

RÈGLEMENT DU PLAN D'URBANISME

Règlement # 105-2005 (Mai 2004)

Comprend les règlements d'amendement :

Août 2007 : # 138-2006 (M.J. 2)

Mai 2009 : # 213-2009 (M.J. 10)

Novembre 2009 : # 222-2009 (M.J. 12)

Novembre 2010 : #242-2010 (M.J. 15)

Septembre 2011 : #257-2011 (M.J. 18)

Avril 2012 : #264-2011 (M.J. 19)

Janvier 2014 : #302-2013, #304-2013 (M.J. 27)

Avril 2014 : #313-2014 (M.J. 29)

Août 2019 : #400-2019 (M.J. 35)

VILLE DE WINDSOR

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	5
L'HISTORIQUE DE L'URBANISME À WINDSOR	5
INTRODUCTION	6
Contexte d'intervention	7
La nouvelle Ville de Windsor, un territoire stratégique pour la MRC	8
Windsor au cœur du concept d'aménagement	9
1^{ÈRE} PARTIE, ÉTAT DE LA SITUATION	11
LA GÉOGRAPHIE-PHYSIQUE	11
LA GÉOGRAPHIE HUMAINE	12
LES CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES	12
ORGANISATION SOCIALE	14
2^E PARTIE	15
CONSTATS, PRÉOCCUPATIONS ET ENJEUX D'AMÉNAGEMENT	15
CONSTATS	15
Pour le territoire du secteur Saint-Grégoire-de-Greenlay	15
Pour le territoire du secteur Windsor	18
PRÉOCCUPATIONS D'AMÉNAGEMENT	22
Des préoccupations d'aménagement qui s'inscrivent dans le sillon de celles énoncées aux premiers plans d'urbanisme mais d'une portée à la fois plus large et spécifique	22
ENJEUX D'AMÉNAGEMENT	23
3^E PARTIE, LE PLAN PROPOSÉ	25
LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT	25
Améliorer le cadre naturel et le milieu bâti afin d'assurer une meilleure qualité de vie	25
Favoriser la diversification de la fonction industrielle et favoriser la création d'emplois locaux pour les citoyens	26
Assurer un milieu de vie plus sécuritaire	27
Permettre le développement de toutes les fonctions urbaines pour consolider le rôle de centre urbain régional de Windsor et répondre aux besoins des populations locales et régionales tout en assurant un bon voisinage entre ces différentes fonctions	28
Restreindre les usages non agricoles en zone verte à des secteurs déjà définis (îlots déstructurés et terrain de 10 ha admissible) et mieux gérer l'implantation des usages agricoles contraignants à proximité du périmètre d'urbanisation	28
LES GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET LES DENSITÉS D'OCCUPATION	29
Le réseau routier	32
Le réseau ferroviaire	35
Le réseau cyclable	35
Les réseaux majeurs de transport d'énergie et de communication	36
Les territoires d'intérêt récréo-touristique	36

Version administrative	
Les territoires d'intérêt historique (patrimonial)	38
LES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS DE PORTÉE INTERMUNICIPALE	41
4^E PARTIE, LES MOYENS DE MISE EN OEUVRE	43
LES MOYENS RÉGLEMENTAIRES	43
AUTRES MOYENS	47

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

RÈGLEMENT N^o 105-2005
Règlement du plan d'urbanisme

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 94-2004 a été jubé non-conforme aux objectifs du schéma et aux dispositions du document complémentaire par la MRC du Val-Saint-François et que la Ville de Windsor doit adopter un nouveau règlement qui remplace le règlement de zonage afin d'assurer cette conformité ainsi qu'un nouveau règlement relatif aux plans d'implantation et intégration architecturale (PIIA) ;

CONSIDÉRANT QUE la Ville de Windsor doit également, en plus de remplacer le règlement de zonage, réadopter, sans modification, le règlement du plan d'urbanisme et 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.

EN CONSÉQUENCE :

Il est proposé par le conseiller Jason S. Noble
Appuyé par le conseiller France J. Bourque

Et résolu à l'unanimité, le maire Louis St-Laurent votant en faveur.

Qu'un règlement de ce conseil portant le numéro 93-2004, soit et est réadopté, sans modification, mais en portant le numéro 105-2005 et qu'il soit statué et décrété ce qui suit, savoir :

AVANT-PROPOS

L'HISTORIQUE DE L'URBANISME À WINDSOR

L'urbanisme fait partie intégrante de la gestion municipale depuis longtemps. Cette tradition a été marquée de plusieurs étapes importantes, dont les plus marquantes sont :

- 1948 : Adoption des premiers règlements d'urbanisme secteur Saint-Grégoire-de-Greenlay ;
- 1968 : Adoption des premiers règlements d'urbanisme secteur Windsor.
- 1989 : Premier schéma d'aménagement régional.
- 1990 : Adoption du premier plan d'urbanisme et révision des règlements d'urbanisme secteur Windsor.
- 1991 : Adoption du premier plan d'urbanisme et révision des règlements d'urbanisme secteur Saint-Grégoire-de-Greenlay.
- 2002 : Entrée en vigueur du schéma d'aménagement régional révisé (9 août)
- 2004 : Unification du plan et des règlements d'urbanisme de l'ancienne Ville de Windsor et de l'ancienne municipalité Saint-Grégoire-de-Greenlay et conformité au schéma révisé.

En révisant son plan d'urbanisme, la nouvelle Ville de Windsor désire, à l'aube du nouveau millénaire, rassembler les forces vives du milieu afin d'établir un consensus sur les enjeux et les défis d'aménagement qui s'offrent et de favoriser la mise en œuvre des interventions porteuses d'avenir pour l'ensemble de la région.

INTRODUCTION

Le plan d'urbanisme est un instrument légal de planification dont le contenu minimal et facultatif est défini clairement dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme adopté en 1978. Aussi, bien que la nouvelle Ville ait déjà des plans d'urbanisme depuis 1990 pour le secteur de Windsor et depuis 1991 pour le secteur Saint-Grégoire-de-Greenlay, elle se doit de les unifier suite au décret de regroupement et de les réviser suite à l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement régional révisé. Cette unification vise à mieux refléter les intentions d'aménagement de la nouvelle entité que représente la nouvelle Ville de Windsor suite au regroupement.

La Loi prévoit un ensemble de mesures guidant la consultation publique sur l'adoption et la révision de ces plans d'urbanisme.

Ce plan d'urbanisme révisé constitue en quelque sorte un point de repère pour l'ensemble des intervenants publics et privés du milieu. Le plan est une synthèse de toutes les réflexions sur l'organisation du territoire en terme d'aménagement et est fonction des principaux défis et enjeux reconnus par le milieu.

À cet égard, il convient de signaler certains principes qui ont guidé la démarche de révision du plan d'urbanisme :

- La révision du plan d'urbanisme n'est pas exclusivement une opération technique ;
- Le plan d'urbanisme sert à engendrer une vision d'ensemble pour tous les intervenants de l'organisation physique y compris le simple citoyen ;
- Le plan d'urbanisme vise à éliminer l'organisation du territoire faite de façon spontanée et dans un contexte de laisser-faire, qui ne tient pas toujours compte des potentiels et contraintes du milieu et de ses capacités financières ;

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 nouvelle Ville de Windsor.

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 ce pouvoir s'exerce de façon partagée entre, les instances gouvernementales, régionale (MRC du Val Saint-François) et municipale (Ville de Windsor) 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 nouvelle Ville de Windsor.

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 leur intervention, organisent et transforment le milieu physique dans lequel la population évolue.

Hiérarchiquement établi par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), le schéma d'aménagement régional constitue pour chaque municipalité la composant, 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 1989. Cet exercice de révision s'est étalé sur une période de 8 ans (1994-2002). Six grandes étapes ont marqué ce processus de révision :

- L'adoption d'un document sur les objets de la révision (octobre 1994);
- L'adoption d'un premier projet de schéma révisé (octobre 1996);
- L'adoption d'un schéma révisé version consultation, 2^e projet (décembre 1997);
- L'adoption d'une version définitive (juin 2000);
- L'adoption d'une proposition de remplacement (octobre 2001)
- L'adoption du schéma révisé (entrée en vigueur 9 août 2002).

Ce dernier schéma révisé contient toutefois des orientations fortement teintées par les exigences exprimées par le gouvernement bien que certaines modifient substantiellement les consensus établis avec le milieu. Il faut se rappeler que la planification du territoire s'exerce de façon partagée entre les différents paliers organisationnels (gouvernement, MRC, municipalité et citoyens) mais de façon hiérarchique.

Chaque municipalité constituant de la nouvelle Ville de Windsor, à l'instar des autres municipalités faisant partie intégrante du territoire de la MRC du Val Saint-François a participé activement à tout ce processus par la préparation d'avis municipaux et les citoyens ont également pu y participer grâce aux différentes assemblées publiques de consultation tenues par la MRC à ce sujet.

L'entrée en vigueur de ce schéma d'aménagement révisé déclenchera la deuxième étape du processus de planification prévu par la LAU soit l'exercice pour chaque municipalité de la MRC de procéder à une révision de leur plan d'urbanisme respectif pour tenir compte des orientations et objectifs du schéma d'aménagement révisé. La nouvelle Ville de Windsor, désireuse de s'assurer que sa planification adoptée en 1990 secteur Windsor, et 1991 secteur Saint-Grégoire-de-Greenlay, reflète toujours ses intentions d'aménagement, a opté pour une révision en profondeur de ce document. Par la même occasion et conformément à la Loi, la Ville va réviser ses règlements d'application que sont notamment les règlements de zonage, lotissement et construction pour s'assurer de leur conformité au plan d'urbanisme révisé et d'une mise en œuvre adéquate des orientations d'aménagement prises dans le plan d'urbanisme révisé.

La nouvelle Ville de Windsor, 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 les principales préoccupations et enjeux d'aménagement. De même le schéma met en perspective l'importance stratégique du territoire de la nouvelle Ville de Windsor pour la MRC.

D'abord nous constatons que l'ensemble du territoire de la MRC est confronté à l'instar de la MRC de la région sherbrookoise mais dans une moindre mesure, à une dualité d'aménagement entre la préservation de la qualité de son environnement et une gestion de la croissance de la population et des besoins qui en découlent.

Le territoire de la MRC, à ce jour, semble s'être accommodé sans trop de problème puisque les éléments dominants du milieu naturel sont préservés et les infrastructures et équipements lourds sont fortement concentrés.

Parmi les thèmes abordés, il y a :

1- La population

On constate une stagnation en terme de croissance de la population depuis 1971 pour l'ensemble de la MRC (à peine 3,5% en 25 ans) et un constat semblable pour la sous-région de Windsor avec une population légèrement plus basse de 444 soit -4.4% entre 1971 et 1996.

2- Économie

Ce thème est particulièrement important pour la MRC. Il est constaté que plus de 30% de la population en emploi travaille à l'extérieur de la MRC et que cela est probablement le résultat de la position géographique des villes-centres que sont Valcourt, Richmond et Windsor toutes situées à moins de 30 minutes des villes de Sherbrooke, Granby, Drummonville et Victoriaville. Le volet commercial est également affecté par cette situation géographique.

3- Équipements et infrastructures

Ce thème permet de constater la multitude d'équipements existants sur l'ensemble du territoire de la MRC dans des domaines diversifiés (communication, éducation, environnement, industriel, loisirs et culture, santé, sécurité publique et services gouvernementaux, transport).

Windsor au cœur du concept d'aménagement

Les éléments structurants du concept d'aménagement énoncé dans le schéma révisé nous permettent de constater que le territoire de la nouvelle Ville de Windsor est au cœur du concept d'aménagement et constitue un acteur privilégié des choix d'aménagement proposés et des mesures de mise en œuvre de ceux-ci.

Parmi les 10 éléments structurants, 5 concernent directement la nouvelle Ville de Windsor :

- La moitié de la population se concentre dans l'axe de la vallée de la rivière Saint-François et l'axe des collines de Richmond, Cleveland et Melbourne;
- Les liens routiers majeurs, soit l'autoroute 55 et les routes 116, 143 et 243 correspondent aux deux axes de concentration de la population et relient les trois pôles de développement soit Richmond, Valcourt et Windsor;
- Les trois pôles de développement, situés dans les deux axes, correspondent aux périmètres urbains étendus de Richmond, Valcourt et Windsor;
- Les principales zones industrielles sont situées dans les pôles de développement;

Version administrative

- La vocation récréo-forestière se situe principalement au centre du triangle délimité par les deux axes principaux : elle rassemble sept lacs et étangs, deux cours d'eau, ainsi que des éléments et potentiels récréo-touristiques.

La MRC a identifié huit grandes orientations d'aménagement de portée générale :

Orientation 1

Protéger les terres agricoles et assurer le développement durable des activités agricoles en respect des résidents du milieu.

Orientation 2

Contrôler les coupes forestières et favoriser la cohabitation harmonieuse des usages d'exploitation et de récréation en forêt.

Orientation 3

Consolider les périmètres d'urbanisation et planifier la croissance urbaine en continuité dans les municipalités limitrophes.

Orientation 4

Renforcer et diversifier le secteur industriel.

Orientation 5

Développer le potentiel récréo-touristique et améliorer l'accessibilité du public aux plans d'eau et au milieu naturel.

Orientation 6

Améliorer l'efficacité et la sécurité du réseau de transport existant, selon un principe de développement social et économique des collectivités.

Orientation 7

Protéger l'environnement et améliorer la qualité de vie.

Orientation 8

Renforcer l'entité régionale de la Municipalité régionale de comté et encourager la mise en commun des services municipaux.

1^{ÈRE} PARTIE, ÉTAT DE LA SITUATION

LA GÉOGRAPHIE-PHYSIQUE

Nul ne peut ignorer le fait que la géographie-physique ait constitué de tout temps un facteur de localisation non négligeable pour les populations. La topographie des lieux, le réseau hydrographique, la nature des sols, sont autant d'éléments qui ont constitué des potentiels de développement et paradoxalement dans certains cas, des contraintes au développement avec l'augmentation des populations et des besoins qui en découlent. On a qu'à penser aux rivières avec leur potentiel hydraulique et en même temps leur contrainte à la communication (obligation de construire des ponts).

Aussi, pour la nouvelle Ville de Windsor, la présence des rivières Saint-François et Watopeka et principalement leur rencontre avec les ruptures de pente (dénivelé) relativement importantes, ont été des facteurs de localisation primordiale à la fondation de Windsor.

D'abord la rivière Saint-François servait au XVII^e et XVIII^e siècle de route vers la rivière Connecticut qu'empruntaient les Indiens, les Anglais et les Français. Le premier colon qui vint s'établir en permanence, s'appelait Samuel Pierce. Il était originaire de Hartford Connecticut. Il s'installa le long de la rivière Saint-François près des petites chutes de Brompton (site actuel du barrage de la Domtar). Puis Lozenby Greenlay s'installa et c'est en son honneur que l'on nomma le village.

En 1802, le canton de Windsor est créé et concédé à 130 membres de la milice canadienne de 1775. Une grande partie a été vendue par la suite à un spéculateur du nom de Josias Wurtele. Ce dernier garda le site le plus prometteur, celui des chutes de la Watopeka et vendit le reste à des colons originaires de la Nouvelle-Angleterre. Le premier à s'établir en permanence fut le capitaine Josiah Brown un Américain, puis ce fut au tour de Peter Frye, Nathaniel Webster, et bien d'autres. Le premier moulin à farine fut construit en 1803 et il utilisait la force hydraulique de la chute. C'est à ce moment que débute l'ère industrielle à Windsor. Plusieurs types de moulins se sont succédés sur la Watopeka, à grain, scierie et finalement à papier en 1859. Puis ce fut autour de la rivière Saint-François vers les années 1900.

Notons aujourd'hui que la présence de ces rivières au cœur de la Ville constitue davantage une contrainte en terme d'aménagement à plusieurs égards; obligation de maintenir ou construire des ponts, des murs pour contrôler l'érosion, zones de risque d'inondation etc...

La nature des sols et la topographie conditionnent également l'organisation du territoire. Les sols de bonne qualité sont habituellement utilisés à des fins agricoles, les dépôts

Version administrative

importants de terres noires confèrent des capacités portantes faibles difficilement utilisables pour fins de construction industrielle, commerciale ou autres, les zones de pentes fortes se prêtent difficilement au développement compte tenu de la difficulté d'y construire des voies d'accès facilement praticables à l'année etc.... Lorsqu'on observe les éléments dominants du territoire municipal, on est en mesure de mieux comprendre le « pattern » du développement qui s'y est fait aux fils des années. Aussi on retrouve :

- Un espace industriel longeant la rivière Saint-François du côté Est sur des terrains dont la pente est plus faible dont l'ancien site de l'usine Domtar maintenant réaménager en espace vert ;
- Un deuxième espace industriel sur le plateau à la hauteur de la rue Boisjoli (pente faible);
- Un troisième espace industriel sur le plateau au sud de la rivière Watopeka, site de la Domtar;
- Un espace éducatif et récréo-touristique (polyvalente, aréna et plateau sportif) sur un 2^e plateau (rue Du Moulin, 6^e avenue et Saint-Georges);
- Les espaces résidentiels dans les aires de pentes plus fortes qui s'accommodent mieux de cette contrainte de pente.

LA GÉOGRAPHIE HUMAINE

Les facteurs de localisation et de développement sont aussi soumis à des forces anthropiques qui se juxtaposent aux facteurs physiques et qui dans le temps constituent tantôt des atouts pour le milieu tantôt des inconvénients.

D'abord M. Wurtele avec le moulin à farine en 1803, puis MM. Logan et Angus achetèrent le moulin et le convertirent en moulin à papier en 1859. En 1864, c'est la naissance de la Poudrière avec MM. Marble, Andrews et Ferrier et ainsi de suite. Cette industrie de fabrique de poudre noire traversera de nombreuses difficultés liées d'abord à la nature même de l'établissement (danger d'explosion et difficultés de transport). On devrait transporter la poudre en véhicules tirés par des chevaux aussi loin qu'à Toronto. Le chemin de fer refusait de transporter le poudre à cause du danger d'explosion en cas de déraillement. Le manque d'eau et l'explosion de 1922 qui détruisit 3 édifices sonnèrent le glas de cette industrie à Windsor.

LES CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES

Quiconque veut planifier l'avenir a besoin de comprendre la réalité démographique. « Il est dit que la démographie explique environ deux tiers de tout, tiré de Entre le boom et l'écho p.12, le démographe M. D. Foot ». Elle est fort utile notamment pour présenter les préoccupations des populations. Avec une population vieillissante au Québec, la question des services de santé

Version administrative

n'est-elle pas d'actualité ? Les projections démographiques ne sont toutefois pas toujours aussi simples dans l'interprétation. Par exemple, l'indice de fécondité – le nombre moyen d'enfants par femme – a baissé pendant les années 60 et 70. Cela aurait pu nous inciter à dire que les familles s'installeraient dans des maisons plus petites pendant les années 80 et 90 parce qu'elles auraient moins de monde à loger. Cela ne s'est pas produit parce que des tendances contradictoires intervenaient en même temps.

D'une part, les revenus familiaux augmentaient en partie grâce à l'arrivée de plus de femmes sur le marché du travail. Plus de gens peuvent maintenant s'offrir le petit supplément d'intimité que procurent les grandes maisons. D'autre part, le très grand nombre de baby-boomers qui sont en compétition pour le petit nombre d'emplois de cadres supérieurs fait en sorte que bien des gens doivent travailler plus dur que jamais et sont obligés d'apporter du travail à la maison. Ou encore on quitte les grandes entreprises pour créer sa propre société qu'on dirige de chez-soi. Par conséquent, la maison à cinq chambres d'hier est devenue la maison à trois chambres et deux bureaux d'aujourd'hui. Et que penser du phénomène des maisons multigénérationnelles ?

Pour une Ville comme Windsor (ville-centre), il importe de bien analyser la situation pour mieux planifier les espaces résidentiels pour les prochaines décennies.

Le schéma révisé signale que la sous-région de Windsor a subi une hausse de population de 1951 à 1961, une baisse de 1961 à 1991, puis de nouveau une hausse de 1991 à 1996. Cette dernière hausse semble attribuable principalement à la consolidation de l'industrie du papier (Domtar) avec sa nouvelle usine et au phénomène grandissant du banlieusard travaillant dans la MRC de la région sherbrookoise.

**Tableau 1 – Évaluation de la population
Windsor et municipalités de la région immédiate**

Municipalité	Année	1951	1956	1961	1966	1971	1976	1981	1986	1991	1996
Saint-Claude		908	893	834	854	854	797	1003	963	957	1004
Saint-François-Xavier-de-Brompton		1333	1425	1484	1415	1367	1470	1706	1817	1834	2008
Val-Joli		1015	1256	1513	1526	1569	1516	1655	1601	1511	1536
Windsor		5368	6575	7342	7167	6717	6259	5870	5475	5426	5515
Total		8624	10 149	11 173	10962	10507	10042	10234	9856	9728	10 063

Note : Les données de Saint-Grégoire-de-Greenlay et de Windsor ont été combinées pour refléter le regroupement.

Source : schéma révisé et Statistiques Canada 2001

ORGANISATION SOCIALE

LES EMPLOIS

La Ville de Windsor constitue un des principaux bassins d'emplois manufacturiers et de services de la MRC du Val Saint-François. Ces résultats proviennent en partie du CLDE de la MRC du Val Saint-François.

Répartition géographique

Dans la MRC Val Saint-François, les données sont regroupées en 3 régions soit Richmond, Valcourt et Windsor. La région de Windsor comprend bien sûr les données de la Ville de Windsor, mais également les municipalités avoisinantes telles Stoke, Saint-François-Xavier-de-Brompton, Val-Joli, Saint-Denis-de-Brompton et Saint-Claude. En terme d'emploi la région de Windsor avait au 31 décembre 2000, 2 414 sur un total de 7 320 pour l'ensemble de la MRC soit près de 33%. Quant au nombre d'entreprise la région de Windsor toujours au 31 décembre 2000, comptait 56 des 127 entreprises de la MRC soit 44%. Pour la région même de Windsor, la ville comptait 18 entreprises sur 56, soit 32% qui fournissaient 1 605 emplois sur 2 414 soit 66%. Le poids économique la Ville de Windsor en terme industriel est donc appréciable pour la région de Windsor même et pour la MRC puisque à elles seules, les industries de Windsor représentent 14% de l'ensemble des entreprises de la MRC et 22% des emplois de la MRC.

2^E PARTIE **CONSTATS, PRÉOCCUPATIONS ET ENJEUX D'AMÉNAGEMENT**

CONSTATS

Où en sommes-nous ? (bilan du 1^{er} plan d'urbanisme pour les deux municipalités avant le regroupement). L'élaboration des premiers plans d'urbanisme en 1990 pour Windsor et 1991 pour Saint-Grégoire-de-Greenlay a été l'occasion de dresser un premier portrait de la situation de chacune des municipalités 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 nous 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.

Pour le territoire du secteur Saint-Grégoire-de-Greenlay

Le premier plan d'urbanisme a permis, à partir des principales caractéristiques du milieu, d'identifier des potentiels et des contraintes en terme d'aménagement. Les potentiels étant :

- La présence d'un réseau routier de premier niveau avec l'autoroute 55 et la route 249 ;
- La proximité du centre urbain de Windsor, Sherbrooke et Drummondville ;
- Un espace vacant en bordure de l'autoroute 55 qui peut constituer une vitrine industrielle ;
- Un potentiel de développement commercial de service à l'angle de la route 249 et la rue Greenlay ;
- La présence de la rivière Saint-François et son potentiel récréatif ;
- Un potentiel certain de développement résidentiel ;

Les contraintes étant :

- Une qualité visuelle inégale du noyau villageois le long de la rue Greenlay peut causer un frein au développement harmonieux ;
- La sécurité des accès à la rue Greenlay est déficiente ;
- Il y a un manque de sites paysagers au cœur du village ;
- Il y a présence de zones inondables qui affectent directement le noyau villageois.

La problématique d'aménagement énoncée dans ce premier plan d'urbanisme se résumait à la question. Comment assurer la consolidation du noyau actuel (côté Est de la route 249) et l'expansion prévue du côté ouest de la route 249, tout en créant un lien et en s'assurant que ces coûts de développement soient partagés entre les instances publiques et les intervenants privés ?

Ce premier plan a également affirmé que la municipalité avait d'abord une vocation urbaine. La municipalité avait alors défini des objectifs suivants 4 grands thèmes ; l'environnement, l'armature urbaine, les fonctions commerciales et industrielles et la circulation.

a) Protection de l'environnement

- Protéger et favoriser la mise en valeur des terres agricoles et forestières en zone agricole permanente ;
- Compléter les réseaux d'aqueduc et d'égouts municipaux ;
- Protéger la prise d'eau potable de la municipalité ;
- Participer au programme d'assainissement des eaux usées ;
- Isoler les sites d'extraction et les cours de ferrailles grâce à des normes d'éloignement du milieu bâti et des voies de circulation ;
- Protéger les parties du territoire présentant un bon potentiel d'activités récréo-touristiques ;
- Solutionner les risques d'inondations en bordure de la rivière Saint-François tout en protégeant la bande riveraine.

b) Consolidation de l'armature urbaine

- Concentrer les fonctions urbaines autour du noyau de services et à l'intérieur du périmètre d'urbanisation ;
- Donner aux futurs résidents des choix de localisation résidentielle avec infrastructures municipales ;
- Situer la zone de maisons mobiles en périphérie du territoire municipal.

c) Promotion du commerce et de l'industrie

- Concentrer le commerce dans le corridor de la route 249, rue des Sources, et le long de la rue Greenlay sud, à partir de la route 249 ;
- Prévoir l'implantation d'une zone industrielle de part et d'autre de l'autoroute 55, et y créer une vitrine industrielle de prestige.

d) Rationalisation de la circulation

- Assurer la sécurité et la fluidité de la circulation sur la route 249, spécialement à l'intersection de la rue Greenlay ;
- Réduire l'impact négatif des approches du pont par la création d'écrans visuels et de voies d'évitement.

Bilan de pour le secteur de Saint-Grégoire-de-Greenlay

La majorité des objectifs du volet environnement ont fait l'objet d'interventions durant la dernière décennie soit par le biais de la réglementation ou d'interventions physiques. Notons toutefois, que la prise d'eau potable sur la rue Sources ainsi que le réservoir sont maintenant désaffectés et que le secteur de Saint-Grégoire-de-Greenlay est rattaché au réseau d'aqueduc du secteur Windsor. Les problèmes d'inondation dans le village de Saint-Grégoire-de-Greenlay ont fait l'objet d'étude en vue d'ériger un muret. Compte tenu de la longueur importante de cet ouvrage, la municipalité n'a pu obtenir les argents nécessaires à sa réalisation. Une étude de faisabilité s'avérait nécessaire et pour divers motifs il y a eu abandon du conseil.

Pour le volet consolidation de l'armature urbaine, nous constatons qu'effectivement les maisons mobiles sont autorisées qu'au nord de l'autoroute 55.

Le troisième volet concernant le commerce et l'industrie se limitait à des mesures de zonage qui avait pour objectif de circonscrire les commerces dans les corridors de la route 249, rue des Sources et de la rue Greenlay sud et de créer une zone industrielle le long de l'autoroute 55.

Finalement, le dernier volet concernant la circulation comportait deux interventions et celles-ci ont été complétées. Des feux de circulation ont été installés à l'intersection des routes 249 et des rues Greenlay sud et nord et des aménagements paysagers ont été faits près du pont et le long de la route 249.

Pour le territoire du secteur Windsor

Le premier plan d'urbanisme a d'abord dressé un portrait des principales caractéristiques de la Ville ; sa situation géographique, l'évolution démographique, l'occupation du sol des principales fonctions urbaines, résidentielle, commerciale, industrielle, institutionnelle et a fait référence au patrimoine bâti et à la présence des rivières, forêt et paysages pittoresques reconnues.

Ce plan a par la suite identifié des éléments de problématiques devant guider l'élaboration des objectifs d'aménagement du plan. Aussi, il a été constaté :

- Des secteurs relativement denses et occupés de façon hétérogène, avec des gabarits différents, des fonctions en alternance et des implantations variables. Les rues Saint-Georges et Principale présentaient ses caractéristiques ;
- Plusieurs rues sont étroites et rendent la circulation automobile difficile et peu sécuritaire (ex.: rue Saint-Georges) ;
- Les bâtiments d'architecture patrimoniale sont peu réglementés quant à leurs modifications ;
- La rue Saint-Georges ne projette pas l'image d'une rue d'un centre-ville accueillant pour le piéton (est davantage une rue de transit) ;
- L'affichage commercial est surabondant, peu esthétique et parfois hypothèque la sécurité des gens ;
- La topographie accidentée demande une meilleure planification des rues ;
- La Ville possède 2 artères principales et il n'y a aucun lien direct entre Domtar et le milieu urbanisé (la rivière Watopeka sépare les deux milieux) ;
- Les anciens plans de Domtar n'ont pas été réaffectés et pourraient peut-être servir à relocaliser certaines industries du centre-ville ;

Version administrative

Des problèmes d'égout pour les eaux de surface (en amont de la rivière Saint-François) doivent être corrigés pour permettre le développement futur ;

- Les règlements d'urbanisme sont désuets.

Ce premier plan d'urbanisme a défini des orientations d'aménagement en étroite relation avec les éléments de problématique relevés.

a) Première orientation

Renforcer le rôle de centre de services assumé par la Ville de Windsor pour les municipalités voisines et comme centre à caractère administratif au niveau de la MRC :

- En favorisant l'implantation de nouveaux points de services municipaux et régionaux.

b) Deuxième orientation

Favoriser un développement structuré et harmonieux des différentes fonctions urbaines :

- En favorisant le développement d'un secteur industriel davantage diversifié ;
- En intensifiant la vocation commerciale et de service de la rue Saint-Georges, principalement de la rue Principale à la 8^e avenue ;
- En définissant les priorités de développement résidentiel ;
- En développant un réseau d'espaces verts structurés en fonction des densités des unités de voisinage actuelles et des futurs secteurs de développement domiciliaire.

c) Troisième orientation

Améliorer le paysage urbain de la municipalité :

- En harmonisant l'aspect visuel de l'affichage ;
- En élaborant un programme particulier de revitalisation pour la rue Saint-Georges ;
- En favorisant une intégration harmonieuse des nouveaux bâtiments et des bâtiments rénovés au cadre bâti actuel en fonction des caractéristiques propres à chaque secteur.

d) Quatrième orientation

Prévoir un réseau de circulation efficace, visant à corriger certaines lacunes :

- En élaborant un plan de rue pour les secteurs à développer en relation avec les trames de rues des secteurs adjacents, afin d'en favoriser l'intégration ;
- En prévoyant un accès direct entre la zone urbaine actuelle et le site de la nouvelle usine Domtar de même qu'entre le parc industriel municipal et la rue Principale.

e) Cinquième orientation

Encourager la protection et la mise en valeur des immeubles présentant un intérêt patrimonial :

- En prévoyant l'élaboration de normes afin de préserver le caractère particulier de ces immeubles ;
- En favorisant la mise en valeur de ces points d'intérêt au niveau touristique.

Bilan secteur Windsor

À la première orientation visant à renforcer le rôle de centre de service, le secteur Windsor s'est enrichi depuis, d'un centre de jour et de réadaptation en 1991, du centre culturel et patrimonial de la Poudrière en 1993, de l'agrandissement du centre local d'emploi en 1998 dans le complexe du Château Windsor, de la consolidation du centre de formation Morilac avec le déménagement sur la 1^{er} avenue bien que l'administration ait été centralisée à Magog par la Commission scolaire des Sommets et la construction d'un centre d'excellence en formation industrielle (CEFI). Avec le regroupement municipal avec le village de Saint-Grégoire-de-Greenlay, la Ville a obtenu le siège de la cour municipale en 1994 (ancien hôtel de Ville de Saint-Grégoire-de-Greenlay) et le centre jeunesse dans les locaux au-dessus du salon de quilles. Les pertes quant à elles ont été minimisées ; seuls le bureau local de la SAAQ situé à la caisse populaire a été fermé et le centre administratif de la Commission scolaire des Sommets transféré à Magog.

Quant à la deuxième orientation concernant le développement structuré des différentes fonctions, il est clair que le secteur Windsor a renforcé ses structures d'accueil industriel par l'ouverture d'une nouvelle rue dans son parc industriel (Henry Wheeler) et l'arrivée d'industries diversifiées. De même la trame commerciale de la rue Saint-Georges entre la rue Principale et la 8^e avenue s'est consolidée avec des rénovations majeures telles la pharmacie et le centre médical, l'agrandissement des locaux gouvernementaux en face de l'hôtel de ville et plusieurs rénovations d'établissements commerciaux tels les restaurants.

La mise en place d'un réseau d'espaces verts structurés n'a toujours pas vu le jour. Le conseil est toutefois sur le point d'adopter un plan directeur des parcs et espaces verts dans lequel seront tablées des interventions ciblées et productives pour la prochaine décennie. Malgré l'absence d'un tel plan, il importe de préciser que le seul parc de vocation urbaine que possède la Ville a fait l'objet d'améliorations constantes depuis 1991. Il y a eu l'ajout de 4 courts de tennis, l'ajout de deux terrains de soccer, l'installation d'une piscine extérieure et des sentiers polyvalents destinés aux patins à roues alignés en période estivale et aux patins à glace en hiver. Finalement, rien n'a été fait pour définir les priorités de développement résidentiel.

La troisième orientation qui visait l'amélioration du paysage urbain a été mise en œuvre par différents moyens. D'abord la Ville s'est doté d'un concept d'affichage qui s'est traduit par la mise en place d'une réglementation appropriée dans le règlement de zonage. La Ville a procédé à un programme restreint de revitalisation pour la rue Saint-Georges autour de l'église Saint-Philippe et du stationnement municipal, et finalement, la Ville s'est dotée de normes d'implantation par zone qui tiennent davantage compte du cadre bâti existant pour assurer une intégration minimale des nouveaux bâtiments ou agrandissements. Un règlement de plan d'implantation et d'intégration architecturale a été adopté pour mieux contrôler la qualité des rénovations de l'usine Portes Lemieux au centre-ville.

La quatrième orientation visait à corriger certaines lacunes quant au réseau de circulation. Aussi, le plan suggérait de créer un accès direct entre la zone urbaine et la nouvelle usine Domtar, ce qui a été fait partiellement par l'aménagement d'un pont piéton au bout de la 6^e avenue. En ce qui concerne un autre accès au parc industriel avec la rue Principale plus au nord, cela est resté lettre morte compte tenu des contraintes majeures liées à la topographie difficile, les coûts de construction élevés ainsi que le fait que le tracé devait passer dans une zone verte sur le territoire de Val-Joli.

Finalement, la cinquième orientation concerne la protection et la mise en valeur des immeubles présentant un intérêt patrimonial a été mise en œuvre par l'adoption d'un règlement sur le site du patrimoine fait en vertu de la Loi sur les biens culturels. Ce règlement permet de reconnaître, protéger et favoriser la mise en valeur de l'ensemble du site de la Poudrière. L'aménagement du parc de la Watopeka et du parc du Vieux Moulin sur une partie des terrains de l'ancien plan de Domtar près de la rivière Saint-François s'inscrit également dans cette orientation de mise en valeur des points d'intérêts au niveau touristique.

En résumé, l'on comprend mieux l'utilité d'un plan d'urbanisme lorsque l'on fait un tel exercice de bilan. Dans le cas des deux secteurs, l'on peut aisément dire que bien que tous les objectifs n'aient pas été mis en œuvre ou entièrement complétés, que ce qui a été fait, s'inscrivait globalement dans la direction souhaitée par les deux municipalités avant le regroupement. Il y a maintenant lieu que la nouvelle Ville se repositionne à partir de ce bilan plutôt positif, des nouvelles préoccupations d'aménagement identifiées et des nouveaux défis que représentent le regroupement et tout le contexte de la mondialisation et du vieillissement de la population.

PRÉOCCUPATIONS D'AMÉNAGEMENT

Des préoccupations d'aménagement qui s'inscrivent dans le sillon de celles énoncées aux premiers plans d'urbanisme mais d'une portée à la fois plus large et spécifique

Avec la relance économique qu'a connue notre société nord-américaine depuis le début de l'année 2000, dans un climat aussi propice à l'éclosion de projets, plusieurs questionnements se posent et suscitent de l'intérêt. De plus, la Ville par le biais de son comité consultatif d'urbanisme a procédé à un exercice qui a permis de faire ressortir plusieurs préoccupations d'aménagement.

Ces diverses préoccupations d'aménagement ont été classées en trois catégories selon une perception collective des membres du comité consultatif d'urbanisme et ont été validées par les membres du conseil lors d'un lac-à-l'Épaule tenu le 19 octobre 2002 ;

1- Préoccupations majeures

- 1.1 La qualité moyenne de l'affichage commercial, le nombre d'enseigne élevé et l'intégration souvent douteuse dans le milieu sont encore à l'ordre du jour.
- 1.2 L'augmentation importante du travail à domicile dans notre communauté est belle et bien réelle. Notre réglementation est-elle bien adaptée afin de préserver le caractère résidentiel des quartiers d'abord prévus sans ces activités ?
- 1.3 Y-a-t-il un manque ou un surplus de parcs et espaces verts ou naturels et sont-ils aménagés ou planifiés adéquatement pour les utilisateurs visés ?
- 1.4 La vocation industrielle des terrains longeant l'autoroute 55 doit-elle être maintenue ?
- 1.5 La présence d'industries en milieu résidentiel inquiète et la consolidation de celle-ci est-elle souhaitable en terme de troubles de voisinage dus aux opérations quotidiennes et aux risques d'accidents industriels liés à la nature même des activités exercées dans ces établissements ?
- 1.6 La consolidation du parc industriel actuel et son expansion est souhaitée en prenant en considération le voisinage résidentiel à proximité.
- 1.7 Les immeubles à caractère patrimonial autres que le site de la Poudrière semblent peu protégés contre des modifications inappropriées ou une démolition.
- 1.8 Le réseau routier est-il adapté aux besoins et peut-on corriger les principales lacunes ou du moins prévoir des mesures de mitigation ?

- 1.9 Le dynamisme commercial et industriel est-il suffisant pour assurer le maintien d'une masse critique génératrice de croissance économique, ? La faible diversité de la structure industrielle en place est inquiétante.
- 1.10 La qualité générale du cadre bâti ou du parc bâti peut-elle être améliorée ?
- 1.11 La sécurité civile relative aux contraintes de nature anthropique tels la présence d'établissements à risques d'accidents industriels majeurs et la présence des barrages (3 barrages, Charles, La Poudrière, OTJ) sur la Watopeka et le barrage Hydro-Windsor sur la rivière Saint-François de propriété privée (Domtar).

2- Préoccupations moyennes

- 2.1 L'entreposage commercial ou industriel extérieur sans contrôle est inquiétant.
- 2.2 Les infrastructures d'utilité publique telles les poteaux pour les fils aériens constituent une pollution visuelle importante sur la rue Saint-Georges principalement.
- 2.3 La présence de gravières ou sablières dont les activités ont été abandonnées depuis un certain temps et le fait qu'aucunes mesures de réhabilitation n'aient été entreprises.
- 2.4 Toutes les questions environnementales au sens large sont-elles tenues en compte ?

3- Préoccupations mineures

- 3.1 L'étalement commercial extérieur incontrôlé.
- 3.2 La demande grandissante pour l'aménagement d'un logement secondaire dans une résidence unifamiliale pour accommoder un parent.
- 3.3 La différenciation de la vocation commerciale des différentes artères.
- 3.4 Le maintien de la forêt urbaine et son renforcement dans les milieux publics et privés.

ENJEUX D'AMÉNAGEMENT

Les thèmes abordés dans le schéma révisé ainsi que les orientations et objectifs d'aménagement énoncés, les constats relatifs aux premiers plans d'urbanisme de la Ville de même que les différentes préoccupations d'aménagement retenues, permettent de mettre en lumière les principaux enjeux d'aménagement pour l'ensemble du territoire de la nouvelle Ville de Windsor.

La planification et l'organisation physique du territoire nécessitent une démarche stratégique qui met en perspective l'obligation d'une vision d'aménagement partagée par les intervenants du milieu. Cette vision permet de fixer les buts devant guider les actions des prochaines années.

Les enjeux d'aménagement pour la nouvelle Ville de Windsor sont de tirer profit pleinement de la situation géographique à proximité de la capitale régionale de la nouvelle Ville de Sherbrooke, devenant ainsi la nouvelle banlieue, du regroupement avec Saint-Grégoire-de-Greenlay, de son accessibilité exemplaire au réseau routier de premier niveau (autoroute 55 et routes 249 et 143), d'une concentration d'activités commerciales, industrielles, culturelles, d'éducation et récréo-touristiques non négligeables et d'un bassin de population grandissant. Le tout de manière à soutenir le développement économique dans une perspective de développement durable. Pour y arriver la Ville prévoit mettre en place notamment des outils de contrôle de l'utilisation du sol efficaces et des mesures incitatives pour améliorer les différents milieux de vie et promouvoir le développement harmonieux des différentes fonctions urbaines.

Ce concept de développement durable a été mis de l'avant à la fin des années 1980. La logique de cette stratégie aux plans moral et éthique est indéniable. L'optimisation de la croissance à court terme, aux dépens d'une gestion saine de l'environnement, compromet non seulement nos intérêts à long terme mais ceux des générations à venir. Par l'adhésion à ce concept, la Ville reconnaît l'utilité de la croissance et du changement économique, ainsi que le droit des individus et des entreprises à atteindre des objectifs, y compris les ventes et profits. Toutefois, si l'on veut que le développement soit durable, les décisions prises aujourd'hui doivent permettre aux générations futures de jouir d'une qualité de vie comparable voire supérieure, à celle dont nous profitons aujourd'hui.

3^E PARTIE, LE PLAN PROPOSÉ

LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Ce premier élément du contenu obligatoire du plan d'urbanisme fixé par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme constitue fondamentalement un énoncé des politiques municipales en cette matière. On fait alors référence à la manière concertée de conduire les affaires qui concernent l'organisation spatiale du territoire. Aussi, en réponse à l'état de la situation prévalant sur le territoire ainsi que des constats, enjeux et préoccupations d'aménagement énumérés ci-avant dans le document, la Ville entend organiser son avenir en appuyant ses actions sur les grandes orientations d'aménagement ci-après énoncées. Ces grandes lignes sont appuyées par un nombre limité mais non exhaustif d'actions marquantes à la réalisation et la mise en œuvre du plan d'urbanisme

Améliorer le cadre naturel et le milieu bâti afin d'assurer une meilleure qualité de vie

En matière de planification

- Être à l'affût de différents programmes gouvernementaux d'aide à la rénovation urbaine et à l'acquisition ou à la mise en valeur des milieux naturels, en évaluer la portée pour Windsor et y adhérer, le cas échéant ;
- Élaborer un programme d'aide à la rénovation et à la mise en place de nouvelles constructions, la plantation ou le maintien des arbres en milieu urbain ;
- Évaluer la pertinence du maintien, du manque ou surplus de parcs et espaces verts et établir un plan d'intervention concertée avec les utilisateurs ;
- Maintenir le programme d'embellissement par les fleurs et différents aménagements paysagers ;
- Inventorier les enseignes commerciales et proposer un concept intégré ;
- Élaborer un concept de signalisation publique intégrée.

En matière de contrôle

- Établir au règlement de zonage des normes minimales pour la plantation, l'entretien et le maintien d'arbres en milieu urbain et contrôler l'abattage d'arbres à des fins commerciales ;

- Élaborer pour les zones présentant un potentiel architectural patrimonial, et pour le centre-ville et les zones résidentielles contiguës un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) ;
- Régir l'occupation du littoral, des berges et des zones d'inondation en tenant compte des aménagements existants devant être entretenus ;
- Assurer l'application du règlement reconnaissant le site de la Poudrière et son environnement immédiat comme site du patrimoine en vertu de la Loi sur les biens culturels ;
- Restreindre la localisation des lieux d'entreposage, de disposition des déchets et d'activités humaines générant des impacts sur le voisinage.

En matière d'intervention

- Prévoir une séquence de réalisation des études spécifiques et règlements ci-avant proposés pour les prochaines années et prévoir les budgets nécessaires.

Favoriser la diversification de la fonction industrielle et favoriser la création d'emplois locaux pour les citoyens

En matière de planification

- Préparer un plan de développement intégré pour le parc industriel actuel et son expansion incluant un plan de circulation ;
- Préparer une demande formelle à la MRC et à la CPTAQ pour l'expansion du parc industriel du côté ouest ;
- **Supprimé, Règlement 400-2019**

En matière de contrôle

- Établir des normes d'aménagement dans le règlement d'urbanisme aptes à assurer une vitrine reflétant des zones industrielles de qualité (aire d'entreposage extérieur limité et masqué par la plantation, cour asphaltée, traitement de façade en fonction de la visibilité de la route, affichage discret...).

En matière d'intervention

- Poursuivre l'acquisition d'immeuble, par opportunité pour compléter la consolidation et l'extension du parc industriel de Windsor ;
- Entreprendre dès que possible la plantation dans les bandes tampons le long des aires industrielles longeant les aires résidentielles selon un plan spécifiquement adapté au besoin ;
- Mettre en place un programme d'aide à la plantation dans les bandes tampons le long des rues longeant les gravières ;
- Poursuivre l'agrandissement à court et moyen terme et faire l'acquisition de terrain en conséquence, pour assurer le développement optimal de l'aire de développement industriel prioritaire située à proximité de l'autoroute 55. **Règlement 400-2019**

Assurer un milieu de vie plus sécuritaire

En matière de planification

- Garder à jour le plan des mesures d'urgence compte tenu de l'importance des risques liés aux activités anthropiques s'exerçant sur le territoire et les risques liés à la présence de rivières (barrages et zone d'inondation) ;
- Prévoir les correctifs aux réseaux routiers (courbes).

En matière de contrôle

- Prévoir aux règlements d'urbanisme des dispositions sur la qualité et la sécurité des nouvelles constructions, sur le triangle de visibilité, les clôtures autour des piscines... ;
- Prévoir un zonage spécifique pour les usages présentant des risques pour le voisinage immédiat (usages industriels, agricoles ou commerciaux).

En matière d'intervention

- Formation (mesures d'urgence) continue des principaux intervenants et plan de communication auprès de la population ;
- Plan triennal d'investissements pour le réseau routier.

Permettre le développement de toutes les fonctions urbaines pour consolider le rôle de centre urbain régional de Windsor et répondre aux besoins des populations locales et régionales tout en assurant un bon voisinage entre ces différentes fonctions

En matière de planification

- Déterminer des mesures visant à soutenir et stimuler l'activité économique et culturelle de la Ville ;
- Associer le conseil, les principaux acteurs économiques, les promoteurs de manière à optimiser les actions et créer une synergie ;
- Déterminer les vocations commerciales spécifiques pour chacune des artères principales.

En matière de contrôle

- Régir la circulation lourde de transit ;
- Revoir la réglementation d'urbanisme de manière à permettre la consolidation des fonctions présentes de certaines aires et le redéveloppement de certaines autres ;
- Revoir la réglementation sur les ententes relatives aux travaux municipaux (ouverture de nouvelles rues).

En matière d'intervention

- Produire des documents promotionnels sur la Ville auprès de la population locale et les clientèles externes ;
- Monter des dossiers de développement avec des partenaires dans différents domaines (ex : programme résidentiel promotionnel).

Restreindre les usages non agricoles en zone verte à des secteurs déjà définis (îlots déstructurés et terrain de 10 ha admissible) et mieux gérer l'implantation des usages agricoles contraignants à proximité du périmètre d'urbanisation

Règlement 264-2011

En matière de planification :

- Prévoir une démarche visant à informer le citoyen à la base du processus d'une demande de permis pour un usage résidentiel dans la zone verte, de la possibilité ou non de construire et des pistes de solutions, le cas échéant.

En matière de contrôle :

- Identifier au règlement de zonage les terrains ou secteurs bénéficiant de préautorisations de la CPTAQ pour construire dans la zone verte ainsi que les conditions à respecter, le cas échéant;
- Prohiber les élevages à fortes charges d'odeur sur l'ensemble du territoire compte tenu des restrictions relatives à l'implantation contenues au schéma;
- Seul un îlot déstructuré, comprenant un terrain occupé par une résidence, a été identifié dans le cadre d'une négociation avec la CPTAQ en vertu de l'article 59 de la LPTAA par la ville de Windsor. Le tout en accordant une préautorisation à des fins résidentielles. Toutes constructions résidentielles ou ajout dans l'îlot ne seront pas prises en compte comme contrainte supplémentaire dans l'application des distances séparatrices d'éloignement entre les établissements d'élevage et cet îlot déstructuré. D'autres préautorisations sont également accordées pour permettre une occupation résidentielle sur des lots de 10 hectares ou plus, mais selon certaines restrictions et conditions. Cet îlot déstructuré et les terrains admissibles (10 hectares) seront illustrés au règlement de zonage et on y référera pour établir les différentes règles d'usages, d'occupation et d'implantation s'y rapportant en conformité avec le schéma d'aménagement.

LES GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET LES DENSITÉS D'OCCUPATION

Ces grandes orientations ci-avant énoncées se traduisent dans un premier temps par une représentation cartographique des vocations dévolues aux différentes parties du territoire.

Ce plan concept circonscrit les grandes affectations du sol pour l'ensemble du territoire

Version administrative

Aussi sur le plan en annexe I, l'on retrouve les aires d'affectation suivantes :

- Aire de consolidation de la fonction résidentielle existante ;
- Aire de développement résidentiel prioritaire ;
- Aire de développement résidentiel différé ;
- Aire environnementale (résidus industriels) présentant des contraintes majeures de développement ;
- Aire de consolidation et croissance de la fonction commerciale associée à la fonction résidentielle complémentaire ;
- Aire de développement commercial prioritaire ; **Règlement n° 138-2006**
- Aire de consolidation et croissance de la fonction industrielle ;
- Aire de maintien de la fonction industrielle ;
- Aire de développement industriel prioritaire ;
- Aire de développement industriel différé ;
- Aire d'extension industrielle potentielle ;
- Aire de consolidation et de développement de la fonction récréative associée de façon complémentaire à la protection de la forêt ;
- Aire de consolidation de la fonction institutionnelle et publique ;
- Aire de maintien des infrastructures à caractère public ;
- Aire agro-forestière ;
- Aire agricole.

Les aires d'aménagement prioritaires et différées

Conformément au schéma d'aménagement révisé, le plan d'affectation des sols identifie les aires prioritaires d'aménagement et les aires différées. Les aires prioritaires d'aménagement 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 Windsor, il est prévu pour la période de 1996 à 2011 un total de 268 logements. De 1996 à septembre 2002, 41 logements nouveaux se sont ajoutés au parc résidentiel. À ce rythme, il semble peu probable que l'on puisse atteindre le total de 268 logements.

Parmi ces aires d'aménagement prioritaire, 2 secteurs sont voués à une vocation autre que résidentielle. Le premier secteur est de vocation commerciale et se situe le long de la limite municipale, à l'extrémité de la rue Sainte-Marie. Le second secteur est de vocation industrielle et se situe le long de l'autoroute 55. L'accès à ce secteur se fait par la route 249 et des usages industriels légers, ateliers de fabrication et activités para-industrielles sont notamment prévus ainsi que des usages commerciaux de type « commerces routiers » (station-service, poste d'essences, restaurant, épicerie et dépanneur). Quelques usages publics tels un poste de police sont également prévus. Le développement de ce secteur principalement industriel est primordial à court et moyen terme pour la Ville et celle-ci entend travailler à son essor dans les années à venir. **Règlements 222 -2009, 304-2013, 400-2019**

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 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 Windsor qui présente une vocation urbaine dominante. Ces secteurs de vocation agricole sont situés en marge du noyau urbain.

On retrouve la plus grande superficie zonée verte dans le secteur de Saint-Grégoire-de-Greenlay à l'ouest. Cette superficie est fortement compromise par la présence de l'emprise de l'autoroute transquébécoise 55 qui accapare près de 10% de la superficie de cette portion. Ce territoire est divisé en deux affectations, soit l'affectation agricole et l'affectation agro-forestière. L'affectation agricole occupe chaque côté de l'autoroute 55 et l'affectation agro-forestière occupe les pentes plus fortes le long de la rue Greenlay nord où l'on retrouve des gravières.

Une autre partie du territoire de la Ville est zonée verte et l'affectation de ce secteur est agroforestière compte tenu du faible potentiel de la zone pour l'agriculture, de l'utilisation non agricole marquée et de l'occupation diverse d'usages non nécessairement reliés à la forêt ou à l'agriculture. Ce secteur est situé au nord de la Ville, concerne le lot 3 677 451 ainsi que les terrains entre ce lot et la route 241. Ce secteur supporte notamment l'usine de filtration des eaux potables de la Ville de Windsor. La densité d'occupation préconisée pour l'ensemble de cette zone verte est de faible densité. **Règlement 242-2010**

- La deuxième partie traitée concerne l'affectation récréo-forestière et elle couvre les rives des rivières Watopeka et Saint-François. Ce territoire est en zone blanche et

majoritairement hors du périmètre d'urbanisation. Comme les usages préconisés concernent aucunement la fonction résidentielle et que la section de la rivière Saint-François est principalement en territoire d'inondation, la densité d'occupation préconisée est très faible.

- Une troisième partie concerne l'affectation industrielle. Avec la présence d'une industrie majeure telle la papetière Domtar dont la propriété occupe près de 50% du territoire de la Ville, cette affectation est de grande importance. La Ville possède également d'autres parties du territoire d'affectation industrielle dont le 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 (Jack Spratt, Portes Lemieux au centre-ville, les emballages Atlantic ltée). La Ville a finalement identifié une aire de développement industriel prioritaire qui s'étend de la jonction entre la route 249 et l'autoroute 55 jusqu'à la limite avec la zone verte agricole **Règlement 400-2019** Les densités d'occupation prévues pour l'aire industrielle sont de moyenne à forte. **Règlement 222-2009**
- La dernière section concerne le territoire compris à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Ce territoire comprend les principales fonctions urbaines telles résidentielles, commerciales, 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 consolider la fonction industrielle dans le parc industriel existant et ses aires d'extension situées à proximité mais que le développement de la fonction industriel sera concentré dans l'aire industrielle de développement prioritaire. Cette aire située en bordure de l'autoroute 55 est une zone de développement prioritaire réservée à des industries mais également à certains commerces s'apparentant à un secteur industriel. Des commerces de services pour une clientèle de passage pourront également s'implanter, particulièrement dans le secteur à proximité de la route 249. Ce secteur sera desservi par les réseaux d'aqueduc et d'égout et peut bénéficier avantageusement de la visibilité de l'autoroute. **Règlement 400-2019**

La fonction commerciale quant à elle se voit concentrer dans les principaux pôles que sont le centre-ville du secteur Windsor et le long de la rue Principale ainsi qu'à l'intersection des rues Greenlay nord et sud avec la route 249. Comme mentionné précédemment, certains commerces pourront également s'implanter à l'intersection de la route 249 et de la rue Maurice-Bachand. Puisque les réseaux d'aqueduc et d'égout sont présents dans ces secteurs, on y retrouve donc une forte densité d'occupation pour ce type d'usage. 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. **Règlement 400-2019**

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 terme 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

Il s'agit à ce moment-ci, compte tenu du contenu du schéma d'aménagement révisé, de même que des constats, enjeux et préoccupations décrits précédemment, d'identifier d'abord la fonctionnalité des principales routes selon la classification contenue au schéma. Par la suite sont identifiées les interventions souhaitables sur le territoire de la Ville. Ces interventions sont de deux ordres : les améliorations aux voies existantes et les ajouts structurants.

1- Classification fonctionnelle du réseau routier identifiée au schéma révisé

Réseau autoroutier (MTQ) 4,92 km	Autoroute 55
Réseau régional (MTQ) 10,71 km	Route 143, rue Principale nord et sud Route 249, rue Saint-Georges

2- Les problématiques spécifiques du réseau routier

La Ville de Windsor de par sa position géographique constitue un point de convergence des principales routes desservant la MRC. La présence des rivières Saint-François et Watopeka au centre du territoire de la Ville constitue, du point de vue transport routier, une contrainte majeure au déplacement nord-sud et est-ouest. Le réseau routier doit composer avec ces obstacles majeurs via les ponts. Ces réseaux se dirigent vers les ponts et plus spécifiquement vers le pont des Papetiers sur la rivière Saint-François et le pont sur la route 143 rue Principale traversant la rivière Watopeka. Ceux-ci permettent de relier les deux rives de chacune des rivières et constitue les seuls liens routiers des différents quartiers de la Ville.

Le pont des Papetiers sur la rivière Saint-François est le plus sollicité puisque la route 249 supporte des débits de 7 210 (DJMA, débit journalier moyen annuel) et 7 800 (DJME,

débit journalier moyen été) soit le plus fort hors de l'autoroute selon les données compilées au schéma. Le pont de la rivière Watopeka est également fortement sollicité puisqu'il permet notamment à la majorité des travailleurs de la Domtar et des véhicules de livraison d'accéder au 12^e rang et à l'usine de la Domtar. Associé à des niveaux de débit atteignant les 11 500 (DJME) sur l'autoroute 55 l'échangeur sortie 71 avec la route 249 constitue le point chaud de la MRC en terme de circulation. Comme la zone de transition de 4 voies diverses à 2 voies divisées y est présente, l'on comprend mieux les motifs ayant conduit au dédoublement vers Richmond.

Un deuxième point chaud de conflit de circulation se situe sur la rue Saint-Georges (route 249) dans le centre-ville. Des problèmes de fluidité sont présents et sont causés notamment par les pentes fortes et l'étroitesse de la voie carrossable et la présence de poteaux électriques situés entre le trottoir et la chaussée. D'autres points présentent certaines lacunes et feront l'objet d'intervention (plan quinquennal du MTQ). Il s'agit de la correction des courbes sur la route 249 à la hauteur de l'usine de filtration de l'eau potable et de la Poudrière et de l'intersection des routes 249 et 143 près du pont des Papetiers. D'autres courbes demeurent problématiques et se situent sur la route 143 près de l'ancienne usine de papier. Les corrections n'ont toutefois pas été inscrites au plan quinquennal 2000/01 – 2004/05.

Un troisième point chaud concerne la desserte du parc industriel de Windsor. À cet effet, la Ville a mis en place en 2003 un comité ad hoc formé de représentant des citoyens, d'élus et de fonctionnaires assistés de professionnels afin d'analyser l'ensemble de la problématique de la desserte du parc industriel. Le tout en tenant compte du voisinage résidentiel immédiat et dans le but de faire rapport au conseil des conclusions et suggestions d'intervention en regard de cette desserte. Cette question a été longuement débattue et l'intervention retenue est de mettre en place un accès limité du parc industriel à la 8^e avenue réservé et spécialement aménagé pour des besoins sécuritaires en cas d'urgence.

Une quatrième problématique est soulevé quant à la présence d'une bande cyclable spécialement aménagée sur le pont des Papetiers. L'aménagement en place semble créer une situation conflictuelle avec la circulation routière. Il serait pertinent d'analyser la situation et à l'instar des réaménagements effectués dans d'autres municipalités (Sherbrooke, pont Terrill et Magog, pont Merry) d'envisager, s'il y a lieu un réaménagement permettant une sécurité accrue pour les utilisateurs et du même coup une meilleure fluidité de la circulation routière.

Une dernière problématique a été identifiée sur le territoire du secteur Greenlay et concerne le design de la rampe d'accès de la sortie nord (71) direction Windsor qui permet l'accès sans arrêt sur un mode « cédez » sur la route 249. Ce design occasionne ce que l'on appelle communément un point noir compte tenu de la présence rapprochée de la rue du Souvenir et du nouvel accès pour l'aire industrielle prioritaire du côté nord de la route 249. Il y aurait lieu de réévaluer ce design pour éliminer cette situation dangereuse. **Règlement 304-2013.**

Plusieurs autres interventions sont envisagées par la Ville sur l'ensemble du réseau routier existant et pour les zones de développement anticipées :

a) Travaux prévus à court terme (2002 à 2004)

Intersection des Pins / des Chênes, intersection des Pins / des Érables, rue Rankin, 6^e avenue, rue Rita et rue Saint-François pour des travaux de réfection des regards, de réhabilitation des infrastructures et pavage ou de réfection du pavage.

b) Travaux prévus ou projetés à court et moyen terme (2004 à 2008)

Rue Crabtree (parc industriel), intersection Allen / Principale, intersection Bolduc / Saint-Philippe, intersection 4^e avenue / Watopeka, rue Albert, rue Brown, rue Craig, intersection Église / Saint-Georges, rue Lemieux, intersection Saint-Georges / Principale, rue Saint-Gabriel, rue Frye Ouest, rue Frasier et l'intersection Ambroise / Saint-Georges pour des travaux de construction de nouvelles rues avec services, de réaménagement d'intersection, de bouclage du réseau d'aqueduc ou de réhabilitation des infrastructures et pavage.

c) Travaux projetés à long terme (2009 à)

Place Bellevue pour les travaux de nouvelle rue avec services.

Pour les travaux de la nouvelle rue devenant la nouvelle aire industrielle prioritaire près de l'autoroute # 55 ainsi que les travaux d'infrastructures visant à amener les services d'aqueduc et d'égout sanitaire pour desservir cette aire. **Règlement 304-2013**

L'ensemble de ces projets prévus ou projetés représente un grand total de 3 808 000.00\$. De plus la Ville de Windsor compte à court terme, préparer 2 plans directeurs relativement aux infrastructures, soit le plan directeur de développement des réseaux d'égouts et aqueduc et le plan directeur de réhabilitation des infrastructures.

Le plan directeur de développement consiste à effectuer les études nécessaires afin de valider la faisabilité et la façon de desservir certains secteurs non développés et d'identifier les correctifs ou les modifications à apporter aux réseaux d'égouts et d'aqueduc existants afin d'assurer le développement. Par exemple, le poste de pompage Saint-Georges qui reçoit les eaux usées du parc industriel est actuellement à sa limite. La venue du Centre de formation risque de mettre les pompes en surcharge. Une étude doit donc être faite pour définir quelle grosseur de pompes il faut installer afin de supporter la venue de ce Centre et des futurs développements de ce secteur.

Le plan directeur de réhabilitation des infrastructures vise, quant à lui, l'évaluation de l'état actuel de l'ensemble des infrastructures municipales (trottoirs, rues, égouts, aqueduc, bâtiments) afin de permettre l'élaboration d'un échéancier de réhabilitation avec évaluation des coûts. Le tout en tenant compte du degré de dégradation et de l'urgence.

Finalement, le conseil entend également s'assurer d'établir le tracé projeté des voies de circulation dans le parc industriel (voir plan en annexe IV).

3- 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 249. La route 143 est restrictive 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 donc la Domtar qui est desservi via une bretelle spécialement aménagée.

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'autres 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 Windsor est située en un point géographique de convergence, elle constitue un carrefour naturel de rencontre. 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.

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 d'autant plus qu'un axe nord-sud a été spécialement aménagé sur le pont des Papetiers pour donner accès au secteur Windsor. Cet aménagement pourrait faire l'objet

Version administrative

d'un réaménagement suite à l'étude proposée dans la section réseau routier, 4^e problématique. La Ville entend donc maintenir et améliorer la qualité du réseau.

Les réseaux majeurs de transport d'énergie et de communication

On retrouve sur le territoire de la Ville de Windsor des réseaux majeurs de transport d'énergie et de communication. D'abord on retrouve des lignes de transport d'énergie électrique qui se situent au nord de la Ville à la hauteur de l'usine de filtration de l'eau qui alimentent d'une part l'usine Domtar et qui se rendent au poste de transformation des Cantons dans la municipalité de Val-Joli pour alimenter le poste de distribution de la Ville de Windsor. De plus, il est important de mentionner que, concernant les éoliennes commerciales, aucun endroit sur le territoire n'est susceptible d'accueillir cette infrastructure de production d'énergie. Cette interdiction résulte de l'application de l'ensemble des normes d'implantation concernant cette structure, provenant du schéma d'aménagement et de développement de la MRC Val-St-François. **Règlement 264-2011**

Finalement, les réseaux de communications sont représentés par le réseau téléphonique traditionnel, le réseau d'antennes cellulaires et standards et le réseau de câblodistribution. En terme d'aménagement du territoire seul le réseau d'antennes cellulaires semble en pleine expansion et peut nécessiter l'implantation de nouvelles infrastructures majeures. On compte depuis quelques années deux nouvelles structures dans la partie nord de la Ville près du parc industriel. Bien qu'il y ait eu une demande formelle d'implanter une nouvelle tour pour la téléphonie cellulaire près de l'autoroute 55, la Ville n'entrevoit pas autoriser d'autres implantations de ce type sur son territoire et entend favoriser le partage des sites existants entre les différentes compagnies privées offrant des services de téléphonie cellulaire.

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

Le territoire de la Ville de Windsor recèle des lieux présentant un intérêt particulier. Aussi et conformément au schéma d'aménagement révisé, sont identifiés les territoires suivants :

Les territoires d'intérêt récréo-touristique

Le centre culturel et patrimonial de la Poudrière

Situé au nord de la Ville, le long des rues Saint-Georges et Georges-Guilbeault, le secteur de la Poudrière, témoin de l'industrie de la poudre noire, établie à Windsor depuis 1864, regroupe l'ancien atelier de menuiserie et de tonnellerie où loge le centre culturel et patrimonial de la Poudrière. Le bâtiment accessoire correspond à un ancien entrepôt ou le magasin général dont il ne reste aucun signe visible de sa présence en surface. Il semble que son utilisation ait pris fin au début du siècle et que sa démolition se situerait entre 1918 et 1926. Ce bâtiment a été reconstitué à des fins d'utilité et destiné à la clientèle du Centre et du Parc. Le site comprend également trente-sept vestiges archéologiques, ainsi qu'une partie du parc Watopeka, où la rivière Watopeka occupe le point central.

Le parc Watopéka

Ce parc créé en 1945 longe de part et d'autre la rivière Watopeka. On y retrouve des sentiers polyvalents (pédestre et cyclable) et des aires de pique-nique. Plusieurs passerelles ont été aménagées dont la plus importante est celle de la 6^e avenue. Une entente a été signée avec la Domtar pour assurer la pérennité des aménagements du côté est de la rivière.

Le golf de Windsor

Supprimé, Règlement 313-2014

Le corridor vert

Ce vocable s'applique à la mise en place du réseau de sentier récréatif multifonctionnel dont fait partie la piste cyclable de « La Cantonnière ». L'axe principal qui longe la rivière Saint-François et l'autoroute 55 dans le secteur de Saint-Grégoire-de-Greenlay fait partie de la Route verte lancée en 1995 par le Gouvernement du Québec et Vélo Québec. Le secteur Windsor est relié à ce réseau par un aménagement spécifique sur le pont des Papetiers (route 249).

Le sentier de motoneige

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 Windsor se trouve sur ce réseau qui traverse notamment la rivière Watopeka à la hauteur du 11^e rang.

Le sentier pour les véhicules tout terrain (VTT)

Un réseau embryonnaire est en place sur le territoire de la MRC. Son point de départ se situe sur la route 143 à la sortie de la Ville en direction de Richmond. De là, il longe la route 143 et une fois sortie de la Ville empreinte un tracé à travers champs dans la municipalité de Val-Joli vers le 11^e rang. Une fois traversée ce 11^e rang, on retrouve un embranchement. Un 1^{er} tronçon se dirige vers St-Georges de Windsor et Wottonville et un 2^e tronçon se dirige vers la rivière Watopéka, Ce tronçon est partagé avec la motoneige.

Le corridor bleu de la rivière Saint-François et de la rivière Watopéka

Bien que ce vocable ne soit qu'à une étape de concept, il importe de considérer la présence de des rivières Saint-François et Watopeka non pas uniquement pour leur potentiel hydroélectrique ayant contribué à l'implantation des papetières où 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 jonction des rivières Watopeka et Saint-François au cœur de la Ville mérite une attention particulière et la mise en place d'un parc riverain à vocation de détente sur l'ensemble de leur parcours suscite un intérêt certain. Le parc du vieux Moulin et le débarcadère à bateau sur la rivière Saint-François ainsi que le parc Watopeka et le site de la Poudrière sur la rivière Watopeka, constituent assurément plus qu'une amorce de la mise en place d'un parc riverain englobant l'ensemble des rives de ces deux rivières sur le territoire de la nouvelle Ville de Windsor.

Les territoires d'intérêt historique (patrimonial)

Les éléments d'intérêt historique régional

Un élément sur le territoire de la Ville a été reconnu dans le schéma d'aménagement révisé comme représentant un intérêt régional :

- Le centre culturel et patrimonial la Poudrière.

Les territoires d'intérêt historique local

Le patrimoine architectural de Windsor n'est pas très riche en nombre de bâtiment et en variété mais il n'en demeure pas moins qu'il témoigne du passé industriel, résidentiel, religieux et commercial. Les cycles économiques s'étant succédés rapidement et les nombreux feux ont contribué à constituer une trame urbaine d'une architecture diversifiée. Il existe néanmoins de beaux témoins d'architecture typique du siècle dernier :

- Patrimoine industriel : le centre culturel et patrimonial de la Poudrière (1864) ;
- Patrimoine résidentiel : rue du Moulin et 4^e avenue ainsi que le 96, rue Principale Sud (maison Penders) ;
- Patrimoine commercial : centre-ville rue Saint-Georges et Principale Sud ;
- Patrimoine religieux : rue Saint-Georges (Église Saint-Philippe), rue Principale Nord (Église anglicane Saint-Andrew).

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.

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 plan d'urbanisme révisé 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 Windsor, certains tronçons des principaux cours d'eau (rivières Watopeka et Saint-François) ont fait l'objet de travaux depuis plusieurs décennies déjà qui ont eu pour effet de rendre artificielles des portions importantes de rives (barrages, mur de soutènement, remblai pour la voie ferrée). Ces rives sont maintenant principalement utilisées à des fins publiques ou industrielles. Il est donc illusoire de promouvoir la restauration de ces milieux et un retour à leur caractère naturel d'origine. Il y a quant même lieu de promouvoir leur protection ou des mesures d'aménagement pour contrôler l'érosion des rives.

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

La Ville de Windsor présente des territoires identifiés comme zones à risque d'inondation de récurrence 0-20 ans et 20-100 ans et ils se situent le long de la rivière Saint-François.

La section la plus problématique concerne le secteur de Greenlay dans le noyau villageois à l'angle des rues Greenlay nord et sud, la route 249, les rues Valiquette, Dubreuil, Labrecque et Bouffard.

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 Windsor les réalisations suivantes :

Activités industrielles en milieu résidentiel

Les facteurs de localisation des industries ont beaucoup changé aux 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 telles l'électricité à haut voltage et le gaz naturel. 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 de la rivière Watopeka où les premiers colons avaient construit un barrage pour y implanter un moulin à scie (force hydraulique et flottaison du bois) puis un moulin à farine (force hydraulique). Par la suite c'est la voie ferrée et l'industrie des pâtes et papiers. La rivière (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 remplacèrent la force hydraulique. On a alors assisté à un certain affranchissement quant à l'énergie et à un éloignement de la rivière. La Domtar s'est relocalisé sur le haut du plateau (12^e rang), le parc industriel s'est également développé sur le haut du plateau, cette fois du côté ouest de la rivière Watopeka.

C'est par la suite l'arrivée de l'autoroute 55 en 1973 du côté sud de la rivière Saint-François, malheureusement pour Windsor, car le tracé initial prévoyait passer au nord de la Ville. Toutefois, cela a permis la construction d'un nouveau pont à la même époque en remplacement de l'ancien situé quelques dizaines de mètres plus à l'est. Ce pont a été positionné en face de la rue Saint-Georges.

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 mais ne peuvent être rétroactives selon la Loi. Elles sont préventives et visent à éviter une détérioration de la situation. Les industries visées par ces règles sont notamment La Jack Spratt sur la rue Saint-Georges, les Emballages Atlantic Ltée sur la rue Principale Nord et Les Portes Lemieux sur la 2^e avenue. Une attention particulière sera également apportée pour toutes zones résidentielles adjacentes au parc industriel.

La présence de l'autoroute 55 génère quant à elle des nuisances reliées au bruit occasionné par les véhicules circulant à des vitesses élevées. On dénombre plus de 11 000 véhicules par jour. 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.

Finalement, il y a la présence de sites de résidus de pâtes et papiers qui peuvent générer certains inconvénients. Le site actuel près des nouvelles installations de la Domtar est suffisamment éloigné des résidences pour ne créer aucun inconvénient. Il existe toutefois un ancien site près de l'ancien plan Watopeka entre la voie ferrée et les rues Saint-Laurent, Saint-André et Dufresne. Ce site a été depuis végétalisé mais il ne peut pas être réutilisé à des fins de redéveloppement. Les terrains appartiennent encore à l'usine Domtar.

LES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS DE PORTÉE INTERMUNICIPALE

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

Équipements existants

- Communication :

Bureau de poste.

- Éducation :

Écoles primaires, Saint-Gabriel et Saint-Philippe ;
École secondaire, Le Tournesol (I à V) ;

École pour les jeunes adultes en réintégration ou réinsertion scolaire, La Source ;
Centre de formation professionnelle Morilac.

- Environnement :

Traitement des eaux usées, étangs aérés (Val-Joli) ;
Usine de filtration de l'eau potable ;
Réseau de distribution de l'eau potable et réseau de collecte des eaux usées (égout).

- Industriel :

Motels industriels.

- Loisir et culture :

Centre sportif J.-A.-Lemay ;
Bibliothèque Patrick Dignam ;
Piste cyclable La Cantonnière ;
Centre culturel et patrimonial la Poudrière ;
Piscine intérieure (Le Tournesol) ;
Hôpital Saint-Louis ;
CLSC du Val Saint-François ;
Centre de jour du Val Saint-François ;
Centre de réadaptation ;
Cour municipale du Val Saint-François ;
Le centre jeunesse de l'Estrie ;
La radio communautaire de Windsor et région (CIAX) ;
Parc Carmen-Cloutier-Juneau (en développement) ;
Parc du Vieux Moulin (ancien site de l'usine Domtar).

- Services gouvernementaux :

Centre local d'emploi (CLE) ;
Société des alcools du Québec (SAQ).

Infrastructures existantes

Parc industriel de Windsor ;

Corridor récréatif La Cantonnière (piste cyclable, Route Verte).

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 documents de réglementation. Ces énoncés de politique 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 patrimonial 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 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 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;
- Un traitement individuel de chaque zone en terme 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 au pourtour immédiat du parc industriel existant avec une zone tampon élargie considérablement;
- 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 reconnaissance des aires agricoles;

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 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 Windsor, certains secteurs auraient avantage à être couverts par ce type de règlement notamment le centre-ville, afin de s'assurer que chaque intervention sur le cadre physique contribue de façon significative à fournir une plus-value favorisant la revitalisation de ce milieu. Ce type de règlement pourrait couvrir également des secteurs résidentiels limitrophes au centre-ville, des quartiers présentant un patrimoine architectural à préserver que l'on désire voir contribuer significativement au maintien d'un paysage urbain attrayant et significatif. La Ville connaît déjà cette technique puisque le site de Portes Lemieux au centre-ville y est assujetti depuis 2003.

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 utilise depuis 2003 le règlement sur les projets particuliers pour évaluer les projets de résidences privées d'hébergement. Les autres types pourront être utilisés au besoin.

Le règlement sur les ententes sur les travaux municipaux

La Ville possède déjà un règlement sur la répartition des coûts pour les travaux municipaux adopté en vertu de la Loi sur les cités et villes avant que soit modifiée la Loi et que ce type de règlement ne soit dorénavant régi par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. La Ville entend remplacer ce règlement conformément au pouvoir que lui confère la Loi pour assurer un meilleur contrôle des développements comprenant notamment des rues projetées.

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 Windsor entend avoir recours à ce type d'instrument au besoin.

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 adopté à l'été 2003 un de règlement de ce type pour reconnaître le site comprenant le centre culturel et patrimonial de la Poudrière et une partie du parc de la Watopeka où l'on retrouve plusieurs vestiges des installations industrielles qui datent de 1864.

Le règlement sur les démolitions

Cet outil permet à la Ville de contrôler les démolitions pour éviter que soit 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 à brève échéance.

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 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.

Louis Saint-Laurent, maire

Judith Desmeules, directrice générale et greffière

ADOPTÉ LE 10 JANVIER 2005
ENTRÉ EN VIGUEUR LE 9 MAI 2005