlement notamment le centre-ville et les quatre ensembles patrimoniaux, afin de s'assurer que chaque intervention sur le cadre physique contribue de façon significative à fournir une plus-value à chacun de ces milieux. Ce type de règlement contribue grandement au maintien d'un paysage urbain attrayant et significatif.

Le règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE)

Ce type de règlement peut s'avérer fort utile pour des territoires stratégiques de développement ou de redéveloppement pour lesquels une planification détaillée de la part de la Ville dans l'immédiat n'est pas souhaitable. Aussi, la Ville indique clairement ses intentions quant à la vocation future à donner à ce site et laisse le soin au promoteur de faire des propositions détaillées de développement lesquelles seront évaluées par la Ville à partir de critères prédéterminés par le règlement de PAE. La Ville n'entend pas utiliser cet outil pour l'instant.

Les trois nouvelles techniques en matière de contrôles des usages

Depuis juin 2002, les municipalités peuvent utiliser deux nouveaux règlements que sont les usages conditionnels et les projets particuliers ainsi que le contingentement des usages dans le règlement de zonage. Ces nouveaux pouvoirs élargissent la gamme d'outils disponibles en matière de gestion des occupations du sol en offrant un complément de souplesse pour adapter le développement urbain et pour faciliter la mixité des activités dans une optique de complémentarité. La Ville entend utiliser ces techniques au besoin.

Le règlement sur les ententes sur les travaux municipaux

La Ville possède déjà un tel règlement pour assurer un meilleur contrôle des développements comprenant notamment des rues projetées destinées à des fins publiques.

Le programme particulier d'urbanisme (PPU)

Ce type d'instrument fait partie du plan d'urbanisme et constitue pour la Ville une occasion de préparer, pour un territoire stratégique de développement ou de redéveloppement, un programme détaillé des actions à prendre pour en assurer sa réalisation. La Ville de Richmond a fait préparer en 2005 un projet de PPU pour son centre-ville et celui-ci est inclus dans le présent règlement.

Règlement sur le site du patrimoine

Bien que ce type de règlement soit issu d'un pouvoir conféré par une autre Loi que celle sur l'aménagement et l'urbanisme en occurrence celle sur les biens culturels, il en demeure pas moins que ce type de règlement est un outil privilégié de reconnaissance et de protection d'immeuble représentant une valeur historique et patrimoniale indéniable pour la collectivité. La Ville a utilisé cet outil afin de reconnaître le Centre d'interprétation de l'ardoise en 2005.

Le règlement sur les démolitions

Cet outil permet à la Ville de contrôler les démolitions pour éviter que soient démolis certains bâtiments sans justification et que soit planifiée adéquatement la réutilisation des terrains ainsi libérés. La Ville entend se doter d'un tel règlement en temps opportun.

AUTRES MOYENS

Plusieurs moyens autres que réglementaires sont également utiles et nécessaires à la mise en œuvre du plan d'urbanisme. On n'a qu'à mentionner toutes les interventions publiques ou privées qui se produisent ou se produiront sur le territoire (nouveaux bâtiments, rénovations, infrastructures...) pour se rendre compte que cette mise en œuvre sera le résultat des multitudes d'actions concertées de la part du domaine public et privé. Pour le domaine municipal, la préparation et l'adoption du plan triennal d'immobilisation constituent certes un moment privilégié pour mettre en œuvre plusieurs aspects du plan d'urbanisme.

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent règlement entre en vigueur, conformément à la loi.

ADOPTÉ À RICHMOND (QUÉBEC) Ce 20^e jour d'août deux mille sept (2007).

MAIRE

SECRÉTAIRE-TRÉSORIER

Je, Guy-Lin Beaudoin, secrétaire-trésorier de la Ville de Richmond, certifie, par la présente, que le présent règlement est une vraie copie de l'original passé à la date ci-haut mentionnée. L'original étant gardé au Bureau de la Ville.

GUY-LIN BEAUDOIN
SECRÉTAIRE-TRÉSORIER

ANNEXES CARTOGRAPHIQUES (Règl. 247)

I AFFECTATIONS DES SOLS (URB-01)

II TERRITOIRES D'INTÉRÊT PARTICULIER (URB-02)

III TERRITOIRES DE CONTRAINTES D'AMÉNAGEMENT (URB-03)