

Mise à jour : 41
Fait : 22 septembre 2025
Règlement : 25-682

CHAPITRE 3

LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

TABLE DES MATIÈRES

	Page
3. LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT	3-7
3.1 Les grandes orientations d'aménagement.....	3-7
3.1.1 Orientation 1	3-7
3.1.2 Orientation 2	3-8
3.1.3 Orientation 3	3-8
3.1.4 Orientation 4	3-9
3.1.5 Orientation 5	3-10
3.1.6 Orientation 6	3-11
3.1.7 Orientation 7	3-12
3.1.8 Orientation 8	3-12
3.2 LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE.....	3-13
3.2.1 Le concept d'organisation spatiale de la MRC	3-14
3.2.2 Le concept d'organisation spatiale du pôle régional	3-18
3.2.2.1 La voie de contournement.....	3-19
3.2.2.2 (Article abrogé).....	3-20
3.2.2.3 Le territoire de développement à long terme	3-20
3.3 Les grandes affectations du territoire.....	3-22
3.3.1 Les aires d'affectation Urbaine – U1 à U6, UR1 et UR2	3-23
3.3.1.1 Affectation Urbaine U1 – Centre de l'agglomération de Saint-Hyacinthe ..	3-23
3.3.1.2 Affectation Urbaine U2 – Centre-ville de Saint-Hyacinthe	3-23
3.3.1.3 Affectation Urbaine U3 – Pôle commercial régional	3-25
3.3.1.4 Affectation urbaine U4 – Secteur commercial Sainte-Rosalie	3-26
3.3.1.5 Affectation Urbaine U5 – Secteurs résidentiels de Saint-Hyacinthe	3-27
3.3.1.6 Affectation « Urbaine-Récréative UR1 » – Terrain de golf.....	3-28
3.3.1.6.1 Affectation « Urbaine-Récréative UR2 – Parc urbain »	3-29
3.3.1.7 Affectation Urbaine U6 – Pôles villageois	3-31
3.3.1.8 Affectations urbaines d'aménagement prioritaire et de réserve - Généralités-32	
3.3.1.8.1 Affectation urbaine – Zone prioritaire d'aménagement (ZP).....	3-33
3.3.1.8.2 Affectation urbaine – Zone de réserve d'aménagement (ZR)	3-33
3.3.2 Les aires d'affectation Industrielle – I1 à I3	3-34
3.3.2.1 Affectation Industrielle I1 – Faible incidence.....	3-34
3.3.2.2 Affectation Industrielle I2 – Moyenne et forte incidence	3-35
3.3.2.3 Affectation Industrielle I3 – Cité de la biotechnologie	3-35
3.3.3 Les aires d'affectation Semi-urbaine – SU1 à SU3	3-36
3.3.3.1 Affectation Semi-urbaine SU1 – Résidentielle	3-37
3.3.3.2 Affectation Semi-urbaine SU2 – Récréotouristique.....	3-38
3.3.3.3 Affectation Semi-urbaine SU3 – Commerciale.....	3-39
3.3.4 Les aires d'affectation Agricole – A1 à A7	3-40
3.3.4.1 Affectation Agricole A1 – Dynamique.....	3-40
3.3.4.1.1 Insertion résidentielle	3-42
3.3.4.1.1.1 Obligation d'un règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI).....	3-48

3.3.4.1.1.2	Dérogation mineure inapplicable	3-49
3.3.4.1.2	Changement d'un usage commercial et industriel existant localisé dans les aires d'affectation agricole A1, A3, A4 et A5.....	3-49
3.3.4.2	Les aires d'affectation Agricole mixte.....	3-51
3.3.4.2.1	Affectation Agricole mixte A2 – Résidentielle	3-51
3.3.4.2.2	Affectation Agricole mixte A3 – Résidentielle et commerciale.....	3-51
3.3.4.2.3	Affectation Agricole mixte A4 – Commerciale	3-52
3.3.4.2.4	Affectation Agricole mixte A5 – Commerciale autoroutière	3-53
3.3.4.2.5	Affectation Agricole mixte A6 - Récréotouristique	3-55
3.3.4.2.6	Affectation Agricole mixte A7 – Aéroportuaire.....	3-55
3.3.5	Pouvoirs de contingentement d'élevage porcin en zone agricole	3-56
3.4	Les périmètres d'urbanisation.....	3-57
3.4.1	Les périmètres d'urbanisation actuels	3-57
3.4.2	Gestion des empiètements futurs en zone agricole permanente	3-58
3.4.2.1	Les conditions applicables à l'agrandissement d'un périmètre urbain.....	3-59
3.4.2.2	Les conditions applicables à l'agrandissement d'une entreprise existante en empiétant dans la zone agricole.....	3-60
3.4.3	Critères applicables à la consolidation urbaine à l'intérieur des périmètres urbains	3-61
3.4.4	Objectifs de suivi de la gestion de la croissance	3-62
3.5	Les contraintes particulières à l'occupation du sol.....	3-63
3.5.1	Les zones de contraintes naturelles	3-64
3.5.1.1	Les zones à risque d'inondation en eau libre	3-64
3.5.1.2	Les zones à risque d'inondation par embâcle de glace	3-65
3.5.1.2.1	L'inventaire régional des secteurs à risque d'embâcle de glace	3-66
3.5.1.2.2	Caractéristiques des secteurs connus et potentiels d'embâcle de glace	3-67
3.5.1.2.3	Territoire assujéti à la zone inondable par embâcle de glace (zone à risque).....	3-71
3.5.1.2.4	Mesures de prévention et schéma de sécurité civile.....	3-72
3.5.1.3	Les objectifs d'acceptabilité d'une demande de dérogation d'interdiction de construire dans une zone inondable	3-72
3.5.1.4	Les zones potentiellement exposées aux glissements de terrain.....	3-73
3.5.2	Les zones de contraintes anthropiques.....	3-74
3.5.2.1	L'activité minière	3-74
3.5.2.1.2	La cohabitation avec l'activité minière.....	3-78
3.5.2.2	Les lieux de transfert, de recyclage, de traitement et d'élimination des déchets dangereux.....	3-78
3.5.2.3	Les terrains contaminés	3-78
3.5.2.4	Les zones de niveau sonore élevé.....	3-80
3.5.2.5	Les autres sources de nuisances anthropiques.....	3-82
3.6	Les territoires d'intérêt particulier.....	3-83
3.6.1	Les territoires d'intérêt environnemental et écologique.....	3-84
3.6.1.1	Les boisés	3-84
3.6.1.2	Les habitats fauniques	3-85
3.6.1.3	Les espèces floristiques désignées menacées ou vulnérables	3-85
3.6.1.4	Les bassins de sols organiques	3-86
3.6.1.5	Les rivières Yamaska et Noire et les autres cours d'eau	3-88
3.6.2	Les territoires d'intérêt historique et archéologique.....	3-89

3.6.2.1	Les noyaux villageois et les secteurs anciens de Saint-Hyacinthe.....	3-89
3.6.2.2	Les sites d'intérêt archéologique.....	3-89
3.7	INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT.....	3-91
3.7.1	Le transport routier.....	3-91
3.7.1.1	La hiérarchie routière et la classification fonctionnelle.....	3-91
3.7.1.1.1	Les autoroutes.....	3-91
3.7.1.1.2	Les routes nationales.....	3-92
3.7.1.1.3	Les routes régionales.....	3-92
3.7.1.1.4	Les routes collectrices.....	3-93
3.7.1.1.5	Les rues ou routes locales.....	3-94
3.7.1.1.6	L'identification du réseau routier supérieur.....	3-94
3.7.1.2	Les projets d'intervention du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.....	3-97
3.7.1.3	L'analyse de la situation actuelle et des éléments problématiques.....	3-99
3.7.1.3.1	Le portrait général des déplacements.....	3-99
3.7.1.3.2	La congestion routière sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe.....	3-102
3.7.1.3.3	Les problèmes de desserte de certains pôles d'activité avec l'autoroute 20.....	3-105
3.7.1.3.4	Le réseau de camionnage.....	3-105
3.7.1.3.5	La sécurité routière.....	3-105
3.7.1.3.6	L'état des chaussées.....	3-108
3.7.1.3.7	Les problèmes d'aménagement et la perte de fonctionnalité des corridors routiers du réseau supérieur.....	3-109
3.7.2	Le transport collectif.....	3-114
3.7.2.1	Caractérisation des circuits de transport en commun.....	3-115
3.7.2.1.1	La desserte régionale.....	3-115
3.7.2.1.2	La desserte en lien avec la CMM (Communauté métropolitaine de Montréal).....	3-120
3.7.2.1.3	La desserte autre.....	3-121
3.7.2.1.4	La desserte locale.....	3-121
3.7.2.2	L'achalandage du transport collectif.....	3-124
3.7.2.2.1	Le transport adapté.....	3-124
3.7.2.2.2	Le transport collectif régional.....	3-124
3.7.2.3	Profil des usagers.....	3-125
3.7.2.3.1	Les services du CITVR.....	3-125
3.7.2.3.2	Le profil des usagers du service d'Orléans Express.....	3-125
3.7.2.4	Les motifs des déplacements.....	3-125
3.7.2.4.1	Motifs des déplacements pour le transport adapté et le transport collectif régional.....	3-125
3.7.2.4.2	Motifs des déplacements pour le transport en commun.....	3-126
3.7.2.5	Le taxi.....	3-126
3.7.2.6	Le covoiturage.....	3-126
3.7.2.7	Le transport ferroviaire des personnes.....	3-126
3.7.2.8	Les programmes et les interventions de la MRC en matière de transport collectif.....	3-128
3.7.2.9	Stationnement incitatif.....	3-130
3.7.2.10	Faits saillants à l'égard du transport collectif sur le territoire maskoutain.....	3-131
3.7.3	Caractérisation des déplacements.....	3-132

3.7.3.1	Le navettage domicile-travail.....	3-132
3.7.3.1.1	Le navettage domicile-travail dans la municipalité même de résidence	3-132
3.7.3.1.2	Le navettage domicile-travail intra MRC	3-133
3.7.3.1.3	Le navettage domicile-travail où le lieu de travail se trouve dans le pôle régional	3-134
3.7.3.1.4	Le navettage domicile-travail lorsque le lieu de travail se trouve à Montréal.....	3-135
3.7.3.1.5	Le navettage domicile-travail lorsque les travailleurs se déplacent à l'extérieur de la MRC.....	3-136
3.7.3.1.6	Le navettage domicile-travail lorsque les travailleurs ont un lieu de résidence extérieur au territoire de la MRC.....	3-137
3.7.3.1.7	Résumé sur le navettage domicile-travail de la population active occupée	3-138
3.7.3.2	Les modes de transport utilisés pour les déplacements entre le domicile et le travail	3-141
3.7.3.2.1	Source et fiabilité des données	3-141
3.7.3.2.2	Le transport motorisé	3-142
3.7.3.2.3	Le transport en commun	3-143
3.7.3.2.4	Le transport actif	3-143
3.7.3.2.5	Sommaire des observations sur les modes de transport utilisés.....	3-146
3.7.4	Le transport ferroviaire.....	3-148
3.7.4.1	Le transport des marchandises	3-148
3.7.4.2	Le transport des personnes.....	3-149
3.7.4.3	L'identification des passages de voies ferrées.....	3-149
3.7.5	Le transport aérien.....	3-149
3.7.5.1	La situation actuelle.....	3-149
3.7.5.2	Le problème d'aménagement à proximité des infrastructures de transport aérien.....	3-150
3.7.5.3	L'identification des infrastructures de transport aérien	3-150
3.7.6	Les réseaux cyclables régional et local	3-150
3.7.6.1	Le réseau cyclable régional.....	3-150
3.7.6.2	Les réseaux cyclables en milieu urbain	3-154
3.8	Les infrastructures et équipements autres que le transport.....	3-155
3.8.1	Les infrastructures et équipements de gestion environnementale.....	3-155
3.8.1.1	Les infrastructures d'aqueduc et d'égout	3-155
3.8.1.1.1	L'approvisionnement en eau potable	3-155
3.8.1.1.2	Le traitement des eaux usées	3-161
3.8.1.1.3	Les services existants et proposés	3-163
3.8.1.2	Les équipements de gestion des matières résiduelles	3-164
3.8.1.2.1	Le plan conjoint de gestion des matières résiduelles	3-164
3.8.1.2.2	La situation actuelle	3-164
3.8.1.2.3	Le plan d'action	3-165
3.8.1.2.4	L'identification des sites de dépôt de matériaux secs	3-165
3.8.1.2.5	Les dépôts de neiges usées	3-165
3.8.2	Les infrastructures de transport d'énergie et de télécommunication	3-165
3.8.2.1	Les infrastructures d'énergie électrique	3-165
3.8.2.1.1	L'intégration du réseau à 120 kV au futur poste de la Montérégie	3-167

3.8.2.2	Les infrastructures de télécommunication.....	3-167
3.8.3	Les équipements publics régionaux, administratifs et institutionnels, de santé et de services sociaux, d'éducation, de culture, de loisirs et de tourisme.....	3-167
3.8.3.1	Les équipements de santé et de services sociaux existants	3-167
3.8.3.2	Les équipements scolaires.....	3-168
3.8.3.3	Les équipements culturels.....	3-170
3.8.3.4	Les équipements récréatifs et touristiques.....	3-171

3. LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

3.1 LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Cette section présente les grandes orientations d'aménagement et de développement du territoire de la MRC des Maskoutains, tel qu'exigé en vertu de l'article 5 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Ces grandes orientations découlent de l'analyse du milieu et des préoccupations privilégiées par les instances locales et régionales relativement au développement et à l'organisation du territoire de la MRC.

Elles intègrent également les indications gouvernementales, évolutives (lois, orientations, décrets, politiques, etc.), en matière d'aménagement et de développement du territoire visant le territoire québécois et/ou celui de la MRC des Maskoutains.

Faisant partie intégrante du Schéma d'aménagement révisé, les grandes orientations sont traduites dans les grandes affectations du territoire de la MRC et sont précisées par les dispositions du document complémentaire ainsi que par les mesures prévues au plan d'action.

Le Schéma d'aménagement révisé de la MRC des Maskoutains renferme huit grandes orientations d'aménagement et de développement du territoire. Pour chacune d'elles, des objectifs sont énoncés afin d'en préciser la portée et le contenu.

16-449, art. 13, EV : 2016-12-19

3.1.1 Orientation 1

AFFIRMER, PROMOUVOIR ET DÉVELOPPER LE POSITIONNEMENT AGROALIMENTAIRE DE LA MRC DES MASKOUTAINS

La ville de Saint-Hyacinthe, en raison des nombreuses institutions de recherche et industrielles que l'on retrouve sur l'ensemble de son territoire, constitue la seule technopole agroalimentaire reconnue du Québec.

Ce positionnement, qui confère à la MRC une vocation internationale, constitue un atout de taille, non seulement pour le développement économique régional, mais également pour le Québec tout entier. Il importe donc de miser sur cet acquis et d'en optimiser le potentiel.

La MRC a adopté en octobre 2012 sa vision stratégique de développement culturel, économique, environnemental et social conformément à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Cette vision et le plan d'action qui en découle tiennent compte des trois grands principes du développement durable : l'équité sociale, la protection de l'environnement et l'efficacité économique. La vision stratégique prend acte et assume l'appartenance à une région marquée par le développement des secteurs agricole et agroalimentaire. L'énoncé de vision stratégique retenu est le suivant : « Être le pôle de développement agricole et agroalimentaire par excellence au Québec et un territoire et un milieu de vie dynamique et attirant, profitant pleinement de ce développement ».

16-449, art. 14a) et b), EV : 2016-12-19

OBJECTIFS

1. Renforcer la vocation internationale liée à la notion de « technopole agroalimentaire ».
2. Consolider le Campus agroalimentaire en ce qui concerne les activités d'enseignement et de recherche.
3. Affirmer le caractère industriel de « haute technologie » du parc industriel Olivier-Chalifoux de Saint-Hyacinthe.
4. Encourager l'implantation d'activités agroalimentaires et connexes à l'agriculture sur le territoire de la MRC.
5. Maintenir le caractère particulier du parc technologique qu'est celui de la Cité de la biotechnologie agroalimentaire, vétérinaire et agroenvironnementale.

16-449, art. 14c), EV : 2016-12-19

3.1.2 Orientation 2

ASSURER LA PÉRENNITÉ D'UNE BASE TERRITORIALE PAR LA PROTECTION ET LA VALORISATION DE LA ZONE AGRICOLE DE LA MRC

Directement reliés au positionnement agroalimentaire, le territoire et les activités agricoles de la MRC des Maskoutains constituent une richesse inestimable. La zone agricole représente d'ailleurs plus de 95 % du territoire de la MRC.

Outre le développement des activités agroalimentaires et connexes à l'agriculture, le territoire de la MRC nécessite qu'une attention particulière soit portée sur la protection et la valorisation du milieu agricole.

Objectifs

1. Planifier l'aménagement et le développement du territoire agricole de la MRC, en accordant la priorité aux activités et aux exploitations agricoles en zone agricole dans une perspective de développement durable.
2. Circonscrire les îlots déstructurés en milieu agricole, de manière à favoriser une cohabitation harmonieuse entre les usages agricoles et non agricoles en zone agricole.
3. Encourager les investissements et le développement des activités agricoles sur le territoire de la MRC.
4. Contrôler et limiter l'implantation des usages autres qu'agricoles en zone agricole.

3.1.3 Orientation 3

RENFORCER L'AUTONOMIE ÉCONOMIQUE DE LA MRC EN S'APPUYANT SUR LES ACQUIS ET LE POTENTIEL DU TERRITOIRE

La MRC des Maskoutains est l'un des principaux pôles économiques de la Montérégie et détient un taux d'autonomie enviable. En effet, en 2006, plus de 77,9 % des personnes qui travaillent dans la MRC habitent également sur son territoire. 16-449, art. 15a), EV : 2016-12-19

Outre les activités agricoles et agroalimentaires, qui regroupent une portion importante de l'activité économique, l'autonomie de la MRC sur le plan économique s'appuie également sur d'autres secteurs industriels et commerciaux dynamiques qu'il importe de diversifier et de renforcer.

Objectifs
1. Développer la vocation industrielle sur le territoire de la MRC et l'articuler principalement dans le pôle régional et les pôles secondaires desservis par les réseaux d'aqueduc et d'égout ainsi que par le transport en commun. 2. Renforcer le pouvoir d'attraction commercial régional de l'agglomération et revitaliser le centre-ville de Saint-Hyacinthe. 3. Tirer profit de la présence de l'autoroute 20 pour dynamiser le développement industriel et commercial dans les secteurs prévus à ces fins. 4. Soutenir le développement économique des municipalités rurales de la MRC, en conformité avec le plan de travail du Pacte rural maskoutain. 5. Reconnaître les investissements réalisés en zone agricole pour des activités non agricoles et favoriser la viabilité des activités agricoles encadrant la réutilisation des bâtiments non agricoles existants ou de lots non agricoles devenus vacants à des fins d'activités commerciales ou industrielles complémentaires aux activités agricoles en zone agricole, tout en s'assurant d'une cohabitation harmonieuse avec les usages et les activités agricoles. [24-664, art. 1, EV : 2025-04-01]

[20-557, art. 8, EV : 2021-01-02]

[16-449, art. 15b), EV : 2016-12-19]

3.1.4 Orientation 4

CONSOLIDER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DANS LE PRINCIPAL PÔLE DE SERVICES ET D'ÉQUIPEMENTS DU TERRITOIRE DE LA MRC

[16-449, art. 16, EV : 2016-12-19]

La MRC des Maskoutains regroupe 18 périmètres d'urbanisation ¹ répartis sur l'ensemble du territoire. Son territoire comprend également quatre zones non agricoles non reconnues à titre de périmètre d'urbanisation localisées sur les territoires des municipalités de Sainte-Marie-Madeleine et de Saint-Pie.²

La MRC souhaite consolider le développement des activités urbaines en priorité dans les périmètres d'urbanisation existants, et ce, en s'inscrivant en complémentarité et non en concurrence avec le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

À ce jour, les périmètres d'urbanisation sont développés à 92 % et plus de la moitié disposent de très peu d'espace disponible pour assurer le développement d'activités à caractère urbain dans un proche avenir.

La MRC souhaite assurer également pour ces milieux une gestion durable de leur urbanisation. Elle reconnaît que le périmètre urbain de la ville de Saint-Hyacinthe est le pôle régional et adhère à une certaine modulation progressive de ces autres périmètres d'urbanisation à l'égard de leur densification, le tout s'inscrivant en complémentarité avec le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

1 La Paroisse de Sainte-Marie-Madeleine possède deux périmètres urbains distincts : l'un adjacent au Village de Sainte-Madeleine et l'autre adjacent à la Ville de Saint-Hyacinthe.

2 L'une à Sainte-Marie-Madeleine (Domaine du Lac-Huron) et les trois autres à Saint-Pie (Domaine Bousquet, Domaine Joyeux-des-Tilleuls et Sanair).

Objectifs
1. Privilégier des formes de développement urbain compact plutôt que linéaire. 2. Consolider le développement des fonctions à connotation urbaine à l'intérieur des périmètres d'urbanisation existants, dans une perspective de développement durable et de rentabilité des infrastructures existantes en accordant la priorité au pôle régional de services et d'équipements qu'est Saint-Hyacinthe. 3. Prioriser le développement urbain vers les espaces vacants et les sites à requalifier et à redévelopper à l'intérieur de l'ensemble des périmètres urbains. 4. À l'intérieur des aires d'affectation inscrites au schéma, comprises dans le principal pôle de services et d'équipements, prévoir des mesures d'urbanisation qui assurent l'utilisation durable et continue du sol et la diversité des usages. 5. Contrôler et limiter l'expansion future des périmètres urbains dans la zone agricole. 6. Contrôler et optimiser le développement dans les périmètres d'urbanisation actuels en accroissant la densité et l'intensité de l'occupation au sol, en fonction des caractéristiques du milieu. 7. Accroître la densité d'occupation au sol de façon générale et plus spécifiquement pour la fonction résidentielle en fixant des seuils minimaux de densité à atteindre d'ici 2031. 8. Favoriser la diversité des usages compatibles dans les périmètres d'urbanisation. 9. À l'extérieur du territoire du pôle régional, orienter en priorité le développement urbain et consolider le tissu urbain existant dans les secteurs desservis en infrastructures d'alimentation en eau potable et par les réseaux de transport en commun. 10. Favoriser l'augmentation de la densité et de l'intensité de l'occupation du sol dans les zones et parcs industriels. 11. Rentabiliser les investissements municipaux. 12. Assurer la consolidation, la densification et la valorisation des deux pôles commerciaux régionaux de la ville-centre de même que les principales artères commerciales de Saint-Hyacinthe et des rues commerciales plus traditionnelles des municipalités rurales. <u>20-557, art. 9, EV : 2021-01-02</u>

3.1.5 Orientation 5

ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT D'ACTIVITÉS RÉCRÉOTOURISTIQUES, CULTURELLES ET RÉCRÉATIVES SUR LE TERRITOIRE DE LA MRC

Sur le territoire de la MRC des Maskoutains, on retrouve plusieurs équipements, organismes et événements, tels que le Centre des congrès et l'Exposition agricole et alimentaire de Saint-Hyacinthe, qui contribuent à son rayonnement régional en matière de tourisme et de culture.

La MRC désire toutefois étendre et renforcer cette vocation en s'appuyant sur des ressources peu ou pas exploitées du territoire de la MRC, notamment l'agrotourisme, qui constitue un créneau intéressant pour la MRC, et les possibilités récréatives liées aux nombreux boisés de la MRC.

Objectifs
1. Encourager l'implantation d'équipements et la venue d'événements à caractère récréotouristique, culturel et récréatif sur le territoire de la MRC. 2. Soutenir le développement de l'agrotourisme sur le territoire de la MRC. 3. Mettre en valeur, à des fins récréatives de plein air, certaines parties des abords des rivières et des boisés et consolider les secteurs de villégiature. 4. Développer un réseau récréatif multifonctionnel (cyclisme, randonnée, ski de fond et autres) sur le territoire de la MRC.

3.1.6 Orientation 6

FAVORISER UNE DESSERTE ET UNE GESTION OPTIMALE DES RÉSEAUX DE TRANSPORT SUR LE TERRITOIRE DE LA MRC
--

16-449, art. 18, EV : 2016-12-19

La MRC des Maskoutains est desservie par l'autoroute 20 et par un ensemble de routes nationales et régionales qui convergent vers le pôle régional qu'est Saint-Hyacinthe. Par cette orientation, la MRC vise à conserver ses acquis et à optimiser leur utilisation.

La MRC désire toujours poursuivre (comme dans son Schéma d'aménagement de première génération - 1988) l'implantation d'une voie de contournement autour de l'agglomération de Saint-Hyacinthe, afin de faciliter sa traversée de part en part et d'améliorer la desserte des principaux pôles économiques de la MRC.

Objectifs
1. Consolider les infrastructures, les équipements et les services existants relatifs au transport des personnes et des marchandises. 2. Assurer une desserte adéquate du transport terrestre sur l'ensemble du territoire de la MRC et améliorer la desserte de l'agglomération de Saint-Hyacinthe. 3. Consolider l'infrastructure aéroportuaire de l'agglomération de Saint-Hyacinthe. 4. Favoriser une planification intégrée de l'aménagement et du transport afin d'assurer une accessibilité sécuritaire aux transports collectif et actif, dans l'ensemble du territoire de la MRC, pour conserver la vitalité du milieu rural et des noyaux villageois. 5. Faciliter l'accès aux secteurs commerciaux par le transport actif. . 20-557, art. 10, EV : 2021-01-02

16-449, art. 19, EV : 2016-12-19

3.1.7 Orientation 7

PROTÉGER ET METTRE EN VALEUR LES SECTEURS D'INTÉRÊT NATUREL, ÉCOLOGIQUE ET PATRIMONIAL DU TERRITOIRE

Le territoire de la MRC renferme des secteurs d'intérêt naturel et écologique qu'il importe de protéger ou de mettre en valeur. Pensons, entre autres, à certains boisés, aux rivières, aux habitats fauniques d'espèces menacées ou aux secteurs qui renferment un fort potentiel de sols organiques.

Par ailleurs, le milieu bâti de la MRC comporte des secteurs patrimoniaux qu'il importe de préserver et de mettre en valeur, tels que certaines composantes des noyaux villageois.

Objectifs
1. Préserver et mettre en valeur les boisés, à la fois pour des fins écologiques et récréatives et pour contrer l'érosion éolienne du territoire agricole.
2. Préserver et mettre en valeur le caractère patrimonial des secteurs anciens et des noyaux villageois.
3. Protéger le bassin hydrographique des rivières Yamaska et Noire, les milieux écologiques fragiles ainsi que les habitats des espèces menacées.
4. Protéger les secteurs à fort potentiel de sols organiques.

3.1.8 Orientation 8

ASSURER, À L'ÉCHELLE RÉGIONALE, LA COORDINATION ET UNE GESTION OPTIMALE EN MATIÈRE DE CONTRAINTES D'ORIGINE NATURELLE, TECHNOLOGIQUE OU ANTHROPIQUE
--

18-515, art. 1 a), EV : 2019-04-10

Cette orientation vise à gérer, au niveau régional, les préoccupations à l'égard des contraintes et des risques d'origine naturelle, technologique ou anthropique du territoire de la MRC.

Elle vise plus spécifiquement à contrôler l'utilisation du sol et à coordonner les actions liées aux risques d'inondation et de glissement de terrain, à la présence d'équipements et d'activités pouvant présenter un risque pour la sécurité et à certaines nuisances comme le bruit, la vibration, les odeurs et la poussière qui peuvent affecter la qualité de vie des résidents.

18-515, art. 1 b), EV : 2019-04-10

Objectifs
1. Contrôler l'utilisation du sol à proximité des sources de nuisance, d'inconvénient et de risque afin d'assurer une cohabitation harmonieuse sur le territoire.
2. Assurer la coordination et la gestion des mesures d'urgence dans une perspective régionale, et développer une sensibilité accrue à l'égard des risques liés à la sécurité publique.
3. Préciser les connaissances quant aux zones d'inondation et de mouvement de sol du territoire et contrôler l'occupation du sol en conséquence.
4. Améliorer les connaissances générales du milieu régional quant à l'évaluation des risques d'origine anthropique.
5. Procéder à une gestion environnementale intégrée des matières résiduelles dans le cadre d'une planification régionale.
6. Assurer une cohabitation harmonieuse de l'activité minière avec les autres utilisations du territoire.

18-515, art. 1 c) et d), EV : 2019-04-10

3.2 LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le concept d'organisation traduit spatialement les grandes orientations privilégiées par la MRC des Maskoutains en ce qui a trait à l'aménagement et au développement futur de son territoire.

Plusieurs forces en présence caractérisent le territoire de la MRC des Maskoutains, notamment le milieu agricole et ses industries agroalimentaires, la ville de Saint-Hyacinthe et les noyaux villageois, le dynamisme industriel, le milieu écologique (rivières et boisés d'importance) et, enfin, le réseau routier. La dynamique et la complémentarité entre les milieux agricole et urbain sont exceptionnellement fortes dans la MRC des Maskoutains. Pensons par exemple à l'importance du rôle joué par la MRC dans le domaine de l'industrie agroalimentaire. Quant au milieu écologique de la MRC, il constitue un environnement d'intérêt qui aurait tout avantage à être mis en valeur, tant sur le plan local que régional, pour les résidents de la MRC comme pour les excursionnistes des MRC avoisinantes. En ce qui a trait au réseau routier, on note la présence de l'autoroute 20 qui traverse le territoire et qui assure à la MRC une accessibilité et une visibilité exceptionnelles.

Les cartes 3.2.1-A et 3.2.2-A illustrent le concept d'organisation spatiale de l'ensemble du territoire de la MRC et du pôle régional de la MRC, soit la ville de Saint-Hyacinthe.

16-449, art. 20a), EV : 2016-12-19

Le concept d'organisation spatiale met en relation la présence des pôles majeurs et des principales composantes du territoire de la MRC, soit :

- le secteur agricole dynamique;
- le pôle régional;
- les pôles secondaires;
- le noyau villageois autoroutier;
- les noyaux villageois;
- le secteur commercial de destination à consolider;
- les pôles récréotouristiques et les axes récréatifs;
- les boisés;
- le réseau routier supérieur.

16-449, art. 20b), EV : 2016-12-19

3.2.1 Le concept d'organisation spatiale de la MRC

Le présent article présente les principales composantes du concept d'organisation spatiale concernant l'ensemble du territoire de la MRC. En ce qui concerne le réseau routier supérieur, il est décrit aux articles 3.7 et suivants.

[16-449, art. 21a), EV : 2016-12-19]

Le secteur agricole dynamique

Le secteur agricole dynamique joue un rôle important au sein de la MRC. Il couvre la majorité du territoire et correspond à la majeure partie de la zone agricole permanente protégée et décrétée par la Commission de protection du territoire agricole. La visualisation du concept permet d'apprécier spatialement toute l'importance et la prépondérance de l'activité agricole par rapport aux autres fonctions présentes sur le territoire, et de comprendre le rôle essentiel qu'elle joue dans l'organisation et le développement de la MRC des Maskoutains. Mentionnons que l'on retrouve quelques îlots déstructurés à l'intérieur de cette zone agricole dynamique, qui sont notamment occupés par des usages résidentiels, commerciaux et industriels qui existaient déjà avant l'entrée en vigueur de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.

Le pôle régional

Le pôle régional correspond au territoire urbain de la ville de Saint-Hyacinthe. Ce dernier est décrit plus en détail à l'article 3.2.2.

[16-449, art. 21b), EV : 2016-12-19]

Les pôles secondaires

Deux pôles secondaires se sont développés sur le territoire de la MRC, soit le périmètre d'urbanisation de la ville de Saint-Pie et celui de la municipalité de Saint-Damase. Ces pôles sont caractérisés par la présence d'industries. Le parc industriel de Saint-Pie s'est spécialisé notamment dans le secteur de l'ameublement et génère de nombreux emplois dans la MRC, tandis que ce sont les industries du secteur de la transformation agroalimentaire qui dominent dans les zones industrielles de la municipalité de Saint-Damase.

[16-449, art. 21b), EV : 2016-12-19]

Le noyau villageois autoroutier

Au fil des années, un secteur autoroutier s'est développé de part et d'autre de l'autoroute 20 au cœur du village de la municipalité de Sainte-Hélène-de-Bagot. La vocation autoroutière de ce secteur est notamment marquée par la présence de commerces liés aux voyageurs et au transport de marchandises. Il existe une réelle tendance commerciale et autoroutière, déjà amorcée à cet endroit privilégié (hôtel, stations-services spécialisées pour le camionnage autoroutier, restauration, dépanneur, etc.) grâce à son accessibilité et à sa visibilité directe sur l'autoroute Jean-Lesage.

Cette concentration d'activités reliées aux commerces autoroutiers dans le périmètre urbain de Sainte-Hélène-de-Bagot est en lien direct à la fermeture, il y a quelques années, de la halte routière du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports située à 1,5 kilomètre de la sortie 152 de l'autoroute 20 en direction est.

[16-449, art. 21b), EV : 2016-12-19]

Les noyaux villageois

Les noyaux villageois, structures urbaines en soi, regroupent les principales activités économiques nécessaires au développement local de l'ensemble des municipalités du territoire.

[16-449, art. 21b), EV : 2016-12-19]

Le secteur commercial de destination à consolider

Il s'agit d'un secteur commercial de destination à consolider en bordure d'un axe routier important localisé aux limites des municipalités de Saint-Liboire/Saint-Simon, de part et d'autre de l'autoroute Jean-Lesage. Le concept vient confirmer la tendance commerciale déjà amorcée dans ce secteur privilégié grâce à son accessibilité et sa visibilité sur l'autoroute, tendance que la MRC a tout avantage à consolider.

[16-449, art. 21b), EV : 2016-12-19]

Les pôles récréotouristiques et les axes récréatifs

À l'extérieur du pôle régional, le concept d'organisation spatiale identifie deux pôles récréotouristiques sur le territoire de la MRC; il s'agit du site des pistes de course de Sanair à Saint-Pie et du boisé de la crête de Saint-Dominique couvrant les territoires de Saint-Hyacinthe, Saint-Dominique et Saint-Pie.

Pour leur part, les axes récréatifs constituent un ensemble bien articulé qui vise à mettre en valeur le potentiel des rivières et des grands boisés et à les relier entre eux. Le principal axe récréatif est orienté nord-sud; il suit le tracé de la rivière Yamaska et de la rivière Noire et vient se raccorder à de nombreux secteurs récréatifs.

Par ailleurs, la MRC souhaite développer un axe récréatif est-ouest dont la localisation demeure à préciser.

Ce réseau récréatif pourrait être développé de manière à créer une liaison continue entre les divers équipements, pôles et secteurs récréotouristiques de la MRC et des MRC voisines, notamment par l'aménagement de pistes cyclables (des tracés préliminaires sont proposés à la section 3.7.6) et de sentiers piétonniers. Un réseau de sentiers multifonctionnels (randonnée pédestre, bicyclette, ski de fond, motoneige) pourrait en effet être progressivement mis en place et relier les différents éléments structurants de récréation et de tourisme. À plus ou moins long terme, certaines emprises de chemin de fer actuellement en service pourraient être récupérées à de telles fins de liens récréotouristiques.

Les boisés

Les boisés sont également identifiés au concept d'organisation spatiale, et ce, afin de veiller à leur conservation et à leur protection, soit pour leur valeur écologique, soit pour aider à contrer l'érosion éolienne dans certains secteurs de la MRC. En outre, certaines activités reliées à la conservation et à l'interprétation de la nature pourraient y être pratiquées. Les boisés de conservation identifiés sont les suivants :

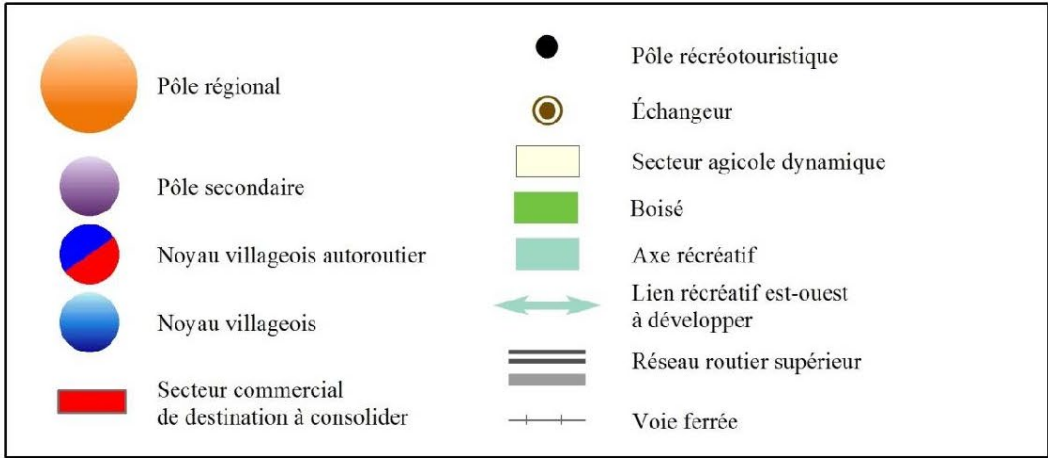
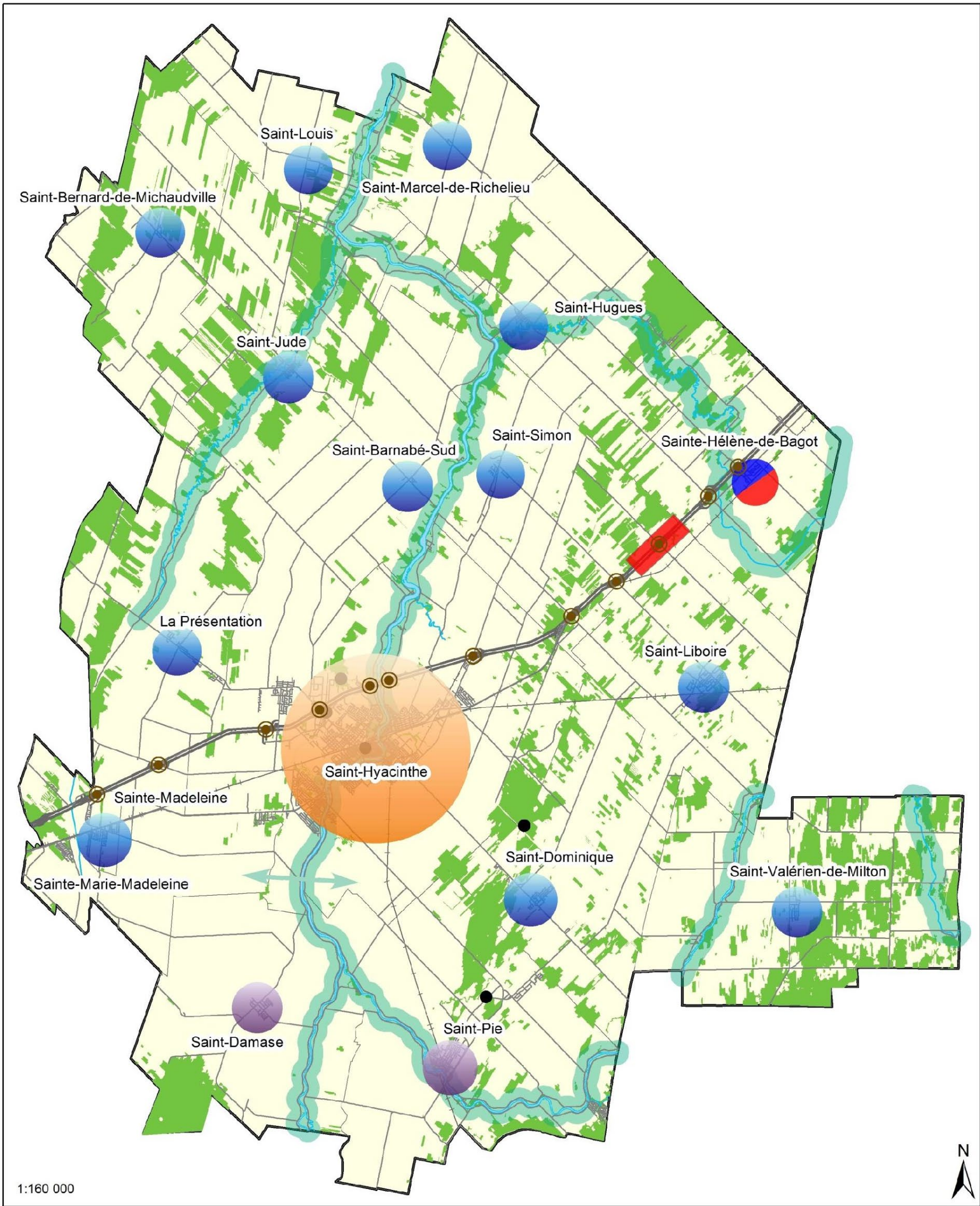
- le mont Rougemont;
- le mont Yamaska;
- le boisé de la crête de Saint-Dominique (Saint-Hyacinthe, Saint-Dominique et Saint-Pie);
- le boisé de Saint-Hugues et de Sainte-Hélène-de-Bagot;
- le boisé de Saint-Marcel et de Saint-Hugues;
- le boisé de Saint-Louis et de Saint-Jude;
- le boisé de La Présentation et de Saint-Jude;
- le boisé de Saint-Valérien-de-Milton.

En résumé, le concept d'organisation spatiale vise à optimiser la complémentarité entre les milieux agricole, urbain et naturel du territoire de la MRC, tout en assurant leur mise en valeur, notamment par :

- La consolidation et le renforcement du pouvoir d'attraction de la ville de Saint-Hyacinthe, de manière à y maintenir sa densité d'occupation et à assurer la rentabilisation des équipements en place;
- La poursuite et la consolidation du développement commercial et industriel dans les endroits stratégiques, en particulier en relation étroite avec le réseau autoroutier et le réseau routier régional, de façon à soutenir et à favoriser le développement économique de la MRC;
- La reconnaissance des pôles villageois et l'encadrement de leur expansion par rapport au milieu agricole comme territoire de développement économique local, et par rapport au milieu agricole.
- L'identification, la protection et l'encadrement des éléments potentiels pour la conservation, la récréation et le tourisme.

Carte 3.2.1-A Concept d'organisation spatiale – Territoire de la MRC

[16-449, art. 21d), EV : 2016-12-19]





MRC des Maskoutains
Un monde à votre mesure

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉVISÉ

Concept d'organisation spatiale - Territoire de la MRC

Carte 3.2.1-A

Source(s) : BDQT, 1:20 000 (2000),
Ministère des Ressources naturelles, Gouvernement du Québec.

Conception: Réal Campeau, urbaniste
Réalisation: Matteo Glusi, géomaticien
Vérification: Réal Campeau, urbaniste
Date: Septembre 2014

Système de projection: Transverse Mercator, NAD 1983.

3.2.2 Le concept d'organisation spatiale du pôle régional

Le pôle régional de la MRC correspond au territoire de la ville de Saint-Hyacinthe. Ce pôle regroupe l'ensemble des fonctions urbaines de cette agglomération. L'ancienne ville de Saint-Hyacinthe est au cœur même de cette agglomération et elle demeure l'aire d'accueil privilégiée pour la localisation des activités et des équipements de desserte régionale. Elle joue un rôle déterminant dans la MRC, non seulement par l'importance numérique de sa population, mais également par la force de sa structure urbaine.

[16-449, art. 22a), EV : 2016-12-19]

Le territoire de Saint-Hyacinthe a le rôle de pôle régional à la fois par l'importance de son poids démographique, du nombre élevé d'emplois et des lieux d'emploi, mais aussi sur le plan de la concentration des fonctions résidentielles, commerciales, industrielles, institutionnelles, culturelles et patrimoniales qui s'y retrouvent. Par ailleurs, la position géographique de la ville de Saint-Hyacinthe a l'avantage d'être localisée stratégiquement au centre du territoire de la MRC et de part et d'autre de la rivière Yamaska. Enfin, en ce qui concerne le transport des personnes et des marchandises, il faut souligner que des axes majeurs traversent le territoire urbanisé de Saint-Hyacinthe.

[16-449, art. 22b), EV : 2016-12-19]

Comme le montre la carte 3.2.2-A, les composantes du concept d'organisation spatiale du pôle régional se répartissent de la façon suivante :

[16-449, art. 22c), EV : 2016-12-19]

Les deux pôles commerciaux régionaux

C'est à l'intérieur du périmètre urbain de la ville de Saint-Hyacinthe que se retrouvent les deux pôles commerciaux régionaux. Le premier est concentré au centre-ville de Saint-Hyacinthe. Il demeure le foyer d'origine des activités commerciales, administratives et de services pour l'ensemble du territoire de la MRC. Mentionnons que des interventions sont nécessaires afin d'assurer la consolidation et la revitalisation de ce secteur à court et moyen terme. Le second pôle commercial régional est localisé de part et d'autre de l'autoroute Jean-Lesage, à la sortie 130. Son essor est lié à la présence de cet axe autoroutier et à l'implantation, dans ce corridor, d'activités commerciales régionales, administratives et d'un centre de congrès.

[20-557, art. 11, EV : 2021-02-01]

Le secteur commercial de destination

Localisé sur le territoire de l'ancienne ville de Sainte-Rosalie, à l'intersection des routes nationales 116 et 224, ce secteur tire profit du potentiel de développement commercial lié à la présence d'axes routiers d'importance, et il s'oriente vers l'établissement de commerces d'achat réfléchi à forte consommation d'espace et de commerces desservant la clientèle de transit.

Les pôles industriels

La ville de Saint-Hyacinthe regroupe trois des cinq pôles industriels de la MRC. Chacun des pôles industriels de la ville de Saint-Hyacinthe possède son caractère propre en matière d'activités. Il s'agit en premier lieu du parc industriel de prestige (parc Olivier-Chalifoux), localisé entre l'autoroute Jean-Lesage et le pôle institutionnel de la Cité de la biotechnologie agroalimentaire, vétérinaire et agroenvironnementale que la MRC désire consolider. Ce parc est voué aux industries à faible incidence environnementale et sera consolidé par la création à ses côtés de la Cité de la biotechnologie. Un second pôle correspond au parc industriel Théo-Phénix, situé au nord de l'autoroute 20. Ce pôle est principalement destiné aux industries contraignantes et aux commerces de gros et de distribution. Enfin, en ce qui concerne le troisième pôle, il s'agit du secteur industriel

Camille-Mercure, localisé au sud-est de la ville et dont les activités industrielles ont une incidence moyenne ou forte sur le milieu environnant.

16-449, art. 22d), EV : 2016-12-19

Le pôle institutionnel

Ce pôle est voué à la Cité de la biotechnologie agroalimentaire, vétérinaire et agroenvironnementale qui accueillera des centres de recherche, des laboratoires et des industries de haute technologie dans le domaine agroalimentaire. Il inclut le Campus agroalimentaire situé en bordure du parc industriel Olivier-Chalifoux ainsi qu'un ensemble d'institutions d'enseignement de niveaux collégial et universitaire : le cégep de Saint-Hyacinthe, l'Institut de technologie agroalimentaire, la faculté de médecine vétérinaire de l'Université de Montréal de même que des établissements de recherche.

Les trois pôles récréotouristiques

Le premier pôle récréotouristique correspond au centre-ville de Saint-Hyacinthe, qui constitue un attrait par la diversité de ses équipements (salle de spectacles) et de ses événements. Le second pôle se développe en bordure de l'autoroute 20 dans le secteur de la sortie 130 (sortie Laframboise). Il est voué davantage au tourisme d'affaires, de restauration et d'hébergement. Le troisième pôle est localisé au nord de l'autoroute et concerne le Parc des Salines. Celui-ci est en grande partie boisé et renferme de nombreux équipements récréatifs, tels que des sentiers de randonnée pédestre et de ski de fond, des glissades, des équipements de jeux, de tir à l'arc, etc.

L'axe récréatif

L'axe récréatif emprunte les berges de la rivière Yamaska et constitue une partie de l'ensemble du réseau récréatif linéaire de la MRC. Ce tracé vise à mettre en valeur les berges et la rivière et à favoriser leur utilisation à des fins récréatives. Cet axe récréatif se connecte, entre autres, au centre-ville de Saint-Hyacinthe ainsi qu'au pôle récréatif du Parc des Salines et aux boisés de ferme contigus, favorisant ainsi une dynamique récréotouristique particulière pour la ville de Saint-Hyacinthe et l'ensemble de la MRC.

Les infrastructures routières

En ce qui a trait aux infrastructures routières, on constate que l'autoroute 20 et presque tout le réseau des routes numérotées sur le territoire de la MRC convergent vers la ville de Saint-Hyacinthe.

16-449, art. 22e), EV : 2016-12-19

3.2.2.1 La voie de contournement

Il s'agit d'abord de la construction d'une voie de contournement de l'agglomération urbaine de Saint-Hyacinthe réalisée en deux étapes, à court et à long termes. Cette voie de contournement permettrait de mieux desservir les parcs industriels Olivier-Chalifoux et la Cité de la biotechnologie, localisés dans Saint-Hyacinthe, tout en canalisant de façon importante la circulation lourde de l'agglomération.

À court terme, le projet visait à prolonger vers l'ouest le boulevard Casavant et à le poursuivre vers le sud jusqu'à la route 116. Cette intervention s'inscrivait dans le cadre de la consolidation du secteur industriel Olivier-Chalifoux et de la Cité de la biotechnologie (pôle institutionnel) prévue par le concept d'organisation spatiale. À ce jour, pour compléter le lien entre le nord et le sud du boulevard Casavant, il ne reste qu'environ 240 mètres pour relier ce boulevard à l'intersection de

l'avenue Castelneau. Le lien manquant concerne la traverse de la voie ferrée du Canadien National à cet endroit. [16-449, art. 23a), EV : 2016-12-19]

À long terme, trois nouveaux tronçons sont prévus, toujours en périphérie de l'agglomération. Le premier, à l'ouest, prolongerait la voie de contournement réalisée à la première étape, de manière à se relier à la route 231, en bordure de la rivière Yamaska. Le second tronçon prolongerait le boulevard Casavant vers l'est, traverserait la rivière Yamaska, se poursuivrait jusqu'à la route 116 dans l'ancienne ville de Sainte-Rosalie pour ensuite prolonger la rue des Seigneurs au sud de la ville de Saint-Hyacinthe. Le troisième tronçon, au nord de l'autoroute 20, relierait la route 235 à la rue Pinard de manière à dévier de l'agglomération urbaine les véhicules en transit qui se dirigent vers le sud de la MRC. [16-449, art. 23b), EV : 2016-12-19; 17-477, art. 8, EV : 2017-08-14]

3.2.2.2 (Article abrogé)

[16-449, art. 24, EV : 2016-12-19]

3.2.2.3 Le territoire de développement à long terme

Dans le but d'orienter spatialement le développement urbain de la ville de Saint-Hyacinthe, le concept d'aménagement du pôle régional prévoit un territoire de développement à long terme pour l'ensemble des fonctions à caractère urbain.

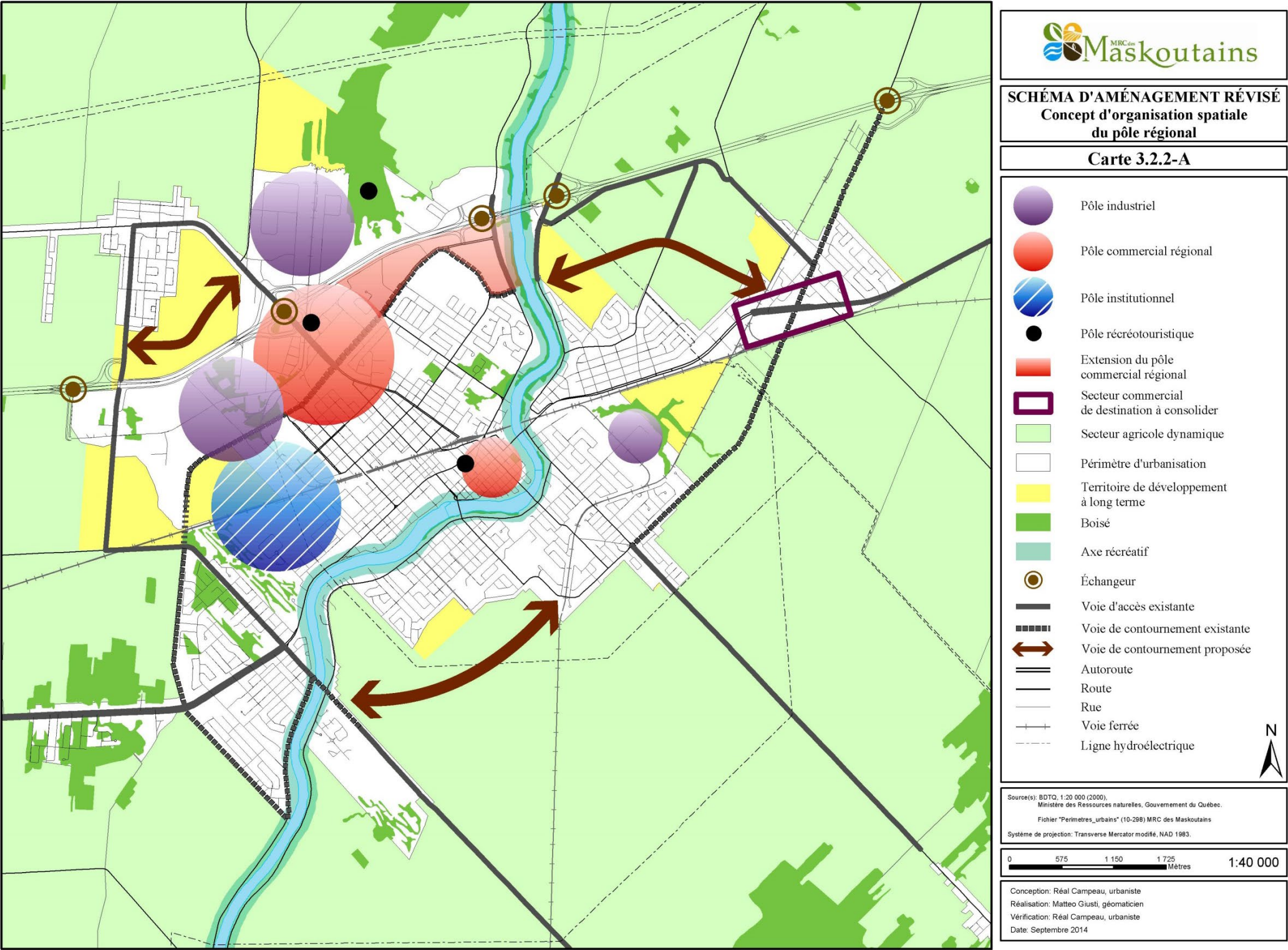
En 1988, lors de l'entrée en vigueur du premier schéma d'aménagement de la MRC, un périmètre d'urbanisation à long terme couvrant l'agglomération de Saint-Hyacinthe et visant à encadrer son développement avait été entériné par les six municipalités de l'agglomération. Ce périmètre était en relation avec l'implantation des rues joignant deux municipalités, l'approvisionnement en eau potable et le traitement des eaux usées.

Ainsi, pour les années à venir, la MRC souhaite conserver une vision du développement se basant sur un développement durable du territoire. Le territoire de développement à long terme pour l'agglomération de Saint-Hyacinthe a toujours pour objectif d'identifier, les territoires susceptibles d'accueillir les futurs développements urbains. Ce territoire indique donc au milieu et, aux différents acteurs, l'orientation que prendra le développement du pôle régional au-delà de 2016.

Le schéma révisé comprend, à la section 3.4, une politique de gestion de l'urbanisation pour guider les municipalités dans la planification du milieu urbain. L'application de cette politique, nécessite la mise en place d'un processus continu de modulation de l'urbanisation du territoire. La MRC envisage, au *Chapitre 5 – Plan d'action*, d'exercer un suivi du développement des périmètres urbains en effectuant une mise à jour des indicateurs socio-démographiques et du cadre bâti.

Carte 3.2.2-A Concept d'organisation spatiale du pôle régional

16-449, art. 22f), EV : 2016-12-19



3.3 LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* précise que le schéma d'aménagement doit comprendre « les grandes affectations du territoire pour l'ensemble du territoire de la MRC » (*L.A.U.*, art.5, par.2). Ces grandes affectations consistent à attribuer une expression territoriale aux grandes orientations présentées précédemment. Cet exercice permet de localiser les affectations du sol souhaitables, conformément aux orientations retenues, en affectant chacune des parties du territoire aux fonctions jugées les plus pertinentes.

Pour chaque affectation retenue, des fonctions dominantes et complémentaires sont identifiées. De plus, afin d'assurer une juste proportion des fonctions dominantes à l'intérieur des aires d'affectation, à l'exception des aires d'affectation agricole, un principe de « dominance » doit être respecté. Le *Chapitre 4 – Document complémentaire* contient une explication détaillée de ce principe de « dominance ». Le schéma prend donc en considération les préoccupations d'ordre régional pour ainsi laisser aux municipalités le soin de procéder à leur planification locale respective.

Les municipalités constituantes de la MRC des Maskoutains doivent se conformer aux grandes affectations du territoire du schéma d'aménagement révisé. Pour ce faire, elles doivent, au moyen de leur plan et de leur réglementation d'urbanisme, préciser la nature exacte des usages autorisés dans les différentes aires d'affectation en s'assurant de la compatibilité des usages entre eux et de leur conformité avec les fonctions dominantes et complémentaires autorisées par le schéma d'aménagement révisé, tout en tenant compte de la notion de dominance.

Le schéma d'aménagement révisé de la MRC des Maskoutains comprend sept grandes catégories d'aires d'affectation :

- **Les aires d'affectation Urbaine (U)**, localisées à l'intérieur des limites d'un périmètre d'urbanisation et vouées à différentes fonctions urbaines.
- **Les aires d'affectation Urbaine-Récréative (UR)**, correspondent au terrain de golf de Saint-Hyacinthe et au parc Les Salines tous deux localisés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de Saint-Hyacinthe et vouées à différentes fonctions récréatives et sportives.
- **Les aires d'affectation Industrielle (I)**, localisées à l'intérieur des limites d'un périmètre d'urbanisation et vouées à la fonction industrielle.
- **Les aires d'affectation Semi-urbaine (SU)**, correspondent à des secteurs urbanisés mais non agricoles au sens de la Loi sur la protection du territoire agricole et non reconnu comme périmètre d'urbanisation. Ces aires sont vouées principalement des fonctions résidentielle, commerciale et industrielle, selon le cas.
- **Les aires d'affectation Agricole (A)**, correspondent au territoire de la zone agricole permanente décrétée par la Commission de protection du territoire agricole.
- **Les aires d'affectation urbaine Zone prioritaire d'aménagement (ZP)**, correspondent à des secteurs actuellement en cours de développement ou pour un développement à court terme prévu et localisé à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation. Elles sont vouées principalement à la fonction résidentielle.
- **Les aires d'affectation urbaine Zone de réserve d'aménagement (ZR)**, correspondant à des secteurs localisés dans un périmètre d'urbanisation identifiée en surplus d'espaces disponibles (lots vacants et/ou sites à requalifier). Les fonctions autorisées sont restreintes afin de prévenir des effets sur le milieu naturel et le développement futur.

20-557, art. 12, EV : 2021-02-01

Les grandes affectations du territoire sont représentées, d'une part, aux annexes H et I pour ce qui est de l'ensemble du territoire de la MRC et, d'autre part, à la carte 3.3.1.6-A en ce qui concerne le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe. 16-449, art. 25, EV : 2016-12-19; 20-557, art. 12, EV : 2021-02-01

3.3.1 Les aires d'affectation Urbaine – U1 à U6, UR1 et UR2

16-449, art. 25.1a), EV : 2016-12-19

Le schéma d'aménagement révisé compte huit catégories d'aires d'affectation Urbaine réparties sur l'ensemble du territoire de la MRC. Les aires d'affectation Urbaine sont toutes incluses à l'intérieur des limites des périmètres d'urbanisation. Le schéma d'aménagement vise à ce que le développement urbain s'effectue en priorité à l'intérieur des limites des aires d'affectation Urbaine, de manière à consolider les secteurs urbains existants et à rentabiliser les équipements et infrastructures en place. 16-449, art. 25.1b), EV : 2016-12-19

3.3.1.1 Affectation Urbaine U1 – Centre de l'agglomération de Saint-Hyacinthe

L'aire d'affectation Urbaine U1 correspond au territoire central de la ville de Saint-Hyacinthe, localisé entre le boulevard Casavant et la rivière Yamaska. Cette aire d'affectation exclut toutefois le centre-ville de Saint-Hyacinthe. L'objectif visé dans l'aire d'affectation Urbaine U1 est la consolidation de la fonction résidentielle.

Tableau 3.3.1.1-A Affectation Urbaine U1 – Centre de l'agglomération de Saint-Hyacinthe

16-449, art. 26, EV : 2016-12-19

FONCTION/USAGE DOMINANT AUTORISÉ	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Habitation	➤ De toute densité
FONCTIONS/USAGES COMPLÉMENTAIRES AUTORISÉS	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Commerce non structurant	
Commerce de destination	➤ Autorisé uniquement pour les établissements de vente au détail de véhicules automobiles ou camions neufs et usagés existants au moment de l'entrée en vigueur du <i>Règlement numéro 07-222 modifiant le Schéma d'aménagement révisé</i> (16 octobre 2007).
Équipement régional structurant	
Équipement non structurant	
Industrie 1	➤ <u>Existante</u> au moment de l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement révisé (18 septembre 2003).
Récréation intensive	
Récréation extensive	
Équipement et réseau d'utilité publique	

07-222, art. 1, EV : 16-10-07; 09-279, art. 1, EV : 10-09-09; 12-354, art. 1, EV : 09-11-12; 12-356, art.1, EV : 09-11-12; 20-557, art. 13, EV : 21-02-01

3.3.1.2 Affectation Urbaine U2 – Centre-ville de Saint-Hyacinthe

L'aire d'affectation Urbaine U2 correspond au centre-ville de Saint-Hyacinthe. Cette aire d'affectation vise la consolidation et la revitalisation du centre-ville.

Dans cette aire d'affectation, les équipements régionaux, les bureaux structurants et les commerces de détail sont autorisés et priorités. La consolidation de l'habitation constitue également un axe de développement prioritaire.

Comme l'enjeu de la vitalité d'un centre-ville ne se limite pas au soutien de la seule fonction commerciale, mais aussi au soutien des fonctions institutionnelle, résidentielle, sociale, récréative et culturelle, la présence des services publics au sein d'un centre-ville s'avère essentielle.

C'est pourquoi le schéma d'aménagement révisé priorise l'implantation des équipements régionaux structurants dans le centre-ville de Saint-Hyacinthe. Néanmoins, certaines circonstances difficiles à prévoir dans un processus de planification de l'aménagement du territoire, font en sorte qu'il peut s'avérer impossible d'implanter un service public régional à l'intérieur des limites d'un «centre-ville».

À cet effet, la ville de Saint-Hyacinthe devra prévoir, dans son plan d'urbanisme, la réalisation d'une étude sur l'implantation ou la relocalisation des services ou équipements à caractère culturel ou touristique, et des services administratifs rattachés à la fonction publique ou à des fonctions institutionnelles, dans l'affectation Urbaine U2 basée sur les objectifs suivants :

16-449, art. 26.1a), EV : 2016-12-19

- Favoriser la concentration d'activités d'une clientèle spécifique au centre-ville et accentuer la vocation récréotouristique du centre-ville en misant sur l'attrait de la rivière Yamaska et du patrimoine bâti;
- Favoriser la mixité des usages de même que le renouvellement et l'amélioration de la fonction résidentielle;
- Réserver pour l'affectation Urbaine U2 des usages exclusifs ou en complémentarité avec l'ensemble des activités commerciales et de services de ville. Cet objectif doit contribuer à dynamiser le secteur sur le plan économique, culturel et touristique;
- Conserver les éléments présentant un intérêt patrimonial et culturel;
- Encourager la rénovation et le recyclage des bâtiments vétustes;
- Assurer l'intégration des nouveaux bâtiments à la trame urbaine existante;
- Privilégier des interventions visant à améliorer le domaine public (parc, place publique, mobilier urbain, aménagement paysager, foresterie urbaine, etc.);
- Adapter l'aménagement urbain afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur d'embarquement/débarquement du transport des personnes et d'un futur terminus intermodal;
- Adopter des mesures visant à contrer la formation d'îlots de chaleur urbains causés par les parcs de stationnement du centre-ville en s'inspirant du Bureau de normalisation du Québec;¹
- Assurer la sécurité des usagers qui utilisent les voies de circulation (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, usagers des transports en commun et collectif, automobilistes, véhicules d'urgence, etc.) et favoriser le transport actif en lien avec de saines habitudes de vie.

16-449, art. 26.1b), EV : 2016-12-19

Afin de s'assurer de l'atteinte de ces objectifs, la Ville de Saint-Hyacinthe devra adopter un programme particulier d'urbanisme (PPU) et un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) à cet effet. Elle devra également se conformer à certaines dispositions contenues dans le Chapitre 4 – *Document complémentaire* relativement aux équipements qui doivent structurer le centre-ville ainsi qu'à sa densification, sa requalification et sa revitalisation.

16-449, art. 26.1c), EV : 2016-12-19

1 BUREAU DE NORMALISATION DU QUÉBEC (BNQ). Norme numéro 3019-190. *Lutte aux îlots de chaleur urbains - aménagement des aires de stationnement*. Cette norme fournit des lignes directrices et des recommandations pour améliorer la performance thermique des aires de stationnement afin de contribuer à la diminution des effets d'îlots de chaleur urbains.

Tableau 3.3.1.2-A Affectation Urbaine U2 – Centre-ville de Saint-Hyacinthe

16-449, art. 27, EV : 2016-12-19

FONCTIONS/USAGES DOMINANTS AUTORISÉS	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE (1)
Habitation	➤ De toute densité
Commerce non structurant	
Commerce structurant	
Équipement régional structurant	
Équipement non structurant	
FONCTIONS/USAGES COMPLÉMENTAIRES AUTORISÉS	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE (1)
Récréation intensive	
Récréation extensive	
Équipement et réseau d'utilité publique	
1. Voir les objectifs fixés à l'article 3.3.1.2.	

09-279, art. 2, EV : 10-09-09; 12-354, art. 2, EV : 09-11-12; 20-557, art. 14, EV : 21-02-01

3.3.1.3 Affectation Urbaine U3 – Pôle commercial régional

L'aire d'affectation Urbaine U3 correspond au pôle commercial régional identifié dans le concept d'organisation spatiale de l'agglomération de Saint-Hyacinthe. Elle est localisée de part et d'autre de l'autoroute 20, sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe. L'expansion du pôle commercial régional est cependant privilégiée du côté sud de l'autoroute Jean-Lesage, entre les sorties 130 et 133.

Cette aire d'affectation vise la consolidation du pôle commercial régional existant et le renforcement du pouvoir d'attraction commercial de l'agglomération. Elle vise également à tirer profit du potentiel de développement lié à la présence de l'autoroute 20. Elle est vouée principalement aux commerces et services structurants tels, commerce de grande surface, centre d'achat, centre de congrès et hôtellerie. 20-557, art. 15 a), EV : 21-02-01

Puisque cette affectation possède une large vitrine sur l'autoroute Jean-Lesage, route de transit fort achalandée, la MRC considère que cette devanture doit répondre minimalement à un certain esthétisme. Par conséquent, la vision du plan et de la réglementation d'urbanisme de Saint-Hyacinthe doit se conformer aux dispositions du *Chapitre 4 - Document complémentaire* en ce qui concerne l'implantation et l'intégration architecturale des bâtiments commerciaux et industriels en bordure de l'autoroute 20 de même qu'à l'affichage aux abords de l'autoroute.

20-557, art. 15 b), EV : 21-02-01

Tableau 3.3.1.3-A Affectation Urbaine U3 – Pôle commercial régional

16-449, art. 28, EV : 2016-12-19

FONCTIONS DOMINANTES AUTORISÉES	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Commerce structurant	
Commerce non structurant	
Équipement régional structurant	➤ Autorisé au sud de l'autoroute 20 seulement.
FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES AUTORISÉES	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Habitation	➤ Autorisée uniquement en tant que fonction mixte résidentielle et commerciale.
Commerce de destination	
Équipement non structurant	
Industrie 1	➤ <u>Existante</u> au moment de l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement révisé (18 septembre 2003).
Récréation intensive	
Récréation extensive	
Équipement et réseau d'utilité publique	

09-274, art. 2, EV : 29-06-09; 09-279, art. 3, EV : 10-09-09; 12-354, art.3, EV : 09-11-12; 12-355, art. 1, EV : 09-11-12; 20-557, art. 16, EV : 21-02-01

3.3.1.4 Affectation urbaine U4 – Secteur commercial Sainte-Rosalie

L'aire d'affectation urbaine U4 correspond au secteur « commercial de destination à consolider » identifié par le concept d'organisation spatiale du SAR concernant le territoire urbain de la ville-centre (carte 3.2.2-A).

Sous forme de croissant, cette affectation est à la jonction des routes 116 et 224 et est desservie par la voie ferrée du Canadian National. Elle donne aussi un accès rapide à l'autoroute 20 à proximité.

Le secteur que couvre l'affectation U4 représente l'une des portes d'entrée de la ville-centre à son périmètre urbain. Il demeure un endroit stratégique pour le commerce de destination et son accessibilité pour le camionnage.

Actuellement, ce secteur est plutôt déstructuré et comporte des problèmes de cohabitation des fonctions. Certaines mesures urbanistiques peuvent être mises en place, par la Ville, pour soutenir la vitalité et le renforcement de cette artère principale (boulevard Laurier Est) tel que :

- encadrer la revitalisation et la requalification du cadre bâti;
- encourager des aménagements commerciaux attractifs;
- assurer l'accessibilité en transport actif;
- évaluer le potentiel de transformation et de reconversion des sites commerciaux existants.

20-557, art. 17, EV : 21-02-01

Tableau 3.3.1.4-A Affectation Urbaine U4 – Secteur commercial Sainte-Rosalie

16-449, art. 29, EV : 2016-12-19

FONCTIONS DOMINANTES AUTORISÉES	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Commerce de destination	
Commerce non structurant	
FONCTIONS/USAGES COMPLÉMENTAIRES AUTORISÉES	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Habitation	➤ <u>Existante</u> au moment de l'entrée en vigueur du Règlement numéro 20-557 modifiant le Schéma d'aménagement révisé [INSCRIRE ICI DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR].
Équipement non structurant	
Industrie 1	➤ <u>Existante</u> au moment de l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement révisé (18 septembre 2003).
Récréation extensive	
Équipement et réseau d'utilité publique	

09-279, art. 2, EV : 10-09-09; 12-354, art. 2, EV : 09-11-12; 20-557, art. 18, EV : 21-02-01

3.3.1.5 Affectation Urbaine U5 – Secteurs résidentiels de Saint-Hyacinthe et de Sainte-Marie-Madeleine

21-590, art. 1, EV : 31-01-2022

L'aire d'affectation urbaine U5 correspond aux secteurs résidentiels de la ville de Saint-Hyacinthe. Cependant, elle couvre aussi le périmètre d'urbanisation de la Paroisse de Sainte-Marie-Madeleine qui est adjacent à celui de la ville-centre le long du boulevard Laurier Ouest (route 116).

La vocation principale de cette affectation est accordée au développement de la fonction résidentielle, toutefois certaines fonctions non structurantes sont également autorisées.

Le constat urbanistique de la portion qui longe le boulevard Laurier Ouest à Saint-Hyacinthe et Sainte-Marie-Madeleine est un milieu urbain désorganisé. Il serait pertinent que les municipalités concernées instaurent, d'un commun accord, certaines mesures afin de soutenir la vitalité et le renforcement de cette artère principale tel que :

- encadrer la revitalisation et la requalification du cadre bâti;
 - encourager des aménagements commerciaux attractifs;
 - assurer une cohabitation avec les fonctions existantes;
- évaluer le potentiel de transformation et de reconversion des sites commerciaux existants.

20-557, art. 19, EV : 21-02-01

Tableau 3.3.1.5-A Affectation Urbaine U5 – Secteurs résidentiels de Saint-Hyacinthe et de Sainte-Marie-Madeleine

16-449, art. 30, EV : 2016-12-19; 20-557, art. 20, EV : 2021-02-01

FONCTION/USAGE DOMINANT AUTORISÉ	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Habitation	➤ De toute densité.
FONCTIONS/USAGES COMPLÉMENTAIRES AUTORISÉS	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Commerce non structurant	
Commerce complémentaire à l'agriculture	
Commerce de destination	➤ Autorisé uniquement pour les établissements de vente au détail de véhicules automobiles ou camions neufs et usagés existants au moment de l'entrée en vigueur du <i>Règlement numéro 07-222 modifiant le Schéma d'aménagement révisé</i> (16 octobre 2007). Malgré ce qui précède, les concessionnaires d'automobiles (vente au détail de véhicules automobiles neufs ou usagés seulement) sont autorisés uniquement sur le boulevard Laurier Ouest (route 116), et ce, à l'ouest du boulevard Casavant Ouest. Cette dernière disposition vise les municipalités de Sainte-Marie-Madeleine et Saint-Hyacinthe (RÈGLEMENT 17-478, EN VIGUEUR 4 JUILLET 2017). ➤ Autorisé uniquement sur la rue Martineau et le chemin du Rapide-Plat Nord.
Équipement non structurant	
Industrie 1	➤ <u>Existante</u> au moment de l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement révisé (18 septembre 2003)
Récréation intensive	
Récréation extensive	
Équipement et réseau d'utilité publique	

07-222, art. 2 et 3, EV : 16-10-07; 09-279, art. 5, EV : 10-09-09; 12-354, art. 5, EV : 09-11-12; 17-478, art. 1, EV : 2017-07-04; 20-557, art. 20, EV : 2021-02-01

3.3.1.6 Affectation « Urbaine-Récréative UR1 » – Terrain de golf

16-449, art. 32.1, EV : 2016-12-19

L'aire d'affectation « Urbaine-Récréative UR1 » correspond aux lots numéros 1 969 015 et 3 032 149, propriétés du Golf de Saint-Hyacinthe, établi à cet endroit depuis 1929. Ce site est utilisé à des fins de terrain de golf comprenant entre autres, un terrain de golf, un terrain d'exercice de golf, un chalet lié à ces activités et des salles de réception, de restauration et de réunion.

La MRC désire conserver cette activité récréative régionale à l'intérieur du périmètre urbain du territoire de la ville de Saint-Hyacinthe. Par le fait même, la Ville devra identifier, à son plan et sa réglementation d'urbanisme, ce site comme terrain à des fins récréatives d'envergure régionale où seront affectées uniquement les fonctions indiquées au tableau ci-dessous.

Tableau 3.3.1.6-A Affectation Urbaine-Récréative UR1 – Terrain de golf

USAGE DOMINANT AUTORISÉ	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Terrain de golf	
USAGES COMPLÉMENTAIRES AUTORISÉS	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Chalet de golf	
Terrain d'exercice de golf	
Commerce de détail pour la vente d'accessoires de golf	
Salle de réception, de réunion	
Formation reliée à la pratique du golf	
Récréation extensive, sans bâtiment c'est-à-dire pistes cyclables, parcs et espaces verts	
Restaurant	
Équipement et réseau d'utilité publique	

20-557, art. 21, EV : 2021-02-01

3.3.1.6.1 Affectation « Urbaine-Récréative UR2 – Parc urbain »

16-449, art. 32.1.1, EV : 2016-12-19

L'aire d'affectation « Urbaine-Récréative UR2 – Parc urbain » correspond au terrain du parc urbain *Les Salines* existant depuis les années 1970 et propriété de la Ville de Saint-Hyacinthe, depuis 1976. Bien que ce parc est de nature municipale, sa desserte s'étend sur l'ensemble du territoire de la MRC et même au-delà.

Depuis octobre 2011, une corporation a été mise sur pied par la Ville pour administrer le site et les besoins des usagers. Cette corporation gère le parc et développe une programmation de services et de loisirs qui favorisent l'initiation au plein air.

La MRC considère que ce parc possède une vocation régionale. Par le fait même, elle l'identifie comme une aire d'affectation du territoire au SAR sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe.

Par conséquent, la Ville devra identifier à son plan et à sa réglementation d'urbanisme ce site comme terrain à des fins récréatives d'envergure régionale où seront affectées uniquement les fonctions identifiées au tableau ci-dessous.

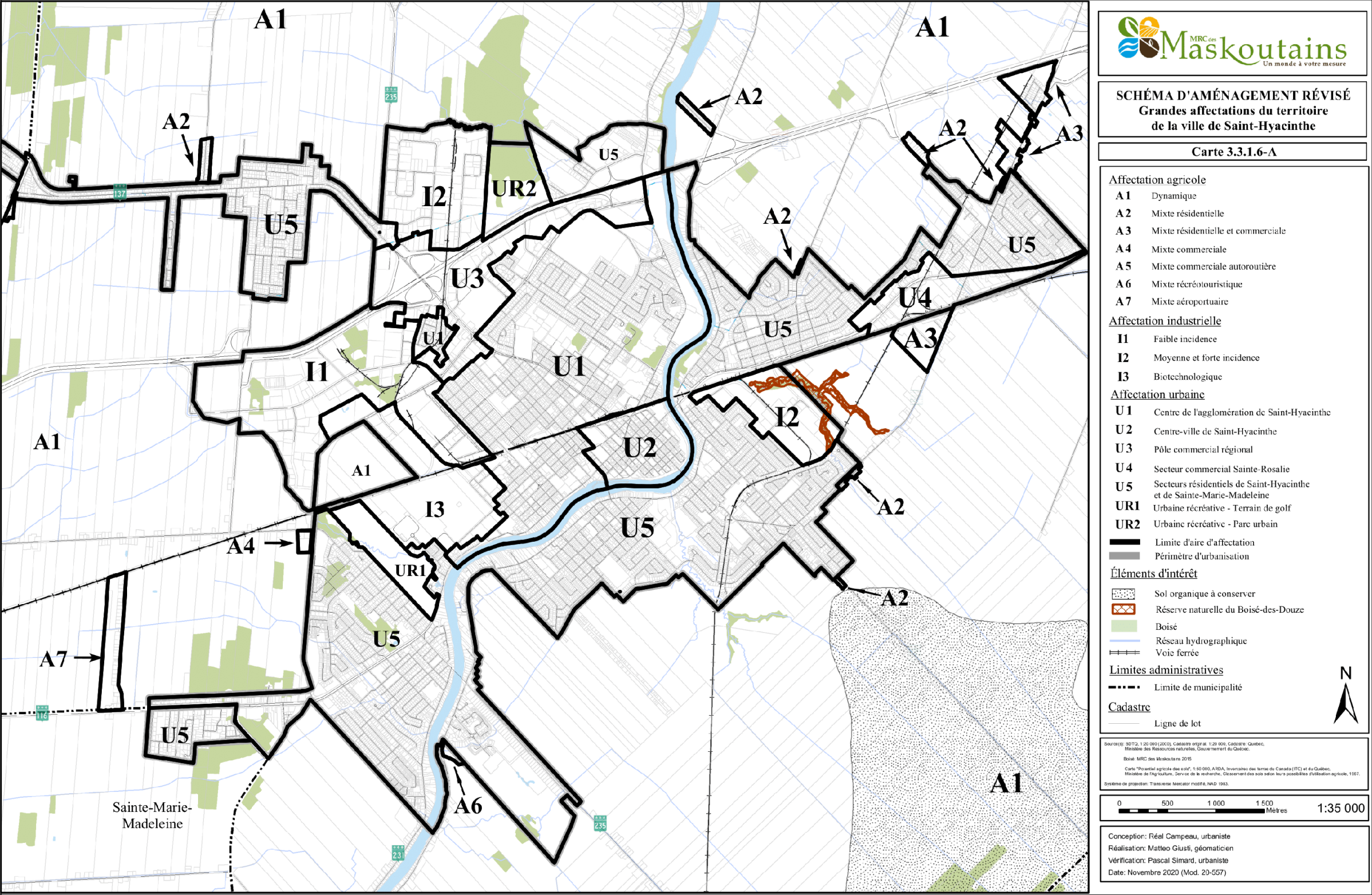
Tableau 3.3.1.6.1-A Affectation Urbaine-Récréative UR2 – Parc urbain

FONCTIONS/USAGES DOMINANTS AUTORISÉS	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Activités de loisirs et de sports	➤ Tout terrain de golf est prohibé
Location d'équipements récréatifs	
Récréation extensive en lien avec la vocation du parc	
Récréation intensive en lien avec la vocation du parc	
FONCTIONS/USAGES COMPLÉMENTAIRES AUTORISÉS	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Salle de réception, de réunion	➤ Tout terrain de golf est prohibé
Restauration restreinte	
Aire de stationnement	
Équipement et réseau d'utilité publique	

20-557, art. 23, EV : 2021-02-01

Carte 3.3.1.6-A Grandes affectations du territoire de la ville de Saint-Hyacinthe

16-449, art. 32.2, EV : 2016-12-19



20-557, art. 22, EV : 2021-02-01

3.3.1.7 Affectation Urbaine U6 – Pôles villageois

Les aires d'affectation Urbaine U6 correspondent aux territoires de la MRC localisés à l'intérieur des périmètres d'urbanisation des municipalités rurales, à l'exception d'une partie de la ville de Saint-Pie.

Ces aires d'affectation visent à consolider les secteurs résidentiels existants, à soutenir le dynamisme économique des municipalités rurales et à mettre en valeur les noyaux villageois.

Bien que la fonction résidentielle soit dominante, les commerces non structurants et les industries à faible incidence environnementale sont également autorisés. La fonction industrielle doit prioritairement être localisée dans les parcs et les secteurs industriels existants, c'est-à-dire dans les zones où cette fonction, et l'agrandissement des installations, s'il y a lieu, étaient déjà autorisés par la réglementation municipale avant l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement révisé. [20-557, art. 24, EV : 2021-02-01]

Les municipalités peuvent identifier dans leurs plan et règlements d'urbanisme de nouvelles aires pour accueillir des industries à faible incidence environnementale à l'intérieur des aires d'affectation U6. Ces municipalités doivent cependant se conformer aux dispositions du *Chapitre 4 – Document complémentaire* applicables aux zones et parcs industriels.

Tableau 3.3.1.7-A Affectation Urbaine U6 – Pôles villageois

[16-449, art. 32, EV : 2016-12-19]

FONCTION/USAGE DOMINANT AUTORISÉ	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Habitation	➤ De toute densité.
FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES AUTORISÉES	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Commerce non structurant	
Commerce complémentaire à l'agriculture	
Équipement non structurant	
Industrie 1	
Récréation intensive	
Récréation extensive	
Équipement et réseau d'utilité publique	
CONDITIONS PARTICULIÈRES	➤ CONDITIONS PARTICULIÈRES POUR LA MUNICIPALITÉ DE SAINTE-HÉLÈNE-DE-BAGOT À même l'aire d'affectation Urbaine U6, la municipalité de Sainte-Hélène-de-Bagot devra s'assurer de consolider le secteur commercial de destination localisé entre l'autoroute 20 et l'axe des rues Couture et Alfred-Bédard. Les objectifs visés pour ce secteur commercial sont de consolider la fonction de commerce de destination présente et de tirer avantage de la présence de l'autoroute Jean-Lesage. Par conséquent, ce secteur devra être expressément voué aux commerces de destination. Les commerces de biens d'achat réfléchi nécessitant une grande consommation d'espace non construit, ainsi que les commerces de type autoroutier, y sont notamment privilégiés. La municipalité de Sainte-Hélène-de-Bagot doit cependant se conformer aux dispositions du <i>Chapitre 4 – Document complémentaire</i> en ce qui concerne l'implantation et l'intégration architecturale des bâtiments commerciaux en bordure de l'autoroute 20.

07-222, art. 5, EV : 16-10-07; 09-279, art. 6, EV : 10-09-09; 20-557, art. 25, EV : 2021-02-01

3.3.1.8 Affectations urbaines d'aménagement prioritaire et de réserve - Généralités

16-449, art. 32.3, EV : 2016-12-19

Il a été démontré au chapitre 2 que l'offre en espace disponible à des fins résidentielles d'ici l'horizon 2031 dépasse les besoins estimés pour cette période, pour sept municipalités.

À la demande du MAMOT, dans son avis ministériel daté du 3 mars 2016, la MRC identifie des mesures particulières de gestion de l'urbanisation par l'identification de zones prioritaires d'aménagement et de zones de réserve pour les sept municipalités identifiées au tableau ci-dessous.

Dans le cadre de la gestion du développement de la fonction résidentielle, localisée à l'intérieur des périmètres urbains, la MRC établit au chapitre 3, des objectifs et des règles pour des empiètements futurs en zone agricole et des conditions à l'agrandissement d'un périmètre d'urbanisation. Ces dispositions s'appliquent également aux affectations prioritaires d'aménagement et de réserve.

Ainsi, les Municipalités concernées par les affectations urbaines d'aménagement prioritaire et de réserve doivent tenir compte des dispositions des articles 3.3.1.8.1 et 3.3.1.8.2 dans la concordance de leur plan et réglementation d'urbanisme, le tout selon la cartographie de ces zones à l'annexe I.

Le tableau ci-dessous indique les superficies que les municipalités concernées devront identifier au plan d'urbanisme et au plan du règlement de zonage.

Il faut souligner que la superficie de ces zones ne correspond pas exactement aux tableaux du chapitre 2 concernant les espaces vacants et à requalifier, notamment les tableaux 2.4.6-B, 2.4.6-C et 2.4.6-D.

Un inventaire récent (octobre 2016) des espaces vacants et à requalifier résidentiels a été effectué pour les municipalités de Saint-Bernard-de-Michaudville, Saint-Dominique, Saint-Liboire et Saint-Louis. Il en résulte une baisse de la superficie de ces espaces disponibles.

Une correction récente (octobre 2022) d'une zone de réserve d'aménagement dans la Ville de Saint-Hyacinthe, laquelle est circonscrite par le boulevard Laurier Est, la rue des Seigneurs Est, l'avenue Guy et la voie ferrée dans le secteur de Sainte-Rosalie, a été effectué en raison des contraintes d'aménagement pour la fonction résidentielle. Ces contraintes n'avaient pas été prises en compte lors de l'exercice effectué dans le cadre de la gestion de l'urbanisation pour la fonction résidentielle. Une superficie de 3,47 ha a donc été retranché des superficies des zones de réserves dans la Ville de Saint-Hyacinthe.

22-611, art. 1, EV : 2023-04-13

Ainsi, entre la réalité terrain, les estimations théoriques et les évaluations présentées au chapitre 2, la MRC pourra parfaire l'adéquation entre les espaces vacants et à requalifier et les superficies des zones prioritaires et de réserve concernant les municipalités en surplus d'espaces.

La MRC est d'avis qu'une mise à jour de ces données et de la cartographie qui les accompagne (annexes A-2 et I) pourra se faire dans une modification ultérieure du Schéma d'aménagement révisé.

Tableau 3.3.1.8-A Superficies des zones prioritaires d'aménagement et des zones de réserve

Municipalités en surplus d'espaces disponibles pour la fonction résidentielle	Zone prioritaire	Zone de réserve	
	(ha)		
Saint-Barnabé-Sud	2,54	3,74	
Saint-Bernard-de-Michaudville	3,85	10,38	
Saint-Dominique	5,87	10,33	
Saint-Hyacinthe	96,67	58,46	22-611, art. 2 (2.1), EV : 2023-04-13
Saint-Jude	7,96	3,42	21-582, art. 1 (1.1), EV : 2021-09-28
Saint-Liboire	10,74	9,65	25-682, art. 1 (1.1), EV : 2025-08-12
Saint-Louis	3,53	9,99	
Total	131,16	105,97	21-582, art. 1 (1.2), EV : 2021-09-28 22-610, art. 2 (2.2), EV : 2023-04-13 25-682, art. 1 (1.1), EV : 2025-08-12

Source : MRC des Maskoutains, septembre 2016, sauf pour Saint-Dominique, Saint-Liboire et Saint-Louis (octobre 2016), Saint-Jude (mai 2021) et Saint-Hyacinthe (octobre 2022). » par « Source : MRC des Maskoutains, septembre 2016, sauf pour Saint-Dominique, Saint-Louis (octobre 2016), Saint-Jude (mai 2021) et Saint-Hyacinthe (octobre 2022) et Saint-Liboire (septembre 2024).

21-582, art. 1 (1.3), EV : 2021-09-28, 22-611, art. 2 (2.3), EV : 2023-04-13, 25-682, art. 1 (1.1), EV : 2025-08-12

3.3.1.8.1 Affectation urbaine – Zone prioritaire d'aménagement (ZP)

16-449, art. 32.3, EV : 2016-12-19

Une aire d'affectation du territoire identifiée « zone prioritaire d'aménagement (ZP) » à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation concerne certaines municipalités identifiées en surplus d'espaces disponibles (lots vacants et/ou sites à requalifier). L'annexe I cartographie les zones prioritaires.

Ces aires d'affectation désignent l'ordre de priorité du développement urbain. L'objectif de la détermination des zones prioritaires consiste à optimiser les infrastructures, les services et équipements existants ainsi qu'à consolider le tissu urbain et les pôles de croissance du territoire de la MRC.

Une zone prioritaire d'aménagement correspond à un ou des secteur(s) actuellement en cours de développement ou pour un développement à court terme prévu par la municipalité concernée.

Les fonctions dominantes et complémentaires autorisées en regard d'une « zone prioritaire d'aménagement » sont celles prévues dans les grandes affectations du territoire du SAR au chapitre 3.

Le chapitre 4 - *Document complémentaire* prévoit des dispositions pour permuter une zone prioritaire en zone de réserve.

3.3.1.8.2 Affectation urbaine – Zone de réserve d'aménagement (ZR)

16-449, art. 32.3, EV : 2016-12-19

Une aire d'affectation du territoire identifiée « zone de réserve (ZR) » à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation concerne certaines municipalités identifiées en surplus d'espaces disponibles (lots vacants et/ou sites à requalifier). L'annexe I cartographie les zones de réserve.

Sans prétendre équivaloir aux espaces disponibles excédentaires, les zones de réserve représentent une approche de gestion urbaine à long terme afin d'éviter l'éparpillement du développement non planifié. Tout développement, résidentiel ou résidentiel et commercial, n'y est

permis qu'à long terme, soit pendant ou après la période quinquennale de 2026-2031, et ce, à partir de l'entrée en vigueur du *Règlement de remplacement numéro 16-449 du règlement numéro 14-417 modifiant le schéma d'aménagement révisé* [EN VIGUEUR LE 19 DÉCEMBRE 2016].

Les fonctions autorisées dans une zone de réserve sont limitées et correspondent aux usages qui n'auront pas ou peu de conséquences sur le milieu naturel et le développement futur de la zone (tableau ci-dessous).

Tableau 3.3.1.8.2-A Fonctions autorisées dans une zone de réserve (ZR)

FONCTION/USAGE DOMINANT AUTORISÉ	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Parc, espace vert, piste cyclable, jardin communautaire, terrain de jeux, golf, pépinière, culture	➤ Aucun bâtiment principal n'est autorisé.
FONCTIONS/USAGES COMPLÉMENTAIRES AUTORISÉS	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Lignes de transport de l'énergie	
Bouclage d'un réseau d'aqueduc sans possibilité de branchement de service	
Bouclage d'un réseau d'égout pluvial	
Bouclage d'un réseau d'égout sanitaire sans possibilité de branchement de service	

[17-479, art. 1, EV : 2017-10-12; 20-557, art. 26, EV : 2021-02-01]

Le chapitre 4 - *Document complémentaire* prévoit des dispositions pour permuter une zone de réserve en zone prioritaire ainsi que des conditions pour lever une zone de réserve.

3.3.2 Les aires d'affectation Industrielle – I1 à I3

Le schéma d'aménagement révisé compte trois catégories d'affectation Industrielle dont les aires sont localisées sur les territoires des villes de Saint-Hyacinthe et de Saint-Pie. Ces aires d'affectation Industrielle sont incluses à l'intérieur des limites du périmètre d'urbanisation.

Le schéma d'aménagement vise à ce que le développement industriel s'effectue en priorité à l'intérieur des limites de ces aires d'affectation, de manière à consolider les parcs et secteurs industriels existants et à rentabiliser les équipements et infrastructures en place.

Les municipalités doivent se conformer à certaines dispositions contenues dans le *Chapitre 4 – Document complémentaire* relativement à la cohabitation de ces espaces industriels avec d'autres usages.

3.3.2.1 Affectation Industrielle I1 – Faible incidence

L'aire d'affectation Industrielle I1 de faible incidence correspond au parc industriel Olivier-Chalifoux situé sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe, localisé entre l'autoroute Jean-Lesage et la Cité de la biotechnologie agroalimentaire, vétérinaire et agroenvironnementale.

Tableau 3.3.2.1-A Affectation Industrielle I1 – Faible incidence

[16-449, art. 33, EV : 2016-12-19]

FONCTION/USAGE DOMINANT AUTORISÉ	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Industrie 1	
FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES AUTORISÉES	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Commerce non structurant	
Commerce de destination	➤ Limité aux établissements de vente au détail de véhicules automobiles ou camions neufs et usagés existants au moment de l'entrée en vigueur du <i>Règlement numéro 07-222 modifiant le Schéma d'aménagement révisé</i> (16 octobre 2007).
Récréation extensive	
Équipement et réseau d'utilité publique	

05-172, art. 1, EV : 01-09-05; 07-222, art. 6, EV : 16-10-07; 20-557, art. 27, EV : 2021-02-01

3.3.2.2 Affectation Industrielle I2 – Moyenne et forte incidence

L'aire d'affectation Industrielle I2 correspond au territoire occupé par les parcs industriels Théo-Phénix et Camille-Mercure à Saint-Hyacinthe et par le parc industriel de Saint-Pie.

Ces aires d'affectation correspondent aux secteurs industriels pouvant comprendre des industries de divers degrés d'incidence environnementale.

Tableau 3.3.2.2-A Affectation Industrielle I2 – Moyenne et forte incidence

16-449, art. 34, EV : 2016-12-19

FONCTIONS/USAGES DOMINANTS AUTORISÉS	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Industrie 1	
Industrie 2	
FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES AUTORISÉES	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Commerce non structurant	
Commerce de destination	➤ Autorisé uniquement pour les établissements de vente au détail de véhicules automobiles ou camions neufs et usagés existants au moment de l'entrée en vigueur du <i>Règlement numéro 07-222 modifiant le Schéma d'aménagement révisé</i> (16 octobre 2007).
Équipement et réseau d'utilité publique	

07-222, art. 7, EV : 16-10-07; 20-557, art. 28, EV : 2021-02-01

3.3.2.3 Affectation Industrielle I3 – Cité de la biotechnologie

L'aire affectation Industrielle I3 correspond au secteur dédié à la « Cité de la biotechnologie agroalimentaire, vétérinaire et agroenvironnementale » située sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe. Ce secteur est voué à l'implantation d'entreprises de haute technologie dans le domaine de l'agroalimentaire. Cette affectation correspond également à un vaste espace

institutionnel qui regroupe, entre autres, le cégep de Saint-Hyacinthe, l'Institut de technologie agroalimentaire et la faculté de médecine vétérinaire de l'Université de Montréal.

Cette aire d'affectation vise à renforcer le positionnement de la MRC en tant que technopole agroalimentaire. Les industries de haute technologie doivent être implantées dans cette aire d'affectation. Toutefois, les activités industrielles à faible incidence environnementale peuvent également s'y installer.

Tableau 3.3.2.3-A Affectation Industrielle I3 – Cité de la biotechnologie

16-449, art. 35, EV : 2016-12-19

FONCTIONS/USAGES DOMINANTS AUTORISÉS	CRITÈRES OU OBJECTIFS SPÉCIFIQUES
Industrie de haute technologie	
Établissement d'enseignement supérieur	
FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES AUTORISÉES	CRITÈRES OU OBJECTIFS SPÉCIFIQUES
Commerce et service de soutien aux fonctions dominantes autorisées	➤ Limité à 50% de la superficie du rez-de-chaussée d'un immeuble occupé par un usage de la fonction dominante autorisée. Un usage correspondant à la fonction de commerce et service de soutien ne doit pas excéder la superficie maximale autorisée par règlement de la municipalité.
Industrie 1	➤ Pour le secteur au sud de la voie ferrée : industries existantes au moment de l'entrée en vigueur du Règlement numéro 23-634 modifiant le Schéma d'aménagement révisé (xx xxxxx 2024). ➤ Autorisé dans le secteur au nord la voie ferrée
Récréation extensive	➤ Limité aux parcs, espaces verts, espaces de détente et pistes cyclables.
Équipement et réseau d'utilité publique	

20-557, art. 29, EV : 2021-02-01
23-634, art.2, EV : 2024-08-28

3.3.3 Les aires d'affectation Semi-urbaine – SU1 à SU3

06-208, art. 7, EV : 19-03-07

Dans le processus de révision de la zone agricole, à la fin des années 1980, la CPTAQ n'a pas tenu compte des objectifs d'aménagement de la MRC des Maskoutains dans le processus de révision de la zone agricole. En conséquence, la Commission a exclu de la zone agricole permanente certains territoires que la MRC souhaitait voir demeurer à l'intérieur de cette zone tout en leur donnant une affectation spécifique.

Ces secteurs exclus de la zone agricole par la CPTAQ et non adjacents aux périmètres urbains sont donc identifiés spécifiquement, dans le présent schéma d'aménagement, comme des aires d'affectation semi-urbaine.

Tout en désirant préserver le milieu agricole, les municipalités locales concernées et la MRC cherchent à optimiser l'utilisation du sol de ces secteurs déstructurés qui sont devenus des développements urbains concentrés hors des périmètres d'urbanisation.

Loin de viser à encourager ces types de développement, la MRC désire cependant reconnaître certaines situations existantes de manière à pouvoir consolider ces milieux perturbés et rentabiliser les investissements effectués (rues, éclairage, services d'aqueduc et/ou d'égouts). Il ne s'agit donc pas d'autoriser le développement résidentiel en milieu agricole, mais d'optimiser des situations existantes.

Les aires d'affectation semi-urbaine visent donc à consolider les secteurs de la zone blanche localisés à l'extérieur des périmètres d'urbanisation. Ces aires d'affectation présentent une certaine densité d'occupation ou renferment des activités récréotouristiques présentes avant l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement révisé. Il est alors souhaitable que ces aires d'affectation soient pourvues d'infrastructures d'utilité publique, d'alimentation en eau potable et/ou de desserte en égouts. On retrouve sur le territoire de la MRC trois catégories d'aires d'affectation semi-urbaine. Toutes les aires d'affectation semi-urbaine visent à consolider les activités existantes. [06-208, art. 8, EV : 19-03-07]

Les aires d'affectation semi-urbaine identifiées sur la carte des grandes affectations du territoire (annexe H) devront faire l'objet d'affectations et de zones spécifiques dans la réglementation d'urbanisme des municipalités concernées.

3.3.3.1 Affectation Semi-urbaine SU1 – Résidentielle

Les affectations Semi-urbaines SU1 identifient des développements résidentiels implantés en zone agricole hors des périmètres d'urbanisation.

Le territoire de la MRC compte trois aires d'affectation Semi-urbaine SU1. Ce sont les secteurs du Domaine du Lac-Huron dans la municipalité de Sainte-Marie-Madeleine, et deux secteurs sur le territoire de la ville de Saint-Pie, soit le Domaine Bousquet, localisé sur le rang Saint-François, et le Domaine Joyeux-des-Tilleuls, situé au sud de la rivière Mawcook, entre son embouchure à la rivière Noire et la limite de la municipalité de Sainte-Cécile-de-Milton.

La délimitation de ces affectations vise simplement à compléter ces secteurs, et la MRC n'envisage pas leur expansion future.

Tableau 3.3.3.1-A Superficie disponible des affectations Semi-urbaine SU1 – Résidentielle

Affectation Semi-urbaine SU1	Caractéristiques	Superficie				
		Totale	Construite		Disponible	
		(ha)	(ha)	(%)	(ha)	(%)
Domaine du Lac-Huron (Ste-Marie-Madeleine)	- Développement résidentiel dense axé vers la maison mobile. - Le secteur est desservi par les réseaux d'aqueduc et d'égout.	47,19	39,2	82,7	7	17,3
Domaine Bousquet (St-Pie)	- Développement résidentiel. - Le secteur n'est pas desservi par des réseaux d'aqueduc et/ou d'égout.	62,2	61,9	99,5	0,3	0,5
Domaine Joyeux-des-Tilleuls (St-Pie)	- Développement résidentiel. - Le secteur n'est pas desservi par des réseaux d'aqueduc et/ou d'égout.	55,3	51,7	93,5	3,6	6,5
Total		164,7	152,8	275,7	11,9	7,2

[16-449, art. 36a), EV : 2016-12-19]

Les fonctions autorisées dans les aires d'affectation Semi-urbaine SU1 sont limitées à celles apparaissant dans le tableau 3.3.3.1-B.

Tableau 3.3.3.1-B Affectation Semi-urbaine SU1 – Résidentielle

16-449, art. 36b), EV : 2016-12-19

FONCTION/USAGE DOMINANT AUTORISÉ	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Habitation	➤ De toute densité.
FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES AUTORISÉES	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Commerce non structurant	➤ Limité aux commerces de biens d'achat courant.
Équipement non structurant,	
Récréation extensive	
Équipement et réseau d'utilité publique	

20-557, art. 30, EV : 2021-02-01

3.3.3.2 Affectation Semi-urbaine SU2 – Récrotouristique

L'aire d'affectation Semi-urbaine SU2 correspond au secteur récréotouristique des pistes de course automobile Sanair, dans la ville de Saint-Pie.

Ce secteur se caractérise par la présence d'une piste d'accélération automobile et d'une piste de course, avec leurs équipements et services connexes, de même que par la présence d'un terrain de camping, de glissades d'eau et de quelques résidences.

Plusieurs de ces fonctions sont en stagnation ou en déclin et une requalification du secteur est à prévoir à moyen ou long terme.

23-634, art.3, EV : 2024-08-28

L'aire d'affectation Semi-urbaine SU2 identifiée sur la carte des grandes affectations du territoire (annexe H) devra faire l'objet d'une affectation et de zones spécifiques dans le plan et la réglementation d'urbanisme de la ville de Saint-Pie.

Les fonctions autorisées dans les aires d'affectation Semi-urbaine SU2 sont limitées à celles apparaissant dans le tableau 3.3.3.2-A. 06-208, art. 9, EV : 19-03-07; 16-449, art. 36a), EV : 2016-12-19

Tableau 3.3.3.2-A Affectation Semi-urbaine SU2 – Récrotouristique

16-449, art. 36b), EV : 2016-12-19

FONCTIONS/USAGES DOMINANTS AUTORISÉS	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Récréation intensive	
Récréation extensive	
FONCTIONS/USAGES COMPLÉMENTAIRES AUTORISÉS	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Habitation	➤ De faible densité.
Commerce non structurant	
Industrie 1	➤ <u>Existante</u> au moment de l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement révisé (18 septembre 2003).

Équipement et réseau d'utilité publique	
---	--

09-272, art. 1 et 2, EV : 11-06-09; 20-557, art. 31, EV : 2021-02-01

3.3.3.3 Affectation Semi-urbaine SU3 – Commerciale et industrielle

22-610, art. 2, EV : 2023-02-01
23-634, art. 4a), EV : 2024-08-28

L'aire d'affectation Semi-urbaine SU3 est divisée en deux secteurs distincts. Un premier secteur qui correspond à l'ancien ciné-parc, sur le territoire de la ville de Saint-Pie. Ce secteur constitue un emplacement d'une superficie d'environ 14 hectares. Les activités de ciné-parc ont été abandonnées, il y a plus de 20 ans. Un second secteur déstructuré situé au nord-est des installations de Sanair, qui comprend quelques résidences, des terrains privés et une activité industrielle en droit acquis, sur une superficie totale d'environ 36 hectares.

20-557, art. 32, EV : 2021-02-01
23-634, art.4b, EV : 2024-08-28

L'objectif d'aménagement principal de cette aire d'affectation est de développer des fonctions complémentaires au pôle industriel régional et d'y reléguer des fonctions qui n'ont pas la nécessité de se retrouver dans le pôle régional, tout en permettant de densifier et consolider les usages autorisés dans l'affectation semi-urbaine SU3 en profitant de la desserte de la route 235.

23-634, art. 4c), EV : 2024-08-28

L'aire d'affectation Semi-urbaine SU3 identifiée sur la carte des grandes affectations du territoire (annexe H) devra faire l'objet d'une affectation et de zones spécifiques dans le plan et la réglementation d'urbanisme de la ville de Saint-Pie.

Les fonctions autorisées dans les aires d'affectation Semi-urbaine SU3 sont limitées à celles apparaissant dans le tableau 3.3.3.3-A.

16-449, art. 38a), EV : 2016-12-19

Tableau 3.3.3.3-A Affectation Semi-urbaine SU3 – Industrielle et commerciale

16-449, art. 38b), EV : 2016-12-19
22-610, art. 1 a), EV : 2023-02-01
23-634, art.5, EV : 2024-08-28

FONCTIONS/USAGES DOMINANTS AUTORISÉS	CRITÈRES OU OBJECTIFS SPÉCIFIQUES
Industrie 1	➤ Autorisé seulement pour les industries complémentaires au pôle régional : industrie ne nécessitant pas d'infrastructures d'égout ou d'aqueduc et qui n'œuvrent pas dans le domaine de l'agroalimentaire, ou une industrie agroalimentaire que le pôle régional n'est pas en mesure d'accueillir.
Industrie 2	➤ Autorisé seulement pour les industries complémentaires au pôle régional : industrie ne nécessitant pas d'infrastructures d'égout ou d'aqueduc et qui n'œuvrent pas dans le domaine de l'agroalimentaire, ou une industrie agroalimentaire que le pôle régional n'est pas en mesure d'accueillir. ➤ Autorisé à condition que des mesures de mitigation soient mises en place afin de limiter les inconvénients sur le milieu environnant. Ces mesures doivent veiller à assurer une bonne cohabitation avec les différentes fonctions présentes dans l'aire d'affectation.

Commerce non structurant	
FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES AUTORISÉES	CRITÈRES OU OBJECTIFS SPÉCIFIQUES
Récréation extensive	
Équipement et réseau d'utilité publique	
Commerce de destination	➤ Autorisé uniquement pour les établissements de vente au détail en lien direct avec une production industrielle présente dans l'aire d'affectation
CONDITIONS PARTICULIÈRES	➤ La ville doit intégrer les critères prévus à l'article 4.5.2.2 du document complémentaire pour les projets de construction ou de modification de nature industrielle ou commerciale dans l'aire d'affectation.

06-208, art. 10, EV : 19-03-07; 09-272, art. 3, EV : 11-06-09; 20-557, art. 33, EV : 2021-02-01. 22-610, art. 1b), EV : 2023-02-01. 23-634, art. 5, EV : 2024-08-28.

3.3.4 Les aires d'affectation Agricole – A1 à A7

L'affectation Agricole, qui couvre plus de 95 % du territoire de la MRC des Maskoutains, correspond à la délimitation de la zone agricole décrétée par la Commission de protection du territoire agricole du Québec. L'affectation Agricole regroupe sept catégories d'aires d'affectation, chacune ayant l'activité agricole comme fonction dominante. Sont également incluses dans la fonction dominante agricole, la fonction résidentielle liée à une exploitation agricole, le tout tel que spécifié par la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

Chaque grande affectation agricole possède ces particularités. En ce sens, selon l'affectation, des usages non agricoles ont la possibilité d'être autorisés tout en respectant les dispositions prévues par la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

20-557, art. 34 a), EV : 21-02-01

D'autres usages particuliers peuvent être autorisés via un règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI). L'emploi de cet outil discrétionnaire permet de gérer les situations à la pièce tout en étant en conformité avec l'orientation 2 du SAR et ses objectifs (article 3.1.2). Deux situations sont visées par l'emploi de cet outil, l'insertion résidentielle et la substitution (le changement) d'un d'usage commercial et industriel existant, et ce, selon des modalités prévues au présent chapitre ainsi qu'au *Chapitre 4 – Document complémentaire*.

20-557, art. 34 a), EV : 21-02-01

Par ailleurs, l'implantation de nouvelles exploitations agricoles de production animale, ou encore l'agrandissement d'exploitations existantes, sera soumise au respect des dispositions relatives aux « périmètres de protection rapprochés » et aux distances séparatrices reliées à la gestion des odeurs énoncées au *Chapitre 4 – Document complémentaire*. 20-557, art. 34 b), EV : 21-02-01

La délimitation des aires d'affectation A1 à A7 et les fonctions qui y sont autorisées dans le présent schéma d'aménagement révisé n'affectent toutefois en rien les privilèges et droits acquis reconnus par la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

L'affectation Agricole du schéma d'aménagement révisé comprend deux grandes catégories d'aires d'affectation : l'aire d'affectation Agricole dynamique A1 et les aires d'affectation agricole mixte A2, A3, A4, A5, A6 et A7. 05-174, art. 2, EV : 21-11-05; 07-210, art. 2, EV : 16-05-07

3.3.4.1 Affectation Agricole A1 – Dynamique

L'aire d'affectation Agricole A1 correspond au milieu agricole dynamique et le plus structuré du territoire de la MRC. La délimitation de cette affectation vient confirmer la volonté de protection et de mise en valeur des activités agricoles en tant que force économique majeure de la MRC des Maskoutains. Plus spécifiquement, l'utilisation du sol à des fins agricoles est prioritaire dans l'aire d'affectation Agricole A1. Dans cette aire d'affectation, il est visé notamment de protéger les meilleurs sols agricoles, de protéger les activités agricoles existantes et de maintenir l'homogénéité de ce territoire.

Les commerces agricoles et les activités reliées à l'agrotourisme sont également autorisés dans l'aire d'affectation A1. Les usages de récréation extensive peuvent également être autorisés afin de créer des liens (pistes cyclables et autres) entre les divers secteurs récréatifs de la MRC.

Tableau 3.3.4.1-A Affectation Agricole A1 – Dynamique

16-449, art. 39, EV : 2016-12-19

FONCTIONS/USAGES AUTORISÉS	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Agriculture et activités agricoles	➤ Telles que définies dans la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> .
Habitation	➤ Pour une personne physique dont la principale occupation est l'agriculture, selon les règles de l'article 40 de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> .
Habitation	➤ Autre que celle de l'exploitant bénéficiant de privilèges et droits acquis selon les règles des articles 31, 31.1 et 101 à 105 de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> .
Habitation (insertion résidentielle)	➤ Habitation unifamiliale isolée, autre qu'une maison mobile, à implanter sur un lot subdivisé et vacant avant l'entrée en vigueur du <i>Règlement numéro 09-289 modifiant le Schéma d'aménagement révisé</i> [29 MARS 2010] selon les articles 3.3.4.1.1 et suivants ainsi que les dispositions normatives applicables prévues au <i>Chapitre 4 – Document complémentaire</i> .
Commerce agricole	
Commerce complémentaire à l'agriculture/industrie complémentaire à l'agriculture (substitution)	➤ Autorisé pour les commerces complémentaires à l'agriculture, les industries complémentaires à l'agriculture ainsi que pour l'usage abattoir.
Agrotourisme	
Site d'extraction	➤ Nonobstant l'identification de l'affectation comme incompatible avec l'activité minière est autorisée l'exploitation de carrières ou sablières situées sur des terres privées concédées ou aliénées par l'État avant le 1 ^{er} janvier 1966 (<i>Loi sur les mines</i> , articles 3 et 5).
Centre de traitement de résidus d'origine agroalimentaire	➤ Utilisé comme usage principal ou secondaire associé à une installation d'élevage, et ce, uniquement pour des fins de traitement et la valorisation de résidus d'origine agroalimentaire. Tout centre de traitement de résidus d'origine agroalimentaire est interdit dans les « zones d'interdiction » et les « zones sensibles » identifiées au SAR. De plus, un tel centre est assujéti aux dispositions normatives du <i>Chapitre 4 – Document complémentaire</i> .
Conduite de gaz souterraine	➤ Conduite utilisée pour des fins de traitement et de valorisation de déjections animales ou de résidus d'origine agroalimentaire.
Récréation extensive	
Équipement et réseau d'utilité publique	
Autres usages (autorisation CPTAQ)	➤ Usages autres que ceux mentionnés ci-dessus ayant obtenu une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole avant l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement révisé (18 septembre 2003). Ce droit n'existe qu'à l'égard de la superficie du lot ou des lots pour lesquels l'autorisation a été délivrée.

Autres usages (droits acquis LPTAA)	➤ Usages autres que ceux mentionnés ci-dessus faisant l'objet de droits acquis en vertu de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> . Ce droit n'existe qu'à l'égard de la superficie du lot ou des lots pour lesquels le droit acquis est reconnu.
EXCEPTION	DISPOSITION PARTICULIÈRE À LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-MARCEL-DE-RICHELIEU ➤ L'usage « centre de réadaptation avec zoothérapie » est autorisé expressément sur le lot 3 219 044 du cadastre du Québec, localisé sur le territoire de la municipalité de Saint-Marcel-de-Richelieu selon, entre autres, les dispositions normatives des articles 4.4.5.1, 4.5.25 et 4.4.5.7.1.2 du <i>Document complémentaire</i> et aussi selon les dispositions des tableaux E-7 et E-8 de l'Annexe E.
	DISPOSITION PARTICULIÈRE À LA VILLE DE SAINT-HYACINTHE 21-589, art. 1 (1.1), EV: 2023-02-01 L'usage « abattoir » est autorisé expressément sur une superficie de 10 hectares correspondant à une partie du lot 4 188 091, du cadastre du Québec, localisé sur le territoire de la Ville de Saint-Hyacinthe tel que décrit selon la décision numéro 427247 de la Commission de protection du territoire agricole du Québec. Cet usage devra correspondre aux caractéristiques de la fonction Industrie 1 (faible incidence environnementale) afin d'assurer une bonne cohabitation avec les fonctions adjacentes.

05-174, art. 3 et 4, EV : 21-11-05; 06-198, art. 1, EV: 13-10-06; 07-210, art. 2, EV : 16-05-07; 08-257, art. 1, EV: 19-03-09; 09-270, art.1, EV: 09-04-09; 09-289, art. 1, EV : 29-03-10; 10-300, art. 2, EV: 09-07-10; 13-368, art.1, EV: 13-06-13; 18-515, art. 2, EV: 2019-04-10; 20-557, art. 35, EV : 2021-02-01. 21-589, art. 1 (1.1), EV: 2023-02-01. 21-590, art. 2 (2.1 et 2.2), EV: 2023-01-31.

3.3.4.1.1 Insertion résidentielle

09-289, art. 2, EV : 29-03-10

Pour répondre à l'action 3 du Plan d'action (Chapitre 5, tableau 5-1) accompagnant le SAR, la MRC désire permettre dans l'aire d'affectation Agricole dynamique A1, l'insertion de résidences non reliées à l'agriculture selon certains critères et normes précis afin de vitaliser son milieu rural.

À l'origine, cette action est issue de la déclaration numéro 1 du Règlement de contrôle intérimaire, adopté le 12 février 2003 et entré en vigueur le 20 mars 2003.

« (...) la MRC interdit la construction de nouvelles résidences aux abords des rivières Yamaska et Noire dans les limites de la zone agricole. Toutefois, la MRC souhaite poursuivre sa réflexion et elle réévaluera cette décision suite à la réalisation d'un inventaire permettant de caractériser les abords de ces deux rivières afin d'être en mesure de partager une connaissance plus complète de la situation. »

MRC des Maskoutains. Règlement numéro 03-123 de remplacement du Règlement numéro 02-110 de contrôle intérimaire. Article 1.2, déclaration 1. Page 2.

Malgré les intentions du RCI et du SAR (insertion résidentielle aux abords des rivières), la MRC a également retenu comme territoire l'ensemble de son aire d'affectation Agricole dynamique A1 (carte de l'Annexe H).

L'objectif est de permettre dans la zone agricole permanente, soit uniquement dans l'aire d'affectation Agricole dynamique A1, sous réserve de certaines conditions, l'insertion de nouvelles résidences non reliées aux activités agricoles, et ce, sans affecter l'homogénéité et les activités agricoles afin de privilégier une certaine occupation du territoire rural.

La MRC est d'avis de permettre l'insertion de nouvelles résidences en zone agricole non reliées aux activités agricoles, spécifiquement dans l'aire d'affectation Agricole dynamique A1, ne contribuera pas à alimenter l'insécurité de certains producteurs agricoles envers de nouveaux usages résidentiels ni de compromettre l'homogénéité du territoire et des activités agricoles.

Au contraire, le tout est possible avec des mesures appropriées de cohabitation harmonieuse des usages.

C'est connu, les nouvelles résidences sont souvent associées à l'arrivée de nouvelles et jeunes familles. Puisque les perspectives d'évolution démographique représentent un enjeu en milieu rural maskoutain, la MRC mise sur l'insertion résidentielle pour atténuer l'effet de la diminution de sa population rurale dans l'aire d'affectation agricole dynamique A1 afin, entre autres, d'assurer l'occupation de ce territoire et de maintenir le dynamisme de ses municipalités.

Particularités régionales

Dans le territoire rural Maskoutains, l'enjeu de l'occupation du territoire rural est davantage lié à la dévitalisation des milieux (vieillissement de la population, exode des jeunes, difficulté de maintenir des services de base) versus la cohabitation avec les activités agricoles.

Les façons de pratiquer l'agriculture ont évolué depuis les 30 dernières années (entrée en vigueur de la LPTA, en novembre 1978). Durant cette période, le secteur agroalimentaire de la région maskoutaine s'est modernisé pour tendre davantage vers une spécialisation et une intensification de l'agriculture. Par contre, ces façons de faire ont donné lieu, notamment à une diminution du nombre de fermes et d'habitations en milieu rural. Le territoire rural que couvre l'aire d'affectation Agricole dynamique A1 du SAR est, de nos jours, de moins en moins habité et occupé.

Les tendances lourdes de l'occupation du territoire de la zone agricole permanente dans la MRC sont :

- Transformation de la ferme de taille familiale en ferme de taille industrielle ce qui a engendré une diminution du nombre de fermes et, de ce fait, une diminution du nombre de personnes habitant la zone agricole permanente;
- Vieillissement de la population;
- Absence de relève agricole;
- Difficulté de maintenir des services de proximité et autres services de base (école primaire, comptoir postal, comptoir bancaire, station-service, épicerie, transport scolaire et transport collectif).

L'ensemble de ces tendances a eu un impact important sur la diminution du nombre de personnes habitant l'espace de la zone agricole et ces changements sont au cœur de la dynamique de l'occupation du territoire tant en zone agricole que dans le milieu rural.

Pour de plus en plus d'acteurs maskoutains, le territoire agricole ne peut plus, de nos jours, avoir comme seule finalité la production de biens alimentaires. Il doit s'ouvrir, dans une certaine mesure, à une diversification de fonctions pour maintenir et assurer une qualité de vie du milieu rural et de ses résidents.

Ainsi, au-delà de la production de biens alimentaires se pose la question de la pérennité des communautés villageoises et rurales maskoutaines.

Une MRC a comme principale responsabilité d'adopter et de maintenir un Schéma d'aménagement et de développement applicable à l'ensemble de son territoire (LAU, a. 3). Ce qui signifie que, de façon générale, une MRC doit mettre en œuvre une vision multifonctionnelle de l'ensemble de son territoire (agricole, rural et urbain) pour assurer et garantir le développement de sa communauté.

Dynamiser le milieu rural de la MRC des Maskoutains

La MRC est d'avis que le fait d'autoriser la présence d'un nombre limité de nouvelles habitations sans lien avec une exploitation agricole dans l'aire d'affectation agricole dynamique A1, aura peu d'impact sur les activités agricoles, mais pourra dynamiser le milieu rural des communautés locales. En fait :

- Elle permettra de protéger et d'assurer le maintien des milieux ruraux (occupation du territoire) tout en favorisant une plus grande pluralité de personnes et de fonctions et en limitant la dévitalisation du milieu rural;
- Elle n'est pas une panacée pour revitaliser les communautés rurales. Elle ne doit pas être perçue comme une atteinte à la protection du territoire et de activités agricoles. Au contraire, elle est un soutien au milieu rural et contribue au maintien et au développement d'activités complémentaires ou connexes;

- Elle peut être perçue par les agriculteurs comme un «obstacle» aux pratiques agricoles. Il faut désormais tendre vers la reconnaissance de la présence de différentes fonctions (plurifonctionnelles) dans la zone agricole afin d'assurer la vie (survie) du milieu rural.

Certains autres éléments ont également été retenus :

- S'assurer que ces nouvelles résidences ne portent pas atteinte à l'objectif de consolidation des périmètres d'urbanisation ainsi que la protection et la mise en valeur de la zone et des activités agricoles;
- Autoriser les usages résidentiels dans la mesure où la capacité d'accueil permet de garantir à long terme la salubrité du milieu (aqueduc et/ou égout);
- Privilégier une approche fondée sur une vision d'ensemble par l'intermédiaire de l'adoption d'un règlement sur les PPCMOI (règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble) prévu à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (RLRQ, c. A-19.1, a. 145.36 à 145.40);
- Stimuler la présence de population dans le milieu rural.

Orientations gouvernementales et l'occupation du territoire

Ces dernières années, le gouvernement du Québec a mis de l'avant diverses mesures pour favoriser le développement des régions (Stratégie de développement économique des régions ressources (2002), Politique nationale de la ruralité (2001)) et a même modifié le nom du ministère des Affaires municipales et des régions pour le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, le tout pour une approche concertée sur la transformation et la mise en valeur des ressources régionales, le développement et la diversification de l'économie en milieu rural (ex. : accès à des services locaux de proximité et occupation du territoire).

« Les Orientations gouvernementales révisées en matière de protection du territoire et des activités agricoles, adoptées en décembre 2001, s'adressent au monde municipal et édictent les règles du jeu pour l'ensemble des intervenants. Tous sont invités notamment à «planifier l'aménagement et le développement du territoire agricole en accordant la priorité aux activités et aux exploitations agricoles en zone agricole, dans le respect des particularités du milieu, de manière à favoriser, dans une perspective de développement durable, le développement économique des régions» et à «assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture». **Dans ce cadre, il est requis que le schéma d'aménagement révisé s'appuie sur une caractérisation de la zone agricole pour que les utilisations du sol soient compatibles à la dynamique agricole de chacun des milieux tout en contribuant à une certaine occupation du territoire.** » ⁴

Le caractère gras provient du rapport de la CPTAQ annotation 4 ci-dessous. Le caractère souligné est de la MRC.

Le SAR de la MRC des Maskoutains adhère aux orientations gouvernementales sur la nécessité de favoriser, dans la zone agricole permanente, l'utilisation prioritaire du sol à des fins agricoles ainsi que la coexistence harmonieuse des activités agricoles et non agricoles.

L'approche de l'insertion résidentielle s'inscrit, entre autres, dans la vitalisation du milieu rural, de la reconnaissance à la fois de l'occupation du territoire rural, de son caractère multifonctionnel et dans la capacité des communautés rurales à se développer.

L'intention de la MRC d'autoriser la construction de nouvelles résidences en zone agricole (non reliées aux dispositions de la LPTAA) demeure un enjeu important pour l'occupation de son territoire et la revitalisation de son milieu rural.

4. CPTAQ. La prise en compte des particularités régionales dans l'application de la loi sur la protection du territoire et des activités agricoles. Document de réflexion. Avril 2005. Révisé en décembre 2008. 12 pages. Cette citation apparaît sous la rubrique suivante : 1.2 La loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Les dispositions de l'article 59 de la LPTAA permettent aux MRC de présenter une demande à portée collective pour des fins résidentielles en zone agricole, auprès de la CPTAQ, pour convenir avec celle-ci, dans une perspective d'une vue d'ensemble, de règles pour l'implantation de résidences dans certains secteurs de la zone agricole sans affecter la ressource agricole.⁵

La MRC a déjà identifié, lors de l'entrée en vigueur de son premier RCI⁶ des secteurs agricoles déstructurés (secteurs agricoles A2 à A6) et a fait de même lors de l'adoption de son SAR en identifiant cinq affectations agricoles mixtes (A2 à A6)⁷.

De plus, la MRC a revu, en 2007⁸, ces affectations agricoles mixtes suite à une caractérisation plus fine de sa zone agricole permanente. Il en est résulté six affectations agricoles mixtes (A2 à A7).

Tous ces cheminements se sont faits avec l'aval de son CCA (comité consultatif agricole) et en conformité aux orientations gouvernementales, et ce, sans procéder par l'article 59 de la LPTAA.

L'approche de l'insertion résidentielle en zone agricole permanente ne permet pas d'identifier des secteurs bien circonscrits ou des îlots déstructurés, tel que mentionné audit article 59. L'insertion résidentielle véhiculée par la MRC fait référence à des lots déjà lotis et vacants et dispersés sur l'ensemble du territoire de l'affectation Agricole dynamique A1, et ce, sans créer de nouveaux lotissements.

Malgré cet aspect de dispersion desdits lots, la présente démarche vise à permettre, dans un cadre général et dans une perspective à long terme comme l'objectif de l'article 59, l'insertion de certaines résidences en zone agricole selon des critères précis.

Il faut reconnaître que l'ajout de quelques nouvelles résidences dans la zone agricole permanente peut constituer une préoccupation sur le territoire au plan de l'organisation spatiale versus le développement des périmètres d'urbanisation. Il est important de souligner que la MRC reconnaît d'emblée la nécessité de contenir ses périmètres urbains et de les densifier. Elle reconnaît aussi que ses milieux agricoles déstructurés (affectations agricoles mixtes A2 à A7) doivent être contenus afin de ne pas fragiliser le milieu agricole.

Par contre, le milieu rural maskoutain subit des problèmes de dévitalisation et de diminution de population dans certaines de ses municipalités et également une décroissance d'occupation de son territoire en milieu rural, et ce, même si elle est reconnue la capitale agroalimentaire du Québec.

De concertation avec son milieu agricole, dont son comité consultatif agricole, la MRC appuie une ouverture à l'occupation de son territoire agricole, et ce, spécifiquement dans l'aire d'affectation Agricole dynamique A1 pour l'implantation de nouvelles résidences sur des lots subdivisés et vacants avant l'entrée en vigueur du *Règlement numéro 09-289 modifiant le Schéma d'aménagement révisé* [29 MARS 2010].

Ainsi, cette ouverture permettra de maintenir une vitalité des communautés rurales. D'ailleurs, il faut se rappeler que la vitalité des communautés rurales a été au cœur des préoccupations exprimées aux audiences de la Commission sur l'avenir de l'agriculture et de l'agroalimentaire québécois.⁹

Périmètre d'urbanisation

5 «Une municipalité régionale de comté (...) peut soumettre une demande à la commission aux fins de déterminer dans quels cas et à quelles conditions de nouvelles utilisations à des fins résidentielles pourraient être implantées en zone agricole.» Extrait de l'article 59 de la LPTAA.

6 *Règlement numéro 03-123 de remplacement du Règlement numéro 02-110 de contrôle intérimaire*. En vigueur le 20 mars 2003.

7 *Règlement numéro 03-128 relatif au Schéma d'aménagement révisé*. En vigueur le 18 septembre 2003.

8 *Règlement numéro 07-210 modifiant le schéma d'aménagement révisé*. En vigueur le 16 mai 2007.

9 Rapport de la Commission sur l'avenir de l'agriculture et de l'agroalimentaire québécois. Janvier 2008. 272 pages.

Selon la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, le SAR doit «déterminer tout périmètre d'urbanisation». Ces périmètres correspondent à la limite au-delà de laquelle l'implantation d'activités urbaines devra être proscrite par les municipalités locales. Le périmètre d'urbanisation se caractérise par la prédominance de l'habitation et regroupe la plupart des fonctions de support qui composent la structure urbaine. Il constitue donc une entité spatiale dont les principales caractéristiques sont la concentration et la densité, la présence d'équipements et d'infrastructures, une croissance et une mixité de fonctions.

Le périmètre d'urbanisation joue un rôle de régulateur quant à la croissance urbaine et permet d'éviter l'éparpillement des activités urbaines sur l'ensemble du territoire d'une MRC. La présence du périmètre urbain vise aussi à consolider les aires urbaines existantes contribuant ainsi à un maintien d'une structure urbaine forte.

L'approche de la MRC d'insertion résidentielle en milieu rural ne nie pas le rôle régulateur de la fonction des périmètres d'urbanisation qui vise, entre autres, à consolider les aires urbaines.

La MRC est d'opinion que le peu de lots susceptibles de faire l'objet d'une insertion résidentielle n'aura aucun impact négatif sur l'évolution des périmètres d'urbanisation et que cette approche ne remet pas en cause leur rôle en matière d'aménagement du territoire.

Autorisation CPTAQ

Les objectifs du SAR ainsi que les dispositions normatives du Document complémentaire d'autoriser l'utilisation d'un lot subdivisé et vacant à des fins autres qu'agricoles dans l'aire d'affectation agricole Dynamique A1 n'entraîneront pas automatiquement de procéder à cette utilisation, car pour chaque projet, une autorisation de la CPTAQ demeurera obligatoire.

La CPTAQ a pour mission de garantir, pour les générations futures, un territoire propice à l'exercice et au développement des activités agricoles qui consiste à «assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture et de favoriser, dans une perspective de développement durable, la protection et le développement des activités et des entreprises agricoles» (LPTAA, a. 1.1).

Cependant, elle doit, pour exercer sa compétence «prendre en considération le contexte des particularités régionales» (LPTAA, a.12).

Distance séparatrice

Afin d'assurer une cohabitation d'usage harmonieuse à l'égard des inconvénients reliés aux exploitations agricoles, la MRC déclare que, sur le principe de l'article 79.2.1 de la LPTAA, toute nouvelle résidence construite dans le cadre d'une insertion résidentielle et qui répond aux dispositions normatives prévue au *Chapitre 4 – Document complémentaire* sera réputée inexistante aux fins de l'application des distances séparatrices relatives aux odeurs, et ce, peu importe si la résidence a été construite avant l'exploitation agricole.

Par ailleurs, les municipalités devront tenir un registre particulier des résidences construites sous le régime de l'insertion résidentielle afin de garantir une gestion efficace de ces dossiers.

Exigence d'un règlement sur les PPCMOI

Pour privilégier une démarche consensuelle avec le milieu agricole et pour trouver des solutions adaptées aux particularités du milieu et acceptables localement, chaque projet de construction pour une insertion résidentielle devra être soumis à un règlement sur les PPCMOI (projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble), et ce, selon les dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* et certaines balises indiquées par la MRC.

Les municipalités devront adopter préalablement un règlement sur les PPCMOI pour autoriser des projets d'insertion dans l'aire d'affectation Agricole dynamique A1 selon les dispositions normatives prévues au *Chapitre 4 – Document complémentaire*.

Recherche d'un consensus : avis du comité consultatif agricole

Toujours pour privilégier une démarche consensuelle avec le milieu agricole et pour trouver des solutions adaptées aux particularités du milieu et acceptables localement, tout un projet d'insertion résidentielle devra faire l'objet d'un avis préalable du CCA (comité consultatif agricole) de la MRC.

Démarche

L'insertion d'une résidence ne se fera pas de façon automatique. Le projet devra recevoir des avis et des approbations favorables de plusieurs instances.

En bref, le projet devra recevoir préalablement l'avis du comité consultatif d'urbanisme de la municipalité concernée, l'approbation du conseil municipal, les avis du comité consultatif agricole et du comité aménagement et environnement de la MRC et l'approbation du conseil de la MRC. Par la suite, le requérant pourra déposer une demande d'autorisation à la CPTAQ.

3.3.4.1.1.1 Obligation d'un règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI)

09-289, art. 2, EV : 29-03-10

La MRC est d'avis que, pour autoriser des insertions résidentielles non associées à une exploitation agricole dans l'aire d'affectation Agricole dynamique A1, l'utilisation de l'outil qu'est le règlement sur les PPCMOI (règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble), prévu à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (RLRQ, c. A-19.1, a. 145.36 à 145.40), s'avère un outil essentiel en matière d'aménagement et d'occupation territoire de la zone agricole afin d'assurer la pérennité des activités agricoles en zone agricole permanente. Cet outil aura pour effet de vitaliser le milieu rural sans pour autant chambarder les règles existantes dans l'aire d'affectation Agricole dynamique A1.

Le règlement sur les PPCMOI permet de déroger aux rigueurs des règlements d'urbanisme et de convenir d'un projet d'implantation d'une nouvelle résidence en zone agricole. Il permettra aussi de respecter le milieu agricole où il peut s'implanter, ce qui facilite l'acceptation par la population et les exploitants agricoles du secteur. C'est un outil qui offre une flexibilité et une plus grande adaptation à la spécificité de son milieu.

Les caractéristiques d'un règlement sur les PPCMOI visent à autoriser, à certaines conditions, qu'un projet soit réalisé malgré le fait qu'il déroge à l'un ou l'autre des règlements d'urbanisme. Dans le contexte de l'insertion résidentielle, il ne dérogerait qu'au règlement de zonage (usage résidentiel en zone agricole), et ce, à la condition que le projet respecte les objectifs du plan d'urbanisme.

Ainsi, une municipalité qui désire autoriser l'insertion d'une résidence dans l'affectation Agricole dynamique A1 devra, au préalable, adopter un règlement sur les PPCMOI conformément à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

Ce règlement devra encadrer l'usage résidentiel dans le cadre d'une insertion, cas par cas, dans l'aire d'affectation Agricole dynamique A1 selon les dispositions du *Chapitre 4 – Document complémentaire* et selon les conditions fixées par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* à cet effet.

En résumé, les principales étapes pour les municipalités pour autoriser une insertion sont les suivantes :

- la constitution préalable d'un comité consultatif d'urbanisme (CCU) ;
- l'adoption préalable par la municipalité locale d'un règlement sur les PPCMOI (ce règlement doit être soumis à la consultation publique) ;
- l'avis préalable du CCU au conseil municipal sur toute demande de projet d'insertion résidentiel ;
- l'autorisation du conseil municipal ;
- le règlement sur les PPCMOI doit être soumis à la MRC pour approbation (examen de conformité dans une perspective de concordance au SAR) ;
- les avis préalables du CCA et du CAE (comité Aménagement et Environnement) de la MRC sur tout projet d'insertion résidentielle ;
- l'approbation par le conseil de la MRC.

3.3.4.1.1.2 Dérogation mineure inapplicable

09-289, art. 2, EV : 29-03-10

Une municipalité qui adopte un règlement sur les PPCMOI dans le cadre d'un projet particulier d'insertion résidentielle dans l'aire d'affectation Agricole dynamique A1 doit préciser, dans son plan d'urbanisme, qu'aucun projet d'insertion résidentielle ne pourra faire l'objet d'une demande de dérogation mineure selon les dispositions prévues au *Chapitre 4 – Document complémentaire* afin d'éviter tout changement aux dimensions d'un lot déjà subdivisé.

3.3.4.1.2 Changement d'un usage commercial et industriel existant localisé dans les aires d'affectation agricole A1, A3, A4 et A5

20-557, art. 36, EV : 2021-02-01

Le changement d'un usage commercial ou industriel existant localisé dans la zone agricole fait partie d'une réflexion qui a débuté lors de l'élaboration du plan de développement de la zone agricole (PDZA) qui a été adopté en juillet 2015. Cette réflexion concerne l'avenir de ces bâtiments existants. L'objectif de cette réflexion était de trouver une solution quant à l'utilisation future de ces bâtiments une fois que leur utilisation serait terminée afin de leur donner une seconde vie autre qu'agricole ou agroalimentaire.

La MRC est d'avis que de permettre le changement d'usage commercial et industriel en zone agricole, et ce, en encadrant plus spécifiquement les usages autorisés dans l'aire d'affectation Agricole dynamique A1 et en offrant plus de flexibilité dans les aires d'affectation agricole mixte A3, A4 et A5, ne contribuera pas à alimenter l'insécurité de certains producteurs agricoles envers de nouveaux usages commerciaux et industriels ni de compromettre l'homogénéité du territoire et des activités agricoles.

Au contraire, la possibilité de donner une seconde vie à des bâtiments non agricoles en s'assurant d'une cohabitation harmonieuse avec les activités agricoles contribue au dynamisme et la vitalité du milieu agricole.

D'autre part, dans certains cas exceptionnels, des lots qui étaient occupés par un usage commercial ou industriel autorisé par la CPTAQ ou protégé par droit acquis sont devenus vacants à la suite d'un sinistre ou par vétusté des bâtiments. La MRC est d'avis que la réutilisation de ces lots par un commerce ou une industrie complémentaire à l'agriculture est de nature à favoriser la viabilité et la pérennité des entreprises agricoles et l'occupation dynamique du territoire agricole sans pour autant que cela nuise à la cohabitation harmonieuse avec les usages et les activités agricoles.

24-664, art. 2, EV : 2025-04-01

1) Obligation de l'utilisation d'un règlement sur les PPCMOI

Afin de s'assurer d'un changement approprié d'un usage commercial à un autre usage commercial ou un changement d'un usage industriel à un autre usage industriel ou par un usage commercial, l'utilisation d'un règlement sur les PPCMOI s'avère l'outil le plus approprié. » Par la suivante « Afin de s'assurer d'un changement approprié d'un usage commercial ou industriel par un usage commercial ou industriel complémentaire à l'agriculture, l'utilisation d'un règlement sur les PPCMOI s'avère l'outil le plus approprié.

24-664, art. 3, EV : 2025-04-01

L'utilisation d'un tel règlement permet de déroger aux rigueurs des règlements d'urbanisme et de convenir d'un projet de changement (substitution) d'usage commercial ou industriel qui sera sans incidence et inconvénient plus élevé sur les activités agricoles de même que sur les activités non agricoles avoisinantes, le cas échéant. Il demeure un outil qui offre une flexibilité et une plus grande adaptation à la spécificité du milieu.

Les municipalités membres doivent adopter un règlement sur les PPCMOI pour un changement d'usage commercial ou industriel dans l'aire d'affectation agricole dynamique A1 et les aires d'affectation agricole mixte A3, A4 et A5.

Ce règlement devra encadrer les demandes, cas par cas, selon les dispositions au *Chapitre 4 – Document complémentaire* et selon les conditions fixées par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme à cet effet.

2) Cheminement de la demande de PPCMOI

Les principales étapes pour autoriser un PPCMOI pour un changement d'usage commercial ou industriel sont les suivantes :

- la constitution préalable d'un comité consultatif d'urbanisme (CCU);
- l'adoption préalable par la municipalité locale d'un règlement sur les PPCMOI;
- le règlement sur les PPCMOI doit être soumis à la MRC pour approbation (examen de conformité dans une perspective de concordance au SAR).

3) Avis et décisions préalables

Par la suite, pour tout projet de changement d'usage commercial ou industriel, le cheminement est le suivant :

- l'avis préalable du CCU au conseil municipal sur toute demande de projet de changement d'usage commercial ou industriel;
- l'autorisation (adoption par résolutions) du conseil municipal (ce processus implique une consultation publique);
- les avis préalables du CCA (comité consultatif agricole) et du CAE (comité Aménagement et Environnement) de la MRC sur tout projet de changement d'usage commercial ou industriel;
- l'approbation par le conseil de la MRC.

Suite à l'approbation par la MRC, il reviendra au demandeur d'adresser une demande d'autorisation auprès de la CPTAQ.

4) Dérogation mineure inapplicable

Une municipalité qui adopte un règlement sur les PPCMOI dans le cadre d'un projet particulier de changement d'usage commercial ou industriel doit préciser, dans son plan d'urbanisme, qu'aucun projet ne pourra faire l'objet d'une demande de dérogation mineure selon les

dispositions prévues au Chapitre 4 – Document complémentaire afin d'éviter tout changement aux dimensions d'un lot déjà subdivisé. »

3.3.4.2 Les aires d'affectation Agricole mixte

L'objectif visé par la délimitation des aires d'affectation « Agricole mixte » (A2 à A7) est de circonscrire et de consolider les secteurs déstructurés de la zone agricole, tout en s'assurant que les fonctions autorisées soient compatibles avec les activités agricoles contiguës.

Dans ces affectations est autorisée, en plus des activités agricoles, une double dominance constituée des fonctions résidentielles (A2), résidentielle/commerciale (A3), commerciale (A4), commerciale autoroutière (A5), récréotouristique (A6) et aéroportuaire (A7). Par conséquent, les municipalités concernées, par ces affectations, doivent autoriser dans d'autres fonctions que les activités agricoles dans leur réglementation d'urbanisme, sous réserve toutefois que l'usage non agricole bénéficie d'un droit acquis en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles ou d'une autorisation de la CPTAQ.

Il est également autorisé uniquement dans les affectations agricoles mixtes A3, A4 et A5 un changement d'un usage commercial et industriel existant, et ce, selon les modalités de l'article 3.3.4.1.2 et les dispositions normatives fixées au *Chapitre 4 – Document complémentaire*.

07-210, art. 2, EV : 16-05-2007; 20-557, art. 37, EV : 2021-02-01

3.3.4.2.1 Affectation Agricole mixte A2 – Résidentielle

Les aires d'affectation Agricole mixte A2 correspondent à des secteurs déstructurés de la zone agricole qui ont été développés à des fins résidentielles avant l'entrée en vigueur de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

Tableau 3.3.4.2.1-A Affectation Agricole mixte A2 – Résidentielle

16-449, art. 40, EV : 2016-12-19

FONCTIONS AUTORISÉES	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Agriculture et activités agricoles	➤ Telles que définies dans la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.
Habitation	➤ D'un maximum de trois logements.
Agrotourisme	
Récréation extensive	
Équipement et réseau d'utilité publique	

05-174, art. 5, EV : 21-11-05; 07-210, art. 2, EV : 16-05-2007; 09-274, a. 5, EV : 29-06-09; 20-557, art.38, EV : 21-02-01

3.3.4.2.2 Affectation Agricole mixte A3 – Résidentielle et commerciale

Les aires d'affectation Agricole mixte A3 correspondent à des secteurs déstructurés de la zone agricole qui ont été développés à la fois à des fins résidentielles et commerciales, et ce, avant l'entrée en vigueur de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

Tableau 3.3.4.2.2-A Affectation Agricole mixte A3 – Résidentielle et commerciale

16-449, art. 41, EV : 2016-12-19

FONCTIONS/USAGES DOMINANTS AUTORISÉS	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Agriculture et activités agricoles	➤ Telles que définies dans la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> .
Habitation	➤ D'un maximum de trois logements.
Commerce complémentaire à l'agriculture	
Commerce complémentaire à l'agriculture/industrie complémentaire à l'agriculture (substitution)	➤ Changement d'un usage commercial et industriel existant, selon l'article 3.3.4.1.2 ainsi que les dispositions normatives applicables prévues au <i>Chapitre 4 – Document complémentaire</i>. ➤ Autorisé pour les industries complémentaires à l'agriculture ainsi que les usages suivants : atelier d'artisan, centre de jardin non associé à une pépinière, service d'excavation, de terrassement et d'aménagement paysager.
Agrotourisme	
Récréation extensive	
Conduite de gaz souterraine	➤ Conduite utilisée pour des fins de traitement et de valorisation de déjections animales ou de résidus d'origine agroalimentaire.
Équipement et réseau d'utilité publique	
Autres usages (autorisation CPTAQ)	➤ Usages autres que ceux mentionnés ci-dessus ayant obtenu une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole avant l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement révisé (18 septembre 2003). Ce droit n'existe qu'à l'égard de la superficie du lot ou des lots pour lesquels l'autorisation a été délivrée.
Autres usages (droits acquis LPTAA)	➤ Usages autres que ceux mentionnés ci-dessus faisant l'objet de droits acquis en vertu de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> . Ce droit n'existe qu'à l'égard de la superficie du lot ou des lots pour lesquels le droit acquis est reconnu.
EXCEPTIONS	➤ DISPOSITIONS PARTICULIÈRES À LA VILLE DE SAINT-HYACINTHE 1) L'usage menuiserie est autorisé sur le lot 1 839 692 du cadastre du Québec en bordure de l'autoroute Jean-Lesage. 2) Nonobstant ce qui précède, les usages suivants sont autorisés dans le secteur A3 à l'intersection de la rue des Seigneurs Est et de la voie ferrée du Canadien National, soit : - Équipements et voies ferroviaires; - Services d'entreposage, de transbordement et de distribution de gaz propane ou autres produits d'énergie assimilables; - Les activités administratives sous forme de bureaux non structurants rattachées aux activités de « commerce complémentaire à l'agriculture » et de « services d'entreposage, de transbordement et de distribution de gaz propane ou autres produits d'énergie assimilables »; - À l'exception des « commerces autoroutiers » et « agrotouristiques ».

07-210, art. 2, EV : 16-05-07; 07-213, art. 1, EV : 16-07-07; 10-300, art. 3 et 4, EV : 09-07-10; 20-557, art. 39, EV : 21-02-01. 21-590, art. 3, EV : 2022-01-31.

3.3.4.2.3 Affectation Agricole mixte A4 – Commerciale

Les aires d'affectation Agricole mixte A4 correspondent à des secteurs déstructurés de la zone agricole qui ont été développés à des fins commerciales, et ce, avant l'entrée en vigueur de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.

Tableau 3.3.4.2.3-A Affectation Agricole mixte A4 – Commerciale

16-449, art. 42, EV : 2016-12-19

FONCTIONS/USAGES DOMINANTS AUTORISÉS	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Agriculture et activités agricoles	➤ Telles que définies dans la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> .
Commerce complémentaire à l'agriculture	
Commerce complémentaire à l'agriculture/industrie complémentaire à l'agriculture (substitution)	➤ Changement d'un usage commercial et industriel existant, selon l'article 3.3.4.1.2 ainsi que les dispositions normatives applicables prévues au <i>Chapitre 4 – Document complémentaire</i>. ➤ Autorisé pour les industries complémentaires à l'agriculture ainsi que les usages suivants : abattoir, atelier d'artisan, centre de jardin non associé à une pépinière, service d'excavation, de terrassement et d'aménagement paysager et activités reliées à la valorisation des matières résiduelles.
Agrotourisme	
Récréation extensive	
Équipement et réseau d'utilité publique	
Autres usages (autorisation CPTAQ)	➤ Usages autres que ceux mentionnés ci-dessus ayant obtenu une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole avant l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement révisé (18 septembre 2003). Ce droit n'existe qu'à l'égard de la superficie du lot ou des lots pour lesquels l'autorisation a été délivrée.
Autres usages (droits acquis LPTAA)	➤ Usages autres que ceux mentionnés ci-dessus faisant l'objet de droits acquis en vertu de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> . Ce droit n'existe qu'à l'égard de la superficie du lot ou des lots pour lesquels le droit acquis est reconnu.
EXCEPTION	➤ DISPOSITION PARTICULIÈRE À LA VILLE DE SAINT-HYACINTHE En plus des fonctions autorisées, la fonction « enfouissement de matériaux secs » est permise uniquement dans l'affectation A4 située en bordure du boulevard Laurier Est (route 116) sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe.

05-174, art.7, EV : 21-11-05; 07-210, art. 2, EV : 16-05-07; 20-557, art. 40, EV : 21-02-01.
21-590, art. 4, EV: 2022-01-31.

3.3.4.2.4 Affectation Agricole mixte A5 – Commerciale autoroutière

Les aires d'affectation Agricole mixte A5 correspondent à des secteurs déstructurés de la zone agricole qui ont été développés à des fins commerciales situés dans les corridors du réseau routier supérieur, et ce, avant l'entrée en vigueur de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.

Tableau 3.3.4.2.4-A Affectation Agricole mixte A5 – Commerciale autoroutière

16-449, art. 43, EV : 2016-12-19

FONCTIONS/USAGES DOMINANTS AUTORISÉS	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Agriculture et activités agricoles	➤ Telles que définies dans la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> .
Commerce autoroutier	
Commerce complémentaire à l'agriculture	

Commerce complémentaire à l'agriculture/industrie complémentaire à l'agriculture (substitution)	➤ Changement d'un usage commercial et industriel existant, selon l'article 3.3.4.1.2 ainsi que les dispositions normatives applicables prévues au <i>Chapitre 4 – Document complémentaire</i>. ➤ Autorisé pour les industries complémentaires à l'agriculture ainsi que les usages suivants : abattoir, atelier d'artisan, centre de jardin non associé à une pépinière, service d'excavation, de terrassement et d'aménagement paysager et activités reliées à la valorisation des matières résiduelles.
Agrotourisme	
Récréation extensive	
Équipement et réseau d'utilité publique	
Autres usages (autorisation CPTAQ)	➤ Usages autres que ceux mentionnés ci-dessus ayant obtenu une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole avant l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement révisé (18 septembre 2003). Ce droit n'existe qu'à l'égard de la superficie du lot ou des lots pour lesquels l'autorisation a été délivrée.
Autres usages (droits acquis LPTAA)	➤ Usages autres que ceux mentionnés ci-dessus faisant l'objet de droits acquis en vertu de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i>. Ce droit n'existe qu'à l'égard de la superficie du lot ou des lots pour lesquels le droit acquis est reconnu.
EXCEPTIONS	➤ DISPOSITIONS PARTICULIÈRES À LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-LIBOIRE 1) Nonobstant les fonctions autorisées, les conditions suivantes s'appliquent sur le territoire de la municipalité de Saint-Liboire, localisé à l'intersection de l'autoroute 20 et de la route 116. De plus, la municipalité de Saint-Liboire devra se conformer aux normes du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports relatives aux accès des routes du réseau supérieur sous son contrôle. La réglementation d'urbanisme doit limiter les lots concernés aux fonctions suivantes : a) Sur les 130 premiers mètres mesurés à partir de l'emprise de la route 116 d'une partie des lots 1 345 241 et 1 346 635 les fonctions autorisées se limitent comme suit : - Agriculture et activités agricoles; - Commerce autoroutier; - Commerce complémentaire à l'agriculture, à l'exception de toutes activités de transformation ou d'entreposage comme usage principal. b) Sur le lot 1 346 636 et la partie restante des lots 1 345 241 et 1 346 635, les fonctions suivantes se limitent comme suit : - Agriculture et activités agricoles; - Commerce complémentaire à l'agriculture, à l'exception de toutes activités de transformation ou d'entreposage comme usage principal. La municipalité de Saint-Liboire doit également se conformer aux dispositions du chapitre 4 concernant les dispositions normatives applicables en bordure de l'autoroute 20. 2) En plus des fonctions autorisées, la fonction « établissement où des services rendus par des personnes dévêtues ou partiellement dévêtues » est permise dans l'affectation A5 pour la municipalité de Saint-Liboire. ➤ DISPOSITION PARTICULIÈRE À LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-SIMON : L'usage commercial « vente, réparation, entreposage et location de remorques et de conteneurs » est autorisé dans l'affectation A5 située à l'intersection de l'autoroute 20 et du rang Charlotte.

05-174, art.8 et 9, EV : 21-11-05; 07-210, art. 2, EV: 16-05-07; 10-297, art. 1, EV: 10-05-10; 20-557, art. 41, EV : 21-02-01. 21-590, art. 5, EV : 2022-01-31

3.3.4.2.5 Affectation Agricole mixte A6 - Récréotouristique

Les aires d'affectation Agricole mixte A6 correspondent à des secteurs déstructurés de la zone agricole qui ont été développés à des fins récréotouristiques, et ce, avant l'entrée en vigueur de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.

Tableau 3.3.4.2.5-A Affectation Agricole mixte A6 – Récréotouristique

16-449, art. 44, EV : 2016-12-19

FONCTIONS/USAGES DOMINANTS AUTORISÉS	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Agriculture et activités agricoles	➤ Telles que définies dans la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> .
Habitation	➤ Pour une personne physique dont la principale occupation est l'agriculture, selon les règles de l'article 40 de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> .
Habitation	➤ Autre que celle de l'exploitant bénéficiant de privilèges et droits acquis selon les règles des articles 31, 31.1 et 101 à 105 de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> .
Récréation intensive	
Récréation extensive	
Agrotourisme	
Équipement et réseau d'utilité publique	
Autres usages (autorisation CPTAQ)	➤ Usages autres que ceux mentionnés ci-dessus ayant obtenu une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole avant l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement révisé (18 septembre 2003). Ce droit n'existe qu'à l'égard de la superficie du lot ou des lots pour lesquels l'autorisation a été délivrée.
Autres usages (droits acquis LPTAA)	➤ Usages autres que ceux mentionnés ci-dessus faisant l'objet de droits acquis en vertu de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> . Ce droit n'existe qu'à l'égard de la superficie du lot ou des lots pour lesquels le droit acquis est reconnu.
EXCEPTIONS	➤ DISPOSITIONS PARTICULIÈRES À LA VILLE DE SAINT-HYACINTHE – SECTEUR LA PROVIDENCE Malgré les dispositions qui précèdent, seules les fonctions ci-dessous sont autorisées sur une partie du lot 4 662 876 du cadastre du Québec localisé sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe adjacent au périmètre d'urbanisation et au terrain de golf La Providence sur la rue Saint-Pierre Ouest : - Agriculture et activités agricoles, telles que définies dans la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i>. - Habitation, pour une personne physique dont la principale occupation est l'agriculture, selon les règles de l'article 40 de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i>. - Habitation, autre que celle de l'exploitant, bénéficiant de privilèges et droits acquis selon les règles des articles 31, 31.1 et 101 à 105 de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i>. - Récréation intensive, uniquement les terrains de golf et leurs équipements. - Équipement et réseau d'utilité publique.

07-210, art. 2, EV: 16-05-07; 11-324, art. 2, 23-08-11; 20-557, art. 42, EV : 2021-02-01

3.3.4.2.6 Affectation Agricole mixte A7 – Aéroportuaire

L'aire d'affectation Agricole mixte A7 correspond aux secteurs occupés à des fins aéroportuaires sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe et de la municipalité de Saint-Dominique. Ces secteurs

étaient utilisés à cette fin avant l'entrée en vigueur de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.

Tableau 3.3.4.2.6-A Affectation Agricole mixte A7 – Aéroportuaire

[16-449, art. 45, EV : 2016-12-19]

FONCTIONS/USAGES DOMINANTS AUTORISÉS	CRITÈRE OU OBJECTIF SPÉCIFIQUE
Agriculture et activités agricoles	➤ Telles que définies dans la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> .
Aéroport	
Commerce connexe à la fonction aéroportuaire	
Commerce agricole	
Équipement et réseau d'utilité publique	
Autres usages (autorisation CPTAQ)	➤ Usages autres que ceux mentionnés ci-dessus ayant obtenu une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole avant l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement révisé (18 septembre 2003). Ce droit n'existe qu'à l'égard de la superficie du lot ou des lots pour lesquels l'autorisation a été délivrée.
Autres usages (droits acquis LPTAA)	➤ Usages autres que ceux mentionnés ci-dessus faisant l'objet de droits acquis en vertu de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> . Ce droit n'existe qu'à l'égard de la superficie du lot ou des lots pour lesquels le droit acquis est reconnu.
EXCEPTIONS	➤ DISPOSITIONS PARTICULIÈRES À LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-DOMINIQUE Malgré ce qui précède, les fonctions autorisées sont « aérodrome et ses activités connexes », soit : entreposage et remisage directement relié aux activités de planeurs, la réparation de pièces de planeurs et les activités récréatives et reliées aux activités de l'aérodrome. Par conséquent, les fonctions « aéroport » et « commerce connexe à la fonction aéroportuaire » ne sont pas autorisées. De plus, pour un bâtiment déjà existant et non utilisé à des fins d'usage à la fonction aéroportuaire au moment de l'entrée en vigueur du <i>Règlement numéro 10-301 modifiant le schéma d'aménagement révisé</i> [9 JUILLET 2010] les usages commerciaux suivants sont également autorisés : - Service d'entreposage de produits de la ferme; - Service d'entreposage de biens divers; - Vente en gros de produits et de fourniture pour les fleuristes, les horticulteurs, les producteurs maraîchers, les centres jardins et les pépiniéristes.

[07-210, art. 2, EV: 16-05-07; 10-297, art. 2, EV : 10-05-10; 10-301, art. 1, EV: 09-07-10; 20-557, art. 43, 21-02-01]

3.3.5 Pouvoirs de contingentement d'élevage porcin en zone agricole

[08-237, art. 3, EV: 06-06-08]

Par ses grandes orientations et ses objectifs d'aménagement, la MRC accorde, en zone agricole permanente, la priorité à la protection du territoire et les activités agricoles en conformité aux orientations gouvernementales et ce, afin d'assurer la pérennité d'une base territoriale à l'agriculture. Par ailleurs, par l'intermédiaire du Document complémentaire la MRC des Maskoutains effectue un contrôle des installations d'élevage au pourtour des périmètres d'urbanisation et intègre des normes de distances séparatrices afin de gérer les odeurs d'origine agricole.

En vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, la MRC possède les pouvoirs de contingentement des élevages porcins dans la zone agricole permanente. Cependant, à l'égard de la zone agricole, la MRC désire favoriser l'utilisation prioritaire du sol à des fins agricoles et la coexistence harmonieuse des usages agricoles et non agricoles.

Compte tenu de la volonté du conseil de la MRC et du consensus établi sur la question du développement des activités agricoles, la MRC n'utilisera pas les pouvoirs de contingentement des élevages porcins tel que prévu à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme en cette matière. En conséquence, les municipalités n'auront pas la possibilité d'utiliser ces pouvoirs de la loi et ce, tel qu'indiqué au Document complémentaire.

08-237, art. 3, EV: 06-06-08; 16-449, art. 46, EV : 2016-12-19

3.4 LES PÉRIMÈTRES D'URBANISATION

3.4.1 Les périmètres d'urbanisation actuels

Selon la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, le schéma d'aménagement doit «déterminer tout périmètre d'urbanisation.» (L.A.U., art. 5, par. 3). Ces périmètres correspondent à la limite au-delà de laquelle l'implantation d'activités urbaines devra être proscrite par les municipalités locales. À l'intérieur de cette limite, on aura donc les espaces déjà urbanisés et les espaces que l'on désire consacrer au développement futur d'activités urbaines. À l'extérieur du périmètre on retrouvera la zone agricole, interdite à toute activité urbaine. Sur l'ensemble du territoire de la MRC, les périmètres urbains correspondent aux limites de la zone blanche.

Le périmètre d'urbanisation joue donc un rôle de régulateur quant à la croissance urbaine et permet d'éviter l'éparpillement des activités afin d'assurer une cohérence du développement urbain actuel et futur. La présence du périmètre urbain vise également à consolider les aires urbaines existantes contribuant ainsi à un maintien d'une structure urbaine forte. La délimitation du périmètre d'urbanisation permet également d'apporter un support important à la planification des infrastructures majeures telles que le réseau routier et les réseaux d'aqueduc et d'égouts.

Le périmètre d'urbanisation se caractérise par la prédominance de l'habitation et regroupe la plupart des fonctions de support qui composent la structure urbaine, soit les commerces, les industries, les institutions, les espaces récréatifs et autres. Il constitue donc une entité spatiale dont les principales caractéristiques sont la concentration et la densité, la présence d'équipements et d'infrastructures, une croissance et une mixité de fonctions.

Pour les territoires situés dans la zone blanche, le Schéma d'aménagement révisé comprend la délimitation de 18 périmètres d'urbanisation (la paroisse de Sainte-Marie-Madeleine possède deux périmètres d'urbanisation distincts) et de quatre aires semi-urbaines (zones non agricoles au sens de la LPTAA), dont les superficies sont indiquées au tableau suivant. Les cartes des annexes B et C identifient ces secteurs.

16-449, art. 47a), EV : 2016-12-19

Tableau 3.4.1-A Superficie des périmètres d'urbanisation et des aires semi-urbaines

Municipalité	Périmètre urbain		Affectation semi-urbaine		Total
	Superficie	Superficie relative	Superficie	Superficie relative	Superficie
	hectares (ha)	%	hectares (ha)	%	hectares (ha)
La Présentation	87,32	0,9%	0,00	0,0%	9 455,94
St-Barnabé-Sud	32,04	0,6%	0,00	0,0%	5 799,00
St-Bernard-de-Michaudville	49,54	0,8%	0,00	0,0%	6 584,42
St-Damase	101,51	1,2%	0,00	0,0%	8 120,90
St-Dominique	151,40	2,1%	0,00	0,0%	7 118,51
Ste-Hélène-de-Bagot	81,76	1,1%	0,00	0,0%	7 147,21
Ste-Madeleine	122,21	22,9%	0,00	0,0%	534,45
Ste-Marie-Madeleine	68,08	1,4%	47,19	1,0%	4 956,91
St-Hugues	45,63	0,5%	0,00	0,0%	8 583,20
St-Hyacinthe	3 033,99	15,8%	0,00	0,0%	19 165,00
St-Jude	71,61	0,9%	0,00	0,0%	7 799,41
St-Liboire	137,31	1,8%	0,00	0,0%	7 518,80
St-Louis	49,19	1,0%	0,00	0,0%	4 838,35
St-Marcel-de-Richelieu	21,65	0,4%	0,00	0,0%	5 130,26
St-Pie	199,51	1,8%	272,10	2,5%	10 811,56
St-Simon	52,01	0,7%	0,00	0,0%	6 987,79
St-Valérien-de-Milton	87,85	0,8%	0,00	0,0%	10 745,03
Total (MRC des Maskoutains)	4 386,26	3,3%	319,29	0,2%	131 296,74

Source : MRC des Maskoutains, 2021.

16-449, art. 47b), EV : 2016-12-19; 20-557, art. 44 a), b), c), EV: 2021-02-01, 21-590, art. 6, EV : 2022-01-31

21-585, art. 1 (1.1, 1.2 et 1.3), EV: 2022-09-13

Les limites des périmètres d'urbanisation et des aires semi-urbaines doivent être respectées et intégrées aux plans et règlements d'urbanisme des municipalités locales, afin qu'aucun développement de type urbain ne soit permis à l'extérieur de ces secteurs. Le territoire agricole sera ainsi protégé des incompatibilités urbaines et de l'urbanisation diffuse.

16-449, art. 47c), EV : 2016-12-19

3.4.2 Gestion des empiètements futurs en zone agricole permanente

Exceptionnellement, dans certaines situations particulières, il peut s'avérer nécessaire d'agrandir un périmètre d'urbanisation et, conséquemment, qu'un empiètement en zone agricole soit inévitable. Dans tous les cas, l'extension du périmètre d'urbanisation devra être la solution de dernier recours et sera accompagnée d'une justification et d'une démonstration, à la lumière des orientations relatives à la gestion de l'urbanisation visant notamment la consolidation et la densification du tissu urbain ainsi que la rentabilisation des équipements, infrastructures et services collectifs existants.

16-449, art. 48b), EV : 2016-12-19

Considérant la nécessité de gérer la croissance urbaine afin d'atteindre une utilisation optimale des périmètres d'urbanisation la MRC, prévoit des mécanismes pour d'encadrer de futurs agrandissements du milieu urbanisé et d'empiètements dans la zone agricole.

16-449, art. 48c), EV : 2016-12-19

3.4.2.1 Les conditions applicables à l'agrandissement d'un périmètre urbain

Les municipalités de la MRC pourront procéder, avec l'appui de la MRC, à une demande d'exclusion de la zone agricole auprès de la CPTAQ. De plus, la ville de Saint-Hyacinthe pourra procéder, également, à une demande d'exclusion à l'intérieur du territoire de développement à long terme. Par ailleurs, tout nouveau secteur exclu de la zone agricole permanente devra être intégré, par une modification du schéma d'aménagement, au périmètre d'urbanisation de la municipalité concernée.

Ces agrandissements devront être justifiés à l'aide d'un plan à une échelle pertinente identifiant les éléments suivants :

- L'utilisation du sol du périmètre d'urbanisation pour chacune des fonctions, le pourcentage d'occupation et la densité de chacune d'elles.
- L'identification des espaces vacants résiduels pour chacune des fonctions ainsi que leur pourcentage.
- L'évaluation historique (10 ans) de la progression du nombre de permis pour de nouvelles constructions ainsi que leur localisation sur le plan.
- La partie du territoire visée par la demande d'agrandissement ainsi que les usages visés par la demande en vertu d'un horizon de planification de 5 et 10 ans.
- L'identification des contraintes naturelles et anthropiques au développement pour les territoires adjacents au périmètre d'urbanisation et le respect des dispositions normatives applicables aux activités minières du Chapitre 4 – *Document complémentaire*.
- L'identification des milieux humides à l'intérieur de la superficie visée par un agrandissement d'un périmètre d'urbanisation.
- Les agrandissements devront aussi être justifiés par une évaluation des impacts financiers municipaux et notamment indiquer :
 - Le nombre d'unités de logement, les valeurs, les superficies, les échéances et le partage des coûts d'implantation;
 - L'évaluation des dépenses annuelles directes et indirectes liées au projet sur dix ans;
 - L'évaluation des recettes annuelles générales et spéciales liées au projet sur dix ans;
 - Les impacts du projet sur l'équilibre budgétaire de la collectivité, sur la dette, sur la charge fiscale municipale et sur celle du secteur;
 - La prise en compte des effets nets du projet sur la situation financière actuelle de la collectivité par rapport aux objectifs financiers établis, aux autres projets étudiés et aux autres scénarios possibles de développement du même secteur.

[16-449, art. 49a), b) et c), EV : 2016-12-19; 18-515, art. 3, EV : 2019-04-10.]

De plus, les municipalités devront s'assurer du respect des conditions suivantes:

- 1° Le territoire à développer à l'intérieur du périmètre d'urbanisation doit être utilisé (bâti) à 85 % avant qu'un agrandissement d'un périmètre urbain (exclusion de la zone agricole) puisse être envisagé. Cependant, les superficies disponibles se calculent en considérant la ou des fonctions visées par l'expansion urbaine. De plus, lorsque démontrée, une phase de développement peut être entreprise pour compléter le développement du territoire du périmètre d'urbanisation (collecteur d'utilités publiques, échangeur, équipement communautaire, voie collectrice de circulation, etc.); [16-449, art. 49d), EV : 2016-12-19]
- 2° La partie du territoire doit être adjacente au périmètre d'urbanisation de la municipalité;
- 3° Le développement des terrains ne doit pas avoir pour effet de créer une discontinuité dans le tissu urbain en laissant de vastes secteurs non développés;
- 4° Un dossier argumentaire doit être présenté contenant notamment les éléments suivants:
 - a) La présentation de la demande d'exclusion ainsi que ces principales caractéristiques (densité, usages, lotissement, trame urbaine, etc.);
 - b) Le contexte de planification dans lequel la demande s'inscrit;
 - c) Le potentiel agricole du lot et des lots avoisinants;

- d) Les possibilités d'utilisation du lot à des fins d'agriculture;
 - e) Les conséquences engendrées par une exclusion sur les activités agricoles existantes, sur le développement de ces activités agricoles, ainsi que sur les possibilités d'utilisation agricole des lots avoisinants, notamment, compte tenu des normes visant à atténuer les inconvénients reliés aux odeurs inhérentes aux activités agricoles découlant de l'exercice des pouvoirs prévus au paragraphe 4 du deuxième alinéa de l'article 113 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*;
 - f) Les contraintes et les effets résultant de l'application des lois et règlements, notamment en matière d'environnement, et plus particulièrement pour les établissements de production animale;
 - g) La disponibilité d'autres emplacements de nature à éliminer ou à réduire les contraintes sur l'agriculture;
 - h) L'homogénéité de la communauté et de l'exploitation agricole;
 - i) L'effet sur la préservation, pour l'agriculture, des ressources eau et sol sur le territoire de la municipalité locale et dans la région;
 - j) La constitution de propriétés foncières dont la superficie est suffisante pour y pratiquer l'agriculture;
 - k) La démonstration et la justification de l'adéquation des besoins réels et des besoins appréhendés en regard des fonctions urbaines prévues.
- 5° La superficie visée par un agrandissement d'un périmètre d'urbanisation devra prévoir l'implantation d'un réseau d'aqueduc et d'un réseau d'égout sanitaire, à moins de contraintes particulières sur le plan des caractéristiques du sol et du sous-sol qui devront être démontrées par un professionnel en la matière.

De plus, exception est faite pour la municipalité de Saint-Valérien-de-Milton qui pourra agrandir son périmètre d'urbanisation avec la présence d'un seul service, soit un réseau d'égout puisque celle-ci n'est pas desservie actuellement par un service d'aqueduc.

[16-449, art. 49e), EV : 2016-12-19]

Dans tous les cas, le jumelage d'une occupation des espaces disponibles (terrains vacants et sites à requalifier et à redévelopper) à une densification de leur future trame urbaine devra être privilégié avant toute expansion d'un périmètre d'urbanisation.

[16-449, art. 49f), EV : 2016-12-19]

Toute demande d'agrandissement d'un périmètre d'urbanisation sera évaluée dans le contexte des espaces disponibles.

À court terme, la MRC entend accorder préséance aux municipalités identifiées en manque d'espace selon la nature de leurs besoins, soit pour des fins industrielles ou soit pour des fins résidentielles.

[16-449, art. 49g), EV : 2016-12-19]

3.4.2.2 Les conditions applicables à l'agrandissement d'une entreprise existante en empiétant dans la zone agricole

[06-190, art. 1, EV : 13-04-06]

Dans certaines situations particulières, il peut s'avérer nécessaire de permettre l'agrandissement d'une entreprise existante et, conséquemment, un empiètement en zone agricole permanente. La démonstration du besoin d'agrandissement devra être adaptée à chacune des situations. Le cas d'une demande d'autorisation visant l'agrandissement d'un usage non agricole existant et situé dans ou adjacent à la zone non agricole nécessitera une démonstration du besoin étroitement liée

au projet d'agrandissement. Dans tous les cas, l'agrandissement devra être la solution de dernier recours et sera accompagné d'une justification démontrant, à la lumière des orientations relatives à la gestion de l'urbanisation, la consolidation et la densification du tissu urbain.

Ces agrandissements devront être justifiés à l'aide des éléments suivants :

- **Description de la nature du projet.**
- **Présentation de l'entreprise :** la municipalité doit fournir tout élément pouvant illustrer la dynamique et les caractéristiques de l'entreprise visée par l'agrandissement dans la communauté.
- **Emplacement visé :** identification de chacun des lots et des parties de lots visés par la demande et identification de leur superficie respective sur un plan (échelle appropriée).
- **Évaluation de la zone non agricole :** la municipalité doit produire un inventaire complet des espaces vacants présents dans la zone non agricole et fournir, pour chaque secteur, l'information suivante :
 - La superficie et son affectation selon les règlements municipaux ;
 - Un plan de localisation de ces espaces (échelle appropriée) ;
 - Lorsque pertinent, l'identification des infrastructures municipales en place ainsi que leur capacité de desserte. Utilisation actuelle de l'emplacement ou des emplacements visés par la demande ;
 - Décrire l'utilisation de l'emplacement ;
 - Indiquer la présence de construction ou de bâtiment sur les lieux ainsi que leur utilisation.
- **Description du milieu environnant :**
 - Décrire l'utilisation des lots voisins ;
 - Indiquer la distance des bâtiments d'élevage les plus rapprochés (en mètre) et leur utilisation ;
 - Décrire le milieu environnant au regard des critères prévus à l'article 62 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.

En raison de la situation particulière ci-haut mentionnée, les municipalités locales devront introduire dans leurs plans et règlements d'urbanisme, ces éléments de justification.

Dans tous les cas, chaque demande d'autorisation devra faire l'objet d'un appui de la part du conseil de la MRC et par le fait même d'une recommandation de son comité consultatif agricole.

Toutefois, l'agrandissement d'entreprises existantes sera soumis au respect des dispositions relatives aux conditions applicables à l'agrandissement d'une entreprise existante qui empiètent dans la zone agricole énoncée au Chapitre 4 – Document complémentaire

3.4.3 Critères applicables à la consolidation urbaine à l'intérieur des périmètres urbains

Comme mentionné à la section 3.1.4, la MRC envisage de consolider les milieux urbains existants et mettre en place les conditions spatiales nécessaires au développement harmonieux de ses municipalités. Au soutien de cette orientation, la MRC vise l'atteinte des objectifs suivants :

1. Assurer la disponibilité d'espace en zone blanche pour permettre un développement urbain harmonieux et équilibré des municipalités de la MRC;
2. Consolider les développements urbains existants dans une perspective de développement durable et de rentabilité des infrastructures existantes;
3. Consolider et favoriser le développement résidentiel à l'intérieur des périmètres d'urbanisation;
4. Privilégier des formes de développement urbain compactes plutôt que linéaires.

Ainsi, la MRC demande que les municipalités locales profitent de la concordance de leur plan d'urbanisme au *Règlement numéro 16-449 de remplacement du règlement numéro 14-417*

modifiant le schéma d'aménagement révisé [EN VIGUEUR LE 19 DÉCEMBRE 2016] pour entreprendre un exercice de gestion de l'urbanisation afin de définir les choix d'utilisation optimale de leur territoire respectif basés sur les objectifs suivants :

- Élaborer une politique générale de redéveloppement et requalification afin de consolider le tissu bâti existant en donnant priorité aux terrains vacants desservis ainsi qu'aux sites à requalifier desservis se situant à l'intérieur d'un périmètre urbain existant;
- Finaliser le développement des espaces de terrain disponibles ayant déjà des services et se situant à l'intérieur de projets de développement résidentiel déjà amorcés;
- Viser une extension urbaine en tache d'huile en favorisant les projets qui assurent une continuité du tissu bâti;
- Optimiser l'utilisation et la rentabilisation des infrastructures et équipements publics existants;
- Densifier et intensifier le développement résidentiel à proximité des équipements structurants existants et futurs;
- Planifier la continuité et le raccordement de corridors destinés aux déplacements actifs dans les secteurs bâtis ainsi que dans les développements à venir;
- Viser la planification de passages pour le transport actif liant les quartiers entre eux et les secteurs résidentiels à des services et des équipements publics (ex. : points de chute du transport collectif, école, parc, terrain de jeux, espaces verts, etc.);
- Favoriser l'offre d'une typologie résidentielle variée (unifamiliale, jumelée, multifamiliale) pouvant accueillir une clientèle diversifiée (âge, revenu);
- Dans les noyaux villageois, favoriser la diversité des usages : résidences, bureaux, commerces, services et industries légères;
- Favoriser l'aménagement de milieux de vie qui facilitent les déplacements actifs sécuritaires (ex. : implantation de mesures d'apaisement de la circulation, respect des normes de conception des voies cyclables et piétonnières, etc.);
- Considérer, dans la planification du périmètre urbain, la présence d'entreprises entreposant des matières dangereuses à proximité d'usages sensibles de même que tout nouveau développement à proximité de voies ferrées.

16-449, art. 50, EV : 2016-12-19

3.4.4 Objectifs de suivi de la gestion de la croissance

16-449, art. 51, EV : 2016-12-19

Au cours des dernières années, les perspectives de développement durable, d'écomobilité, de rentabilisation de l'espace orientent les façons de faire dans la planification de l'aménagement du territoire. Les nouveaux enjeux de la société, dont notamment le vieillissement de la population, la diminution du nombre de personnes par ménage, la qualité de l'environnement, les changements climatiques et la conjoncture économique ont incité plusieurs intervenants à revoir leur perception de la notion de développement. Ainsi, la MRC est appelée à revoir ses outils d'aménagement et de développement durable de manière à prendre en compte la consolidation des milieux urbains d'une part et, d'autre part, à favoriser l'émergence d'ensembles urbains conformes aux principes de collectivités viables.

À cet égard, la MRC compte instaurer une pratique systématique de suivi permettant de mesurer et de comparer la progression du développement à l'intérieur des zones non agricoles. Ce suivi régulier devrait confirmer que l'adéquation entre les besoins réels et ceux appréhendés sont toujours valables et conserver un équilibre entre l'offre et la demande.

Afin de pouvoir procéder au suivi de l'application des seuils de densité minimaux indiqués au Schéma d'aménagement révisé, de manière adaptée aux changements de l'âge de la population ainsi qu'à la taille des ménages, les municipalités membres devront transmettre à la MRC un rapport lors d'une demande d'expansion du périmètre d'urbanisation sur la densité des

développements résidentiels réalisés dans les secteurs d'espace disponible (terrains vacants et/ou sites à requalifier) pour lesquels des permis de construction auront été émis. Ce rapport devra indiquer le nombre total de logements construits lors d'un projet de développement ou de redéveloppement divisé par l'ensemble de la superficie du site occupé, incluant la superficie des rues et celle des espaces publics ou de tout autre document additionnel qui permettra à la MRC de faire un suivi adéquat.

La MRC examinera de façon quantitative et qualitative certains indicateurs qui peuvent se décrire comme suit :

- Calcul des superficies disponibles
Les superficies disponibles en zone blanche (dans les périmètres urbains) calculées et révisées à partir des photographies aériennes les plus récentes.
- Calcul de la distribution de la croissance des ménages
Ces calculs sont établis selon la distribution de la croissance de la section 2.6.4 et qui correspond à la structure de la MRC, de manière à prioriser le développement dans le principal pôle de services et d'équipements.
- Calcul des projections démographiques en fonction des mises en chantier
Ce calcul est basé sur le nombre annuel de mises en chantier compilé dans chacune des municipalités locales. Les mises en chantier correspondent au nombre de nouveaux ménages. À partir de la moyenne calculée, on obtient une projection linéaire du nombre de nouveaux ménages qui pourrait s'établir dans chacune des municipalités.
- Calcul des densités brutes
Les densités brutes résidentielles sont calculées en fonction de la présence des services d'égout et/ou d'aqueduc.
- Calcul des superficies nettes
Le calcul des superficies nettes résidentielles, contrairement aux superficies brutes, exclut les espaces destinés au réseau routier et aux espaces verts. Ces superficies peuvent représenter jusqu'à 30 % de la superficie totale.
- Calcul visant à distinguer les typologies résidentielles
La typologie de logement diversifiée, autre que le bungalow, favorise l'accessibilité à la population vieillissante et à la diminution du nombre de personnes par ménage. Des unités de logement de typologies variées doivent composer l'ensemble immobilier construit et à construire.

Le processus continu de modulation de l'urbanisation est prévu au chapitre 5 – *Plan d'action*.

3.5 LES CONTRAINTES PARTICULIÈRES À L'OCCUPATION DU SOL

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* prévoit qu'un schéma d'aménagement doit inclure «l'identification des zones où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique, telles les zones d'inondation, d'érosion, de glissement de terrain et autre cataclysme» (*L.A.U.*, art.5, par.4). Ces contraintes peuvent être d'origine naturelle ou anthropique.

L'identification des zones où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de santé et de sécurité publiques est un élément obligatoire du schéma d'aménagement révisé. Il s'agit plus précisément de contraintes d'origine naturelle et de contraintes de nature anthropique. Les zones de contraintes d'origine naturelle identifiées dans le schéma d'aménagement révisé sont relatives aux aires comportant des risques d'inondation en eau libre et par embâcles et aux secteurs connus de risque de glissement de terrain, alors que les zones de contraintes d'origine anthropique correspondent par exemple aux lieux d'élimination de déchets, aux sites miniers, à des terrains contaminés, etc. Identifiées dans le présent schéma, ces zones

font l'objet d'une attention particulière pour atténuer les inconvénients qu'elles présentent. En outre, pour chaque type de contrainte, des mesures préventives sont prévues dans le document complémentaire sous forme de dispositions normatives afin de réduire les risques et les dommages susceptibles de survenir dans ces zones.

18-515, art. 4, EV : 2019-04-10

3.5.1 Les zones de contraintes naturelles

Les caractéristiques du territoire telles que la nature des sols et la dynamique des réseaux hydrographiques, combinées aux effets des phénomènes naturels, peuvent être la source de dommages causés aux biens meubles et immeubles, et parfois de danger pour la sécurité des individus.

Les zones de contraintes naturelles retenues dans le schéma d'aménagement révisé correspondent aux secteurs suivants :

- les zones à risque d'inondation en eau libre;
- les zones à risque d'inondation par embâcle;
- les zones à risque d'érosion, de glissement de terrain et de mouvement de sol.

3.5.1.1 Les zones à risque d'inondation en eau libre

Le territoire de la MRC renferme des secteurs présentant des risques d'inondation en eau libre de récurrence 20 ans et 100 ans. Certains secteurs ont fait l'objet d'une cartographie officielle dans le cadre de la Convention Canada-Québec, mais d'autres secteurs n'ont toujours pas fait l'objet d'une cartographie.

Les zones inondables en eau libre identifiées dans le cadre de la Convention Canada-Québec sont schématisées sur la carte de l'annexe F-2. Cette identification sert strictement à des fins d'information. Ce sont les cartes officielles de la Convention Canada-Québec, disponibles pour consultation au bureau de la MRC, qui prévalent.

Afin d'assurer la protection des citoyens et des biens contre les risques d'inondation, il est nécessaire d'identifier et de délimiter les zones d'inondation en eau libre de récurrence 20 ans et 100 ans.

Les zones d'inondation en eau libre de la rivière Yamaska affectent principalement des secteurs des municipalités de Saint-Hyacinthe et de Saint-Damase, alors que la rivière Noire et ses crues printanières affectent surtout la ville de Saint-Pie.

La partie de la rivière Yamaska située en aval de la ville de Saint-Hyacinthe n'est à peu près pas concernée par les problèmes d'inondation. Sur cette section de la Yamaska, les rives sont fortement escarpées et présentent un dénivellement pouvant atteindre près de 15 mètres. La rivière Salvail, qui est un affluent de la rivière Yamaska, présente, elle aussi, des rives ayant une importante dénivellation et une pente très marquée.

En plus des zones inondables identifiées par la Convention Canada-Québec, le territoire maskoutain renferme d'autres secteurs présentant des risques d'inondation. Toutefois, aucune cartographie officielle ne permet de circonscrire avec précision ces secteurs présentant des risques d'inondation.

Comme le prévoit la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, la MRC doit déterminer elle-même les zones d'inondation de récurrence 20 ans et 100 ans pour les secteurs à risque qui n'ont pas fait l'objet d'une cartographie officielle, et prendre soin de les délimiter de manière à ce que le niveau

de précision permette de déterminer clairement les portions de rives qui présentent des contraintes à l'occupation du sol.

À cette étape-ci du schéma d'aménagement révisé, la MRC des Maskoutains n'a pas encore entamé le processus d'identification et de délimitation des zones inondables (20 et 100 ans) non cartographiées par le gouvernement (essentiellement sur la rivière Noire) et des zones à risque d'inondation par embâcle (sur les rivières Noire et Yamaska). La MRC envisage toutefois de réaliser cette démarche à court terme. Peu d'informations sont actuellement disponibles concernant les secteurs à risque situés à l'extérieur de ceux identifiés par le gouvernement. Leur identification et leur délimitation exigent des recherches et des études approfondies. La réalisation de cette démarche nécessite donc la mise en place d'un programme d'action et d'un mécanisme de coordination et de concertation entre la MRC et les municipalités locales, tel que décrit au *Chapitre 5 – Plan d'action*.

Dans les secteurs désignés comme zones à risque d'inondation, des dispositions particulières doivent être appliquées. Ces dispositions, inscrites au *Chapitre 4 – Document complémentaire*, visent principalement à prohiber certains ouvrages ou à les réglementer. Les municipalités concernées devront donc reconduire la désignation de ces zones de même que les dispositions qui s'y appliquent dans leurs plans et règlements d'urbanisme.

Les informations relatives à la délimitation des zones comportant des risques d'inondation connus proviennent de la cartographie officielle de la convention Canada-Québec, produite à l'échelle 1:10 000, et indiquant les zones statistiquement inondables tous les 20 ans (récurrence 20 ans) et celles qui le sont une fois tous les 100 ans (récurrence 100 ans). Certaines zones inondables de récurrence 20 et 100 ans ne font pas l'objet de cette cartographie officielle, puisqu'elles n'ont pas été répertoriées par le ministère de l'Environnement et de la Faune, qui a cessé la production des études hydrologiques et hydrauliques ainsi que les relevés sur le terrain depuis 1995. Tel que le prévoit la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, la MRC envisage, au *Chapitre 5 – Plan d'action*, de déterminer elle-même plus précisément les zones inondables de récurrence 20 et 100 ans en eau libre pour les secteurs n'ayant pas fait l'objet de la cartographie officielle.

Les données relatives aux zones inondables apparaissant aux cartes de l'annexe F-2 proviennent des cartes officielles « Cartes du risque d'inondation » produites dans le cadre de l'entente Canada-Québec et qui indiquent les zones de grand courant (crues 0-20 ans) et de faible courant (crues 20-100 ans). En cas de contradiction entre les informations des cartes de l'annexe F-2 et les cartes de l'entente Canada-Québec, ce sont ces dernières qui prévalent.

3.5.1.2 Les zones à risque d'inondation par embâcle de glace

Bien que le phénomène soit connu sur le territoire de la MRC des Maskoutains, les inondations par embâcle de glace demeurent difficiles à prévoir avec précision, car les conditions météorologiques influencent directement le déroulement des événements.

Si les augmentations de débit d'un cours d'eau peuvent, à elles seules, provoquer des inondations, il faut également tenir compte des risques de frasil et d'embâcles de glace sur notre territoire. Le frasil est provoqué par l'accumulation de glace fine dans l'eau. La consistance de cette mixture peut empêcher l'écoulement de l'eau vers l'aval. Les embâcles de glace, quant à eux, sont provoqués par le couvert de glace des cours d'eau. Ce couvert, une fois arraché, s'accumule en divers endroits (ruptures de pente, hauts-fonds, sinuosité du cours d'eau, ponts et autres obstacles) et empêche ainsi l'écoulement de l'eau. Ces phénomènes (frasil et embâcles) entraînent conséquemment des inondations en amont. En certains cas, en présence de rives peu élevées, le couvert de glace accumulé peut s'éloigner d'un cours d'eau en emportant tout, incluant le sol meuble.

Afin d'assurer la sécurité et l'intégrité des citoyens et de minimiser les dommages aux biens contre ces risques d'inondation, il est nécessaire d'identifier et de délimiter ces zones et de mettre en place des mesures de contrôle et de prévention. C'est pourquoi la MRC a entrepris, en 2006 et 2007, une étude des milieux inondables par embâcle de glace de son territoire.

Conformément aux orientations gouvernementales et la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, le SAR de la MRC des Maskoutains identifie une zone à risque d'inondation par embâcle de glace sur son territoire et les mesures de prévention.

On retrouve également quatre secteurs sur le territoire de la MRC plus susceptibles de connaître des risques d'inondation par embâcle de glaces. Ces secteurs feront l'objet d'analyse et d'évaluation dans le cadre du *Plan d'action* au Chapitre 5.

08-235, art. 1, EV : 03-04-08

3.5.1.2.1 L'inventaire régional des secteurs à risque d'embâcle de glace

08-235, art. 2, EV : 03-04-08

Les secteurs les plus susceptibles d'être touchés par des inondations d'embâcle de glace se localisent le long des rivières Noire et Yamaska. L'inventaire des secteurs à risques a été évalué afin de retenir les zones à risque d'inondation par embâcle de glace. Les zones retenues sont assujetties aux dispositions normatives au *Chapitre 4 – Document complémentaire*.

Lorsque cela est applicable, la MRC doit distinguer les zones d'embâcle de glace à risque élevé, c'est-à-dire où l'on peut retrouver des glaces en mouvement ou une récurrence importante, et les zones d'embâcle de glace à risque modéré, correspondant à des secteurs qui ne sont affectés que par des rehaussements de niveaux d'eau, sans mouvement de glace et une faible récurrence. L'inventaire et l'analyse menés sur le territoire permettent de justifier la présence ou non de ces zones.

La démarche retenue par la MRC pour l'identification et la délimitation des zones d'inondation par embâcle de glace se résume à une connaissance des sites potentiellement vulnérables vers un zonage précis des zones à risque. Elle s'appuie également sur la méthodologie préconisée par le gouvernement du Québec (*Guide pour déterminer et délimiter les zones inondables. À l'intention des MRC et des municipalités : dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement*. Juin 1998).

Cette démarche est basée sur les quatre éléments d'analyse suivants :

a) La recherche historique

La recherche historique des événements liés aux inondations par embâcle de glace et l'identification des secteurs reconnus où des embâcles se forment. Des recherches historiques au Centre d'histoire de Saint-Hyacinthe et dans le journal *Le Courrier de Saint-Hyacinthe* ont été nécessaires pour identifier les secteurs susceptibles d'avoir connu des inondations par embâcle de glace. Des investigations ont également été effectuées auprès de représentants des municipalités touchées par les rivières Noire et Yamaska.

b) Les demandes d'indemnisation auprès du Bureau de la protection civile du Québec

Les recherches effectuées auprès de la Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie du MSP (ministère de la Sécurité publique) ne nous apprennent rien de plus que les événements historiques recensés. Selon la direction, aucune donnée détaillée pour le territoire de la MRC des Maskoutains n'est disponible.

c) Les cartes des zones inondables de 20 ans et 100 ans

La caractérisation des secteurs potentiellement inondables par embâcle de glace sur le territoire de la MRC s'est également appuyée sur les cartes des zones inondables de 20 ans et 100 ans apparaissant au SAR, dont la source provient des cartes de risque d'inondation de la Direction générale du domaine territorial du ministère de l'Énergie et des Ressources (1983). Ces cartes, issues de la Convention Canada-Québec, couvrent la totalité de la rivière Yamaska et une partie de la rivière Noire. Le tronçon non couvert de la rivière Noire se localise de l'amont vers l'aval, de la municipalité de Saint-Liboire au périmètre d'urbanisation de la ville de Saint-Pie. Dans ce secteur, la MRC ne possède donc aucune donnée sur les zones inondables en eau libre, ni par embâcle de glace.

Les limites des zones inondables en eau libre déterminent les crues d'été ou de printemps de récurrence 20 ans et 100 ans. Ces limites ont été déterminées par des méthodes hydrologiques qui ne tiennent pas compte du rehaussement des niveaux d'eau dû à la présence de glace.

Les données sur les fréquences des niveaux d'eau de crues dues aux embâcles n'existent pas sur le territoire de la MRC des Maskoutains. La MRC, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune ainsi qu'Environnement Canada ne possèdent aucune donnée précise sur le niveau des eaux d'inondation par embâcle pour les tronçons des rivières Noire et Yamaska sur le territoire de la MRC des Maskoutains.

Pour pallier ce manque d'information, il a été possible, dans certains cas, de se baser sur certaines études de firme d'ingénieur pour identifier des niveaux de glace. De là, il a été envisageable de qualifier le risque d'embâcle pour chacun des secteurs étudiés et d'indiquer, le cas échéant, le cadre normatif qui devrait s'appliquer pour chacun d'eux.

d) Les visites terrain et rencontres de citoyens

Des visites terrain ont bonifié l'information. Ces visites ont permis d'évaluer si les secteurs identifiés historiquement étaient toujours sujets à la présence d'eau libre ou à la présence de glaces en mouvement. Ces informations ont été corroborées par certains résidents des secteurs ciblés. 08-235, art. 2, EV : 03-04-08

3.5.1.2.2 Caractéristiques des secteurs connus et potentiels d'embâcle de glace

08-235, art. 2, EV : 03-04-08

1) Constructions autorisées en zone agricole

La majeure partie du territoire riverain des rivières Noire et Yamaska est située en zone agricole décrétee.

Dans le cadre du processus d'identification des zones inondables par embâcle de glace, la MRC désire souligner que les nouvelles constructions localisées en zone agricole décrétee sont limitées aux bâtiments agricoles, aux commerces agricoles et à l'habitation reliée à l'agriculture (Référence à l'article 40 de la LPTAA).

En ce qui concerne la présence d'habitation en zone agricole, de façon générale, toute nouvelle construction résidentielle doit être associée à une exploitation agricole (Référence à l'article 40 de la LPTAA) ou sous réserve de certaines conditions (Référence aux droits acquis avant l'entrée en vigueur de la LPTAA). Par conséquent, l'éventualité de nouvelles constructions de résidences ou autres bâtiments de type agricole en bordure des rivières Noire et Yamaska est donc pratiquement nulle.

De plus, les zones inondables de 20 ans (identifiées au SAR) viennent freiner cette possibilité de construction et il en est de même des zones à risque de mouvement de terrains (identifiées au SAR) principalement localisées en bordure de ces deux cours d'eau. Enfin, à cela s'ajoutent

les dispositions de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* (identifiées au SAR) qui limitent la construction en rive.

Par conséquent, l'ensemble de ces dispositions restreint largement toute nouvelle construction en bordure des rivières Noire et Yamaska. Il faut également souligner que de longs tronçons des rives de ces rivières sont occupés uniquement par des terres en culture, ce qui limite énormément l'atteinte à la sécurité et l'intégrité des personnes ainsi que les dommages aux biens en cas de sinistres dus par inondation d'embâcle de glace.

Dans ce contexte, une attention particulière a été portée à chacun des secteurs d'embâcles connus et potentiels afin d'identifier si la présence de résidences et de constructions, en général, y était présente.

2) Secteurs riverains

Les sites retenus, les plus propices d'embâcles sur les rivières Noire et Yamaska sont les suivants :

- Les sections peu profondes des rivières principalement en aval des secteurs de rapides où la formation de frasil est importante;
- Les zones de contraintes à l'écoulement des eaux telles que des coudes;
- Les obstacles à l'écoulement tels les piliers de ponts et les îles;
- Le rétrécissement du cours d'eau.

À partir de l'ensemble de ces informations, il a été possible de déterminer les secteurs affectés par les embâcles de glace.

Les niveaux d'eau de tous les événements historiques étant pratiquement inconnus, la délimitation des zones inondables par embâcle s'est basée également sur les critères suivants :

- Dans la majorité des cas, que le niveau d'eau maximal ne dépassait jamais la première route longeant les rivières Noire et Yamaska, soit la zone inondable en eau libre de 20 ans;
- La caractérisation du milieu, c'est-à-dire la nature du sol (hauteur des berges, stabilité des berges, sinuosité du cours d'eau, présence de barrages et de ponts);
- L'occupation du territoire et plus spécifiquement les secteurs bâtis (la sécurité des personnes et les biens menacés compte tenu de l'historique des embâcles de glace);
- Les niveaux d'eau atteints par les inondations par effets de glace, sur le territoire de la MRC des Maskoutains sont ceux observés lors de crue de récurrence 20 ans.

Suite à un inventaire et une caractérisation du milieu, des secteurs à risque ont été identifiés et intégrés à la cartographie numérique de la MRC. Ces secteurs ont été regroupés entre des secteurs sans récurrence et ceux avec récurrence affectés par les embâcles de glace.

Dans le contexte du territoire de la MRC des Maskoutains les secteurs dits « sans récurrence » n'ont pas été retenus comme « zone » à risque d'inondation par embâcle. Ils sont tout de même identifiés comme « secteurs potentiels » d'inondation et feront l'objet de territoire de veille quant à la sécurité des personnes et des biens.

Les secteurs à risque avec récurrence ont été retenus comme « zone » à risque d'inondation par embâcle de glace.

Ces données ont été compilées et reportées sur un plan de travail numérique. Ensuite, elles ont été comparées avec les zones d'inondation de récurrence 20 ans, et le modèle numérique de terrain de la MRC, de manière à établir les niveaux critiques des eaux par embâcle de glace. Partant de ces niveaux, des polygones de secteurs potentiels d'embâcle ont été intégrés à la cartographie numérique de la MRC pour les territoires étudiés.

Après évaluation, deux types de secteurs ont été retenus, soit les «secteurs potentiels» aux risques d'inondation par embâcle de glace et une «zone» à risque d'inondation par embâcle de glace. Ces «secteurs potentiels» et la « zone à risque » retenue sont identifiés au tableau 3.5.1.2.2-A et sur la carte 3.5.1.2.2-B ci-dessous.

17-477, art. 9, EV : 2017-08-14

La MRC considère que les « secteurs potentiels » ne seront soumis, à court terme, à aucune disposition normative spécifique au *Chapitre 4 - Document complémentaire*. Ils feront plutôt l'objet d'une surveillance (secteur de veille) et d'études particulières, tel que prévu au *Chapitre 5 – Plan d'action*, afin de valider s'il s'agit de zones à risque d'inondation par embâcle de glace. Le cas échéant, ils pourront faire l'objet de dispositions normatives et de prévention pour contrer ce type d'inondation.

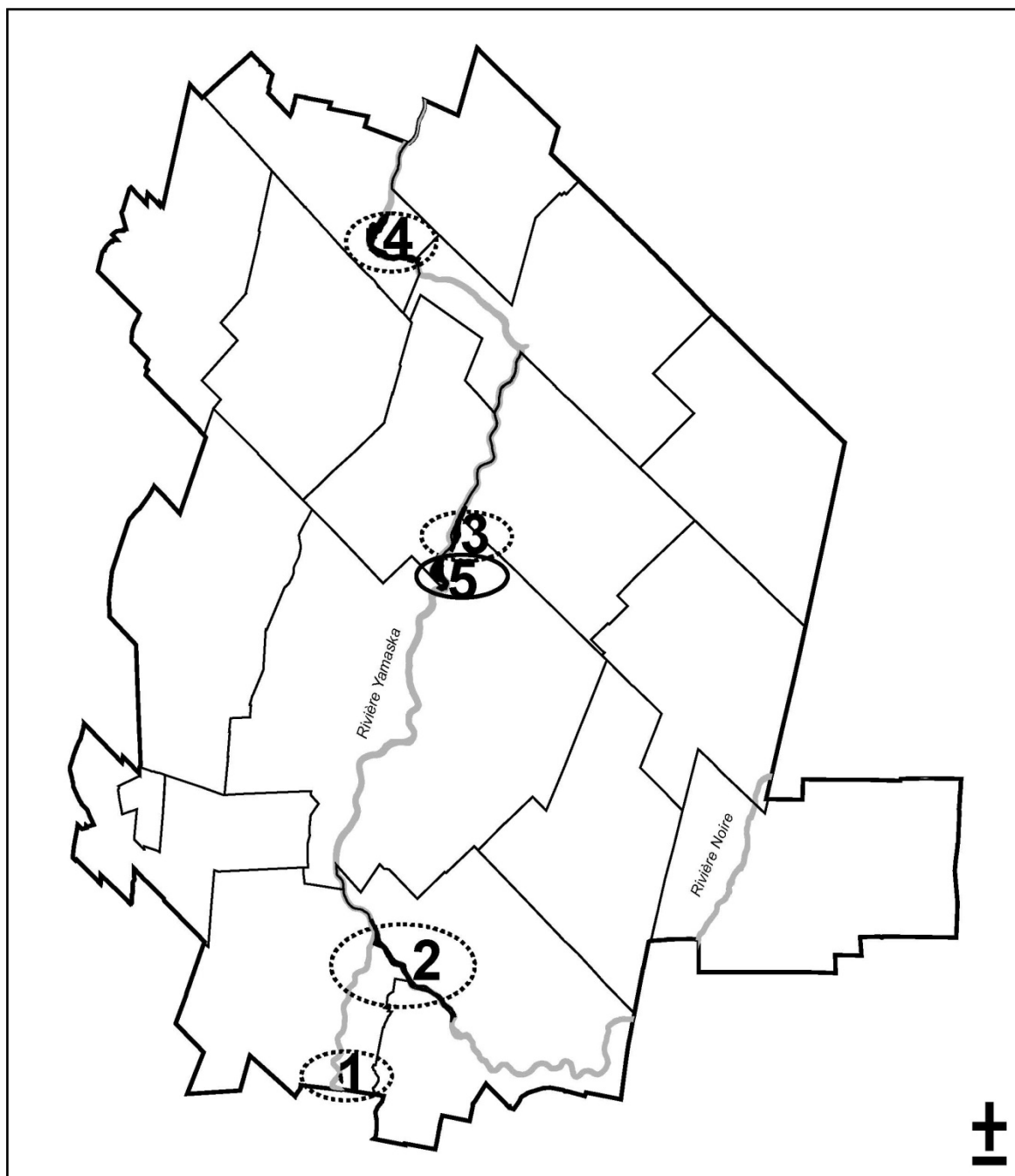
Tableau 3.5.1.2.2-A Risques d'embâcles de glace sur le territoire de la MRC Des Maskoutains

16-449, art. 52, EV : 2016-12-19

RIVIÈRE BARBUE			
Site	Municipalité	Localisation D'amont en aval)	Identification
1	Saint-Damase	Du rang de la Presqu'île au confluent de la rivière Yamaska	Secteur potentiel
RIVIÈRE NOIRE			
Site	Municipalité	Localisation (d'amont en aval)	Identification
2	Saint-Pie	Du périmètre d'urbanisation de Saint -Pie au confluent de la rivière Yamaska (secteur de la Pointe-aux-Fourches)	Secteur potentiel
RIVIÈRE YAMASKA			
Site	Municipalité	Localisation (d'amont en aval)	Identification
3	Saint-Hyacinthe (secteur Sainte-Rosalie)	Rue Cadorette	Secteur potentiel
4	Saint-Louis	À la limite de St-Louis et Saint-Marcel-de-Richelieu	Secteur potentiel
5	Saint-Hyacinthe et Saint-Barnabé-Sud	Secteur Sainte-Rosalie face à la rue de l'Anse à Saint-Barnabé-Sud	Zone à risque retenue

Carte 3.5.1.2.2-B Secteurs potentiels et zone retenue à risque d'embâcle de glace

16-449, art. 53, EV : 2016-12-19



ZONE À RISQUE D'INONDATION PAR EMBÂCLE
(voir détail à l'annexe F-2)



SECTEUR POTENTIEL D'EMBÂCLE



SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉVISÉ
MRC des Maskoutains

Carte 3.5.1.2.2-A

**Secteurs potentiels et zone retenue
à risque d'embâcle de glace**

Conception: Réal Campeau, urbaniste
Réalisation: Jean-François Rivest, géomaticien
Vérification: François Lestage, urbaniste

1:250 000
Décembre 2007

Les informations concernant la délimitation des quatre autres secteurs susceptibles d'inondation par embâcle de glace étant limitées, la MRC envisage, au *Chapitre 5 – Plan d'action*, d'évaluer ultérieurement si ces secteurs feront l'objet de dispositions normatives comme territoire assujéti aux zones à risque d'inondation par embâcle de glace.

La MRC prévoit également entreprendre, avec la collaboration du Centre d'expertise hydrique du Québec du MDDEP, la caractérisation hydrologique et hydraulique de la rivière Noire de Saint-Liboire (en amont) à Saint-Pie (en aval), tel que mentionné au *Chapitre 5 – Plan d'action*. Comme ce centre a pour mission de gérer le régime hydrique du Québec avec une préoccupation de sécurité, cela permettra de mettre à jour l'absence de données sur ce cours d'eau important du territoire de la MRC.

Afin d'assurer le suivi du *Plan d'action*, les municipalités concernées devront reconduire la désignation des secteurs potentiels à risque d'embâcle de glace et les objectifs qui s'y appliquent dans leur plan d'urbanisme. 08-235, art. 2, EV : 03-04-08

3.5.1.2.3 Territoire assujéti à la zone inondable par embâcle de glace (zone à risque)

08-235, art. 2, EV : 03-04-08

Conformément à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* la présente section identifie la zone à risque d'inondation par embâcle assujéti aux dispositions normatives du *Document complémentaire – Chapitre 4* du présent document.

La nature du risque, la probabilité, les manifestations passées, l'occupation du territoire, les zones inondables en eau libre (20 ans), la topographie, les dommages antérieurs et les conséquences éventuelles ont été évalués afin de justifier le seul secteur récurrent retenu ainsi que les exigences (normes) imposées.

Le bilan de la recherche permet d'obtenir une vision globale du territoire en matière d'inondation par embâcle et cibler géographiquement une seule zone à risque de récurrence.

La MRC ne retient donc qu'une seule zone à risque d'inondation par embâcle de glace sur l'ensemble de son territoire, soit celle identifiée sur les territoires de la municipalité de Saint-Barnabé-Sud et de la ville de Saint-Hyacinthe. Cette zone est identifiée au tableau 3.5.1.2.3-A ci-dessous et délimitée à l'Annexe F-2 du présent document.

17-477, art. 10, EV : 2017-08-14

Dans ce secteur désigné comme zone à risque d'inondation par embâcle, des dispositions normatives particulières doivent être appliquées. Les normes, inscrites au *Chapitre 4 – Document complémentaire*, visent principalement à prohiber certains ouvrages ou à les réglementer. Les municipalités concernées devront donc reconduire la désignation de cette zone à risque d'embâcle de glace de même que les dispositions qui s'y appliquent dans leur plan et leur réglementation d'urbanisme.

Tableau 3.5.1.2.3-A Zone à risque d'inondation par embâcle de glace sur le territoire de la MRC des Maskoutains

Rivière Yamaska		
Municipalité	Localisation	Problème
Saint-Hyacinthe et Saint-Barnabé-Sud	Secteur Sainte-Rosalie face à la rue de l'Anse à Saint-Barnabé-Sud (Voir annexe F-2)	Formation d'embâcle de glace et élévation du niveau d'eau en amont

08-235, art. 2, EV : 03-04-08; 16-449, art. 54, EV : 2016-12-19

3.5.1.2.4 Mesures de prévention et schéma de sécurité civile

08-235, art. 2, EV : 03-04-08

Face à un phénomène naturel aussi sérieux, il est impératif de développer un réflexe de prévention. Des interventions locales peuvent s'avérer nécessaires et efficaces en certains endroits (Exemples : utilisation de bélier mécanique, de forage préventif ou d'autres techniques permettant d'affaiblir la glace dans les parties en aval des cours d'eau) mais elles ne peuvent être justifiées partout. Ces pratiques facilitent l'écoulement des glaces et tendent à diminuer les risques de formation d'embâcles. Cependant, le recours à ces moyens n'élimine pas tous les risques et c'est pourquoi une attention spéciale doit être apportée aux secteurs susceptibles d'embâcle de glace ainsi qu'à la zone à risque retenue.

L'amélioration des outils de prévention et d'alerte contre les embâcles constitue un autre moyen de prévention important. Pour des raisons de santé, de sécurité et de bien-être publics, la MRC doit déterminer les zones où l'occupation du sol est soumise à des contraintes naturelles particulières afin de guider l'aménagement et le développement de son territoire. De leur côté, les municipalités doivent assurer la mise en œuvre de cette détermination en appliquant leurs règlements d'urbanisme en conformité avec le SAR.

Dans un avenir rapproché, la MRC sera appelée à jouer un rôle significatif dans le système de sécurité civile (Schéma de sécurité civile *Chapitre 5 – Plan d'action*). Elle devra planifier la sécurité civile sur son territoire avec ses municipalités membres. Cet exercice de planification se traduira par l'établissement d'un schéma de sécurité civile. Ce schéma contiendra les objectifs de protection visant à réduire les vulnérabilités des municipalités exposées aux risques de sinistre. Il précisera également les actions nécessaires pour atteindre ces objectifs.

Les informations concernant la délimitation des zones comportant des risques d'inondation par embâcle étant limitées, la MRC envisage, au *Chapitre 5 – Plan d'action*, de déterminer elle-même plus précisément les zones inondables par embâcle. 08-235, art. 2, EV : 03-04-08

3.5.1.3 Les objectifs d'acceptabilité d'une demande de dérogation d'interdiction de construire dans une zone inondable

07-226, art. 1, EV : 23-01-08

En vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (RLRQ, c. A-19.1), dans des cas exceptionnels, des dérogations à l'interdiction de construire en zone inondable peuvent être accordées.

Certains ouvrages, constructions et travaux peuvent être permis en zone inondable si leur réalisation rencontre les objectifs gouvernementaux en matière de sécurité publique, ceux de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* et ceux du *Schéma d'aménagement révisé* incluant le *Chapitre 4 - Document complémentaire*.

Pour permettre à la MRC de juger de l'acceptabilité d'une demande de dérogation de construire dans une zone inondable, avant de la soumettre au gouvernement, toute demande formulée à cet effet devra tenir compte des mesures applicables présentées au *Chapitre 4 - Document complémentaire*. De plus, toute demande devra démontrer que la réalisation des travaux, ouvrages ou de la construction proposés satisfait aux cinq critères suivants en vue de respecter les objectifs en matière de sécurité publique et de protection de l'environnement :

- 1) Assurer la sécurité des personnes et la protection des biens, tant privés que publics en intégrant des mesures appropriées d'immunisation et de protection des personnes;
- 2) Assurer l'écoulement naturel des eaux; les impacts sur les modifications probables au régime hydraulique du cours d'eau devront être définis et plus particulièrement faire état des contraintes à la circulation des glaces, de la diminution de la section d'écoulement, des risques

- d'érosion générés et des risques de hausse du niveau de l'inondation en amont qui peuvent résulter de la réalisation des travaux ou de l'implantation de la construction ou de l'ouvrage;
- 3) Assurer l'intégrité de ces territoires en évitant le remblayage et en démontrant que les travaux, ouvrages et constructions proposés ne peuvent raisonnablement être localisés hors de la plaine inondable;
 - 4) Protéger la qualité de l'eau, la flore et la faune typique des milieux humides, leurs habitats et considérant d'une façon particulière les espèces menacées ou vulnérables, en garantissant qu'ils n'encourent pas de dommages; les impacts environnementaux que la construction, l'ouvrage ou les travaux sont susceptibles de générer devront faire l'objet d'une évaluation en tenant compte des caractéristiques des matériaux utilisés pour l'immunisation;
 - 5) Démontrer l'intérêt public quant à la réalisation des travaux, de l'ouvrage ou de la construction.

07-226, art. 1, EV : 23-01-08

3.5.1.4 Les zones potentiellement exposées aux glissements de terrain

07-226, art. 2, EV : 23-01-08; 11-331, art.1, EV : 06-12-11; 17-493, art. 1, EV: 2018-01-18

En raison de la dangerosité pour la sécurité des personnes et la protection des biens que représentent les zones potentiellement exposées aux glissements de terrain, la MRC doit identifier et délimiter ces secteurs sur son territoire, et y régir ou prohiber l'occupation du sol, les constructions et les ouvrages, et ce, en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

Un glissement de terrain peut être défini comme le mouvement d'une masse de sol le long d'une surface de rupture qui se déplace sous l'effet de la gravité. Ce mouvement n'est possible que s'il y a présence d'un talus.

Les caractéristiques géomorphologiques de notre territoire, localisées en grande partie dans la plaine du Saint-Laurent, avec une présence notée de dépôts (principalement, des particules de sols très fines (silt et argile)), prédisposent les terrains riverains aux cours d'eau à des mouvements de sol. Ce phénomène naturel peut représenter un danger pour la sécurité des personnes et des biens à ces endroits, d'où l'importance de contrôler l'occupation du sol dans ces secteurs exposés aux glissements de terrain.

Au début des années 1980, une cartographie réalisée par le ministère de l'Énergie et des Ressources a permis d'identifier certaines zones potentiellement exposées aux glissements de terrain sur le territoire de la MRC. Seule une partie des berges des rivières Delorme, Salvail, Chibouet et Yamaska et leurs affluents a été cartographiée. Cette cartographie touche en totalité ou en partie sept municipalités de la MRC, soit Saint-Barnabé-Sud, Saint-Hugues, Saint-Hyacinthe (en partie), Saint-Jude (en partie), Saint-Louis, Saint-Marcel-de-Richelieu et Saint-Simon. En ce qui concerne la rivière Yamaska, le territoire cartographié se retrouve entre l'autoroute Jean-Lesage et la limite nord du territoire de la MRC (Saint-Marcel-de-Richelieu).

Cette cartographie a été révisée en 2017 par le MTMDDET (ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec) qui a délimité précisément les zones potentiellement exposées aux glissements de terrain sur le territoire.

En 2023, le gouvernement a procédé à l'élaboration et à la mise à jour de trois cartes pour la municipalité de Saint-Bernard-de-Michaudville. Par cet ajout, la cartographie des zones potentiellement exposées aux glissements de terrain dans les dépôts meubles sur le territoire de la MRC touche désormais, en totalité ou en partie, huit municipalités.

23-633, art. 1, EV : 2023-11-08

Les cartes de l'Annexe F-3 identifient les parties du territoire où doivent s'appliquer les normes relatives aux glissements de terrain prescrites par le gouvernement du Québec sur le territoire de

la MRC des Maskoutains. Les dispositions normatives associées à la cartographie se retrouvent au Chapitre 4 – Document complémentaire du Schéma d'aménagement révisé.

Les municipalités concernées doivent introduire ces dispositions minimales dans leur plan et règlement d'urbanisme. Toutefois, les municipalités concernées peuvent, de leur propre initiative, juger pertinent de déterminer et régir plus sévèrement ces zones de contraintes naturelles.

[13-370, art. 1, EV: 11-07-13.]

3.5.2 Les zones de contraintes anthropiques

La prise en considération des contraintes de nature anthropique dans la démarche de planification du territoire permet d'atténuer les impacts négatifs (bruit, odeurs, risques d'accident, etc.) de certaines activités humaines sur les personnes, les biens et l'environnement, tout en maintenant la volonté d'en favoriser le plein fonctionnement et l'expansion.

Les zones de contraintes anthropiques retenues dans le schéma d'aménagement révisé sont de natures diverses :

- Activité minière;
- Lieux de transfert, de recyclage, de traitement et d'élimination des déchets dangereux ;
- Lieux de dépôts de matériaux secs;
- Terrains contaminés;
- Zones de niveau sonore élevé;
- Autres sources de nuisances anthropiques.

[18-515, art. 5, EV: 2019-04-10.]

Une liste préliminaire identifiant un certain nombre de ces sites a été préparée par les municipalités et la MRC. Malgré la difficulté de tenir à jour cette liste de façon rigoureuse et précise, et devant l'impossibilité actuelle de cerner le risque réel associé à chacun de ces sites (les recherches en ce sens n'ayant pas encore atteint le degré de précision requis), le conseil de la MRC des Maskoutains prévoit néanmoins certaines dispositions réglementaires particulières qui s'ajoutent aux exigences gouvernementales en vigueur pour les secteurs adjacents à certains de ces sites. C'est toutefois au moyen de son plan d'action que la MRC entend améliorer la démarche pour gérer les nuisances et contraintes d'origine anthropique, notamment en demandant aux municipalités d'identifier plus en détail sur leur territoire les sites, fonctions ou activités présentant des contraintes de cette nature.

Avec l'entrée en vigueur de la *Loi sur la sécurité civile* (20 décembre 2001), qui introduit un nouvel outil de planification régionale, soit le schéma de sécurité civile, la MRC entend avec les autorités locales améliorer la connaissance des risques de sinistre majeur présents sur son territoire. Lorsque le ministre de la Sécurité publique aura fixé les orientations qui guideront les schémas de sécurité civile, la MRC prévoit, par son plan d'action, mettre en œuvre l'identification des risques de sinistres majeurs.

3.5.2.1 L'activité minière

[18-515, art. 6, EV: 2019-04-10.]

En 2013, un nouveau pouvoir a été octroyé aux MRC par la modification de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (RLRQ, c. A-19.1). En vertu de l'article 6 de cette loi, la MRC a la possibilité de délimiter dans son Schéma d'aménagement révisé, des territoires incompatibles avec l'activité minière (TIAM). Ces territoires sont définis par la *Loi sur les mines* (RLRQ, c. M-13.1) comme étant les territoires dans lesquels la viabilité des activités qui s'y déroulent serait compromise par les impacts engendrés par l'activité minière.

L'orientation gouvernementale en aménagement du territoire « Pour assurer une cohabitation harmonieuse de l'activité minière avec les autres utilisations du territoire » (adoptée en décembre 2016) vient encadrer ce nouveau pouvoir.

Le territoire de la MRC des Maskoutains comporte des sites ayant été perturbés par des activités de prélèvement de roche et de sable. Ce type de prélèvement est toujours actif sur le territoire. Le tableau 3.5.2.1-A indique les activités minières présentes dans la MRC en date de juillet 2018. Elles sont représentées essentiellement par des carrières et sablières. À pareille date, aucun titre minier d'exploration et d'exploitation n'est actif sur le territoire de la MRC.

Tableau 3.5.2.1-A Nombre de carrières et sablières sur le territoire de la MRC des Maskoutains

Municipalité	Carrière		Sablière	
	Active	Inactive	Active	Inactive
La Présentation			5	
St-Dominique	1	1	2	
St-Hugues		1		
St-Hyacinthe		1		
St-Jude			1	2
St-Pie	1			
St-Simon			1	
St-Valérien-de-Milton	1		1	
Total	2	4	10	2

Sources : MRC des Maskoutains, octobre 2018.

Par ailleurs, la carte de l'annexe F-1 vient localiser les activités minières du territoire. Selon le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, deux gisements de substances métalliques et non métalliques sont présents sur le territoire. À Saint-Valérien-de-Milton se trouve un gisement de type métallique ayant comme principales substances du cuivre et du nickel alors qu'à Saint-Damase, sur le mont Rougemont, se trouve un gisement de type non métallique ayant comme code « minéraux de l'olivine et de l'apatite ». ¹⁰

[18-515, art. 6, EV: 2019-04-10.]

3.5.2.1.1 Délimitation des TIAM (territoires incompatibles avec l'activité minière)

[18-515, art. 7, EV: 2019-04-10.]

La délimitation des TIAM est faite en respectant les balises établies par l'orientation gouvernementale. En ce sens, dans le but d'assurer une cohabitation harmonieuse, plusieurs territoires de la MRC des Maskoutains sont identifiés comme TIAM.

D'abord, les périmètres d'urbanisation délimités au schéma d'aménagement révisé sont identifiés avec une zone tampon de 600 mètres.

À l'extérieur de ces périmètres d'urbanisation, sept types d'activités ayant des caractéristiques spécifiques peuvent être reconnus comme des TIAM. Parmi les sept, la MRC retient trois types d'activités pouvant faire partie d'un TIAM. L'ensemble de ces activités sont décrites au tableau 3.5.2.1.1-A et les TIAM sont représentés sur la carte de l'annexe F-4.

Les TIAM situés à l'extérieur du périmètre urbain possèdent minimalement toutes les caractéristiques suivantes :

- Présence d'au moins une activité mentionnée dans le tableau 3.5.2.1.1-A;

10. Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles. Système d'information géominière du Québec : http://sigeom.mines.gouv.qc.ca/signet/classes/I1108_afchCarteIntr

- L'activité doit être difficilement déplaçable, c'est-à-dire qu'elle ne peut être changée d'endroit sans que son maintien, sa poursuite et sa finalité soient compromis pour des raisons techniques, économiques, environnementales, sociales, patrimoniales ou historiques;
- Le maintien de l'activité doit présenter un intérêt pour la collectivité;
- La viabilité de l'activité serait compromise par les impacts de l'activité minière.

[19-537, art.1,a) et b) , EV: 2019-10-10]

Tableau 3.5.2.1.1-A Liste des activités justifiant la délimitation d'un TIAM

Type d'activité	Caractéristiques du type d'activité	Spécifications propres à la MRC
Activités retenues pour la délimitation d'un TIAM		
Agricole	Secteur agricole dynamique au sens de l'orientation gouvernementale portant sur la protection du territoire et des activités agricoles et délimité dans un schéma d'aménagement et de développement. Un secteur agricole dynamique est caractérisé par la prédominance de l'agriculture sur les autres activités et usages. Le potentiel agricole des sols, l'utilisation du sol, la localisation des exploitations agricoles et l'importance des investissements et revenus agricoles sont des critères qui peuvent être utilisés par la MRC pour la détermination d'un tel secteur. Ce type de secteur, identifié à la suite de la caractérisation de la zone agricole par la MRC, correspond généralement à l'affectation « agricole dynamique » contenue dans les schémas d'aménagement et de développement.	Ce type de secteur correspond à l'affectation agricole dynamique A1, en entier, identifiée au SAR.
À caractère urbain et résidentiel	Territoire caractérisé par une concentration, déjà existante, d'activités résidentielles (permanentes et saisonnières), commerciales, industrielles ou de services. Une concentration se définit par un regroupement de cinq lots ou plus sur lesquels une ou plusieurs de ces activités sont présentes. Un ensemble résidentiel intégré situé sur un même lot et comprenant cinq bâtiments résidentiels et plus peut également être désigné à titre de territoire incompatible avec l'activité minière. Les activités à caractère urbain et résidentiel peuvent être, par exemple, des secteurs résidentiels construits et des zones destinées aux commerces, aux industries ou à des équipements institutionnels ou collectifs.	La MRC retient 109 secteurs hors des périmètres d'urbanisation. Ces regroupements font partie principalement des aires d'affectation semi-urbaine (SU1, SU2 et SU3), de l'affectation agricole mixte résidentielle (A2), de l'affectation agricole mixte résidentielle et commerciale (A3) et de l'affectation agricole mixte commerciale (A4). Une zone tampon de 600 mètres est ajoutée à ce type d'activité. Ces secteurs sont majoritairement composés d'activités à caractère résidentiel. Dans une plus faible proportion, des activités commerciales et industrielles sont retrouvées. [19-537, art.1,c) , EV: 2019-10-10]
Récréotouristique intensive	Site récréatif ou touristique doté d'infrastructures permanentes. Une infrastructure permanente peut prendre la forme de bâtiments, de sentiers balisés, etc. Les activités récréotouristiques peuvent être, par exemple, un parc régional, un centre de plein air, un centre de ski, un camping ou une plage.	Cette activité correspond à quatre usages distincts sur le territoire de la MRC faisant partie de l'affectation agricole mixte récréotouristique (A6), de l'affectation agricole mixte résidentielle (A2), ainsi que l'affectation semi urbaine SU2 au SAR. Les usages sont « camping » (un à Saint-Liboire, deux à Saint-Pie et un à Saint Valérien de Milton), « terrain de golf » (un à Saint-Simon et un à Sainte Marie Madeleine), « réhabilitation des oiseaux de proie » (UQROP à Saint Jude) et « complexe de sports motorisés » (Saint-Pie). [19-537, art.1,d) , EV: 2019-10-10]

Activités non retenues pour la délimitation d'un TIAM		
Agrotouristique	Activité touristique complémentaire de l'agriculture ayant lieu sur une exploitation agricole. Les activités agrotouristiques peuvent être, par exemple, un vignoble, une exploitation agricole caractérisée par des activités d'agrotourisme (visites et animation à la ferme, hébergement, restauration mettant en valeur les produits de la ferme, vente de produits agroalimentaires) ou une érablière acéricole faisant l'objet d'un bail du MFFP. Les terrains occupés de façon ponctuelle par des activités (foires agricoles, festivals, etc.) ne peuvent être considérés comme des territoires incompatibles.	Il n'a pas été nécessaire de retenir ce type d'activité puisqu'il fait partie de l'affectation agricole dynamique.
Prélèvement d' eau souterraine ou de surface à des fins de consommation humaine	Installation de prélèvement d'eau souterraine ou de surface effectué à des fins de consommation humaine ainsi que ses aires de protection identifiées dans le SAR. La limite de ces aires de protection est définie selon les dispositions du Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection (RLRQ, c. Q-2, r. 35.2). Toutefois, la MRC peut uniquement déterminer en tant que territoires incompatibles les éléments suivants : • installation de prélèvement d'eau souterraine de catégorie 1 et ses aires de protection immédiate, intermédiaire et éloignée; • installation de prélèvement d'eau souterraine de catégorie 2 et ses aires de protection immédiate et intermédiaire; • installation de prélèvement d'eau de surface de catégorie 1 ou 2 et ses aires de protection immédiate et intermédiaire.	Il n'a pas été nécessaire de choisir ce type d'activité puisque les installations de prélèvement d'eau souterraine et de surface sont couvertes par d'autres types d'activités notamment, les périmètres d'urbanisation et l'affectation agricole dynamique.
À caractère historique, culturel ou patrimonial	Territoire et bien d'intérêt patrimonial au sens de la Loi sur le patrimoine culturel. Les activités à caractère historique, culturel ou patrimonial peuvent être, par exemple, des biens patrimoniaux (immeubles patrimoniaux classés et leur aire de protection et sites patrimoniaux), des paysages culturels patrimoniaux, des lieux historiques ou des sites archéologiques.	Le territoire de la MRC comprend plusieurs noyaux villageois et secteurs anciens d'intérêt historique et des biens immobiliers cités ou classés qui se trouvent toutefois dans les limites des périmètres d'urbanisation, lesquels sont déjà retenus comme incompatibles avec l'activité minière. Il se trouve également un site archéologique identifié dans le périmètre urbain de Saint-Hyacinthe aussi exclu et un second site archéologique dans la municipalité de Sainte-Hélène-de-Bagot, ce dernier se trouvant en zone agricole dynamique qui est également retenu comme territoire incompatible avec l'activité minière.
Conservation	Territoire de conservation dans lequel les activités d'exploration et d'exploitation minières sont interdites par la Loi sur la conservation du patrimoine naturel, la Loi sur les mines et la Loi sur les parcs. Les activités de conservation peuvent être, par exemple, des parcs nationaux, des réserves écologiques, des réserves de biodiversité, des réserves aquatiques, des sites géologiques exceptionnels, des refuges biologiques ou des écosystèmes forestiers exceptionnels. Afin de s'assurer de l'exactitude des limites de ces territoires, la MRC est invitée à contacter les représentants du MDDELCC, du MERN et du MFFP (pour les parcs nationaux).	Ce type d'activité est non applicable puisqu'il n'est pas présent sur le territoire.

Source : Les deux premières colonnes proviennent de : Gouvernement du Québec, Pour assurer une cohabitation harmonieuse de l'activité minière avec les autres utilisations du territoire. pp. 6-7. 2016.

18-515, art.7 , EV: 2019-04. 19-537, art.1, EV: 2019-10-10

3.5.2.1.2 La cohabitation avec l'activité minière

[18-515, art.7, EV: 2019-04-10]

Le *Chapitre 4 – Document complémentaire* ainsi que le Règlement sur les carrières et sablières (RLRQ, c. Q-2, r. 7) encadrent l'implantation d'activités minières sur le territoire de la MRC des Maskoutains.

Afin d'assurer une cohabitation harmonieuse avec l'activité minière, certaines dispositions sont prévues dans le *Chapitre 4 – Document complémentaire* selon un principe de réciprocité. Ce principe a pour but d'appliquer des normes établies pour l'activité minière à certains usages désirant s'implanter à proximité des sites miniers. Par exemple, si une carrière ne peut s'établir à moins de 600 mètres d'une habitation, la même norme en termes de distance doit s'appliquer pour l'implantation d'une habitation à proximité d'une carrière.

Les municipalités membres de la MRC doivent introduire les dispositions prévues au *Chapitre 4 – Document complémentaire* sur les activités minières dans leurs réglementations d'urbanisme et reproduire la cartographie de l'annexe F-4, et ce, même si aucune activité minière n'est actuellement présente sur leur territoire.

[18-515, art.7, EV: 2019-04-10]

3.5.2.2 Les lieux de transfert, de recyclage, de traitement et d'élimination des déchets dangereux

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) dispose d'un inventaire des lieux d'élimination, de recyclage, de traitement et d'élimination des déchets dangereux. Cet inventaire mentionne la présence d'un seul site sur le territoire de la MRC, soit plus précisément sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe (Annexe F-1). Ce site est voué à l'entreposage de matières dangereuses résiduelles telles que des huiles usées, des filtres à l'huile usés et toutes matières dangereuses résiduelles générées par les garages et les ateliers d'entretien de véhicules et de machinerie. Sur le site, on procède également à la décontamination des citernes et à l'entretien des boues huileuses.

La ville de Saint-Hyacinthe doit introduire, dans son plan et ses règlements d'urbanisme, les dispositions prévues au *Chapitre 4 – Document complémentaire* afin de prévoir une aire de protection autour de ce site et d'y réglementer la construction en se référant aux normes apparaissant dans le *Règlement sur les déchets dangereux*.

3.5.2.3 Les terrains contaminés

Le MDDELCC compile dans le *Répertoire des terrains contaminés* des renseignements généraux et techniques portant sur les dossiers de terrains contaminés par des activités industrielles et commerciales, ou par des déversements accidentels. Il ne s'agit pas d'un inventaire exhaustif, mais d'une compilation des cas portés à l'attention du ministère. De façon générale, les terrains inventoriés doivent avoir démontré, lors de leur caractérisation, une contamination des sols, tel que mentionné dans la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés*.

Les sites recensés en décembre 2002 par le ministère de l'Environnement sur le territoire de la MRC sont présentés dans le tableau 3.5.2.3-A et illustrés sur la carte de l'annexe F-1.

[17-477, art. 11, EV : 2017-08-14]

Tableau 3.5.2.3-A Terrains contaminés

16-449, art. 55, EV : 2016-12-19

Municipalité	Cadastre	Nature des contaminants ¹
St-Bernard-de-Michaudville	P-9	Produits pétroliers
St-Dominique	2210929, 2210942, 2210943	Hydrocarbures légers
St-Dominique	2210657	Benzène, éthylbenzène, hydrocarbures légers, hydrocarbures pétroliers C10 à C50, styrène, toluène, xylènes
Ste-Hélène-de-Bagot	1956995	Huiles usées
Ste-Hélène-de-Bagot	1957005	Huiles usées
Ste-Hélène-de-Bagot	1956477	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
Ste-Madeleine	2367630	Huiles usées
Ste-Madeleine	2706414	Hydrocarbures légers
St-Hyacinthe	2038358	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
St-Hyacinthe	1839817	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
St-Hyacinthe	2037328, 2038372, 2038377	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
St-Hyacinthe	2037325	Pesticides
St-Hyacinthe	1839432	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
St-Hyacinthe	1438502	Cuivre (Cu), Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
St-Hyacinthe	1965682-PC, 1966940-P	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
St-Hyacinthe	1438426	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50, Xylènes
St-Hyacinthe	1439529	Hydrocarbures légers
St-Hyacinthe	1299058	Plomb (Pb), Zinc (Zn)
St-Hyacinthe	1968899	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
St-Hyacinthe	1295806	Non disponible
St-Hyacinthe	1298229	Hydrocarbures légers
St-Hyacinthe	1700722	Produits pétroliers
St-Hyacinthe	1967816, 2255614	Non disponible
St-Hyacinthe	1966595	Non disponible
St-Hyacinthe	1095-13	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
St-Hyacinthe	1296575	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
St-Hyacinthe	1297317	Éthylbenzène, hydrocarbures pétroliers C10 à C50, toluène, xylènes
St-Hyacinthe	1296376, 1297610	Hydrocarbures lourds, hydrocarbures pétroliers C10 à C50
St-Hyacinthe	1965719	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
St-Hyacinthe	1295813, 1299518	Formaldéhyde, hydrocarbures pétroliers C10 à C50
St-Hyacinthe	1967122	Hydrocarbures légers
St-Hyacinthe	1295985	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
St-Hyacinthe	1701572	Non disponible
St-Hyacinthe	1702038-P	Produits pétroliers
St-Hyacinthe	1967419	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
St-Hyacinthe	1439263	Hydrocarbures légers
St-Hyacinthe	2038583	BPC, hydrocarbures pétroliers C10 à C50
St-Hyacinthe	1297311	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
St-Hyacinthe	1966911, 1966924	HAM, hydrocarbures pétroliers C10 à C50
St-Hyacinthe	1965911	Benzène, éthylbenzène, hydrocarbures pétroliers C10 à C50, toluène, xylènes
St-Hyacinthe	1968723	HAP, huiles usées, hydrocarbures pétroliers C10 à C50
St-Hyacinthe	1296142	Produits pétroliers
St-Hyacinthe	1965912	Hydrocarbures légers, hydrocarbures pétroliers C10 à C50
St-Liboire	1345729	HAP, huiles usées
St-Liboire	1354564	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
St-Pie	179-1, 180-1, 180A-1	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
St-Pie	737-34, 737-10	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
St-Valérien-de-Milton	P 239	Non disponible

1. Certains renseignements concernant ces terrains n'apparaissent pas ici compte tenu qu'ils sont susceptibles d'être protégés en vertu de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*.

Note : Les renseignements présentés sont ceux qui étaient disponibles au 1^{er} décembre 2002 et qui concernent les dossiers ouverts pour le ministère de l'Environnement.

Source : Site Web du ministère de l'Environnement du Québec : <http://www.menv.gouv.qc.ca/>

3.5.2.4 Les zones de niveau sonore élevé

Lorsque le niveau de bruit provenant des activités humaines augmente significativement, il en résulte une détérioration de l'environnement sonore qui se traduit par une contrainte à l'occupation du sol. La principale forme d'impact sonore est générée par les activités reliées au transport, et en particulier par la circulation routière. En vertu de la *Politique sur le bruit routier* (1998), le ministère des Transports (MTQ) préconise un niveau sonore extérieur inférieur ou égal à 55 dBA^{Leq, 24h}, qui est généralement reconnu comme un seuil acceptable à l'extérieur des bâtiments à usages sensibles au bruit routier, c'est-à-dire les usages résidentiels, institutionnels et récréatifs, incluant les espaces extérieurs associés à ceux-ci.

21-585, art. 2 (2.1), EV : 2022-09-13

En plus du bruit relié à la circulation routière, le transport ferroviaire est aussi une source de bruit qui occasionne des contraintes à l'occupation du sol.

On retrouve une voie ferrée principale sur le territoire de la MRC des Maskoutains soit celle du Canadian National qui parcourt les territoires de Sainte-Marie-Madeleine, Sainte-Madeleine, Saint-Hyacinthe, Saint-Simon et Sainte-Hélène-de-Bagot. On retrouve également un embranchement à la voie du Canadian National appartenant à la compagnie Chemin de fer Saint-Laurent et Atlantique inc. qui parcourt les Municipalités de Saint-Hyacinthe et de Saint-Liboire, ainsi que d'autres voies secondaires. Enfin, on dénote également la présence d'une gare de triage à proximité de la gare située au centre-ville de Saint-Hyacinthe.

On retrouve une voie ferrée appartenant à Chemins de fer Québec Sud parcourant le territoire des Villes de Saint-Pie et de Saint-Hyacinthe, toutefois les activités ferroviaires y ont cessés depuis 2011.

Afin de protéger les milieux riverains des nuisances relatives au bruit associé au transport ferroviaire, la MRC entend établir une zone de contrainte à l'occupation du sol de 300 mètres en bordure d'une voie ferrée et de 1000 mètres en bordure d'une gare de triage, lors de la prochaine révision de son Schéma d'aménagement révisé.

Cependant, dans le cadre de la levée d'une zone de réserve située à proximité d'une voie ferrée à Saint-Liboire, le Schéma d'aménagement révisé prévoit, au Chapitre 4 – Document complémentaire, des dispositions relatives à l'occupation du sol concernant le bruit à proximité des infrastructures ferroviaires applicables à la zone prioritaire ZP-4 à Saint-Liboire. La municipalité de Saint-Liboire doit intégrer ces dispositions dans son plan et ses règlements d'urbanisme.

25-682, art. 2, EV : 2025-08-12

Le tableau 3.5.2.4-A identifie les secteurs où la présence des voies de circulation occasionne des contraintes à l'occupation du sol en raison du bruit généré par la circulation routière. Les terrains riverains aux routes identifiées dans ce tableau se retrouvent dans divers milieux, principalement agricoles, où aucun développement résidentiel, institutionnel ou récréotouristique n'est rendu possible à cause à la fois des dispositions de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* et des aires d'affectation du territoire retenues dans le présent schéma d'aménagement révisé.

16-449, art. 56a), EV : 2016-12-19

Tableau 3.5.2.4-A Voies de circulation qui occasionnent des contraintes à l'occupation du sol en raison du bruit routier

16-449, art. 56b), EV : 2016-12-19

Route	Localisation	DJMA ¹	DJME ²	Camion (%)	Grande affectation du territoire
20	De la sortie 120 à la sortie 130	46 000	51 000	13	Industrielle
20	De la sortie 130 au viaduc de la rue de l'Église (secteur Sainte-Rosalie)	41 000	53 000	n/d	Industrielle, commerciale et agricole
20	Du viaduc de la rue de l'Église (secteur Sainte-Rosalie) à la sortie 138	41 000	53 000	n/d	Agricole
20	De la sortie 138 à la sortie 141 (route 116 dans le secteur Sainte-Rosalie)	35 000	48 000	21	Agricole
20	De la sortie 141 à la sortie 147 (sortie route 116 à Saint-Liboire)	38 000	46 000	n/d	Agricole
20	De la sortie 147 à Saint-Liboire à la limite Est de la MRC	56 000	61 000 *	26 **	Agricole, commerciale et pôle villageois
116	Intersection des routes 116 et 227 à Sainte-Madeleine	8 100	8 800	7	Commerciale et agricole
116	De Sainte-Madeleine (route 227) à Saint-Hyacinthe	9 000	10 300	n/d	Agricole
116	Intersection des routes 116 et 224 à Saint-Hyacinthe, secteur Sainte-Rosalie	5 800	6 300	14	Commerciale et résidentielle déjà bâtie
116	De l'intersection des routes 116 et 224 jusqu'à l'autoroute 20	5 800	6 300	14	Agricole, commerciale et résidentielle déjà bâtie
116	À Saint-Liboire, de l'autoroute 20 jusqu'à la limite est de Saint-Liboire	5 900	7 100	14	Agricole
137	De La Présentation à Saint-Hyacinthe	4 600	5 000	n/d	Résidentielle déjà bâtie
137	Rue Saint-Louis à Saint-Hyacinthe, entre la route 116 et la route 224	8 500	11 600	10	Résidentielle déjà bâtie
137	De la route 224 à la limite ouest de Saint-Dominique	9 100	9 800	n/d	Agricole
137	De la limite ouest de Saint-Dominique à la limite est (Sainte-Cécile-de-Milton)	3 600	3 900	9	Agricole et pôle villageois
224	De la route 137 à la route 116	5 000	5 400	24	Agricole et résidentielle
224	De la route 116 à l'autoroute 20	5 600	7 200	n/d	Résidentielle déjà bâtie et commerciale
227	Sainte-Madeleine, de l'autoroute 20 à la route 116	7 600	8 200	n/d	Pôle villageois
231	Saint-Hyacinthe, de la rue Dieppe à la route 233	4 800	5 800	8	Agricole et résidentielle déjà bâtie
231	De la jonction des routes 231 et 233 jusqu'à Saint-Damase	3 700	4 000	11	Agricole
235	De la 137 à Saint-Hyacinthe vers Saint-Barnabé-Sud	4 100	5 300	n/d	Agricole
235	Du pont de Douville jusqu'à la rivière Yamaska à Saint-Pie	4 400	5 300	18	Agricole, récréotouristique et pôle villageois

1. DJMA : Débit journalier moyen annuel

2. DJME : Débit journalier moyen estival (juin, juillet, août et septembre)

Sources : - DJMA, DJME et pourcentage de camions : Ministère des Transports du Québec, *Recueil par route, tronçon et section, Est-de-la-Montérégie*, 2000.

- Carte des grandes affectations du territoire : MRC des Maskoutains, 200-

- * Débit de circulation, Ministère des Transports du Québec, 2019.

- ** Débit de circulation, Ministère des Transports du Québec, 2010.

21-585, art. 2.3, EV : 2022-09-13

À partir de l'identification des DJME des voies de circulation présentées dans le tableau 3.5.2.4-A, le tableau 3.5.2.4-B identifie, par route, les secteurs à développer qui sont sujets aux contraintes à l'occupation du sol à proximité d'une voie de circulation générées par le bruit routier.

16-449, art. 56c), EV : 2016-12-19

Tableau 3.5.2.4-B Secteurs de contrainte à l'occupation du sol à proximité d'une voie de circulation

16-449, art. 56d), EV : 2016-12-19

Route	Secteurs sensibles au bruit routier à développer	Vocations prévues du territoire	DJME	Camion (%)	Position de l'isophone (mètres) ¹
20	De la sortie 130 à la sortie 133 ²	Dominante : commerciale Complémentaire : entre autres résidentielle	53 000	n/d	340
20	De la sortie 147 à Saint-Liboire à la limite Est de la MRC ^[21-585, art. 2.4 : EV : 2022-09-13]	<i>Dominante : agricole</i> <i>Complémentaire : entre autres commerciale et résidentielle</i>	61 000 *	26 **	409 ***
235	Secteur de la piste d'accélération de Sanair	Dominante : récréotouristique Complémentaire : commerce non structurant	5 300	18	90

DJME : Débit journalier moyen estival (juin, juillet, août et septembre)

- Position en mètres de l'isophone 55 dBA Leq, 24 heures par rapport à la ligne médiane de la route considérée. L'isophone est une courbe unissant des points de même niveau de bruit. La position de l'isophone est définie par rapport à la ligne médiane de la route considérée.
- Ce secteur regroupe les tronçons de l'autoroute 20 identifiés à la 2^{ème} et 3^{ème} ligne du tableau 3.5.2.4-A.

Sources : - DJME et pourcentage de camions : Ministère des Transports du Québec, *Recueil par route, tronçon et section, Est-de-la-Montérégie*, 2000.
- Carte des grandes affectations du territoire : MRC des Maskoutains, 2003.

17-477, art. 12, EV : 2017-08-14

* Débit de circulation, Ministère des Transports du Québec, 2019.

** Débit de circulation, Ministère des Transports du Québec, 2010.

*** Ministère des Transports du Québec, 2021.

^[21-585, art. 2.5, EV : 2022-09-13]

Afin de protéger les milieux riverains des nuisances relatives au bruit de la circulation et des vibrations fréquentes aux abords de routes dotées d'un potentiel de développement, la MRC entend établir des zones de contrainte à l'occupation du sol à proximité de celles-ci.

Ainsi, le schéma d'aménagement révisé prévoit, au *Chapitre 4 – Document complémentaire*, des dispositions relatives à l'occupation du sol concernant la protection sonore dans les secteurs identifiés dans le tableau 3.5.2.4-B. Les municipalités concernées doivent intégrer ces dispositions dans leurs plans et règlements d'urbanisme. ^[16-449, art. 56 e), EV : 2016-12-19]

3.5.2.5 Les autres sources de nuisances anthropiques

Il existe d'autres sources de danger de cette nature sur le territoire de la MRC, dont les plus évidentes sont les suivantes :

- Certains établissements industriels et d'entreposage situés à l'extérieur des aires industrielles et des parcs industriels de Saint-Hyacinthe et de Saint-Pie;
- Le gazoduc qui traverse le territoire de la MRC, le long de l'autoroute 20;
- Les lieux d'entreposage de matières dangereuses, notamment ceux reliés à la production agroalimentaire tels les sites d'entreposage d'engrais et de pesticides;
- Les voies ferrées et les gares de triage, de même que la gare de triage du CN située au centre-ville de Saint-Hyacinthe. ^[25-682, art. 3 (3.1), EV : 2025-08-12]

Par ailleurs, d'autres immeubles et activités peuvent faire en sorte que l'occupation du sol à proximité soit soumise à des contraintes majeures. Il peut s'agir d'équipements ou de constructions.

Dans le cadre de son Schéma de sécurité civile, la MRC devra identifier et préciser la localisation des lieux et activités susceptibles de présenter des contraintes à l'occupation du sol. Les municipalités membres seront en effet appelées, au cours des prochaines années, à participer à

cette démarche et, par la suite, à régir l'occupation du sol au moyen de leur réglementation d'urbanisme et selon les dispositions du document complémentaire.

Afin de protéger les milieux riverains des nuisances relatives aux vibrations et à la sécurité associées au transport ferroviaire, la MRC entend établir une zone de contrainte à l'occupation du sol de 75 mètres en bordure d'une voie ferrée et d'une gare de triage lors de la prochaine révision de son Schéma d'aménagement révisé.

Cependant, dans le cadre de la levée d'une zone de réserve située à proximité d'une voie ferrée à Saint-Liboire, le Schéma d'aménagement révisé prévoit, au Chapitre 4 – Document complémentaire, des dispositions relatives à l'occupation du sol concernant les vibrations et la sécurité à proximité des infrastructures ferroviaires applicables à la zone prioritaire ZP-4 à Saint-Liboire. La Municipalité de Saint-Liboire doit intégrer ces dispositions dans son plan et ses règlements d'urbanisme. [25-682, art. 3 \(3.2\), EV : 2025-08-12](#)

La nature de certaines activités industrielles ainsi que le mode transport de certains produits suggèrent la préparation et la mise en place d'un plan de sécurité civile. Le *Chapitre 5 – Plan d'action* prévoit l'élaboration d'un Schéma de sécurité civile couvrant l'ensemble du territoire de la MRC.

3.6 LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT PARTICULIER

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* mentionne que le schéma d'aménagement doit procéder à «l'identification des territoires présentant pour la MRC un intérêt d'ordre historique, culturel, esthétique ou écologique» (*L.A.U.*, art. 5 par. 5). L'identification de ces territoires permet de circonscrire les ressources présentes sur le territoire de la MRC et de favoriser le maintien, la protection ou la mise en valeur des caractéristiques qui leur sont propres.

Le schéma d'aménagement révisé identifie plusieurs territoires d'intérêt environnemental, écologique, esthétique et historique sur le territoire de la MRC. La MRC vise à protéger et à mettre en valeur ces territoires considérés comme son patrimoine naturel ou bâti, afin de s'assurer de leur intégrité et de leur préservation.

Les affectations, les fonctions autorisées et les modalités d'intervention dans ces territoires doivent donc être compatibles avec leur protection et leur conservation. Le *Document complémentaire* (chapitre 4) contient certaines normes relatives à cet effet. Les municipalités locales devront s'assurer que, dans leurs plans et règlements d'urbanisme, ces territoires d'intérêt soient décrits et que des intentions d'aménagement visant leur conservation ou leur mise en valeur soient énoncées explicitement.

Les territoires d'intérêt particulier présents sur le territoire de la MRC sont les suivants :

- Les territoires d'intérêt environnemental et écologique :
 - boisés;
 - habitats fauniques;
 - espèces floristiques désignées menacées ou vulnérables;
 - bassins de sols organiques;
 - rivières Yamaska et Noire et autres cours d'eau.
- Les territoires d'intérêt historique et archéologique :
 - noyaux villageois et les secteurs anciens de Saint-Hyacinthe.

3.6.1 Les territoires d'intérêt environnemental et écologique

Dans le but de préserver le patrimoine naturel de la MRC, il est essentiel de conserver sur le territoire les éléments possédant un potentiel écologique et esthétique. En ce sens, la MRC des Maskoutains adhère à l'orientation gouvernementale qui vise à «assurer la protection du patrimoine naturel ainsi que le maintien des espèces fauniques et floristiques et de leurs habitats».

La *Loi sur les réserves écologiques*, la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* et la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* assurent une protection particulière de la plupart des milieux naturels d'importance et des sites à potentiel écologique élevé présents sur le territoire de la MRC. Toutefois, certaines espèces et certains sites ou paysages naturels exceptionnels à l'écosystème fragile présentent suffisamment d'intérêt à l'échelle régionale ou locale pour que la MRC les reconnaisse dans son schéma d'aménagement révisé.

3.6.1.1 Les boisés

La MRC connaît de nombreux problèmes d'érosion sur les sols de son territoire. Ce phénomène s'expliquerait en grande partie par les importantes superficies de terres en monoculture (maïs-grain) particulièrement sensibles à l'érosion éolienne lorsque le sol est mis à nu après la récolte, ou encore par la coupe à blanc sur de grandes étendues. Le schéma d'aménagement identifie (annexe H) l'ensemble des grands boisés présents sur le territoire de la MRC des Maskoutains. Ces boisés ont, à des degrés divers, des potentiels acéricole, écologique, récréatif, forestier et paysager. La tenure privée des terres caractérise ces boisés. Aucun des boisés présents sur le territoire de la MRC n'est du domaine public. Les grands boisés peuvent être regroupés comme suit :

- les boisés de Saint-Louis, Saint-Bernard-de-Michaudville, Saint-Jude et La Présentation;
- les boisés de Saint-Hugues, Sainte-Hélène-de-Bagot et Saint-Liboire;
- le boisé de la crête Saint-Dominique (Saint-Hyacinthe, Saint-Dominique et Saint-Pie);
- le boisé de Saint-Valérien;
- les versants des monts Rougemont et Yamaska situés sur le territoire de la MRC.

Parmi ces boisés, certains sont localisés sur des sols sujets à l'érosion éolienne (sable, sable loameux, loams sableux ainsi que sols organiques). Ces sols sont particulièrement sensibles à l'érosion par les vents lorsqu'ils sont mis à nu suite à des prélèvements intensifs d'arbres sur de grandes étendues ou en raison de la monoculture. Ces boisés sujets à l'érosion éolienne se retrouvent principalement dans le nord-ouest de la MRC.

Un bon nombre de boisés ont également un potentiel acéricole indéniable, tandis que d'autres présentent un potentiel forestier (valeur marchande du bois) intéressant. Par ailleurs, certains d'entre eux possèdent un potentiel écologique qui pourrait être mis en valeur et utilisé à des fins récréatives, de manière à assurer leur protection et conservation en milieu agricole.

La mise en valeur des grands boisés de la MRC ne pourra s'effectuer qu'après avoir procédé à leur caractérisation (type de peuplement, état de santé, valeur acéricole, valeur marchande du bois, etc.). La MRC a entrepris, en 2004 des études afin de cerner les problématiques et les enjeux de ces vastes territoires. C'est par l'intermédiaire du *Chapitre 5 – Plan d'action* que le conseil de la MRC entend mener à terme cette démarche de caractérisation.

En attendant les conclusions de cette caractérisation, il importe de garantir la pérennité et la biodiversité de ces milieux (valeur acéricole, valeur marchande du bois, conservation de la faune, valeur récréotouristique, paysages naturels, etc.). À cette fin, la MRC a adopté le 13 avril 2005, un règlement relatif à la protection des boisés conformément aux articles 79.1 et suivants de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Ce règlement est entré en vigueur le 17 mai 2005 et s'inscrit essentiellement dans une approche de développement durable des couverts forestiers présents sur l'ensemble du territoire de la MRC des Maskoutains. Il vise plus spécifiquement à exercer un

contrôle sur les enjeux reliés au développement des massifs boisés et ce, tant à l'intérieur des périmètres d'urbanisation que sur le territoire décrété en zone agricole permanente.

05-174, art. 11 et 12, EV : 21-11-05

3.6.1.2 Les habitats fauniques

L'habitat faunique joue un rôle déterminant dans la survie, le maintien ou le développement d'une population animale. Les espèces fauniques et les habitats qui leur sont essentiels représentent un patrimoine biologique important qu'il importe de conserver dans toute sa richesse et sa diversité.

Plusieurs habitats fauniques d'intérêt sont recensés sur le territoire de la MRC : il s'agit d'aires de concentration du cerf de Virginie. Ces aires ont été répertoriées par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et par le ministère des Loisirs, de la Chasse et de la Pêche. Le tableau 3.6.1.2-A et la carte 3.6.2.2-A présentent ces secteurs.

16-449, art. 57a), EV : 2016-12-19

Tableau 3.6.1.2-A Aires de concentration du cerf de Virginie

16-449, art. 57b), EV : 2016-12-19

Boisé	Municipalité	Superficie (ha)
Boisé de Saint-Charles	La Présentation	320
Boisé de La Présentation	La Présentation	20
Boisé de Saint-Ours	Saint-Bernard-de-Michaudville	260
Boisé de Saint-Bernard	Saint-Bernard-de-Michaudville	1 500
Boisé de Saint-Jude	Saint-Jude	225
Boisé du mont Saint-Hilaire	Sainte-Marie-Madeleine	90
Sainte-Madeleine	Sainte-Marie-Madeleine	200

Source : Ministère de l'Environnement et ministère des Loisirs, de la Chasse et de la Pêche.

Les municipalités où l'on retrouve des aires de concentration du cerf de Virginie doivent introduire dans leurs plans et règlements d'urbanisme les dispositions visant la protection de ces habitats fauniques qui sont contenues au *chapitre 4-Document complémentaire*.

Par ailleurs, les rivières Yamaska et Noire comptent dans leurs eaux de nombreuses espèces de poissons dont près de 35 ont été recensées. Celles-ci se retrouvent principalement dans les zones d'eau calme et relativement profondes et dans quelques secteurs d'eau vive peu profonde qui constituent leur habitat naturel.

Parmi ces espèces de poissons figure le chevalier cuirré, espèce désignée menacée. L'habitat de ce dernier se retrouve dans trois sites sur le territoire de la MRC, localisés dans les municipalités de Saint-Pie, Saint-Hyacinthe et Saint-Hugues (voir carte 3.6.2.2-A). De plus, la protection de l'ensemble des espèces et des habitats de poissons est assurée par la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* dont les dispositions ont été intégrées au *Chapitre 4 – Document complémentaire*.

16-449, art. 57c), EV : 2016-12-19

3.6.1.3 Les espèces floristiques désignées menacées ou vulnérables

La MRC compte sur son territoire des espèces floristiques désignées menacées ou vulnérables ou susceptibles de l'être. Leur préservation et leur protection s'avèrent primordiales pour la conservation et la diversité biologique.

Ces espèces floristiques se rencontrent principalement dans les boisés et les érablières de la MRC, notamment dans la partie nord du mont Rougemont.

L'ail des bois, par exemple, espèce désignée menacée et protégée par règlement, est particulièrement répandu sur le territoire de la MRC. Cette espèce se rencontre surtout dans les érablières de domaine privé et en bordure de certains cours d'eau. Toutefois, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques n'est pas en mesure d'identifier des sites spécifiques et de répertorier les colonies d'ail des bois dans la MRC; cependant, son habitat bénéficie d'une certaine protection en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* qui n'autorise principalement que l'exploitation acéricole.

En outre, l'application de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* permettra d'assurer une certaine protection de l'ail des bois, tout comme la protection d'autres espèces végétales, par la mise en place d'une bande riveraine de protection des cours d'eau.

Lorsque le recensement des espèces floristiques menacées ou vulnérables et de leurs sites présents sur le territoire de la MRC sera mis à jour, la MRC adoptera alors les mesures de protection et de conservation nécessaires au moyen de son *Document complémentaire*.

3.6.1.4 Les bassins de sols organiques

Les sols organiques (terres noires) résultent de différents facteurs qui ont contribué à l'accumulation de matières organiques aux endroits mal drainés. Le territoire de la MRC compte une douzaine de dépôts de sols organiques, dont six concentrations plus importantes. Comme ce type de sol est plutôt rare en région maskoutaine, il a été convenu de lui apporter une attention particulière. Ces bassins sont identifiés de façon schématique sur la carte des grandes affectations du territoire (annexe H).

Le bassin Saint-Pie/Saint-Dominique

Un secteur important du territoire de la MRC, situé aux limites des municipalités de Saint-Hyacinthe, Saint-Dominique et Saint-Pie, est composé de terres organiques: il s'agit du dépôt de sols organiques dénommé Saint-Pie/Saint-Dominique. Ce bassin avait une superficie de 1 729 hectares en 1942, de 935 en 1979, mais ne comptait plus que 830 hectares en 1987.

Compte tenu de la rareté de ce type de sol sur le territoire de la MRC et de sa qualité horticole et maraîchère, la MRC s'est jointe au cours de l'année 1987 à un comité, conjointement avec la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe, la CPTAQ et le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation. Ce comité mixte s'était donné comme objectifs de connaître le potentiel maraîcher de ces terres organiques, de délimiter le périmètre de protection de celles-ci et, finalement, de faire des propositions pour leur mise en valeur. Le comité a déposé son rapport au cours du mois de décembre 1987 et la MRC en a approuvé le contenu lors de la session ordinaire du 10 janvier 1988 (résolution numéro 88-59).

Le dépôt de sols organiques Saint-Pie/Saint-Dominique a une superficie de 830 hectares (usage intensif, dont 60 % est cultivée) répartie sur le territoire de trois municipalités. Comme il est possible de le constater au tableau 3.6.1.4-A, la partie la plus importante du bassin, soit 43 % de la surface totale en sols organiques du dépôt, est située dans les limites de la ville de Saint-Pie. Saint-Hyacinthe en compte 39 % et Saint-Dominique 18 %.

17-477, art. 13, EV : 2017-08-14

Tableau 3.6.1.4-A Superficie du bassin des terres organiques Saint-Pie/Saint-Dominique

16-449, art. 58, EV : 2016-12-19

Municipalité	Superficie (ha)	Répartition
Saint-Pie	354	43 %
Saint-Hyacinthe	321	39 %
Saint-Dominique	155	18 %
Total	830	100 %

Source : Rapport du comité mixte Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe, CPTAQ, MAPAQ, et MRC des Maskoutains, décembre 1987.

Les conclusions du rapport du comité mixte sont à l'effet que le bassin des terres organiques Saint-Pie/Saint-Dominique, constituant la plus importante concentration de terres organiques de la région maskoutaine, a un fort potentiel maraîcher et que cela justifie amplement sa sauvegarde intégrale. Par ailleurs, les membres du comité ont adressé une copie de leur rapport à la CPTAQ afin que cette dernière n'autorise plus le décapage des terres composant le bassin, et facilite éventuellement le morcellement de certaines d'entre elles en vue de leur remembrement pour une exploitation plus efficace.

La mise en valeur du bassin des terres organiques Saint-Pie/Saint-Dominique ne pourra cependant se faire qu'à partir de la volonté des producteurs déjà présents et avec la collaboration étroite de la Commission de protection du territoire agricole, du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, de la MRC des Maskoutains et de chacune des trois municipalités impliquées.

Ainsi, les municipalités concernées par ce bassin doivent identifier dans leur plan d'urbanisme la superficie occupée par les sols organiques. L'ensemble de leur réglementation d'urbanisme devra traduire leur engagement à conserver ces sols en prévision de leur mise en valeur pour des fins horticoles ou maraîchères, et inclure les mesures prévues au *Chapitre 4 – Document complémentaire*.

Les autres bassins de sols organiques

Cinq autres concentrations importantes et potentiellement intéressantes de terres organiques se retrouvent sur le territoire des municipalités de Sainte-Hélène-de-Bagot, Saint-Liboire, Saint-Dominique, La Présentation et Sainte-Marie-Madeleine (annexe H).

Les terres organiques de ces cinq bassins sont parfois boisées, parfois exploitées, quoique cette exploitation n'occasionne pas de perte de superficie importante; leur qualité est réduite en raison du taux de décomposition moindre de la matière organique que l'on y retrouve.

Comme elle l'a fait dans le cas du dépôt des terres organiques du bassin Saint-Pie/Saint-Dominique, la MRC entend, par l'entremise de son plan d'action (Chapitre 5), s'associer éventuellement à la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe, au ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation et à la Commission de protection du territoire agricole du Québec afin de mener une étude ayant pour objet l'examen du potentiel horticole et maraîcher de ces cinq bassins de terres organiques, leur délimitation, les mesures de protection à leur accorder et, le cas échéant, les moyens à prendre pour les mettre en valeur.

En attendant les conclusions de cette étude, ces cinq municipalités concernées ainsi que toutes les municipalités dont le territoire comporte un ou plusieurs bassin(s) de sols organiques doivent identifier dans leur plan d'urbanisme ces dépôts de terres noires. Par ailleurs, elles doivent traduire dans leurs réglementations d'urbanisme leur engagement à conserver ces sols en prévision de leur mise en valeur pour des fins horticoles, et y inclure les dispositions contenues à cet effet au *Chapitre 4 – Document complémentaire*.

3.6.1.5 Les rivières Yamaska et Noire et les autres cours d'eau

La MRC souhaite assurer la protection du milieu naturel des rivières Yamaska et Noire et de ses autres cours d'eau, et elle participe dans ce but à la mise en oeuvre de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* (Décret gouvernemental numéro 468-2005 du 18 mai 2005, relatif à la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (RLRQ, c. Q-2)).

La MRC adhère aux objectifs poursuivis par la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*, c'est-à-dire :

- 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 naturels possibles.

Les rives des cours d'eau font donc l'objet d'une attention particulière en ce qui concerne le contrôle de l'utilisation du sol, de manière à préserver les écosystèmes qu'on y retrouve de même que les dégagements visuels requis pour préserver l'attrait de ces milieux. Pour atteindre cet objectif de préservation de l'équilibre entre le milieu aquatique et le milieu riverain, une bande de protection est donc nécessaire.

Les bandes de protection des rives s'appliquent à l'ensemble des cours d'eau, tel que défini dans la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*.

Les dispositions applicables dans cette bande de protection sont inscrites au *Chapitre 4 – Document complémentaire*; les municipalités locales doivent les reconduire dans leurs plans et règlements d'urbanisme.

07-226, art. 3, EV : 23-01-08

3.6.1.6 Les milieux humides et hydriques

Conformément à la *Loi affirmant le caractère collectif des ressources en eau favorisant une meilleure gouvernance de l'eau et des milieux associés* (chapitre C-26.2), la MRC a adopté son *Plan régional sur les milieux naturels* (PRMN) le 12 juin 2024, lequel a pris effet le 11 juillet 2024.

Afin de favoriser la conservation des milieux humides et hydriques d'intérêt, la MRC entend les identifier et prévoir des moyens compatibles avec la stratégie de conservation de son PRMN lors de la prochaine révision de son Schéma d'aménagement révisé.

Dans le cadre de la levée de la zone de réserve ZR-6 à Saint-Liboire, la MRC considère la présence d'un milieu humide, hydrique et champêtre de niveau d'intérêt 1 dans le secteur visé. Toutefois, la stratégie de conservation du PRMN y privilégie le développement puisque des investissements y ont déjà été consentis à cette fin. Par ailleurs, le milieu humide bénéficie déjà d'une autorisation de remblayage délivrée par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (N/Réf : 7450-16-01-0328800).

En ce qui a trait à la présence de la branche ouest du cours d'eau Laliberté-Lépine, les mesures de protection de la bande riveraine en vigueur s'appliquent.

25-682, art. 4 (Ajout), EV : 2025-08-12

3.6.2 Les territoires d'intérêt historique et archéologique

3.6.2.1 Les noyaux villageois et les secteurs anciens de Saint-Hyacinthe

Les municipalités locales de Saint-Jude, Saint-Hugues, Saint-Pie, Saint-Damase, Saint-Bernard-de-Michaudville, Saint-Louis, Saint-Barnabé-Sud, La Présentation, Sainte-Madeleine, Saint-Marcel-de-Richelieu, Saint-Simon, Saint-Dominique, Sainte-Hélène-de-Bagot et Saint-Liboire doivent veiller à assurer la protection du tissu urbain ancien par la mise en valeur des noyaux villageois; de même, la ville de Saint-Hyacinthe doit mettre en valeur ses secteurs anciens Sainte-Rosalie et Centre-ville.

La délimitation des noyaux villageois et des secteurs anciens de Saint-Hyacinthe et l'identification des éléments de leur mise en valeur ont été assurées par la MRC, dans le cadre d'un protocole d'entente particulière avec le ministère de la Culture et des Communications, lors de l'élaboration de la première version du schéma d'aménagement. Ces périmètres constituent des sites d'intérêt historique et culturel et nécessitent une considération particulière, tel qu'illustré sur les cartes de l'annexe D.

L'identification des noyaux villageois et des secteurs anciens de Saint-Hyacinthe, leur délimitation et les éléments dont il faudra tenir compte dans les plans et la réglementation des municipalités locales sont présentés au *Chapitre 4 – Document complémentaire*. Les municipalités visées devront contrôler et assurer la mise en valeur de leur noyau villageois ou secteur ancien au moyen de leur réglementation d'urbanisme.

Il existe un site historique national classé par le ministère de la Culture et des Communications sur le territoire de la MRC. Il s'agit de l'ensemble paroissial de la municipalité de La Présentation. Cette dernière doit identifier le site dans son plan d'urbanisme et intégrer à sa réglementation d'urbanisme des objectifs visant la conservation des composantes architecturales et des éléments secondaires de l'ensemble paroissial, de même que l'aménagement des espaces de stationnement et la couverture végétale. La municipalité doit également inclure les dispositions relatives à son noyau villageois telles qu'identifiées au *Chapitre 4 – Document complémentaire*.

Il faut également mentionner que le territoire de la MRC compte plusieurs églises considérées comme patrimoine religieux : celles-ci pourraient notamment bénéficier du Programme d'aide à la restauration du patrimoine religieux offert par le ministère de la Culture et des Communications. Une démarche à cet effet est prévue au *Chapitre 5 – Plan d'action*.

3.6.2.2 Les sites d'intérêt archéologique

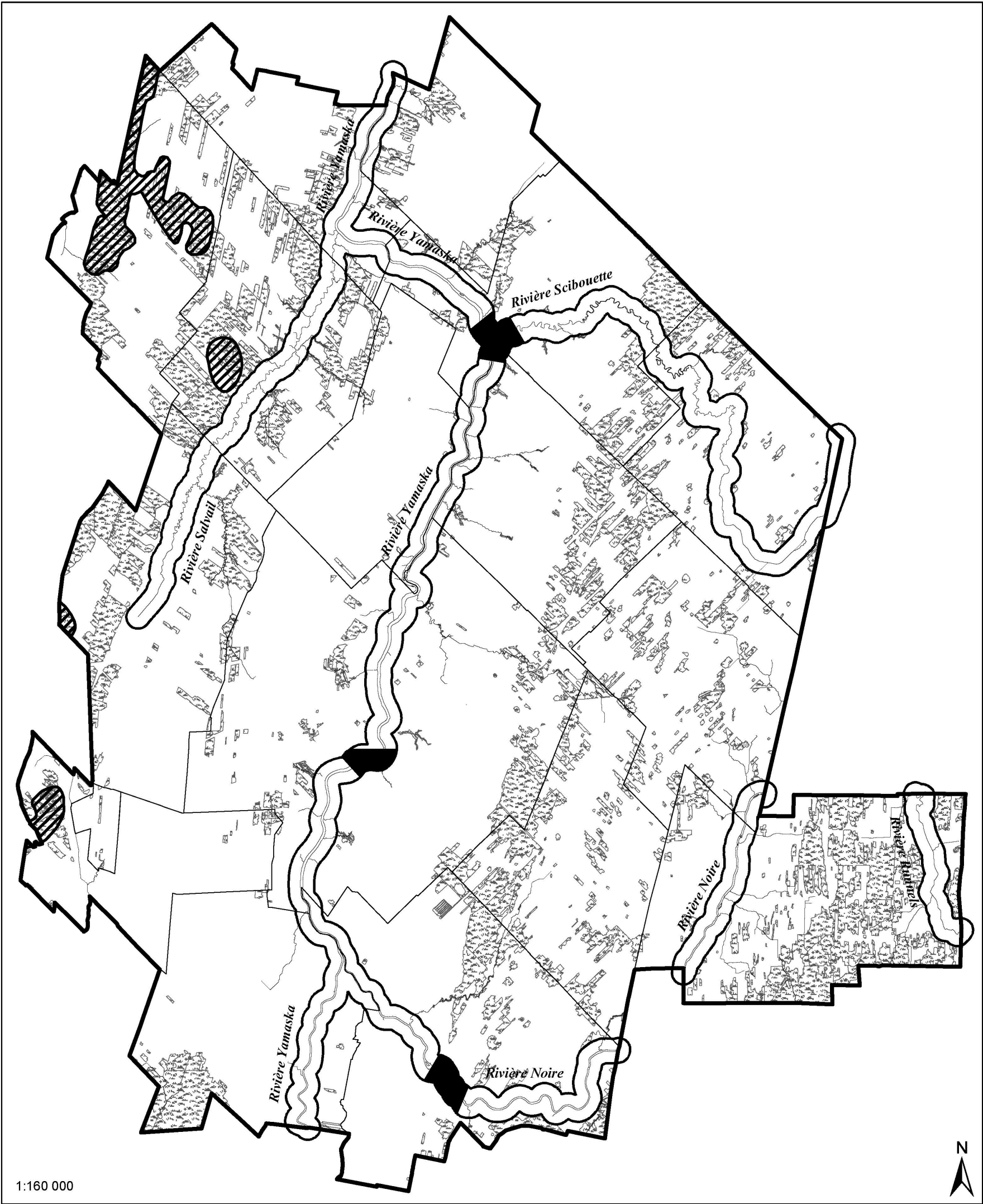
Selon l'inventaire des sites archéologiques du Québec réalisé par le ministère de la Culture et des Communications, il n'existe aucun site archéologique sur le territoire de la MRC des Maskoutains.

Cependant, tel que mentionné au *Chapitre 5 – Plan d'action*, la MRC pourrait réaliser, de concert avec le ministère, une étude de potentiel archéologique le long de la rivière Yamaska. Cette étude permettrait de localiser les principaux éléments d'intérêt archéologique et de les intégrer dans sa réglementation, le cas échéant, comme territoire d'intérêt à conserver et à mettre en valeur.

(suite page suivante)

Carte 3.6.2.2-A Les territoires d'intérêt environnemental et écologique

16-449, art. 60, EV : 2016-12-19



Territoires d'intérêt environnemental

Boisé

Rivière et berge

Territoires d'intérêt écologique

Habitats fauniques

Cerf de Virginie

Chevalier cuivré

Réseau hydrographique

Rivière principale

Rivière

Limites administratives

Limite de MRC

Limite de municipalité

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉVISÉ

Les territoires d'intérêt environnemental et écologique

Carte 3.6.2.2-A

Sources: BCTO, 1:20 000 (2000), Ministère des Ressources naturelles, Gouvernement du Québec.
Document "Cartographie des sites d'intérêt faunique et des sites protégés et riches-systèmes descriptifs des sites d'intérêt faunique",
Ministère de l'environnement et de la faune,
Service de l'aménagement et de l'exploitation de la faune,
Directeurs régionaux de Laval, de Montréal et de la Montérégie (1994),
Gouvernement du Québec.

Conception: Réal Campeau, urbaniste
Réalisation: Caroline Lamontagne, technicienne en géomatique
Vérification: François Lestage, urbaniste
Date: Mai 2003

Système de projection: Transverse Mercator, NAD 1983

3.7 INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT

Selon la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, la MRC doit «décrire et planifier l'organisation du transport terrestre» à l'intérieur de son schéma d'aménagement. Elle doit d'abord «indiquer la nature des infrastructures et des équipements de transport terrestre importants qui existent, ainsi que l'endroit où ils sont situés ».

La loi mentionne également que, «compte tenu du caractère adéquat ou non de ces infrastructures et équipements, de la demande prévisible en matière de transport et de la part anticipée du transport devant être assurée par les divers modes», la MRC doit «indiquer les principales améliorations devant être apportées à ces infrastructures et équipements et indiquer la nature des nouvelles infrastructures ou des nouveaux équipements de transport terrestre importants dont la mise en place est projetée, ainsi que l'endroit approximatif où ils seront situés».

Pour la préparation de cette section du schéma d'aménagement révisé, la MRC s'est inspirée de la méthodologie proposée dans le guide intitulé *Planification des transports et Révision des schémas d'aménagement* préparé par le ministère des Transports du Québec.

3.7.1 Le transport routier

Le réseau de transport routier joue un rôle déterminant dans l'organisation spatiale des activités sur un territoire. Le réseau de transport témoigne à la fois de la forme de développement passée, actuelle et future du territoire de la MRC. La structuration et le développement du sol des municipalités constituantes ont été et demeurent en étroite relation avec la localisation et l'évolution du réseau de transport terrestre.

3.7.1.1 La hiérarchie routière et la classification fonctionnelle

La vocation des routes sous la responsabilité du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports est exprimée à travers la classification fonctionnelle du réseau routier supérieur, qui vise à hiérarchiser les voies de transport terrestre de façon à éviter un mélange de la circulation locale et de transit. Elle tente aussi de reconnaître les effets structurants du transport routier sur l'aménagement du territoire.

De façon générale, le territoire de la MRC est avantageusement desservi par le réseau de transport routier interrégional: il s'agit d'un réseau routier de type polaire, dans lequel la plupart des routes à caractère régional se rencontrent sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe. On y trouve pas moins 1 005,72 kilomètres de route, dont 361,35 km font partie du réseau supérieur (carte 3.7.1.1.6-A). Enfin, l'ensemble des noyaux villageois et des centres urbains et ruraux des municipalités locales est desservi par ce réseau.

16-449, art. 61, EV : 2016-12-19

3.7.1.1.1 Les autoroutes

Les autoroutes ont pour fonction première de relier les grands pôles d'activité comme les grands centres urbains, les aéroports et les ports de catégorie nationale, ainsi que les stations touristiques majeures. Elles privilégient les longs itinéraires et donnent priorité au trafic de transit. Les débits de circulation et la proportion du trafic lourd y sont habituellement les plus élevés. Les chaussées sont séparées et les carrefours à étagement, dénivelés. Enfin, les autoroutes ne permettent pas d'accès direct car elles sont protégées par des servitudes de non-accès.

Tableau 3.7.1.1.1-A Réseau autoroutier

16-449, art. 62, EV : 2016-12-19

Autoroute	Kilométrage	Municipalités desservies
Autoroute 20	91,45	Sainte-Marie-Madeleine, Sainte-Madeleine, La Présentation, Saint-Hyacinthe, Saint-Simon, Saint-Liboire et Sainte-Hélène-de-Bagot
Total	91,45	

Source : Ministère des Transports du Québec, *Inventaire du réseau routier*, 1994.

3.7.1.1.2 Les routes nationales

Ces routes ont les mêmes caractéristiques fonctionnelles que les autoroutes, sauf que les accès y sont généralement permis, en donnant cependant priorité à la circulation. De plus, les voies peuvent y être contiguës et l'on retrouve des carrefours plans (intersections où les axes routiers se croisent à un même niveau; on y trouve soit des arrêts, soit des feux de circulation). Enfin, à l'intérieur des centres urbains, on peut y trouver des feux de circulation.

Tableau 3.7.1.1.2-A Réseau routier national

16-449, art. 63, EV : 2016-12-19

Routes nationales	Kilométrage	Municipalités desservies
Route 116 De l'autoroute 20 à la limite de la MRC de la Vallée-du-Richelieu	43,55 ⁽¹⁾	Saint-Hyacinthe, Saint-Simon, Sainte-Madeleine et Sainte-Marie-Madeleine
Route 116 De l'autoroute 20 à la limite de la MRC d'Acton	8,00	Saint-Liboire
Route 137	34,31	La Présentation, Saint-Hyacinthe et Saint-Dominique
Route 224 De la route 137 à l'autoroute 20	5,54	Saint-Hyacinthe
Total	91,40	

(1) : Dont 7,39 km sous responsabilité municipale.

Source : Ministère des Transports du Québec, *Inventaire du réseau routier*, 1994.

3.7.1.1.3 Les routes régionales

Ces routes donnent accès aux pôles d'activité secondaires tels les centres urbains sous-régionaux, les centres industriels et l'aéroport. De plus, elles canalisent la circulation des voies locales vers l'autoroute et les routes nationales. Les accès riverains sécuritaires y sont permis, en donnant priorité à la circulation.

Tableau 3.7.1.1.3-A Réseau routier régional

16-449, art. 64, EV : 2016-12-19

Routes régionales	Kilométrage	Municipalités desservies
Route 227	5,17	Sainte-Madeleine et Sainte-Marie-Madeleine
Route 235 De la route 137 à la limite de la MRC du Bas-Richelieu	30,88	Saint-Barnabé-Sud, Saint-Hyacinthe, Saint-Jude et Saint-Louis
Route 235 De la route 231 à la limite de la MRC de Rouville	20,44	Saint-Hyacinthe, Saint-Pie
Route 235 Parties de Choquette et Casavant	3,64 ⁽¹⁾	Saint-Hyacinthe
Axe de la route Milton / route d'Upton Entre les limites des MRC d'Acton et de La Haute-Yamaska	8,41	Saint-Valérien-de-Milton
Rang Saint-Georges De l'autoroute 20 à la limite de la MRC d'Acton	11,55	Saint-Liboire et Saint-Simon
Chemins Plamondon et de Service	0,45 0,44	Sainte-Marie-Madeleine
Total	80,98	

(1) : Responsabilité municipale.

Source : Ministère des Transports du Québec, *Inventaire du réseau routier*, 1994.

3.7.1.1.4 Les routes collectrices

La fonction de ces routes consiste à lier, d'une part, les centres ruraux aux agglomérations urbaines et, d'autre part, les quartiers résidentiels entre eux. De plus, elles canalisent la circulation des voies locales vers les routes régionales. Les voies de circulation y sont soit contiguës soit à chaussées séparées (milieu urbain) et on y accorde généralement une importance égale aux accès riverains et à la circulation. Enfin, il importe de souligner que le schéma identifie uniquement les routes collectrices du réseau supérieur.

Tableau 3.7.1.1.4-A Routes collectrices

16-449, art. 65, EV : 2016-12-19

Routes collectrices	Kilométrage	Municipalités
Route 229	3,11	Sainte-Marie-Madeleine
Route 231 De la route 235 à la limite de la MRC de Rouville	16,91 ⁽¹⁾	Saint-Damase et Saint-Hyacinthe
Route 224 De l'autoroute 20 au noyau villageois de Saint-Simon	9,35	Saint-Simon et Saint-Hyacinthe
Route 224 Du noyau villageois de Saint-Hugues à la route 239	7,39	Saint-Hugues
Route 239 De la route 224 à la limite de la MRC du Bas-Richelieu	7,31	Saint-Marcel-de-Richelieu
Chemin Michaudville De la route 235 à la limite de la MRC du Bas-Richelieu	10,42	Saint-Bernard-de-Michaudville et Saint-Jude
Axe routier du 9^e Rang / chemin Martin / chemin Saint-Dominique	11,34	Saint-Dominique et Saint-Valérien-de-Milton
Rang Saint-Édouard De l'autoroute 20 au noyau villageois de Saint-Liboire	5,05	Saint-Liboire
Axe routier du rang du Haut Saint-Amable / rang Bourgchemin Ouest et chemin de la Yamaska	9,32	Saint-Barnabé-Sud et Saint-Hugues
Axe des rangs Saint-Louis et du Cordon De la route 231 à la limite de la MRC de Rouville	5,62	Saint-Damase

Routes collectrices	Kilométrage	Municipalités
Axe du Grand Rang / avenue Castelnau De la route 116 à la limite de la MRC de la Vallée-du-Richelieu	10,89 ⁽²⁾	La Présentation et Saint-Hyacinthe
Rang des Grands-Étangs	5,22	La Présentation
Axe des rues Yamaska / Lesage / de l'Église	3,77	Saint-Hyacinthe
Rue Notre-Dame De l'avenue Saint-François à la route 235	0,82	Saint-Pie
Rue Principale	0,48	Sainte-Hélène-de-Bagot
Axe des chemins Saint-Dominique / Saint-Pie	3,98	Saint-Dominique et Saint-Pie
Chemin du Rapide-Plat Sud	-	Saint-Hyacinthe
Route de Saint-Liboire	-	Saint-Simon
Total	110,98	

(1) : Dont 1,07 km sous responsabilité municipale.

(2) : Dont 1,36 km sous responsabilité municipale.

Source : Ministère des Transports du Québec, *Inventaire du réseau routier*, 1994.

3.7.1.1.5 Les rues ou routes locales

Cette classe de routes a pour fonction de maintenir une liaison entre les centres ruraux et les routes de classes supérieures. Elle privilégie l'accès direct aux différentes fonctions urbaines, à savoir les résidences et les exploitations agricoles en milieu rural, les centres de services municipaux et, enfin, les résidences en milieu urbain. Il s'agit de routes à deux voies contiguës. Les rues locales se retrouvent en milieu urbain alors que les routes locales sont localisées en milieu rural.

3.7.1.1.6 L'identification du réseau routier supérieur

Les municipalités locales identifieront dans leur plan d'urbanisme le passage des routes du réseau supérieur sur leur territoire selon la classification des tableaux 3.7.1.1.1-A, 3.7.1.1.2-A, 3.7.1.1.3-A et 3.7.1.1.4-A. De même, les municipalités incluront dans leur plan d'urbanisme un plan de la hiérarchie des rues locales, incluant les rues ou routes existantes et les rues et routes collectrices locales proposées. Ce plan devra respecter la logique de la classification fonctionnelle du réseau routier pour ce qui est des rues ou routes projetées.

16-449, art. 66, EV : 2016-12-19

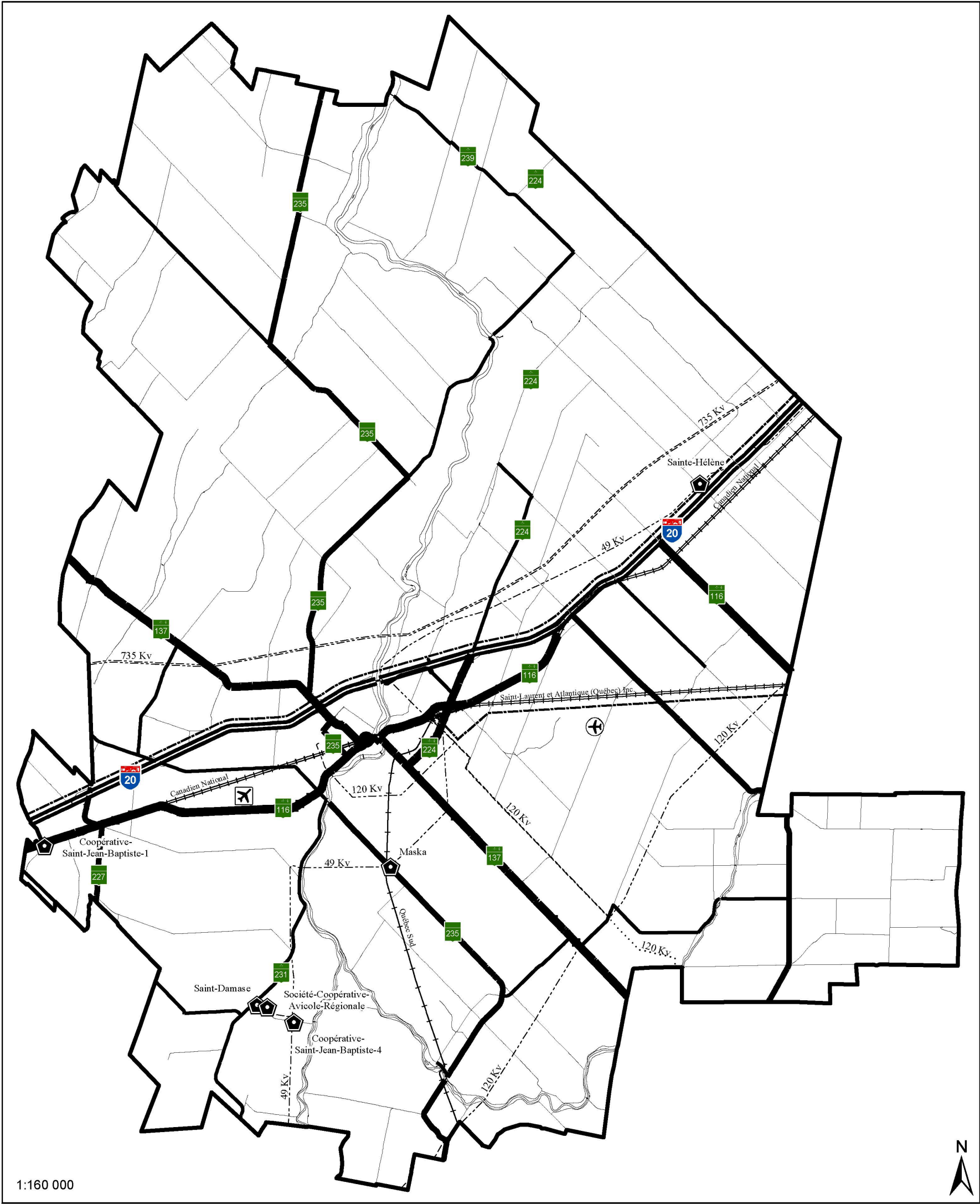
Par ailleurs, la MRC des Maskoutains est d'avis que les trois tronçons suivants devraient être ajoutés à la classification du réseau collecteur :

- Le troisième rang, de la route 224 dans la municipalité de Saint-Hugues jusqu'à l'autoroute 20 dans la municipalité de Sainte-Hélène-de-Bagot.
- L'axe des chemins Roxton, de Grande Ligne et du 8^e rang à Saint-Valérien-de-Milton.
- La partie de la route 224-239 (rang Sainte-Julie) à Saint-Marcel-de-Richelieu.

Dans cette optique, une démarche pour entreprendre la révision de la classification actuelle du réseau routier supérieur de la MRC des Maskoutains, de concert avec les représentants du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports est prévue dans le plan d'action.

Carte 3.7.1.1.6-A Les infrastructures et les services de transport existants – Territoire de la MRC

16-449, art. 67, EV : 2016-12-19



1:160 000



Réseau routier

- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice
- Route locale

Réseau ferroviaire

- Liaison continentale
- Liaison régionale
- Cour de triage

Réseaux de transport d'énergie existants

- Ligne de transport d'énergie hydroélectrique
- Poste d'énergie hydroélectrique
- Gazoduc

Réseaux de transport d'énergie projetés

- Ligne de transport d'énergie hydroélectrique

Équipement de transport aérien

- Aéroport commercial
- Aérodrome (planeurs)

Limites administratives

- Limite de MRC



SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉVISÉ

Les infrastructures et les services existants
et projetés de transport - Territoire de la MRC

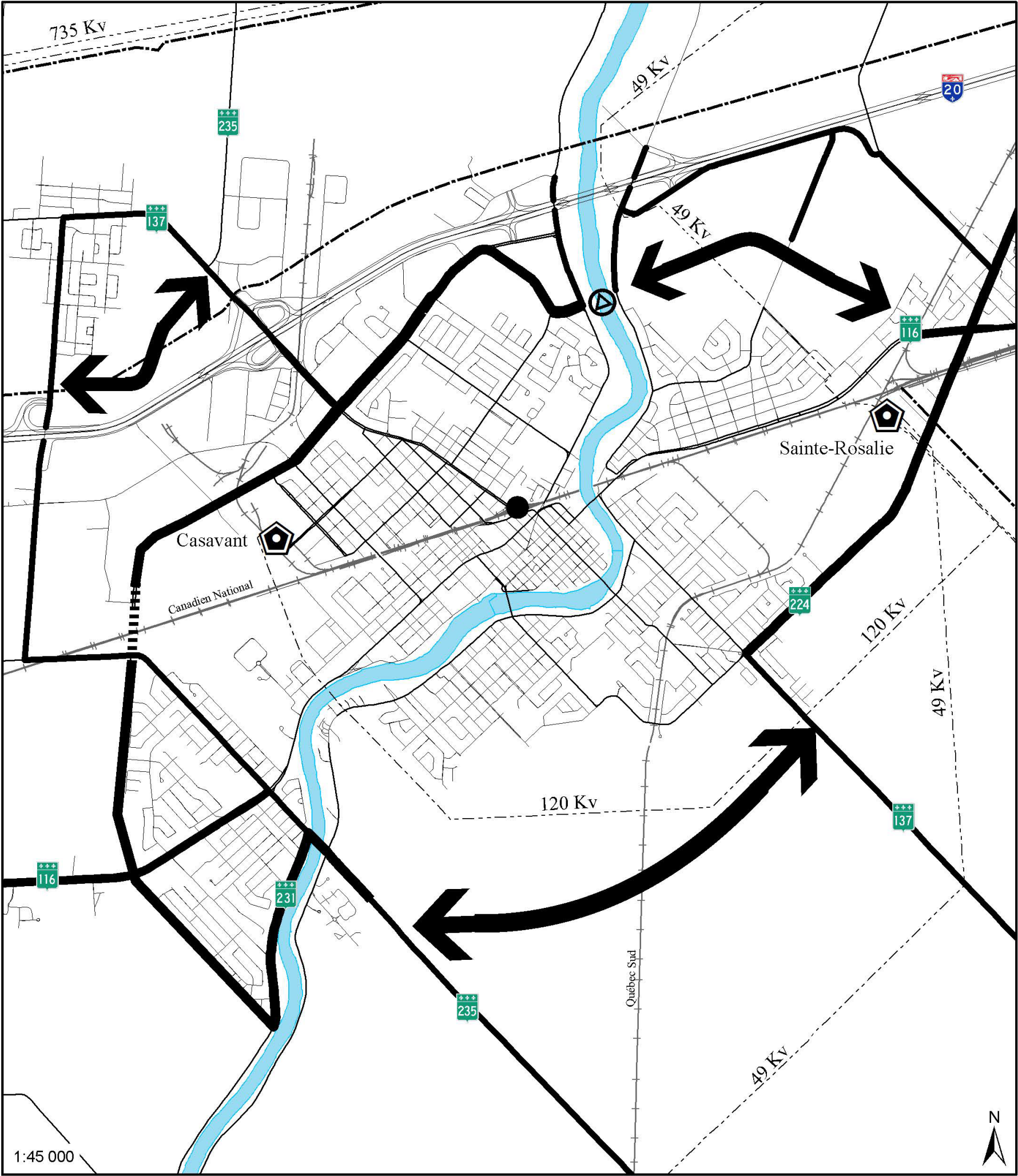
Carte 3.7.1.1.6-A

Sources : BDTQ, 1:20 000 (2000),
Ministère des Ressources naturelles, Gouvernement du Québec;
Hydro-Québec (2002).
Système de projection : Transverse Mercator, NAD 1983.

Conception : Réal Campeau, urbaniste
Réalisation : Caroline Lamontagne, technicienne en géomatique
Vérification : François Lestage, urbaniste
Date : Mai 2003

Carte 3.7.1.1.6-B Les infrastructures existantes et projetées de transport – Ville de Saint-Hyacinthe

16-449, art. 67, EV : 2016-12-19



Réseau routier existant	Réseaux existants de voies ferrées
Autoroute	Liaison
Route, pont	Cour de triage
Rue, bretelle	
Voie de contournement	Réseaux de transport d'énergie
Voie d'accès	Ligne de transport d'énergie hydroélectrique
Réseau routier projeté	Poste d'énergie hydroélectrique
Voie de contournement	Gazoduc
Pont	
Voie de contournement	

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉVISÉ

Les infrastructures et les services existants et projetés de transport - Ville de Saint-Hyacinthe

Carte 3.7.1.1.6-B

Source(s) : BDOT, 1:20 000 (2000),
Ministère des Ressources naturelles, Gouvernement du Québec;
Hydro-Québec (2002).
Système de projection : Transverse Mercator, NAD 1983.

Conception: Réal Campeau, urbaniste
Réalisation: Matteo Giusti, géomaticien
Date: Novembre 2014

3.7.1.2 Les projets d'intervention du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

Cette section vise à présenter les projets déjà identifiés par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports sur le réseau routier supérieur pour les prochaines années. Toutefois, il importe de spécifier que ces projets ne constituent pas un engagement du ministère. En effet, la programmation quinquennale est révisée régulièrement en fonction des besoins d'intervention identifiés, des résultats des études réalisées et des contraintes budgétaires du ministère.

Tableau 3.7.1.2-A Projets d'intervention du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

16-449, art. 69, EV : 2016-12-19

Les améliorations du réseau			
Infrastructure	Municipalité	Description de l'intervention	Longueur
Route 224	Saint-Hyacinthe	Élargissement de la chaussée Construction du drainage	1 km
Route 116	Saint-Hyacinthe	Reconstruction de ponceaux	-
Route 231	Saint-Hyacinthe	Installation de glissières Élargissement d'accotements Stabilisation de talus	1,2 km
Route 116	Saint-Hyacinthe	Construction de voies de virage Reconstruction de la bande centrale Modification de l'éclairage	1,5 km
Route 224	Saint-Hyacinthe	Élargissement de la chaussée	0,9 km
Route 235	Saint-Hyacinthe	Reconstruction du profil rural	4,5 km
Route 224	Saint-Hyacinthe	Réaménagement géométrique d'intersection Reconstruction du profil urbain	0,9 km
Route 235	Saint-Jude	Reconstruction du profil urbain Réfection de l'égout pluvial	1,4 km
Intersection des routes 224 et 238	Saint-Marcel-de-Richelieu	Réaménagement géométrique de l'intersection	-

La conservation des chaussées			
Infrastructure	Municipalité	Description de l'intervention	Longueur
Autoroute 20, directions Est et Ouest	La Présentation	Correction et couche d'usure	22,9 km
Rang des Grands-Étangs	La Présentation	Correction et couche d'usure	4,8 km
Rang du Haut-Saint-Amable	Saint-Barnabé-Sud	Correction et couche d'usure	4,4 km
Route 235	Saint-Barnabé-Sud	Correction et revêtement de surface	7,5 km
Route Michaudville	Saint-Bernard-de-Michaudville	Correction et couche d'usure	3,2 km
Route 231	Saint-Damase	Correction et revêtement de surface	2,7 km
Route 137	Saint-Dominique	Correction et revêtement de surface	6,7 km

La conservation des chaussées			
Infrastructure	Municipalité	Description de l'intervention	Longueur
9 ^e Rang	Saint-Dominique	Correction et couche d'usure	2,4 km
Autoroute 20, direction Ouest	Sainte-Hélène-de-Bagot	Renforcement et couche d'usure	11,7 km
Route 227, Chemin Plamondon, Montée du 4 ^e Rang	Sainte-Madeleine	Correction et revêtement de surface	1,9 km
Route 224	Saint-Hugues	Correction et couche d'usure	3,5 km
Route 137	Saint-Hyacinthe	Revêtement de surface et pavage d'accotement	5,5 km
Route 116 Route 137	Saint-Hyacinthe	Revêtement de surface	2,7 km
Rapide-Plat Sud Rue Lesage	Saint-Hyacinthe	Correction et couche d'usure	2,4 km
Rue de l'Église	Saint-Hyacinthe	Correction et revêtement de surface	0,9 km
Route 137	Saint-Hyacinthe	Couche d'usure	2 km
Route 224	Saint-Hyacinthe	Correction et couche d'usure	3,3 km
Route 235	Saint-Jude	Correction et couche d'usure	5,4 km
Rang Saint-Georges	Saint-Liboire	Correction et couche d'usure	8 km
Route 116	Saint-Liboire	Correction et revêtement de surface	9,7 km
Route 235	Saint-Louis	Correction et couche d'usure	6,4 km
Autoroute 20, direction Est	Saint-Simon	Renforcement et revêtement de surface	15,3 km
Autoroute 20, direction Ouest	Saint-Simon	Revêtement de surface	7,4 km
Route 116	Saint-Simon	Correction, revêtement de surface et pavage des accotements	1,6 km
Chemin Saint-Dominique	Saint-Valérien-de-Milton	Renforcement, correction et couche d'usure	7,3 km

La conservation des structures		
Infrastructure	Municipalité	Description de l'intervention
Chemin Grand-Rang au-dessus de l'autoroute 20	La Présentation	Réfection d'éléments de tablier Réparation d'éléments de fondation et d'appareils d'appui
Chemin Grand-Rang au dessus de la rivière des Hurons	La Présentation	Reconstruction
Rang Saint-Augustin au-dessus de l'autoroute 20	Sainte-Hélène-de-Bagot	Réparation d'éléments de fondation et de joints de dilatation Réfection des remblais d'approche
Route 227 au-dessus de la décharge des Quinze	Sainte-Marie-Madeleine	Réfection des garde-fous et des glissières Réparation d'éléments du tablier
Route 224 au-dessus du ruisseau Marie-Anne	Saint-Hyacinthe	Reconstruction
Route 224 au-dessus du ruisseau Ferré	Saint-Hyacinthe	Reconstruction

La conservation des structures		
Infrastructure	Municipalité	Description de l'intervention
Rue Pinard au-dessus de l'autoroute 20	Saint-Hyacinthe	Réfection de systèmes structuraux et d'éléments de tablier Réparation de joints de dilatation
Rue Girouard au-dessus de l'autoroute 20	Saint-Hyacinthe	Réparation d'éléments de fondation et d'appareils d'appui Réfection des remblais d'approche
Route 235 au-dessus de la rivière Salvail	Saint-Jude	Réparation des systèmes structuraux et d'éléments de fondation
Route 239 au-dessus de la rivière Yamaska	Saint-Marcel-de-Richelieu et Saint-Aimé	Réparation d'éléments de tablier, d'éléments de fondation et de joints de dilatation
Route 224 au-dessus du ruisseau Vanda	Saint-Simon	Reconstruction
Autoroute 20 au-dessus de la route 116	Saint-Simon	Réfection d'éléments de tablier, de garde-fous/glissières Réparation d'éléments de tablier
Autoroute 20 au-dessus du rang Saint-Édouard	Saint-Simon	Réfection d'éléments de tablier, de garde-fous/glissières Réparation d'éléments de tablier
Chemin Saint-Dominique	Saint-Valérien-de-Milton	Reconstruction

Le développement du réseau		
Infrastructure	Municipalité	Description de l'intervention
Autoroute 20	Saint-Hyacinthe	Construction de bretelles d'échangeur

Source : Ministère des Transports, *Interventions prévues sur le réseau supérieur, MRC des Maskoutains*, novembre 2002.

3.7.1.3 L'analyse de la situation actuelle et des éléments problématiques

L'analyse de la situation actuelle sur les réseaux de transport terrestre nécessite l'identification des grands pôles d'activité qui attirent un bon nombre de déplacements des personnes et des marchandises sur le territoire de la MRC des Maskoutains. Il s'agit de deux catégories de pôles : ceux qui sont localisés sur le territoire de la MRC et ceux qui sont à l'extérieur.

En ce qui concerne les pôles d'activité internes, il importe d'identifier les deux grands pôles de services situés à Saint-Hyacinthe, soit le centre-ville et le pôle commercial régional. De même, les parcs industriels régionaux attirent des déplacements en nombre considérable, notamment en ce qui concerne le transport des travailleurs (aux heures de pointe) et des marchandises. En ce sens, il importe de considérer les quatre parcs industriels de la ville de Saint-Hyacinthe, le parc industriel de Saint-Pie, ainsi que les zones industrielles des municipalités de Saint-Damase, Saint-Simon et Saint-Valérien-de-Milton, qui possèdent tous une concentration non négligeable d'entreprises. [16-449, art. 70, EV : 2016-12-19]

3.7.1.3.1 Le portrait général des déplacements

De façon générale, les déplacements les plus importants sont effectués dans l'axe est-ouest par l'entremise de l'autoroute 20 et de la route nationale 116. Sur l'autoroute 20 à la hauteur de la sortie 130 (centre-ville de Saint-Hyacinthe), le ministère des Transports évalue, en 1998, le DJMA à 45 000 véhicules, alors que sur la route 116 entre Sainte-Madeleine et Saint-Hyacinthe, le débit de circulation (DJMA) est estimé à 9 700 véhicules/jour.

Au troisième rang des routes les plus achalandées on retrouve, dans l'axe nord-sud, le tronçon de la route 137 entre Saint-Hyacinthe et Saint-Dominique (de l'intersection de la route 224 au milieu urbanisé de Saint-Dominique), avec un DJMA de 9 400 véhicules.

La carte 3.7.1.3.1-A illustre le DJMA pour l'ensemble du réseau routier supérieur sur le territoire de la MRC des Maskoutains. 16-449, art. 71, EV : 2016-12-19

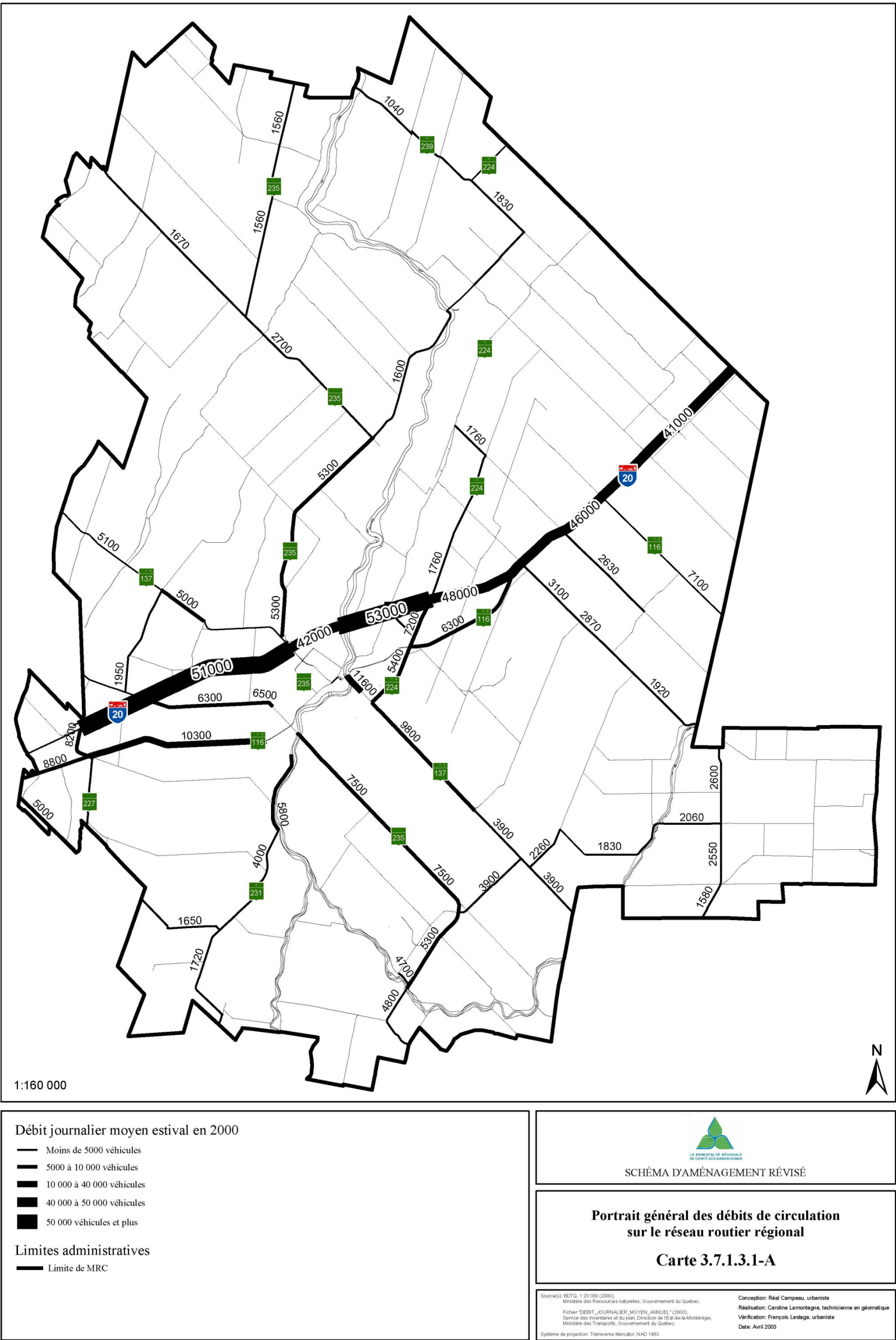
Puisque la plupart des routes convergent vers Saint-Hyacinthe, on retrouve un important mélange de circulation de transit et de destination sur les routes d'importance traversant le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe. À ce sujet, la carte 3.7.1.3.1-A démontre que l'intersection des routes 116 et 137 (intersections des rues Dessaulles et Laframboise) sur le territoire de la ville possède un DJMA de 9 000 véhicules. 16-449, art. 72, EV : 2016-12-19

Par ailleurs, la proportion de camions empruntant ce réseau routier varie énormément en fonction des localisations industrielles. Les diverses sources d'information (de 1992) indiquent toutefois la présence d'une forte proportion (10 % et plus) de camions sur les tronçons de route suivants:

- la rue Dessaulles (route 116) à Saint-Hyacinthe, entre les rues Girouard et Bourdages: de 9,0 à 12,0% de camions à l'heure de pointe;
- le boulevard Laframboise (route 137), entre l'autoroute 20 et le boulevard Casavant: plus de 30,0% de camions en direction sud aux heures de pointe;
- la route 137, entre Saint-Dominique et la rue des Cascades: de 9,0% et 14,9% de camions;
- la route 224, entre le rang Saint-Édouard et le noyau villageois de Saint-Simon: de 20,0 à 26,2% de camions (DJMA);
- la route 231, de Castelneau au village de Saint-Damase: 12,0 à 14,9% de camions dans les deux directions aux heures de pointe;
- l'axe des routes du rang Saint-Georges et de la route d'Upton: 19 à 20% de camions dans les deux directions (DJMA);
- les routes locales suivantes, avec plus de 20% de camions (DJMA) chacune:
 - le rang d'Argenteuil à Sainte-Marie-Madeleine et Saint-Damase;
 - la route 224 entre Saint-Simon et Saint-Hugues;
 - le 4^e rang à Saint-Hyacinthe (secteur Sainte-Rosalie);
 - le rang Salvail Nord à Saint-Jude (partie sud).

Carte 3.7.1.3.1-A Portrait général des débits de circulation sur le réseau routier régional

16-449, art. 73, EV : 2016-12-19



Pour ce qui est de la prévision des déplacements, l'examen des tendances indique une augmentation générale dans les prochaines années de la demande pour le mode automobile. L'analyse des débits journaliers moyens sur les grands axes de déplacements pour les années 1986, 1988 et 1992 vient confirmer ce constat (tableau 3.7.1.3.1-A). En effet, la presque totalité des routes régionales convergeant vers Saint-Hyacinthe montrent une augmentation du débit journalier moyen annuel de véhicules. 16-449, art. 74, EV : 2016-12-19

Tableau 3.7.1.3.1-A Évolution des déplacements sur le réseau routier régional convergeant vers le pôle central de Saint-Hyacinthe

16-449, art. 75, EV : 2016-12-19

Sections de route	Variation (1986-88)	Variation (1988-92)
Autoroute 20, de Sainte-Hélène à la route 116	+24,0%	+15,9%
Autoroute 20, entre deux parties de la route 116	+10,8%	+13,5%
Autoroute 20, de l'échangeur 133 à la limite ouest	+3,9%	+10,9%
Route nationale 116, de la limite ouest à Saint-Hyacinthe	+10,2%	+5,3%
Route nationale 116, de la route 224 à l'autoroute 20	+0,1%	+6,8%
Route nationale 116, de l'autoroute 20 à la limite est	+11,0%	+14,4%
Route nationale 137, de Saint-Hyacinthe vers la limite sud	+2,2%	+8,3%
Route nationale 137, de Saint-Hyacinthe à la limite ouest	+5,6%	-20,4%
Route nationale 224, de Saint-Hyacinthe à Sainte-Rosalie	N.D.	N.D.
Route collectrice 224, de Saint-Hyacinthe (secteur Sainte-Rosalie) à Saint-Simon	+3,7%	+33,6%
Route régionale 235, de Saint-Hyacinthe vers la limite sud	+5,6%	n/d
Route régionale 235, de Saint-Hyacinthe vers limite nord	+4,4%	+23,4%
Route collectrice 231, de Saint-Hyacinthe vers la limite sud	+5,4%	+23,8%

Source: Ministère des Transports du Québec, 1987, 1992 et 1994.

3.7.1.3.2 La congestion routière sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe

On distingue certains points de congestion sur le réseau routier de la ville de Saint-Hyacinthe aux heures de pointe. Ce constat résulte de la configuration de type polaire du réseau routier de transit qui traverse un milieu fortement urbanisé, et aussi de l'absence de voie de contournement au sud de ce territoire. Ainsi, le profil de ces routes est souvent inadéquat, puisque l'on retrouve de nombreux goulots d'étranglement engendrés, entre autres, par la capacité limitée des ponts enjambant la rivière Yamaska et par le rétrécissement des chaussées. De plus, une très forte proportion de circulation locale aux heures de pointe génère des points de congestion à certains endroits (voir la carte 3.7.1.3.2-A).

16-449, art. 76a), EV : 2016-12-19

En effet, une étude de comptage réalisée en 1986 par les consultants TRAFIX révèle que ces points de congestion y étaient déjà apparents aux heures de pointe du soir aux endroits suivants :

- en amont du pont Bouchard sur la route 116 / 137: on y observe des files d'attente sur l'avenue Brodeur jusqu'à l'intersection de la rue Girouard en amont;
- sur la route 137, l'intersection rues Sicotte et Sainte-Anne (pont du CN) est un lieu de congestion dans les deux directions (nord et sud), ce qui perturbe la circulation du réseau routier en général dans ce secteur;
- sur la route 137 (boulevard Laframboise), entre l'autoroute 20 et le boulevard Casavant;
- sur le pont de Douville en direction sud-ouest (route 235): la congestion atteint l'intersection de la route 231;

- sur la route 116, entre le boulevard Choquette et la rue Brodeur, en raison de la présence des nombreux feux de circulation.

La fonctionnalité du réseau routier de transit devrait donc être augmentée de façon à permettre une traversée efficace de l'agglomération urbaine de Saint-Hyacinthe.

Dans le but de régler les problèmes de congestion routière sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe, les solutions réactives concernant le maintien de la circulation de transit à l'intérieur du noyau urbain (réaménagement de la voie de transit : élimination des points de conflit) s'avèrent insuffisantes en raison de l'ampleur des problèmes et de la distance des parcours.

Il devient donc pertinent d'envisager l'implantation d'une voie de contournement de façon à ce que la circulation de transit traverse efficacement l'agglomération de Saint-Hyacinthe. Pour demeurer fonctionnelle et sécuritaire, il faut également envisager de régir les accès à cette voie. Si l'aménagement de celle-ci se fait sans prévoir une telle servitude, de nouvelles activités urbaines s'y planteront, créant de nouveaux points de conflit et affectant le développement urbain du centre de l'agglomération. Ce processus d'urbanisation en périphérie diminuerait à nouveau la fonctionnalité et la sécurité de cette nouvelle voie.

Tout comme le premier schéma d'aménagement, en 1988, le présent schéma révisé favorise une voie de contournement à réaliser au pourtour du milieu urbanisé de Saint-Hyacinthe (voir la carte 3.2.2-A). 16-449, art. 76b), EV : 2016-12-19

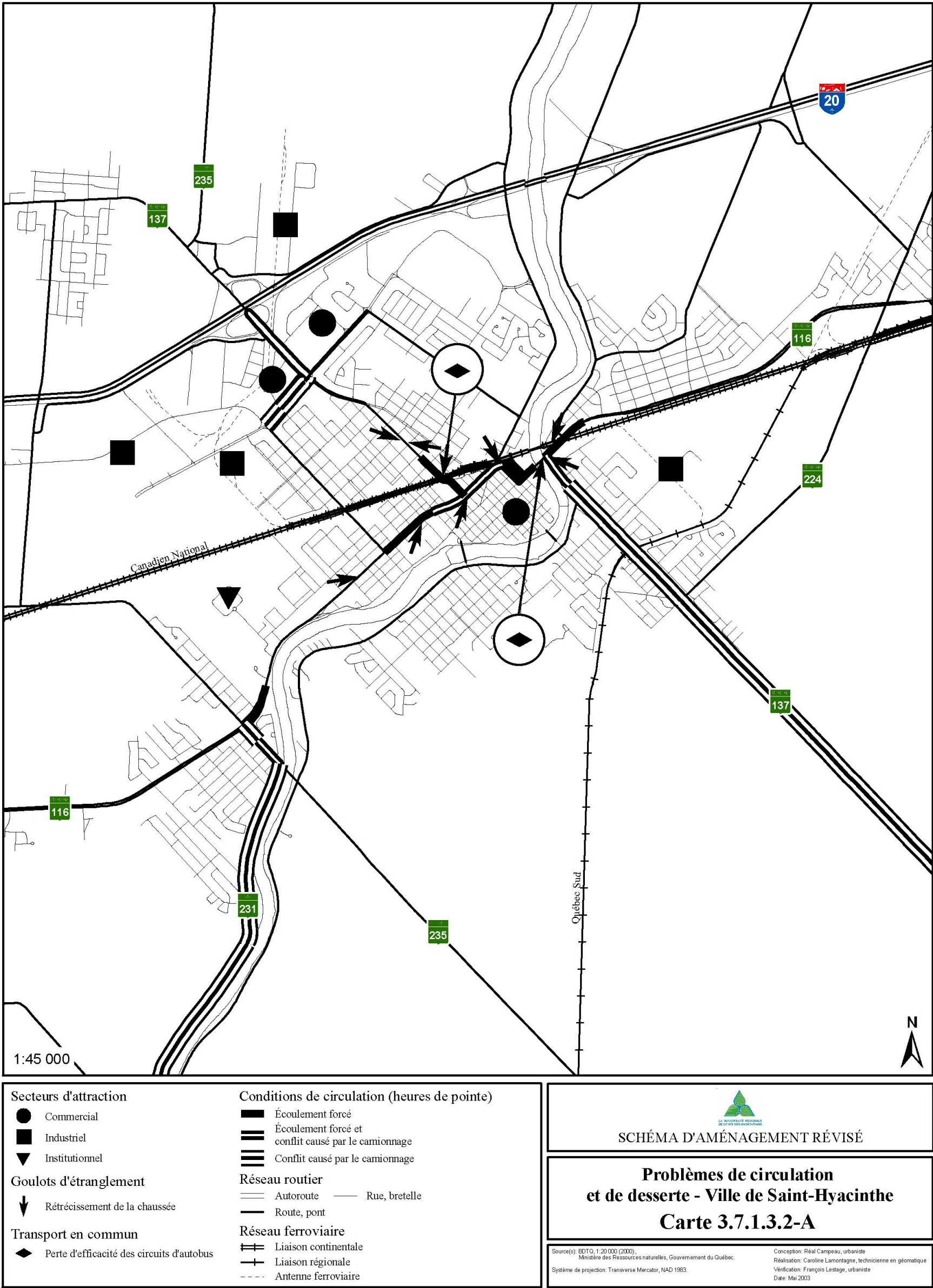
Par ailleurs, il apparaît également pertinent de régulariser la dimension des accès sur l'ensemble de ces routes de transit. En effet, un programme de subvention du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports pourrait être envisagé pour indemniser les propriétaires riverains désirant se conformer aux normes provinciales sur la dimension des accès.

À partir de cette analyse, la MRC propose :

- un projet de voie de contournement;
- un projet à court terme de régularisation de la dimension des accès des développements existants le long des routes du réseau supérieur, par l'entremise d'un programme d'indemnisation aux propriétaires riverains.

Carte 3.7.1.3.2-A Problèmes de circulation et de desserte – Ville de Saint-Hyacinthe

16-449, art. 76c), EV : 2016-12-19



3.7.1.3.3 Les problèmes de desserte de certains pôles d'activité avec l'autoroute 20

On retrouve une forte proportion de véhicules lourds de part et d'autre de l'échangeur Laframboise (sortie 130 de l'autoroute 20). Cette circulation est générée par la présence de parcs industriels à proximité, ainsi que par la desserte commerciale de la ville de Saint-Hyacinthe et des parcs industriels d'importance au sud du territoire : le parc Olivier-Chalifoux à Saint-Hyacinthe et ceux de Saint-Pie, Saint-Damase et Saint-Valérien-de-Milton. Cette forte proportion de camions sur une route à débit relativement élevé (750 véhicules/heure à l'heure de pointe) se traduit par des conflits entre ce type de véhicules et les autres usagers de la route.

16-449, art. 77, EV : 2016-12-19

3.7.1.3.4 Le réseau de camionnage

La localisation dispersée des emplacements industriels sur le territoire de la MRC implique une circulation de camionnage éparpillée. Les camions empruntent souvent le réseau routier local afin de diminuer le temps de transport. Toutefois, ces routes sont inadéquates en matière de configuration, de fondation et de capacité portante pour recevoir ce type de circulation. De plus, le *Code de la sécurité routière* permet aux municipalités de réglementer les itinéraires de camions circulant sur les routes locales de leur territoire. Sur cette question, la MRC entend jouer un rôle de coordination et de concertation (auprès notamment des instances concernées) et d'encadrement auprès des municipalités, de façon à canaliser le parcours des camions sur les routes les plus adéquates pour recevoir ce type de circulation; cela permettrait d'assurer une desserte à l'ensemble des centres urbains et ruraux, tout en tenant compte de la problématique entourant le transport des produits agricoles et des intrants. Cette démarche est prévue dans le plan d'action.

La MRC a déjà entrepris, en collaboration avec les municipalités concernées, l'élaboration d'un réseau de camionnage sur les routes locales de son territoire (voir carte 3.7.1.3.5-A). Le Conseil entend poursuivre cette démarche en misant sur la proposition d'aménagement suivante :

16-449, art. 78, EV : 2016-12-19

- Création de groupes de travail avec les municipalités locales en vue de coordonner la classification du réseau local de camionnage.

3.7.1.3.5 La sécurité routière

Une étude de localisation des sites routiers dangereux visant à identifier les priorités d'intervention a été réalisée par le Département de santé communautaire (DSC) Honoré-Mercier pour la période comprise entre 1984 et 1987. Deux types d'identification ont été établis, à savoir les intersections ou tronçons dangereux et le degré de dangerosité des routes. Dans ce dernier cas, il faut souligner que les routes 116 et 233 présentent les risques les plus élevés d'accidents sur le territoire de la MRC. Selon cette étude publiée par le DSC Honoré-Mercier :

- la route 116 détient le 6e taux de dangerosité du DSC Honoré-Mercier, résultat imputable au nombre élevé d'accès commerciaux en milieu urbain et péri-urbain, ainsi qu'à la configuration de la route: courbes avec de faibles dévers à Sainte-Madeleine, et intersection avec la rue Girouard (au pont ferroviaire) à Saint-Hyacinthe;
- la route 233 détient le taux de dangerosité le plus élevé du territoire régional en raison notamment de sa géométrie particulière (courbes dangereuse sans glissières de sécurité, fossés creux et absence d'accotement).

Pour ce qui est des sites dangereux (haute fréquence d'accidents), on en dénombre deux sur le territoire, à savoir:

- sur la route 224, le tronçon entre le chemin Raccourci et la courbe à Sainte-Rosalie (courbe avec peu d'accotement et intersection à 45 degrés avec voie ferrée);
- sur l'autoroute 20, le tronçon entre le pont de la rivière des Hurons et la sortie 120 à Sainte-Marie-Madeleine (glissières inadéquates du pont, etc.).

Depuis la parution du rapport du DSC Honoré-Mercier, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) a corrigé plusieurs sites dangereux et entend poursuivre ses actions en ce sens au cours des prochaines années. En outre, dans le cadre des activités d'exploitation et d'entretien du réseau routier, le MTMDET installe la signalisation de danger aux endroits requis et effectue des inspections régulières afin de s'assurer que la signalisation est toujours présente.

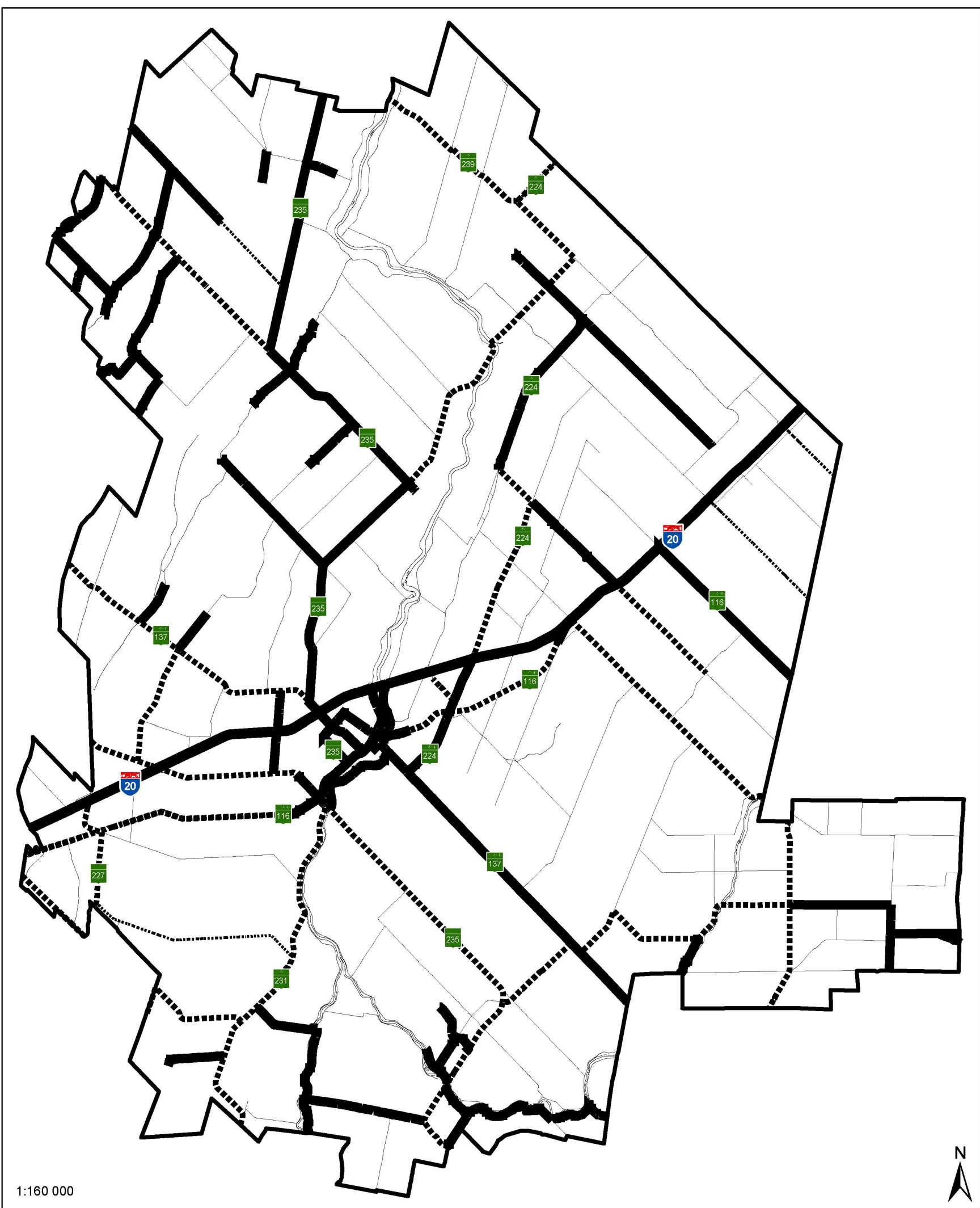
Dans l'objectif de diminuer le risque d'accidents des usagers de la route, la MRC devra faire une mise à jour des sites identifiés comme dangereux par le DSC Honoré-Mercier et de ceux ayant été corrigés depuis par le ministère, afin d'avoir un diagnostic reflétant la situation actuelle qui permettra d'apporter les mesures de correction nécessaires aux endroits appropriés.

Afin d'améliorer la sécurité routière sur son territoire, la MRC propose :

- À court terme, de régir la vitesse des véhicules aux sites considérés comme dangereux;
- À long terme, le réaménagement des sites considérés comme dangereux.

Carte 3.7.1.3.5-A Réseau de camionnage

16-449, art. 79, EV : 2016-12-19



1:160 000

Classification du réseau de camionnage

- Route de transit
- Route restreinte
- Route en négociation

Réseau routier

- Route, pont

Limites administratives

- Limite de MRC



SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉVISÉ

Réseau de camionnage
(2000)
Carte 3.7.1.3.5-A

Sources: BDTQ, 1:20 000 (2000);
Ministère des Ressources naturelles, Gouvernement du Québec;
Fichier "RESEAU_DE_CAMIONNAGE_MONTEREGIE_EST" (2000);
Service des Inventaires et du plan, Direction de l'Est-de-la-Montérégie,
Ministère des Transports, Gouvernement du Québec;
Système de projection: Transverse-Mercator 1190 1983

Conception: Réal Campeau, urbaniste
Réalisation: Caroline Lamontagne, technicienne en géomatique
Vérification: François Lestage, urbaniste
Date: Avril 2003

3.7.1.3.6 L'état des chaussées

Les municipalités locales ont transmis, en 1995, leur propre inventaire de l'état du réseau routier supérieur de la MRC. Le tableau 3.7.1.3.6-A identifie des tronçons de route dont la détérioration de la chaussée s'avère critique selon les municipalités concernées. Il est à noter que des interventions sont déjà prévues par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports pour certains de ces tronçons de routes (comme indiqué plus haut dans le tableau 3.7.1.2-A).

[16-449, art. 80 a) et 80 b), EV : 2016-12-19]

Tableau 3.7.1.3.6-A Identification, par municipalité, de tronçons routiers du réseau supérieur dont la chaussée est détériorée

[16-449, art. 80c), EV : 2016-12-19]

Tronçons de route	Justifications	Municipalités
Route 235	- circulation de camions - sécurité des usagers	Saint-Hyacinthe, secteur Notre-Dame-de-Saint-Hyacinthe
Rang Michaudville	- sécurité des usagers	Saint-Bernard-de-Michaudville
Pont de la route 137 (ruisseau la Senelle)	- sécurité des usagers	Saint-Dominique
Route 227	- sécurité des usagers	Sainte-Madeleine
Route 116 (entre la route 224 et l'autoroute 20)	- affaissement du pavage	Saint-Hyacinthe, secteur Sainte-Rosalie
Rue de l'Église	- affaissement du pavage - réfection des infrastructures - élargissement de la rue - amélioration de la traverse de chemin de fer	Saint-Hyacinthe, secteur Sainte-Rosalie
Route 224	- sécurité des usagers (largeur restreinte)	Saint-Hyacinthe, secteurs Sainte-Rosalie et Saint-Hyacinthe-le-Confesseur
Route 231 rue Frontenac	- circulation de camions	Saint-Hyacinthe
Route 137 (entre la route 224 et la partie refaite de Saint-Dominique)	- affaissement du pavage au centre et en bordure - absence d'accotement sécuritaire - circulation de camions et tracteurs de ferme - sécurité des usagers	Saint-Dominique, Saint-Hyacinthe, secteur Saint-Hyacinthe-le-Confesseur
Chemin Saint-Dominique (entre le Chemin de l'École et le village / Chemin d'Upton)	- circulation de camions - sécurité des usagers	Saint-Valérien-de-Milton
Route 239 (en partie)	- circulation de camions - sécurité des usagers	Saint-Marcel-de-Richelieu

Source : Municipalités locales, 1995.

En conséquence, le Conseil de la MRC entend préserver et améliorer la fondation des routes de façon à rendre fonctionnel et sécuritaire le réseau routier de transit, et ce, en privilégiant les interventions les plus urgentes.

Les municipalités locales doivent identifier dans leur plan d'urbanisme les tronçons de routes ou les ponts détériorés du réseau routier supérieur, tel que décrit dans le tableau 3.7.1.3.6-A.

[16-449, art. 80d), EV : 2016-12-19]

La MRC propose, pour améliorer l'état des chaussées sur son territoire :

- d'appuyer les interventions à court terme prévues par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (tableau 3.7.1.2-A) sur le réseau routier supérieur;
- l'élargissement à moyen terme de la route 224 comprise entre la route 137 et l'autoroute Jean-Lesage.

17-477, art. 14, EV : 2017-08-14

3.7.1.3.7 Les problèmes d'aménagement et la perte de fonctionnalité des corridors routiers du réseau supérieur

Le réseau routier de la MRC traverse trois types de milieux : le milieu rural, le milieu péri-urbain et le milieu urbain. Pour ce dernier, les problèmes de circulation et de sécurité des usagers sont souvent résolus par un réaménagement de la route ou encore par l'aménagement d'une voie de contournement; il s'agit cependant de solutions réactives, car on y retrouve déjà des problèmes sévères de fonctionnement. Les milieux les plus sensibles à la perte de fonctionnalité du réseau routier sont les milieux péri-urbains et ruraux. L'analyse de la situation actuelle indique, à ce sujet, que le territoire de la MRC fait face à quatre types de problèmes, soit :

- l'urbanisation linéaire de type multidirectionnel à partir de l'agglomération de Saint-Hyacinthe vers la périphérie;
- la densité du milieu bâti de certains villages;
- le développement des abords de certains villages;
- les pressions urbaines aux échangeurs de l'autoroute 20.

Au sujet de l'agglomération urbaine de Saint-Hyacinthe

Comme il a été signalé précédemment, les routes 116, 133, 137, 224, 235 et l'autoroute 20, structurent le développement urbain vers la périphérie de la ville-centre (voir carte 3.2.2-A).

16-449, art. 81a), EV : 2016-12-19

À ces endroits, on retrouve de nombreux commerces de transit ou semi-industriels, augmentant ainsi en périphérie la circulation de destination. Ces activités commerciales engendrent une multitude d'accès aux largeurs importantes, qui ne définissent pas, dans certains cas, de séparation avec la route, ce qui aggrave les points de conflit. De plus, ces secteurs comptent un nombre important d'enseignes aux dimensions disproportionnées qui peuvent affecter la sécurité des usagers.

De même, on retrouve d'importants développements résidentiels en périphérie, ce qui multiplie les accès privés aux entrées de la ville de Saint-Hyacinthe. Ces accès constituent d'autres points potentiels de conflit, diminuant la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers et des riverains (voir carte 3.7.1.3.7-A).

16-449, art. 81b), EV : 2016-12-19

Ce processus d'urbanisation linéaire est également en croissance sur les tronçons suivants:

- la route 137, entre les secteurs urbanisés de Saint-Hyacinthe et de Saint-Dominique;
- la route 116 (boulevard Laurier), à partir de Saint-Hyacinthe vers le village de Sainte-Madeleine;
- la route 235 (Grand rang Saint-François), à partir du pont de Douville à Saint-Hyacinthe vers la ville de Saint-Pie.

Afin de mieux gérer la fonctionnalité du réseau routier supérieur, la MRC se donne les objectifs suivants :

- régir le nombre d'entrées privées et d'intersections le long des routes du réseau routier supérieur à l'extérieur des noyaux urbains (Saint-Hyacinthe) ou villageois actuels, en assurant, dans le cadre de la révision des plans d'urbanisme, l'élaboration d'un plan directeur de rues;
- régir la dimension des accès privés et de l'affichage le long des routes du réseau routier supérieur, afin de préserver la fonctionnalité de la circulation et de la qualité visuelle du paysage.

Tableau 3.7.1.3.7-A Nombre d'accès privés aux abords du réseau routier supérieur dans l'agglomération urbaine de Saint-Hyacinthe

16-449, art. 81c), EV : 2016-12-19

Type de milieu	Municipalité	Nombre d'accès privés/km	Nombre d'accès commerciaux/km
Route 116			
Urbain	Saint-Hyacinthe	35 à 49	10 et plus
Péri-urbain	Saint-Hyacinthe Saint-Hyacinthe, secteur Sainte-Rosalie Sainte-Marie-Madeleine	Ouest: 20 à 34 Est: 20 à 34	Ouest: 10 et plus Est: 10 et plus
Rural	Sainte-Marie-Madeleine Saint-Hyacinthe, secteur Sainte-Rosalie	Ouest: 9 et moins Est: 9 et moins	Ouest: 2 et moins Est: 2 et moins
Route 137			
Urbain	Saint-Hyacinthe	20 à 50 et plus	10 et plus
Péri-urbain	Saint-Hyacinthe Saint-Hyacinthe, secteurs Saint-Hyacinthe-le-Confesseur et Saint-Thomas-d'Aquin	Nord: 35 à 49 Sud: 10 à 49	Nord: 7 à 9 Sud: 7 à 9
Rural	Saint-Dominique Saint-Hyacinthe, secteur Saint-Hyacinthe-le-Confesseur La Présentation	Nord: 20 à 34 Sud: 10 à 34	Nord: 2 à 4 Sud: 2 et moins
Route 224			
Péri-urbain	Saint-Hyacinthe Saint-Hyacinthe, secteurs Saint-Hyacinthe-le-Confesseur et Sainte-Rosalie	20 à 49	2 à 9
Route 231			
Péri-urbain	Saint-Hyacinthe	50 et plus	2 et moins
Rural	Saint-Damase Saint-Hyacinthe	10 à 19	2 et moins
Route 235			
Urbain	Saint-Hyacinthe	35 à 49	
Péri-urbain	Saint-Hyacinthe, secteur Notre-Dame-de-Saint-Hyacinthe	Sud: 50 et plus	Sud: 2 à 4
Rural	Saint-Hyacinthe, secteurs Notre-Dame-de-Saint-Hyacinthe et Saint-Thomas-d'Aquin Saint-Pie	Nord: 9 et moins Sud: 10 à 19	Nord: 2 et moins Sud: 2 et moins

Source: Compilation MRC des Maskoutains, 1994.

Au sujet de la protection des résidents riverains sur les routes 231 et 235

Une seule proposition est mise de l'avant, soit:

- Le respect des modalités d'accès du réseau de camionnage du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET).
- En examinant le réseau de camionnage élaboré par le MTMDET, on observe qu'il n'y a aucune limitation de l'accessibilité sur les parties des routes 231 et 235 les plus problématiques. Néanmoins, la route 231 demeure un lien majeur reliant l'autoroute 20 et le secteur industriel de Saint-Damase et, de ce fait, une limitation de l'accessibilité nuirait aux échanges économiques. Il en est de même pour la route 235, qui constitue un lien direct entre le parc industriel situé dans la ville de Saint-Pie et l'autoroute 20, ainsi que de l'avenue Castelnau et de la rue Yamaska à Saint-Hyacinthe, qui sont bordées par des usages résidentiels.

De cette analyse se dégagent deux propositions d'aménagement à retenir comme composantes du présent schéma d'aménagement:

- Régir à court terme la vitesse des véhicules lourds aux endroits densément construits;
- À long terme, créer un groupe de travail conjointement avec les municipalités impliquées, le MTMDET et la MRC, afin d'identifier des avenues de solution.

Au sujet des noyaux villageois des municipalités rurales

On note des problèmes de circulation sur la voie principale de certains noyaux villageois des municipalités rurales. Ils sont causés par la multiplication des accès privés, par l'implantation des bâtiments, par l'étroitesse de la voie de circulation et par la déficience de la hiérarchie routière (voir carte 3.7.1.3.7-A). Ces problèmes de fonctionnement engendrent une perte de sécurité pour les résidents riverains ainsi que pour les autres utilisateurs de la route.

17-477, art. 15, EV : 2017-08-14

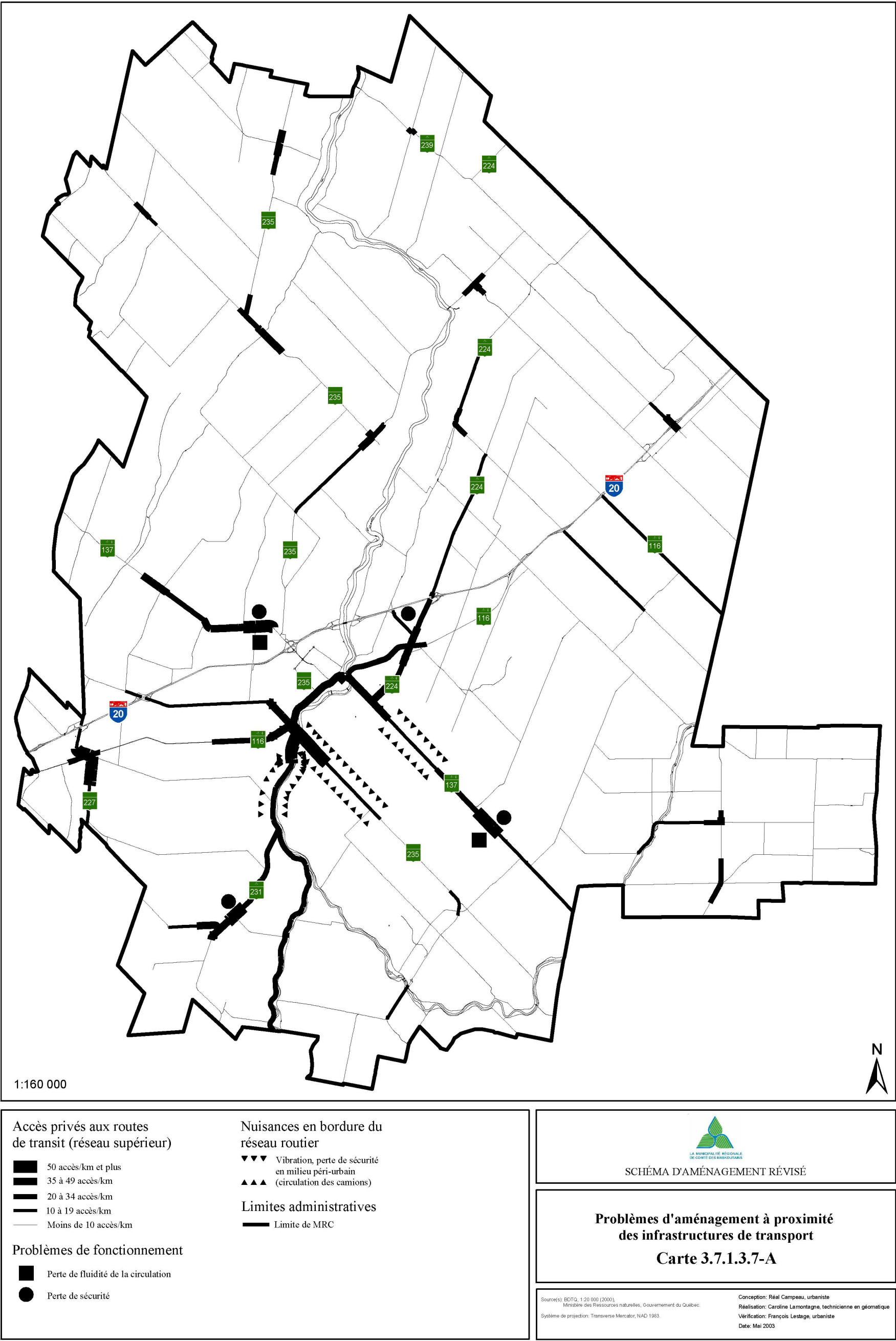
L'ensemble de ces problèmes résultent du développement traditionnel des noyaux villageois des municipalités rurales. Les problèmes en cause ne peuvent donc pas être résolus uniquement par des solutions réactives (à l'exception de l'affichage). Enfin, il importe de souligner que les noyaux villageois de Saint-Damase (route 231) et de Saint-Dominique (route 137) présentent des problèmes de fonctionnement et de sécurité plus sévères, en raison notamment de la présence de nombreuses entrées privées et de débit important de circulation. Il en est de même des anciens noyaux des secteurs Sainte-Rosalie (route 224) et Saint-Thomas-d'Aquin (route 137) dans la ville de Saint-Hyacinthe.

En cette matière, la MRC entend :

- améliorer la fonctionnalité du réseau routier supérieur, tout en garantissant la sécurité des riverains à l'intérieur des noyaux villageois de Saint-Damase et de Saint-Dominique ainsi que des anciens noyaux villageois des secteurs Sainte-Rosalie et Saint-Thomas-d'Aquin à Saint-Hyacinthe.

Carte 3.7.1.3.7-A Problèmes d'aménagement à proximité des infrastructures de transport

16-449, art. 81d), EV : 2016-12-19



Au sujet des échangeurs de l'autoroute 20

Les infrastructures de transport sont des équipements structurants du développement urbain. En effet, le croisement de deux routes de transit ou plus attire, dans la plupart des cas, des commerces de transit qui bénéficient d'une localisation stratégique et optimale. Par contre, ce type de développement provoque une certaine inversion du champ urbain lorsque ces activités se développent à l'extérieur des agglomérations.

Sur le territoire de la MRC, on retrouve deux développements urbains importants aux abords d'échangeurs de l'autoroute 20:

- d'une part, le tronçon compris entre les échangeurs Laframboise et Girouard, à Saint-Hyacinthe;
- d'autre part, les abords de l'échangeur de Sainte-Hélène-de-Bagot.

Dans le premier cas, on observe une suite d'implantations industrielles et semi-industrielles présentant un affichage important. Dans le second cas, il s'agit d'implantations à usage commercial autoroutier. En somme, le stade de développement de ces deux milieux nécessite une attention particulière pour conserver à la fois la fonctionnalité de l'autoroute 20 (sécurité) et la qualité du paysage.

Au sujet des secteurs péri-urbains et des autres secteurs ruraux

Les secteurs en cause constituent l'ensemble des espaces où les activités urbaines sont absentes ou encore très peu présentes. Toutefois, ces secteurs nécessitent une attention particulière pour demeurer fonctionnels, sécuritaires et viables. C'est le cas des abords de villages. Une des caractéristiques essentielles de ces secteurs est d'être, en grande partie, un espace non structuré, par opposition au noyau villageois dans lequel se trouve généralement un réseau d'infrastructures, de rues, de bâtiments et/ou d'équipements existants.

Ce type de développement urbain diminue considérablement la fonctionnalité du réseau routier de transit ainsi que la sécurité des usagers et des riverains, en raison notamment de la multiplication des points de conflit, de l'affichage et d'autres éléments. L'ensemble des municipalités rurales fait face à ce problème aux abords des noyaux villageois en raison, entre autres, de l'absence de hiérarchie routière.

Le nombre d'entrées privées et d'intersections le long des routes du réseau routier supérieur

Relativement au nombre d'entrées privées et d'intersections le long des routes du réseau routier supérieur, le Conseil de la MRC a retenu les propositions d'aménagement suivantes:

- Favoriser les périmètres d'urbanisation autour des noyaux urbanisés existants plutôt que le long des routes du réseau routier supérieur;
- Respecter la logique de la classification fonctionnelle lors de la planification du réseau routier local par les municipalités;
- Élaborer un plan directeur des rues, tel qu'exigé dans le *Document complémentaire*.

Les accès privés et l'affichage en bordure du réseau routier supérieur

À ce sujet, les propositions d'aménagement suivantes ont été retenues :

- Régir les accès au moyen du plan directeur de rues et s'assurer d'une acceptation par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports des différents raccordements et accès prévus;
- Établir des objectifs généraux quant à la qualité des enseignes reliées à des bâtiments le long du réseau routier supérieur.

La fonctionnalité et la sécurité des routes principales de certains noyaux villageois

Afin d'améliorer la fonctionnalité et la sécurité des routes principales de certains noyaux villageois, la proposition d'aménagement suivante est retenue par la MRC :

- Assurer l'élaboration de plans directeurs de rues, de manière à réduire les points de conflit le long de la voie de transit à l'intérieur des noyaux villageois des municipalités rurales de Saint-Damase et Saint-Dominique.

3.7.2 Le transport collectif

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

Cette section représente en premier lieu les différentes composantes du transport collectif sur le territoire de la MRC. La caractérisation des circuits de transport en commun, l'achalandage, le profil des usagers ainsi que les motifs des déplacements en font partie. Ensuite, dans une perspective de prise en compte des nouveaux enjeux sociodémographiques et environnementaux, le covoiturage, le transport ferroviaire, les stationnements incitatifs ainsi que les programmes et les interventions de la MRC compléteront ce portrait actualisé des transports collectifs.

Le terme transport collectif désigne l'ensemble des modes de transport faisant appel à l'utilisation des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes. Le transport collectif signifie par exemple le transport en commun, le taxi collectif et le covoiturage.¹¹ Dans cette section du schéma, le terme transport collectif désigne tous les modes de transport offerts sur le territoire maskoutain. Ainsi, l'offre en transport adapté, l'offre de transport collectif régional (à même le transport adapté et le transport scolaire) en font partie. Quant au transport en commun, il désigne l'offre en transport par autobus offert notamment par les entreprises du Conseil intermunicipal de la Vallée du Richelieu (CITVR) et Orléans Express.

La MRC des Maskoutains vise la mobilité des personnes en milieu rural aussi bien qu'en milieu urbain afin de favoriser l'accès pour tous aux différents modes de déplacement. Dans l'objectif de favoriser l'équité et la sécurité en matière de transport collectif, des analyses et des projets pilotes ont été menés pour relever les défis que présente la mobilité durable sur le territoire de la MRC, fortement caractérisé par la ruralité. Ces interventions de la MRC sont présentées à l'article 3.7.2.8.

1) Les politiques gouvernementales relatives à l'occupation du territoire et la ruralité

Les services de transport de la MRC répondent aux besoins d'une clientèle diversifiée, répartie sur l'ensemble d'un territoire à la fois urbain et rural. La MRC poursuit l'objectif de répondre aux besoins de sa clientèle en assurant les principes et les objectifs contenus dans la *Politique nationale de la ruralité (2007-2014)* et dans la *Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires (2011-2016)*. En ce sens, la MRC accentue ses efforts sur l'offre de service en transport adapté depuis 2003 et l'offre en transport collectif depuis 2006.

2) Le Plan de développement du transport collectif de la MRC

Une mise à jour du Plan de développement du transport collectif de la MRC des Maskoutains a été adoptée en mars 2014.¹² Il propose trois offres distinctes, soit les places disponibles en transport adapté, les places disponibles à même le transport scolaire, ainsi que la réalisation de recommandations issues du rapport Famille-Transport.¹³

11 BOUCHER, Isabelle et Nicolas FONTAINE (2011). L'aménagement et l'écomobilité, Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, coll. « Planification territoriale et développement durable », p.14.

12 Service de transport collectif et régional, Plan de développement, MRC des Maskoutains. Mars 2014.

13 « Projet Famille-Transport. Portrait de la situation de la MRC des Maskoutains. » CRÉ Montérégie Est, Ministère de la Famille et des Aînés, MRC des Maskoutains. Septembre 2010.

Ce rapport est le fruit d'une initiative de la CRÉ (Conférence régionale des élus) Montérégie Est dont l'objectif visait des résultats concrets en matière de mobilité durable. Il est issu de travaux effectués en concertation avec différents partenaires, dont le comité famille-transport de la MRC, formé en 2010. Ce comité joue un rôle consultatif auprès de la MRC et des instances concernées. Ses recommandations sont acheminées aussi bien à la MRC qu'aux autres instances. Les membres sont composés d'intervenants locaux.¹⁴ Les recommandations du rapport Famille-Transport qui ont déjà été réalisées, ainsi que celles qui sont en cours de réalisation, sont présentées à l'article 3.7.2.8.

3) Comité Transport de la MRC

Un autre comité de la MRC, soit le comité Transport, poursuit le mandat d'analyser les différentes composantes associées à la gestion du transport adapté pour les personnes ayant des limitations ainsi que celles du transport collectif, sur le territoire de la MRC.¹⁵

3.7.2.1 Caractérisation des circuits de transport en commun

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

Le transport en commun constitue un outil efficace pour l'atténuation des écarts sociaux, permettant à toute la population de se déplacer en planifiant adéquatement le transport à effectuer.

À l'échelle de la grande région de Saint-Hyacinthe, les services de transport en commun sont répartis sur quatre paliers différents, soit la desserte régionale qui couvre le territoire de la MRC, la desserte en lien avec la CMM, la desserte autre (vers l'extérieur de la MRC et autre qu'en lien avec la CMM) et la desserte à l'intérieur même de la ville de Saint-Hyacinthe. Le transport collectif et le transport adapté sont inclus dans la desserte du pôle régional et la desserte régionale.

3.7.2.1.1 La desserte régionale

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

Depuis 2003, la MRC a diversifié la desserte de transport en milieu rural. L'offre de transport est régulière sur des parcours planifiés, vers des points d'embarquement fixes. De nouveaux modes de transport collectif ont été développés à même le service de transport adapté ainsi que dans les autobus scolaires. Ces nouvelles offres sont récentes et encore peu connues.

14 Parmi les membres du comité, on retrouve deux élus municipaux dont l'un préside le comité Transport de la MRC et l'autre préside la Commission permanente de la famille. Les autres membres représentent le service de transport adapté et collectif de la MRC des Maskoutains, le ministère des Transports, le Centre local de développement Les Maskoutains, la Ville de Saint-Hyacinthe, la Commission scolaire de Saint-Hyacinthe, deux personnes de la CRÉ Montérégie Est, le Conseil intermunicipal de transport de la Vallée-du-Richelieu, le Centre de la santé et des services sociaux Richelieu-Yamaska ainsi que le Centre local d'emploi de Saint-Hyacinthe.

15 Il est composé de trois représentants élus nommés par la Ville de Saint-Hyacinthe, de trois représentants élus désignés par les autres municipalités de la MRC et de trois représentants des usagers. Il détient un pouvoir consultatif auprès du conseil de la MRC.

1) LE TRANSPORT ADAPTÉ

Le service de transport adapté de la MRC couvre tout le territoire maskoutain, y compris le territoire de la municipalité de Saint-Denis-sur-Richelieu localisée dans la MRC de La Vallée-de-Richelieu.

La clientèle qui utilise le transport adapté a augmenté de 11,7 % en dix ans (de 2004 à 2013), passant de 51 050 déplacements en 2004 à 57 013 déplacements en 2013 (tableau 3.7.2.1.1-A).

Ce service de transport s'effectue de porte-à-porte. Il est destiné aux personnes ayant une limitation significative et persistante, reconnue par la *Politique d'admissibilité au transport adapté* du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Il est offert sur réservation au plus tard le jour ouvrable précédant le déplacement. L'utilisation du service requiert une admission préalable.

La flotte de véhicules utilisés comprend des minibus, des autobus adaptés, ainsi que des taxis réguliers et adaptés. La gestion complète du service de transport adapté est effectuée aux bureaux de la MRC. C'est un guichet unique où l'information et la coordination des services sont centralisées. À ce jour, le service est disponible tous les jours de la semaine, sauf les jours fériés, et ce, selon un horaire préétabli.

Tableau 3.7.2.1.1-A Nombre d'utilisateurs du transport adapté de 2004 à 2013

Nombre	2004	2013	Variation (%) (2004-2013)
Utilisateurs	49 859	54 443	9,2
Visiteurs ⁽¹⁾	73	287	293,2
Utilisateurs et visiteurs	49 932	54 730	9,6
Accompagnateurs ⁽²⁾	1 118	2 283	104,2
Nombre total d'utilisateurs	51 050	57 013	11,7

Source MRC des Maskoutains 2013.

1) Visiteur : personne admise en vertu de la Politique d'admissibilité au transport adapté et qui réside sur un autre territoire au Québec.

2) Accompagnateur : personne qui accompagne un utilisateur au cours de son déplacement en transport adapté.

2) LE TRANSPORT COLLECTIF

En 2006, le service de transport collectif de la MRC a été intégré à même le service de transport adapté, sur les circuits réguliers et occasionnels. Ainsi, c'est toute la population du territoire de la MRC des Maskoutains qui a accès à ce service régional, selon les places disponibles. L'inscription et la réservation des places sont requises au plus tard la veille du déplacement.

Contrairement au transport adapté, le transport collectif régional n'est pas un service de porte-à-porte. Des points de chute sont établis dans toutes les municipalités (tableau 3.7.2.1.1-B). Il est possible d'effectuer des embarquements et des débarquements ailleurs qu'aux points de chute s'ils sont sur l'itinéraire du transport adapté. Dans la ville de Saint-Hyacinthe, des points de chute pour les débarquements sont établis aux endroits les plus fréquentés, en liaison avec le transport en commun de la ville. La carte 3.7.2.1.1-A montre la répartition des points de chute du transport collectif de la MRC.

Tableau 3.7.2.1.1-B Points de chute du transport collectif

Municipalité	Points de chute
La Présentation	Église / 545, rue de l'Église (stationnement adjacent à la route 137)
St-Barnabé-Sud	Bureau municipal / 165, route de Michaudville
St-Bernard-de-Michaudville	Église / 410, rue Principale
St-Damase	- Dépanneur St-Damase / 172, rue Principale - Dépanneur chez Vic enr. / 26, rue Principale
St-Dominique	Église / 1211, rue Principale ou l'Office municipal d'habitation / 501, rue Adam
Ste-Hélène-de-Bagot	Église / 670, rue Principale
Ste-Madeleine	Abribus / coin route 116 et rue St-Simon
Ste-Marie-Madeleine	- Bureau municipal / 3541, boulevard Laurier - Église évangéliste baptiste / 405, boulevard Laurier
St-Hugues	Restaurant Les Cousines / 512, rue Ste-Élisabeth
St-Hyacinthe	- Galleries St-Hyacinthe / 3200, boulevard Laframboise, porte 1 - Terminus Calixa-Lavallée / 1330, rue Calixa-Lavallée - Cégep de St-Hyacinthe / 3000, avenue Boullé (d'autres points de chute peuvent être ajoutés selon les besoins)
St-Jude	Les Entreprises Maurice Brazeau / 962, rue St-Édouard
St-Liboire	- Dépanneur 4 Étoiles / 1830, rang St-Édouard - Église / 111, rue St-Patrice
St-Louis	Église / 750, rue Principale
St-Marcel-de-Richelieu	Épicerie du Village / 427, rue St-Pierre
St-Pie	- Caisse populaire / 65, rue St-François - Parc Euclide-Lacasse / Coin rue Roy et rue Ste-Cécile - Le Spot / 325, boulevard Daniel-Johnson
St-Simon	Dépanneur J & L Simon / 34, rue Principale Ouest
St-Valérien-de-Milton	Salle communautaire / 1384, rue Principale

NOTE : Si le véhicule passe devant ou non loin du domicile de l'utilisateur, il est possible d'effectuer l'embarquement plus près de la résidence. La même chose s'applique sur les lieux de débarquement.
Source : MRC des Maskoutains 2014.

Les tableaux 3.7.2.1.1-C, D et E ci-dessous indiquent le nombre et les variations dans le temps des déplacements annuels du service de transport adapté et collectif offert sur le territoire de la MRC des Maskoutains.

Tableau 3.7.2.1.1-C Déplacements annuels du transport adapté et collectif par municipalité 2013

Municipalité	Transport adapté	Transport collectif	Déplacements totaux
La Présentation	519	140	659
St-Barnabé-Sud	1 625	7	1 632
St-Bernard-de-Michaudville	272	0	272
St-Damase	697	35	732
St-Dominique	1 049	518	1 567
Ste-Hélène-de-Bagot	171	152	323
Ste-Madeleine	53	0	53
Ste-Marie-Madeleine	1 251	0	1 251
St-Hugues	81	86	167
St-Hyacinthe	41 352	333	41 685
St-Jude	31	98	129
St-Liboire	1 242	179	1 421
St-Louis	368	281	649
St-Marcel-de-Richelieu	1	63	64
St-Pie	2 619	580	3 199
St-Simon	1 142	88	1 230
St-Valérien-de-Milton	885	60	945
Visiteurs	287		287
Total - MRC	53 645	2 620	56 265

Source : MRC des Maskoutains 2013.

Tableau 3.7.2.1.1-D Nombre de déplacements annuels du transport collectif de 2006 à 2013

Année	2006 ⁽¹⁾	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Nombre de déplacements MRC	185	249	679	592	1 961	2 364	2 340	2 620

(1) L'année 2006 se comptabilise sur 9 mois (début du projet).
Source : MRC des Maskoutains 2013.

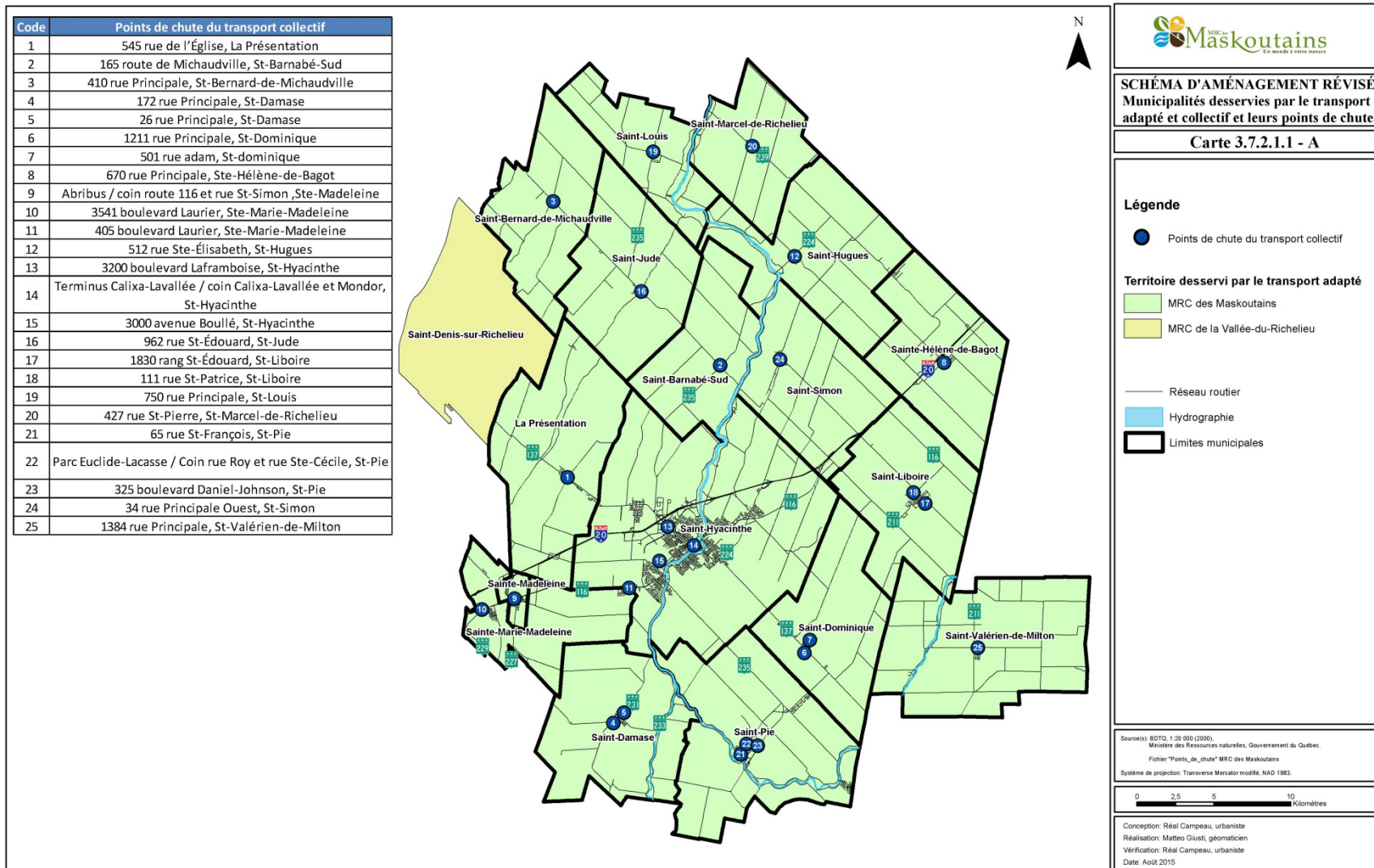
Tableau 3.7.2.1.1-E Variation du nombre des déplacements du transport collectif 2009 à 2013

Année	2009	2013	Variation 2009-2013 (%)
Nombre de déplacements MRC	592	2 620	+ 342,6

Source : MRC des Maskoutains 2013.

Carte 3.7.2.1.1-A Municipalités desservies par le transport adapté et collectif et leurs points de chute

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19



3.7.2.1.2 La desserte en lien avec la CMM (Communauté métropolitaine de Montréal)

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

L'offre de transport interrégional sur le territoire de la MRC des Maskoutains est constituée de trois principaux services, soit une desserte vers Longueuil et Montréal, une desserte vers Sainte-Julie et une desserte vers Mont-Saint-Hilaire, telles que décrites ci-dessous.

Desserte Longueuil et Montréal

L'offre de transport en commun régional des municipalités de Saint-Hyacinthe, Sainte-Madeleine et Sainte-Marie-Madeleine comporte trois circuits offerts par le CITVR, par la route 116 et de la rue Dessaulles à Saint-Hyacinthe. Le circuit 200 et l'Expresso relient le terminus de Saint-Hyacinthe au terminus de Longueuil. Le circuit 200 permet également de lier des trajets au train de banlieue de l'AMT (Agence métropolitaine de transport), à partir de la gare de McMasterville. Quant au circuit 300, il relie le terminus de Saint-Hyacinthe au terminus du centre-ville de Montréal (gare centrale).

Desserte Sainte-Julie

Depuis 2011, un service additionnel nommé « Ligne Accès » permet de relier le Centre de formation professionnelle des Patriotes situé à Sainte-Julie, le stationnement incitatif de Sainte-Julie, ainsi que le Cégep de Saint-Hyacinthe.

La desserte Mont-Saint-Hilaire

Le CITVR propose également un service de train-bus (circuit 25) permettant de relier le terminus de Saint-Hyacinthe à la gare de train de banlieue de Mont-Saint-Hilaire en passant par la route 116. Ce circuit est offert du lundi au vendredi aux heures de pointe, vers Mont-Saint-Hilaire le matin et vers Saint-Hyacinthe en fin d'après-midi.

La fréquence des services du CITVR est variable selon le circuit. Le circuit 200 offre un service régulier tous les jours de la semaine. Les circuits 300 et Expresso offrent un service du lundi au vendredi, uniquement durant les heures de pointe. En fait, ces deux derniers circuits viennent pallier le surplus de demandes du circuit 200 aux heures de pointe dans la direction la plus achalandée, soit le matin vers Longueuil ou Montréal et vers Saint-Hyacinthe en fin d'après-midi. Quant à la Ligne Accès, rejoignant principalement des centres d'enseignement, elle est offerte du lundi au vendredi durant le calendrier scolaire. Pendant la période d'avril à octobre, il est possible de combiner bicyclette et autobus pour les déplacements. Tous les autobus du CITVR sont munis d'un support à vélos pouvant accueillir un maximum de deux vélos à la fois. L'horaire d'utilisation du support à vélos est établi en fonction des heures d'ensoleillement.

Tableau 3.7.2.1.2-A Trajets et fréquences du CITVR sur le territoire de la MRC des Maskoutains

Circuit	Fréquence	Trajet et destination
Le 200	Tous les jours	• Du terminus de St-Hyacinthe au terminus de Longueuil
		• Du terminus de Longueuil au terminus de St-Hyacinthe
		• Du terminus de St-Hyacinthe à la gare de McMasterville
		• De la gare de McMasterville au terminus de St-Hyacinthe
L'Expresso	Du lundi au vendredi aux heures de pointe matin et soir	• Du terminus de St-Hyacinthe au terminus de Montréal
		• Du terminus de Montréal au terminus de St-Hyacinthe
Le 300		• Du terminus de St-Hyacinthe au terminus du centre-ville de Montréal (Gare centrale)
		• Du terminus du centre-ville de Montréal (Gare centrale) au terminus de St-Hyacinthe
Ligne Accès	Du lundi au vendredi durant le calendrier scolaire	• Stationnement incitatif de Ste-Julie
		• Centre de formation professionnelle des Patriotes (Ste-Julie)
		• Cégep de St-Hyacinthe
Le 25	Du lundi au vendredi aux heures de pointe matin et soir	• Du terminus de St-Hyacinthe à la gare de Mont-St-Hilaire
		• De la gare de Mont-St-Hilaire au terminus de St-Hyacinthe

Source : MRC des Maskoutains 2014.

3.7.2.1.3 La desserte autre

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

La desserte autre désigne l'offre de transport vers l'extérieur de la MRC, autre qu'en lien vers CMM. La compagnie privée Orléans Express dessert les municipalités de Sainte-Madeleine et Saint-Hyacinthe sur son circuit Montréal/Québec, ainsi que les municipalités de Sainte-Madeleine, Saint-Hyacinthe et Sainte-Hélène-de-Bagot sur son circuit Montréal/Thetford Mines. La desserte de ces trajets interurbains est variable selon la destination. Le service en direction de Montréal comporte quatre trajets quotidiens dont, à ce jour, le premier quitte Saint-Hyacinthe à 7 h 15, tandis que six autres trajets sont en direction de Québec, dont le premier départ est à 8 h 30.

3.7.2.1.4 La desserte locale

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

Depuis avril 2015, le service de transport en commun de la Ville de Saint-Hyacinthe a été revu et amélioré. La Ville de Saint-Hyacinthe offre maintenant 12 trajets locaux de transport en commun, soit cinq trajets ajoutés en autobus, ainsi que deux trajets en taxi collectif. Ces ajouts permettent d'optimiser le service de transport collectif existant du pôle régional en offrant aux usagers des trajets plus étendus, plus rapides, avec des horaires prolongés et un temps de parcours moyen réduit. Les plages horaires de la fin de semaine et des congés fériés étaient inexistantes avant cette période.

Dans un objectif permettant d'optimiser les transports en commun, les principaux générateurs de déplacements ont aussi été identifiés. Ceci favorise les opportunités d'augmenter l'accessibilité aux équipements structurants existants, aux services publics, aux établissements d'enseignement ainsi qu'au point de rabattement au centre-ville des différents modes de transport (train de banlieue de Mont-Saint-Hilaire accessible par le service d'autobus numéro 200 du CITVR, via Sainte-Madeleine par la route 116).

Les nouveaux trajets couvrent davantage les pôles de déplacements et les principaux équipements structurants, soit les grands secteurs d'emploi comme le parc industriel Olivier-Chalifoux, celui de

la Cité de la biotechnologie, le centre-ville et les secteurs commerciaux localisés au nord et au sud de l'autoroute 20. Quant aux deux trajets express qui desservent les institutions à caractère régional (Cégep de Saint-Hyacinthe, Faculté de médecine vétérinaire de l'Université de Montréal, l'ITA, l'école professionnelle, l'hôpital), leurs temps de parcours ont été revus pour être réduits.

Les trajets empruntés par les autobus de la ville sont présentés à la carte 3.7.2.1.4-A.

De plus, un nouveau service d'autobus dessert dorénavant l'ensemble des quartiers résidentiels jusqu'à 22 h les jeudis et vendredis, en plus de l'ajout de service la fin de semaine et les jours fériés, entre 8 h et 18 h 30.

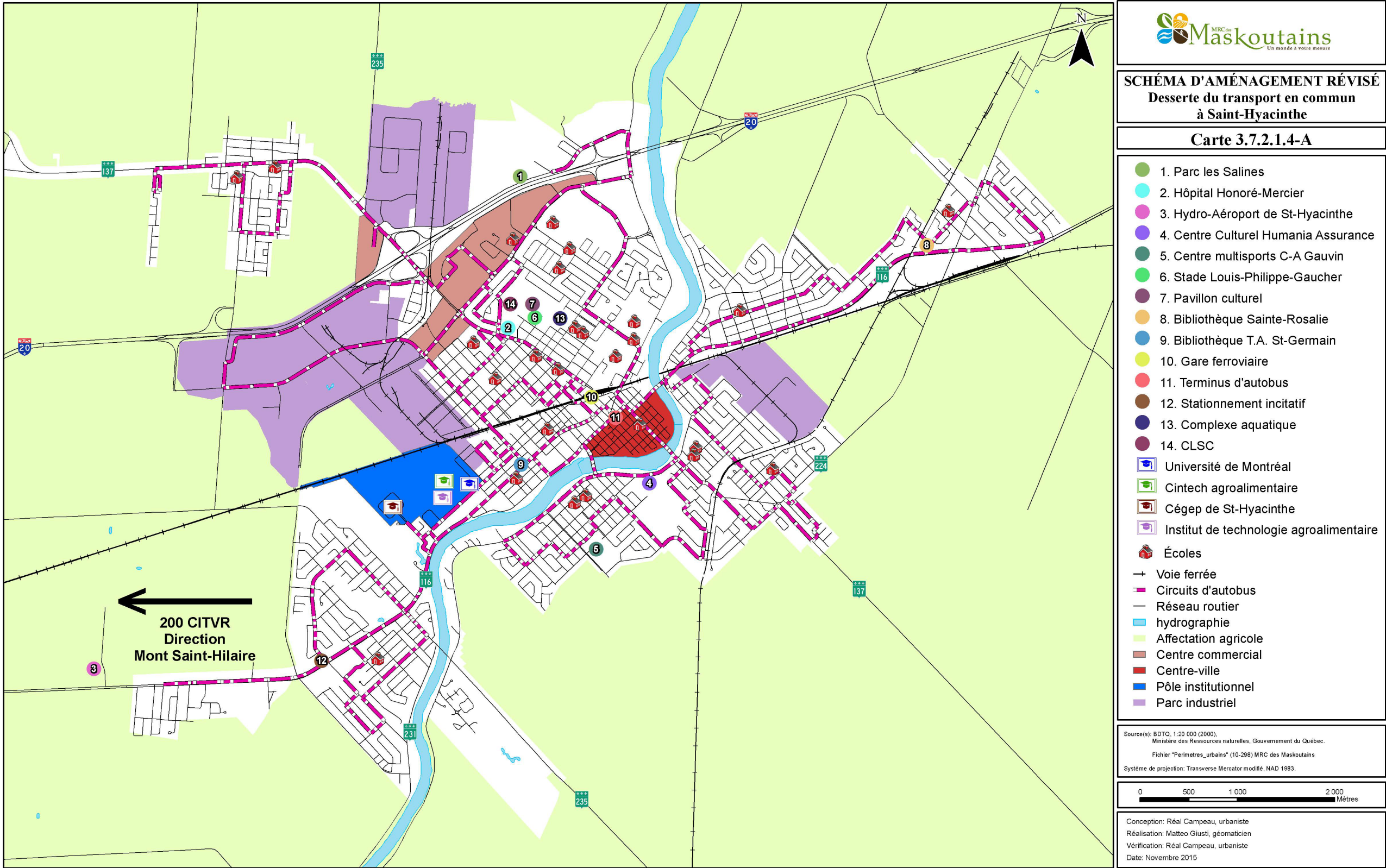
Finalement, le pôle régional est maintenant doté d'un service de taxi collectif (disponible sur réservation) au même tarif que l'autobus. Ce service couvre les déplacements au parc Les Salines (base de plein air au nord de l'autoroute 20) ainsi qu'au parc industriel Olivier-Chalifoux (au sud de l'autoroute 20) pour desservir le déplacement des travailleurs.

La configuration de la trame de rue des quartiers résidentiels desservis est presque exclusivement de type orthogonal, ce qui se prête bien à une desserte du transport en commun. La plupart des usagers peuvent rejoindre un circuit local à plus ou moins de 400 mètres de leur domicile.

En résumé, la desserte locale en transport collectif est plus étendue, plus rapide et facilite les déplacements en transport en commun, en répondant davantage aux besoins réels des usagers.

L'amélioration du plan de transport collectif de la ville de Saint-Hyacinthe s'inscrit dans une volonté de faire en sorte qu'il devient un choix avantageux pour tous les types d'usager, tant pour les résidents de la ville que pour les visiteurs, et ce, en desservant les équipements structurants du pôle régional.

Carte 3.7.2.1.4-A Desserte du transport en commun à Saint-Hyacinthe
16-449, art. 82, EV : 2016-12-19



3.7.2.2 L'achalandage du transport collectif

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

3.7.2.2.1 Le transport adapté

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

Environ 85 % des déplacements du service régional de transport adapté de la MRC est effectué par autobus. Les autres déplacements sont effectués par taxi, dont deux taxis réguliers et deux autres taxis adaptés.

Le nombre de déplacements occasionnels est en croissance tandis que le nombre de déplacements totaux reste stable. Cette tendance s'explique par le vieillissement de la population, diminuant le taux des déplacements fixes (ex. pour le travail). ¹⁶

Tableau 3.7.2.2.1-A Points de service les plus achalandés en transport adapté 2013

Motif	Destination	Localisation
Santé	Hôpital Honoré-Mercier	St-Hyacinthe
	Cliniques médicales	St-Hyacinthe, St-Damase, St-Pie
	Centre d'hébergement de l'Hôtel-Dieu	St-Hyacinthe
	Centre Andrée-Perrault	St-Hyacinthe
	Les 2 points de service du CLSC Les Maskoutains	St-Hyacinthe
	Le point de service du CLSC Aux Quatre-vents	St-Jude
	Centre montérégien de réadaptation	St-Hyacinthe
Travail	Centre de réadaptation en déficience intellectuelle	St-Hyacinthe
	Les Ateliers transition inc.	St-Hyacinthe
	Plateau de travail Cartex	St-Pie
	Autres lieux de travail	St-Hyacinthe
Loisirs	Mouvement action loisir	St-Hyacinthe
	Centres d'achat	St-Hyacinthe
	Autres organismes, restaurants et églises	St-Hyacinthe
Études	Cégep de St-Hyacinthe	St-Hyacinthe
	Aide pédagogique aux adultes et aux jeunes	St-Hyacinthe
	Pavillon Casavant	St-Hyacinthe
	Polyvalente Hyacinthe-Delorme	St-Hyacinthe
	École René-St-Pierre	St-Hyacinthe
	Centre de formation des Maskoutains	St-Hyacinthe
Autres services	Caisses populaires, banques et salons funéraires	Territoire de la MRC

Source : MRC des Maskoutains 2013.

3.7.2.2.2 Le transport collectif régional

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

Un service de transport collectif régional a été intégré à même le service de transport adapté. Il comporte la particularité de desservir en priorité la clientèle du service de transport adapté. Le

16 Plan de transport adapté. Service de transport adapté. MRC des Maskoutains. Janvier 2014. p.10 – Évaluation des statistiques.

nombre de places offertes en transport collectif demeure restreint. Certains parcours peuvent être modifiés selon l'achalandage et de la capacité des véhicules.¹⁷

3.7.2.3 Profil des usagers

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

3.7.2.3.1 Les services du CITVR

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

L'offre de transport du CITVR couvre un territoire au-delà des limites de la MRC. Les données disponibles sont celles recueillies par les firmes Abscisse recherche et Statopex¹⁸, sur le profil des usagers. L'étude concerne des municipalités situées à l'extérieur de la MRC, dont Beloeil, Saint-Basile-le-Grand, McMasterville, Mont-Saint-Hilaire, Otterburn Park, Sainte-Julie, en plus des municipalités de la MRC, dont Saint-Hyacinthe, Sainte-Madeleine et Sainte-Marie-Madeleine. Le rapport indique que les usagers de l'ensemble du territoire desservi sont composés d'une proportion d'étudiants à 51 %, de travailleurs à 44 % et d'autres à 3 %.¹⁹ Il révèle aussi que 51 % de la clientèle est âgée de moins de 25 ans et que 56 % sont des femmes.

3.7.2.3.2 Le profil des usagers du service d'Orléans Express

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

Seul un point de desserte est offert au centre-ville de Saint-Hyacinthe à l'intersection de la rue Dessaulles (route 116) et du boulevard Laframboise. La MRC ne dispose actuellement d'aucune information concernant le profil des usagers des trajets offerts par l'entreprise Orléans Express. Quoique des statistiques aient été effectuées par l'entreprise, celles-ci couvrent un territoire trop vaste (rejoignant le Centre-du-Québec, Montréal, la Mauricie, le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie) pour être représentatives des seuls usagers de la MRC des Maskoutains.

Il est estimé probable que ce service ne compte que quelques déplacements marginaux d'usagers qui montent ou descendent sur le territoire de la MRC, étant donné la longueur des trajets comme de Saint-Hyacinthe à Gaspé. Il est aussi estimé que ce service soit sans incidence sur l'ensemble de l'offre en transport en commun de la MRC.

3.7.2.4 Les motifs des déplacements

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

3.7.2.4.1 Motifs des déplacements pour le transport adapté et le transport collectif régional

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

Les deux principaux motifs des déplacements en transport adapté sont pour des raisons médicales à 35,4 % des déplacements ou pour le travail dans 37,2 % des déplacements. Quant aux motifs liés aux loisirs, ils représentent un déplacement sur quatre, soit 24,6 % de tous les déplacements en transport adapté et collectif régional.

Les études représentent le principal motif des déplacements en transport collectif intégré au transport adapté, pour 90,5 % des déplacements. Les loisirs, les services médicaux et le travail ne comportent qu'une faible proportion des motifs de déplacement (respectivement 6,5 %, 0,5 % et 2,4 %).

17 Plan de développement. Service de transport collectif régional. MRC des Maskoutains. Janvier 2014. P. 9

18 Enquête de satisfaction et de comptage à bord. Rapport final. Par Abscisse recherche et Statopex pour le CITVR. 2012. p. 1.

19. Op. cit. p.3.

Tableau 3.7.2.4.1-A Motifs des déplacements en transport collectif et adapté

Motif	Transport collectif	Transport adapté
Études	90,5 %	2,8 %
Loisirs	6,6 %	24,6 %
Rendez-vous médicaux	0,5 %	35,4 %
Travail	2,4 %	37,2 %

Source : MRC des Maskoutains 2014.

3.7.2.4.2 Motifs des déplacements pour le transport en commun

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

Le CITVR

Sur l'ensemble des usagers des circuits du CITVR, 48 % déplacements sont effectués pour les études et 43 % pour le travail.

L'Orléans Express

Les données de l'étude effectuée par l'entreprise Orléans Express n'ont pas été retenues puisqu'elles présentent leurs résultats qu'à l'ensemble du territoire québécois.

3.7.2.5 Le taxi

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

Ce sont 38 propriétaires de taxis sous la bannière de Taxi Windsor qui sont en service sur le territoire de la MRC. La région bénéficie de ce service en place depuis de nombreuses années. Parmi la flotte de ces véhicules, deux d'entre eux permettent l'accès aux personnes à mobilité réduite. Les services de Taxi Windsor sont disponibles 24 heures par jour, sept jours par semaine.

Les services réguliers et les services adaptés de Taxi Windsor sont accessibles au service de transport adapté de la MRC sur une base contractuelle.

3.7.2.6 Le covoiturage

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

Les recherches menées par la MRC pour diversifier l'offre de transport collectif en milieu rural ont mené au covoiturage. C'est en 2009 qu'un site Internet a été élaboré à cette fin. Toutefois, ce projet pilote de covoiturage a été annulé puisqu'il n'y a pas eu d'utilisateurs. La MRC entrevoit réétudier ce projet éventuellement.

3.7.2.7 Le transport ferroviaire des personnes

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

Via Rail Canada est l'unique transporteur ferroviaire de passagers dans la MRC. Le tracé de la voie ferrée qu'emprunte Via Rail traverse la MRC d'est en ouest, longeant la route 116. Il traverse les périmètres urbains de Sainte-Madeleine, Sainte-Marie-Madeleine et Saint-Hyacinthe. Ce tracé longe aussi la limite nord du périmètre urbain de la municipalité de Sainte-Hélène-de-Bagot. Les embarquements et débarquements ont lieu exclusivement à la gare de Saint-Hyacinthe.

L'un des trajets du train de banlieue de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) dessert les MRC voisines, en passant par les villes de Saint-Lambert, Saint-Hubert, Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Basile-le-Grand, McMasterville, ainsi que jusqu'à la ville de Mont-Saint-Hilaire, soit à la limite ouest de la MRC.

1) L'offre en transport ferroviaire

L'achat ou la réservation de voyages se fait dorénavant par Internet ou par téléphone, car le guichet de la gare a été fermé en novembre 2013. Toutefois, la gare est aménagée pour accueillir les personnes à mobilité réduite.²⁰ En 2012, un programme de rénovation a aussi permis la réfection de sa toiture et du système de chauffage.

Via Rail Canada dessert Saint-Hyacinthe dans le trajet (aller-retour) de trois lignes : Ottawa/Québec, Montréal/Gaspé et Montréal/Halifax. Le trajet Montréal/Halifax comporte deux allers-retours par jour, trois jours par semaine. Le trajet Montréal/Gaspé permet un départ par jour, trois jours par semaine aussi. Tandis que le trajet Ottawa/Montréal offre, quant à lui, au moins un départ par semaine et jusqu'à deux départs par semaine, aller-retour.

En 2013, Via Rail Canada confirme que 4 771 passagers ont quitté la gare de Saint-Hyacinthe vers leur destination, tandis que 4 625 passagers y ont fait escale. En somme, 9 396 personnes ont utilisé les transports ferroviaires cette année-là.²¹

La fréquence ainsi que les heures de service à Saint-Hyacinthe²² permettent difficilement à un travailleur ou à un étudiant d'aller au centre-ville de Montréal par train sur une base régulière, selon des heures fixes habituelles de travail ou d'études. À titre d'exemple, les départs de Saint-Hyacinthe en direction de Montréal, du lundi au vendredi, ont lieu à 10 h 25 et à 20 h 35. Cependant, les trajets de Montréal vers Saint-Hyacinthe comportent des heures qui peuvent mieux s'arrimer à l'horaire habituel des travailleurs dont le départ de Montréal a lieu à 6 h 56 le matin.

2) La demande anticipée en transport ferroviaire

De nombreux déplacements sont effectués quotidiennement de Montréal vers Saint-Hyacinthe (voir article 3.7.3.1.3). La prise en compte de ces navetteurs s'avère pertinente au chapitre des transports ferroviaires, car ce sont 510 personnes qui se déplaçaient quotidiennement, de Montréal à Saint-Hyacinthe, pour le travail en 2006.²³

Outre le travail, les centres d'enseignement et de recherche de la ville de Saint-Hyacinthe (Cegep, Institut de technologie agroalimentaire, Faculté de médecine vétérinaire de l'Université de Montréal, spécialisés en agroalimentaire et le Centre des technologies textiles) génèrent eux aussi une part de déplacements de Montréal vers Saint-Hyacinthe. La somme de ces déplacements relatifs aux études n'est pas incluse dans la comptabilisation du navettage. Tous ces déplacements relatifs aux études devraient donc s'additionner aux 510 déplacements des travailleurs en partance de Montréal vers le pôle régional.

Or, il apparaît de plus en plus approprié de considérer qu'une offre en transport ferroviaire Montréal/Saint-Hyacinthe pourrait répondre à un besoin existant et, ceci, pour tous ceux qui entrent dans la MRC le matin et en ressortent le soir venu. Soulignons que le navettage de Montréal à Saint-Hyacinthe, c'est-à-dire ceux qui entrent sur le territoire maskoutain, est plus élevé que le navettage de Saint-Hyacinthe à Montréal (article 3.7.3.1.4).

20. <http://www.viarail.ca/fr/a-propos-de-via/plan-d'investissement/article/saint-hyacinthe-vite-fait-bien-fait>

21. Via Rail Canada inc. Services corporatifs et juridiques. Courriel avril 2014.

22. <http://www.viarail.ca/fr/decouvrez-nos-destinations/trains>

23. Statistique Canada, Recensement 2006.

3) Train de banlieue

Le réseau des trains de banlieue de l'AMT qui s'est développé ces dernières années sur le territoire hors CMM connaît une grande popularité et permet aux gens de se déplacer de manière efficace et durable vers la grande région de Montréal. De ce fait, plusieurs intervenants du milieu maskoutain ont demandé que des études d'achalandage et de faisabilité soient lancées pour la réalisation d'une ligne jusqu'à Saint-Hyacinthe.

Une réflexion a été initiée en 2012 par la Chambre de commerce et de l'industrie Les Maskoutains sur l'opportunité d'un service de transport qui prolongerait les services actuels du train de banlieue de Mont-Saint-Hilaire jusqu'à Saint-Hyacinthe. L'opportunité de ce projet est actuellement à l'étude par la Ville de Saint-Hyacinthe.

En juin 2013, le MTQ a remis une aide financière à l'AMT pour lui permettre de mener une étude sur l'achalandage et la faisabilité de l'implantation d'un train de banlieue reliant Saint-Hyacinthe à Montréal. Ces études devaient démarrer au début de l'année 2014. De son côté, la Ville de Saint-Hyacinthe étudie actuellement la faisabilité d'un tel projet et des sites potentiels pour une desserte interrégionale.

À ce jour, la MRC n'est pas impliquée dans cette démarche, ni dans les études de faisabilité. De plus, elle ne s'est pas prononcée sur l'opportunité d'un tel transport en lien avec la CMM sur son territoire.

Advenant qu'il y ait des études de faisabilité concluantes pour une desserte de train de banlieue sur le territoire, la MRC devra prendre position sur tous les impacts d'un tel projet. Si le projet d'un train de banlieue se réalise, la MRC sera alors justifiée d'indiquer les paramètres du développement urbain au pourtour d'une gare intermodale afin d'optimiser l'occupation du sol par le développement résidentiel et commercial en périphérie d'un tel équipement interrégional. Ce développement devra assurément conduire à une densification urbaine selon une approche TOD²⁴, et ce, en complémentarité avec le territoire de la CMM.

3.7.2.8 Les programmes et les interventions de la MRC en matière de transport collectif

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

1) Mobilité durable dans un contexte de conciliation famille-travail-études

Un projet piloté par la CRÉ Montérégie Est, en partenariat avec la MRC des Maskoutains intitulé « Famille-Transport », aura permis la réalisation d'une étude axée sur des résultats concrets en matière de mobilité durable en 2010. Parmi les 19 recommandations qui en sont issues, certaines d'entre elles se sont concrétisées.

2) La création de la ligne d'autobus Accès entre Saint-Hyacinthe et Sainte-Julie en 2011

La « Ligne Accès », créée en 2011, permet une offre de service de transport collectif additionnelle en desservant principalement les centres d'enseignement, générant un grand nombre de déplacements comme le Cégep de Saint-Hyacinthe et le Centre de formation professionnelle de Saint-Hyacinthe, au stationnement incitatif de Sainte-Julie.

24. Le concept américain de transit-oriented development (TOD) concerne l'aménagement de [zones résidentielles](#) et commerciales destinées à favoriser l'usage des [transports en commun](#) et le [covoiturage](#). Ce concept est centré autour d'une station de transports (gare de train, station de transport collectif, station de métro, station de tramway), entourée de constructions résidentielles et de commerces de détail de densité modérée et élevée décroissante en allant vers la périphérie. Le rayon de cette zone est généralement compris entre 400 et 800 mètres, soit une distance adéquate pour la marche piétonne et le déplacement à vélo. Le TOD peut être un nouveau projet ou un redéveloppement selon une conception facilitant l'usage des transports collectifs et actifs. Un aménagement TOD permet l'augmentation de la densité en périphérie immédiate d'une station de transport collectif et crée des milieux de vie.

3) Arrimage des titres de transport pour les étudiants du Cégep de Saint-Hyacinthe en 2011

Un droit d'accès au transport collectif nommé « Passe écolo » permet aux étudiants du Cégep de Saint-Hyacinthe inscrits à temps plein d'utiliser le service des trois transporteurs différents sans payer de titre de transport additionnel. Ces trois services sont : tous les circuits du CITVR, tous les circuits des autobus de la ville de Saint-Hyacinthe ainsi que le service de transport adapté et collectif de la MRC des Maskoutains.

4) Création et maintien d'un comité Famille-Transport en 2010

Ce comité consultatif, formé d'intervenants locaux, poursuit le mandat d'assurer le suivi de l'étude relative au transport collectif sur le territoire de la MRC des Maskoutains, selon le concept de conciliation travail-famille-études. Il joue un rôle consultatif auprès de la MRC et des instances concernées. Ses recommandations sont acheminées aussi bien à la MRC qu'aux autres instances.

5) Augmentation de l'offre de transport collectif à même le transport scolaire en 2013

Une entente entre la MRC et la Commission scolaire de Saint-Hyacinthe permet dorénavant aux utilisateurs du transport collectif résidant dans les municipalités de Saint-Barnabé-Sud, Saint-Bernard-de-Michaudville, Sainte-Hélène-de-Bagot, Saint-Jude, Saint-Liboire, Saint-Louis, Saint-Simon et Saint-Valérien-de-Milton d'utiliser les places disponibles dans les autobus scolaires. Les trajets effectués par les autobus scolaires offrent la possibilité de rejoindre certains lieux de résidence éloignés et ainsi pallier les longues distances à parcourir pour atteindre les points de chute du transport collectif offert à même le transport adapté.

La MRC poursuit une démarche qui permettra d'augmenter l'offre de transport collectif dans les autobus scolaires en ajoutant d'autres municipalités. Cette démarche requiert la collaboration de plusieurs intervenants.

6) Corridors scolaires – Mobilité active et sécurité des élèves des écoles primaires en 2013

Ce sont 15 municipalités sur 17 qui ont entrepris la première étape de réalisation de corridors scolaires en 2013 par l'entremise du programme « À pied, à vélo, ville active ». Celui-ci favorise les déplacements actifs et sécuritaires des enfants, tant dans les noyaux villageois qu'autour des écoles primaires dans le pôle régional.

Ce programme établit un parcours balisé et sécuritaire permettant aux enfants de se déplacer seuls pour se rendre à l'école, sans qu'il y ait de déplacement motorisé suppléé par l'un des parents, réduisant ainsi les déplacements motorisés.

Ce projet demeure en cours de réalisation pour certains noyaux villageois, tandis que le pôle régional a déjà établi ces corridors scolaires aux abords de six écoles de son territoire.

7) Décentralisation des services en matière de santé publique – Vaccination en milieu rural

La MRC a requis du Centre de santé et de services sociaux de la région d'offrir la vaccination annuelle antigrippale dans les municipalités rurales, en cinq points de service afin de réduire le nombre de déplacements. Dix municipalités ont participé à ce projet en 2013 permettant ainsi à 384 personnes d'éviter un déplacement vers le pôle régional pour demander la vaccination.

La MRC reconduit ce projet en 2014, avec 11 municipalités de la MRC.

Le nombre de personnes vaccinées en milieu rural équivaut à autant de déplacements évités vers le pôle régional qui offre habituellement ces services.

3.7.2.9 Stationnement incitatif

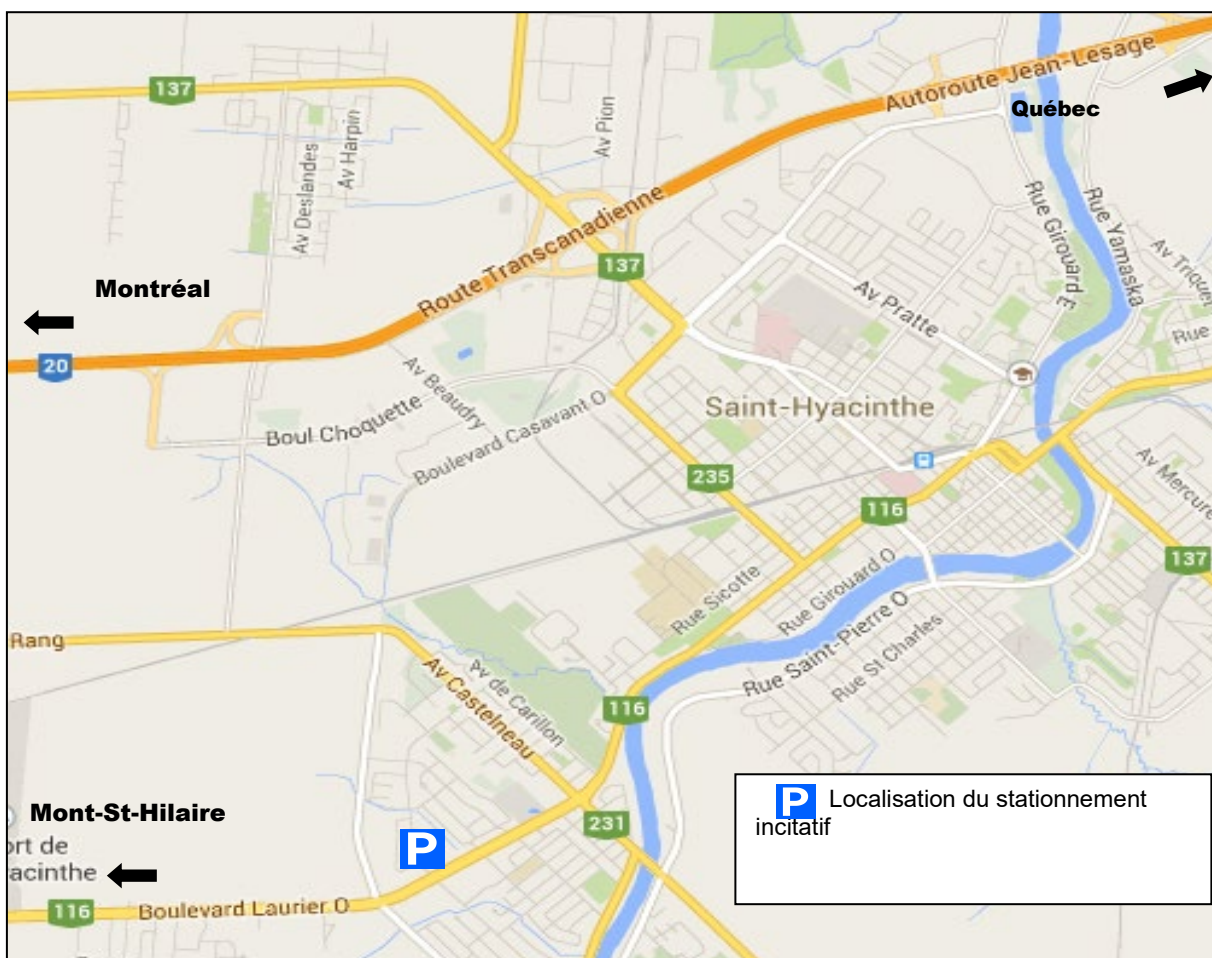
16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

Le territoire de la MRC est desservi par un seul stationnement incitatif en lien avec le service interrégional du CITVR.

Ce stationnement se situe sur le territoire urbain de la ville de Saint-Hyacinthe dans le secteur ouest, à l'intersection de la route 116 (boulevard Laurier Ouest) et de la rue Dieppe (voir carte ci-dessous).

Ce stationnement compte environ 30 cases et est offert aux usagers du CITVR, que ce soit pour le circuit 25 ou 200, qui s'arrêtent sur ce coin de rue. Aucun aménagement particulier n'a été nécessaire puisqu'il se retrouve à même un stationnement d'un petit centre d'achat linéaire. Il est fourni aux usagers suite à une entente verbale entre les propriétaires du centre commercial (Les Industries Pantorama) et la Ville de Saint-Hyacinthe, et ce, depuis février 2009. Le stationnement est offert gratuitement aux usagers.

Carte 3.7.2.9-A Localisation du stationnement incitatif à Saint-Hyacinthe



3.7.2.10 Faits saillants à l'égard du transport collectif sur le territoire maskoutain

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

1) Augmentation et diversification de l'offre

Les dix dernières années sont marquées par une augmentation de l'offre en transport collectif, notamment par l'ajout d'une ligne d'autobus, soit la ligne Accès du CITVR, par les nouvelles places disponibles en transport collectif à même le transport adapté (augmentation du nombre de transports de 342,6 % entre 2009 et 2013) et par les places disponibles à même le transport scolaire, contribuant ainsi à la réduction du nombre de déplacements motorisés en mode solo.

2) L'autopartage

Le transport collectif en milieu rural demeure complexe et souffre encore de diversification de l'offre. L'autopartage s'avère l'une des solutions envisageables sur le territoire maskoutain.

L'implantation d'un service sur le territoire maskoutain a été rejetée par l'unique fournisseur « Communauto » pour des motifs d'achalandage estimés trop faibles, malgré l'étude de faisabilité réalisée par la MRC en 2012. Ce projet pourrait être étudié à nouveau à court ou moyen terme.

3) Politique de l'écomobilité

Une part de responsabilité pourrait être transférée aux entreprises, dans l'objectif de favoriser les déplacements dans une perspective d'écomobilité. Des incitatifs visant à faciliter les déplacements actifs pourraient faire partie des politiques à développer pour les entreprises ou fournisseurs de travail.

Des dispositions en regard d'accessoires, tels que des supports à vélos verrouillables munis d'abri, pourraient être aménagées à proximité d'un lieu de travail ou encore sur la propriété de l'entreprise.

Jusqu'à maintenant, ces propositions liées à une politique d'écomobilité de la MRC ont échoué auprès de l'entreprise privée. Certaines entreprises n'ont démontré aucune volonté d'adopter de telles politiques, la forte disponibilité de la main-d'œuvre dans la région laisse les entreprises libres de choisir leur personnel autonome et mobile.

En conclusion, la MRC ne dispose pas de réel levier incitant les entreprises privées à adopter et mettre en œuvre une politique de mobilité durable.

4) En résumé à l'égard des transports collectifs

La gestion et la planification du transport collectif sont abordées dans une perspective d'occupation dynamique du territoire. En ce sens, l'offre en transport collectif ainsi que la mobilité des personnes occupent un rôle de premier plan.

Une planification adéquate de la mobilité durable sur le territoire maskoutain entraînera dans son sillage des effets positifs, tant par la rétention de la population que par l'adoption de saines habitudes de vie. Cependant, les possibilités de développement en matière de transport durable (l'augmentation de l'offre en transport collectif, l'accessibilité aux transports actifs) de manière à répondre aux besoins, devront être évaluées dans une perspective de faisabilité, en harmonie avec les particularités du territoire.

Le territoire de la MRC est caractérisé par la présence d'un pôle régional fort, entouré de noyaux villageois répartis dans un vaste espace rural. Les distances et le faible achalandage représentent un défi à l'optimisation de la mobilité durable dans la MRC. C'est par le biais de plusieurs moyens différents que se poursuivront l'augmentation et la diversification de l'offre

en matière de transport durable. La décentralisation de services (du pôle régional vers les noyaux villageois) en concertation avec différents partenaires est garante de la progression de la mobilité durable sur le territoire maskoutain.

3.7.3 Caractérisation des déplacements

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

3.7.3.1 Le navettage domicile-travail

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

Les données sur le navettage domicile-travail (tableau 3.7.3.1.7-A) ont été fournies par le MAMROT en novembre 2013. Elles représentent une source d'information exclusive dans un contexte où la MRC des Maskoutains ne dispose pas d'enquête « origine-destination » comme celle des MRC incluses dans le territoire de l'Agence métropolitaine de transport.

Le nombre de déplacements entre les lieux de résidence et les lieux d'emploi au sein d'une même MRC constitue un indicateur des liens qui existent entre ses municipalités. Le tableau des déplacements (tableau 3.7.3.1.7-A) permet ainsi de relever les divers lieux d'emploi et de mesurer la force d'attraction que ceux-ci exercent sur la population active des municipalités voisines.

Source des données

Le tableau des déplacements domicile-travail a été réalisé à partir des données du recensement de 2006 de Statistique Canada sur la population active occupée qui se déplace vers un lieu de travail fixe (numéro au catalogue 97-561-XCB2006011). Il ne comptabilise ni les personnes sans emploi au moment du recensement, ni les travailleurs à domicile, ni les personnes dont l'emploi n'est lié à aucun lieu de travail déterminé, par exemple celles qui effectuent du transport longue distance ou celles dont le lieu de travail change fréquemment.

Soulignons que les tableaux de données sur le navettage, réalisés à partir du tableau général 3.7.3.1.7-A, ne tiennent pas compte des emplois à domicile qui totalisaient 3 330 emplois en 2006 (Statistique Canada, recensement 2011), considérant que ceux-ci ne génèrent aucun déplacement assujéti au travail.

Le tableau 3.7.3.1.7-A indique à la fois les lieux d'emploi et les lieux de résidence. C'est-à-dire qu'un nombre de travailleurs « X » indique à la fois un nombre de lieux d'emploi qui existe dans une municipalité aussi bien que les lieux de résidence de chacun de ces travailleurs. Il permet donc de prendre en compte les déplacements à partir du domicile pour se rendre au travail, aussi bien que le nombre d'emplois offerts dans une même municipalité. Dans les cas où un lieu d'emploi situé à l'extérieur de la MRC draine un grand nombre de travailleurs de la MRC, la municipalité correspondant à ce lieu, quoiqu'elle soit située au-delà des limites de la MRC, est ajoutée à la liste des lieux d'emploi. De façon symétrique, dans les cas où une importante cohorte de travailleurs d'une municipalité extérieure à la MRC occupe des emplois dans la MRC, cette municipalité fait aussi l'objet d'une ligne distincte au tableau. Ce qui permet d'apprécier l'attractivité de la MRC pour les lieux d'emploi.

Les tableaux présentés dans les articles qui suivent ont été réalisés à partir des données du tableau général 3.7.3.1.7-A. Seuls des calculs de pourcentage et des sommes ont été effectués selon les spécificités de l'analyse afin de bien comprendre l'origine et la destination de navettage associé au travail.

3.7.3.1.1 Le navettage domicile-travail dans la municipalité même de résidence

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

Certaines municipalités de la MRC des Maskoutains retiennent une grande proportion de leurs travailleurs sur leur territoire, c'est-à-dire que les personnes parmi la population active occupent un emploi dans leur municipalité de résidence. Ces déplacements intramunicipalités indiquent des déplacements de courte durée et de faibles distances sur les réseaux routiers ayant pour motif le travail.

Le tableau 3.7.3.1.1-A indique que, dans la MRC, une proportion de 56,7 % des déplacements pour le travail (20 020 personnes) se fait à l'intérieur même de leur municipalité de résidence pour le travail. Ce sont donc plus de la moitié des travailleurs maskoutains qui n'ont pas à se déplacer dans une autre municipalité pour aller travailler.

Dans le pôle régional, ce sont 76,1 % des personnes actives de la population, soit 17 360 personnes, qui travaillent dans leur ville même de résidence, Saint-Hyacinthe, ce qui correspond adéquatement aux 30 110 lieux d'emploi qui ont été répertoriés dans la ville de Saint-Hyacinthe, tel qu'indiqué au tableau général 3.7.3.1.7-A.

Trois autres municipalités de la MRC, soit Saint-Pie, Saint-Valérien-de-Milton et Saint-Damase, retiennent respectivement 41,5 %, 32,5 % et 31,2 % de leur population active dans leur lieu de résidence pour le travail. De plus, dans neuf municipalités de la MRC, c'est plus d'un travailleur sur cinq qui travaille dans leur municipalité même de résidence.

Tableau 3.7.3.1.1-A Déplacements pour le travail dans la municipalité même de résidence

Municipalité	Nombre de personnes travaillant dans leur municipalité de résidence	Nombre de personnes faisant partie de la population active occupée	Proportion des personnes travaillant dans la municipalité de résidence (%)
St-Hyacinthe	17 360	22 820	76,1
St-Pie	985	2 375	41,5
St-Valérien-de-Milton	205	630	32,5
St-Damase	360	1 155	31,2
Ste-Hélène-de-Bagot	165	600	27,5
St-Hugues	100	440	22,7
St-Dominique	215	955	22,5
St-Simon	105	490	21,4
St-Marcel-de-Richelieu	25	125	20,0
St-Jude	90	465	19,4
St-Bernard-de-Michaudville	35	220	15,9
St-Barnabé-Sud	45	305	14,8
Ste-Madeleine	115	1 120	10,3
La Présentation	90	875	10,3
St-Louis	25	275	9,1
St-Liboire	100	1 295	7,7
Ste-Marie-Madeleine	0	1 165	0,0
Total	20 020	35 310	56,7

Source : Statistique Canada, recensement 2006, Compilation spéciale MAMROT 2006. Traitement MRC des Maskoutains 2014.

3.7.3.1.2 Le navettage domicile-travail intra MRC

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

Les déplacements ayant pour motif le travail, à l'intérieur même de la MRC, concernent 77,9 % des travailleurs (incluant ceux qui ne se déplacent qu'à l'intérieur même de leur municipalité pour le travail). Il y a donc lieu de conclure que 27 515 déplacements (sur 35 310 déplacements totaux) pour le travail sont effectués à l'intérieur des limites du territoire de la MRC des Maskoutains (tableau 3.7.3.1.2-A).

Deux principaux constats s'en dégagent. D'une part, le taux de navettage vers l'extérieur de la MRC est relativement faible alors qu'environ un déplacement sur cinq survient à l'extérieur des limites de la MRC pour le travail. D'autre part, la MRC exerce une attraction sur plus des trois quarts (77,9 %) de la population active, les retenant sur le territoire de la MRC pour leur travail.

Tableau 3.7.3.1.2-A Déplacements pour le travail intra MRC

Municipalité	Nombre de déplacements à l'intérieur même de la MRC	Nombre de déplacements totaux incluant les lieux d'emploi à l'extérieur de la MRC	Taux des déplacements intra MRC (%)
St-Pie	1 830	2 375	77,1
St-Damase	810	1 155	70,1
Ste-Madeleine	480	1 120	42,9
Ste-Marie-Madeleine	540	1 165	46,4
La Présentation	700	875	80,0
St-Hyacinthe	18 830	22 820	82,5
St-Dominique	800	955	83,8
St-Valérien-de-Milton	355	630	56,3
St-Liboire	885	1 295	68,3
St-Simon	445	490	90,8
Ste-Hélène-de-Bagot	460	600	76,7
St-Hugues	370	440	84,1
St-Barnabé-Sud	235	305	77,0
St-Jude	350	465	75,3
St-Bernard-de-Michaudville	150	220	68,2
St-Louis	180	275	65,5
St-Marcel-de-Richelieu	95	125	76,0
Total	27 515	35 310	77,9

Source : Statistique Canada, recensement 2006, Compilation spéciale MAMROT 2006. Traitement MRC des Maskoutains 2014

3.7.3.1.3 Le navettage domicile-travail où le lieu de travail se trouve dans le pôle régional

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

Parmi les 30 110 lieux d'emploi situés dans le pôle régional, ce sont 22 310 résidents de la MRC qui s'y déplacent pour occuper ces postes (tableau 3.7.3.1.3-A). Ce sont donc 74,1 % des déplacements qui sont effectués de l'intérieur même de la MRC pour converger vers le pôle régional. Cette proportion démontre l'attraction des noyaux villageois vers le pôle régional qui occupe une position géographique centrale.

D'autre part, 7 800 lieux d'emploi situés dans le pôle régional sont occupés par des gens provenant de l'extérieur, soit 510 travailleurs en provenance de Montréal et 7 290 autres qui proviennent d'ailleurs. (tableau général 3.7.3.1.7-A).

Tableau 3.7.3.1.3-A Proportion des déplacements des résidents de la MRC pour le travail vers le pôle régional

Municipalité	Nombre de déplacements <u>totaux</u> des résidents de la MRC vers le pôle régional	Nombre de lieux d'emploi totaux dans le pôle régional	Taux des déplacements des résidents de la MRC vers le pôle régional
MRC	22 310 (1)	30 110	74,1 %

(1) Somme des déplacements par municipalité (tableau 3.7.3.1.3-B).

Source : Statistique Canada, recensement 2006, Compilation spéciale MAMROT 2006. Traitement MRC des Maskoutains 2014.

Tableau 3.7.3.1.3-B Nombre de déplacements par lieu de résidence des résidents de la MRC pour le travail vers le pôle régional

Municipalité	Nombre de déplacements vers le pôle régional
Saint-Hyacinthe (pôle régional)	17 360
Saint-Pie	725
Saint-Liboire	680
La Présentation	590
Saint-Dominique	470
Saint-Damase	380
Sainte-Marie-Madeleine	365
Sainte-Madeleine	310
Saint-Simon	290
Sainte-Hélène-de-Bagot	255
Saint-Jude	215
Saint-Hugues	180
Saint-Barnabé-Sud	150
Saint-Louis	125
Saint-Valérien-de-Milton	95
Saint-Bernard-de-Michaudville	70
Saint-Marcel-de-Richelieu	50
Total	22 310

Source : Statistique Canada, recensement 2006, Compilation spéciale MAMROT 2006. Traitement MRC des Maskoutains 2014

3.7.3.1.4 Le navettage domicile-travail lorsque le lieu de travail se trouve à Montréal

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

Malgré l'offre d'emploi élevée dans la MRC des Maskoutains, il existe une part de travailleurs qui font la navette vers Montréal.

La plus grande proportion de travailleurs de la MRC qui se déplace en direction de Montréal se trouve à Sainte-Marie-Madeleine, soit la municipalité la plus rapprochée en distance. Le nombre de déplacements forme une mince proportion de 12 % de la population active. Cette tendance diminue ailleurs sur le territoire de la MRC, au fur et à mesure qu'on se déplace vers l'est (s'éloignant ainsi de la couronne sud de la CMM), alors que moins de 5 % de la population active se déplacent à Montréal pour y travailler dans dix des 17 municipalités de la MRC (tableau 3.7.3.1.4-A).

En somme, ce sont 1 590 travailleurs qui habitent sur le territoire de la MRC et qui se déplacent vers Montréal. Dans un contexte où la MRC compte 35 310 personnes actives et en emploi, le nombre de travailleurs se déplaçant à Montréal ne représente que 4,5 % de la population active occupée.

Tableau 3.7.3.1.4-A Déplacements pour le travail à Montréal

Municipalité	Nombre de travailleurs se déplaçant à Montréal	Nombre total de travailleurs (population active de la MRC)	Taux de travailleurs se déplaçant à Montréal (%)
La Présentation	25	875	2,0
St-Barnabé-Sud	15	305	4,9
St-Bernard-de-Michaudville	0	220	0,0
St-Damase	40	1 155	3,5
St-Dominique	35	955	3,7
Ste-Hélène-de-Bagot	15	600	2,5
Ste-Madeleine	90	1 120	8,0
Ste-Marie-Madeleine	140	1 165	12,0
St-Hugues	10	440	2,3
St-Hyacinthe	1 025	22 820	4,5
St-Jude	25	465	5,4
St-Liboire	60	1 295	4,6
St-Louis	10	275	3,6
St-Marcel-de-Richelieu	10	125	8,0
St-Pie	65	2 375	2,7
St-Simon	15	490	3,1
St-Valérien-de-Milton	10	630	1,6
Total	1 590	35 310	4,5

Source : Statistique Canada, recensement 2006, Compilation spéciale MAMROT 2006. Traitement MRC des Maskoutains 2014.

3.7.3.1.5 Le navettage domicile-travail lorsque les travailleurs se déplacent à l'extérieur de la MRC

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

En somme, 7 795 travailleurs se déplacent à l'extérieur de la MRC (incluant Montréal) pour y travailler, ce qui représente une proportion de 20,7 % de tous les déplacements pour le travail, à l'échelle de la MRC (tableau 3.7.3.1.5-A). Cette proportion des déplacements vers l'extérieur, ayant pour motif le travail, est relativement faible.

Cette tendance de navettage vers l'extérieur de la MRC est plus élevée dans les municipalités situées près de Montréal comme Sainte-Madeleine et Sainte-Marie-Madeleine. Ces municipalités sont aussi avantagées par la proximité de la route 116 ainsi que par l'offre en transport en commun du CITVR, allant vers les gares de Mont-Saint-Hilaire, McMasterville et Montréal (gare centrale).

Tableau 3.7.3.1.5-A Déplacements pour le travail à l'extérieur de la MRC incluant Montréal

Municipalité	Déplacements des travailleurs vers Montréal	Déplacements des travailleurs dans d'autres municipalités extérieures à la MRC	Déplacements totaux vers l'extérieur de la MRC	Total des lieux d'emploi dans la MRC	Part d'emplois à l'extérieur de la MRC par rapport au total des lieux d'emploi de la MRC (%)
La Présentation	25	150	175	365	0,5
St-Barnabé-Sud	15	55	70	170	0,2
St-Bernard-de-Michaudville	0	70	70	55	0,2
St-Damase	40	305	345	1 045	0,9
St-Dominique	35	120	155	590	0,4
Ste-Hélène-de-Bagot	15	125	140	525	0,4
Ste-Madeleine	90	550	640	605	1,7
Ste-Marie-Madeleine	140	485	625	10	1,7
St-Hugues	10	60	70	295	0,2
St-Hyacinthe	1 025	2 965	3 990	30 110	10,6
St-Jude	25	90	115	215	0,3
St-Liboire	60	350	410	400	1,1
St-Louis	10	85	95	60	0,3
St-Marcel-de-Richelieu	10	20	30	75	0,1
St-Pie	65	480	545	2 120	1,4
St-Simon	15	30	45	530	0,1
St-Valérien-de-Milton	10	265	275	460	0,7
Total	1 590	6 205	7 795	37 630	20,7

Source : Statistique Canada 2006. MAMROT Compilation spéciale MAMROT 2009. Traitement MRC des Maskoutains 2014.

3.7.3.1.6 Le navettage domicile-travail lorsque les travailleurs ont un lieu de résidence extérieur au territoire de la MRC

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

Une part de travailleurs de la MRC se déplace à l'extérieur du territoire de la MRC pour le travail, tandis qu'une autre part vient de l'extérieur pour travailler sur le territoire maskoutain. Ce sont en somme 10 115 travailleurs qui viennent de l'extérieur pour occuper un emploi sur le territoire de la MRC et ces travailleurs génèrent 26,9 % des déplacements totaux (tableau 3.7.3.1.6-A).

Au tableau général des déplacements (tableau 3.7.3.1.7-A), on constate que la somme des lieux d'emploi situés sur le territoire de la MRC (37 630 lieux d'emploi) est supérieure au nombre de travailleurs de la MRC (35 310 travailleurs, soit les personnes actives). Ce qui signifie que le surplus d'emplois est occupé par des gens venant de l'extérieur et que la MRC des Maskoutains représente un pôle d'emplois dans la région.

Tableau 3.7.3.1.6-A Déplacements de l'extérieur vers la MRC pour le travail

	A	B	C (A + B)	D	E
Municipalité	Déplacements des travailleurs de Montréal vers la MRC	Déplacement des travailleurs de l'extérieur de la MRC vers la MRC	Déplacements totaux des travailleurs venant de l'extérieur vers la MRC	Total des lieux d'emploi dans la MRC	Taux des déplacements provenant de l'extérieur de la MRC (%)
La Présentation		55	55	365	15,1
St-Barnabé-Sud		50	50	170	29,4
St-Bernard-de-Michaudville		10	10	55	18,2
St-Damase	20	320	340	1 045	32,5
St-Dominique		80	80	590	13,6
Ste-Hélène-de-Bagot		210	210	525	40,0
Ste-Madeleine	10	170	180	605	29,8
Ste-Marie-Madeleine		10	10	10	100,0
St-Hugues	10	60	70	295	23,7
St-Hyacinthe	510	7 290	7 800	30 110	25,9
St-Jude		30	30	215	14,0
St-Liboire		175	175	400	43,8
St-Louis		35	35	60	58,3
St-Marcel-de-Richelieu		20	20	75	26,7
St-Pie		705	705	2 120	33,3
St-Simon		155	155	530	29,2
St-Valérien-de-Milton		190	190	460	41,3
Total	550	9 565	10 115	37 630	26,9

Source : Statistique Canada 2006. MAMROT Compilation spéciale MAMROT 2009. Traitement MRC des Maskoutains 2014.

(A) Travailleurs résidant à Montréal occupant un emploi sur le territoire de la MRC.

(B) Travailleurs résidant à l'extérieur du territoire de la MRC occupant un emploi sur le territoire de la MRC.

(C) Travailleurs résidant à l'extérieur du territoire de la MRC ainsi qu'à Montréal occupant un emploi sur le territoire de la MRC.

3.7.3.1.7 Résumé sur le navettage domicile-travail de la population active occupée

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

- 56,7 % de la population active, soit 20 020 personnes, se déplacent à l'intérieur même de leur municipalité de résidence pour le travail.
- 76,1 % des travailleurs (17 360 travailleurs) qui habitent à Saint-Hyacinthe y travaillent.
- 74,1 % de tous les lieux d'emplois (22 310 des lieux d'emplois) situés dans la ville de Saint-Hyacinthe sont occupés par des travailleurs qui habitent sur le territoire de la MRC.
- 41,5 % et 31,2 % des emplois sont occupés par des résidents même des municipalités de Saint-Pie et de Saint-Damase.
- 77,9 % de tous les déplacements des résidents de la MRC pour le travail sont effectués à l'intérieur même de la MRC.
- 20,7 % de tous les déplacements des résidents de la MRC pour le travail sont effectués vers l'extérieur de la MRC, ce qui concerne 7 795 personnes.
- 4,5 % de tous les déplacements des résidents de la MRC pour le travail ont Montréal pour destination.
- 37 630 lieux d'emploi sont générés sur le territoire de la MRC, tandis que 35 310 personnes y sont en emploi. Le nombre de lieux d'emploi dans la MRC est donc supérieur à la population active de la MRC.

- 26,9 % de tous les déplacements pour le travail dans la MRC sont générés par des travailleurs venant de l'extérieur, ce qui concerne 10 115 personnes.

En résumé, la MRC constitue un réel bassin d'emplois. De plus, ces emplois sont occupés à près de 80 % par des travailleurs qui habitent sur le territoire même de la MRC. Le pôle régional ayant la plus grande part des emplois fait en sorte que la majorité des déplacements pour le travail s'effectue des pôles villageois vers le pôle régional, Saint-Hyacinthe.

Les efforts de la MRC visant à faciliter les déplacements devront tenir compte de ce scénario de navettage. Le défi réside encore dans les distances à parcourir entre le centre, soit la ville de Saint-Hyacinthe, et les pôles villageois. Ces distances varient de 15 à 30 kilomètres, rendant les déplacements actifs inaccessibles. Ceci complique aussi l'organisation des transports collectifs pour ce territoire caractérisé par la ruralité, à cause du faible achalandage anticipé (population active des municipalités de petite taille - entre 125 et 500 personnes actives occupées) associé au nombre de pôles villageois à desservir.

Quoi qu'il en soit, la MRC des Maskoutains continue d'accroître les possibilités de mobilité des gens qui y habitent par des projets pilotes, des plans de transport et des programmes de mobilité.

(suite page suivante)

Tableau 3.7.3.1.7-A Navettage domicile-travail (tableau général)

Municipalité		Lieu d'emploi																		Total des lieux de résidence	
		Dans la MRC Les Maskoutains																	Ext. de la MRC		
		St-Pie	St-Damase	Ste-Madeleine	Ste-Marie-Madeleine	La Présentation	St-Hyacinthe	St-Dominique	St-Valérien-de-Milton	St-Liboire	St-Simon	Ste-Hélène-de-Bagot	St-Hugues	St-Barnabé-Sud	St-Jude	St-Bernard-de-Michaudville	St-Louis	St-Marcel-de-Richelieu	Montréal		Autres municipalités
Lieu de résidence (n ^{bre})	St-Pie	985	45	10			725	35	0	10	0		10		10				65	480	2 375
	St-Damase	60	360	10			380				0	0							40	305	1 155
	Ste-Madeleine	10	10	115		15	310		10		0						10		90	550	1 120
	Ste-Marie-Madeleine	10	10	125		30	365			0	0								140	485	1 165
	La Présentation	0				90	590				10				10				25	150	875
	St-Hyacinthe	250	260	115		125	17 360	220	35	60	180	95	60	40	30				1 025	2 965	22 820
	St-Dominique	55		10		10	470	215	10		10	10			10				35	120	955
	St-Valérien-de-Milton	10	0			0	95	15	205	10	10	10							10	265	630
	St-Liboire	15	0	10			680	15	10	100	35	0	20						60	350	1 295
	St-Simon		10			0	290			15	105	0	15	10					15	30	490
	Ste-Hélène-de-Bagot					10	255	0		30	0	165							15	125	600
	St-Hugues		10	10		10	180	0	0		15	25	100	10	10			0	10	60	440
	St-Barnabé-Sud	10		10			150	10					0	45				10	15	55	305
	St-Jude		0			10	215					10		15	90	10			25	90	465
	St-Bernard-de-Michaudville			10		10	70						10		15	35				70	220
	St-Louis	10					125								10		25	10	10	85	275
	St-Marcel-de-Richelieu						50	0			10		10					25	10	20	125
	Montréal		20	10			510						10						1 590	6 205	8 345
	Extérieur de la MRC	705	320	170	10	55	7 290	80	190	175	155	210	60	50	30	10	35	20	Total	9 565	Total
																				35 310	
Total des lieux d'emploi		2 120	1 045	605	10	365	30 110	590	460	400	530	525	295	170	215	55	60	75	Total		37 630
Lieu de résidence (%)	St-Pie	41,5%	1,9%	0,4%			30,5%	1,5%		0,4%			0,4%		0,4%				2,7%	20,2%	100,0%
	St-Damase	5,2%	31,2%	0,9%			32,9%												3,5%	26,4%	100,0%
	Ste-Madeleine	0,9%	0,9%	10,3%		1,3%	27,7%		0,9%									0,9%	8,0%	49,1%	100,0%
	Ste-Marie-Madeleine	0,9%	0,9%	10,7%	0,0%	2,6%	31,3%												12,0%	41,6%	100,0%
	La Présentation					10,3%	67,4%			1,1%					1,1%				2,9%	17,1%	100,0%
	St-Hyacinthe	1,1%	1,1%	0,5%		0,5%	76,1%	1,0%	0,2%	0,3%	0,8%	0,4%	0,3%	0,2%	0,1%				4,5%	13,0%	100,0%
	St-Dominique	5,8%		1,0%		1,0%	49,2%	22,5%	1,0%		1,0%	1,0%			1,0%				3,7%	12,6%	100,0%
	St-Valérien-de-Milton	1,6%					15,1%	2,4%	32,5%	1,6%	1,6%	1,6%							1,6%	42,1%	100,0%
	St-Liboire	1,2%		0,8%			52,5%	1,2%	0,8%	7,7%	2,7%		1,5%						4,6%	27,0%	100,0%
	St-Simon		2,0%				59,2%			3,1%	21,4%		3,1%	2,0%					3,1%	6,1%	100,0%
	Ste-Hélène-de-Bagot					1,7%	42,5%			5,0%		27,5%							2,5%	20,8%	100,0%
	St-Hugues		2,3%	2,3%		2,3%	40,9%				3,4%	5,7%	22,7%	2,3%	2,3%				2,3%	13,6%	100,0%
	St-Barnabé-Sud	3,3%		3,3%			49,2%	3,3%						14,8%				3,3%	4,9%	18,0%	100,0%
	St-Jude					2,2%	46,2%					2,2%		3,2%	19,4%	2,2%			5,4%	19,4%	100,0%
	St-Bernard-de-Michaudville			4,5%		4,5%	31,8%						4,5%		6,8%	15,9%				31,8%	100,0%
	St-Louis	3,6%					45,5%								3,6%		9,1%	3,6%	3,6%	30,9%	100,0%
	St-Marcel-de-Richelieu						40,0%				8,0%		8,0%					20,0%	8,0%	16,0%	100,0%

Notes : Les données de Statistique Canada sont arrondies de façon aléatoire (vers le haut ou vers le bas) jusqu'à un multiple de « 5 » et, dans certains cas, de « 10 ». Ainsi, une valeur de « 0 » ne représente pas aucune personne, mais plutôt un certain nombre entre 1 et 9. La population active totale d'une MRC ou d'une agglomération représente la somme de la population active de chacune de ses municipalités. Pour des raisons méthodologiques, ce total peut différer de l'estimation fournie par Statistique Canada pour cette MRC ou cette agglomération. Les municipalités qui ont une population active inférieure à 40, par exemple la plupart des territoires organisés, sont normalement exclues de ce tableau. Source : Statistique Canada, recensement 2006. Traitement MAMROT 2009

3.7.3.2 Les modes de transport utilisés pour les déplacements entre le domicile et le travail

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

3.7.3.2.1 Source et fiabilité des données

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

Les données de cette section sont issues de l'Enquête nationale auprès des ménages (ENM) de 2011 de Statistique Canada. Nous soulignons que le taux global de non-réponse de cette enquête atteint le tiers et parfois plus de la population dans six des 17 municipalités du territoire de la MRC (voir ce taux (dernière colonne de droite) au tableau 3.7.3.2.4-A des modes en transport actif).

L'enquête sur les modes de transport concerne la population occupée totale âgée de 15 ans et plus ayant un lieu habituel de travail ou sans adresse de travail fixe selon le mode de transport.

La classe « transport en commun » de l'ENM de 2011 peut inclure les transports collectifs et/ou les transports adaptés puisque les réponses que récolte Statistique Canada sont obtenues par « auto dénombrement ». De plus, cette question de l'enquête ne comportait pas de commentaire ni de spécification qui auraient permis aux répondants de faire une distinction précise de leur mode de transport parmi tous les types de modes de transport à l'échelle de la MRC.

D'autre part, les nombres arrondis au cinquième de la donnée semblent produire des résultats inattendus lorsque l'échantillon de données est de très petite taille, dont les municipalités ayant une population de moins de 500 individus. Dans certaines circonstances, les résultats obtenus dans le calcul des pourcentages semblent peu probables.

À titre d'exemple, dans le cas des déplacements en transport en commun pour le travail, citons le nombre d'utilisateurs dans la municipalité de Saint-Barnabé-Sud qui figure au nombre de 15, pour une population totale active occupée de 410 personnes. Cela signifie, étonnamment, un taux d'utilisation des transports en commun de 3,7 %, soit le troisième taux le plus élevé après la ville de Saint-Hyacinthe (1,5 %), et les municipalités de Sainte-Madeleine (4,4 %) et de Sainte-Marie-Madeleine (4,0 %) (tableau 3.7.3.2.3-A). Alors que dans les faits, Saint-Barnabé-Sud n'est pas desservie par le transport en commun, à l'exception d'un service de transport collectif intégré au transport adapté (sur réservation et lorsque les places sont disponibles) ou bien intégré au transport scolaire (sur réservation, aussi). En conclusion, cette donnée apparaît peu représentative de la réalité terrain.

Toutefois, malgré le doute de la représentativité de ces résultats obtenus par Statistique Canada en 2011, la MRC des Maskoutains a conservé cette section d'étude sur les transports afin d'apporter le plus d'éléments possible pour répondre à la demande du gouvernement du Québec d'intégrer les transports durables à l'aménagement du territoire. La caractérisation des modes de transport utilisés pour se rendre au travail demeure aussi l'une des rares études dont dispose la MRC, car celle-ci n'a pas été partie intégrante du territoire étudié par l'Agence métropolitaine de transport dans son enquête origine-destination, contrairement aux MRC métropolitaines.

Il serait opportun, dans un avenir rapproché, qu'il y ait enquête sur l'utilisation réelle des déplacements et de l'utilisation des transports collectifs et tout particulièrement dans un contexte où la MRC des Maskoutains a multiplié ses efforts pour répondre aux besoins de mobilité des familles et des individus depuis 2006. Plus d'un programme (abordé à l'article 3.7.2.8) a été mis en marche depuis, fournissant de plus en plus d'alternatives à l'utilisation solo de l'automobile.

3.7.3.2.2 Le transport motorisé

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

Le mode de transport le plus couramment utilisé pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail demeure l'automobile, le camion ou la fourgonnette, en mode solo, à 85 % sur l'ensemble du territoire de la MRC des Maskoutains.

Cette proportion de l'utilisation des transports motorisés est directement liée à la superficie de son territoire et à son caractère rural et agricole (96 % de sa superficie est en territoire agricole protégé) ainsi qu'aux longues distances à parcourir entre les pôles villageois et le pôle régional, Saint-Hyacinthe qui, en l'occurrence, génère une grande proportion des emplois, soit 30 110 lieux d'emploi occupés à 77,9 % par des résidents de la MRC, tel qu'abordé précédemment à l'article 3.7.3.1.2.

En contrepartie, le covoiturage (le nombre de passagers ajoutés) atteint un taux de 3,4 % des déplacements domicile-travail, ce qui signifie que 1 380 personnes se sont déplacées en covoiturage sur un total de 40 255 déplacements pour le travail. Cette proportion de covoiturage est plus élevée que le transport en commun qui est de 1,3 % à l'échelle de la MRC (tableau 3.7.3.2.2.-A).

Tableau 3.7.3.2.2-A Déplacements en transport motorisé

Municipalité	Automobile, camion ou fourgonnette (conducteur)	Automobile, camion ou fourgonnette (conducteur)	Automobile, camion ou fourgonnette (passager)	Automobile, camion ou fourgonnette (passager)	Somme des déplacements / Automobile, camion ou fourgonnette (conducteur et passager)	Somme des déplacements / Automobile, camion ou fourgonnette (conducteur et passager)	Population totale active occupée
	n ^{bre}	%	n ^{bre}	%	n ^{bre}	%	n ^{bre}
La Présentation	1 145	91,0	55	4,4	1 200	95,6	1 255
Saint-Barnabé-Sud	355	86,6	0	0,0	355	86,6	410
St-Bernard-de-Michaudville	240	81,4	0	0,0	240	81,4	295
Saint-Damase	1 115	82,0	25	1,8	1 140	83,8	1 360
Saint-Dominique	1 040	89,7	30	2,6	1 070	92,2	1 160
Sainte-Hélène-de-Bagot	760	92,1	20	2,4	780	94,5	825
Sainte-Madeleine	1 170	86,0	40	2,9	1 210	89,0	1 360
Sainte-Marie-Madeleine	1 365	90,7	35	2,3	1 400	93,0	1 505
Saint-Hugues	585	94,4	15	2,4	600	96,8	620
Saint-Hyacinthe	20 595	83,1	930	3,8	21 525	86,9	24 780
Saint-Jude	520	92,9	10	1,8	530	94,6	560
Saint-Liboire	1 355	83,6	100	6,2	1 455	89,8	1 620
Saint-Louis	290	90,6	0	0,0	290	90,6	320
Saint-Marcel-de-Richelieu	145	0	0	0	145	85,3	170
Saint-Pie	2 300	87,6	120	4,6	2 420	92,2	2 625
Saint-Simon	540	94,7	0	0,0	540	94,7	570
Saint-Valérien-de-Milton	685	83,5	0	0,0	685	83,5	820
MRC des Maskoutains	34 205	85,0	1 380	3,4	35 585	88,4	40 255

Source : Statistique Canada, recensement 2011.

3.7.3.2.3 Le transport en commun

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

L'Enquête nationale auprès des ménages (ENM) de 2011 révèle que le transport en commun demeure sous-utilisé et représente une proportion de 1,3 % des déplacements totaux vers le travail, pour l'ensemble de la MRC. Les municipalités de Sainte-Madeleine et de Sainte-Marie-Madeleine ont le plus haut taux d'utilisation du transport en commun (respectivement 4,4 % et 4,0 %). Ce sont donc 60 personnes à Sainte-Madeleine et 60 à Sainte-Marie-Madeleine qui utilisent le transport en commun pour se rendre au travail.

La position géographique de ces deux municipalités explique en partie cette performance puisque ce sont les deux municipalités les plus rapprochées de la CMM et de l'autoroute 20. L'autre explication à cette performance comparée avec les autres municipalités réside dans le fait qu'elles sont situées sur le trajet des autobus du CITVR en direction des gares de train, dont celles de Montréal, celle de Mont-Saint-Hilaire et celle de McMasterville.

Tableau 3.7.3.2.3-A Déplacements en transport en commun pour le travail

Municipalité	Nombre d'utilisateurs	Proportion des utilisateurs du transport en commun (%)	Population totale occupée
La Présentation	0	0	1 255
St-Barnabé-Sud	15	3,7	410
St-Bernard-de-Michaudville	0	0,0	295
St-Damase	0	0,0	1 360
St-Dominique	0	0,0	1 160
Ste-Hélène-de-Bagot	0	0,0	825
Ste-Madeleine	60	4,4	1 360
Ste-Marie-Madeleine	60	4,0	1 505
St-Hugues	0	0,0	620
St-Hyacinthe	365	1,5	24 780
St-Jude	0	0,0	560
St-Liboire	20	1,2	1 620
St-Louis	0	0,0	320
St-Marcel-de-Richelieu ⁽¹⁾	0	0,0	170 ⁽¹⁾
St-Pie	0	0,0	2 625
St-Simon	0	0,0	570
St-Valérien-de-Milton	0	0,0	820
MRC des Maskoutains	520	1,3	40 085

Source : Statistique Canada, recensement 2011. Traitement MRC des Maskoutains 2014.

(1) Source : Statistique Canada. 2007. *St-Marcel-de-Richelieu, Québec (Code2454125)* (tableau). *Profil des communautés de 2006*, Recensement de 2006, produit n° 92-591-XWF au catalogue de Statistique Canada, Ottawa. Diffusé le 13 mars 2007
<http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/dp-pd/prof/92-591/index.cfm?Lang=E> (site consulté le 10 mars 2014).

3.7.3.2.4 Le transport actif

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

D'ordre général, le transport actif signifie un mode de déplacement utilitaire dans lequel l'énergie est fournie par l'être humain et qui exige de celui qui le pratique un effort musculaire sur le parcours qui mène à sa destination.²⁵ Il peut donc inclure le patin à roues alignées et la trottinette, aussi bien que la bicyclette et la marche. Toutefois, cette section est issue des données du recensement

25. BOUCHER, Isabelle et Nicolas FONTAINE (2011). L'aménagement et l'écomobilité, Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, coll. « Planification territoriale et développement durable », p. 14.

de 2011 de Statistique Canada et ne concerne que les déplacements actifs tels que la bicyclette et la marche.

Les autres déplacements actifs, quoi qu'ils puissent exister sur le territoire de la MRC, ne sont pas pris en compte dans cette étude. Dans l'éventualité où on considère que d'autres modes de transport actif, tels que les patins à roues alignées, la planche à roulettes et la trottinette sont utilisés, il y a lieu de considérer que la performance des transports actifs serait en réalité meilleure que ces résultats du recensement de 2011, ici présentés.

Tel que démontré au tableau suivant, les déplacements actifs pour se rendre au travail représentent une proportion de 8,8 % dans l'ensemble de la MRC. Ce sont donc 3 525 personnes qui se rendent au travail à pied (3 015) ou à bicyclette (510). Cette proportion atteint un maximum de 16,9 % de la population totale occupée à Saint-Bernard-de-Michaudville où 50 personnes se rendent au travail à pied, ainsi qu'à Saint-Damase où 145 personnes se rendent au travail à pied et 45 s'y rendent à bicyclette.

Dans le pôle régional, la proportion des personnes qui utilisent le transport actif pour se rendre au travail représente 10,7 % de la population active occupée, soit près de dix fois plus élevée que la proportion des personnes qui utilisent le transport en commun, soit 1,3 % de la population occupée.

Sur le territoire de la MRC, parmi la population totale occupée âgée de 15 ans et plus, soit pour 40 200 personnes, les transports actifs utilisés « à pied » et « à bicyclette » sont décrits au tableau 3.7.3.2.4-A.

La population totale active occupée de la MRC, soit 40 255 personnes, tel qu'indiqué dans chaque tableau, est le résultat d'une somme par municipalité. Celle-ci diffère de celle de Statistique Canada qui est de 40 200 puisque les données pour Saint-Marcel-de-Richelieu sont issues du recensement de 2006, tandis que les données des autres municipalités sont issues du recensement de 2011.

(suite page suivante)

Tableau 3.7.3.2.4-A Déplacements en transport actif

Municipalité	À pied	À bicyclette	Somme des déplacements actifs	Taux des déplacements actifs (%)	Population totale occupée ⁽¹⁾	Taux global de non-réponse ⁽²⁾ (%)
La Présentation	35	0	35	2,8	1 255	20,8
St-Barnabé-Sud	0	0	0	0,0	410	30,3
St-Bernard-de-Michaudville	50	0	50	16,9	295	25,3
St-Damase	145	45	190	14,0	1 360	28,3
St-Dominique	55	0	55	4,7	1 160	34,7
Ste-Hélène-de-Bagot	30	0	30	3,6	825	43,3
Ste-Madeleine	55	0	55	4,0	1 360	21,6
Ste-Marie-Madeleine	30	0	30	2,0	1 505	28,8
St-Hugues	20	0	20	3,2	620	43,1
St-Hyacinthe	2 230	415	2 645	10,7	24 780	20,8
St-Jude	25	0	25	4,5	560	32,8
St-Liboire	105	0	105	6,5	1 620	28,2
St-Louis	0	0	0	0,0	320	22,0
St-Marcel-de-Richelieu ⁽³⁾	(4)	(4)	15 ⁽⁴⁾	8,8	170 ⁽⁴⁾	
St-Pie	140	50	190	7,2	2 625	30,7
Saint-Simon	15	0	15	2,6	570	38,2
Saint-Valérien-de-Milton	80	0	80	9,8	820	34,7
MRC des Maskoutains	3 015	510	3 525	8,8	40 085	s/o

Source : Statistique Canada. Enquête nationale auprès des ménages 2011. Traitement MRC des Maskoutains 2014.

(1) Population occupée totale âgée de 15 ans et plus ayant un lieu habituel de travail ou sans adresse de travail fixe selon le mode de transport.

(2) Dans 6 municipalités, le tiers et plus de la population n'a pas répondu au sondage. Sur une population moyenne de 3 000, ce sont donc 1 000 données manquantes, ne figurant pas dans les résultats.

(3) Source : Statistique Canada. 2007. *St-Marcel-de-Richelieu, Québec (Code2454125)* (tableau). *Profils des communautés de 2006*, Recensement de 2006, produit n° 92-591-XWF au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 13 mars 2007. <http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/dp-pd/prof/92-591/index.cfm?Lang=F> (site consulté le 10 mars 2014).

(4) Valeur non disponible ou sans distinction entre « À pied » et « À bicyclette ».

1) Vélos en libre-service à l'ITA à Saint-Hyacinthe

L'Institut de technologie agroalimentaire (ITA) maintient un système de vélos en libre-service en mettant à la disposition de ses usagers dix vélos et leurs accessoires (casier, casque, cadenas, panier de transport). En 2013, ce sont 76 utilisateurs qui se sont prévalus de ce service.

2) Promotion et soutien des déplacements à vélo à la Faculté de médecine vétérinaire

Plusieurs stations de vélos desservent le campus de la Faculté de médecine vétérinaire à Saint-Hyacinthe. En 2013, toutes ces stations ont été remplacées par des équipements neufs et mieux adaptés. Une plateforme en pavé uni a été aménagée pour faciliter l'accès aux cyclistes. Aussi, un équipement permettant d'apporter des ajustements et des réparations mineures aux vélos y a été installé.

3.7.3.2.5 Sommaire des observations sur les modes de transport utilisés

16-449, art. 82, EV : 2016-12-19

En ce qui a trait aux modes de transport utilisés pour se déplacer du domicile au travail, l'ENM de 2011 de Statistique Canada révèle que le transport en commun demeure un mode de déplacement impopulaire sur l'ensemble du territoire de la MRC. La proportion de la population occupée utilisant le transport actif ou encore le covoiturage est plus élevée que celle qui utilise le transport en commun. Ces statistiques pourraient, à priori, être considérées prévisibles lorsque le caractère rural et agricole est pris en compte, car les municipalités rurales ne disposent que du transport adapté et du transport scolaire auxquels a été intégré le transport collectif.

Enfin, l'absence de transport en commun les fins de semaine (samedi et dimanche) dans le pôle régional pourrait exacerber cette faible proportion de la population qui utilise le transport en commun. En ce sens, un nombre significatif de la population active travaille dans le secteur des commerces de service et dans le secteur des soins de santé dont l'horaire de travail inclut le samedi et le dimanche.

Les déplacements à pied et à bicyclette se démarquent significativement, à l'intérieur même d'une municipalité, ce qui confirme bien que la distance à parcourir conditionne le choix du mode de déplacement²⁶ et qu'ici, la distance à parcourir est à l'échelle d'un noyau villageois, soit de courte distance. Ce phénomène confère une importance accrue aux programmes visant à faciliter les déplacements à bicyclette et à pied, ceux que l'on nomme les corridors scolaires ou corridors des déplacements actifs, dont certains sont déjà aménagés dans les municipalités de la MRC.

Suivant ce même ordre d'idée, la ville de Saint-Hyacinthe compte 9 % des déplacements totaux du domicile au travail qui sont effectués à pied. Lorsque les déplacements actifs sont combinés ensemble, les déplacements à bicyclette ainsi que les déplacements à pied, le taux s'élève à 10,7 % de tous les déplacements à l'échelle du pôle régional (tableau ci-dessous).

(suite page suivante)

26. BOUCHER, I. et N. FONTAINE (2011). L'aménagement et l'écomobilité, Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. p. 14.

Tableau 3.7.3.2.5-A Taux des déplacements pour le travail selon le mode de transport

Municipalité	Automobile, camion ou fourgonnette (conducteur) (%)	Automobile, camion ou fourgonnette (passager) (%)	Transports en commun (%)	À pied (%)	À bicyclette (%)
La Présentation	91,2	4,4	0,0	2,8	0,0
St-Barnabé-Sud	86,6	0,0	3,7	0,0	0,0
St-Bernard-de-Michaudville	81,4	0,0	0,0	16,9	0,0
St-Damase	82,0	1,8	0,0	10,7	3,3
St-Dominique	89,7	2,6	0,0	4,7	0,0
Ste-Hélène-de-Bagot	92,1	2,4	0,0	3,6	0,0
Ste-Madeleine	86,0	2,9	4,4	4,0	0,0
Ste-Marie-Madeleine	90,7	2,3	4,0	2,0	0,0
St-Hugues	94,4	2,4	0,0	3,2	0,0
St-Hyacinthe	83,1	3,8	1,5	9,0	1,7
St-Jude	92,9	1,8	0,0	4,5	0,0
St-Liboire	83,6	6,2	1,2	6,5	0,0
St-Louis	90,6	0,0	0,0	0,0	0,0
St-Marcel-de-Richelieu ⁽¹⁾	85,3	0,0	0,0		6,5 ⁽²⁾
St-Pie	87,6	4,6	0,0	5,3	1,9
St-Simon	94,7	0,0	0,0	2,6	0,0
St-Valérien-de-Milton	83,5	0,0	0,0	9,8	0,0
MRC des Maskoutains	85,0	3,4	1,3	7,5	1,3

Source : Statistique Canada. Enquête nationale auprès des ménages 2011. Traitement MRC des Maskoutains 2014.

(1) Source : Statistique Canada. 2007. *St-Marcel-de-Richelieu, Québec (Code2454125)* (tableau). *Profils des communautés de 2006*. Recensement de 2006, produit n° 92-591-XWF au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 13 mars 2007. <http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/dp-pd/profi/92-591/index.cfm?Lang=F> (site consulté le 10 mars 2014).

(2) Sans distinction entre « À pied » et « À bicyclette ».

Les données des tableaux de cette section sur les modes de transport proviennent du recensement de 2011 de Statistique Canada dont l'ensemble des données est présenté au tableau suivant :

Tableau 3.7.3.2.5-B Sommaire des modes de transport par municipalité

Municipalité	Automobile, camion ou fourgonnette (conducteur)	Automobile, camion ou fourgonnette (passager)	Transport en commun	À pied	À bicyclette	Autre moyen	Population totale occupée (1)	Taux global de non-réponse (%) (2)
La Présentation	1 145	55	0	35	0	15	1 255	20,8
St-Barnabé-Sud	355	0	15	0	0	0	410	30,3
St-Bernard-de-Michaudville	240	0	0	50	0	0	295	25,3
St-Damase	1 115	25	0	145	45	0	1 360	28,3
St-Dominique	1 040	30	0	55	0	0	1 160	34,7
Ste-Hélène-de-Bagot	760	20	0	30	0	0	825	43,3
Ste-Madeleine	1 170	40	60	55	0	30	1 360	21,6
Ste-Marie-Madeleine	1 365	35	60	30	0	0	1 505	28,8
St-Hugues	585	15	0	20	0	0	620	43,1
St-Hyacinthe	20 595	930	365	2 230	415	240	24 780	20,8
St-Jude	520	10	0	25	0	0	560	32,8
St-Liboire	1 355	100	20	105	0	30	1 620	28,2
St-Louis	290	0	0	0	0	0	320	22,0
St-Marcel-de-Richelieu ⁽³⁾	145 ⁽³⁾	⁽⁵⁾	0	⁽³⁾ ⁽⁴⁾	15 ⁽³⁾⁽⁴⁾	⁽⁵⁾	170 ⁽³⁾	
St-Pie	2 300	120	0	140	50	0	2 625	30,7
St-Simon	540	0	0	15	0	0	570	38,2
St-Valérien-de-Milton	685	0	0	80	0	0	820	34,7

Source : Statistique Canada. Enquête nationale auprès des ménages 2011. Traitement MRC des Maskoutains 2014.

(1) Population occupée totale âgée de 15 ans et plus ayant un lieu habituel de travail ou sans adresse de travail fixe selon le mode de transport.

(2) Dans 6 municipalités, le tiers et plus de la population n'a pas répondu au sondage. Sur une population moyenne de 3 000, ce sont donc 1 000 données manquantes, ne figurant pas dans les résultats.

(3) Statistique Canada. 2007. St-Marcel-de-Richelieu, Québec (Code2454125) (tableau). Profils des communautés de 2006, Recensement de 2006, produit n° 92-591-XWF au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 13 mars 2007.

<http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/dp-pd/prof/92-591/index.cfm?Lang=F> (site consulté le 10 mars 2014).

(4) À pied ou à bicyclette - Sans spécification.

(5) Donnée non disponible au recensement de 2011, ni au recensement de 2006.

3.7.4 Le transport ferroviaire

3.7.4.1 Le transport des marchandises

Le réseau de voies ferrées actuellement en opération sur le territoire régional maskoutain est composé de deux types de liaisons, soit continentale et interrégionale. Ces liaisons sont interconnectées par l'entremise d'une antenne ferroviaire à la hauteur du parc industriel Camille-Mercure de Saint-Hyacinthe. On retrouve une cour de triage sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe, et ce, à la hauteur de la gare actuelle.

Liaison continentale

Deux lignes de chemin de fer ont des liaisons continentales (carte 3.7.1.1.6-A). Une première est opérée par le Canadien National et dessert les villes de Montréal (via Saint-Hyacinthe) et Québec, ainsi que l'est du Canada. La seconde liaison dessert le nord-est américain en transitant par les villes de Richmond, Windsor et Sherbrooke. Cette ligne est opérée par la compagnie Chemin de fer St-Laurent & Atlantique (Québec) Inc. : elle traverse le noyau villageois de Saint-Liboire (aucun arrêt). 16-449, art. 83a, EV : 2016-12-19

Liaison interrégionale

Cette liaison, anciennement gérée par le Canadien Pacifique, est désormais la propriété de la compagnie Chemins de fer Québec Sud. Dans notre région, elle se limite à une ligne qui part du secteur Sainte-Rosalie à Saint-Hyacinthe pour se diriger en direction sud vers la ville de Saint-Pie et la municipalité de Farnham et, de là, vers les villes de Saint-Jean-sur-Richelieu et Sherbrooke.

De même, on retrouve des antennes ferroviaires du Canadien National qui desservent les parcs industriels de Saint-Hyacinthe (voir carte 3.7.1.1.6-B). L'antenne ferroviaire desservant le parc industriel Théo-Phénix traverse le boulevard Laframboise (route 137) et l'autoroute 20, où les débits journaliers moyens annuels (DJMA) de circulation automobile font partie des plus élevés du réseau routier de la MRC. 16-449, art. 83b, EV : 2016-12-19

3.7.4.2 Le transport des personnes

Le transport des personnes est assuré par la compagnie Via Rail, qui emprunte la ligne du Canadien National. Ce service assure une liaison régionale entre Montréal et Québec via Saint-Hyacinthe, et une liaison continentale entre Montréal et Gaspé-Halifax via Saint-Hyacinthe.

Au moyen de son plan d'action, la MRC procédera à la caractérisation de l'ensemble des infrastructures ferroviaires sises sur son territoire et, le cas échéant, indiquera les enjeux liés à sa desserte ferroviaire.

3.7.4.3 L'identification des passages de voies ferrées

Les municipalités concernées par le passage de voies ferrées en opération, telles que mentionnées ci-dessus, devront les identifier dans leur plan d'urbanisme et spécifier que leur emprise, advenant qu'elle ne soit plus en opération, devra être réservée de façon prioritaire à une réaffectation récréative liée aux pistes cyclables multifonctionnelles (voir cartes 3.7.1.1.6-A et 3.7.1.1.6-B). 16-449, art. 84, EV : 2016-12-19

3.7.5 Le transport aérien

3.7.5.1 La situation actuelle

On retrouve deux sites de transport aérien sur le territoire de la MRC. Il s'agit de l'aéroport commercial de Saint-Hyacinthe sur la route 116 (secteur Saint-Thomas-d'Aquin) et de l'aérodrome de Saint-Dominique (7^e Rang) (voir carte 3.7.1.1.6-A).

16-449, art. 85, EV : 2016-12-19

Le site de Saint-Hyacinthe est en opération depuis 1963; il dispose d'une piste d'envol de 1 220 mètres de longueur et d'une vingtaine d'avions basés en permanence. Dans le cas du site de Saint-Dominique, l'activité principale est le planeur.

Malgré la présence des deux sites, le Conseil de la MRC désire reconnaître le développement d'un centre de services aéroportuaires à l'aéroport de Saint-Hubert (localisé à Longueuil), puisque les

infrastructures nécessaires y sont déjà présentes et que ce site est localisé à proximité du territoire de la MRC.

3.7.5.2 Le problème d'aménagement à proximité des infrastructures de transport aérien

Les deux sites de transport aérien en opération sont situés dans la zone agricole permanente au sens de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. On ne retrouve donc pas, à proximité de ces pistes d'envol, une concentration de résidences. Les usages les plus courants sont les activités agricoles ainsi que certains usages industriels et commerciaux. Il importe toutefois de protéger les milieux résidentiels existants qui s'avèreraient incompatibles avec les nouvelles implantations d'aéroports de type récréotouristique. La MRC entend ainsi protéger les milieux résidentiels contre les nuisances causées par le bruit des avions en contrôlant l'implantation et la localisation de nouveaux aéroports et/ou l'agrandissement des aéroports existants.

3.7.5.3 L'identification des infrastructures de transport aérien

Les municipalités concernées doivent identifier dans leurs plans d'urbanisme les infrastructures de transport aérien existantes et projetées, en spécifiant la nature de leur opération.

Pour l'aéroport situé sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe, des normes minimales sont contenues au *Chapitre 4 – Document complémentaire* en matière de zones de contraintes à l'occupation résidentielle aux abords de cet aéroport : la municipalité doit les intégrer à sa réglementation d'urbanisme.

3.7.6 Les réseaux cyclables régional et local

3.7.6.1 Le réseau cyclable régional

Le territoire de la MRC ne dispose pour l'instant d'aucune piste cyclable à caractère régional, mais seulement de quelques circuits locaux sans lien d'ensemble. De plus, les circuits récréatifs identifiés dans la première version du schéma n'avaient pas prévu de se lier à l'ensemble d'un réseau régional montréalais. Toutefois, les intentions des membres de la MRC, comme dans la première version du schéma, visent à concrétiser progressivement un réseau cyclable régional pour relier les divers points d'intérêt tout en favorisant une implantation de concert avec l'amélioration du réseau routier local.

Le Conseil régional des loisirs de la Montérégie (maintenant dénommé Loisir et sport Montérégie) a élaboré un plan d'intégration de corridors verts des MRC de la Montérégie. Quatre tracés potentiels ont été ciblés sur le territoire de la MRC des Maskoutains, lesquels sont reliés aux MRC limitrophes (tableau 3.7.6.1-A); il s'agit dans tous les cas d'un aménagement de bandes cyclables et/ou à chaussée partagée avec les automobilistes. Il importe de souligner que ces propositions ne sont pas définitives. La MRC est consciente, par exemple, que les circuits proposés dans le tableau 3.7.6.1-A (carte 3.7.6.1-A), empruntant les routes 231 et 235, sont peu sécuritaires pour les cyclistes compte tenu de l'importance du trafic lourd généré par les camions. À ce sujet, la MRC envisage d'emprunter des tracés alternatifs plus sécuritaires qui seront déterminés plus tard, de concert avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et les autres acteurs concernés, tel que prévu au *Chapitre 5 – Plan d'action*.

16-449, art. 86a) et 86b), EV : 2016-12-19

Ces circuits pourraient avantageusement relier certains réseaux municipaux comme celui de Saint-Hyacinthe et ceux de Saint-Jude et de Saint-Louis (ancienne emprise de voie ferrée).

Il faut préciser que ce scénario ne propose aucun circuit dans l'axe est-ouest du territoire régional maskoutain, ce qui devra faire l'objet de discussions ultérieures. Les axes identifiés en tant que circuits récréatifs pourront servir d'assise.

Dans le même ordre d'idées, l'utilisation de l'emprise de la voie ferrée actuelle de Chemins de fer Québec Sud, au sud du territoire de la MRC (reliant les villes de Saint-Hyacinthe et Saint-Pie), devrait être envisagée à long terme pour y permettre le développement d'un circuit récréotouristique. Le trafic actuel de trains y est limité et sa désaffectation complète à long terme doit être envisagée. Il en est de même de l'emprise de la voie ferrée en service entre Saint-Hyacinthe et Saint-Liboire, dans l'axe est-ouest, propriété actuelle de Chemin de fer St-Laurent & Atlantique.

Il devient également primordial de considérer la desserte d'un éventuel parc régional dans le boisé de la crête de Saint-Dominique, sur le territoire des municipalités de Saint-Hyacinthe, Saint-Dominique et Saint-Pie. Un tel parc pourrait avantageusement se doter d'aménagements cyclables en site propre, en plus de constituer une halte d'intérêt récréotouristique sur le parcours global d'un circuit montréalais et de la MRC d'Acton.

Tableau 3.7.6.1-A Pistes cyclables potentielles identifiées par le URSL

16-449, art. 86c), EV : 2016-12-19

Routes ou sections de routes	Municipalités	Attraits
Boucle formée à partir du Rang d'Émilville / Rang du Haut-de-la-Rivière Sud / Grand Rang Saint-Charles (MRC de Rouville) et retour par les rangs Saint-Ours et de la Presqu'île	Saint-Damase Saint-Pie	Plan d'eau
Axe Nord-Sud du noyau villageois de Saint-Louis et empruntant le Rang Prescott jusqu'à la limite de la MRC du Bas-Richelieu	Saint-Louis	À vérifier
Axe Nord-Sud de Saint-Hyacinthe et empruntant les routes 137 et 235 jusqu'à la limite de la MRC du Bas-Richelieu (destination: Yamaska)	Saint-Hyacinthe Saint-Barnabé-Sud Saint-Jude Saint-Louis	Union québécoise de réhabilitation des oiseaux de proie
Axe Nord-Sud de Saint-Césaire (MRC de Rouville) se dirigeant vers le nord à partir de la routes 233 / 231 / rues Castelnau / Sicotte / Choquette / Casavant / Pratte / Girouard / le pont projeté / chemin du Rapide-Plat Sud / route du Bord-de-l'eau / 2e Rang / route 224 / rue Notre-Dame / Rang Bourchemin Est / Rang du bord de l'eau Est pour se diriger vers Yamaska (MRC du Bas-Richelieu)	Saint-Damase Saint-Hugues Saint-Hyacinthe Saint-Louis Saint-Marcel-de-Richelieu Saint-Simon	Plan d'eau Espace vert Culture et patrimoine Aérodrome Information touristique

Source : URSL, *Plan d'intégration des corridors verts de la Montérégie*, 1995.

Le réseau cyclable devra tenir compte des éléments du Plan directeur d'aménagement du réseau cyclable de la ville de Saint-Hyacinthe (9 février 2001). Ainsi, les municipalités en périphérie de Saint-Hyacinthe pourraient compléter leur réseau cyclable en concordance avec les orientations du réseau implanté sur le territoire de Saint-Hyacinthe. Enfin, la politique du ministère des Transports sur le vélo (1995) préconise une planification régionale des réseaux cyclables. Le contenu du schéma révisé servira de base aux échanges entre le ministère et la MRC, et constituera une condition première à l'intégration du volet cyclisme dans la planification de tout nouveau projet routier concernant le réseau routier supérieur.

La MRC suggère qu'en saison hivernale, le réseau de pistes cyclables puisse être utilisé par les motoneiges dans les endroits appropriés à cet effet. La MRC entend participer à l'élaboration d'un réseau régional de pistes cyclables, de concert avec l'organisme Loisir et sport Montérégie, afin d'assurer une desserte régionale adéquate sur l'ensemble du territoire de la MRC des Maskoutains.

Enfin, la MRC propose la création d'un groupe de travail conjointement avec les représentants des municipalités locales de la MRC et Loisir et sport Montérégie, de façon atteindre les objectifs suivants:

- bénéficier d'une vision interrégionale (montréalaise);
- assurer un lien est-ouest sur le territoire de la MRC et une desserte de l'éventuel parc régional de la crête Saint-Dominique;
- intégrer les circuits locaux et régionaux.

Identification des tracés dans les plans d'urbanisme

La MRC prévoit, dans le cadre de son plan d'action, préciser la localisation et les tracés du réseau de pistes cyclables régional en collaboration avec les partenaires concernés. Par la suite, les municipalités concernées par les tracés qui seront retenus devront les identifier dans leur plan d'urbanisme en tant qu'aménagement prévu.

Les municipalités concernées par le passage des voies ferrées de Chemin de Fer Québec Sud (Saint-Hyacinthe et Saint-Pie) et de Chemin de fer St-Laurent & Atlantique (Saint-Hyacinthe, Saint-Dominique et Saint-Liboire) devront spécifier dans leur plan d'urbanisme que l'emprise, advenant qu'elle ne soit plus en opération, devra être préservée dans le but de faire l'objet d'une réaffectation récréative liée au cyclisme.

(suite page suivante)

16-449, art. 87, EV : 2016-12-19



 Circuit existant
 Circuit projeté
 Emprise de voie ferrée à conserver
 Arrimage au réseau cyclable inter-régional

 Liaison continentale
 Liaison régionale

 Limite de MRC
 Limite de municipalité



Carte 3.7.6.1-A

Conception: Réal Campeau, urbaniste
Réalisation: Caroline Lamontagne, technicienne en géomatique
Vérification: François Lestage, urbaniste
Date: Mai 2003

3.7.6.2 Les réseaux cyclables en milieu urbain

16-449, art. 88, EV : 2016-12-19

L'ensemble des réseaux cyclables localisé en milieu urbain sur le territoire de la MRC des Maskoutains totalise, à ce jour, 62,3 kilomètres.

Les pistes cyclables de la ville-centre accaparent à elles seules 82 % des pistes offertes dans tous les périmètres urbains du territoire de la MRC. Pour les 16 autres municipalités rurales du territoire de la MRC, seulement six offrent un réseau cyclable identifié à l'intérieur de leur périmètre urbain totalisant à peine 11 kilomètres (tableau 3.7.6.2-A).

Tableau 3.7.6.2-A Réseaux cyclables locaux en milieu urbain

Municipalité	Nombre de kilomètres d'infrastructure cyclable en milieu urbain
Saint-Hyacinthe	51,0
La Présentation	3,4
Saint-Louis	3,0
Saint-Liboire	2,8
Saint-Dominique	1,4
Saint-Jude	0,4
Saint-Valérien-de-Milton	0,3
Saint-Barnabé-Sud	0
Saint-Bernard-de-Michaudville	0
Saint-Damase	0
Sainte-Hélène-de-Bagot	0
Sainte-Madeleine	0
Sainte-Marie-Madeleine	0
Saint-Hugues	0
Saint-Marcel-de-Richelieu ⁽³⁾	0
Saint-Pie	0
Saint-Simon	0
Total MRC	62,3 km

Source : Municipalités locales et MRC des Maskoutains 2014.

Le réseau cyclable du pôle régional est établi depuis plusieurs années et il évolue année après année. Il relie les grands axes de déplacements et dessert les centres d'enseignement (primaire, secondaire, collégial et universitaire), les parcs industriels, les centres commerciaux et les parcs et espaces verts.

Plusieurs commerces, ainsi que certains centres d'enseignement et lieux d'emploi, ont aménagé des supports à vélos dont quelques-uns sont munis d'abri.

Tous les parcs municipaux et lieux d'enseignement de la ville-centre sont accessibles par son réseau cyclable, dont notamment le parc Les Salines qui possède, à lui seul, plusieurs kilomètres de pistes multifonctionnelles. La majorité des parcs municipaux de la ville de Saint-Hyacinthe possèdent les installations requises pour servir de station d'arrêt et/ou d'aire de repos.

Le réseau cyclable de la ville-centre se limite toutefois à son territoire urbain et n'est, par conséquent, relié à aucune municipalité du territoire de la MRC des Maskoutains et, de ce fait, sans lien avec les six MRC limitrophes de la MRC des Maskoutains.

Tous ces réseaux confondus demeurent accessibles à tous les types de déplacements actifs tels le vélo, la marche, la trottinette et le patin à roues alignées.

Afin de promouvoir le transport actif dans le cadre d'une approche d'écomobilité durable, toutes les municipalités de la MRC devront adopter des mesures relatives au développement durable du transport actif en lien principalement avec leurs services de proximité (ex. : école et/ou lieu d'enseignement, parc et/ou terrain de jeux et espace vert, pharmacie, centre médical, épicerie, institution financière, etc.). Les Municipalités devront s'inspirer des dispositions contenues au *Document complémentaire - chapitre 4*.

Identification des tracés dans les plans d'urbanisme

Les municipalités qui ont l'intention d'implanter ou qui possèdent un réseau local de pistes cyclables sur leur territoire devront l'identifier dans leur plan d'urbanisme, ainsi que les échéances de leur mise en service. Cette identification devra tenir compte d'un éventuel raccordement avec les circuits régionaux qui seront proposés.

3.8 LES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS AUTRES QUE LE TRANSPORT

3.8.1 Les infrastructures et équipements de gestion environnementale

Cette section de chapitre porte sur les infrastructures et équipements autres que le transport tels que ceux liés à la gestion environnementale, à l'approvisionnement en eau potable, au traitement des eaux usées, des neiges usées et des déchets divers, ainsi que les équipements de nature culturelle, touristique et récréative.

3.8.1.1 Les infrastructures d'aqueduc et d'égout

Avec une préoccupation de rentabilité de plus en plus grandissante au sein des municipalités locales, la MRC des Maskoutains vise à optimiser les investissements en infrastructures d'égout et d'aqueduc, tout en préservant la qualité de l'environnement.

3.8.1.1.1 L'approvisionnement en eau potable

16-449, art. 89, EV : 2016-12-19

Dans la MRC, comme partout ailleurs au Québec, l'eau souterraine est une source importante d'approvisionnement en eau potable, principalement en milieu rural. La dégradation de cette ressource, qu'elle soit la conséquence d'activités humaines ou encore naturelles, peut affecter le développement des communautés aux prises avec une telle problématique.

Sur le territoire de la MRC des Maskoutains, entre les collines Montérégiennes au sud et les municipalités localisées au nord, principalement celles localisées à l'ouest de la rivière Yamaska, l'eau souterraine présente dans les aquifères rocheux ²⁷ est saumâtre et impropre à la consommation humaine. « Bien que des travaux plus détaillés soient requis pour tirer des conclusions définitives, il est présumé que la présence de cette eau saumâtre est reliée à l'invasion des aquifères par l'eau de l'ancienne mer de Champlain, tel qu'observé dans d'autres régions des basses-terres du Saint-Laurent. » ²⁸

Les municipalités touchées par cette qualité d'eau, incluant certaines municipalités des MRC voisines (Vallée-du Richelieu et Pierre-De Saurel), se sont regroupées, au cours des années 1970

27 Un aquifère peut être défini comme une formation géologique (roche) suffisamment poreuse et/ou fissurée (qui peut emmagasiner) et perméable (où l'eau circule librement).

28 COMMISSION GÉOLOGIQUE DU CANADA. DOSSIER PUBLIC 6960. Délimitation des eaux souterraines saumâtres en Montérégie Est, Québec, Canada. 2011.

pour mettre en place des réseaux d'aqueduc desservant leur territoire respectif afin de permettre leur approvisionnement en eau potable.

L'approvisionnement en eau potable sur le territoire de la MRC est assuré par des réseaux municipaux et intermunicipaux, ou encore provient de puits privés dans certains secteurs. Toutes les municipalités de la MRC sont approvisionnées par un réseau, sauf la municipalité de Saint-Valérien-de-Milton. Le tableau 3.8.1.1.1-A présente les divers types d'approvisionnement que l'on retrouve sur le territoire, leur capacité respective en mètre cube par jour, ainsi que la moyenne de la consommation d'eau quotidienne. La cartographie des réseaux d'aqueduc est jointe à l'annexe A-1.

La capacité des réseaux d'approvisionnement en eau potable pourrait restreindre le développement dans certaines municipalités, notamment celles dont la capacité maximale des installations est atteinte à plus de 80 %. À long terme, les développements résidentiels, commerciaux et industriels pourraient être hypothéqués.

La MRC compte diverses sources d'alimentation d'eau potable, dont les nappes phréatiques, les cours d'eau et les lacs. Certaines de ces prises d'eau sont situées à l'extérieur du territoire de la MRC des Maskoutains.

Seules les municipalités de Saint-Dominique, Sainte-Hélène-de-Bagot et Saint-Liboire recensent sur leur territoire la présence de prises d'eau potable (puits) servant à l'alimentation d'un réseau d'aqueduc municipal. Par contre, Saint-Dominique est, en plus, alimentée par le réseau d'aqueduc de Saint-Hyacinthe.

Il faut cependant souligner qu'avec ces données sur la consommation, il n'y a pas de distinction entre le milieu agricole et non agricole.

21-590, art. 7, EV : 2022-01-31

Le tableau 3.8.1.1.1-B indique les sources d'alimentation en eau potable ainsi que la localisation exacte des prises d'eau pour ces municipalités.

Tableau 3.8.1.1.1-A Approvisionnement en eau potable

Municipalité	Approvisionnement	Numéro de lot	Capacité maximale (m³ par jour)	Consommation 2012 (m³ par jour)
La Présentation	Régie de l'aqueduc intermunicipale du Bas-Richelieu	s/o	1 369	1 088
St-Barnabé-Sud	Régie d'aqueduc Richelieu Centre	s/o	757	496
St-Bernard-de-Michaudville	Régie d'aqueduc Richelieu Centre	s/o	442	375
St-Damase	Municipal (rivière Yamaska)	2 368 194	7 570	4 200
	Puits municipaux en cas d'urgence	2 366 072	n/d	n/d
St-Dominique	Réseau d'aqueduc de la Ville de St-Hyacinthe (rivière Yamaska)	s/o	n/d	584
	Puits municipaux (2 puits)	2 210 690 2 210 691 2 210 719	153	
St-Hélène-de-Bagot	Puits municipaux (4 puits)	1 958 288 1 958 289 3 945 015 4 304 057	1 008	425
Ste-Madeleine	Régie intermunicipale de l'Eau de la Vallée-du-Richelieu	s/o	1 614	706
Ste-Marie-Madeleine	Régie de l'aqueduc intermunicipale du Bas-Richelieu	s/o	81	67
	Régie intermunicipale de l'Eau de la Vallée-du-Richelieu	s/o	1 364	523
	Réseau d'aqueduc de la Ville de St-Hyacinthe (rivière Yamaska)	s/o	n/d	333
St-Hugues	Régie d'aqueduc Richelieu Centre	s/o	536	385
St-Hyacinthe	Municipal (rivière Yamaska)	s/o	63 000	32 000
St-Jude	Régie d'aqueduc Richelieu Centre	s/o	1 072	641
St-Liboire	Puits municipaux (4 puits)	1 346 407 1 345 306 1 346 505 1 345 286	427	334
St-Louis	Régie d'aqueduc Richelieu Centre	s/o	687	508
St-Marcel-de-Richelieu	Régie d'aqueduc Richelieu Centre	s/o	476	355
St-Pie	Municipal (rivière Noire et lac du mont Yamaska St-Paul-d'Abbotsford)	s/o	1 907	1 415
St-Simon	Réseau d'aqueduc de la ville de St-Hyacinthe (rivière Yamaska)	s/o	700	148
St-Valérien-de-Milton	Puits individuels	s/o	s/o	s/o

Sources :

- Ministère du Développement durable de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Direction régionale de la Montérégie, *Liste des sites de prélèvement d'eaux souterraines de la MRC des Maskoutains*, juin 2015.
- Municipalités de la MRC des Maskoutains, *Mise à jour des données*, juillet 2015.

Remarque : Les données couvrent indépendamment la zone agricole et/ou la zone blanche. Aucune donnée spécifique ne couvre exclusivement le territoire de la zone agricole (données non disponibles).

Certaines municipalités comportent des réseaux de captage des eaux souterraines privés mis en place pour desservir des sites particuliers, soit parce qu'ils sont éloignés du réseau principal ou soit pour alimenter certains lieux stratégiques. Ces réseaux sont identifiés au tableau 3.8.1.1.1-B.

Tableau 3.8.1.1.1-B Prises d'eau souterraines privées desservant plus de 20 personnes

Municipalité	Nom de réseau ou du puits	Propriétaire	Localisation (numéro de lot)
St-Hyacinthe	Cabane à sucre Christian	Christian Benoit	1 840 513
	Camping Belle Rose	9219-2616 Québec inc.	1 839 592
	Camping de l'été	9195-8934 Québec inc.	1 840 510
	Domaine de l'Érable	Réjean Bazinet inc.	1 839 420
	Cabane à sucre Claude Benoit	Johanne Benoit, Daniel et Guillaume Provençal	2 211 554
St-Liboire	Big Stop Irving St-Liboire	Les Pétroles Irving inc.	1 840 579 (St-Simon)
	Camping Laliberté	2424-6977 Québec inc.	1 345 239
	Motel H. & D. Laliberté inc.	Motel H. & D. Laliberté inc.	3 302 168
Ste-Hélène-de-Bagot	Érablière l'Autre Versan	Érablière l'Autre Versan	1 956 444
St-Pie	Aqueduc rang Double	Société Aqueduc rang de l'Espérance	2 972 072
	Camping au Vieux Foyer	Camping au Vieux Foyer	2 972 175
	Camping Aqua-Parc St-Pie	Le Camping des glissades d'eau St-Pie inc.	2 972 745
	Camping St-Pie	Marc Grenon	2 972 804
	Domaine de la Sève	Mario Sansoucy et Sylvie Malo	2 972 800
	Salle Joli-Site	Joli-Site inc.	2 972 506
St-Simon	Domaine St-Simon	Claude Chamberland	1 840 102
St-Valérien-de-Milton	Chalet des loisirs	Municipalité de St-Valérien-de-Milton	4 371 989
	Domaine La Détente	9033-2451 Québec inc.	3 556 564
	École St-Pierre	Commission scolaire de St-Hyacinthe	3 842 078
	La Rabouillère	Pierre Pilon et Nicole Filion	3 557 016
	Restaurant le Cachot	9113-8461 Québec inc.	3 843 117
	Salle communautaire	Municipalité de St-Valérien-de-Milton	4 006 063

Sources :

- Ministère du Développement durable de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Direction régionale de la Montérégie, *Liste des sites de prélèvement d'eau souterraine de la MRC des Maskoutains*, juin 2015.
- Municipalités de la MRC des Maskoutains, *Mise à jour des données*, juillet 2015.

Aucune source officielle sur le territoire ne permet de confirmer que des entreprises industrielles, dont certaines agricoles et agroalimentaires, ont mis en place des stratégies pour limiter l'utilisation de l'eau (bassin de rétention, bassin d'irrigation, réutilisation d'eaux usées, bol économiseur d'eau, système de goutte à goutte et récupération d'eau de pluie) et ainsi s'assurer d'avoir accès à de l'eau en quantité suffisante pour leurs activités. Dans certains cas, ces entreprises ont l'obligation de respecter des critères de qualité nécessaires à leur production humaine et animale. L'approvisionnement en eau de qualité pour tous les secteurs des activités humaines, incluant les secteurs agricole (maraîcher), agroalimentaire, autres industries et activités récréotouristiques, est essentiel au développement de toute collectivité.

Dans la zone agricole, les besoins en eau d'irrigation iront en augmentant dû aux changements climatiques annoncés (patron des précipitations plus courtes, plus intenses et plus espacées dans le temps) et au réchauffement climatique. Par conséquent, toute la population qui réside dans la zone agricole du territoire de la MRC des Maskoutains sera affectée. Il en sera de même pour toutes les activités urbaines et leurs résidents.

Individuellement, chaque municipalité locale du territoire de la MRC des Maskoutains devra nécessairement se questionner à moyen terme sur ces sources d'approvisionnement en eau potable sur le plan de la qualité et de la quantité, et ce, pour desservir sa population résidant en zone agricole et en milieu urbain, tout à la fois.

Les règles relatives au captage des eaux ont été introduites par le *Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection* (RLRQ. c. Q-2, r. 35.2), le 16 juillet 2014. Ce règlement s'applique à

tous les projets d'aménagement ou de réaménagement d'ouvrages de captage ainsi qu'aux ouvrages existants. Il établit les normes relatives à la construction des forages, à l'aménagement et à la localisation des ouvrages de captage, à l'établissement d'aires de protection et à l'encadrement des activités agricoles. Il définit les mécanismes d'autorisation du ministre dans le cas des captages d'importance et leur tarification.

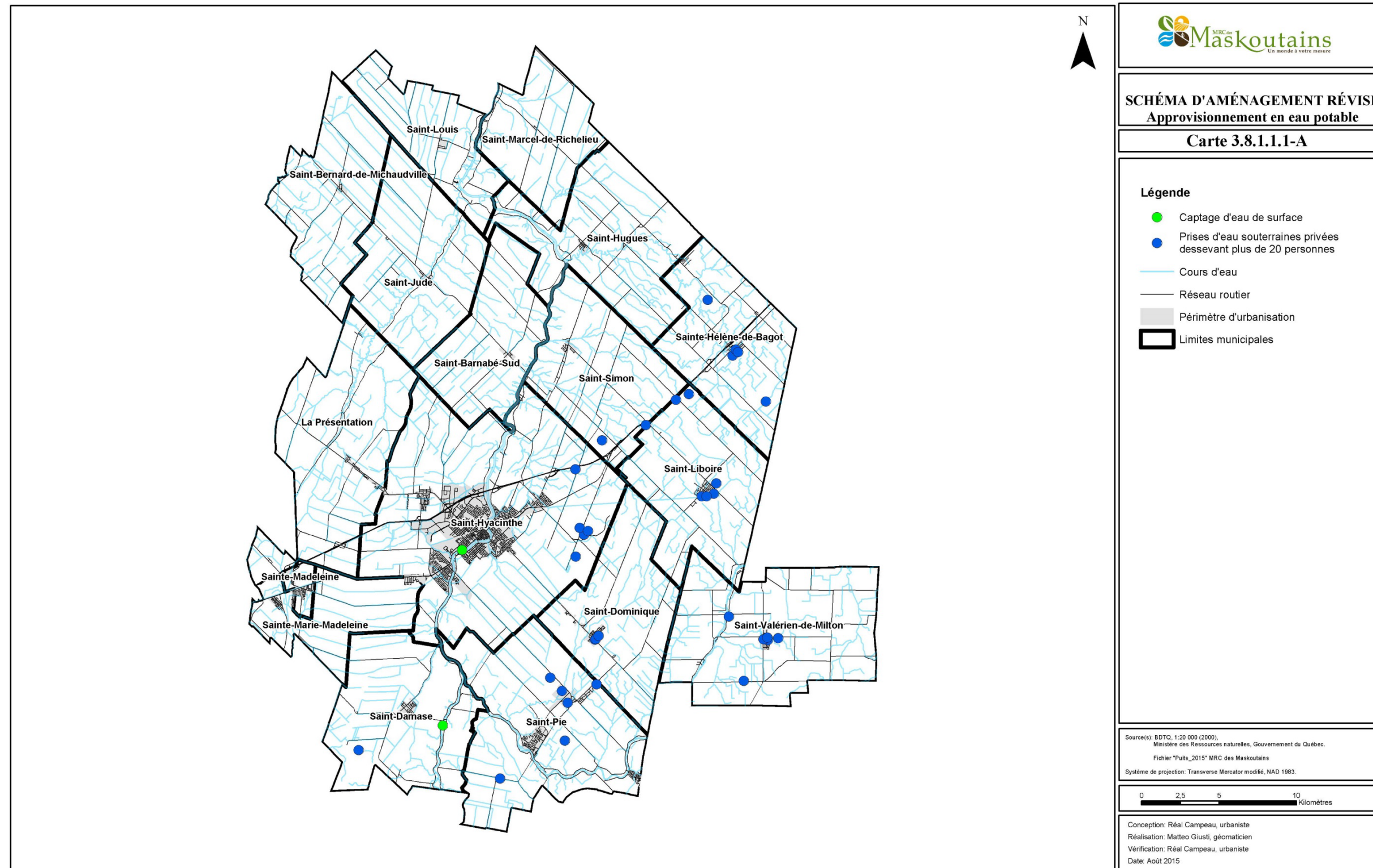
Ce règlement provincial s'applique aux différents types de captage en fonction du débit d'exploitation, de l'utilisation de l'eau et du nombre de personnes alimentées lorsque l'eau captée est destinée à la consommation humaine.

À long terme, une interconnexion des réseaux d'aqueduc assurerait une alimentation continue en cas de bris des réseaux ou de sécheresse. Cette demande est par ailleurs inscrite dans le *Plan d'action* (chapitre 5).

Les Municipalités devront se conformer à certaines dispositions contenues au *Chapitre 4 - Document complémentaire* relativement aux dispositions normatives applicables autour des prises d'eau potable publiques, communautaires et privées.

Carte 3.8.1.1.1-A **Approvisionnement en eau potable**

16-449, art. 88, EV : 2016-12-19



3.8.1.1.2 Le traitement des eaux usées

16-449, art. 89, EV : 2016-12-19

Chaque municipalité possède son propre réseau d'égout qui inclut une usine de traitement des eaux usées. La cartographie des réseaux d'égout existants (janvier 2013 et septembre 2015) est jointe à l'annexe A-1, par municipalité. Le tableau 3.8.1.1.2-A qui suit indique la capacité maximale de chaque réseau ainsi que leur utilisation actuelle, par municipalité.

Les municipalités de Saint-Bernard-de-Michaudville et de Saint-Marcel-de-Richelieu ont toutes les deux réalisé des installations de traitement des eaux usées en 2013, alors que Saint-Barnabé-Sud a terminé le tout en 2015. La moyenne quotidienne de traitement des eaux usées pour ces trois municipalités n'est donc pas disponible.

La capacité actuelle des infrastructures de certains réseaux d'égout représente un indicateur de premier plan quant à la possibilité de croissance d'un périmètre urbain.

Tableau 3.8.1.1.2-A Réseaux d'égout sanitaire

Municipalité	Usine de traitement (année)	Capacité maximale (m ³ par jour)	Utilisation 2012 (m ³ par jour)
La Présentation	Oui	580	350 - 550
St-Barnabé-Sud	Oui (2015)	s.o.	s.o.
St-Bernard-de-Michaudville	Oui (2013)	120	s.o.
St-Damase	Oui	4 854	3 356
St-Dominique	Oui	1 138	878
Ste-Hélène-de-Bagot	Oui	350	280
Ste-Madeleine	Oui	1 138	791
Ste-Marie-Madeleine	Oui	989	638
St-Hugues	Oui	317	200
St-Hyacinthe	Oui	57 500	43 487
St-Jude	Oui	200	147
St-Liboire	Oui	600	402
St-Louis	Oui	400	100
St-Marcel-de-Richelieu	Oui (2013)	100	s.o.
St-Pie	Oui	1 907	1 345
St-Simon	Oui	358	250
St-Valérien-de-Milton	Oui	500	204

Source : MRC des Maskoutains 2015.

Les mesures particulières de la Ville de Saint-Hyacinthe

Des mesures particulières ont été mises en place au cours des dernières années pour parvenir à résoudre les problématiques associées aux surcharges des réseaux.

Un règlement a été adopté relativement à la gestion des raccordements aux services d'aqueduc et d'égout. Il comporte des clauses restrictives quant à la gestion des eaux de surface et des eaux de pluie, prônant la rétention dans les stationnements et le débranchement des gouttières.

Lors de travaux de réfection, la séparation des réseaux d'égout permet aussi d'assurer le traitement des eaux dites usées uniquement, de manière à exclure les eaux de surface. Ce programme, lancé en 2011, a aussi permis de corriger 52 branchements inversés et de débrancher 2 828 gouttières. En 2013, 18 branchements ont été corrigés et 777 gouttières ont été débranchées du réseau d'égout pluvial dans différents secteurs de la ville, le volume d'eau devant être traité dans le réseau d'égout sanitaire combiné s'en trouve donc réduit.

Des études pour la recherche et la mesure des eaux parasites d'infiltration et de captage sont réalisées tous les ans. Elles permettent à la ville-centre de procéder à l'élimination des branchements d'égouts inversés (sanitaire au pluvial ou vice et versa) et le débranchement des sources de captage.

Sur le territoire de la ville-centre, la construction de nouvelles industries est soumise au *Règlement relatif aux rejets dans les réseaux d'égout* de la ville de Saint-Hyacinthe, fixant des paramètres à respecter ainsi qu'une tarification de dépassement selon les catégories d'usage. D'autre part, l'installation d'un prétraitement à la source est encouragée, mais cela demeure le choix de chaque industrie qui procède à une analyse technico-économique recherchant la meilleure décision en fonction de divers critères. »

La gestion des boues de fosse septique

Une contamination des eaux souterraines et de surface, causée par une installation septique entretenue inadéquatement, constitue une source de pollution pour le milieu et représente une menace pour la santé. Les risques liés à de telles sources de nuisance, d'insalubrité et de contamination sont réduits lorsqu'une vidange périodique est maintenue.

Depuis 1991, la MRC des Maskoutains délègue la gestion des matières résiduelles produites sur son territoire à un organisme supramunicipal, la Régie intermunicipale d'Acton et des Maskoutains. Cette régie regroupe les 17 municipalités locales de la MRC des Maskoutains ainsi que six des huit municipalités de la MRC d'Acton.²⁹ Elle dessert une population d'environ 100 000 personnes, répartie sur un territoire de 1 650 km², majoritairement en milieu rural.

- Le Plan de gestion des matières résiduelles (PGMR) des deux MRC, réalisé en 2004, indiquait qu'avant la prise en charge de la vidange des installations septiques par la Régie, environ 15 804 tonnes de boues d'installations septiques étaient générées annuellement sur le territoire des deux MRC. De ce volume, seulement 13,8 % étaient recyclées et 5,8 % étaient dirigées vers un lieu d'élimination conforme. Il restait donc 12 715 tonnes de boues (80,4 %) qui pouvaient se retrouver dans la nature chaque année, avec les conséquences néfastes qu'on peut facilement imaginer. D'ailleurs, lors des rencontres de consultation publique tenues à l'occasion de l'adoption du PGMR, divers intervenants avaient souligné qu'un volume important de boues se retrouvait un peu partout dans la nature (fossés, cours d'eau, fosses à purin, etc.).
- En janvier 2011, la Régie a procédé à l'implantation d'un programme de la vidange des installations septiques incluant la coordination, la collecte, le transport et le traitement des boues des fosses septiques. La Régie évalue à environ 10 000 le nombre d'installations septiques de ses municipalités membres. La vidange a lieu tous les deux ans, à raison d'environ 5 000 installations par année. Ce programme assure à sa façon le respect des lois et règlements relatifs à la protection de l'environnement alors que les municipalités locales conservent leurs pouvoirs relatifs à la conformité de ces installations en vertu du règlement provincial.³⁰

Toutes les boues recueillies sont transportées vers un lieu de traitement autorisé par le MDDELCC afin d'y être déshydratées et recyclées en matières résiduelles fertilisantes, notamment en compost. Elles sont par la suite dirigées vers des terres agricoles pour y être réutilisées en tant que fertilisant. Grâce à cette méthode, les risques de déversements illicites des boues dans l'environnement ont été éliminés en partie. En 2013, pour l'ensemble du territoire couvert par la Régie, 14 823 tonnes de boues, soit environ 11 005 tonnes sur le territoire de la MRC des Maskoutains, ont été recoupées et transformées à 100 % en compost totalisant 741 tonnes.

29 À compter du 1^{er} janvier 2016, toutes les municipalités de la MRC d'Acton seront desservies par la Régie. Ce sont les municipalités de Roxton Falls et du Canton de Roxton qui joignent les rangs. Par conséquent, le service couvrira la totalité des territoires des deux MRC, soit 25 municipalités.

30 *Règlement sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées* (Chap. 2. Q-2, r.22).

Bien que la gestion des boues soit une bonne chose, il existe encore sur le territoire des risques de contamination de l'environnement associés aux installations septiques. Tout d'abord, les installations artisanales peuvent, dans plusieurs cas, présenter des risques de contamination de l'environnement, même s'il n'y en a pas qui soit apparente. De plus, selon la Régie, il y a 75 endroits où les résidents n'ont pas déclaré d'installation septique puisqu'ils n'en ont pas ou qu'ils ne savent pas où elle se trouve (tableau ci-dessous).

Tableau 3.8.1.1.2-B Caractérisation des installations septiques dans la MRC des Maskoutains en 2013

Municipalité	Estimation du nombre d'installations septiques	Aucune installation déclarée	Installations artisanales	Fosses scellées ou de rétention	Fosses septiques	Occupations permanentes	Occupations saisonnières
La Présentation	420	9	60	351	345	6	0
St-Barnabé-Sud	234	3	47	184	182	2	0
St-Bernard-de-Michaudville	151	3	20	128	126	2	0
St-Damase	454	0	15	4	435	419	16
St-Dominique	298	3	41	8	246	240	6
Ste-Hélène-de-Bagot	310	1	13	3	293	291	2
Ste-Madeleine	12	0	1	0	11	12	0
Ste-Marie-Madeleine	440	0	4	0	436	435	1
St-Hugues	345	17	27	271	264	7	0
St-Hyacinthe	1 573	9	104	35	1 425	1 414	11
St-Jude	317	3	47	1	266	263	3
St-Liboire	461	1	14	1	183	430	12
St-Louis	227	0	43	1	183	163	20
St-Marcel-de-Richelieu	159	1	26	132	127	5	0
St-Pie	1 134	6	44	76	1 008	964	44
St-Simon	322	10	30	2	280	279	1
St-Valérien-de-Milton	509	9	57	8	435	413	22
Total	7 366	75	593	1 205	6 245	5 345	138

Source : Régie intermunicipale d'Acton et des Maskoutains. 2014.

3.8.1.1.3 Les services existants et proposés

Les réseaux de services existants, plus particulièrement leur localisation et leur capacité, serviront à établir les aires d'expansion urbaine.

Afin d'amoindrir la pression sur les finances municipales, la construction sera encouragée, en priorité, là où les services d'aqueduc et d'égout sont déjà installés. L'expansion éventuelle du milieu bâti devra se faire dans le prolongement des services existants.

Dans le cas de milieux bâtis existants localisés hors des périmètres d'urbanisation, les services d'égout et/ou d'aqueduc pourront y être implantés. Cependant, seules les situations où des contraintes physiques ne permettent pas aux constructions d'être autonomes pourront donner lieu à cette possibilité. Celle-ci ne doit pas être envisagée comme une opportunité de poursuivre le développement urbain hors des périmètres, mais plutôt comme une solution ultime pour satisfaire des contraintes sanitaires.

Les municipalités locales identifieront, dans les cas pertinents, la localisation approximative d'une éventuelle usine de traitement des eaux usées, si celle-ci n'est pas déjà construite ou autorisée au moment de l'adoption du schéma d'aménagement révisé.

3.8.1.2 Les équipements de gestion des matières résiduelles

3.8.1.2.1 Le plan conjoint de gestion des matières résiduelles

En mars 2002, la MRC adoptait une résolution amorçant l'élaboration du projet de Plan conjoint de gestion des matières résiduelles des MRC d'Acton et des Maskoutains, alors que la Régie intermunicipale de gestion des déchets de la région maskoutaine avait préalablement été mandatée pour ces travaux. Le Plan de gestion permettra d'orienter la MRC quant aux choix à faire en gestion des matières résiduelles au cours des 20 prochaines années.

L'adoption du plan de gestion est prévue pour le printemps 2003. Suite à une consultation publique, sa mise en vigueur est prévue pour l'automne 2004. Les informations présentées ci-dessus sont celles qui sont disponibles à ce jour, mais c'est le Plan conjoint de gestion des matières résiduelles des MRC d'Acton et des Maskoutains qui énoncera les orientations futures ainsi que les différentes mesures à venir en gestion des matières résiduelles.

3.8.1.2.2 La situation actuelle

On ne retrouve actuellement aucun lieu d'enfouissement sanitaire en opération sur le territoire de la MRC des Maskoutains. La majeure partie des matières résiduelles destinées à l'élimination est dirigée vers le site d'enfouissement de Saint-Nicéphore (MRC de Drummond) ou vers celui de Sainte-Cécile-de-Milton (MRC de la Haute-Yamaska).

Les résidus d'origine domestique et récupérés à des fins de mise en valeur sont aussi majoritairement exportés à l'extérieur du territoire. Les matières recyclables récupérées par la collecte sélective sont presque toutes dirigées vers un centre de tri à Drummondville, alors que les résidus verts sont compostés à un site à Saint-Basile-le-Grand (MRC de la Vallée-du-Richelieu).

Le tableau 3.8.1.2.2-A identifie les trois sites de dépôt ou de traitement de matériaux secs en opération sur le territoire de la MRC (voir carte de l'annexe F-1). [16-449, art. 90a), EV : 2016-12-19]

Tableau 3.8.1.2.2-A Sites de dépôt ou de traitement de matériaux secs en opération

[16-449, art. 90b), EV : 2016-12-19]

Municipalité	Type	Activité	Propriétaire
Saint-Dominique	Centre de recyclage de matériaux secs	Conditionnement et recyclage de brique, béton et asphalte et autres matériaux autorisés	Carrières de Saint-Dominique Itée
Sainte-Hélène-de-Bagot	Dépôt de matériaux secs	Élimination de matériaux secs	Excavation Michel Girard inc.
Saint-Pie	Dépôt de matériaux secs	Élimination et mise en valeur de matériaux secs	Transport Raynald Boulay & Fils inc.

Source: Régie intermunicipale de gestion des déchets de la région maskoutaine, novembre 2002.

En ce qui concerne les boues de fosses septiques (BFS), leur traitement ou leur élimination s'effectue de façon individuelle par les propriétaires, sans aucune planification régionale. Une partie de ces boues est dirigée vers un centre de traitement extérieur, mais il existe néanmoins un lieu de traitement autorisé sur le territoire de la MRC, soit à Saint-Pie. Ce lieu d'entreposage et de traitement des BFS est opéré par Les Entreprises P.R.F. Saint-Pie inc.

Pour leur part, les boues générées par les stations d'épuration des eaux usées municipales sont disposées par chacune des municipalités lorsqu'il s'agit d'étangs aérés comme système de traitement. Les boues produites par l'usine de Sainte-Hélène-de-Bagot sont transportées vers celle de Saint-Hyacinthe, et tous ces résidus sont destinés à l'élimination au site d'enfouissement de Saint-Nicéphore.

La gestion régionale et intégrée des boues municipales et des BFS est un domaine d'intervention déjà prévu par l'Entente intermunicipale relative à la gestion des déchets (1991) de la Régie intermunicipale de gestion des déchets de la région maskoutaine. Le Plan de gestion en cours d'élaboration devrait prévoir des dispositions allant en ce sens.

3.8.1.2.3 Le plan d'action

À l'entrée en vigueur du Plan conjoint de gestion des matières résiduelles (prévu pour l'automne 2004), la MRC entend poursuivre sa réflexion sur les moyens et les actions qui devront être mis de l'avant afin de concrétiser le plan de gestion. Des mesures de suivi seront d'ailleurs prévues pour assurer les mesures mises de l'avant au fil des ans.

3.8.1.2.4 L'identification des sites de dépôt de matériaux secs

Les municipalités concernées par les sites de dépôt et de traitement de matériaux secs en opération et par le lieu d'entreposage et de traitement des boues de fosses septiques identifieront, dans leur plan d'urbanisme, la localisation de ces lieux.

3.8.1.2.5 Les dépôts de neiges usées

Il n'existe aucun site de dépôt des neiges usées ayant fait l'objet d'une acceptation formelle de la part du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC). La majorité des municipalités de la MRC font l'entassement de la neige le long des voies publiques, alors que la municipalité de Sainte-Madeleine et la ville de Saint-Hyacinthe la transportent sur des terrains municipaux désignés à cet effet.

Bien que l'application de certains principes de la politique en matière de gestion des neiges usées ait été reportée à plusieurs reprises, l'interdiction de déverser les neiges usées directement dans les cours d'eau est en vigueur depuis avril 1996.

En fonction de cette politique, chaque municipalité doit disposer de ses neiges usées dans un site reconnu et autorisé par le MDDELCC. À ce sujet, il serait opportun que les municipalités de la MRC se regroupent et s'entendent sur les modalités à adopter pour aménager et opérer de tels sites. Plusieurs sites pourraient être aménagés et localisés à des distances acceptables pour les municipalités, de manière à réduire les coûts associés au transport des neiges usées.

De son côté, la ville de Saint-Hyacinthe a entrepris, en novembre 2002, une étude pour faire homologuer auprès du ministère son site de dépôt de neiges usées situé à proximité du garage municipal (parc industriel Camille-Mercure). Par ailleurs, elle utilisera de nouveau son site du boulevard Choquette, dans le parc industriel Olivier-Chalifoux. Ce site non homologué servira de dépannage advenant des accumulations de neige trop abondantes.

3.8.2 Les infrastructures de transport d'énergie et de télécommunication

3.8.2.1 Les infrastructures d'énergie électrique

Deux lignes de transport d'énergie électrique de 735 kV traversent, dans un même corridor, la partie centrale de la MRC. Une ligne assure la liaison entre les postes de Nicolet et de Boucherville, alors que l'autre relie le poste de Nicolet au poste Hertel à La Prairie.

La MRC des Maskoutains est alimentée par deux réseaux, l'un à 49 kV, l'autre à 120 kV. Le réseau à 120 kV, qui dessert la grande région de Saint-Hyacinthe, repose sur l'apport des postes de Sainte-Rosalie, à 120-25 kV, et Casavant, à 120-25 kV. Ces postes sont reliés entre eux par une ligne à 120 kV. De plus, ils sont bouclés par une ligne biterne qui provient du poste de

Saint-Césaire. Le poste de Sainte-Rosalie compte également sur une alimentation monoterne à 120 kV en provenance du poste Hériot situé dans la région de Drummondville.

Le réseau à 49 kV regroupe quatre postes, soit ceux de Sainte-Hélène (à Sainte-Hélène-de-Bagot) à 49-25 kV, de Saint-Damase, à 49-13 kV, de Maska (à Notre-Dame-de-Saint-Hyacinthe), à 49-25 kV, ainsi que le poste de Sainte-Rosalie qui, outre sa section à 120-25 kV, comporte également une section à 49-25 kV. Le poste de Sainte-Hélène possède une double alimentation, l'une en provenance du poste de Sainte-Rosalie, l'autre en provenance du poste de la Chute-Hemmings (Drummondville). Les postes Maska et de Saint-Damase sont reliés entre eux par une ligne à 49 kV, et sont bouclés au moyen de lignes en provenance des postes de Saint-Césaire et de Sainte-Rosalie.

Tableau 3.8.2.1-A Les lignes d'énergie électrique

16-449, art. 91, EV : 2016-12-19

Tension (kV)	De	Vers	Longueur (km)
49	Poste de Sainte-Rosalie	Poste Maska	7,58
49	Poste de Sainte-Rosalie	Poste de Sainte-Hélène	19,75
49	Poste de Sainte-Rosalie	Poste de Sainte-Rosalie	0,147
49	Ligne Chute-Hemmings -Centrale de Drummondville	Poste de Sainte-Hélène	5,92
49	Poste de Saint-Césaire	Poste Maska	15,64
120	Poste de Saint-Césaire	Poste de Sainte-Rosalie	24,62
120	Poste de Sainte-Rosalie	Poste Casavant	9,53
120	Ligne Hériot - Acton	Poste de Sainte-Rosalie	24,58
735	Poste de Nicolet	Poste Hertel	33,59
735	Poste de Nicolet	Poste de Boucherville	33,53

Source : Hydro-Québec, Direction régionale – Richelieu et direction – Services à la clientèle, décembre 2002.

Tableau 3.8.2.1-B Les postes d'énergie électrique

16-449, art. 91, EV : 2016-12-19

Poste	Tension (kV)
Sainte-Rosalie	120 – 49 – 25
Casavant	120 – 25
Saint-Damase	49 – 25
Maska	49 – 25
Sainte-Hélène	49 – 25

Source : Hydro-Québec, Direction régionale – Richelieu et direction – Services à la clientèle, décembre 2002.

En ce qui concerne le réseau à 49 kV, Hydro-Québec poursuit une politique de maintenance de ses installations tant que ce niveau de tension offrira des possibilités d'alimentation acceptables du point de vue technique et économique. Les projets de conversion des postes Sainte-Hélène et Maska à 49-25 kV, et du poste de Saint-Damase, à 49-25 kV, figurent toujours dans les plans d'Hydro-Québec, mais sont prévus à des dates ultérieures (et indéterminées pour l'instant) à celles annoncées initialement.

De plus, Hydro-Québec prévoit que la capacité du poste Sainte-Hélène à 49-25 kV sera atteinte d'ici l'an 2003. L'augmentation de la capacité de transformation du poste (addition de

transformateurs) ou sa conversion en un nouveau poste à 120-25 kV sont deux solutions actuellement envisagées.

3.8.2.1.1 L'intégration du réseau à 120 kV au futur poste de la Montérégie

À la suite de la Commission parlementaire sur l'Économie et le Travail, tenue en mai 1999, les travaux de construction de la boucle montréalaise et du poste de la Montérégie (Sainte-Cécile-de-Milton) reprendront selon le plan de réseau initialement prévu. Aussi, une nouvelle ligne biterne à 120 kV sera construite entre le futur poste de la Montérégie et la ligne biterne actuelle, Saint-Césaire – Saint-Hyacinthe (poste Sainte-Rosalie). Le point de raccordement de la nouvelle ligne sera situé à Saint-Dominique (dans le 9^e rang). Cette ligne acheminera de l'énergie du poste de la Montérégie aux postes de la région maskoutaine. Tous ces projets sont soumis au processus normal d'obtention des autorisations gouvernementales.

Enfin, il existe quatre (4) postes électriques privés sur le territoire de la MRC, tous alimentés par le réseau d'Hydro-Québec. Il s'agit des postes suivants :

- Poste de la Société-Coopérative-Avicole-Régionale (Saint-Damase);
- Poste de la Coopérative-Saint-Jean-Baptiste-4 (Saint-Damase);
- Poste de la Coopérative-Saint-Jean-Baptiste-1 (Sainte-Marie-Madeleine);
- Poste de la Société-Coopérative-Sainte-Rosalie (Saint-Hyacinthe).

L'ensemble des infrastructures électriques est illustré sur les cartes 3.7.1.1.6-A et 3.7.1.1.6-B. Les municipalités concernées par le passage des réseaux de transport d'énergie existants et projetés devront les identifier dans leur plan d'urbanisme.

16-449, art. 92, EV : 2016-12-19

3.8.2.2 Les infrastructures de télécommunication

En ce qui a trait au service de téléphonie, les municipalités de la MRC sont desservies par les fournisseurs suivants : Bell Canada, Télébec, Téléphone Guévremont et Téléphone Saint-Liboire, qui n'offrent pas les mêmes types et niveaux de service. Cependant, toutes les municipalités ont accès au service d'urgence 911.

3.8.3 Les équipements publics régionaux, administratifs et institutionnels, de santé et de services sociaux, d'éducation, de culture, de loisirs et de tourisme

La MRC compte un certain nombre de services publics de rayonnement régional qui sont tous localisés dans la ville de Saint-Hyacinthe. Le schéma d'aménagement révisé reconnaît la ville de Saint-Hyacinthe comme étant le centre majeur de distribution de services aux citoyens. C'est sur son territoire que l'on retrouve les bureaux administratifs publics régionaux, les établissements de santé majeurs tels que les hôpitaux, les institutions d'enseignement à vocation régionale et nationale. Pour leur part, les municipalités locales ont, sur leur territoire, des institutions d'enseignement de niveau primaire et des établissements de culte.

La présente section identifie les équipements publics régionaux de santé, de services sociaux, d'éducation, de culture, de loisirs et de tourisme existants ou projetés.

3.8.3.1 Les équipements de santé et de services sociaux existants

- Hôtel-Dieu, centre hospitalier de soins prolongés doté de 532 lits;
- Hôpital Honoré-Mercier, qui compte 279 lits de courte durée.

Ces deux premiers établissements de santé ont été fusionnés en 1994 sous le vocable de « Réseau de santé Richelieu-Yamaska ». On retrouve aussi les établissements et services suivants :

- Centre Andrée-Perreault, qui compte 64 lits de longue durée. Cet établissement est sous la juridiction du CLSC-CHSLD des Maskoutains;
- Résidence Gaucher-Héroux inc., avec une trentaine de lits de longue durée. Il s'agit d'un établissement privé.
- CLSC-CHSLD des Maskoutains, dont le siège social se trouve sur la rue Morin à Saint-Hyacinthe, avec deux points de service : un sur la rue des Cascades à Saint-Hyacinthe et l'autre à Saint-Jude. De plus, il est responsable pour le Réseau de santé Richelieu-Yamaska du centre de prélèvement à Saint-Hyacinthe dénommé le 1005 Gauthier.
- Pavillon Boisjoly, un centre de réadaptation pour jeunes en difficulté d'adaptation. Cet établissement, situé à Saint-Hyacinthe, relève des centres jeunesse de la Montérégie.
- Centre Butters-Savoie et les Horizons, un centre de réadaptation pour les déficients intellectuels, centre de Saint-Hyacinthe.
- Le Virage, un centre de réadaptation pour alcooliques et toxicomanes, centre de Saint-Hyacinthe.
- Service ambulancier GMR, Saint-Hyacinthe.

3.8.3.2 Les équipements scolaires

L'ensemble des municipalités du territoire de la MRC des Maskoutains sont desservies par le réseau éducatif public de la Commission scolaire Saint-Hyacinthe.

Sur le territoire de la MRC des Maskoutains, la Commission scolaire Saint-Hyacinthe regroupe :

- Un ensemble de 31 écoles primaires, comptant plus de 7 000 élèves au total en 1997, et dont 14 sont localisées à Saint-Hyacinthe.
- Quatre écoles secondaires (dont la polyvalente Hyacinthe-Delorme), toutes localisées à Saint-Hyacinthe, et comptant 4 074 élèves au total en 1997.

La mission fondamentale de la Commission scolaire Saint-Hyacinthe est d'organiser et de dispenser des services d'enseignement, des services de consultation professionnelle et des services d'animation de la vie étudiante, dans le but de contribuer au développement intégral des élèves jeunes et des adultes de son territoire.

La mission complémentaire de la Commission scolaire est de participer, dans la mesure de ses moyens et avec tous les autres partenaires politiques, sociaux, religieux, culturels et économiques, au développement de la collectivité de son territoire. Elle dessert un territoire à la fois urbain et rural appartenant à trois MRC et à six comtés provinciaux. Sa clientèle scolaire est composée (en 1997) de près de 13 500 élèves, dont 1 300 de niveau préscolaire, plus de 7 000 de niveau primaire, plus de 4 000 de niveau secondaire et environ 1 200 adultes en formation générale et professionnelle. Elle dispense ses services à l'intérieur de 46 immeubles, sur une superficie totale de 154 866 mètres carrés répartis à travers son territoire.

Elle emploie près de 2 000 personnes, dont 1 175 détiennent des postes réguliers permanents à temps plein. Ce personnel comprend 775 enseignantes et enseignants, 275 membres du personnel de soutien, 50 spécialistes et 75 cadres de service et d'école.

La Commission scolaire de Saint-Hyacinthe arrive au deuxième rang sur le territoire de la Montérégie, en ce qui concerne les services qu'elle dispense en formation professionnelle. Elle offre 26 programmes différents, dont les principaux créneaux sont les métiers des secteurs de l'agroalimentaire, de la santé, de l'automobile, de la construction, du secrétariat et de la comptabilité, de la bureautique, de l'informatique, de l'électronique et des techniques d'usinage.

Sans vouloir intervenir dans le mandat des commissions scolaires, la municipalité régionale de comté fait siennes quatre orientations du ministère de l'Éducation, exprimées dans la *Politique nationale de la ruralité*:

En ce qui concerne l'école de village, le ministre de l'Éducation favorise :

- son maintien, dans la mesure où c'est la volonté des parents et de la communauté, qu'il en va du bien-être de l'élève et que des services de qualité pourront être offerts à tous les élèves;
- la tenue de débats sur la qualité des services éducatifs offerts dans les petites écoles;
- la recherche, avec les conseils d'établissement et les représentants de la communauté, de différentes solutions possibles visant le maintien de l'école (exemples : utilisation partagée des locaux, répartition des coûts ou des responsabilités, location des locaux à des organismes qui ont une vocation compatible avec la mission de l'école);
- la transparence dans les discussions nécessitant la participation des parents et des représentants de la communauté, principalement des municipalités.

Il faut également mentionner la présence d'institutions de niveau collégial et universitaire sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe. Il s'agit du cégep de Saint-Hyacinthe, qui compte plus de 3 000 étudiants, de l'Institut de technologie agroalimentaire (ITA), qui offre des programmes professionnels de niveau collégial, et de la faculté de médecine vétérinaire de l'Université de Montréal, qui dispense un enseignement de premier cycle à 300 étudiants.

Tableau 3.8.3.2-A Établissements d'enseignement de la Commission scolaire de Saint-Hyacinthe

16-449, art. 93, EV : 2016-12-19

Municipalités	Niveau d'enseignement	Nom de l'institution
La Présentation	Préscolaire 5 ans et primaire	École La Présentation
Saint-Barnabé-Sud	Primaire	École Saint-Barnabé-Sud
Saint-Bernard-de-Michaudville	Préscolaire 5 ans	École Saint-Bernard
Saint-Damase	Préscolaire 5 ans et primaire	École Saint-Damase
Saint-Dominique	Préscolaire 5 ans et primaire	École de la Rocade
Saint-Hugues	Préscolaire 5 ans et primaire	École Saint-Hugues
Saint-Hyacinthe	Préscolaire 5 ans et primaire	École Assomption
	Préscolaire 5 ans et primaire	École Bois-Joli
	Préscolaire 5 ans et primaire	École Douville
	Formation générale des adultes	École Jacques-Cartier
	Préscolaire 4 ans et 5 ans et primaire	École Lafontaine
	Préscolaire 5 ans et primaire	École Larocque
	Primaire	École Maurice-Jodoin
	Préscolaire 5 ans et primaire	École Roméo-Forbes
	Préscolaire 5 ans et primaire	École Sacré-Cœur
	Préscolaire 5 ans et primaire	École Saint-Charles-Garnier
	Préscolaire 5 ans	École Saint-Joseph
	Préscolaire 5 ans et primaire	École Saint-Sacrement
	Préscolaire 5 ans et primaire	École Sainte-Rosalie
	Formation professionnelle et formation générale des adultes	École Raymond
	Préscolaire 5 ans, primaire et secondaire	École René-Saint-Pierre

Municipalités	Niveau d'enseignement	Nom de l'institution
	Secondaire	École secondaire Casavant
	Secondaire	École secondaire Fadette
	Formation professionnelle	École professionnelle de Saint-Hyacinthe
	Formation professionnelle	Édifice 700 Casavant
	Primaire	École Saint-Thomas-d'Aquin Pavillon 1
	Préscolaire 5 ans et primaire	École Saint-Thomas-d'Aquin Pavillon 2
	Secondaire et formation professionnelle	Polyvalente Hyacinthe-Delorme
Saint-Jude	Préscolaire 4 ans et 5ans et primaire	École aux Quatre-Vents
Saint-Liboire	Préscolaire 5 ans et primaire	École Henri-Bachand
Saint-Louis	Primaire	École Saint-Louis
Saint-Marcel-de-Richelieu	Primaire	École Saint-Marcel
Saint-Pie	Préscolaire 4 ans et 5 ans et primaire	École Bon-Séjour
	Primaire	École Sacré-Cœur
Saint-Simon	Préscolaire 5 ans et primaire	École Notre-Dame-de-la-Paix
Saint-Valérien-de-Milton	Préscolaire 4 ans et 5 ans et primaire	École Saint-Pierre
Sainte-Hélène-de-Bagot	Préscolaire 5 ans et primaire	École Plein-Soleil
Sainte-Madeleine	Préscolaire 5 ans	École Spénard
	Primaire	École Saint-Joseph

Source : Commission scolaire de Saint-Hyacinthe, *Plan triennal de répartition et de destination des immeubles*, 19 juin 2001.

Enfin, on retrouve sur le territoire de la MRC des institutions scolaires du domaine privé. Au niveau pré-scolaire, la Petite Académie est entrée en fonction pour l'année scolaire 1993-1994. Au niveau secondaire, l'école Saint-Joseph oriente ses efforts vers la formation intégrale des jeunes. Le Collège Saint-Maurice offre pour sa part les cours de niveau secondaire à la clientèle féminine, alors que le Collège Antoine-Girouard s'adresse à une clientèle mixte.

3.8.3.3 Les équipements culturels

La ville de Saint-Hyacinthe joue le rôle de pôle culturel non seulement à l'échelle de la MRC mais également pour une partie de la Montérégie.

Le ministère de la Culture et des Communications considère que la région devrait disposer d'une salle d'environ 900 sièges dont l'équipement de scène répondrait aux standards professionnels. Après avoir consulté sa population, la ville de Saint-Hyacinthe a déposé en 1995 une demande de subvention pour la construction d'une maison des arts et de la culture, incluant la salle de spectacles. En janvier 2002, le ministère de la Culture et des Communications a profité de la tribune offerte par les Déjeuners de la Culture Desjardins pour rendre public le versement des 3 M\$ constituant sa part dans le programme d'infrastructures Canada-Québec pour la réalisation de la salle de spectacle de Saint-Hyacinthe.

La future salle sera localisée à l'angle des rues Saint-Antoine et Sainte-Anne, dans le stationnement Plaza. L'entrée principale sera située sur la rue Saint-Antoine. Le début de la construction est prévu pour septembre 2003 et les travaux devraient prendre un an. La salle comprendra 674 sièges et sera divisible en trois sections. Cette infrastructure dont la construction est estimée à 9,1 millions de dollars devrait être complétée le 1^{er} octobre 2004.

Par ailleurs, la MRC dispose déjà sur son territoire d'une institution muséale accréditée par le ministère : il s'agit du centre d'exposition Expression, qui est un lieu de diffusion en arts visuels. Cette institution contribue au rayonnement culturel de la région.

De plus, la possibilité de mettre sur pied un musée de l'agroalimentaire viendrait renforcer encore davantage la position de la région en matière touristique tout en appuyant son statut de technopole agroalimentaire.

Dans le secteur des bibliothèques, la MRC entend développer et consolider les services offerts à sa population. En effet, près de 19 % de la population de la MRC n'a pas accès à une bibliothèque publique.

3.8.3.4 Les équipements récréatifs et touristiques

Le territoire de la MRC dispose d'éléments régionaux susceptibles de constituer des attraits touristiques, ou encore de servir de supports aux activités récréatives de la population. La dimension récréative et touristique ne domine pas l'organisation spatiale du territoire de la MRC. Toutefois, des ressources telles que les rivières Yamaska et Noire et leurs berges, le potentiel acéricole des boisés et certains équipements structurants ponctuels ont avantage à être reliés de façon à renforcer leur position sur le plan régional.

La MRC des Maskoutains offre également la possibilité de développer un centre d'attraction touristique sur le thème de l'agroalimentaire. Le centre pourrait être axé sur la consolidation des équipements dans le campus agroalimentaire, notamment par la création du musée de l'agroalimentaire.

Dans la même optique, les formules de l'hébergement à la ferme, table champêtre et gîte du passant sont envisagées. En effet, l'agrotourisme constitue une avenue intéressante pour la MRC.

Le développement touristique et récréatif de la région pourrait miser davantage sur la présence des boisés et des cours d'eau du territoire de la MRC. Par exemple, l'aménagement d'un réseau de circuits (pistes cyclables, sentiers pédestres, pistes de ski de fond, etc.) reliant l'ensemble des boisés et un parc riverain linéaire, ainsi que l'exploitation d'activités nautiques, sont des projets intéressants à considérer.

On retrouve dans le tableau 3.8.3.4-A une liste non exhaustive des équipements, bâtiments et événements d'envergure régionale et autres susceptibles d'être ou de devenir un attrait touristique. Soulignons que cette liste n'est pas limitative. Elle n'est présentée ici qu'à titre indicatif. En effet, il pourrait y avoir sur le territoire de la MRC d'autres équipements, bâtiments et événements d'envergure pouvant éventuellement s'ajouter à cette liste.

05-174, art.13, EV : 21-11-05; 17-477, art. 16, EV : 2017-08-14

Tableau 3.8.3.4-A Équipements, bâtiments et événements touristiques et récréatifs d'envergure régionale

16-449, art. 94, EV : 2016-12-19

Municipalité	Équipements et/ou événements
La Présentation	École d'équitation 1101 Église de La Présentation
Saint-Damase	Vergers Mado Festival du Maïs Relais de l'Écureuil
Saint-Dominique	Terrain de golf Saint-Dominique Terrain de tir Piste de planeur (vol à voile) Moulin Dubreuil
Sainte-Madeleine	Camping Sainte-Madeleine
Sainte-Marie-Madeleine	Club de golf La Madeleine Inc.

Municipalité	Équipements et/ou événements
Saint-Hyacinthe	Centre des Congrès Club de golf Saint-Hyacinthe Club de golf La Providence Expression, centre d'exposition de Saint-Hyacinthe Festival Rétro de Saint-Hyacinthe Les Jardins D.A. Séguin La Porte des Maires et le Jardin des Anciens Maires Fête sur la rivière (anneau de glace) Centre de location (canot, pédalos et bicyclettes) Le parc Les Salines La place du marché La foire agricole Des équipements hôteliers Un centre de recherche Des institutions d'enseignement Gîte touristique Le Jardin Caché L'Espace Maskoutain Camping Belle-Rose Camping de l'Été Domaine de l'Érable Les Ruchers Richard Paradis Les Serres Rosaire Pion & Fils Inc.
Saint-Jude	Union québécoise de réhabilitation des oiseaux de proie Pavillon de l'Érable
Saint-Liboire	Camping Plage Laliberté Les Serres Beauregard Inc.
Saint-Marcel-de-Richelieu	Auberge touristique Au Vieux Presby
Saint-Pie	Le barrage de la rivière Noire Au Vieux Saint-Pie Auberge de la Rivière Au Jardin gourmand La piste de courses Sanair Les glissades d'eau Érablière du Coteau Grange Vieille L'érablière au Joli Site Le Festival Western Le Camping le Vieux-Foyer Le Camping Grand-Air
Saint-Simon	Domaine Saint-Simon Pyramide Saint-Simon Club de golf Saint-Simon
Saint-Valérien-de-Milton	Le barrage de la rivière Noire Ferme La Rabouillère