

Mémoire technique sur la révision réglementaire des secteurs commerciaux et industriels de la Ville de Saint-Hyacinthe

La planification territoriale de la Ville de Saint-Hyacinthe traverse une phase de mutation profonde, marquée par l'adoption, à l'automne 2025, d'un nouveau Plan d'urbanisme.¹ Ce document stratégique, fruit de plus de deux ans de travail et de treize activités de participation citoyenne, définit la vision de développement pour la prochaine décennie.² Dans l'optique de la réunion du 9 avril 2026, il est impératif d'aligner les outils normatifs, principalement le Règlement de zonage numéro 350, avec les orientations de croissance équilibrée et de respect de l'identité maskoutaine.³ Le présent mémoire expose une analyse détaillée du cadre actuel et propose des modifications précises, article par article, afin de répondre aux enjeux de cohabitation des usages, de transition écologique et de vitalité économique.¹

Fondements stratégiques et vision d'aménagement 2025-2035

Le Plan d'urbanisme de Saint-Hyacinthe repose sur neuf orientations majeures visant à transformer le territoire en une technopole agroalimentaire verte d'excellence.⁵ Cette ambition nécessite une révision exhaustive des règlements d'urbanisme pour assurer la concordance avec le schéma d'aménagement de la MRC des Maskoutains.⁵ La vision 2040, intégrée au Plan de développement durable, stipule que la ville doit offrir un milieu de vie distinctif tout en cultivant son rayonnement international.⁶

Analyse des orientations du Plan d'urbanisme

L'analyse des orientations démontre une volonté de rupture avec les modèles de développement extensif du passé. La Ville privilégie désormais la consolidation des milieux déjà urbanisés et une densification adaptée aux différentes configurations du milieu.² Pour les secteurs commerciaux et industriels, cela implique une stratégie de planification en adéquation avec la capacité des infrastructures urbaines et les besoins du marché.³

Orientation Stratégique	Objectifs Clés pour le Secteur Économique	Mécanismes de Mise en Œuvre
-------------------------	---	-----------------------------

Vitalité Économique	Soutenir le développement stratégique et renforcer le caractère de chef de file agroalimentaire. ³	Densification et requalification des zones existantes. ⁴
Qualité de Vie	Favoriser une compacité et une mixité fonctionnelle dans les quartiers. ²	Révision des groupes d'usages résidentiels et commerciaux. ¹
Environnement	Développer un réseau interconnecté de milieux naturels et favoriser la durabilité du cadre bâti. ³	Normes de verdissement et de gestion des eaux pluviales. ¹⁰
Identité et Patrimoine	Mettre en valeur les paysages identitaires et protéger les bâtiments d'intérêt. ³	Application rigoureuse des PIIA et des programmes particuliers d'urbanisme. ¹²

Le rôle de Saint-Hyacinthe Technopole dans la structuration urbaine

L'organisme Saint-Hyacinthe Technopole agit comme le principal moteur du développement économique, avec un mandat axé sur l'attraction d'entreprises innovantes dans la filière agroalimentaire.⁴ La rareté des espaces développables impose une maximisation de l'utilisation durable des terrains industriels et commerciaux.⁴ En 2024, la région comptait plus de 8 000 emplois spécialisés dans ce secteur, ce qui exerce une pression constante sur le zonage pour autoriser des infrastructures de recherche et de production de pointe.¹⁴

Analyse détaillée du Règlement de zonage numéro 350

Le Règlement numéro 350 constitue le pivot opérationnel de la vision urbaine. Son architecture complexe nécessite des ajustements pour répondre aux préoccupations exprimées lors des consultations de 2026, notamment en ce qui concerne la dépréciation perçue des actifs commerciaux lors de conversions résidentielles.¹⁵

Classification des usages (Chapitre 13)

La classification actuelle des groupes "Industrie" et "Commerce" doit évoluer pour intégrer les réalités de l'économie circulaire et des technologies propres.¹⁷ L'article 13.4 divise les industries selon leur degré de nuisance, mais cette approche binaire ne tient pas compte des synergies possibles entre les entreprises de haute technologie et les milieux de vie complets.⁹

Analyse du Groupe Industrie I, II et III (Article 13.4)

L'industrie à incidences faibles (I) est généralement compatible avec les secteurs mixtes, tandis que les industries à incidences fortes (III) nécessitent un isolement géographique strict.⁹ Cependant, l'émergence de la Cité de l'innovation agroalimentaire suggère que des processus industriels de pointe peuvent être intégrés de manière plus fluide si les normes architecturales et environnementales sont respectées.⁴

Analyse du Groupe Commerce de quartier et structurant (Article 13.3)

Le commerce de quartier (Type I et II) est essentiel à la création de "milieux de vie complets".¹ Les modifications apportées en 2025 ont déjà amorcé un retour à la mixité locale sur des artères comme l'avenue Saint-Louis et le boulevard Laurier Est, où l'affectation commerciale mixte locale a été rétablie pour refléter la réalité des usages existants.¹⁶

Dispositions concernant l'occupation et l'utilisation des terrains (Chapitre 17)

Le Chapitre 17 contient les articles les plus critiques pour la transition écologique des zones industrielles. Les articles 17.8.3 et 17.8.4 régissent l'aménagement paysager et la plantation d'arbres, des éléments fondamentaux pour lutter contre les îlots de chaleur urbains.⁶

L'aménagement paysager industriel (Articles 17.8.3 et 17.8.5)

Actuellement, une bande paysagée de 6 mètres est exigée le long des boulevards Casavant Ouest et Choquette ainsi que de la rue Picard.¹¹ Cette exigence, bien que positive, crée une disparité esthétique et environnementale avec les autres secteurs industriels de la ville. L'analyse des meilleures pratiques suggère que le verdissement ne doit pas être une exception, mais une norme transversale pour tous les parcs industriels.¹⁰

La plantation d'arbres et la canopée (Article 17.8.4)

L'obligation de planter un arbre par 100 mètres carrés de marge avant minimale est une avancée notable.¹¹ Toutefois, le délai de 24 mois accordé pour la plantation après l'émission du permis peut retarder indûment l'atteinte des bénéfices écologiques.¹¹ De plus, l'abrogation de certains paragraphes par le Règlement 350-144 souligne la nécessité de stabiliser ces normes pour assurer une croissance prévisible de la canopée.¹¹

Le stationnement hors-rue et la mobilité (Chapitre 19)

Le stationnement représente l'un des défis majeurs pour la densification urbaine. L'article 19.9.2 fixe le nombre de cases exigées, souvent basé sur des ratios de superficie de plancher qui encouragent la minéralisation excessive.²⁰ Pour les commerces de détail de plus de 500 m², le ratio d'une case par 30 m² génère des surfaces asphaltées qui contribuent aux surverses lors

de précipitations intenses.²⁰

Normes d'aménagement et surfaces perméables (Article 19.7)

L'exigence d'une bande gazonnée de 2 mètres en cour avant pour les aires de stationnement industrielles est un minimum qui ne permet pas toujours une filtration efficace des eaux de ruissellement.²⁰ L'article 19.7.1.1 impose le pavage permanent dans un délai de 24 mois, ce qui exclut de facto l'utilisation de revêtements perméables innovants comme les dalles alvéolées, à moins d'une modification réglementaire explicite.²⁰

Analyse des zones tampons et de la cohabitation des usages

L'Annexe 4 du Règlement 350 définit les typologies de zones tampons visant à mitiger les nuisances entre zones incompatibles.²³ Cette approche par "fiches descriptives" est techniquement rigoureuse mais manque parfois de flexibilité face aux contraintes d'implantation réelles identifiées sur le territoire.¹¹

Typologie des zones de mitigation (Annexe 4)

Les zones tampons sont classées en deux catégories : la mitigation des nuisances (bruit, vue, poussière) et la structuration de l'espace (limite urbaine/agricole).²³

Type de Fiche	Description Technique	Application Sectorielle
Fiche P (Écran 3m)	Arbres fastigiés et haie de cèdres continue. ²³	Zones avec servitude aérienne, protection visuelle. ²³
Fiche U (Clôture opaque)	Clôture de 2m et aménagement paysager de 3m. ²³	Transition entre industrie lourde et résidentiel. ¹¹
Zone de Transition (5m)	Bande mixte le long des emprises de rue. ²³	Structuration des boulevards industriels. ²³

Problématique de la cohabitation résidentielle-industrielle

L'article 17.8.7 impose une zone tampon de 3 mètres lors de la construction d'un nouveau bâtiment industriel adjacent à une résidence.¹¹ Cette règle ne s'applique pas si la zone industrielle est contiguë à une zone agricole, ce qui protège les activités de production mais peut créer des zones de friction si le périmètre d'urbanisation s'étend ultérieurement.¹¹ Les

préoccupations des citoyens lors de l'assemblée de 2023 ont mené à l'utilisation de cimetières ou d'autres espaces neutres comme zones tampons naturelles, démontrant l'intérêt pour des solutions créatives.²⁴

Propositions de modifications au Règlement de zonage numéro 350

Sur la base de l'analyse précédente et des orientations du Plan d'urbanisme 2025, les modifications suivantes sont suggérées. Ces propositions visent à moderniser le cadre réglementaire pour le secteur commercial et industriel.

Propositions concernant le Chapitre 13 (Usages)

Modification de l'Article 13.4.1 (Tous les groupes industriels)

Il est suggéré d'intégrer une clause permettant la mixité d'usages pour les entreprises technologiques. L'usage principal industriel pourrait inclure jusqu'à 30 % de superficie de plancher consacrée à des fonctions de bureaux administratifs, de laboratoires de recherche et de centres de formation sans que ces derniers ne soient considérés comme des usages complémentaires restreints. **Justification** : Cette modification favorise l'enracinement de l'économie du savoir et répond aux besoins de Saint-Hyacinthe Technopole pour la Cité de l'innovation.⁴

Modification de l'Article 13.3.2 (Commerce de quartier)

Afin de soutenir la vitalité des quartiers, il est proposé d'autoriser l'usage "Atelier d'artisan" (tel que défini au Règlement 400-7) de manière automatique dans les zones de commerce local, à condition que la production soit liée à la vente au détail sur place.²⁵ **Justification** : Cela stimule l'entrepreneuriat local et réduit le besoin de zonage industriel pour des activités artisanales à faible impact.²⁵

Propositions concernant le Chapitre 17 (Occupation des terrains)

Modification de l'Article 17.8.3 (Aménagement paysager)

L'exigence de la bande de verdure de 6 mètres devrait être étendue à l'ensemble des terrains industriels ayant une façade sur une rue collectrice ou une artère, afin d'harmoniser l'esthétique des parcs industriels.¹¹ De plus, cette bande devrait obligatoirement comporter une strate arbustive couvrant au moins 50 % de sa superficie pour favoriser la biodiversité et la filtration des eaux.¹⁰ **Justification** : Cette mesure améliore la qualité de l'environnement urbain et réduit les îlots de chaleur à l'échelle de la ville.³

Modification de l'Article 17.8.4 (Plantation d'arbres)

Il est proposé de réduire le délai de plantation de 24 mois à 12 mois suivant l'émission du

permis de construction.¹¹ Pour les agrandissements de bâtiments industriels, l'exigence de plantation devrait s'appliquer non seulement à la marge avant, mais aussi aux marges latérales si celles-ci sont visibles de la voie publique. **Justification** : Un verdissement plus rapide accélère la transition écologique et améliore immédiatement la cohabitation visuelle.²

Modification de l'Article 17.7.3 (Conteneurs de matières résiduelles)

Augmenter la distance minimale d'un conteneur par rapport à un terrain d'usage non industriel de 10 mètres à 15 mètres, et exiger un écran visuel opaque composé de matériaux nobles (bois, pierre ou métal architectural) assorti de végétaux grimpants.¹¹ **Justification** : La gestion des déchets est une source fréquente de plaintes au CCU ; un renforcement des normes d'intégration réduit les nuisances visuelles et olfactives.¹¹

Propositions concernant le Chapitre 19 (Stationnement)

Modification de l'Article 19.9.2 (Ratios de stationnement)

Introduire des ratios de stationnement "maximums" pour les zones commerciales et industrielles bien desservies par le transport collectif ou actif.²¹ Un promoteur ne pourrait pas construire plus de 120 % du nombre minimal de cases exigées sans justifier d'une étude de besoin spécifique. **Justification** : Cette mesure lutte contre l'étalement des surfaces imperméables et encourage l'utilisation de modes de transport alternatifs conformément au Plan de mobilité active et durable.⁸

Modification de l'Article 19.7.4 (Aménagement des aires de stationnement)

Augmenter la bande gazonnée obligatoire entre la ligne de rue et l'aire de stationnement de 2 mètres à 3 mètres pour les usages industriels.²⁰ Cette bande devrait être aménagée en bassin de biorétention pour permettre l'infiltration des eaux pluviales à la source.¹⁰ **Justification** : La gestion des eaux est un enjeu critique pour Saint-Hyacinthe, particulièrement lors des pics de consommation ou des épisodes météo extrêmes.¹⁵

Introduction d'un article 19.11 (Stationnement pour vélos)

Bien que l'information soit limitée dans les versions précédentes, il est impératif d'ajouter une section obligeant l'installation de supports à vélos sécurisés et couverts pour tout nouvel établissement industriel ou commercial employant plus de 10 personnes.⁶ **Justification** : Le soutien à la mobilité durable nécessite des infrastructures de destination adéquates pour les travailleurs.²

Intégration des principes de développement durable et d'innovation

La révision réglementaire doit s'appuyer sur des concepts modernes d'urbanisme, tels que la

biophilie et l'efficacité énergétique, pour renforcer l'attractivité de la technopole.¹⁰

Vers des parcs industriels durables

L'aménagement des terres doit être conçu pour réduire le ruissellement et augmenter l'infiltration d'eau.²⁷ L'utilisation de SIG (Systèmes d'Information Géographique) permet d'identifier les emplacements optimaux pour les zones tampons de conservation, qui ne servent plus seulement d'écran, mais aussi de corridors écologiques.²⁷

L'approche biophilique pour la productivité

Des études démontrent qu'une augmentation de la présence végétale dans les milieux de travail peut accroître le bien-être de 15 % et la productivité de 5 à 15 %.¹⁰ Le Règlement 350 devrait encourager, par des bonus de densité ou des exemptions de taxes locales, l'intégration de toits verts et de murs végétalisés dans les nouvelles constructions industrielles.¹⁰

Gestion responsable de la ressource eau

La Ville a observé des odeurs de chlore et des augmentations fléchées de la consommation d'eau en 2025, menant à des interdictions d'arrosage.¹⁵ Pour le secteur industriel, cela impose une révision de l'article 17.8.6 concernant l'égouttement des terrains afin d'exiger des systèmes de récupération des eaux de pluie pour l'irrigation des aménagements paysagers.¹⁰

Le rôle des règlements discrétionnaires (PIIA et Usages conditionnels)

Le Règlement numéro 500 (PIIA) joue un rôle crucial dans l'acceptabilité sociale des projets industriels.¹² L'Annexe V, consacrée à la Cité de la Biotechnologie, devrait être révisée pour inclure des critères de performance énergétique et de design passif.¹¹ De même, le Règlement 400 sur les usages conditionnels permet d'évaluer les projets en fonction de critères qualitatifs comme la réduction des îlots de chaleur et l'utilisation d'énergies naturelles.²⁶

Analyse des impacts socio-économiques et territoriaux

Les modifications proposées au Plan d'urbanisme et au zonage ne sont pas neutres ; elles influencent la valeur foncière et la dynamique de croissance des quartiers.¹⁶

Inquiétudes du milieu des affaires

Certains commerçants craignent que les restrictions sur les zones commerciales et le virage vers le résidentiel mixte ne réduisent la valeur de leurs investissements.¹⁶ Il est essentiel de démontrer que la création de milieux de vie complets augmente en réalité la zone de chalandise

locale et favorise une vitalité économique pérenne.¹

Évaluation de la capacité des infrastructures

Toute modification augmentant la densité (comme l'augmentation du nombre d'étages de 3 à 8 dans certaines zones) doit être validée par des études de capacité des réseaux d'aqueduc et d'égout.³ La Ville de Saint-Hyacinthe doit s'assurer que sa stratégie de planification est en adéquation avec la capacité réelle de production d'eau potable, particulièrement dans un contexte de changements climatiques.⁷

Secteur Visé	Modification Réglementaire	Impact Attendu
Saint-Thomas-d'Aquin	Affectation commerciale de gros (Blvd Laframboise). ¹⁶	Consolidation de l'usage lourd et agricole. ¹⁶
Sainte-Rosalie	Rétablissement du commercial mixte (Blvd Laurier Est). ¹⁶	Amélioration des services de proximité pour les résidents. ¹⁶
Parc Olivier-Chalifoux	Critères qualitatifs d'aménagement (Reg. 400). ²⁶	Optimisation de la rentabilité et de l'esthétique du parc. ²⁶
Centre-ville	Protection des vitrines des commerces vacants (Annexe 5). ³³	Maintien de l'attractivité touristique et commerciale. ¹³

Synthèse et recommandations pour la réunion du 9 avril 2026

Le processus de révision réglementaire amorcé par la Ville de Saint-Hyacinthe est une opportunité historique de repositionner la municipalité comme un chef de file de la transition écologique au Québec.²

Recommandations prioritaires

- Uniformisation du Verdissement** : Étendre les normes de l'article 17.8.3 à l'ensemble du territoire industriel pour assurer une équité environnementale.⁶
- Flexibilité et Mixité** : Ajuster le Chapitre 13 pour permettre une intégration plus fluide des usages de recherche et de formation au sein de la zone industrielle.⁴

3. **Gestion Durable du Stationnement** : Adopter des ratios maximums et des exigences de surfaces perméables pour limiter l'impact sur les réseaux municipaux.¹⁵
4. **Renforcement de la Cohabitation** : Utiliser les zones tampons de l'Annexe 4 de manière proactive pour protéger la qualité de vie des résidents tout en assurant la pérennité des activités de la technopole.¹¹

L'adoption finale des règlements est prévue pour le 15 juin 2026, après une période de consultation rigoureuse.¹⁵ Les décisions prises aujourd'hui façonneront le milieu de vie des Maskoutains pour les prochaines décennies, faisant de Saint-Hyacinthe une ville plus juste, écologique et prospère.¹

Sources des citations

1. Révision du plan et des règlements d'urbanisme - Ville de Saint-Hyacinthe, consulté le mars 30, 2026, <https://www.st-hyacinthe.ca/ville/revision-urbanisme>
2. La Ville de Saint-Hyacinthe a présenté son plan d'urbanisme 2025 à la population, consulté le mars 30, 2026, <https://www.youtube.com/watch?v=qDvflajUHE4>
3. Un nouveau Plan d'urbanisme pour une croissance équilibrée et respectueuse de l'identité maskoutaine - Ville de Saint-Hyacinthe, consulté le mars 30, 2026, <https://www.st-hyacinthe.ca/communiques/2025-09-16/plan-urbanisme>
4. Plan stratégique 2024-2027 - Saint-Hyacinthe Technopole, consulté le mars 30, 2026, https://st-hyacinthetechnopole.com/wp-content/uploads/2024/05/sht-plan-strategique-2024-2027_web.pdf
5. PLAN D'URBANISME - Ville de Saint-Hyacinthe, consulté le mars 30, 2026, https://www.st-hyacinthe.ca/medias/reglementation/Regl349/SAC_Reglementation_Reglement-d-urbanisme_Regl-349.pdf
6. Plan de développement durable 2021-2025 - Ville de Saint-Hyacinthe, consulté le mars 30, 2026, https://www.st-hyacinthe.ca/medias/services-aux-citoyens/environnement/PDD/VS_H_PDD_final.pdf
7. Schéma d'aménagement révisé (SAR) - MRC des Maskoutains, consulté le mars 30, 2026, <https://www.mrcmaskoutains.qc.ca/schema-amenagement-revise>
8. Plan de développement durable - Ville de Saint-Hyacinthe, consulté le mars 30, 2026, <https://www.st-hyacinthe.ca/services-aux-citoyens/environnement/plan-de-developpement-durable>
9. TITRE IV ZONAGE CHAPITRE 13 CLASSIFICATION DES USAGES - Ville de Saint-Hyacinthe, consulté le mars 30, 2026, https://www.st-hyacinthe.ca/medias/reglementation/Regl350/chapitre13_refonte_reg350.pdf
10. Pourquoi? - Zone industrielle durable, consulté le mars 30, 2026, <https://www.zoneindustrielledurable.ca/fr/pourquoi>
11. TITRE IV ZONAGE CHAPITRE 17 DISPOSITIONS CONCERNANT L ..., consulté

- le mars 30, 2026,
https://www.st-hyacinthe.ca/medias/reglementation/Regl350/chapitre17-refonte_reg350.pdf
12. Règlement numéro 500 relatif à l'approbation de plans d ..., consulté le mars 30, 2026,
<https://www.st-hyacinthe.ca/services-aux-citoyens/reglementations/reglements-urbanisme/reglement-numero-500>
 13. Règlementation d'urbanisme - Ville de Saint-Hyacinthe, consulté le mars 30, 2026,
<https://www.st-hyacinthe.ca/services-aux-citoyens/reglementations/reglements-urbanisme>
 14. Saint-Hyacinthe, la capitale québécoise & technopole agroalimentaire, consulté le mars 30, 2026, <https://st-hyacinthetechnopole.com/agroalimentaire/>
 15. Mot du maire - 16 mars 2026 - YouTube, consulté le mars 30, 2026,
https://www.youtube.com/watch?v=1HIOI_8Qjn0
 16. La Ville de Saint-Hyacinthe a présenté ses modifications au nouveau plan d'urbanisme, consulté le mars 30, 2026,
<https://www.youtube.com/watch?v=Mby0whO0PAA>
 17. Stratégie de développement durable | Ville de Québec, consulté le mars 30, 2026,
<https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/developpement-durable/docs/strategie-dev-durable.pdf>
 18. Corporation des parcs industriels du Québec, consulté le mars 30, 2026,
<https://www.parcsindustriels.ca/>
 19. S'engager dans le développement durable au quotidien – Guide de bonnes pratiques à l'intention des municipalités - Gouvernement du Québec, consulté le mars 30, 2026,
https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications/ministere/developpement_durable/GUI_bonnes_pratiques_developpement_durable.pdf
 20. TITRE IV ZONAGE CHAPITRE 19 DISPOSITIONS CONCERNANT LE STATIONNEMENT HORS-RUE - Ville de Saint-Hyacinthe, consulté le mars 30, 2026,
https://www.st-hyacinthe.ca/medias/reglementation/Regl350/chapitre19_refonte_reg350.pdf
 21. Guide de mise en oeuvre d'un stationnement écoresponsable - CREDDO, consulté le mars 30, 2026,
http://laetitia-mccue.squarespace.com/s/GuideStationnementEcoresponsable_web.pdf
 22. Aménagement durable des parkings, consulté le mars 30, 2026,
<https://guidebatimentdurable.brussels/amenagement-durable-parkings>
 23. Annexe 4 - Aménagement des zones tampons et fiches descriptives, consulté le mars 30, 2026,
https://www.st-hyacinthe.ca/medias/reglementation/Regl350/annexe4_180809.pdf
 24. règlement d'urbanisme numéro 350 Article - Ville de Saint-Hyacinthe, consulté le mars 30, 2026,
https://www.st-hyacinthe.ca/medias/ville/avis-public/2023/06-21/2/projet_reg_350-

[135.pdf](#)

25. Modification au règlement sur les usages conditionnels Règlement 400-7 en ce qui a trait aux ateliers d'artisans - Ville de Saint-Hyacinthe, consulté le mars 30, 2026,
https://www.st-hyacinthe.ca/medias/reglementation/400-7_Document%20pr%C3%A9sentation.pdf
26. PROVINCE DE QUÉBEC VILLE DE SAINT-HYACINTHE RÈGLEMENT NUMÉRO 400 SUR LES USAGES CONDITIONNELS (Refonte administrative du règ, consulté le mars 30, 2026,
https://www.st-hyacinthe.ca/medias/reglementation/SAC_Reglementation_Reglements-urbanisme-Regl-400.pdf
27. Zones tampons de conservation - USDA Forest Service, consulté le mars 30, 2026, https://www.fs.usda.gov/nac/buffers/docs/GTR-SRS-109_French.pdf
28. Le stationnement un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durable - Office de consultation publique de Montréal, consulté le mars 30, 2026,
https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P80/4.5.1_guide_stationnement_cre.pdf
29. Zonage - Saint-Hyacinthe - Jeu de données, consulté le mars 30, 2026,
<https://www.donneesquebec.ca/recherche/dataset/4b810a13d5d34c1ea2672ba37acc72dc>
30. Événements antérieurs - Bâtiment durable Québec, consulté le mars 30, 2026,
<https://www.batimentdurable.ca/evenements//archive>
31. Projets d'aménagement de Zones Industrielles - E-SERVICES, consulté le mars 30, 2026,
https://e-services.environnement.gov.ma/assets/file/Directive_EIE_Zones_Industrielles.pdf
32. PROVINCE DE QUÉBEC VILLE DE SAINT-HYACINTHE PREMIER PROJET DE RÈGLEMENT RÈGLEMENT NUMÉRO 350-132 MODIFIANT LE RÈGLEMENT D T, consulté le mars 30, 2026,
https://www.st-hyacinthe.ca/medias/ville/avis-public/2022/25-10/2/projet_reglement_350-132.pdf
33. Règlement numéro 350 d'urbanisme - Ville de Saint-Hyacinthe, consulté le mars 30, 2026,
<https://www.st-hyacinthe.ca/services-aux-citoyens/reglementations/reglements-urbanisme/reglement-numero-350-durbanisme>
34. Plan de mise en œuvre 2025-2030 - Gouvernement du Québec, consulté le mars 30, 2026,
<https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/plan-mise-oeuvre-2025-2030.pdf>

Planification de la mobilité et aménagement durable : Mémoire pour la concertation du 16 avril 2026 sur les secteurs Sacré-Cœur et Saint-Sacrement

Fondements de la vision territoriale et impératifs de la révision urbaine

La réunion du 16 avril 2026 marque un jalon décisif pour la Ville de Saint-Hyacinthe, s'inscrivant dans la foulée de l'adoption du Plan d'urbanisme de juillet 2025 et du Plan de mobilité active et durable (PMAD).¹ Le présent mémoire analyse les vecteurs de transformation nécessaires pour les secteurs Sacré-Cœur et Saint-Sacrement, deux quartiers centraux dont l'évolution est intrinsèquement liée à la capacité de la municipalité à concilier une croissance démographique soutenue avec des contraintes environnementales et budgétaires rigoureuses.¹ La vision stratégique à l'horizon 2035 définit Saint-Hyacinthe comme un milieu de vie résilient, où les quartiers à échelle humaine sont densifiés de manière harmonieuse pour offrir une qualité de vie supérieure à tous les résidents.¹

L'analyse des tendances de fond révèle que Saint-Hyacinthe a connu une croissance des mises en chantier dépassant largement les projections initiales de l'Institut de la statistique du Québec, avec une moyenne de 527 unités annuelles sur les cinq dernières années.¹ Cette dynamique impose une stratégie de planification qui valorise le potentiel de consolidation à l'intérieur du périmètre urbain actuel afin de limiter l'empiètement sur les terres agricoles environnantes, lesquelles constituent le socle de l'identité de technopôle agroalimentaire de la ville.¹ Le scénario de croissance recommandé prévoit

l'ajout de 6 000 nouveaux logements d'ici 2035, ce qui nécessite une optimisation fine des terrains vacants ou propices au re-développement dans les secteurs centraux tels que Sacré-Cœur et Saint-Sacrement.¹

Le cadre normatif et les engagements municipaux

La révision du Plan d'urbanisme s'articule autour de cinq orientations majeures qui guident chaque intervention territoriale. L'Orientation 1 souligne l'importance d'une urbanisation réfléchie valorisant le potentiel du centre-ville, tandis que l'Orientation 3 se concentre sur la création de milieux de vie complets et de qualité.¹ Pour les secteurs Sacré-Cœur et Saint-Sacrement, ces orientations signifient que chaque projet de mobilité ou d'aménagement doit contribuer à la marchabilité et à la réduction de la dépendance à l'automobile, tout en

respectant le cadre financier défini par le Programme quinquennal d'immobilisations (PQI) 2026-2030.¹

Objectifs Stratégiques 2025-2035	Cibles Quantitatives
Croissance résidentielle annuelle	600 nouveaux logements ¹
Part de croissance au centre-ville	26 % des nouvelles unités ¹
Logements hors-marché (sociaux/	10 % du nouveau stock d'ici 2035 ¹
Part modale des transports durables	15 % des déplacements domicile-
Protection des milieux naturels	87 % du territoire protégé ou durable ¹

La planification de la mobilité pour 2026 repose sur un diagnostic rigoureux identifiant quatre enjeux principaux : la sécurité des déplacements piétons et cyclables, la connectivité des réseaux, l'accessibilité universelle et l'offre d'alternatives à l'auto-solo.² Ces enjeux sont particulièrement sensibles dans les secteurs anciens où la trame de rue en damier favorise la circulation de transit au détriment de la quiétude résidentielle.²

Diagnostic exhaustif des secteurs Sacré-Cœur et Saint-Sacrement

La compréhension fine des caractéristiques morphologiques et socio-économiques des secteurs Sacré-Cœur et Saint-Sacrement est un prérequis indispensable à l'élaboration de solutions de mobilité réalistes. Ces secteurs, bien que contigus, présentent des profils distincts qui influencent les priorités d'intervention.¹

Caractérisation du secteur Sacré-Cœur

Situé immédiatement à l'ouest du centre-ville, le secteur Sacré-Cœur est l'un des quartiers les plus denses et les plus anciens de Saint-Hyacinthe.¹ Il se distingue par une trame urbaine orthogonale serrée, où prédominent les habitations de type "plex" et les résidences unifamiliales sur des lots étroits.¹ Cette configuration crée un milieu de vie hautement marchable mais souffrant d'un manque d'espaces verts de proximité et d'une pression constante sur le stationnement de rue.¹

L'avenue Sainte-Anne sert d'axe commercial de voisinage, reliant le quartier au cœur de la ville,

¹ Les équipements institutionnels tels que l'école primaire Sacré-Cœur et le centre communautaire du parc Sacré-Cœur sont des pôles générateurs de déplacements piétonniers importants, nécessitant une sécurisation accrue des intersections environnantes.¹

Caractérisation du secteur Saint-Sacrement

Le secteur Saint-Sacrement, situé au sud-est du centre-ville et bordé par la rivière Yamaska, présente une mixité d'usages résidentiels et institutionnels.⁸ Ce quartier est traversé par des axes de transit majeurs qui créent des barrières physiques pour la mobilité active.² La présence de bâtiments d'intérêt patrimonial et la proximité de la promenade Gérard-Côté offrent des opportunités exceptionnelles de valorisation paysagère et récréative.¹

Toutefois, le secteur fait face à un défi de vieillissement du cadre bâti et d'une faible mixité sociale dans certaines zones.¹ La stratégie de requalification doit donc viser à attirer de nouveaux résidents par une offre de transport collectif améliorée et des aménagements urbains durables atténuant les effets des îlots de chaleur urbains, très présents dans cette zone en raison de la minéralisation importante des sols.¹

Analyse des contraintes d'infrastructure et de saturation

L'un des défis majeurs identifiés dans le Plan d'urbanisme 2025 est la saturation des réseaux d'égouts. Environ 16 % du potentiel de développement résidentiel de la ville se trouve dans des zones problématiques, ce qui inclut des portions significatives de Sacré-Cœur et Saint-Sacrement.¹ Cette contrainte dicte une séquence de développement rigoureuse où les investissements dans les infrastructures souterraines doivent précéder ou accompagner toute densification majeure.¹

État des réseaux d'égouts (Potentiel de	Part des unités résidentielles	Impact sur la planification
Possible immédiatement	65 %	Développement
Possible avec validation préalable	20 %	Études techniques requises
Problématique /	16 %	Investissements majeurs

Le projet de modernisation de l'usine d'épuration, évalué à 139 millions de dollars, est une réponse directe à cet enjeu, visant à augmenter la capacité de traitement de 45 à 70 millions de

litres par jour d'ici 2030.¹² Pour les secteurs centraux, les travaux de séparation des réseaux pluviaux et sanitaires prévus en 2026 sont essentiels pour réduire les débordements dans la rivière Yamaska et libérer une capacité d'accueil pour de nouveaux logements abordables.¹¹

Plan de mobilité active et durable :

Interventions ciblées pour 2026

Le PMAD 2025 propose une transformation radicale du paysage de la mobilité à Saint-Hyacinthe. Pour Sacré-Cœur et Saint-Sacrement, l'année 2026 verra le déploiement de plusieurs "grands chantiers" visant à sécuriser les déplacements vulnérables et à favoriser le report modal.⁷

Amélioration du réseau cyclable et sécurisation des axes

L'intervention la plus emblématique pour le secteur Sacré-Cœur est l'aménagement d'une piste cyclable sur la rue Girouard Ouest.¹¹ Ce projet nécessite une réorganisation complète de la chaussée, laquelle deviendra à sens unique vers l'ouest pour permettre l'intégration d'un lien cyclable sécurisé et continu.⁷ Cette mesure répond aux préoccupations citoyennes concernant la dangerosité de cette artère étroite et le manque de connectivité entre les quartiers et le centre-ville.²

Parallèlement, la ville procède à la sécurisation de la piste cyclable surélevée sur la rue Millet, entre les avenues Fiset et T.-D.-Bouchard, un axe fréquenté reliant les secteurs résidentiels aux pôles d'emploi.⁷ L'aménagement d'un sentier polyvalent protégé sur le côté est de l'avenue Andrée-Champagne complète ce maillage, offrant une alternative sécuritaire aux cyclistes et piétons dans un secteur marqué par une circulation automobile dense.⁷

Coûts unitaires des infrastructures de	Coût moyen au kilomètre	Source de financement
Piste cyclable séparée du	2000000\$ ¹³	Provincial / Municipal
Aménagement d'une	1000000\$ ¹³	Municipal / Subventions
Construction de trottoirs	500000\$ ¹³	Taxe locale / PQI
Entretien paysager des	3500\$ ¹⁴	Budget de

Marchabilité et sécurité aux abords des zones sensibles

La marchabilité est au cœur de la qualité de vie dans Sacré-Cœur et Saint-Sacrement. Le Plan directeur des trottoirs de 2017 avait amorcé une réflexion sur la rationalisation du réseau, mais les consultations pour le PMAD 2025 ont réitéré l'importance cruciale des trottoirs pour le sentiment de sécurité des piétons.¹ En 2026, la construction d'un trottoir sur le côté sud de la rue des Seigneurs Est, entre les avenues Saint-Onge et Marchesseault, répond à un besoin criant de sécurisation près des zones résidentielles denses.⁷

L'installation d'un feu rectangulaire à clignotement rapide à l'intersection de l'avenue Marchesseault est une mesure d'apaisement concrète pour faciliter la traversée des écoliers et des personnes à mobilité réduite.⁷ Ces interventions de petite échelle, mais à fort impact, sont essentielles pour encourager la marche comme mode de transport quotidien pour les courtes distances.¹

Transport collectif et pôle d'échanges multimodal

Le renforcement du transport collectif est un pilier de l'Orientation 3 du Plan d'urbanisme.¹ La Ville collabore avec la MRC des Maskoutains pour optimiser les circuits urbains et régionaux. Dès le 1er mars 2026, une nouvelle grille tarifaire entre en vigueur pour assurer la pérennité du service face à l'augmentation des coûts d'exploitation.¹⁵ Pour les résidents de Sacré-Cœur et Saint-Sacrement, l'accessibilité à la gare intermodale est primordiale.

Le projet de pôle d'échanges multimodal près de la gare prévoit non seulement d'améliorer l'efficacité des correspondances mais aussi d'intégrer des services de mobilité alternative tels que l'autopartage et des stationnements sécurisés pour vélos.¹ Cette vision intermodale vise à transformer la gare en un véritable "hub" de vie urbaine, entouré de logements de haute densité permettant aux citoyens de vivre sans voiture.¹

Résilience climatique et aménagement des espaces publics

L'adaptation aux changements climatiques est intégrée de manière transversale dans toutes les interventions de 2026. Les secteurs Sacré-Cœur et Saint-Sacrement, particulièrement minéralisés, font l'objet de mesures spécifiques pour lutter contre les îlots de chaleur et améliorer la gestion des eaux pluviales.¹

Stratégie de verdissement et foresterie urbaine

La Ville de Saint-Hyacinthe a adopté en 2025 un Plan de foresterie urbaine ambitieux visant à augmenter le couvert forestier.¹ Dans les quartiers denses comme Sacré-Cœur, où l'espace

public est restreint, la stratégie repose sur la plantation systématique d'arbres dans les emprises de rue lors de travaux de réfection d'infrastructures.¹ Les citoyens sont invités à participer à cet effort en soumettant des requêtes pour la plantation d'arbres sur leurs propriétés, le service des travaux publics se chargeant de l'arrosage initial pour garantir la reprise des jeunes pousses.¹¹

Projets de résilience environnementale	Objectif de durabilité	Coût estimé (PQI)
Aménagement du parc nature de la Métairie	Conservation de la biodiversité	386 000 \$ (Fonds vert) ⁵
Saillies drainantes	Gestion des eaux et	Variable selon projet ¹⁸
Toit vert du Centre de	Îlot de fraîcheur	N/A (Existant) ¹⁹
Système antigivrage	Protection des cours	Intégré au déneigement ⁵

Gestion durable des eaux : Le concept de ville éponge

Les secteurs Sacré-Cœur et Saint-Sacrement sont particulièrement touchés par le phénomène de ruissellement urbain. Pour contrer les risques d'inondation et de refoulement d'égout, la Ville privilégie désormais l'aménagement de saillies de trottoir drainantes.¹⁸ Ces structures, en plus d'apaiser la circulation en réduisant la largeur visuelle de la chaussée, agissent comme des bio-rétentions permettant d'infiltrer les eaux de pluie directement dans le sol plutôt que de surcharger le réseau souterrain.¹⁷

La séparation des conduites unitaires dans le secteur centre-ville en 2026 est le projet d'infrastructure le plus critique à cet égard.¹¹ En isolant les eaux sanitaires des eaux pluviales, la Ville optimise le fonctionnement de son usine d'épuration et réduit drastiquement les surverses polluantes dans la rivière Yamaska lors de fortes précipitations.¹¹

Habitation et qualité de vie résidentielle : Défis et opportunités

La croissance démographique de Saint-Hyacinthe nécessite une réponse agile en matière d'habitation, tout en préservant l'identité et la qualité de vie des quartiers existants.¹ L'Orientation 3 du Plan d'urbanisme 2025 souligne l'importance d'une diversité de logements

pour répondre aux besoins de tous les ménages.¹ **Densification douce et harmonieuse**

Dans Sacré-Cœur, la densification doit se faire par le biais d'une approche de re-qualification respectueuse du patrimoine bâti.¹ Le recours aux unités d'habitation accessoires (UHA) est désormais permis pour offrir des options de logement flexibles sans altérer la volumétrie globale du quartier.¹ Par ailleurs, le zonage a été assoupli pour autoriser la mixité verticale, encourageant l'implantation de petits commerces ou de bureaux au rez-de-chaussée des immeubles résidentiels le long d'axes structurants comme l'avenue Sainte-Anne.¹

Le Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) joue un rôle de garde-fou essentiel, s'assurant que les nouvelles constructions s'intègrent harmonieusement au cadre bâti ancien.¹ L'objectif est d'éviter les démolitions abusives et de valoriser les bâtiments d'intérêt patrimonial, lesquels contribuent à l'attractivité et à la fierté des résidents.¹

L'enjeu de l'abordabilité et du logement social

Saint-Hyacinthe fait face à une crise de l'abordabilité, avec un taux d'inoccupation des logements locatifs sous le seuil d'équilibre de 3 %.¹ Pour les secteurs Sacré-Cœur et Saint-Sacrement, où la part des ménages locataires est élevée, cette situation est préoccupante.¹ La Ville s'est engagée à ce que 10 % des nouveaux logements soient hors-marché d'ici 2035.¹

Portrait du logement social et abordable	Nombre d'unités	Gestionnaire
HLM (Habitations à	509	OMHA ¹
Logements abordables	410	Habitations Maska ¹
Coopératives d'habitation	318	Coopératives locales ¹
Total des unités gérées	1 356	Saint-Hyacinthe ¹

La construction de 600 nouveaux logements annuels doit donc inclure une part significative de logements abordables pour les travailleurs de la filière agroalimentaire et les aînés souhaitant demeurer dans leur quartier.¹ La Ville utilise des outils comme le zonage incitatif pour encourager les promoteurs privés à inclure des unités abordables dans leurs projets en échange de bonus de densité.¹

Analyse budgétaire et planification financière des interventions

La mise en œuvre des propositions de mobilité et d'aménagement durable repose sur une saine gestion des finances publiques. Le budget de 30,3 millions de dollars pour les chantiers de 2026 témoigne d'une volonté d'agir, mais nécessite une priorisation stratégique.⁷

Programme quinquennal d'immobilisations (PQI) 2026-2030

Le PQI 2026-2030 reflète les priorités du nouveau Plan d'urbanisme. Les investissements sont tournés vers la consolidation des infrastructures essentielles (eau, égouts) et le déploiement de la mobilité durable.⁵ Pour 2026, la Ville anticipe des subventions de 5 millions de dollars et prévoit des emprunts à long terme de 15,9 millions pour financer ses projets structurants.⁵

L'entretien des actifs existants représente une part prépondérante des dépenses, conformément aux orientations provinciales du Plan québécois des infrastructures (PQI) qui consacre 71 % de ses ressources au maintien du parc immobilier et routier.²⁰ À Saint-Hyacinthe, la réfection des pavages, bordures et trottoirs en 2026 représente une enveloppe de 3,16 millions de dollars pour huit projets prioritaires.⁷

Coût-bénéfice des infrastructures de transport durable

Bien que les investissements dans les pistes cyclables et les trottoirs puissent paraître élevés (environ 2 millions de dollars par km pour une piste cyclable protégée), ils génèrent des retombées économiques et sociales significatives à long terme.¹³ En réduisant le besoin de posséder une seconde voiture au sein d'un ménage, la Ville redonne du pouvoir d'achat aux citoyens tout en diminuant les coûts d'entretien routier liés à l'usure prématurée causée par le trafic automobile dense.²¹

L'utilisation d'un système antigivrage écologique, budgétée dans le Fonds vert en 2026, illustre cette volonté de réduire les coûts externes liés à la dégradation environnementale et à la corrosion des infrastructures.⁵ Chaque dollar investi dans l'aménagement durable est perçu comme un investissement dans la résilience de la ville face aux chocs climatiques futurs.¹

Recommandations pour la réunion du 16 avril 2026

Sur la base des analyses précédentes, plusieurs recommandations concrètes sont proposées pour améliorer la mobilité et la qualité de vie dans les secteurs Sacré-Cœur et Saint-Sacrement, tout en respectant les limites budgétaires et les orientations du Plan d'urbanisme 2025.¹

Recommandations pour le secteur Sacré-Cœur

Le secteur Sacré-Cœur, par sa densité et sa configuration historique, est le terrain idéal pour l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation innovantes. Il est recommandé de :

- 1. Prioriser l'aménagement de la rue Girouard Ouest :** La conversion en sens unique vers l'ouest est une condition sine qua non pour l'établissement d'un corridor cyclable sécurisé reliant l'ouest de la ville au centre-ville.¹¹
- 2. Implanter des saillies drainantes aux intersections scolaires :** Autour de l'école Sacré-Cœur, ces aménagements permettront de sécuriser le passage des écoliers tout en participant à la gestion des eaux pluviales de ce quartier hautement minéralisé.⁷
- 3. Encadrer la densification par le verdissement :** Exiger que chaque nouveau projet résidentiel au-delà de quatre unités inclue une portion de terrain végétalisé et perméable, ainsi que la plantation d'au moins un

arbre de gros calibre par tranche de 10 mètres de façade.¹

- 4. Déployer le nouveau système de permis de stationnement annuel :** Assurer une communication claire auprès des résidents pour libérer des espaces de rue qui pourraient, à terme, être transformés en îlots de fraîcheur ou en supports à vélos sécurisés.⁶

Recommandations pour le secteur Saint-Sacrement

Pour le secteur Saint-Sacrement, l'accent doit être mis sur la connectivité avec la rivière Yamaska et l'amélioration de l'offre de transport collectif. Il est recommandé de :

- 1. Parachever l'axe cyclable de la promenade Gérard-Côté :** Ce corridor récréotouristique majeur doit être relié de manière fluide aux réseaux cyclables locaux de Saint-Sacrement pour encourager son utilisation quotidienne par les résidents.¹
- 2. Améliorer l'accessibilité universelle aux arrêts d'autobus :** Identifier et corriger les obstacles physiques (bordures hautes, trottoirs dégradés) pour favoriser l'utilisation du transport collectif par la population vieillissante du secteur.²
- 3. Valoriser le patrimoine par l'aménagement paysager :** Utiliser des programmes de subvention comme Rénovation Québec pour encourager les propriétaires d'immeubles patrimoniaux à verdir leurs parterres, contribuant ainsi à l'embellissement du quartier et à la réduction des îlots de chaleur.¹
- 4. Sécuriser les liens transversaux vers les pôles de services :** Installer des feux clignotants aux intersections clés traversant les artères de transit pour permettre aux piétons d'accéder en toute sécurité aux commerces de

proximité.²

Perspectives d'avenir et conclusion

La Ville de Saint-Hyacinthe se trouve à la croisée des chemins. Les décisions prises en 2026 en matière de mobilité et d'aménagement auront des répercussions pour les cinquante prochaines années.¹ Le Plan d'urbanisme 2025 et le PMAD offrent une feuille de route cohérente, mais leur succès dépendra de la capacité de la municipalité à maintenir le cap

malgré les pressions inflationnistes et les défis techniques.¹

L'approche privilégiée, alliant densification intelligente, mobilité active et résilience climatique, est la seule voie viable pour assurer la pérennité financière et la qualité de vie des Maskoutains.¹ Les secteurs Sacré-Cœur et Saint-Sacrement, par leur centralité et leur caractère historique, sont les laboratoires de cette transformation urbaine.¹ En investissant dans la qualité des espaces publics et en facilitant les déplacements alternatifs, la Ville ne se contente pas de construire des infrastructures ; elle bâtit une communauté plus forte, plus saine et mieux préparée aux défis du futur.¹

La réunion du 16 avril 2026 doit être l'occasion de confirmer ces engagements et de mobiliser l'ensemble des acteurs — citoyens, commerçants, institutionnels — autour d'un projet commun : faire de Saint-Hyacinthe une ville exemplaire de la transition socio-écologique en milieu urbain.¹ Les solutions réalistes proposées dans ce mémoire démontrent qu'il est possible de transformer nos quartiers un trottoir, un arbre et une piste cyclable à la fois, pour le bénéfice de tous.⁷

Sources des citations

1. reg849_Plan-urbanisme_VF.pdf
2. plan de mobilité active et durable - ville de saint-hyacinthe, consulté le avril 13, 2026, https://www.st-hyacinthe.ca/medias/services-aux-citoyens/PMAD_2025_low.pdf
3. Mobilité durable : le vrai coût de nos choix - Revue Gestion HEC Montréal, consulté le avril 13, 2026, <https://www.revuegestion.ca/mobilite-durable-le-vrai-cout-de-nos-choix>
4. La Ville de Saint-Hyacinthe a présenté son plan d'urbanisme 2025 à la population, consulté le avril 13, 2026, <https://www.youtube.com/watch?v=qDvflajUHE4>
5. Programme quinquennal d'immobilisations 2026-2030 - Des investissements structurants tournés vers l'avenir - Ville de Saint-Hyacinthe, consulté le avril 13, 2026, <https://www.st-hyacinthe.ca/communiqués/2025-10-03/pqi-2026>
6. Séance d'information : Mesures apaisement circulation Vieux-Québec 2025 - Participation citoyenne - YouTube, consulté le avril 13, 2026, <https://www.youtube.com/watch?v=NH5Q6CBjQEw>
7. Grands chantiers 2026 - Près de 30,3M\$ investis cette année pour restaurer les infrastructures municipales - Ville de Saint-Hyacinthe, consulté le avril 13, 2026, <https://www.st-hyacinthe.ca/>

communiqués/2026-04-09/chantiers-majeurs2026

8. 11 SEPTEMBRE 2025 - Ville de Saint-Hyacinthe, consulté le avril 13, 2026, [https://www.st-hyacinthe.ca/medias/services-aux-citoyens/reglementations/2025 /PresentationPP_p_u.pdf](https://www.st-hyacinthe.ca/medias/services-aux-citoyens/reglementations/2025/PresentationPP_p_u.pdf)
9. Deux projets de construction importants débutent à Saint-Hyacinthe - YouTube, consulté le avril 13, 2026, <https://www.youtube.com/watch?v=ZuHYMEWCY08>
10. Cartographie des îlots de chaleur urbains | Institut national de santé publique du Québec, consulté le avril 13, 2026, <https://www.inspq.qc.ca/changements-climatiques/actions/ilots-chaleur/cartogra>



phie-ilots-de-chaleur-urbains

11. Mot du maire - 7 avril 2026 - YouTube, consulté le avril 13, 2026, <https://www.youtube.com/watch?v=BpqFTUZGs88>
12. Saint-Hyacinthe lance un projet de 139 M\$ pour moderniser son usine d'épuration, consulté le avril 13, 2026, https://www.portailconstructo.com/actualites/saint_hyacinthe_lance_projet_139_

[m_pour_moderniser_son_usine_depuration](#)

13. Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU) - Modalités d'a - Gouvernement du Québec, consulté le avril 13, 2026, https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/transports/aide_financiere/transports-actifs/tapu/modalites-TAPU-2025-2028.pdf
14. Modalités d'application 2025-2028 – Programme d'aide aux infrastructures de transport actif (Véloce III) - Gouvernement du Québec, consulté le avril 13, 2026, https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/transports/aide_financiere/transports-actifs/veloce-III/Veloce-III_Modalites-2025-2028.pdf
15. Transport : de nouvelles grilles tarifaires dès le 1er mars 2026 - MRC des Maskoutains, consulté le avril 13, 2026, <https://www.mrcmaskoutains.qc.ca/post/transport-de-nouvelles-grilles-tarifaires-d%C3%A8s-le-1er-mars-2026>
16. Québec, le, consulté le avril 13, 2026, <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/secretariat-du-conseil-du-tresor/acces-information/demandes-acces/2025-2026/2025-26-91766.pdf>
17. guide destiné aux municipalités - la lutte contre les îlots de chaleur urbains dans le plan d'urbanisme - Gouvernement du Québec, consulté le avril 13, 2026, https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications/amenagement_territoire/documentation/GUI_ilots_chaleur_urbains.pdf

Mémoire et analyse stratégique et plan d'action pour le secteur St-Sacrement-Sacré-Cœur : Concilier densification et qualité de vie pour les Maskoutains

1. Synthèse exécutive : Le défi de la densification durable

Le secteur St-Sacrement-Sacré-Cœur, à l'instar de l'ensemble de la ville de Saint-Hyacinthe, se trouve à la croisée des chemins. La municipalité, dans son nouveau Plan d'urbanisme, s'est engagée dans une stratégie de développement orientée vers la densification, cherchant à créer des « milieux de vie » de haute qualité tout en préservant son territoire et son environnement.¹ Toutefois, cette vision se heurte à une réalité de terrain : la saturation avérée d'infrastructures essentielles, notamment le stationnement, les réseaux d'égouts et les services de santé à proximité.

Ce rapport d'analyse vise à décortiquer cette tension et à proposer un plan d'action pragmatique et réalisable pour la prochaine année, destiné à éclairer la prise de décision politique. Il ne s'agit pas de s'opposer au développement, mais de démontrer comment une densification intelligente et socialement acceptable passe impérativement par la résolution simultanée des problèmes d'infrastructures sous-jacents. L'analyse conduit à trois axes stratégiques de recommandations :

1. **Stationnement et Mobilité** : S'écarter d'une logique de construction de places pour adopter une politique de gestion de la mobilité, basée sur des incitations et des partenariats.
2. **Infrastructures souterraines** : Reconnaître les limites des échéanciers actuels et proposer des actions de plaidoyer et de réglementation pour accélérer la mise à niveau des réseaux d'égouts.

3. **Services de santé** : Poursuivre la densification en intégrant des solutions novatrices et en plaidant pour un renforcement des services de proximité, afin de délester l'Hôpital Honoré-Mercier.

Ce plan d'action propose un modèle de leadership proactif qui ne se contente pas de réagir aux crises, mais qui les anticipe et les transforme en leviers pour un développement véritablement durable et au service de la qualité de vie des citoyens du secteur.

2. Contexte stratégique : La vision municipale et ses paradoxes

2.1 Le nouveau Plan d'urbanisme : déclaration de principe et objectifs de densification

Le Plan d'urbanisme révisé de la Ville de Saint-Hyacinthe est présenté comme un document de référence qui va au-delà du simple cadre technique.¹ Il exprime une « véritable déclaration de principe sur la vision » que la ville souhaite soutenir pour assurer un développement harmonieux et durable.¹ Les grandes orientations du plan mettent l'accent sur la création de pôles d'activités, la protection de l'environnement et l'efficacité du réseau de transport.¹ L'objectif central est de développer des « milieux de vie orientés sur la satisfaction des besoins des Maskoutains » dans chaque quartier.¹

Pour atteindre ces objectifs, la ville a clairement embrassé une stratégie de « forte densification ».² Le maire, André Beauregard, a souligné publiquement que la ville n'a « plus le choix » et qu'il n'y aura plus de nouveaux secteurs à faible densification (moins de 20 logements par hectare).² L'objectif est de passer d'une densité moyenne à forte, soit entre 20 et 40 logements à l'hectare, avec une volonté de « très forte densification » dans des zones stratégiques.² Ce plan, qui est le fruit d'un processus de consultation publique entamé en 2023³, devrait être présenté à la population en septembre 2025, avec une refonte complète prévue pour le printemps 2026.² Cette temporalité signifie que la prochaine administration aura une opportunité unique d'influencer directement sa mise en œuvre.

2.2 Le secteur St-Sacrement-Sacré-Cœur : Au carrefour des opportunités et des contraintes

Le potentiel de densification du territoire est validé par les calculs théoriques de la ville, qui a identifié 115,53 hectares d'espaces vacants et 107,55 hectares de sites à requalifier à l'intérieur de son périmètre d'urbanisation.⁶ Ces chiffres suggèrent un potentiel constructible significatif, qui peut être exploité sans avoir à empiéter sur la zone agricole permanente, une démarche soumise à des conditions strictes.⁶ Le secteur St-Sacrement-Sacré-Cœur, avec son cadre bâti et ses composantes structurantes, est un candidat idéal pour ce type de développement.¹

Cependant, il existe une contradiction fondamentale entre la vision du plan d'urbanisme et la réalité des infrastructures existantes. Le plan d'urbanisme mise sur un développement harmonieux et durable, axé sur la qualité de vie.¹ Parallèlement, le maire admet que si tout le monde s'entend sur la nécessité de densifier, « personne ne la veut dans sa cour ».² **Cette réticence est directement liée à la saturation des infrastructures.** Un projet de densification, par définition, augmente la demande sur les réseaux existants. Dans un contexte où le stationnement, les égouts et les services de santé sont déjà considérés comme "saturés" par les citoyens, toute nouvelle construction est perçue comme un facteur d'aggravation, créant une tension entre la vision officielle et le vécu quotidien des résidents. La problématique ne consiste donc pas à s'opposer à la densification, mais à concevoir une approche stratégique qui rend le développement socialement acceptable en résolvant les problèmes d'infrastructures simultanément.

3. Diagnostic des infrastructures saturées : une analyse critique

3.1 Stationnement et Mobilité : un enjeu de coûts et de perception

La question du stationnement est une préoccupation majeure, comme l'ont soulignée les promoteurs et les citoyens lors des consultations publiques.² La construction d'un

stationnement souterrain est extrêmement coûteuse, avec un coût estimé à 50 000 \$ par place.² Pour rentabiliser de tels investissements, les promoteurs demandent souvent l'autorisation d'ajouter un ou deux étages supplémentaires à leurs projets, ce que les citoyens contestent fréquemment.² Cette situation crée un cercle vicieux où la solution technique pour le stationnement (le sous-sol) engendre un autre problème perçu (la hauteur des bâtiments), entravant l'acceptabilité sociale des projets de densification.

En parallèle, la Ville de Saint-Hyacinthe a mis en place une mesure pour atténuer l'impact des grands stationnements de surface. Depuis 2024, une taxe est imposée sur les stationnements de 5 000 mètres carrés et plus.⁷ L'objectif de cette taxe est de compenser les coûts municipaux liés à la gestion des eaux pluviales, qui s'écoulent directement dans les infrastructures municipales et contribuent à leur surcharge lors des épisodes de fortes pluies.⁷ Cela révèle que le stationnement n'est pas un problème isolé de manque de places, mais un nœud d'interconnexions qui touche la rentabilité des projets, l'acceptabilité sociale de la densification, et la gestion des ressources hydriques de la ville. Le problème est systémique et ne peut être résolu par des solutions ponctuelles.

3.2 Réseaux d'égouts : une échéance qui n'est pas "réalisable" à court terme

La saturation des réseaux d'égouts est une préoccupation légitime, alimentée par la présence d'« eaux parasites » qui saturent les réseaux, comme l'a reconnue la municipalité elle-même.⁷ Ces eaux proviennent de sources non désirées, comme les branchements d'égouts inversés.⁸

Cependant, un examen des plans municipaux met en évidence un décalage temporel majeur entre le besoin de résilience des infrastructures et le calendrier des travaux. Les travaux d'identification des propriétés ayant des branchements d'égouts inversés dans le secteur Sacré-Cœur et Saint-Sacrement sont prévus pour 2029.⁸ La correction de ces problèmes ne surviendra qu'après cette date.⁸ La question soulevée par le citoyen concerne des « réalisations qui seraient réalisables pour la prochaine année ». À la lumière des données disponibles, la reconstruction physique des infrastructures souterraines dans le secteur St-Sacrement-Sacré-Cœur n'est pas prévue à court terme. Les projets majeurs de l'année en cours (2025) et à venir (2026) se concentrent sur d'autres quartiers, tels que La Providence.⁹ Par conséquent, les « réalisations » pour la prochaine année ne pourront pas être des travaux de grande envergure, mais devront se concentrer sur des actions de planification, de plaidoyer et de modification des politiques pour accélérer le processus et atténuer les effets de la densification en attendant.

3.3 Services de santé : une urgence systémique

La capacité d'accueil des services de santé est un point de friction majeur pour les citoyens. L'Hôpital Honoré-Mercier, le principal établissement de santé de la région, est en état de saturation chronique. Le taux d'occupation de son urgence atteint régulièrement des sommets, avec des chiffres rapportés allant de 142% à 173%.¹¹ Les durées moyennes de séjour sur civière excèdent 13 heures.¹¹ Cette situation n'est pas unique à l'hôpital de Saint-Hyacinthe, mais s'inscrit dans une problématique plus large affectant plusieurs établissements au Québec, comme en témoignent les taux d'occupation de l'urgence allant jusqu'à 145% à l'Hôpital de St.Mary à Montréal.¹² La situation démontre une surcharge systémique qui pèse lourdement sur la qualité de vie des résidents.

Paradoxalement, l'analyse du marché immobilier révèle comment le secteur privé commence à répondre à cette carence des services publics. Des projets immobiliers de densification dans le secteur, comme Aera Sacré-Cœur, ont intégré des services de télémédecine comme avantage locatif.¹³ L'accès 24/7 à des praticiens via Telus Santé est présenté comme un moyen pour les résidents de gérer leur santé physique et mentale, une solution de marché à un problème public.¹³ D'autres projets, comme Biophilia, se concentrent sur la mixité sociale et l'abordabilité.¹⁴ Le fait que les promoteurs identifient le manque de services de santé comme un point de vente démontre que la problématique est réelle et que le marché offre déjà des pistes de solutions. Il est pertinent pour une administration municipale de s'inspirer de cette dynamique pour orienter ses propres politiques.

4. Plan d'action pour la prochaine année : Des réalisations concrètes et un leadership visionnaire

Pour la prochaine année, l'action de la conseillère municipale doit se concentrer sur des initiatives stratégiques qui préparent le terrain pour une densification durable et qui abordent de front les problèmes d'infrastructures. Les réalisations ne seront pas toutes de l'ordre de la construction, mais elles seront fondamentales pour assurer la qualité de vie des citoyens à long terme.

4.1 Stratégies de stationnement et de mobilité : Vers une gestion intelligente

Le stationnement n'est pas un problème de capacité, mais un problème de gestion et de perception. Les actions pour la prochaine année devraient inclure :

- **Lancement d'un groupe de travail « Mobilité-Densification »** : La conseillère pourrait initier la création d'un comité de travail réunissant des représentants des citoyens du secteur St-Sacrement-Sacré-Cœur, des promoteurs et des experts municipaux en urbanisme et en ingénierie. L'objectif serait de proposer des solutions intégrées au stationnement et à la mobilité qui s'inscrivent dans la vision de la « ville des 15 minutes ». ⁵ Ce groupe de travail pourrait explorer des options de mutualisation des stationnements entre bâtiments commerciaux et résidentiels.
- **Plaidoyer pour une politique de stationnement modulable** : Il est possible de proposer une modification des règlements d'urbanisme pour adopter des normes de stationnement flexibles. Le code de l'urbanisme permet de fixer un nombre maximal de places, en fonction de la qualité de la desserte en transports en commun. ¹⁵ Pour le secteur St-Sacrement-Sacré-Cœur, cela pourrait se traduire par des incitations à l'utilisation de la mobilité active et des bornes de recharge pour véhicules électriques. ¹³ L'objectif est de réduire la dépendance à la voiture individuelle, réduisant ainsi la demande de stationnement.
- **Encouragement des infrastructures de recharge** : Continuer à promouvoir l'installation de bornes de recharge, notamment dans les stationnements collectifs, en s'appuyant sur les initiatives existantes comme la borne Circuit Électrique mentionnée dans le secteur. ¹⁶ L'aménagement de pistes cyclables et la promotion d'alternatives à l'automobile devraient être au cœur de l'agenda.

4.2 Accélération des infrastructures d'égouts : Un plaidoyer pour l'avenir

Comme les travaux de grande envergure ne sont pas prévus pour l'année à venir, les actions se concentrent sur la gouvernance et la réglementation :

- **Plaidoyer auprès de l'administration municipale** : La conseillère peut déposer une motion ou une résolution formelle pour demander la révision et l'accélération du calendrier des travaux d'égouts dans le secteur St-Sacrement-Sacré-Cœur. En s'appuyant sur l'objectif municipal de densification, il serait judicieux de justifier que cette mise à niveau est une condition *sine qua non* à tout développement futur.

- **Adoption de normes pour la gestion des eaux pluviales :** Il est possible de proposer la mise en place d'un nouveau règlement d'urbanisme qui exigerait des promoteurs de grands projets de densification de mettre en œuvre des solutions de gestion des eaux pluviales à la source. Des options comme les toits végétalisés ou les stationnements perméables permettraient de réduire la pression sur le réseau d'égouts existant sans nécessiter de travaux municipaux majeurs à court terme.⁷ Les permis de construction et les certificats d'autorisation pour aménager des aires de stationnement pourraient être conditionnés à ces nouvelles normes.¹⁷

4.3 Amélioration de l'accès aux services de santé : Des partenariats pour la résilience

La solution à la surcharge hospitalière ne relève pas de la municipalité, mais la Ville peut jouer un rôle de facilitateur et de catalyseur :

- **Campagne de promotion des services de proximité :** La conseillère peut promouvoir une campagne de sensibilisation ciblée sur les services offerts par le CLSC des Maskoutains pour les résidents du secteur.¹⁸ En valorisant l'accès à la prise de sang sur rendez-vous et aux services de santé mentale, de nutrition ou de soutien à domicile, on peut orienter les citoyens vers des ressources plus appropriées et ainsi contribuer à désengorger l'urgence de l'Hôpital Honoré-Mercier.¹¹
- **Plaidoyer pour un modèle « public-privé » novateur :** Inspirée par les initiatives des promoteurs privés¹³, la conseillère pourrait proposer au conseil municipal d'explorer la création d'un programme d'incitation ou de collaboration avec les futurs projets immobiliers de grande envergure. Ce programme pourrait encourager ou exiger l'intégration de services de santé de proximité (espaces pour des cliniques privées ou communautaires, par exemple) ou la mise à disposition de plateformes de télémédecine pour les futurs résidents. Cela créerait une valeur ajoutée pour les projets tout en améliorant la résilience des services de santé à l'échelle du secteur.

5. Conclusions et recommandations finales

L'analyse démontre que l'enjeu du secteur St-Sacrement-Sacré-Cœur est un microcosme des défis auxquels fait face l'ensemble de la Ville de Saint-Hyacinthe : comment concilier une vision de densification ambitieuse avec la réalité de l'infrastructure existante. La leçon principale qui se dégage est que la densification ne peut pas être une simple affaire de

permis de construction. Elle doit être considérée comme une démarche d'aménagement complète, où la mise à niveau des infrastructures précède ou accompagne tout nouveau développement.

Pour la conseillère, le plan d'action proposé pour la prochaine année constitue une feuille de route pragmatique. Il ne s'agit pas de promettre des chantiers irréalisables dans le court terme, mais d'adopter un leadership visionnaire qui :

- **Réaligne les priorités municipales** : En plaidant pour l'accélération du calendrier des travaux d'égouts, la conseillère pourrait positionner la réhabilitation des infrastructures souterraines comme une priorité pour tout développement futur.
- **Influence les politiques** : En proposant des modifications aux règlements d'urbanisme pour le stationnement et la gestion des eaux pluviales, elle peut s'assurer que les futurs projets de densification contribuent à la solution plutôt qu'au problème.
- **Crée des partenariats** : En s'inspirant des modèles privés pour la santé, elle peut ouvrir la porte à des collaborations qui renforcent les services de proximité et améliorent directement la qualité de vie des citoyens.

La vision pour l'avenir du secteur St-Sacrement-Sacré-Cœur et de Saint-Hyacinthe passe par un engagement politique qui reconnaît que la densification intelligente et résiliente est conditionnée par la résolution des problèmes existants.

Ouvrages cités

1. PLAN D'URBANISME - Ville de Saint-Hyacinthe, dernier accès : septembre 16, 2025,
https://www.st-hyacinthe.ca/medias/reglementation/Regl349/SAC_Reglementation_Reglement-d-urbanisme_Regl-349.pdf
2. Saint-Hyacinthe se dirige vers une forte densification, dernier accès : septembre 16, 2025,
<https://lecourrier.qc.ca/saint-hyacinthe-se-dirige-vers-une-forte-densification/>
3. Révision du plan et règlements d'urbanisme : St-Hyacinthe en mode consultation, dernier accès : septembre 16, 2025,
<https://www.noovo.info/nouvelle/revision-du-plan-et-reglements-durbanisme-st-hyacinthe-en-mode-consultation.html>
4. Saint-Hyacinthe - Consultation - Plan d'urbanisme - Picbois, dernier accès : septembre 16, 2025,
<https://www.le-picbois.com/projets-saint-hyacinthe-consultation>
5. Révision du plan d'urbanisme : la ville des 15 minutes - Le Courrier de Saint-Hyacinthe, dernier accès : septembre 16, 2025,
<https://lecourrier.qc.ca/revision-du-plan-durbanisme-la-ville-des-15-minutes/>
6. AIRES D'AFFECTATION DU SOL ET DENSITÉ D'OCCUPATION - Ville de Saint-Hyacinthe, dernier accès : septembre 16, 2025,
https://www.st-hyacinthe.ca/medias/reglementation/Regl349/2020/Reglement_349_Chapitre_7_aires_affectation_sol_densite_occupation.pdf

7. Saint-Hyacinthe taxera les grands stationnements, dernier accès : septembre 16, 2025, <https://lecourrier.qc.ca/saint-hyacinthe-taxera-les-grands-stationnements/>
8. Eaux indésirables - Ville de Saint-Hyacinthe, dernier accès : septembre 16, 2025, <https://www.st-hyacinthe.ca/eaux-indesirables>
9. Saint-Hyacinthe a pour plus de 22 M\$ de grands chantiers pour 2025 - Noovo Info, dernier accès : septembre 16, 2025, <https://www.noovo.info/nouvelle/saint-hyacinthe-a-pour-plus-de-22-m-de-grands-chantiers-a-lagenda-cette-annee.html>
10. Des travaux aux quatre coins de la ville de Saint-Hyacinthe, dernier accès : septembre 16, 2025, <https://lecourrier.qc.ca/des-travaux-aux-quatre-coins-de-la-ville-de-saint-hyacinthe/>
11. Hôpital Honoré-Mercier - Hôpitaux - Saint-Hyacinthe - Index Santé, dernier accès : septembre 16, 2025, <https://www.indexsante.ca/hopitaux/monteregie/432/hopital-honore-mercier.php>
12. Situation dans les urgences au Québec, dernier accès : septembre 16, 2025, <https://www.quebec.ca/sante/systeme-et-services-de-sante/organisation-des-services/donnees-systeme-sante-quebecois-services/situation-urgences>
13. Aera Sacré-Coeur | Des condos locatifs neufs à Saint-Hyacinthe, dernier accès : septembre 16, 2025, <https://aera.ca/projets/sacre-coeur>
14. Biophilia Saint-Hyacinthe : un projet immobilier pour un milieu de vie accessible, dynamique et durable - Interloge, dernier accès : septembre 16, 2025, <https://interloge.org/biophilia-saint-hyacinthe-un-projet-immobilier-pour-un-milieu-de-vie-accessible-dynamique-et-durable/>
15. Fiche outil n°12 - stationnement, dernier accès : septembre 16, 2025, <https://www.lillemetropole.fr/sites/plu/files/2018-10/Fiche%20outil%20n%C2%B012%20-%20stationnement.pdf>
16. Stationnement Isatis | Saint-Hyacinthe, QC | EV Station - PlugShare, dernier accès : septembre 16, 2025, <https://www.plugshare.com/location/589662>
17. Tableau-tarif-Urbanisme-2025.pdf - Ville de Saint-Hyacinthe, dernier accès : septembre 16, 2025, <https://www.st-hyacinthe.ca/medias/services-aux-citoyens/construction-et-renovation/Tableau-tarif-Urbanisme-2025.pdf>
18. CLSC des Maskoutains - Point de service Centre-ville - Portail Santé Montérégie, dernier accès : septembre 16, 2025, <https://www.santemonteregie.qc.ca/installations/clsc-des-maskoutains-point-de-service-centre-ville>
19. CLSC Des Maskoutains - Le Centre-Ville de Saint-Hyacinthe, dernier accès : septembre 16, 2025, <https://centrevillesainthyacinthe.com/repertoire/clsc-des-maskoutains/>