
THÈME 4

LISTE DES SECTIONS

THÈME 4 : LES CONTRAINTES PARTICULIÈRES.....	2
4.1 LA PROBLÉMATIQUE	2
4.1.1 LES CONTRAINTES DE NATURE ANTHROPIQUE	3
4.1.2 LES CONTRAINTES D'ORIGINE NATURELLE	16
4.2 LA GRANDE ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT	22
4.2.1 GRANDE ORIENTATION 10.....	22
4.3 LES PROPOSITIONS	23

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 4-1: POSITION DES ISOPHONES DES VOIES DE CIRCULATION DE LA MRC LES MOULINS DONT LE NIVEAU DE BRUIT EXCEDE 55 ET 65 DBA	6
---	----------

THÈME 4

THÈME 4 : LES CONTRAINTES PARTICULIÈRES

En vertu du quatrième paragraphe de l'article 5 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, le schéma d'aménagement doit déterminer toute zone où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique ou de protection environnementale.

Par ailleurs, le cinquième paragraphe de ce même article stipule que le schéma doit déterminer les voies de circulation dont la présence, actuelle ou projetée, dans un lieu fait en sorte que l'occupation du sol à proximité de ce lieu est soumise à des contraintes majeures, pour des raisons de santé publique, de sécurité publique ou de bien-être général. Le quatrième paragraphe de l'article 6 de cette loi permet également d'identifier tout autre immeuble ou activité humaine pouvant affecter la santé, la sécurité ou le bien-être de la population.

4.1 LA PROBLÉMATIQUE

Situation en 2002

Que des contraintes soient naturelles ou humaines, elles interfèrent dans le quotidien et doivent être prises en compte dans le choix et la localisation des fonctions et des équipements. Dans le passé, il est souvent arrivé qu'en raison d'une absence de planification, des usages se soient implantés à des endroits mal adaptés. Il en a résulté des problèmes pour lesquels les municipalités ou le gouvernement ont eu à trouver des solutions correctrices. Ce sont donc les contribuables qui, inévitablement, ont eu à payer pour ces erreurs de planification.

L'entrée en vigueur de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* a permis de régler une partie de ces problèmes en obligeant les municipalités régionale des comté (MRC), et par conséquent les municipalités locales, à déterminer les zones où l'occupation du sol est soumise à des contraintes pour des raisons de sécurité publique et à adopter des règles minimales en matière de zonage et de lotissement. Par conséquent, tous les schémas de première génération ont identifié ces zones, ce qui a permis de prévenir l'implantation d'usages à des endroits présentant des risques pour la santé, tels que les zones inondables, les zones de mouvement de terrain et les sites de déchets dangereux.

Les modifications apportées à cette loi, en mai 1993, ont introduit de nouveaux pouvoirs habilitants en matière de contrôle qui autorisent dorénavant les MRC à déterminer, à l'intérieur de leur schéma d'aménagement, les activités humaines qui génèrent des contraintes majeures pour l'occupation du sol à proximité.

Le SARR2 comprend donc l'identification de différents types de contraintes, soit les contraintes de nature humaine (anthropique) et les contraintes naturelles.

Plus récemment, en vertu de la *Loi sur la sécurité incendie*, les MRC doivent élaborer et mettre en œuvre un schéma de couverture de risques en sécurité incendie. Cette loi, sanctionnée le 16 juin 2000, stipule que chaque MRC doit, en liaison avec les municipalités locales qui en font partie, établir un schéma de couverture de risques destiné à déterminer, pour l'ensemble de son territoire, des objectifs de protection contre les incendies et les actions utiles pour les atteindre. Le contenu de ce schéma devra être conforme aux orientations du ministre de la Sécurité publique, publiées le 30 mai 2001 à la Gazette officielle du Québec. Une période de trois (3) ans est prévue pour l'élaboration et la mise en œuvre dudit schéma ; en ce qui concerne la MRC des Moulins, cet exercice vient de débiter au printemps 2002.

Il est à prévoir également à court terme que les MRC auront à établir un schéma similaire pour la sécurité civile.

THÈME 4

Situation en 2013

Le schéma de couverture de risques en sécurité incendie de la MRC Les Moulins a été le troisième schéma au Québec à obtenir l'approbation du Gouvernement. Ce document, qui date de 2005, est présentement en révision.

En ce qui concerne l'élaboration d'un schéma de sécurité civile, cet outil ne semble plus faire partie de demandes gouvernementales. Cependant, et ce sans prétendre qu'il s'agit d'un outil similaire, le schéma d'aménagement révisé de remplacement- version 2 traite de certains éléments concernant la sécurité civile, le tout en relation avec l'aménagement et le développement du territoire.

(rg 97-33R – 2013-10-10)

4.1.1 LES CONTRAINTES DE NATURE ANTHROPIQUE

Il y a contrainte de nature anthropique lorsque l'impact découlant de la présence d'un usage, d'une construction, d'un équipement, d'une infrastructure ou d'un ouvrage quelconque est susceptible de porter atteinte à la sécurité, à la santé ou au bien-être des individus.

Il existe deux (2) types de contraintes de nature anthropique, soit les nuisances et les risques. Le terme nuisance se définit comme un ensemble de facteurs d'origine technique ou sociale qui rendent la vie malsaine ou pénible, soit par la nature même d'un immeuble ou d'une activité, soit par l'usage abusif qu'on en fait. Il peut s'agir d'émanations continues et perceptibles par l'être humain ou qui, insidieusement, auront des effets à moyen ou long terme sur une partie de la population ou encore de bruits dont l'intensité, la durée ou la fréquence sont intolérables pour les personnes qui vivent à proximité.

En ce qui concerne le risque, le terme désigne un danger éventuel, plus ou moins prévisible, mais qui pourrait, par son ampleur, entraîner des conséquences néfastes pour la collectivité.

Les éléments de contraintes anthropiques

Un inventaire des éléments de contraintes anthropiques a été effectué en collaboration avec la Direction de la Santé publique de la Régie régionale de la Santé de Lanaudière, les services de sécurité publique des municipalités de la MRC et les urbanistes municipaux.

Cet inventaire a permis de déterminer les éléments de contraintes pour lesquels il est possible d'identifier des mesures préventives de protection ([carte 18](#)). Ces éléments sont certaines voies de circulation, les sablières, le lieu d'enfouissement sanitaire du secteur Lachenaie, les sites d'étangs aérés du secteur Terrebonne ainsi que ceux du secteur Lachenaie / Ville de Mascouche et du secteur La Plaine, les lignes de transport hydro-électriques, les oléoducs, les gazoducs, les cimetières d'automobiles et une entreprise de fabrication de peinture. Les terrains contaminés et les sites de déchets dangereux, même s'ils ne constituent pas des usages comme tels, sont considérés comme des contraintes de nature anthropique, puisqu'ils sont le résultat d'activités humaines antérieures.

A) Les voies de circulation

Dans la MRC des Moulins, le bruit représente la principale contrainte des voies de circulation. Toutefois, les voies ferrées ainsi que certains tronçons routiers où circulent des matières dangereuses sont une source de risque technologique majeur. Les services d'incendie des municipalités ont la responsabilité de fournir l'expertise et les équipements spécialisés nécessaires pour faire face aux situations impliquant des matières dangereuses.

IDENTIFICATION DES CONTRAINTES
DE NATURE ANTHROPIQUE

LÉGENDE

-  Limite de la MRC
-  Limite municipale
-  Ancienne limite municipale
-  Voie ferrée
-  Bande d'envol de l'aéroport
-  Gazoduc
-  Ligne de transport d'électricité
-  Identification de la contrainte
-  Site de :
(D.M.S.) dépôt de matériaux secs
(D.D.) déchets dangereux
(C.A.) cimetière d'autos
(E.A.) étang aéré
(A.D.) ancien dépotoir
(A.D.N.U.) ancien dépôt de neiges usées
-  G/S Gravière / sablière
-  Voie de circulation contraignante
-  Dépôt de neiges usées

ECHELLE : 1 : 85 000



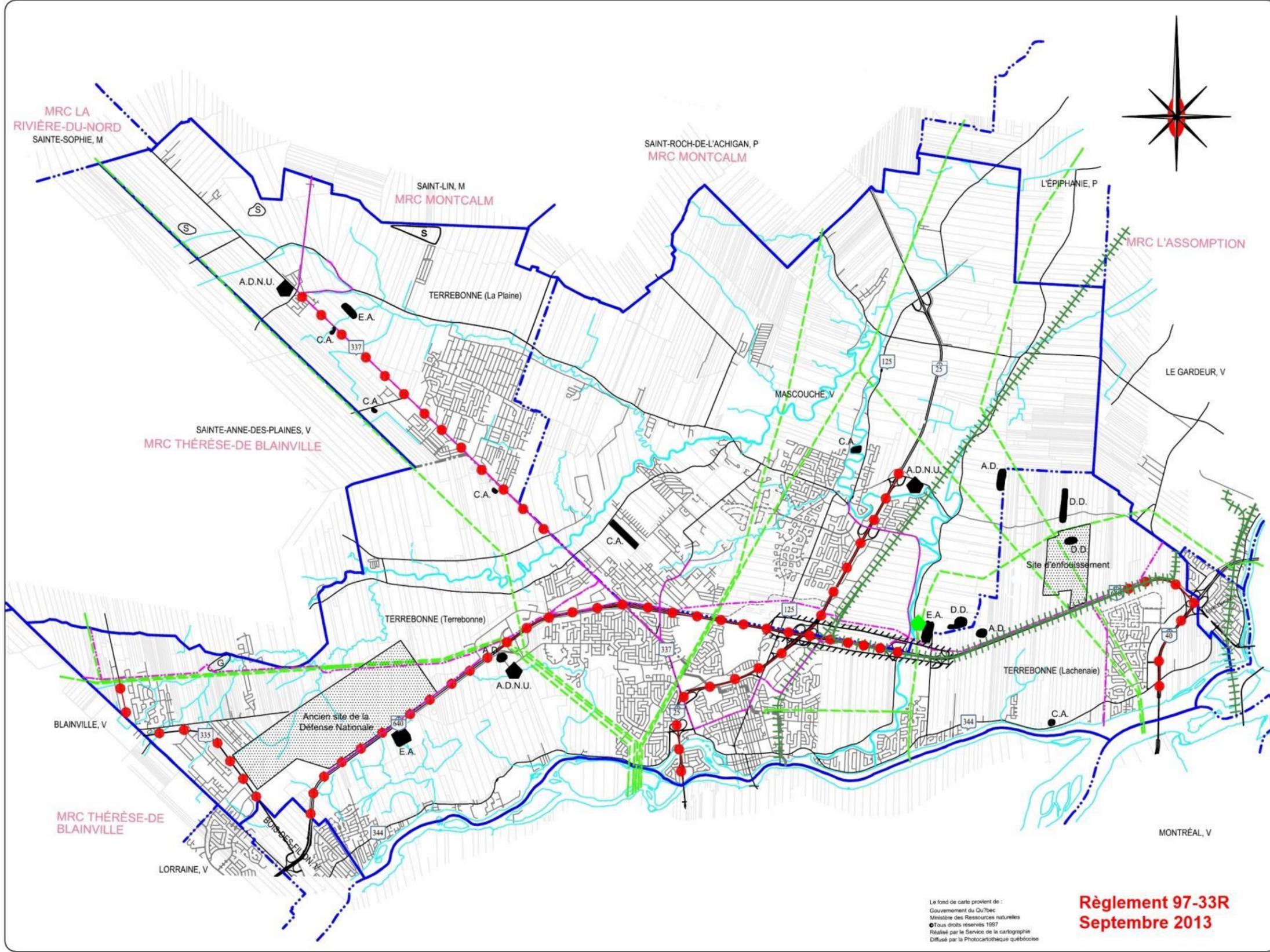
Secrétaire-trésorier

Dessiné par : Alain Bernard a.g.

Date : novembre 2002 (original)

Vérifié par : Chantal Laliberté MICU, OUC

Date : novembre 2002 (original)



Le fond de carte provient de :
Gouvernement du Québec
Ministère des Ressources naturelles
Tous droits réservés 1997
Réalisé par le Service de la cartographie
Diffusé par la Photocopieuse québécoise

Règlement 97-33R
Septembre 2013

THÈME 4

Le bruit peut se définir de diverses façons. La plupart des définitions traduisent une préoccupation à l'égard de l'intensité du bruit causant certains effets qui gênent ou affectent la santé et le bien-être des populations situées en bordure des voies de circulation. La mesure du bruit est représentée par le décibel de pondération A (dBA). Le décibel est la mesure de l'intensité du bruit (pression sonore). Pour mesurer les effets cumulatifs du bruit, l'échelle la plus appropriée est le niveau sonore équivalent (Leq). Il s'agit du niveau sonore d'un bruit continu qui résulterait de la répétition de sons discontinus sur une période de temps donnée, normalement 24 heures (Leq 24 heures).

La détermination de ce qui est incommode comportant une bonne part de subjectivité, il est particulièrement difficile d'établir un niveau acceptable de bruit. Il existe bien des standards ou des normes, mais l'acceptation varie selon l'individu récepteur du bruit. Le ministère des Transports considère qu'un niveau supérieur à 65 dBA Leq 24 heures durant l'été pourrait avoir des impacts négatifs sur la santé et le bien-être des personnes demeurant dans les zones sensibles¹. C'est ce niveau de bruit qui détermine la possibilité de mettre en oeuvre des mesures d'atténuation. Toutefois, ce même ministère ainsi que plusieurs organismes comme l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'*Environmental Protection Agency* (EPA), le Comité consultatif fédéral-provincial de l'hygiène du milieu et du travail, le ministère de la Santé et des Services sociaux et la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL) estiment que le niveau sonore dans les milieux résidentiels ne devrait pas excéder 55 dBA Leq 24 heures.

Afin de situer la distance acceptable pour l'implantation d'une activité sensible au bruit (résidence, hôpital, école, parc, etc.), on se sert des isophones. Un **isophone** est une courbe unissant des points de même niveau de bruit. Ainsi, l'isophone 65 dBA Leq 24 heures sur une autoroute supportant un débit de 65 000 véhicules par jour à 100km/h se situera à 100 mètres du centre de l'autoroute. Évidemment, l'isophone est un modèle simplifié qui ne tient pas compte de tous les facteurs qui peuvent influencer l'intensité et l'amplitude du bruit: topographie, type et état du revêtement, pourcentage de circulation lourde. Par ailleurs, certains secteurs peuvent être affectés par des bruits intenses mais de courte durée, comme les coups de sifflet nocturnes d'un train.

Situation en 2013

Les autoroutes et routes régionales qui traversent le territoire de la MRC Les Moulins sont toutes, à un certain degré, des sources potentielles de contraintes majeures ([tableau 4-1](#)). Leur achalandage et la circulation rapide permise font en sorte que le bruit qui y est engendré excède fréquemment les 55 et 65 dBA sur de longues distances.

La [carte 18b](#) identifie les zones situées à proximité des grandes infrastructures de transport routier. Dans ces zones, des mesures particulières devront être respectées par les municipalités locales afin d'assurer une meilleure protection dans les endroits les plus susceptibles d'être touchés par la pollution sonore. Ces dispositions particulières ont donc été établies à la section 3.8.1 *Dispositions relatives aux terrains situés à proximité des autoroutes et routes contraintes en matière de bruit* du document complémentaire du SARR2.

¹ Ministère des Transports, [Politique sur le bruit routier](#), mars 1998

THÈME 4

Tableau 4-1: Position des isophones des voies de circulation de la MRC Les Moulins dont le niveau de bruit excède 55 et 65 dBA

Routes	Tronçons	Débit journalier moyen en 2009 et vitesse permise	Isophones (Leq 24 heures)
AUTOROUTE 25	Au sud de la route 337	80 000 (100 km/heure)	65 dBA = 110 mètres 55 dBA = 430 mètres
	Entre la route 337 et l'autoroute 640	63 000 (100 km/heure)	65 dBA = 100 mètres 55 dBA = 380 mètres
	Entre l'autoroute 640 et le boulevard Sainte-Marie	51 000 (100 km/heure)	65 dBA = 90 mètres 55 dBA = 340 mètres
	Au nord du boulevard Sainte-Marie	27 000 (100 km/heure)	65 dBA = 60 mètres 55 dBA = 230 mètres
AUT. 40	Au sud l'autoroute 640	124 000 (100 km/heure)	65 dBA = 150 mètres 55 dBA = 530 mètres
AUTOROUTE 640	Entre l'autoroute 40 et les chemins Charles-Aubert / Louis-Hébert	80 025 (100 km/heure)	65 dBA = 110 mètres 55 dBA = 430 mètres
	Entre les chemins Charles-Aubert / Louis-Hébert et l'autoroute 25	82 000 (100 km/heure)	65 dBA = 120 mètres 55 dBA = 440 mètres
	Entre l'autoroute 25 et la route 337	71 000 (100 km/heure)	65 dBA = 110 mètres 55 dBA = 400 mètres
	À l'ouest de la 337	63 000 (100 km/heure)	65 dBA = 100 mètres 55 dBA = 380 mètres
ROUTE 335	Entre le boulevard Industriel (B.D.F.) et le chemin Saint-François	21 100 (90 km/heure)	65 dBA = 40 mètres 55 dBA = 190 mètres
	Entre le chemin Saint-François et le chemin Saint-Roch	15 700 (90 km/heure)	65 dBA = 35 mètres 55 dBA = 160 mètres
	Au nord du chemin Saint-Roch	14 700 (70 km/heure)	65 dBA = 30 mètres 55 dBA = 130 mètres
ROUTE 337	Entre le boulevard des Seigneurs et les Chemin Martin / Newton	42 000 (50 km/heure)	65 dBA = 50 mètres 55 dBA = 200 mètres
	Entre les chemin Martin/Newton et le chemin Sainte-Claire	38 000 (70 km/heure)	65 dBA = 60 mètres 55 dBA = 230 mètres
	Entre le chemin Sainte-Claire et le noyau villageois de La Plaine	14 200 (90 km/heure)	65 dBA = 35 mètres 55 dBA = 150 mètres

* DJME estimé pour l'année 2009 par Transport Québec, direction territoriale Laval-Mille-Îles.

(rg. 97-33R – 2013-10-10 ; rg. 97-33R-2 – 2015-10-21)

Carte 18b

Contraintes anthropiques relatives aux bruits

Règlement 97-33R modifiant le SARR2 de la MRC Les Moulins

Légende

Contraintes liées au réseau routier

 Zones de contraintes du bruit routier

 Axes routiers liés aux contraintes

230 Distance en mètres (note 1)

 Bornes des segments

Contraintes liées au réseau ferroviaire

 Chemins ferroviaires

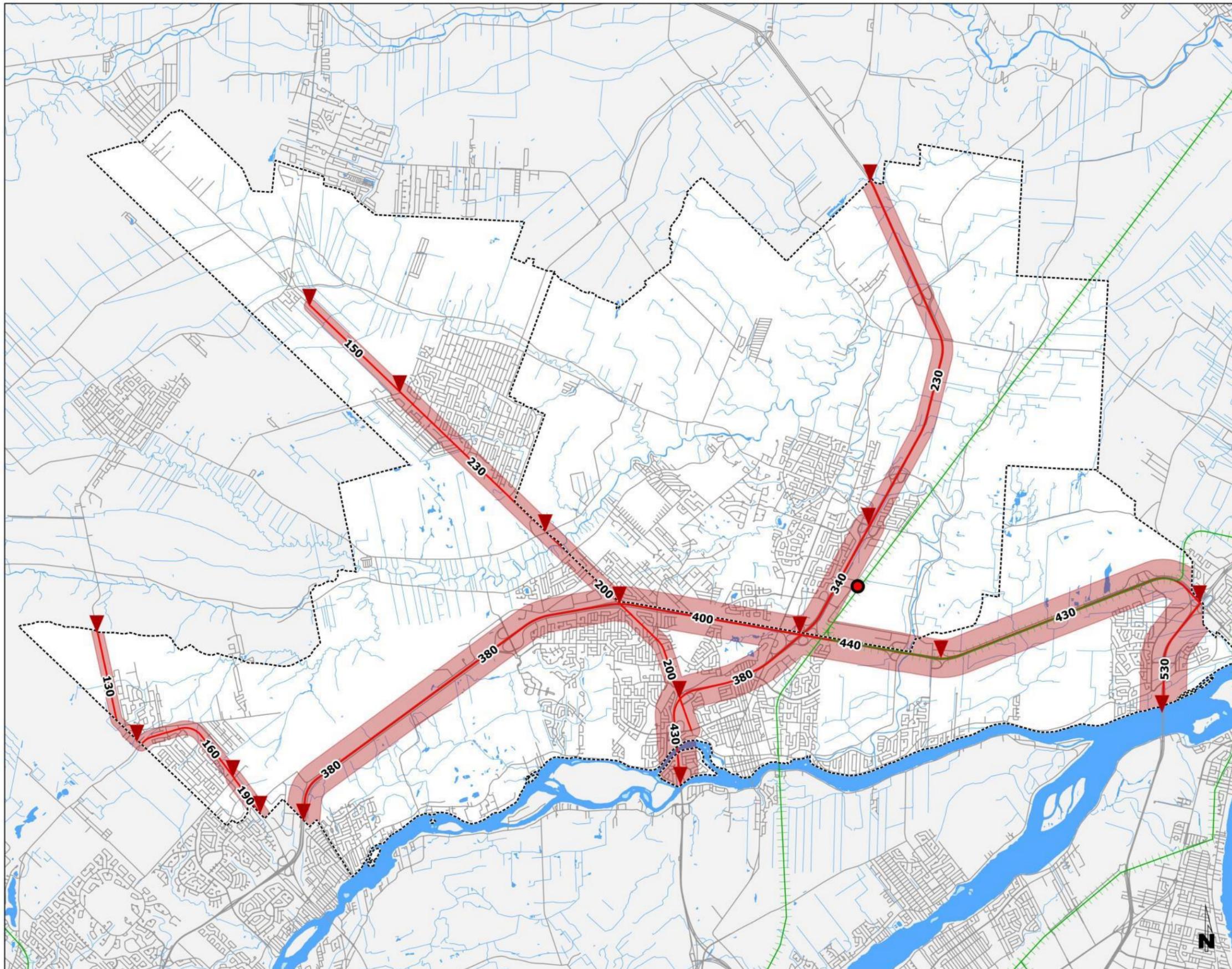
 Garage de train de Mascouche (AMT)

Note 1 : Distance de l'isophone 55 dBA 24h pour le segment correspondant.
Distances calculées à partir du centre de la route.

Sources :
DBJA 2009, Transport Québec,
Direction Laval-Mille-Îles
Chemins ferroviaires : CMM, 2012

0 1 2 3 4 km

Produit par la MRC Les Moulins
Le 10 septembre 2013



THÈME 4

Autoroute 25

Avec un débit journalier moyen de 80 000 véhicules en été, le niveau sonore atteint les 65 dBA jusqu'à une distance de 110 mètres du centre de la voie de circulation, tandis qu'un niveau de bruit supérieur à 55 dBA Leq 24 heures peut être perçu jusqu'à une distance de 430 mètres du centre de l'autoroute. Or, certaines résidences des secteurs Terrebonne sont localisées à moins de 100 mètres de cette autoroute.

Pour ce qui est du tronçon situé entre l'autoroute 640 et le chemin Sainte-Marie, le niveau sonore y est supérieur à 55 dBA Leq 24 heures jusqu'à une distance de 340 mètres du centre de l'autoroute. Un mur antibruit a d'ailleurs été aménagé du côté est de l'autoroute afin d'atténuer les impacts du bruit autoroutier sur les projets résidentiels construits à proximité de la future gare de train de banlieue de Mascouche.

Finalement, au nord du chemin Sainte-Marie, le niveau de bruit atteint 55 dBA Leq 24 heures jusqu'à une distance de 230 mètres du centre de l'autoroute.

Autoroute 40

L'autoroute 40 est située à l'extrémité est du territoire de la MRC. Elle est la principale porte d'entrée pour accéder à l'île de Montréal à partir de l'est de la région métropolitaine de Montréal. Son débit de circulation est très élevé (124 000 véhicules-DJME 2009) et le niveau sonore moyen atteint 55 dBA Leq 24 heures jusqu'à une distance de 530 mètres du centre de l'autoroute. Toutefois, les développements commerciaux de grandes surfaces s'étant établis de part et d'autre du segment de l'autoroute 40, sur le territoire de la MRC Les Moulins, atténuent le bruit provenant de l'autoroute et les impacts sur les milieux résidentiels dans ce secteur de la Ville de Terrebonne.

Autoroute 640

L'autoroute 640, avec un relevé entre 63 000 et 82 000 véhicules-DJME 2009, a connu une croissance élevée de son achalandage depuis l'entrée en vigueur du SARR2 en 2002. Le tronçon situé entre les autoroutes 40 et 25 est le plus achalandé et le niveau de bruit dépasse 55 dBA jusqu'à 440 mètres du centre de l'autoroute. Les impacts sur les développements résidentiels sont toutefois limités puisque la plupart des zones en bordure de ce segment sont localisées en zone agricole protégée. Toutefois, avec l'arrivée de la gare de train de banlieue de Terrebonne, construite à proximité de l'échangeur de la montée des Pionniers, et de développements résidentiels à plus forte densité dans ses environs, l'impact du bruit autoroutier devra être considéré.

Pour sa part, le tronçon situé à l'ouest de l'autoroute 25 comprend des secteurs résidentiels à proximité de l'autoroute. Il est aussi à noter qu'à l'est de la route 337, des plaintes ont été reçues au MTQ de la part de résidents au sujet du bruit de la circulation routière. Malgré un achalandage plus faible que les autoroutes 25 et 40, l'autoroute 640 représente donc une source de bruit à ne pas sous-estimer.

Routes régionales

En ce qui concerne les routes régionales, la majorité des terrains situés en bordure de la route 337 sont exposés à des niveaux de bruit supérieurs à 55 dBA Leq 24 heures, compte tenu que le débit de circulation y est élevé et que le pourcentage de véhicules lourds représente entre 4% et 8% de la circulation. Il serait difficile de prévoir l'aménagement de talus ou de murs antibruit en bordure de cette route car elle donne accès directement aux lots qui la bordent. Le respect d'une marge de recul équivalente à l'isophone 55 dBA Leq 24 heures, lequel atteint jusqu'à 230 mètres dans un tronçon de la route 337, est également peu envisageable. Il serait donc approprié de prévoir des usages compatibles en bordure de cette route. En ce qui concerne les artères et les collectrices urbaines telles que les routes 344 et 125, leurs débits journaliers estivaux inférieurs à 10 000 véhicules et la vitesse maximale permise (50 km/heure) font en sorte que le niveau sonore n'est pas considéré comme élevé.

THÈME 4

Voies ferrées et garage de train**Situation en 2002**

En matière de voie ferrée, seule la voie du Canadien Pacifique traverse le territoire urbanisé ou en voie d'urbanisation de la MRC des Moulins. Le corridor emprunté passe près de deux (2) secteurs résidentiels et de zones industrielles (les parcs industriels de Terrebonne, Lachenaie et Mascouche). Le train passe tous les jours, sauf le dimanche, à 4h30 du matin en direction de Montréal et à 17h30 en direction de Québec.

Selon des informations obtenues auprès du Canadien Pacifique, plus de la moitié des 50 à 85 wagons d'un convoi moyen transporte des marchandises dangereuses, principalement du chlorure de sodium, pour les papeteries de Trois-Rivières, Shawinigan et Grand-Mère.

En matière de bruit, selon une méthode de calcul développée par la SCHL, le train qui traverse le territoire de la MRC des Moulins à une vitesse de 80 km/heure propage un niveau de bruit total évalué à 58 dBA à 30 mètres de la ligne de centre de la voie ferrée. Le degré de perturbation est donc considéré moyen et ce niveau sonore ne représente pas une contrainte majeure à l'utilisation du sol à proximité. Toutefois, les coups de sifflets des trains dépassent les 65 dBA et peuvent perturber la quiétude des résidents qui vivent à proximité de la voie ferrée, principalement dans le cas des convois qui passent à 4h30 du matin.

Situation en 2013

Avec l'arrivée du train de l'Est (train de banlieue) prévue pour le printemps 2014, une nouvelle voie ferrée est en construction sur le territoire de la MRC Les Moulins. Cette voie, qui débute à la future gare de Mascouche, se détache de la voie du CP pour emprunter la bande médiane de l'autoroute 640 et se diriger en direction est pour ensuite se poursuivre sur le territoire de la MRC L'Assomption. Le territoire adjacent et situé du côté ouest du tronçon de voie ferrée localisé entre la gare et l'autoroute 640 est presque entièrement urbanisé en date de septembre 2012. La vocation principale de ce territoire s'avère résidentielle. En ce qui concerne le reste du tracé vers Repentigny, la voie ferrée parcourt principalement des secteurs à vocations agricole, industrielle ou périurbaine. Le fait que la grande majorité de cette voie ferrée soit localisée dans la bande médiane d'une autoroute permet d'atténuer certaines des nuisances que le passage de trains pourrait occasionner.

Puisque le tracé du train de l'Est se termine à la gare de Mascouche, l'Agence métropolitaine de transport procède à l'aménagement, sur des terrains adjacents à cette dernière, d'un garage servant à l'entretien ainsi qu'au remisage des locomotives et wagons en dehors des périodes de service. Le bruit et les vibrations occasionnés par la circulation fréquente, les points de jonction, le roulement des locomotives lors de leur réchauffement en période hivernale ainsi que l'ensemble des travaux d'entretien et de mécanique devraient avoir un impact sur les quartiers à proximité.

La **carte 18b** identifie les chemins de fer existants et en construction ainsi que le garage de trains prévu sur le territoire de la MRC Les Moulins.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 4

B) Les sablières, les gravières et les dépôts de matériaux secs**Situation en 2002**

Les sablières, les gravières et les dépôts de matériaux secs constituent une source de contraintes en raison du bruit, de la poussière et de la dégradation visuelle que génèrent leurs activités. La MRC considère qu'il est non souhaitable d'implanter des usages résidentiels, institutionnels ou récréatifs à proximité de ce type d'usage, et vice et versa.

Cependant, les besoins en matières premières sont toujours croissants ; particulièrement depuis 2002, les territoires de la MRC Les Moulins ainsi que de la grande région de Montréal ont connu un accroissement appréciable du nombre de constructions, dépassant même largement toutes les prédictions. Par conséquent, puisqu'on ne peut décider de la localisation de la matière première, il est possible que celle-ci soit présente à proximité de zones résidentielles, institutionnelles ou récréatives. On pourra alors considérer l'exploitation de carrières et sablières dans la mesure où elles respectent les dispositions du document complémentaire ainsi que des lois et règlements applicables.

Plus particulièrement, la MRC considère que les nouvelles sablières et gravières, ainsi que l'agrandissement des exploitations existantes en date du 18 décembre 2002, doivent être localisés de manière à limiter l'impact du camionnage lourd sur les résidences, les institutions et les écoles.

Dans le cas des dépôts de matériaux autorisés par les autorités compétentes, des activités complémentaires de valorisation des résidus non dangereux pourraient être permises sur les terrains adjacents dans la mesure où elles n'engendrent pas de nuisances pour les autres types d'activités situées à proximité.

Le tout afin de baliser l'exploitation de nouvelles superficies à des fins de sablières et gravières à proximité de zones urbaines.

(rg. 97-13 (2007-02-14) ; rg. 97-33R (2013-10-10))

C) Le lieu de traitement des matières résiduelles du secteur Lachenaie

Le lieu de traitement des matières résiduelles du secteur Lachenaie a une portée qui dépasse largement le territoire de la MRC des Moulins. En vertu du décret gouvernemental de 1995, le lieu d'enfouissement pourra recevoir un maximum de 970 000 tonnes métriques de matières résiduelles par an, afin de répondre aux besoins à moyen terme d'une bonne partie de la région de Montréal et de la partie sud de la région de Lanaudière.

Même si le décret du conseil des ministres est assorti de plusieurs conditions pour atténuer les impacts environnementaux, la présence du lieu d'enfouissement sanitaire constitue une source de contrainte importante, notamment en matière de circulation lourde, d'odeurs, de contamination des eaux et du sol et de rejets de géolands.

En matière de circulation lourde, le volume anticipé de matières résiduelles déposées générera un achalandage de camionnage lourd comparable à la situation qui a prévalu au cours des dernières années (moyenne de 440 camions par jour ouvrable), entraînant des problèmes de poussière, de bruit et de détérioration de la chaussée. Toutefois, les impacts de cette circulation sur les résidents seront minimes puisque les camions se dirigeant vers le lieu d'enfouissement évitent maintenant totalement les secteurs résidentiels.

La contamination des eaux est fortement, pour sa part, atténuée puisqu'une conduite relie les bassins de récupération des eaux de lixiviation du lieu aux étangs aérés d'épuration des eaux usées du secteur Lachenaie et de la Ville de Mascouche.

THÈME 4

Par ailleurs, les odeurs proviennent des biogaz résultant de la décomposition bactérienne des déchets organiques. Ce gaz est principalement composé de dioxyde de carbone et de méthane, deux (2) gaz à effet de serre. La production de biogaz a lieu à partir du recouvrement des déchets et elle peut se poursuivre sur plusieurs années. Selon le rapport d'enquête du *Bureau d'audiences publiques sur l'environnement* (BAPE) concernant le projet d'agrandissement du lieu d'enfouissement sanitaire de Lachenaie, malgré les travaux de captage et de valorisation des biogaz prévus, les problèmes d'odeurs causés par les biogaz risquent de se produire fréquemment au cours des quinze (15) prochaines années.

La présence de goélands sur le site d'enfouissement est due aux déchets putrescibles à l'air libre. La rivière des Mille-Îles, située à deux kilomètres du lieu d'enfouissement, constitue une aire de repos et de nidification pour les goélands. Le déplacement des goélands entre le site d'enfouissement et la rivière et les rejets de fientes qu'ils laissent le long de leur trajectoire constituent une source importante d'insatisfaction pour plusieurs résidents du secteur Lachenaie. De plus, les fientes des goélands sont à l'origine de risques d'infection pour les humains.

Mentionnons que la MRC des Moulins n'est pas assujettie à la production d'un plan de gestion des matières résiduelles puisqu'elle fait partie de la Communauté métropolitaine de Montréal. Elle souscrit toutefois entièrement aux objectifs gouvernementaux en matière de réduction des matières éliminées.

En 2009, un nouveau décret a été émis pour le L.E.T. de BFI Canada et celui atteint désormais une capacité d'enfouissement maximal de 1,3 million de tonne métrique de matières résiduelles.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

D) Les systèmes d'épuration des eaux usées

Les étangs aérés recueillent les eaux usées provenant des égouts municipaux des deux (2) municipalités de la MRC. On retrouve ces équipements à trois (3) endroits, soit dans le secteur Terrebonne, dans le secteur La Plaine et à la limite de la municipalité Mascouche et du secteur Lachenaie. En raison des produits qui sont entreposés dans ces étangs, la proximité de résidences n'est pas appropriée.

E) Les corridors de transport d'énergie et les postes de transformation ou de compression

La MRC est traversée par plus de dix (10) corridors d'énergie électrique, deux (2) gazoducs et un oléoduc. En 2010, on retrouve également trois (3) postes de transformation d'Hydro-Québec sur le territoire de la MRC. Ce nombre de postes sera augmenté à cinq (5) lors de la mise en service de deux nouveaux postes, prévue en 2013 et 2014 par Hydro-Québec. Un poste de compression de Gazoduc TQM est aussi présent sur le territoire. De plus, un oléoduc de la compagnie *Enbridge*, rattaché aux postes pétroliers de Montréal-Est, traverse également la MRC Les Moulins d'est en ouest. Ces équipements imposent des contraintes en termes d'utilisation du sol ou d'impacts sur le paysage.

Selon l'opinion exprimée par la Direction de la santé publique de la Régie régionale de la Santé et des Services sociaux de Lanaudière dans l'avis gouvernemental sur le premier projet de schéma d'aménagement révisé, les lignes de haute tension, les postes de transformation, les oléoducs et les gazoducs entraînent des risques technologiques.

Jusqu'à maintenant, aucune recherche scientifique n'a clairement démontré que les champs électromagnétiques provenant des lignes de haute tension ont un effet sur la santé de la population qui habite à proximité. Présentement, le Comité interministériel (MSSS, MENV, MAPAQ, MRN) ayant le mandat d'examiner tout ce qui concerne l'exposition aux champs électriques et magnétiques (CÉM) est d'avis qu'on ne peut pas recommander de niveau-limite d'exposition ou de préconiser une distance minimale à respecter à partir des lignes de transport d'électricité. Toutefois, on considère toujours nécessaire de faire un suivi des recherches scientifiques sur les effets des CÉM sur la santé.

THÈME 4

En ce qui concerne les gazoducs, des études récentes effectuées dans le cadre du prolongement du gazoduc TQM vers le *Portland Natural Gaz Transmission System* (PNGTS) ont permis d'évaluer l'ampleur du risque de ce type d'infrastructures ainsi que sa probabilité d'occurrence. Ainsi, la probabilité qu'une explosion ait lieu à l'intérieur du poste de compression a été estimée à 1 chance sur 1 000 par année, tandis que la probabilité de rupture complète ou partielle d'une section du gazoduc a été estimée à 4,7 chances sur un million par kilomètre par année. Pour la section du gazoduc qui traverse le territoire du secteur Lachenaie, la probabilité annuelle de mortalité est de 1 sur 1 000 000 jusqu'à une distance de 317 mètres du gazoduc. En vertu des normes du Conseil Canadien des Accidents Industriels Majeurs (CCAIM), aucun bâtiment institutionnel ou de développements résidentiels ou commerciaux de haute densité ne devrait être implanté à l'intérieur de cette marge.²

Outre le risque, la MRC considère que l'impact le plus tangible des corridors de transport d'énergie et des postes de transformation ou de compression demeure la dégradation visuelle résultant de leur présence, particulièrement dans le cas des équipements qui ne sont pas souterrains comme les lignes de haute tension. Cette dégradation visuelle est accentuée par le fait que les entreprises d'utilités publiques favorisent l'implantation de leurs lignes de transports sur obtention de simple servitude plutôt que par acquisition de terrain.

À noter que la compensation à un propriétaire affecté par une servitude est parfois supérieure à la valeur marchande du terrain, afin de couvrir la perte de valeur et les dommages potentiels à la propriété. À titre d'exemple, en milieu agricole, l'offre de Gazoduc TQM à un propriétaire peut atteindre 200% de la valeur marchande du terrain couvert par la servitude. En agissant de cette façon, les entreprises de transport d'énergie ne sont pas tenues d'entretenir leurs emprises.

Compte tenu que les propriétaires ont des droits d'utilisation limités sur ces servitudes, il en résulte fréquemment des problèmes d'entretien de terrain (herbes hautes, déchets) qui dégradent davantage l'environnement visuel. De plus, il arrive parfois que l'on assiste à un empiètement de l'emprise par des usages peu compatibles avec ces infrastructures.

Pour toutes ces raisons, il importe de prévoir des mesures de protection à proximité des corridors de transport d'énergie et des postes de transformation ou de compression.

(rg. 97-32 – 2011-02-09; rg. 97-33R – 2013-10-10)

F) Les entreprises potentiellement à risques

Situation en 2002

Le développement spectaculaire de l'industrie chimique depuis la Deuxième Guerre mondiale a entraîné une augmentation des accidents majeurs résultant de la toxicité ou de la réactivité des produits manufacturés. La MRC Les Moulins compte quelques entreprises commerciales ou industrielles qui entreposent, fabriquent ou utilisent des matières dangereuses et qui, lors d'un incident (fuite, déversement, explosion), pourraient menacer la santé et la sécurité de la collectivité ou causer des dommages dans un rayon plus ou moins grand. C'est notamment le cas de l'entreprise de fabrication de peinture qui est localisée au 4170 Nancy à Terrebonne qui utilise des produits hautement inflammables comme la nitrocellulose, la résine, l'alkyde, l'uréthane et des solvants. Il y a lieu d'éviter que des usages résidentiels ou institutionnels s'implantent à proximité de ces établissements.

Il serait également souhaitable de prévoir des mesures afin d'éviter que de nouvelles entreprises potentiellement à risque s'implantent à proximité de développements résidentiels ou institutionnels, existants ou projetés.

² Bovar environnemental, Analyse et calcul de risques pour le prolongement du gazoduc TQM vers le Portland Natural Gaz Transmission System, mars 1997

THÈME 4

Situation en 2013

Il est à noter que l'entreprise, qui était localisée au 4170 Nancy à Terrebonne, n'est plus en activité lors de l'adoption du règlement 97-33R. Donc, à moins d'avis contraire, les risques occasionnés par la présence de cette industrie devraient avoir disparu.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

G) Les cimetières d'automobile

La MRC Les Moulins dispose de quelques cimetières d'automobiles. Ces établissements offrent souvent une mauvaise qualité visuelle, peuvent entraîner une contamination du sol et peuvent être des sources de bruits désagréables.

H) Les terrains contaminés**Situation en 2002**

L'évolution constante de la société nord-américaine a amené d'importantes modifications à la trame urbaine. L'économie, qui reposait jadis sur l'industrie lourde, a subi d'importantes transformations. Maintenant, la majorité des emplois sont créés dans des entreprises de commerces et services ou encore dans des entreprises manufacturières de petite taille. Il en a résulté que d'anciens complexes industriels lourds ont été réaménagés en fonction des besoins d'aujourd'hui. L'absence de préoccupations environnementales à l'époque a cependant laissé en héritage de ces activités une importante contamination des sols et des eaux souterraines.

La MRC des Moulins, dont le développement s'est principalement effectué à partir de 1960, est relativement peu affectée par ces problèmes de contamination des sols. Le ministère de l'Environnement a cependant identifié quelques sites présentant une contamination potentielle et pour lesquels des études de caractérisation devraient être effectuées avant d'y prévoir de nouveaux usages du sol.

Par ailleurs, les terrains de la Défense Nationale peuvent être considérés comme des terrains contaminés en raison de la présence d'explosifs enfouis dans le sol de ce vaste terrain. Bien que le ministère de la Défense procède depuis plusieurs années au nettoyage de ce terrain, il serait peu approprié d'utiliser ce site pour des fonctions résidentielles. Ce site offre cependant un potentiel extraordinaire pour le développement industriel.

Situation en 2013

Après avoir procédé à une caractérisation plus approfondie du site de la Défense Nationale (ancien champ de tir Saint-Maurice), il a été révélé que ce site offre toutefois des milieux naturels d'une valeur écologique et environnementale exceptionnelle. Pour ces raisons, il serait donc souhaitable de conserver et de minimiser les interventions humaines sur cet ensemble naturel d'une richesse remarquable.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 4

I) Les sites de déchets dangereux

Il existe dans la partie est du territoire, à Mascouche et dans le secteur Lachenaie, trois (3) sites qui ont fait l'objet de déversements de déchets dangereux. Bien que ces sites soient relativement isolés par rapport aux secteurs urbanisés, on retrouve quelques résidences équipées de puits de surface et souterrain à moins de un (1) kilomètre de distance de ces sites.

Parmi ces sites, on retrouve deux (2) anciens dépotoirs d'ordures ménagères (lots 82 et 83 et 84 à 87 dans le secteur Lachenaie) où l'on a déjà identifié la présence de barils contenant des huiles usées et des solvants, des boues de vidange, des poussières de caoutchouc de même que 900 barils de déchets toxiques. Les déchets de ces deux (2) sites peuvent contaminer les eaux de surface et les eaux souterraines, mais ils ne menacent cependant pas la santé publique étant donné l'éloignement des puits et des prises d'eau.

L'autre site (lots 107 et 109 à Mascouche) servait à l'incinération des résidus liquides des raffineries de même qu'à l'élimination de résidus solides. Ces terrains sont classés dans la catégorie I, c'est-à-dire qu'ils présentent actuellement un potentiel de risque pour la santé publique et/ou un potentiel de risque élevé pour l'environnement. Les déchets qui y ont été éliminés représentent un risque de contamination de la nappe d'eau de surface et le réseau de drainage de surface.

Lors de l'arrêt des activités, en 1974, la compagnie a laissé sur place deux (2) bassins contenant 180 000 gallons de boues d'hydrocarbure. À l'emplacement de l'incinérateur, on a retrouvé des résidus solides d'hydrocarbure contenant des B.P.C.

Ce site a toutefois fait l'objet d'interventions soutenues au cours des dernières années. En 1987, les bassins ont été vidés de leur contenu et transférés dans des réservoirs d'acier situés à proximité. De 1994 à 1996, près de 5 millions de dollars ont été investis pour excaver et entreposer plus de 150 000 m³ de sols contaminés. De plus, à la fin de 1995, le ministère de l'Environnement a entrepris la phase 2 des travaux de restauration, qui consiste à enlever les trente-et-un (31) réservoirs et traiter ou éliminer leur contenu.

J) Les anciens dépotoirs

En plus des sites identifiés à la section précédente, la MRC dispose de quelques anciens dépotoirs à ciel ouvert qui ont fermé leurs portes après l'entrée en vigueur du règlement sur les déchets solides en 1978. Ces sites présentent des contraintes à l'aménagement en raison de l'instabilité de leur sol et de leur contamination potentielle.

K) Les établissements de production animale

Situation en 2002

Le territoire de la MRC Les Moulins comprenait, en 2000, 123 exploitations agricoles. Selon le portrait de l'agriculture – Des Moulins³ de la MRC des Moulins produit par le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec, plusieurs de ces exploitations constituent des établissements de production animale. On retrouvait⁴ :

- 21 exploitations laitières,
- 18 exploitations bovines,
- 4 de bovins de semi-finition,
- 5 de bovins de finition,

³ Profil bioalimentaire de Lanaudière, MRC des Moulins, produit par le MAPAQ

⁴ Source : MAPAQ, Fiches d'enregistrement 1997 et 1997, mise à jour le 17 janvier 2000

THÈME 4

- aucune de veaux lourds
- aucune exploitation porcine (truies),
- 6 exploitations ovines
- 26 établissements de production équine,
- 4 exploitations avicoles, et
- aucune de chèvres laitières.

Les principales contraintes des établissements de production animale sont la contamination des eaux souterraines et des sols et les odeurs.

Avec un total de 2 342 unités animales en 1998, les villes de la MRC n'ont pas de surcharge de fumier. Si on étendait tout le fumier produit, on utiliserait à peine 17% des unités animales possibles d'après les terres exploitables. Donc, en matière de charge animale, les municipalités de la MRC pourraient accueillir sans problème d'autres exploitations animales sans avoir un excédent de fumier.

La problématique des odeurs a été prise en compte dans les orientations gouvernementales en matière de protection du territoire et des activités agricoles, déposées au mois de juin 1997, ainsi que dans les nouvelles orientations de décembre 2001 découlant de l'entrée en vigueur du « projet de loi » 184. Ces orientations comprennent des paramètres pour la détermination de distances séparatrices relatifs à la gestion des odeurs. Cette distance doit être déterminée à partir d'une série de facteurs soit le nombre d'unités animales d'une exploitation, le type d'animaux, le type de gestion du fumier et les méthodes d'atténuation utilisées et le type d'usages non agricoles environnants.

Ces paramètres de distances séparatrices sont insérés dans le document complémentaire du SARR2.

(rg 97-33R - 2013-10-10)

L) L'aéroport de Mascouche

Situation en 2002

L'aéroport de Mascouche compte parmi les plus importants aéroports pour les vols privés au Québec. Il s'y effectue en moyenne 60 000 mouvements par année. L'aéroport fonctionne jour et nuit, mais la grande majorité des mouvements sont effectués entre 8h et 17h.

L'aéroport a fait l'objet de nombreuses plaintes de la part de résidents au sujet de la trop basse altitude des avions au-dessus des secteurs résidentiels, lors du décollage. Suite à ces plaintes, des modifications ont été apportées aux corridors de vol, ce qui a réduit considérablement les impacts des avions sur les résidents. Par ailleurs, les corridors aériens de l'aéroport imposent des limites en matière de hauteur des constructions.

Situation en 2013

Il est à noter que, suite à l'entrée en vigueur du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), la MRC a l'obligation de définir des aires de densification de type TOD (*Transit Oriented Development*) autour des gares de train de banlieue. Or, la gare de Mascouche se situe à proximité de l'aéroport de Mascouche, ce qui implique que non seulement les usages résidentiels, mais également les autres usages de nature urbaine, auront une densité plus importante.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 4

M) Les dépôts de neiges usées

Situation en 2002

En date de décembre 2000, chacune des quatre villes de la MRC disposait d'un dépôt de neiges usées (**carte 18**). Ces dépôts étaient situés relativement loin des secteurs résidentiels, ce qui limitait leurs impacts sur la population. Cependant, dans certains cas, il s'agissait de dépôt à neige temporaire et les villes concernées envisageaient d'aménager un site permanent au cours des prochaines années. À cet effet, la MRC est consciente des impacts potentiels d'un dépôt à neige sur les résidents, notamment en matière de bruit et de circulation lourde.

Suite à diverses démarches entamées par la Ville de Mascouche, en collaboration avec la Ville de Terrebonne et la MRC des Moulins, un nouveau site régional de dépôt des neiges usées a été autorisé par la CPTAQ en octobre 2001.

(rg 97-8 – 2006-03-29)

4.1.2 LES CONTRAINTES D'ORIGINE NATURELLE

A) Les plaines inondables en eaux libres

Située en bordure des rivières des Mille-Îles et des Prairies, la MRC Les Moulins a déjà subi les effets de crues printanières importantes. Afin de limiter les dommages d'une nouvelle crue des eaux, le ministère des Pêches et de l'Environnement, ainsi que le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources du Canada, en collaboration avec le ministère des Richesses naturelles du Québec, adoptaient le 4 octobre 1976, une convention visant une réduction des dommages causés par la crue des eaux. Il en a résulté une cartographie des zones inondables couvrant une partie du territoire de la MRC des Moulins, soit la rivière des Mille-Îles, la rivière des Prairies et une partie de la rivière Mascouche. Les **cartes 31H11-100-0401, 31H12-100-0404, 31H12-100-0303 et 31H12-100-0403** font partie intégrante du SARR2.

Cette convention, qui comprenait également une politique d'intervention en zone inondable, a par la suite été remplacée par les conventions de 1986 et 1993. Toutefois, la délimitation des zones inondables et la politique d'intervention en zone inondable ont très peu changé à la suite de ces nouvelles conventions.

La MRC est tenue d'identifier au SARR2 toutes les zones à risque d'inondation sur son territoire, incluant la cartographie des zones inondables produites par les instances fédérale et provinciale. Le schéma révisé avait d'abord repris les objectifs et les dispositions normatives conformes aux politiques de la convention Canada-Québec, malgré le fait que cette convention était venue à échéance le 31 mars 2001. Puis, en mai 2005, le gouvernement autorisait des modifications à la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables; ainsi, à l'automne 2007, la MRC a intégré au SARR2 et à son document complémentaire les principes et les dispositions de la Politique (RRQ, c. Q-2, r. 35).

Tel que spécifié dans la Politique (RRQ, c. Q-2, r. 35), les rives, le littoral et les plaines inondables sont essentiels à la survie des composantes écologiques et biologiques des cours d'eau et des plans d'eau. La volonté du gouvernement du Québec de leur accorder une protection adéquate et minimale s'est concrétisée par l'adoption de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables le 22 décembre 1987 sur proposition du ministre de l'Environnement conformément à l'article 2.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

En 1991, le gouvernement du Québec a étendu l'aire d'application de la politique à l'ensemble des cours d'eau. En 1996, cette politique a été révisée afin de résoudre des difficultés rencontrées lors de son application. En vue de permettre l'adoption de mesures mieux adaptées, la nouvelle politique a notamment introduit la possibilité pour une MRC ou une communauté urbaine de faire approuver un plan de gestion de ses rives et de son littoral et d'adopter des mesures particulières de protection divergeant, en tout ou en partie, de celles de la politique.

THÈME 4

En effet, bien que la politique vise à préciser les types d'intervention qui peuvent, ou non, être réalisés dans les milieux qu'elle vise, le mécanisme du plan de gestion permet de prendre en considération certaines situations particulières, compte tenu de la qualité du milieu ou de son degré d'artificialisation. L'application stricte des règles de la politique dans ce genre de situation ne correspondant pas toujours à la réalité, il peut s'avérer nécessaire d'adopter des mesures différentes tout en garantissant une protection adéquate des milieux riverains, leur mise en valeur et, le cas échéant, leur restauration.

De nouveau, une révision de la politique s'est avérée nécessaire afin d'améliorer son contenu, en protégeant davantage les zones de grand courant des plaines inondables, en élargissant le champ d'application des plans de gestion aux plaines inondables, ainsi qu'en réitérant des mesures auparavant incluses dans la Convention conclue avec le gouvernement du Canada le 7 septembre 1994 en matière de cartographie et de protection des plaines d'inondation.

Cette nouvelle politique de 2005 (RRQ, c. Q-2, r. 35) donne un cadre normatif minimal ; elle n'exclut pas la possibilité pour les différentes autorités gouvernementales et municipales concernées, dans le cadre de leurs compétences respectives, d'adopter des mesures de protection supplémentaires pour répondre à des situations particulières.

Les objectifs visés par la Politique de 2005 (RRQ, c. Q-2, r. 35) s'avèrent les suivants :

- Assurer la pérennité des plans d'eau et des cours d'eau, maintenir et améliorer leur qualité en accordant une protection minimale adéquate aux rives, au littoral et aux plaines inondables;
- Prévenir la dégradation et l'érosion des rives, du littoral et des plaines inondables en favorisant la conservation de leur caractère naturel.
- Assurer la conservation, la qualité et la diversité biologique du milieu en limitant les interventions pouvant permettre l'accessibilité et la mise en valeur des rives, du littoral et des plaines inondables;
- Dans la plaine inondable, assurer la sécurité des personnes et des biens;
- Protéger la flore et la faune typique de la plaine inondable en tenant compte des caractéristiques biologiques de ces milieux et y assurer l'écoulement naturel des eaux;
- Promouvoir la restauration des milieux riverains dégradés en privilégiant l'usage de techniques les plus naturelles possibles.

Lors de l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement révisé de remplacement – Version 2 (SARR 2), la cartographie relative aux zones inondables pour les rivières des Mille-Îles et des Prairies se référait toujours aux cartes produites suite à la convention de 1976. Cependant, ces cartes ne représentant plus adéquatement la situation, un nouvel exercice de délimitation des zones inondables pour la rivière des Mille-Îles (en 2005), pour la rivière des Prairies (en 2006), puis également pour certains tronçons de la rivière Mascouche (2010) a été effectué par le Centre d'expertise hydrique du Québec. Les zones inondables pour les rivières des Mille-Îles et des Prairies ainsi que pour certains tronçons de la rivière Mascouche sont ainsi définies selon les documents de référence suivants :

Rivière des Mille-Îles

Les cotes de crues produites par le Centre d'expertise hydrique en 2005 pour la rivière des Mille-Îles sont intégrées au schéma de la MRC et applicables à partir de la date d'entrée en vigueur du règlement de modification du SARR2 97-26. Ces cotes se retrouvent à l'annexe 1-E du document complémentaire du SARR2.

THÈME 4

Ainsi, les cartes produites suite à la convention de 1976 ne sont plus applicables, soient les cartes portant les numéros 31H12-100-0404, 31H12-100-0303 et 31H12-100-0403, et sont remplacées par les quatorze (14) cartes produites par la CMM à partir des cotes établies par le Centre d'expertise hydrique du Québec. Ces nouvelles cartes sont intitulées «LAVAL TERREBONNE RIVIÈRE DES MILLE-ÎLES», datées du 12 SEPTEMBRE 2006 et portent les numéros suivants :

31H12-020-1411	31H12-020-1616
31H12-020-1511	31H12-020-1617
31H12-020-1512	31H12-020-1618
31H12-020-1513	31H12-020-1619
31H12-020-1612	31H12-020-1718
31H12-020-1613	31H12-020-1719
31H12-020-1614	
31H12-020-1615	

Rivière des Prairies

Les cotes de crues produites par le Centre d'expertise hydrique en 2006 pour la rivière des Prairies servent maintenant à définir les zones inondables pour ce secteur. Elles se retrouvent en annexe 1-C du document complémentaire.

Ainsi, les cartes portant les numéros 31H11-100-0401 et 31H12-100-0404 ne s'appliquent plus pour cette rivière, et la carte de l'annexe 1-D du document complémentaire, soit la carte de contrôle altimétrique, ne doit être considérée qu'à titre indicatif seulement, puisque seules les cotes produites par le Centre d'expertise hydrique sont applicables.

Rivière Mascouche

Les cotes de crues produites par le Centre d'expertise hydrique en 2010 pour certains tronçons de la rivière Mascouche à Mascouche sont intégrées au SAR de la MRC. Ces cotes se retrouvent à l'annexe 1-G du document complémentaire du SAR.

Au niveau de la cartographie des cotes de ces tronçons, les cartes de représentation de la plaine inondable qui accompagnent les cotes de crues de 2010 ont été préparées par le Centre d'expertise hydrique du Québec. Ces cartes, datées du 1^{er} trimestre de 2012, sont intégrées à l'annexe 1-H du document complémentaire et portent les numéros suivants :

31H12-020-2017-S	31H13-020-0117-S
31H12-020-2018-S	31H13-020-0217-S
31H13-020-0114-S	31H13-020-0317-S
31H13-020-0115-S	

La carte 31H12-100-0404, issue de la *Convention Canada-Québec* de 1976, demeure applicable sur le tronçon de la rivière Mascouche qu'elle représente puisque le secteur qui y est illustré n'a pas fait l'objet des travaux du Centre d'expertise hydrique de 2010.

Les cartes ZC-98-H1, ZC-98-H2, ZC-98-B1 et ZC-98-B2 demeurent également applicables. Leur applicabilité est toutefois limitée aux tronçons de la rivière Mascouche ne faisant pas l'objet des nouvelles cotes établies en 2010 par le Centre d'expertise hydrique ou n'étant pas représentés sur la carte 31H12-100-0404 de la *Convention Canada-Québec*.

Pour l'ensemble des cartes illustrant les plaines inondables, que ce soit dans le cas de la rivière des Mille-Îles, de la rivière des Prairies ou de la rivière Mascouche, il est important de préciser qu'en cas de discordance entre les cotes de crues intégrées au SAR et les représentations cartographiques des plaines inondables, les cotes de crues ont toujours préséance sur les cartes.

(rg. 97-17 – 2007-12-20; rg. 97-21 – 2008-06-20; rg 97-26 – 2009-05-21; rg 97-94 – 2012-07-16)

THÈME 4

B) Les zones inondables par embâcles de glace

Les MRC doivent déterminer toutes les zones inondables par embâcles connues de leur territoire, dont les limites devraient idéalement correspondre à une crue de récurrence historique. Comme il n'existe pas de méthode scientifique de détermination des zones d'inondation par embâcles, la meilleure façon de déterminer ces zones consiste à effectuer une recherche historique des événements d'embâcles survenus au cours des années antérieures. Si ces recherches font ressortir que des embâcles ont entraîné des inondations, il faut alors effectuer une enquête de terrain auprès des citoyens.

Selon les informations obtenues auprès de représentants du ministère de la Sécurité publique, du ministère de l'Environnement et des services de sécurité publique des villes de la MRC, certains secteurs de la rivière des Mille Îles et de la rivière des Prairies ont déjà fait l'objet d'embâcles par le passé.

Un de ces secteurs est localisé en amont du pont de l'autoroute 40. Les embâcles les plus récents remontent toutefois à plus de vingt (20) ans et il est impossible de localiser l'ampleur des inondations observées lors de ces événements.

Deux (2) autres secteurs ont fait l'objet d'embâcles au cours des quinze (15) dernières années, soit un bras de la rivière des Mille-Îles entre l'Île Saint-Jean et l'Île aux Vaches en 1990 et un autre entre l'Île Saint-Jean et l'Île des Moulins, en 1995. Dans les deux cas, des interventions rapides ont permis d'éviter que des territoires habités soient inondés ou endommagés par les glaces.

En conséquence, il n'apparaît pas nécessaire de déterminer des zones inondables par embâcles en bordure de ces cours d'eau. Cependant, la MRC demeurera vigilante, et si une nouvelle situation d'embâcle sur un des cours d'eau de son territoire venait à se produire, cet événement serait alors documenté et des dispositions en conséquence pourraient être intégrées au schéma via une modification de son contenu.

C) Les zones potentiellement exposées aux glissements de terrain dans les dépôts meubles

Les sols de la MRC des Moulins présentent des dangers d'instabilité à certains endroits. Le territoire de la MRC est divisé en deux secteurs distincts, soit la terrasse de Terrebonne à l'ouest et les basses terrasses à l'est. Ces deux (2) domaines sont séparés par l'escarpement du Grand Coteau.

Stratigraphiquement, les dépôts meubles sous-jacents au socle rocheux sont importants et sont composés, de la base au sommet :

- d'un till caillouteux;
- des argiles de la mer de Champlain, dont l'épaisseur varie selon les endroits et peut atteindre 50 mètres;
- localement, de dépôts de sables parfois graveleux, dans les basses terres.

L'argile est donc le matériau le plus sensible aux glissements et aux mouvements de masse.

Le sol à prédominance argileuse ou sableuse présente, selon les experts des ministères de la Sécurité publique et des Transport, des dangers de glissement faiblement ou nullement régressif de type superficiel ou rotationnel.

THÈME 4

Rivière Mascouche

La rivière Mascouche et ses tributaires ont érodé les sables de la terrasse de Terrebonne (haute terrasse) sur une largeur importante, laissant apparaître l'argile dans laquelle sont creusés tous les ravins. Cette rivière entaille l'argile sur une épaisseur de l'ordre de 28 à 30 mètres à l'intersection de la route 337 et de 20 mètres en général.

Cette rivière constitue le milieu le plus instable de la MRC. Une fois le travail d'érosion commencé, le ravinement peut s'étendre par érosion progressive jusqu'à plus d'un kilomètre. Ainsi, de grandes parties de la terrasse sont morcelées par des ravinements du réseau de ruisseaux débouchant dans le Grand Coteau ou les tributaires de la rivière Mascouche.

Dans les basses terrasses, les secteurs potentiellement instables sont généralement limités aux berges de la rivière Mascouche ainsi qu'à celles des ruisseaux des Grandes Prairies et de la Cabane ronde. Leurs berges sont creusées dans l'argile et leur hauteur varie de trois (3) à dix (10) mètres.

Le dénivelé du Grand Coteau mesure de vingt (20) à trente (30) mètres. Le matériel exposé au sommet est du sable fin et on observe l'argile à des profondeurs variables sous le sable. L'épaisseur de l'argile est de l'ordre de vingt (20) mètres à Terrebonne.

La MRC avait identifié les zones à risque de mouvement de terrain dans son premier schéma d'aménagement entré en vigueur en septembre 1988, et avait repris cette délimitation dans son premier projet de schéma d'aménagement révisé. Toutefois, dans l'avis gouvernemental sur ce premier projet, le ministère de la Sécurité publique avait demandé à la MRC d'évaluer plus à fond la problématique des risques de mouvements de sol, en tenant compte du caractère évolutif de ce phénomène, notamment en raison des changements apportés à l'utilisation du sol. Les cartes ZC-98-B1, ZC-98-B2, ZC-98-H1 et ZC-98-H2 avaient alors été intégrées au schéma d'aménagement révisé de 2002. Toutefois, ces dernières n'emploient qu'une méthode de désignation de type « pinceau large » des zones à risque et contribuaient assez peu à un encadrement juste et adéquat de cette contrainte naturelle, notamment dans la pratique réglementaire des municipalités locales du territoire.

Avec l'adoption à l'automne 2007 du règlement 97-23, la MRC Les Moulins avait, à la demande du ministère des Affaires municipales, intégré à son SAR un cadre normatif des zones sujettes aux glissements de terrain préparé en 2005 par les experts du Ministère de la Sécurité publique. Ce cadre normatif de 2005 n'était cependant pas accompagné d'une cartographie des zones de contraintes pour le territoire de la MRC Les Moulins. Son application reposait plutôt sur une détermination des talus et autres zones de contraintes selon certains critères géomorphologiques (relief) intégrés au document complémentaire et identifiés sur le terrain lors de la réalisation des relevés d'arpenteurs-géomètre.

Le MAMOT publiait en 2016 un nouveau document d'orientation intitulée « Pour une meilleure gestion des risques dans les zones potentiellement exposées aux glissements de terrains dans les dépôts meubles ». Ce document présente les nouveaux objectifs d'aménagement et attentes du ministère envers les MRC dans la gestion de cette contrainte naturelle. Cette orientation est accompagnée d'une série de documents, notamment une nouvelle cartographie des zones potentiellement exposées aux glissements de terrain dans les dépôts ainsi que le cadre normatif l'accompagnant.

La documentation accompagnant l'orientation gouvernementale identifie les seize (16) feuillets produits en 2015 par le Ministère des Transports (MTQ) qui composent la cartographie des zones potentiellement exposées aux glissement de terrain dans les dépôts meubles sur le territoire de la MRC Les Moulins. Les feuillets ainsi concernés sont les suivants :

- 31H12-050-0605 – Bois-des-Fillion;
- 31H12-050-0704 – Saint-Louis-de-Terrebonne;
- 31H12-050-0705 – Plateau de Terrebonne;
- 31H12-050-0706 – Terrebonne;
- 31H12-050-0707 – Terrebonne (Rang Charles-Aubert);

THÈME 4

31H12-050-0708 – Lachenaie;
31H12-050-0804 – Lepage;
31H12-050-0805 – Rivière Mascouche;
31H12-050-0806 – Mascouche Heights;
31H12-050-0807 – Mascouche;
31H13-050-0105 – Domaine-du-Boisé;
31H13-050-0106 – Mascouche-Ouest;
31H13-050-0107 – Mascouche (Chemin Saint-Pierre);
31H13-050-0207 – Domaine-Guilbeault;
31H13-050-0307 – Ruisseau Robinette;
31H13-050-0308 – Fossé blanc.

Ces seize feuillets sont insérés intégralement au contenu du schéma d'aménagement révisé de la MRC Les Moulins, plus précisément à l'**annexe 1-J Cartographie des zones potentiellement exposées aux glissements de terrain (2015)**.

Le cadre normatif intégré à l'orientation gouvernementale de 2016, intitulée « *Cadre normatif pour le contrôle de l'utilisation du sol dans les zones de contraintes relatives aux glissements de terrain dans les dépôts meubles* » est également inséré intégralement au SAR de la MRC Les Moulins. Composé de quatre (4) tableaux, ce cadre normatif se retrouve à la section 2.2 du chapitre 3 du document complémentaire.

Pour les fins d'interprétation et d'application de cette orientation gouvernementale, le ministère publia également en 2017 un lexique d'accompagnement. Ce document est également intégré au document complémentaire du schéma d'aménagement, soit au chapitre 1 dudit document complémentaire.

Enfin, d'autres documents d'accompagnement publiés par le MAMH sont également adjoints à la nouvelle orientation gouvernementale de 2016 et disponibles auprès du ministère. Ceux-ci offrent des guides pour faciliter la compréhension du phénomène et autres informations de référence pour mieux comprendre l'application du cadre normatif. Bien que ces autres documents ne soient pas intégrés au SAR de la MRC, ceux-ci constituent tout de même des ouvrages de référence essentiels et bénéfiques au travail des municipalités locales et autres intervenants concernés.

(rg. 97-23 – 2008-10-08 ; rg. 97-33R – 2013-10-10 ; rg. 97-33R-10 – 2020-02-27)

THÈME 4

4.2 LA GRANDE ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT

4.2.1 GRANDE ORIENTATION 10

**ÉTABLIR LES MESURES PREVENTIVES POUR ASSURER LA SECURITE
PUBLIQUE,
LA SANTE PUBLIQUE ET LE BIEN-ETRE GENERAL
DE LA POPULATION SUR TOUT LE TERRITOIRE DE LA MRC**

Les objectifs de cette grande orientation sont les suivants :

- Minimiser les impacts négatifs des voies de circulation et ferroviaires sur les personnes et les biens, tout en maintenant la volonté d'assurer la fonctionnalité de ces voies;
- Prévenir les conflits entre les différents usages qui ne sont pas compatibles entre eux;
- Minimiser les impacts négatifs des équipements d'utilités publiques sur le paysage et sur la santé publique;
- Éviter que des bâtiments soient construits sur des terrains contaminés qui pourraient générer des problèmes à l'environnement ou à la santé;
- Prévenir tout développement qui pourrait être affecté par la présence de sites de déchets dangereux;
- Favoriser la restauration des sites de déchets dangereux abandonnés;
- Protéger l'équilibre écologique des rives;
- Limiter les dommages d'une nouvelle crue des eaux;
- Prévenir la réalisation de travaux d'aménagement qui pourraient favoriser des glissements de terrain;
- Veiller à s'assurer que les constructions à l'intérieur des zones potentiellement exposées aux glissement de terrains dans les dépôts meubles ne présentent aucun danger pour la sécurité publique.

(rg. 97-33R – 2013-10-10 ; rg. 97-33R-10 – 2020-02-27)

THÈME 4

4.3 LES PROPOSITIONS

Pour atteindre ces objectifs, l'approche réglementaire est privilégiée par la MRC Les Moulins.

A-1) Les voies de circulation (bruit)

Situation en 2002

Le document complémentaire précise de quelle façon les municipalités devront agir afin de limiter les activités sensibles aux bruits en bordure de ces voies à proximité des tronçons routiers présentant un niveau de bruit supérieur à 55 dBA Leq 24 heures.

Situation en 2013

Avec l'implantation de gares à proximité des autoroutes et l'intégration du concept de *TOD* (où la densité résidentielle se doit d'atteindre une moyenne supérieure comparativement au reste du territoire situé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation) les normes relatives aux bruits routiers prévues au document complémentaire ont été revues afin de tenir compte de l'implantation de bâtiments résidentiels ou de bâtiments sensibles aux bruits autoroutiers ayant plus de 2 étages.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

A-2) Les voies ferroviaires

À l'instar des voies de circulation, le document complémentaire du SARR2 intègre à la section 3.8.2 *Dispositions relatives aux terrains situés à proximité des chemins de fer et des garages de train* des normes afin de favoriser la meilleure cohabitation possible entre les activités ferroviaires et certains usages sensibles aux impacts de ces dernières dans un objectif de sécurité et de santé publique.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

B) Les sablières et les dépôts de matériaux secs

En vertu de l'article 10 du règlement sur les carrières et sablières, il est interdit d'établir une sablière à moins de cent cinquante (150) mètres d'un territoire zoné à des fins résidentielles, commerciales ou mixtes. L'article 11 du même règlement mentionne de plus que l'aire d'exploitation d'une sablière doit être située à une distance minimale de cent cinquante (150) mètres d'une habitation, d'une école, d'un temple religieux, d'un terrain de camping ou d'un établissement au sens de la Loi sur les services de santé et les services sociaux. Toutefois, cette distance peut être diminuée si l'exploitant démontre que le niveau maximum de bruit n'excédera pas 40 dBA entre 18h et 6h et 45dBA entre 6h et 18h.

Par ailleurs, les dépôts de matériaux secs présentent des impacts visuels qui s'apparentent à une sablière et peuvent parfois entraîner une contamination du sol et des eaux souterraines.

Par principe de réciprocité, le document complémentaire stipule qu'aucune résidence, école, temple religieux, terrain de camping ou établissement au sens de la Loi sur les services de santé et les services sociaux ne peut être autorisé à moins de cent cinquante (150) mètres d'une sablière ou d'un dépôt de matériaux secs. De plus, la localisation de nouvelles sablières ou gravières ou de nouveaux dépôts de matériaux secs n'est permise qu'à l'intérieur de la grande affectation "usage contraignant".

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 4

C) Le lieu de traitement des matières résiduelles du secteur Lachenaie de Terrebonne

Situation en 2002

En vertu du règlement sur l'élimination des matières résiduelles, un lieu de traitement des matières résiduelles doit être localisé à une distance minimale de cent cinquante (150) mètres d'un territoire zoné à des fins résidentielles, commerciales ou mixtes.

Toutefois, compte tenu de l'importance de ce lieu d'enfouissement et des odeurs de biogaz anticipées, le document complémentaire stipule qu'aucun usage résidentiel, institutionnel ou commercial, aucun terrain de golf et aucun établissement au sens de la Loi sur les services de santé et les services sociaux ne sont autorisés dans un rayon de cent cinquante (150) mètres de ce lieu de traitement.

Situation en 2013

Le terme technique pour l'appellation du site est, depuis quelques années, «lieu d'enfouissement technique» (LET) de Lachenaie.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

D) Les étangs aérés d'un système d'épuration des eaux

Le ministère de l'Environnement impose que les étangs aérés municipaux soient localisés à une distance minimale de trois cents (300) mètres d'une résidence. Par principe de réciprocité, le document complémentaire stipule qu'aucune résidence n'est autorisée dans un rayon de trois cents (300) mètres d'étangs aérés municipaux et dans un rayon de cinquante (50) mètres d'étangs aérés privés.

E) Les corridors de transport d'énergie et postes

Situation en 2002

Compte tenu des risques potentiels des corridors de transport d'énergie pour la santé et la sécurité des personnes, le document complémentaire prévoit des mesures pour l'implantation d'usages à proximité des emprises de ces corridors.

La MRC Les Moulins rappelle qu'en tant que citoyen corporatif, les entreprises d'utilités publiques se doivent de voir à l'entretien de leurs emprises. La MRC Les Moulins réitère donc sa demande à l'effet que ces entreprises entreprennent des démarches en vue d'acquiescer toutes leurs emprises et d'en assurer l'entretien.

Les villes de la MRC accepteraient que ces emprises leur soient par la suite rétrocédées afin qu'elles puissent, lorsque possible, les utiliser à des fins récréatives. Par ailleurs, la MRC réitère le souhait que les entreprises d'utilités publiques évitent de créer de nouveaux corridors, compte tenu que la MRC en dispose déjà d'un nombre suffisant.

Situation en 2013

Avec la poursuite de l'urbanisation du territoire de la MRC et des MRC environnantes, une pression accrue est présente pour l'implantation de nouvelles lignes de transport d'énergie, ainsi que pour de nouveau poste de transformation. La MRC souhaite fortement réduire les impacts, visuels et autres, qui seraient causés par l'implantation de nouveaux corridors de transport d'énergie et de nouveaux postes de transformation ; elle espère donc que les entreprises d'utilités publiques chercheront au maximum à minimiser les impacts sur le milieu, qu'il soit urbain, périurbain, agricole ou autre, et que lorsque le contexte ne le permette pas, que des mesures soient entreprises afin de contrecarrer les effets négatifs.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

THÈME 4

F) Les entreprises à risques majeurs**Situation en 2002**

Compte tenu des risques d'accidents causés par la présence de nombreux produits utilisés par l'entreprise de fabrication de peinture localisée au 4170 Nancy à Terrebonne, le document complémentaire stipule qu'aucun usage résidentiel, commercial ou institutionnel n'est autorisé dans un rayon de cent quarante (140) mètres des réservoirs de cette entreprise.

De plus, la MRC demande aux municipalités d'utiliser leurs pouvoirs réglementaires afin de localiser toute nouvelle entreprise à risque majeur à une distance sécuritaire de tout développement résidentiel ou institutionnel. Afin d'encadrer la localisation de ces entreprises, la MRC recommande aux municipalités d'utiliser les seuils de quantité définis par le Conseil Canadien des Accidents Industriels Majeurs (CCAIM).

Situation en 2013

L'entreprise de fabrication de peinture ayant fermé ses portes, les restrictions s'y appliquant ne semblent plus avoir leurs raisons d'être. Il s'agit cependant de s'assurer que le site n'est pas contaminé.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

G) Les cimetières automobiles

Compte tenu des impacts visuels et sonores de ce type d'établissement, le document complémentaire spécifie qu'à compter de l'entrée en vigueur du SARR2, aucun nouveau projet d'ensemble résidentiel ne pourra être approuvé dans un rayon de cent (100) mètres de ce type d'établissement. Les projets d'ensemble déjà approuvés par une municipalité au moment de l'entrée en vigueur du SARR2 pourront cependant être développés.

H) Les terrains contaminés

À titre préventif, le document complémentaire spécifie que les municipalités devront prévoir des mesures visant à s'assurer de la viabilité des sols potentiellement contaminés en conformité avec la politique du ministère de l'Environnement en matière de terrains contaminés.

Lorsqu'au moment d'une demande de permis de démolition ou de construction, un inspecteur municipal constatera que le terrain a déjà été utilisé à des fins de station-service, dépôt de neiges usées, cimetière d'automobiles, concessionnaires automobiles ou tout autre usage ayant pu contaminer le sol, il devra en aviser le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, et exiger du promoteur qu'il communique avec ce dernier pour vérifier si son projet est assujéti à la section IV.2.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

I) Les sites de déchets dangereux

Le document complémentaire prévoit des mesures afin de prohiber toute construction résidentielle ou commerciale sur les sites et réglementer les usages permis à proximité.

THÈME 4

J) Les anciens dépotoirs

Compte tenu des problèmes potentiels d'instabilité et de contamination du sol de ces anciens dépotoirs, le document complémentaire prévoit des restrictions en matière de construction et de prise d'eau.

K) Les établissements de production animale

Tel que prévu dans le document *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement; la protection du territoire et des activités agricoles*, le document complémentaire du SARR2 intègre les paramètres gouvernementaux pour la détermination des distances séparatrices relatifs à la gestion des odeurs en milieu agricole.

L) Les dépôts de neiges usées

Le document complémentaire spécifie des normes en matière de déversement de neiges usées par rapport à un cours d'eau ou une prise d'eau communautaire. La MRC demande par ailleurs que tout nouveau dépôt de neiges usées transportées soit localisé de façon à limiter les impacts sur les secteurs résidentiels existants ou projetés, notamment en matière de bruit et de circulation lourde. Ainsi, un dépôt à neige devrait toujours avoir accès direct à une route régionale, une artère ou une collectrice, de façon à ce que les mouvements de transit vers ledit dépôt évitent les rues locales.

De plus, la MRC rappelle que tout dépôt recevant des neiges usées transportées doit faire l'objet d'un certificat d'autorisation du ministère de l'Environnement.

M) Les plaines inondables

Situation en 2002

Compte tenu que les orientations gouvernementales demandent aux MRC d'identifier toutes les zones inondables présentes sur leur territoire, le SARR2 comprend une cartographie de la plaine inondable de la rivière Mascouche, pour la partie qui n'a pas fait l'objet de la cartographie effectuée dans le cadre de la convention fédérale-provinciale sur la cartographie des plaines inondables. La délimitation de cette plaine inondable se retrouve sur les [cartes ZC-98-B1, ZC-98-B2, ZC-98-H1 et ZC-98-H2](#) qui font partie intégrante du SARR2.

Cette cartographie s'appuie sur une carte des zones inondables de la rivière Mascouche qui a été réalisée par la Société d'Aménagement et de gestion Leroux, Nantel, Papin et Doyon pour le compte de la ville de Mascouche. Certaines modifications ont cependant été apportées à cette délimitation afin de tenir compte des travaux effectués depuis la préparation de la carte et qui ont pu affecter le cours de la rivière. Entre autres, un secteur de la rue Dupuis qui a été remblayé au début des années 90 pour permettre la construction d'une dizaine de résidences a été exclu de la plaine inondable. De plus, un secteur de la rue Saint-Pierre, à l'est de l'autoroute 25, où sévissent de fréquentes crues printanières, a été intégré à la plaine inondable. La carte délimitant la plaine inondable de la rivière Mascouche comprend également des cotes d'inondation qui ont été relevées par la Direction du milieu hydrique du ministère de l'Environnement, lors de la crue des eaux du 11 avril 1991.

Le document complémentaire du schéma identifie des normes d'aménagement applicables à l'intérieur des plaines inondables identifiées dans le SARR2.

THÈME 4

Situation en 2013

En 2005, le Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) a adopté une nouvelle *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondable* (PPRLPI), intégrée à la *Loi sur la qualité de l'environnement* et portant le numéro *RRQ, c. Q-2, r. 35*. Cette politique, et les nouvelles normes qu'elle comporte, auront été intégrées au SARR2 de la MRC Les Moulins lors de l'entrée en vigueur du règlement 97-17 en décembre 2007. La MRC demandait alors aux municipalités locales d'intégrer les normes de cette politique à l'intérieur de leur propre réglementation.

D'autre part, des exercices plus approfondis de détermination des cotes de crues sur les trois grands cours d'eau présents sur le territoire de la MRC Les Moulins auront été menés par le Centre d'expertise hydrique du Québec (CEHQ) depuis l'entrée en vigueur du SARR2 en 2002. Les nouvelles cotes de crues, et les représentations cartographiques qui les accompagnent, ont été intégrées depuis dans le SARR2 selon l'ordre suivant :

- Rivière des Prairies : nouvelles cotes et représentation graphique de la plaine inondable intégrées lors de l'entrée en vigueur du règlement 97-21 en juin 2008 (annexes 1-C et 1-D);
- Rivière des Mille-Îles : nouvelles cotes et cartes de la plaine inondable produite par la CMM intégrées lors de l'entrée en vigueur du règlement 97-26 en mai 2009 (annexes 1-E et 1-F) ;
- Rivière Mascouche : nouvelles cotes et cartes de la plaine inondable pour certains tronçons de la rivière Mascouche à Mascouche lors de l'entrée en vigueur du règlement 97-34 en juillet 2012 (annexes 1-G et 1-H).

(rg. 97-33R – 2013-10-10)

N) Les zones potentiellement exposées aux glissements de terrain dans les dépôts meubles

Différentes approches normatives pour encadrer les zones de contraintes liées à de potentiels glissements de terrain ont été retenues par la MRC Les Moulins depuis l'entrée en vigueur du SAR en 2002.

Lors de l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement révisé le 18 décembre 2002, la délimitation des zones à risques de mouvements de terrain a été définie à partir d'une identification de tous les talus d'érosion et ravinement dont la hauteur était supérieure à deux (2) mètres et dont l'inclinaison de la pente excédait 14° (25%)

A l'automne 2007, la MRC intégrait le cadre normatif (version 2005), tel que produit par les experts du ministère de la Sécurité publique avec la collaboration des ministères des Affaires municipales et des Transports. L'identification des talus servant à l'application de ce cadre normatif reposait alors sur le critère suivant : de toutes pentes et ravinement dont la hauteur est supérieure ou égale à cinq (5) mètres et dont l'inclinaison moyenne est supérieure ou égale à 14° (25%). L'identification des talus reposait ainsi sur le travail des arpenteurs-géomètres lors de la réalisation de leurs relevés, et non sur une cartographie générale des zones de contraintes.

Suite à l'entrée en vigueur du règlement 97-33R-10, la MRC Les Moulins a intégré la nouvelle cartographie gouvernementale de 2015 des zones potentiellement exposées aux glissements de terrain dans les dépôts meubles ([annexe 1-J](#) du SAR), qui vise à identifier précisément, et sur l'ensemble du territoire de la MRC Les Moulins, les talus et autres zones de contraintes soumis aux dispositions du cadre normatif de 2016 lui étant associé, ainsi que le lexique comprenant les définitions servant à son application. La MRC Les Moulins demande donc aux municipalités l'intégration, au sein de leur réglementation d'urbanisme, de l'ensemble des éléments (cartographie et cadre normatif) rattachés à la nouvelle orientation gouvernementale.

THÈME 4

Les nouvelles cartes (2015) offrent une délimitation précise et détaillée des zones exposées à cette contrainte, comparativement à la technique « pinceau large » employée aux anciennes cartes ZC-98-B1, ZC-98-B2, ZC-98-H1 et ZC-98-H2 du SAR. Ces quatre dernières cartes sont donc conservées au schéma d'aménagement révisé de la MRC pour les fins d'application d'autres contraintes, mais les « zones à risque de mouvements de terrain » y étant identifiées n'ont plus aucune valeur normative.

Il est à noter que le délai entre la réception de la nouvelle cartographie gouvernementale de 2015 des zones potentiellement exposées aux glissements de terrain dans les dépôts meubles et du cadre normatif associé, et l'entrée en vigueur du règlement #97-33R-10 s'explique par le fait que la MRC a eu, depuis 2016, de nombreux échanges avec le ministère des Affaires municipales (MAMH), le ministère de la Sécurité publique (MSP) et le ministère des Transports (MTQ), afin d'arriver à une formule adaptée au territoire pour atténuer les impacts de cette modification demandée au schéma d'aménagement. Par contre, n'ayant pas eu d'entente de concrétisée, la MRC a procédé à l'intégration de la nouvelle cartographie gouvernementale de 2015 des zones potentiellement exposées aux glissements de terrain dans les dépôts meubles et du cadre normatif associé au schéma d'aménagement.

Finalement, il est important de préciser que le cadre normatif de 2005 et les procédures liées à son application ont été abrogés et remplacés par la cartographie et le cadre normatif associés à l'orientation gouvernementale de 2016.

La section 2.2 du chapitre III du document complémentaire précise les dispositions et règles relatives à l'application de la cartographie et du cadre normatif liés aux zones potentielles exposées aux glissements de terrain dans les dépôts meubles.

(Rg. 97-23 – 2008-10-08 ; rg. 97-33R-10 – 2020-02-27)