Saint-Jean-sur-Richelieu

PLAN D'URBANISME 2026



@Alexandre Charron (2026)

TABLE DES MATIÈRES

1 DISPOSITION GÉNÉRALE 3

1.1 DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES ET INTERPRÉTATIVES 5

1.2 CONTEXTE TERRITORIAL 6

1.3 DÉMARCHE PARTICIPATIVE 8

1.4 CONTEXTE DE PLANIFICATION 9

2 VISION 11

2.1 MISE EN CONTEXTE 13

2.2 ÉNONCÉ DE VISION 14

3 PORTRAIT ET DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE 15

3.1 PORTRAIT SOCIOÉCONOMIQUE ET DÉMOGRAPHIQUE 16

3.2 HABITATION 18

3.3 MOBILITÉ 25

3.4 PARCS ET ESPACES VERTS ET BLEUS 32

3.5 ENVIRONNEMENT ET BIODIVERSITÉ 35

3.6 ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES 41

3.7 ACTIVITÉS AGRICOLES 50

3.8 INFRASTRUCTURES DE GESTION DES EAUX 52

3.9 PATRIMOINE HISTORIQUE ET CULTUREL 54

3.10 ÉQUIPEMENTS INSTITUTIONNELS 57

3.11 CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES 60

3.12 SYNTHÈSE DU PORTRAIT ET DIAGNOSTIC 63

4 ORIENTATIONS, CONCEPT ET STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT 65

4.1 ORIENTATIONS 66

4.2 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE 68

4.3 STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT 70

4.4 PLAN DE PRIORISATION LIÉE À LA GESTION DE L'URBANISATION ET DE L'INTENSIFICATION DES USAGES RÉSIDENTIELS 89

5 TYPES DE MILIEUX DE VIE 92

5.1 PLAN DES TYPES DE MILIEUX DE VIE 93

5.2 INTERPRÉTATION DES MILIEUX DE VIE 94

5.3 DESCRIPTION ET DISPOSITIONS APPLICABLES AUX TYPES DE MILIEUX DE VIE 95

5.4 DÉFINITION DES CLASSES USAGES 105

5.5 TABLEAU DE COMPATIBILITÉ DES USAGES 107

5.6 CONFORMITÉ AU SADR 108

Liste des graphiques

Graphique 1 - Évolution de la population entre 2001 et 2025 16

Graphique 2 - Projections démographiques selon le groupe d'âge entre 2030 et 2050* 16

Graphique 3 - Répartition de la taille des ménages (en %) 17

Graphique 4 - Tranches de revenu total du ménage en 2020 pour les ménages privés (en millier de dollars 17

Graphique 5 - Répartition des typologies de logements à Saint-Jean-sur-Richelieu 18

Graphique 6 - Répartition du nombre de chambres par logements à Saint-Jean-sur-Richelieu 18

Graphique 7 - Périodes de construction des logements 21

Graphique 8 - Périodes de construction des logements 21

Graphique 9 - Principal mode de transport pour le navettage à Saint-Jean-sur-Richelieu en 2016 et 2021 (en %) 25

Graphique 10 - Achalandage du réseau de transport en commun en 2024 27

Graphique 11 - Courbe d'évolution de l'historique et des projections des températures moyennes entre 2014 et 2100 pour la région de la Montérégie selon les scénarios d'émissions modérées et élevées 40

Graphique 11 - Principaux secteurs d'emplois selon le nombre d'emplois à Saint-Jean-sur-Richelieu en 2021 (en %) 41

Graphique 13 - Matrice territoriale de Saint-Jean-sur-Richelieu 64

Liste des cartes

Carte 1 - Localisation régionale de la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu 7

Carte 2 - Densité résidentielle (log/ha) de la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu 19

Carte 3 - Réseau routier actuel et projeté de Saint-Jean-sur-Richelieu et zones de contraintes reliées au bruit routier 26

Carte 4 - Réseau de transport collectif de Saint-Jean-sur-Richelieu 28

Carte 5 - Réseau cyclable existant et projeté 30

Carte 6 - Réseau de parcs et espaces verts 34

Carte 7 - Boisés et zones inondables 37

Carte 8 - Milieux humides 37

Carte 9-Canopée 39

Carte 10 - Ilot de chaleur ou de fraicheur 39

Carte 11 - Artères et pôles commerciaux 42

Carte 12 - Parcs et principaux employeurs industriels de Saint-Jean-sur-Richelieu 47

Carte 13 - Zone agricole permanente 51

Carte 14 - Infrastructures de gestion des eaux 53

Carte 15 – Bâtiments d'intérêt patrimonial et vues d'intérêts 56

Carte 16 - Établissements scolaires et principaux équipements de santé de Saint-Jean-sur-Richelieu 59

Carte 17 – Contraintes anthropiques 62

Carte 18 - Concept d'organisation spatiale 68

Carte 19 - Plan de priorisation de l'urbanisation 91

Carte 20 - Plan des types de milieux de vie 93

1 DISPOSITION GÉNÉRALE




@Alexandre Charron (2026)

1.1 DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES ET INTERPRÉTATIVES

1.1.1. Titre du Règlement

Le présent règlement porte le titre de « Plan d'urbanisme » et le numéro 2485.

1.1.2. Remplacement

Le présent règlement abroge et remplace le règlement numéro 0650, intitulé « Règlement Le Plan d'urbanisme », tel que modifié par tous ses amendements, ainsi que toute disposition inconciliable d'un autre règlement en vigueur.

Ce remplacement n'affecte pas les permis et les certificats légalement émis sous l'autorité du règlement ainsi remplacé ni les droits acquis avant l'entrée en vigueur du présent règlement.

1.1.3. Territoire assujetti

Le règlement s'applique à l'ensemble du territoire de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu.

1.1.4. Lois et règlements

Aucune disposition du règlement ne peut être interprétée comme ayant pour effet de soustraire une personne à l'application d'une loi ou d'un règlement du gouvernement provincial ou fédéral.

1.1.5. Tableaux, graphiques et symboles

Un tableau, un graphique, un symbole ou toute forme d'expression autre que le texte proprement dit, qui y est contenu ou auquel il fait référence, fait partie intégrante du règlement.

1.1.6. Documents en annexe

Les documents suivants sont annexés au présent règlement pour en faire partie intégrante :

1. L'annexe « A », intitulée « Plan des types de milieux de vie »
2. L'annexe « B », intitulée « Plan particulier d'urbanisme (PPU) Centre-Ville »

1.1.7. Adoption partie par partie

Le Conseil municipal de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu déclare par la présente qu'il adopte le présent règlement chapitre par chapitre, section par section et article par article, alinéa par alinéa et paragraphe par paragraphe, de façon à ce que, si une partie du présent règlement venait à être déclarée nulle et sans effet par un tribunal, une telle décision n'ait aucun effet sur les autres parties du règlement, sauf dans le cas où le sens et la portée du règlement ou de l'une de ses dispositions s'en trouveraient altérés ou modifiés.

1.1.8. Structure du règlement et numérotation

Le présent plan d'urbanisme est divisé en chapitres et les chapitres sont divisés en sections. La numérotation des articles suit le numéro du chapitre et de la section dans lequel il s'insère. Par exemple, les articles de la section 2 du chapitre 3 commenceront par le numéro 3.2, soit 3.2.1; 3.2.2; 3.2.3 etc. Lorsqu'un article comporte des sous-articles, ceux-ci sont numérotés à la suite du numéro de l'article concerné. Par exemple, les sous-articles de l'article 3.2.1 seront numérotés 3.2.1.1, 3.2.1.2, 3.2.1.3, etc.

Les articles sont finalement divisés en alinéas et paragraphes. Un alinéa est une subdivision non numérotée d'un article, tandis qu'un paragraphe est une subdivision numérotée.

1.1.9. Effet de l'entrée en vigueur du règlement

L'entrée en vigueur du règlement du Plan d'urbanisme ne crée aucune obligation quant à l'échéance et aux modalités de réalisation des orientations, des interventions, des équipements et des infrastructures formulés ou prévus.

1.2 CONTEXTE TERRITORIAL

1.2.1. Contexte géographique

Située au cœur de la Montérégie, la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu s'étend sur un territoire d'environ 225 kilomètres carrés, sur les rives de la rivière Richelieu. Elle bénéficie d'une position stratégique à environ 40 kilomètres au sud-est de Montréal.

Saint-Jean-sur-Richelieu se distingue par sa connectivité régionale. Elle est traversée par plusieurs axes routiers majeurs, notamment à l'autoroute de la Vallée-des-Forts (autoroute 35) qui sert à rejoindre Montréal vers le nord et la frontière états-unienne au sud, via le Vermont. En outre, la rivière Richelieu joue un rôle clé dans le développement de la ville, notamment comme voie navigable reliant le fleuve Saint-Laurent au lac Champlain.

En matière de positionnement régional, Saint-Jean-sur-Richelieu joue un rôle de carrefour entre les agglomérations urbaines de la Montérégie et les communautés rurales qui l'entourent.

1.2.2. Historique, d'hier à aujourd'hui

Le territoire de Saint-Jean-sur-Richelieu, occupé depuis plus de 6 000 ans, était un lieu stratégique pour les Premières Nations, notamment les Kanien'kehá:ka (Mohawks) et les W8banakiak (Abénakis). Ces peuples utilisaient les ressources de la rivière Richelieu, notamment pour la chasse et la pêche.

L'arrivée des Européens au XVIIe siècle transforme cette dynamique. Des missions religieuses et des conflits militaires marquent une nouvelle ère d'interaction entre les populations autochtones et européennes.

Au XIXe siècle, la ville se développe autour de ses infrastructures de transport, notamment avec la construction du pont Jones reliant Saint-Jean et Iberville en 1826, l'inauguration du premier chemin de fer canadien en 1836 et l'ouverture du canal de Chambly en 1843.

Parallèlement, l'industrialisation et l'urbanisation favorisent la croissance de la population et contribuent à l'affirmation politique et culturelle de la région.

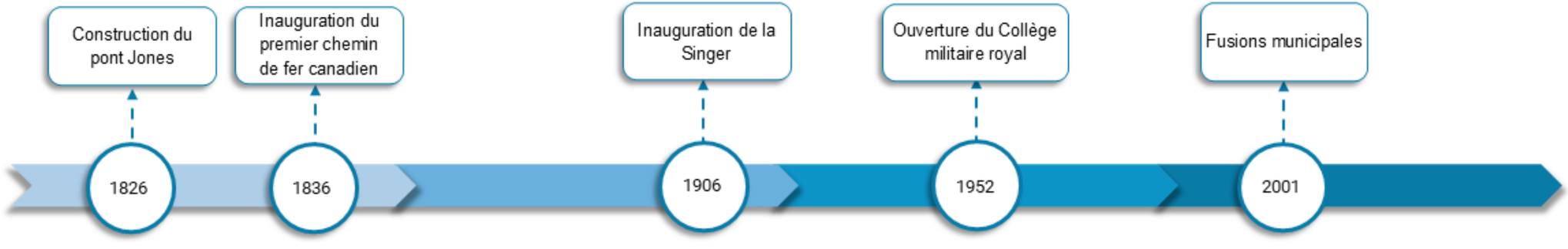
Le XXe siècle marque une nouvelle phase d'expansion pour Saint-Jean-sur-Richelieu, notamment grâce à l'ouverture d'une usine de la manufacturière de machines à coudres Singer en 1906 et à l'ouverture du collège militaire royal de Saint-Jean en 1952.

En 2001, les fusions municipales regroupent les anciennes villes de Saint-Jean-sur-Richelieu, Iberville, Saint-Luc, la municipalité de L'Acadie et la paroisse de Saint-Athanase sous le même nom : Saint-Jean-sur-Richelieu.

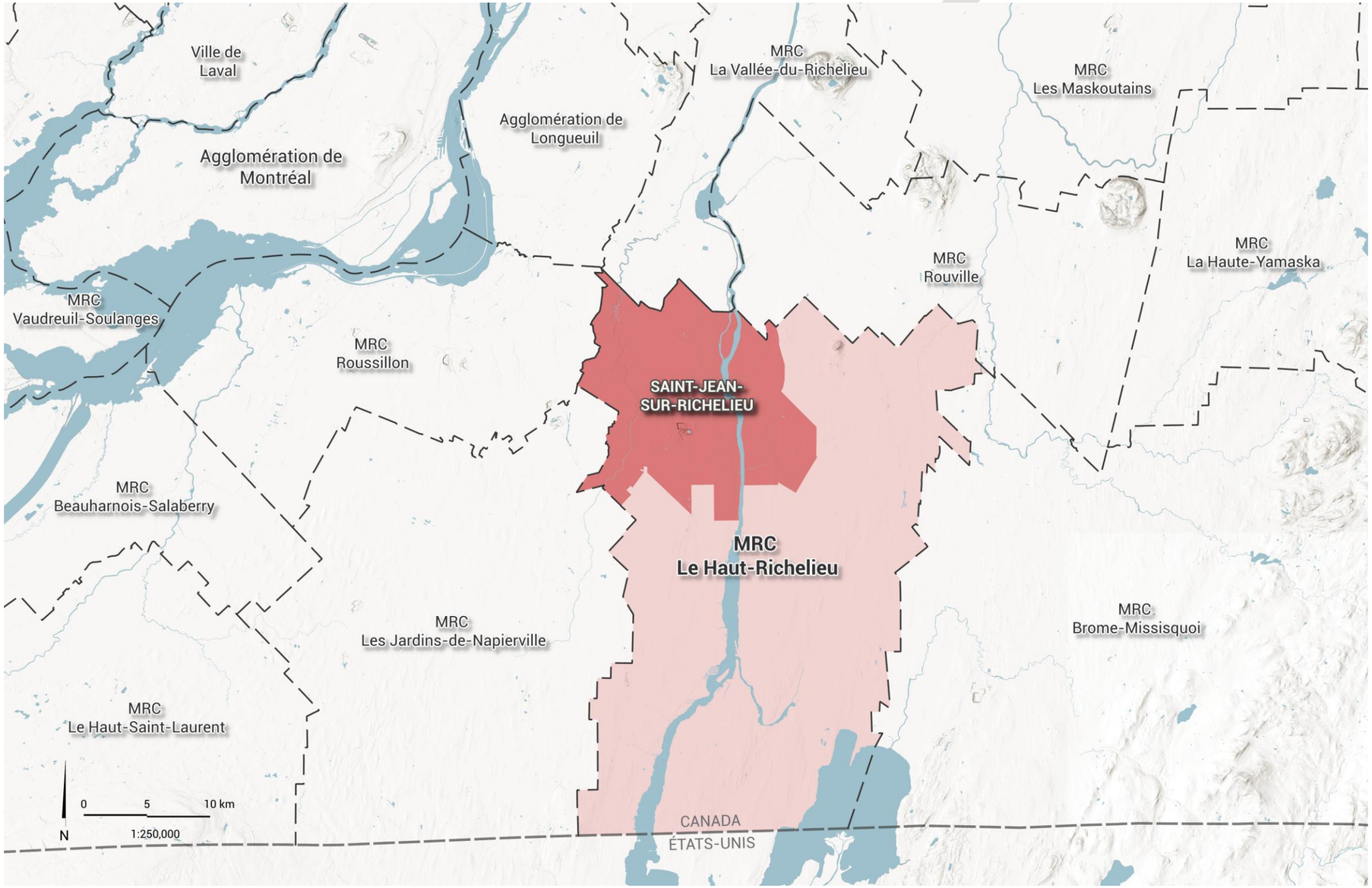
En parallèle, la Ville investit dans la préservation et la valorisation de son patrimoine historique et culturel. Le centre-ville est revitalisé pour allier modernité et héritage historique, et des événements comme l'International de montgolfières contribuent au rayonnement de la ville au-delà des frontières régionales. Aujourd'hui, Saint-Jean-sur-Richelieu s'inscrit dans une dynamique de développement durable et d'innovation. La ville conjugue son passé riche et ses ambitions contemporaines pour répondre aux défis actuels, consolidant ainsi son rôle de leader régional et de pôle culturel en Montérégie.

En 2022, la ville a franchi le cap des 100 000 habitants, entrainant plusieurs obligations légales, notamment en vertu de la *Loi sur les cités et villes* (LCV) et de la *Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités* (LERM).

Figure 1 - Ligne du temps



Carte 1 - Localisation régionale de la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu



1.3 DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Dans le cadre de la révision de son plan d'urbanisme, la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu a mené, entre le 28 avril et le 30 juin 2025, une vaste démarche de consultation citoyenne. L'objectif était de recueillir les perceptions, besoins et aspirations de la population, notamment autour de quatre grandes thématiques : habitation, milieux de vie et mobilité, écosystèmes naturels et changements climatiques, développement économique et territoire et activités agricoles. Cette démarche visait à mobiliser des clientèles sous-représentées et parfois marginalisées (jeunes, nouveaux immigrants, personnes âgées, étudiants), afin d'être complémentaire aux autres démarches de consultation réalisées par la Ville dans les dernières années, dans le cadre de l'adoption de divers plans, politiques et stratégies (PPU centre-ville, Planification stratégique, Politique de développement social, Stratégie de développement durable 2030, etc.).

Au total, 144 personnes ont participé à huit activités distinctes, réparties comme suit :

a) Deux ateliers citoyens (60 personnes)
b) Un vox pop auprès des personnes de 50 ans et plus (15 personnes)
c) Une activité avec le comité Accessibilité (15 personnes)
d) Un kiosque lors de la cérémonie de bienvenue des nouveaux arrivants (14 personnes)
e) Un sondage auprès des jeunes du Cégep (26 personnes)
f) Une consultation en ligne (5 personnes)
g) Un rallye découverte (9 personnes)
h) Un atelier de travail avec parties prenantes (19 personnes)

Chaque activité a été adaptée à son public cible, favorisant une plus grande participation. Les ateliers citoyens ont permis d'approfondir les quatre thématiques, tandis que les autres activités ont ciblé des enjeux plus spécifiques.

1.3.1. Principaux constats

1.3.1.1. Habitation

Deux profils se dégagent : l'un valorise la propriété, la tranquillité et la proximité avec la nature, souvent associée à l'automobile; l'autre privilégie l'accès aux services, la mobilité active et des logements abordables. Les participants ont exprimé un besoin de diversité résidentielle, incluant du logement social, communautaire et coopératif, ainsi que des projets innovants intégrant verdissement et densification douce. L'iniquité territoriale est un enjeu majeur, avec des écarts d'accès aux services, aux espaces verts et à la qualité de l'environnement.

1.3.1.2. Mobilité

La ville est marquée par une forte dépendance à l'automobile, un réseau cyclable morcelé et une faible sécurité pour les piétons. Les obstacles physiques (autoroute 35, rivière Richelieu) fragmentent le territoire et limitent l'intermodalité. Les citoyens souhaitent une amélioration du transport actif et collectif, une meilleure connectivité entre les quartiers, ainsi qu'une planification urbaine favorisant la proximité et la mixité des usages.

1.3.1.3. Vitalité économique

Les attentes sont parfois contradictoires : désir d'attirer de grandes entreprises tout en favorisant l'économie locale, refus des grandes manufactures pour des raisons de nuisances, mais besoin d'emplois stables. Le centre-ville est vu comme un cœur économique et culturel à renforcer, mais les quartiers périphériques réclament aussi des activités et services. L'agriculture, le Cégep et les pistes cyclables sont perçus comme des leviers à valoriser. Une économie circulaire, durable et inclusive est souhaitée, mais peu définie concrètement.

1.3.1.4. Cohabitation des espaces

Les milieux naturels sont fortement valorisés, notamment la rivière Richelieu, mais les modalités d'accès restent floues. Les tensions entre verdissement, densification, infrastructures et préservation du patrimoine sont récurrentes. Les citoyens expriment une volonté de vivre dans une ville végétalisée, respirable et accessible.

1.3.1.5. Enseignements transversaux

La démarche révèle une aspiration collective à une ville plus humaine, inclusive, verte et cohérente, mais aussi des fractures territoriales importantes. La notion de proximité varie selon les profils, ce qui appelle à une planification fine et différenciée. La gouvernance municipale est perçue comme devant porter l'ensemble des transformations, ce qui souligne le besoin de renforcer la culture de la participation et de clarifier les rôles entre la Ville, les citoyens et les partenaires.

Malgré les tensions et les compromis nécessaires, un fort attachement au territoire se manifeste : au patrimoine, aux paysages, à la vie de quartier. Ce lien fort avec le territoire constitue une base précieuse pour élaborer un plan d'urbanisme qui soit à la fois enraciné dans les réalités locales et porteur d'une vision collective tournée vers l'avenir.

1.4 CONTEXTE DE PLANIFICATION

1.4.1. Contexte climatique

La refonte du plan d'urbanisme s'inscrit dans un contexte climatique marqué par une intensification des aléas et une nécessité accrue d'adaptation territoriale. Les effets des changements climatiques se manifestent déjà à l'échelle locale : épisodes de chaleur extrême plus fréquents, augmentation des précipitations intenses, risques accrus d'inondation, perte de biodiversité et pression sur les infrastructures. Ces phénomènes affectent directement la qualité de vie des citoyens et la résilience des milieux de vie.

Dans ce contexte, une planification intégrée des fonctions urbaines (logement, mobilité, espaces verts, équipements collectifs) devient essentielle. Elle permet de structurer le territoire de manière à réduire les émissions de gaz à effet de serre, favoriser les déplacements actifs et collectifs et renforcer la résilience des quartiers face aux aléas climatiques.

Les principaux enjeux à considérer incluent : la gestion des îlots de chaleur, la protection des milieux naturels, la sécurité des déplacements et l'équité territoriale. Le plan d'urbanisme doit ainsi devenir un outil stratégique pour orienter le développement vers une ville plus sobre, plus verte et plus résiliente, en cohérence avec les objectifs de transition écologique et les attentes citoyennes.

1.4.2. Pénurie de logements et capacité des infrastructures souterraines

La refonte du plan d'urbanisme de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu s'inscrit également dans un contexte de pénurie de logements qui touche l'ensemble du Québec. Cette crise se manifeste localement par une faible disponibilité de logements abordables, une pression accrue sur le marché locatif et une difficulté croissante pour les jeunes, les familles et les personnes vulnérables à se loger convenablement. La demande dépasse largement l'offre, exacerbant les inégalités territoriales et sociales.

Parallèlement, la saturation des réseaux d'égouts dans certains secteurs de la ville limite la réalisation de nouveaux projets résidentiels et engendre des enjeux de résilience, de gestion des eaux pluviales, de santé publique et de protection de l'environnement.

Le lien entre ces deux enjeux est direct : pour répondre à la crise du logement, il est impératif de planifier une croissance urbaine qui soit à la fois stratégique et soutenable. Cela implique de cibler les secteurs où les infrastructures peuvent être renforcées, d'encourager la densification douce, et de prioriser les projets qui maximisent l'usage des réseaux existants. Le plan d'urbanisme devient ainsi un levier essentiel pour concilier développement, équité sociale et performance infrastructurelle, dans une perspective de long terme.

1.4.3. Politiques et stratégies adoptées

La ville évolue dans un contexte de transformation territoriale marqué par une croissance démographique soutenue, une pression accrue sur les milieux naturels et une volonté affirmée de développement durable. Face à ces défis, la Ville a adopté, au cours des dernières décennies, une série de politiques et de stratégies encadrant cette évolution de manière cohérente et responsable.

Parmi les documents phares figurent la Stratégie de développement durable 2030, la Stratégie et le Plan d'action en gestion des milieux naturels, le Plan d'action en économie circulaire, la Politique de l'arbre, la Politique culturelle et la Planification stratégique.

La Stratégie de développement durable 2030 constitue un cadre de référence structurant pour orienter les décisions d'aménagement du territoire. Elle repose sur cinq chantiers prioritaires (écosystèmes naturels, territoire nourricier, économie circulaire, mobilité durable et aménagement durable) qui traduisent une volonté collective de bâtir une ville verte et inclusive. En intégrant les principes de résilience écologique, de justice sociale et de participation citoyenne, cette stratégie influence directement la révision des outils d'urbanisme et la planification des milieux de vie. Elle a ouvert la porte à l'élaboration et à l'adoption du Plan d'adaptation aux changements climatiques 2024 - 2034 et du Plan de développement d'une communauté nourricière, adopté en 2024.

La stratégie de gestion des milieux naturels repose sur une connaissance fine du territoire et une mobilisation active des acteurs locaux. Elle propose des mesures concrètes pour protéger les boisés urbains, restaurer les milieux humides, verdir les espaces publics et renforcer la connectivité écologique. Ces actions s'inscrivent dans une logique de cohabitation harmonieuse entre développement urbain, activités agricoles et préservation des écosystèmes.

La Politique culturelle et la Politique de l'arbre adoptées en 2022 s'inscrivent pleinement dans cette dynamique. Elles viennent enrichir ces stratégies de développement durable en affirmant le rôle central de la culture et de la nature dans le développement du territoire et du bien-être collectif.

La Planification stratégique 2023-2033 établit les grandes aspirations qui guideront le développement de la ville dans la prochaine décennie. Elle met notamment de l'avant la volonté d'agir de façon durable, de favoriser le bien-être de la communauté et de soutenir le développement économique.

Ces aspirations se traduiront notamment dans les choix d'aménagement du territoire, la planification des milieux de vie et la gestion du développement urbain.

Ce cadre guide le plan d'urbanisme en intégrant les enjeux de conservation, de mobilité durable, de verdissement et de participation citoyenne. Il soutient une vision territoriale à long terme axée sur la biodiversité, la résilience climatique et la qualité de vie.

PROJET

2 VISION



@Nicolas Mithieux (2025)


@Alexandre Charron (2025)

2.1 MISE EN CONTEXTE

La vision à long terme de Saint-Jean-sur-Richelieu s'appuie sur une compréhension approfondie des réalités territoriales, sociales, économiques et environnementales. Elle découle d'une démarche participative et d'un portrait clair du territoire, présentés dans le plan d'urbanisme.

Saint-Jean-sur-Richelieu est une ville en transformation. Sa croissance démographique, son rôle régional en Montérégie en tant que pôle institutionnel et économique, ainsi que son riche patrimoine agricole, bâti et culturel en font un pôle régional à fort potentiel, d'autant plus qu'elle bénéficie d'une réserve foncière significative pour du développement, de la requalification et de la densification. Toutefois, cette évolution s'accompagne de défis majeurs : fragmentation du tissu urbain, dépendance à l'automobile, inégalités territoriales, pression sur les infrastructures, vulnérabilité climatique et pénurie de logements.

Le portrait du territoire révèle une ville marquée par des contrastes : entre secteurs plus denses et quartiers étalés, entre milieux naturels et importants îlots de chaleur et entre aspirations citoyennes à une ville verte et inclusive et des réalités urbaines parfois cloisonnées. Ces constats ont permis de dégager des **axes structurants** pour une vision à long terme.

Ces éléments forment le socle d'une vision territoriale ambitieuse et cohérente pour les générations futures.

L'énoncé de vision présenté à la page suivante découle de l'analyse transversale de l'ensemble de ces éléments. Placé en amont du portrait, il permet de mettre en contexte les enjeux qui y sont exposés et de mettre en lumière leur contribution à la vision d'avenir du territoire.

La **consolidation du territoire urbanisé,** pour freiner l'étalement urbain, améliorer la mobilité et favoriser une densification adaptée aux différents milieux.

L'équité sociale et territoriale, par une planification des milieux de vie favorisant une offre résidentielle diversifiée, un accès équitable et de proximité aux services et aux ressources essentielles, ainsi que des milieux inclusifs et résilients, contribuant à la lutte contre l'insécurité alimentaire et l'itinérance.

La **prospérité économique**, par la requalification des pôles commerciaux, incluant la mixité des usages, le renforcement de l'économie locale et circulaire ainsi que la consolidation des activités industrielles et le développement du secteur de l'aéroport.

La **valorisation et la préservation du territoire et des activités agricoles**, par la consolidation des activités agrotouristiques, le développement d'une agriculture durable, la diversification des activités agricoles et des points de ventes des produits locaux sur le territoire, ainsi que la formation d'une relève forte et dynamique.

La transition vers une **mobilité durable**, avec une réduction de la dépendance à l'automobile et une meilleure interconnexion des réseaux actifs et collectifs et des milieux de vie, ainsi que des pôles d'emploi et de services.

La **résilience écologique**, par la conservation des milieux naturels et la restauration de leur connectivité, l'augmentation de la canopée urbaine, ainsi que la gestion intégrée des eaux, afin de préserver et de renforcer les services écosystémiques.

La **valorisation du patrimoine et de l'identité locale**, en misant sur les paysages, les bâtiments historiques et les pôles culturels et touristiques comme leviers de développement durable.

2.2 ÉNONCÉ DE VISION

En 2046, Saint-Jean-sur-Richelieu est une ville prospère, équitable, durable et résiliente. Elle offre des milieux de vie complets et inclusifs qui intègrent la mobilité durable, soutient une économie innovante et créatrice de richesse et valorise ses milieux naturels au bénéfice de sa population et son épanouissement.

⇛ La ville a su freiner son étalement et consolider ses milieux de vie. Elle offre une diversité de typologies résidentielles adaptées aux besoins évolutifs de l'ensemble de la population, favorise un accès équitable aux services, aux commerces de proximité et aux espaces publics, et intègre les principes de mixité fonctionnelle dans ses quartiers. Elle renforce le caractère unique de son territoire en valorisant son héritage et ses pôles culturels comme moteurs de développement.

⇛ La ville a su consolider et diversifier ses activités commerciales et industrielles de manière durable, favorisant ainsi la création de nombreux emplois et le renforcement de sa résilience économique à long terme. Elle a également valorisé ses activités agricoles en rapprochant durablement les producteurs et les consommateurs locaux, notamment par le développement de points de vente de proximité, contribuant ainsi à une économie locale et circulaire forte.

⇛ La ville est structurée autour de corridors de mobilité active et collective performants, sécuritaires et accessibles. Les pôles d'activités, les quartiers résidentiels et les espaces naturels sont reliés par un réseau cohérent et continu qui favorise les déplacements actifs, réduit la dépendance à l'automobile et renforce la cohésion territoriale.

⇛ Saint-Jean-sur-Richelieu est une ville verte et résiliente, où les milieux naturels, dont la rivière Richelieu, sont conservés, connectés, mis en valeur et intégrés à la trame urbaine, offrant aux Johannais des espaces de plein air de proximité, de loisirs et de rencontres qui améliorent leur qualité de vie. Les services écosystémiques sont au cœur des décisions d'aménagement, afin de contribuer à la santé, au bien-être et à la résilience climatique du territoire, notamment par la préservation de la biodiversité, la bonification de la canopée urbaine et la gestion intégrée des eaux.

3 PORTRAIT ET DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE

©Nicolas Mithieux (2025)

3.1 PORTRAIT SOCIOÉCONOMIQUE ET DÉMOGRAPHIQUE

L'ensemble des données présentées dans ce portrait socioéconomique et démographique, ainsi que de l'habitation, sont tirées des recensements réalisés par Statistique Canada, à moins d'indication contraire.

3.1.1. Évolution de la population et projections démographiques

Avec une population de 100 396 habitants en 2024, Saint-Jean-sur-Richelieu se classait au 11e rang des villes les plus peuplées du Québec et au 2e rang parmi les villes de la Montérégie, après Longueuil.

Entre 2001 et 2024, la population de Saint-Jean-sur-Richelieu a affiché un taux de croissance de 1,13% par année. Entre 2020 et 2024, ce taux était de 0,3%. Les données suggèrent un essoufflement de la croissance démographique récente. Malgré une croissance soutenue à long terme, l'augmentation de la population observée depuis 2020 est significativement inférieure à la tendance historique. Les secteurs de Saint-Luc et Saint-Athanase ont connu les croissances les plus marquées.

Le scénario 2024 des projections démographiques de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) indique que la population atteindra plus de 112 000 habitants d'ici 2041, soit une augmentation de 11 859 habitants. Ceci correspond à un taux de croissance d'environ 12% pour la période de référence.

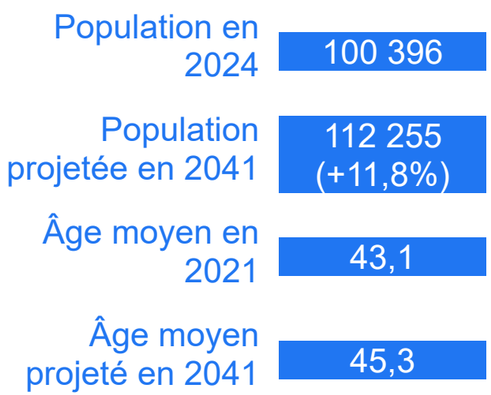
Il est important de préciser que ces prévisions sont des estimations qui sont fréquemment réévaluées par l'ISQ. Ainsi, la nature évolutive de ces données ne permet pas d'évaluer avec certitude les impacts sur les infrastructures de la Ville, mais seulement d'en formuler des hypothèses.

3.1.2. Structure de la population selon l'âge

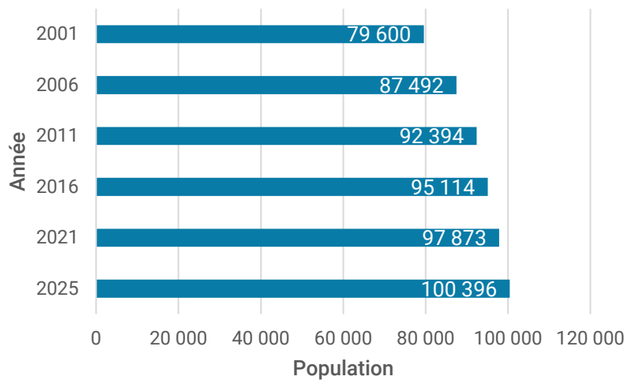
La population de Saint-Jean-sur-Richelieu connaît un vieillissement graduel, similaire à celui observé dans l'ensemble du Québec.

Entre 2016 et 2021, la proportion des 65 ans et plus est passée de 18,2 % à 21,5 %, tandis que celle des 15 à 64 ans, qui constituent la population active, a diminué de 65,1 % à 61,5%. La proportion des 0 à 14 ans est demeurée stable, à 17% en 2021 comparativement à 16,7 % en 2016.

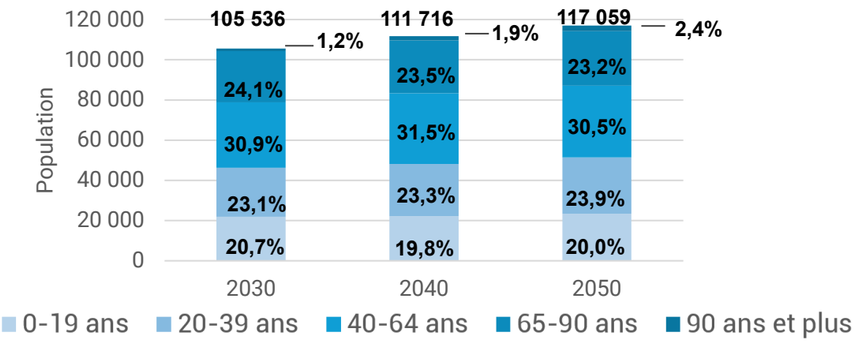
Selon les projections de l'ISQ, ce vieillissement se poursuivrait jusqu'en 2030, alors que les 65 ans et plus représenteraient 25,3% de la population. Il se stabiliserait ensuite, cette proportion atteignant 25,6% en 2050.



Graphique 1 - Évolution de la population entre 2001 et 2025



*Graphique 2 - Projections démographiques selon le groupe d'âge entre 2030 et 2050**



* Les projections démographiques qui dépassent 2041 proviennent d'un calcul basé sur les projections démographiques de l'ISQ. Elles détiennent une grande marge d'erreur.

3.1.3. Structure des ménages et des familles

En 2021, Saint-Jean-sur-Richelieu comptait 42 915 ménages, avec une proportion significative (34%) de ménages composés d'une seule personne. Les couples sans enfant forment 27% des ménages, tandis que les familles monoparentales représentent 9,3%. Les couples avec enfant, bien que moins nombreux (23%), jouent toujours un rôle important dans la dynamique sociale et économique de la ville.

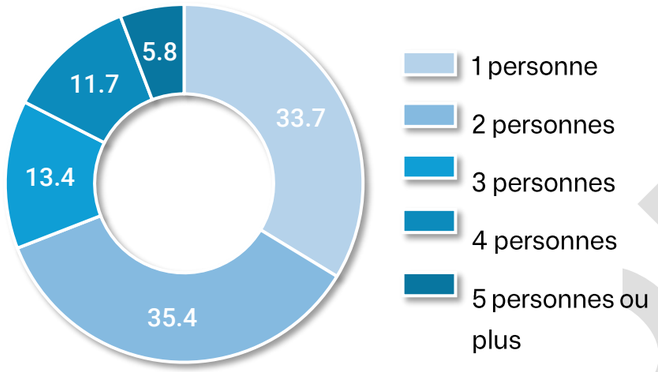
La taille moyenne des ménages de Saint-Jean-sur-Richelieu en 2021 était identique à la moyenne provinciale, soit 2,2 personnes par ménage. Il s'agit d'une légère diminution par rapport à la taille moyenne des ménages de 2016, qui s'élevait à 2,3 personnes par ménages. Les secteurs Saint-Luc et Saint-Athanase affichent un plus grand nombre de personnes par ménage.

3.1.4. Revenu des ménages

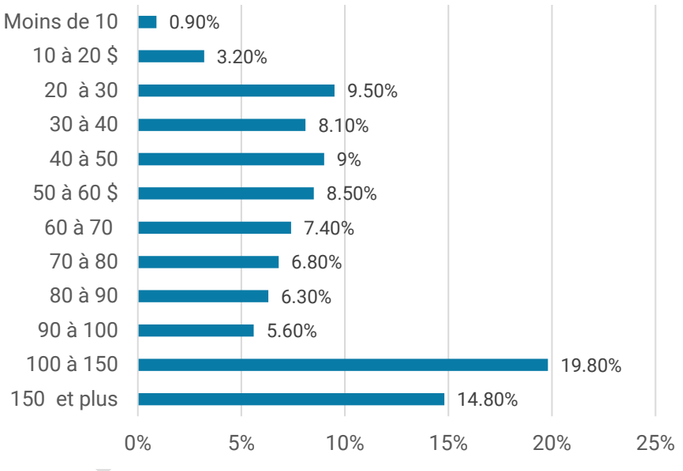
Le revenu médian des ménages à Saint-Jean-sur-Richelieu est de 74 500 $, ce qui est légèrement supérieur à la moyenne provinciale de 72 500 $. Plus de 34,6 % des ménages gagnent un revenu annuel supérieur à 100 000 $, témoignant de revenus plutôt élevés. Les secteurs Saint-Luc et Saint-Athanase accueillent les revenus médians par ménage les plus élevés, atteignant respectivement 102 000 $ et 100 000 $ en 2020. À l'opposé, les secteurs Saint-Jean et Iberville détiennent le revenu médian par ménage le plus bas, s'élevant respectivement à 56 200 $ et 67 800 $.

Cette répartition des revenus met en évidence des inégalités entre les différents secteurs de la ville. Elle souligne également l'importance d'investissements continus dans l'emploi local et les infrastructures pour maintenir cette performance économique.

Graphique 3 - Répartition de la taille des ménages (en %)



Graphique 4 - Tranches de revenu total du ménage en 2020 pour les ménages privés (en millier de dollars



Nombre de ménages	42 915
Revenu médian par ménage	74 500 $
Proportion de ménages possédant un revenu total supérieur à 100 000 $	34,6 % (Moyenne québécoise : 33,2 %)

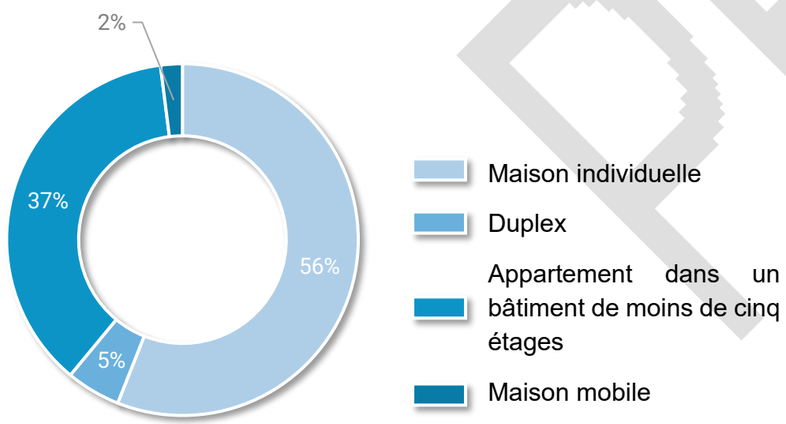
3.2 HABITATION

3.2.1. Typologies, taille des logements et mode de d'occupation

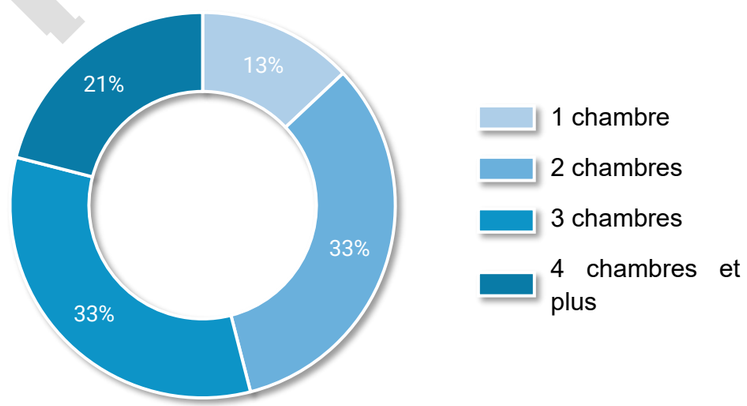
À Saint-Jean-sur-Richelieu, le cadre bâti résidentiel est principalement composé de maisons individuelles (maison unifamiliale isolée) et d'appartements situés dans des immeubles de moins de cinq étages (un logement joint à d'autres logements ou à d'autres locaux non résidentiels, dans un immeuble de moins de cinq étages). Ces deux typologies représentent ensemble 87% des logements. Les maisons unifamiliales isolées représentent plus de 50% du parc de logements. Elles sont majoritairement situées dans les secteurs périphériques comme Saint-Luc et L'Acadie, tandis que les appartements se concentrent dans les secteurs plus urbanisés, notamment Saint-Jean et Iberville. Cette répartition reflète une dichotomie entre un centre-ville plus dense, offrant des appartements, et des zones périphériques dominées par des propriétés unifamiliales. Les logements de deux et trois chambres sont les plus répandus, représentant respectivement 31,8% et 33,6% des logements de la ville. La diversité des typologies reste toutefois plus limitée pour d'autres groupes de population, comme les personnes vivant seules, puisque seulement 12,4% des logements comptent une chambre, alors que les personnes vivant seules représentent près de 34% de la population.

En ce qui a trait au mode d'occupation des logements, 40% occupent leurs logements en tant que locataires et 60% sont propriétaires. Le mode d'occupation des logements peut avoir une incidence sur les besoins résidentiels puisque de manière générale, les propriétaires ont tendance à rester plus longtemps dans le même logement, ce qui les pousse à chercher des logements plus grands, adaptés à la vie familiale, à l'accumulation de patrimoine ou à l'évolution de leurs besoins. Il convient toutefois de souligner que les acheteurs tendent à demeurer moins longtemps au même endroit s'ils achètent une copropriété comparativement à une résidence unifamiliale.

Graphique 5 - Répartition des typologies de logements à Saint-Jean-sur-Richelieu



Graphique 6 - Répartition du nombre de chambres par logements à Saint-Jean-sur-Richelieu



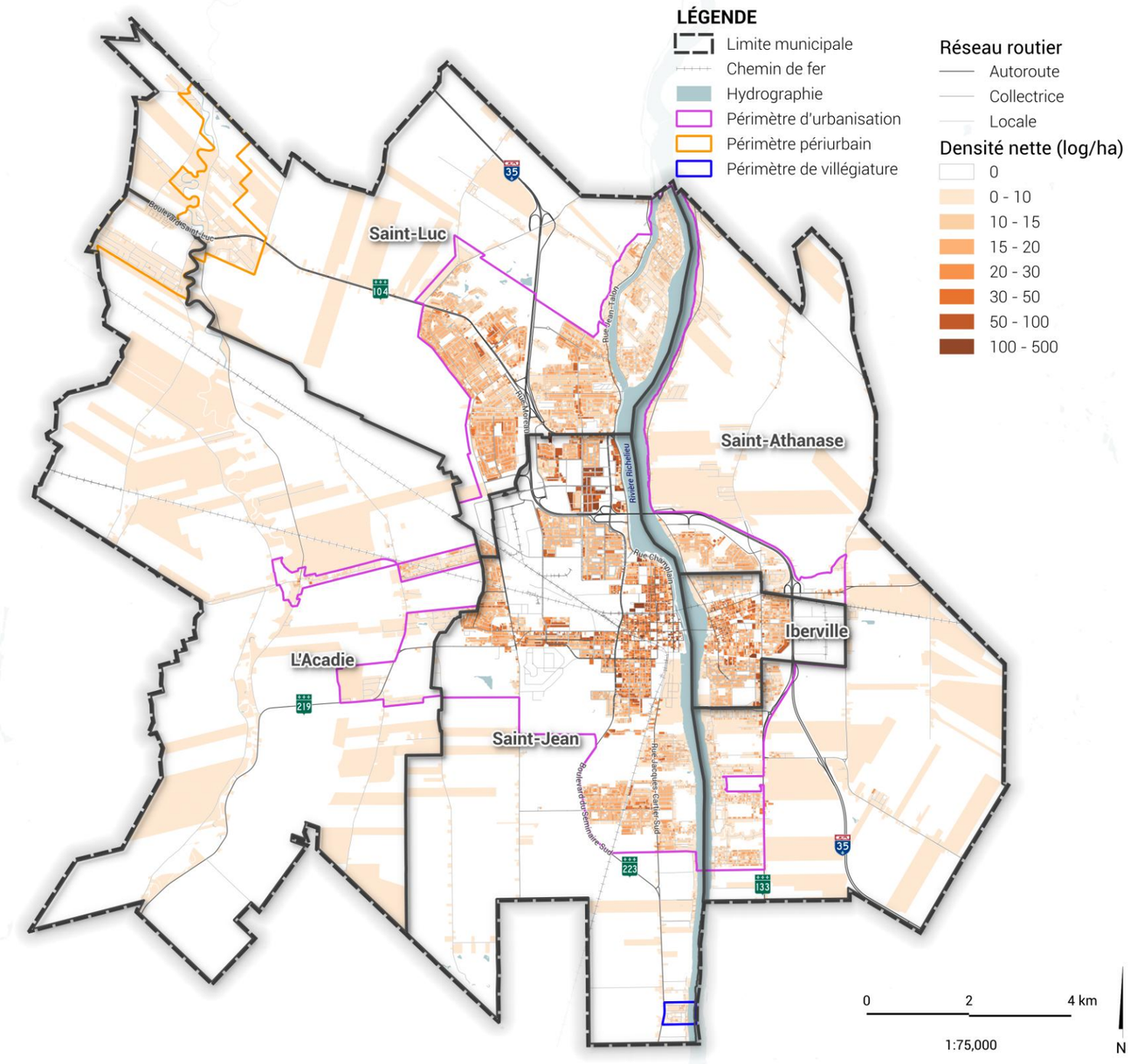
3.2.2. Densité de logements

La densité de logements nette varie fortement entre les secteurs de la ville. Le secteur Iberville présente la densité la plus élevée avec 17 logements par hectare, tandis que L'Acadie affiche une densité très faible de 0,82 logement par hectare, reflétant son caractère rural et agricole. Le centre-ville de Saint-Jean est plus densément peuplé que les secteurs périphériques, mais il conserve un potentiel important pour la densification, particulièrement dans les zones proches des axes de transport et des pôles commerciaux.

La densité de logements est un enjeu central dans la planification urbaine. Une densité plus élevée permet de diversifier les types d'habitation, de loger plus de ménages sur un territoire restreint et de rentabiliser les infrastructures publiques. Une faible densité peut également entraîner des enjeux de cohabitation, notamment lorsque le développement résidentiel se rapproche d'usages plus lourds comme les industries ou les autoroutes. Une densification bien planifiée permet donc de mieux répondre aux besoins actuels et d'assurer une plus grande adaptabilité du parc résidentiel.

La carte suivante illustre la densité de logements par hectare sur le territoire de Saint-Jean-sur-Richelieu :

Carte 2 - Densité résidentielle (log/ha) de la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu



3.2.3. Évolution des mises en chantier

Les maisons individuelles continuent de constituer une part notable des mises en chantier, mais leur construction a progressivement diminué depuis 2008, tandis que les projets d'appartements ont gagné en importance, particulièrement après 2018. Cette évolution reflète un changement graduel vers une densification du cadre bâti, soutenue par des projets d'immeubles résidentiels de plus grande envergure.

Toutefois, en 2023, les mises en chantier ont connu un ralentissement marqué, avec une baisse de près de 50% par rapport au nombre de mises en chantier en 2022. Cette situation s'explique en grande partie par le moratoire adopté en 2023 qui a limité l'émission de permis de construction. Le moratoire a été partiellement levé en 2025. Sa levée complète dépend notamment de la saturation du réseau d'infrastructures de traitement des eaux usées afin d'éviter les débordements dans la rivière Richelieu. Néanmoins, ce ralentissement offre également une opportunité de réorienter les stratégies de développement.

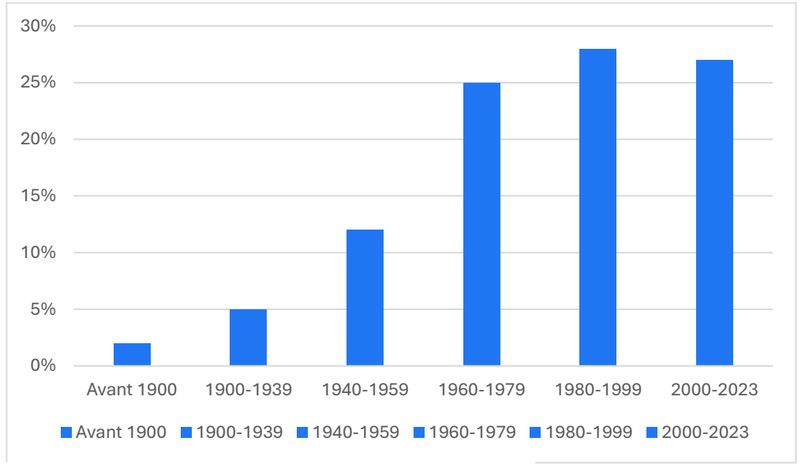
Tableau 1 - Nombre de mises en chantier selon le type de construction entre 2002 et 2023

	Maison individuelle	Maison jumelée	Maison en rangée	Appartement
Nombre de mises en chantier	5 731	332	224	5 850
Pourcentage	47%	3%	2%	48%

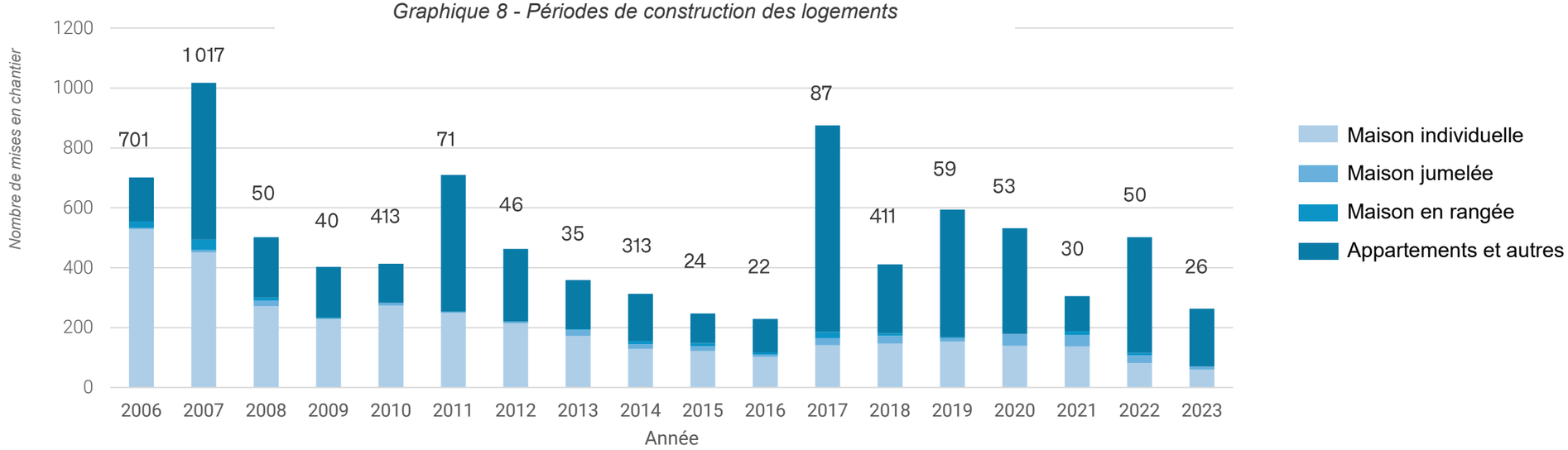
3.2.4. Âge du cadre bâti

Le cadre bâti résidentiel de Saint-Jean-sur-Richelieu est relativement récent : environ 80 % des logements ont été construits après 1960, à la faveur de l'essor résidentiel d'après-guerre. Cette dynamique se remarque particulièrement dans le sud-est de Saint-Luc et à Saint-Athanase, du côté d'Iberville. À l'inverse, les composantes plus anciennes demeurent limitées : 7 % des logements datent d'avant 1940, dont 2 % remontent au XIXe siècle. Ces logements se concentrent surtout dans le Vieux-Saint-Jean et le Vieux-Iberville, en bordure de la rivière Richelieu.

Graphique 7 - Périodes de construction des logements



Graphique 8 - Périodes de construction des logements



3.2.5. Besoins actuels en matière d'habitation

Selon Statistique Canada, un logement est considéré comme étant acceptable lorsqu'il est de qualité convenable, de taille convenable et abordable. Un logement est de qualité convenable si, de l'avis des occupants, il ne nécessite pas de réparations majeures. Un logement est abordable si le ménage consacre moins de 30% de son revenu total avant impôt aux frais de logement (hypothèque ou loyer, charges de copropriété, frais d'électricité, chauffage et autres services municipaux). Un logement est de taille convenable si le nombre de chambres suffit pour répondre aux besoins du ménage, compte tenu de sa taille et de sa composition. Un logement non acceptable est donc un logement qui ne rencontre pas au moins un de ces indicateurs de qualité.

Par ailleurs, les besoins impérieux en matière de logements sont l'un des indicateurs principaux au Canada pour évaluer si les besoins en logement de la population sont comblés. Un ménage est considéré comme ayant des besoins impérieux lorsqu'il occupe un logement non acceptable tel que défini précédemment et s'il devrait consacrer 30% ou plus de son revenu total avant impôt pour payer le loyer médian d'un autre logement acceptable dans sa collectivité.

À Saint-Jean-sur-Richelieu, 3 350 ménages (8% des ménages) avaient des besoins impérieux en matière de logement en 2021. De ces 3 350 ménages (représentant environ 7 830 personnes), 87% sont locataires.

Toujours en 2021, environ 5,7% des logements nécessitaient des réparations majeures et ces derniers se retrouvaient surtout dans le Vieux-Saint-Jean et Iberville. Environ 2% des ménages vivaient dans un logement de taille non convenable et environ 15% des ménages consacraient 30% ou plus de leur revenu brut aux frais de logements. L'indicateur de qualité qui faisait le plus souvent défaut était donc le pourcentage du revenu consacré aux frais de logements.

Autre composante majeure des besoins en matière d'habitation : l'itinérance. Selon les données du *Portrait des besoins en habitation* réalisé par la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, celle-ci aurait plus que doublé entre 2020 et 2024 sur le territoire johannais. La crise du logement qui sévit et le manque de ressources intermédiaires en hébergement d'urgence pour les personnes souffrant de problèmes de santé mentale sont parmi les principales causes de ce phénomène.

La situation du logement est préoccupante à Saint-Jean-sur-Richelieu. En effet, le marché locatif est de plus en plus sous pression puisqu'il affiche un très faible taux d'inoccupation (0,4% en octobre 2023), surtout pour les unités de 3 chambres à coucher et plus (0,1%) (SCHL, 2023).

Pour répondre à ces enjeux, il sera important d'agrandir et de diversifier l'offre résidentielle, actuellement dominée par les maisons individuelles. Des typologies de logements comme des habitations intergénérationnelles et des unités adaptées aux personnes seules ou aux jeunes familles devront être priorisées.

Par ailleurs, la ville détenait un taux de pénétration de logements sociaux et communautaires de 2,2 logements pour 1 000 ménages en 2023, soit un taux nettement en dessous de la moyenne québécoise (4,4). Certaines analyses portant sur les besoins en logement hors marché au Canada, telle qu'une étude réalisée par la Commission canadienne des droits de la personne, recommandent que 20% des logements dans chaque ville soient des logements hors marchés afin d'atteindre un point d'équilibre. Sous cette hypothèse, Saint-Jean-sur-Richelieu devrait ajouter environ 7 800 logements sociaux aux 945 unités coopératives et sociales déjà existantes sur son territoire.

La création de logements sociaux et communautaires constituera donc un autre défi d'envergure. Ces logements seront essentiels pour soutenir les ménages vulnérables, notamment les familles monoparentales, les personnes âgées et les locataires à faible revenu.

Parallèlement, une attention particulière devra être accordée à la population vieillissante, avec le développement d'unités adaptées et de résidences offrant des services spécifiques pour favoriser leur autonomie et leur inclusion. Le phénomène grandissant de l'itinérance dans la ville est aussi un symptôme d'un manque de logements adaptés. Augmenter le nombre de logements sociaux et communautaires pourra être bénéfique pour l'ensemble de la population.

La préservation et la rénovation du parc immobilier existant représentent un autre défi. Investir dans la modernisation des logements vieillissants permettra non seulement de maintenir un parc immobilier de qualité, mais aussi de répondre aux enjeux d'insalubrité qui touchent les ménages les plus vulnérables.

3.2.6. Besoins projetés en matière d'habitation

La planification de l'habitation constitue un élément structurant du plan d'urbanisme de la Ville. Elle vise à assurer, à court, moyen et long terme, une offre résidentielle suffisante, diversifiée et adaptée aux besoins des ménages actuels et futurs, tout en contribuant à l'atteinte des objectifs de consolidation et de développement durable du cadre bâti. Dans cette perspective, une évaluation rigoureuse des besoins en matière d'habitation a été réalisée, selon une démarche d'analyse quantitative visant à évaluer l'adéquation entre trois différentes composantes.

Ainsi, la démarche retenue repose sur une évaluation des relations entre le nombre de ménages privés et le parc de logements privés, en tenant compte de l'évolution démographique projetée sur un horizon de planification à long terme. Cette analyse distingue trois composantes principales des besoins en habitation :

- Le déficit initial de logements
- Les besoins liés à la croissance des ménages
- Les logements excédentaires requis afin de maintenir un marché résidentiel équilibré

Les données de base utilisées pour l'analyse proviennent du recensement canadien de 2021 de Statistique Canada. Les projections relatives à l'évolution du nombre de ménages sont quant à elles issues des données de l'Institut de la statistique du Québec. En 2021, le territoire de la Ville comptait 44 255 logements privés pour 42 915 ménages privés, ce qui représentait un ratio de 1,031 logement par ménage. Or, selon la Stratégie québécoise en habitation, un marché résidentiel équilibré devrait présenter un ratio cible de 1,123 logement par ménage. L'écart observé entre ces deux ratios met en évidence un déficit initial de 3 939 logements privés sur le territoire en 2021. Ce déficit témoigne d'une pression exercée sur le parc résidentiel existant et constitue un enjeu structurant pour la planification future.

L'évaluation des besoins futurs repose principalement sur la croissance projetée du nombre de ménages privés. Les projections démographiques utilisées indiquent une augmentation soutenue du nombre de ménages, bien que le rythme de croissance soit graduellement appelé à diminuer au fil du temps. Entre 2022 et 2026, la croissance projetée est estimée à 1 779 ménages supplémentaires, tandis qu'elle s'établit à 1 337 ménages pour la période 2027-2031, puis à 1 087 ménages de 2032 à 2036 et à 620 ménages entre 2037 et 2041. Une reprise plus marquée est toutefois anticipée pour la période 2042-2046, avec une croissance estimée à 1 369 ménages.

Afin de convertir cette croissance des ménages en besoins résidentiels, l'analyse repose sur l'application du ratio d'habitation par ménage cible de 1,123 logement par ménage permettant d'assurer une marge de manœuvre suffisante sur le marché de l'habitation. Ainsi, pour l'ensemble de la période 2022-2046, la croissance projetée de 6 192 ménages se traduit par un besoin de 6 953 logements supplémentaires. Les logements excédentaires sont requis afin de répondre adéquatement à la demande future et d'éviter la reproduction d'un déficit structurel dans le parc résidentiel.

En intégrant le déficit initial de 3 939 logements observé en 2021 aux besoins liés à la croissance projetée des ménages, **les besoins totaux en matière d'habitation pour la période 2022-2046 sont estimés à 10 892 logements.** Cette estimation constitue un ordre de grandeur servant à guider les orientations d'aménagement et les choix en matière de développement résidentiel.

Il importe de souligner que cette évaluation repose sur des données et des hypothèses disponibles à un moment donné et qu'elle doit être mise à jour périodiquement, à mesure que de nouvelles données démographiques, résidentielles et économiques deviennent disponibles. Les besoins en habitation étant sensibles à l'évolution du contexte socioéconomique, des dynamiques du marché immobilier et des tendances démographiques, cette analyse ne doit pas être interprétée comme prescriptive ou comme un objectif absolu à atteindre. Elle constitue plutôt un outil d'aide à la décision permettant d'éclairer la planification territoriale et d'offrir un cadre de référence quant à l'ordre de grandeur des besoins à considérer dans les stratégies et interventions futures.

3.2.7. Enjeux – Habitation

Enjeux
Faible densité résidentielle et développement urbain historiquement étalé
Offre résidentielle peu diversifiée et inadéquation entre le parc de logements et la taille des ménages
Pression croissante sur le marché de l'habitation causée par un déficit de logements, un faible taux d'inoccupation et une croissance projetée des besoins résidentiels
Faible offre de logements sociaux, communautaires et abordables répondant aux besoins des ménages
Parc résidentiel plus ancien au centre-ville et nécessitant davantage de rénovation et de mise à niveau
Présence de quelques « poches de densités » plus élevées dans des milieux aménagés en fonction de la mobilité automobile

PROJET

3.3 MOBILITÉ

L'ensemble des données présentées dans ce portrait de la mobilité sont tirées des recensements réalisés par Statistique Canada, à moins d'indication contraire.

3.3.1. Destination et distribution modale du navettage

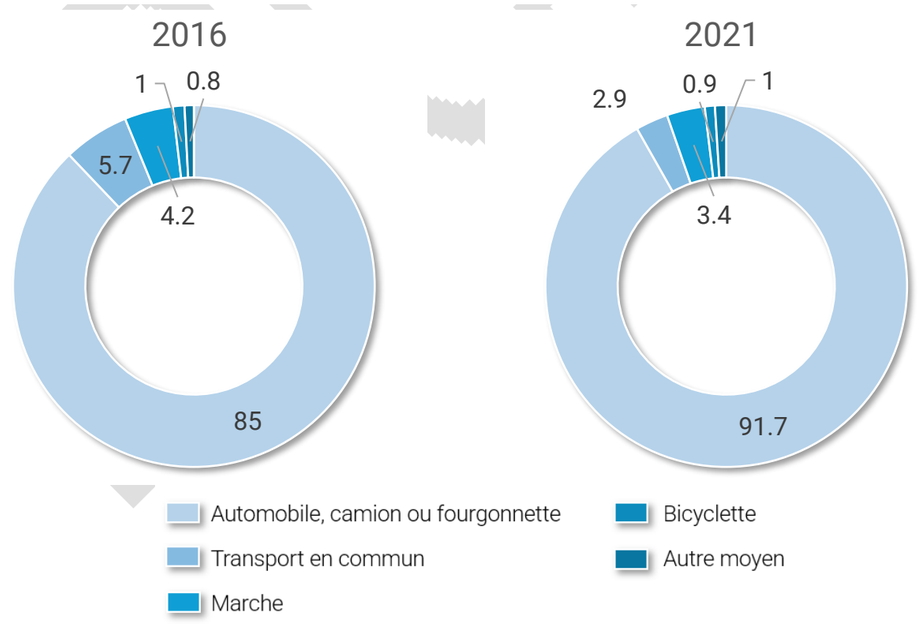
Selon le recensement 2021 de Statistiques Canada, 91,7% de la population de Saint-Jean-sur-Richelieu utilise l'automobile, le camion ou la fourgonnette pour se rendre au travail.

La marche est employée par 3,4% de la population et le transport en commun, moins de 3%. Le vélo est le moyen de transport le moins emprunté par les navetteurs, avec seulement 0,9% de la population qui l'emprunte pour se rendre au travail. Toutefois, l'emploi de la mobilité durable (transport actif et collectif) grimpe jusqu'à près de 35% dans certaines portions du Vieux-Saint-Jean.

En comparant ces données au recensement de 2016, nous remarquons que la part modale de l'automobile s'est agrandie entre 2016 et 2021, aux dépens des modes comme le transport en commun et la marche.

Effectivement, l'emploi de l'automobile, le camion ou la fourgonnette a grimpé de 7% au cours de cette période alors que le transport en commun, le vélo et la marche ont diminué respectivement de 2,8; 0,8 et 0,1%.

Graphique 9 - Principal mode de transport pour le navettage à Saint-Jean-sur-Richelieu en 2016 et 2021 (en %)



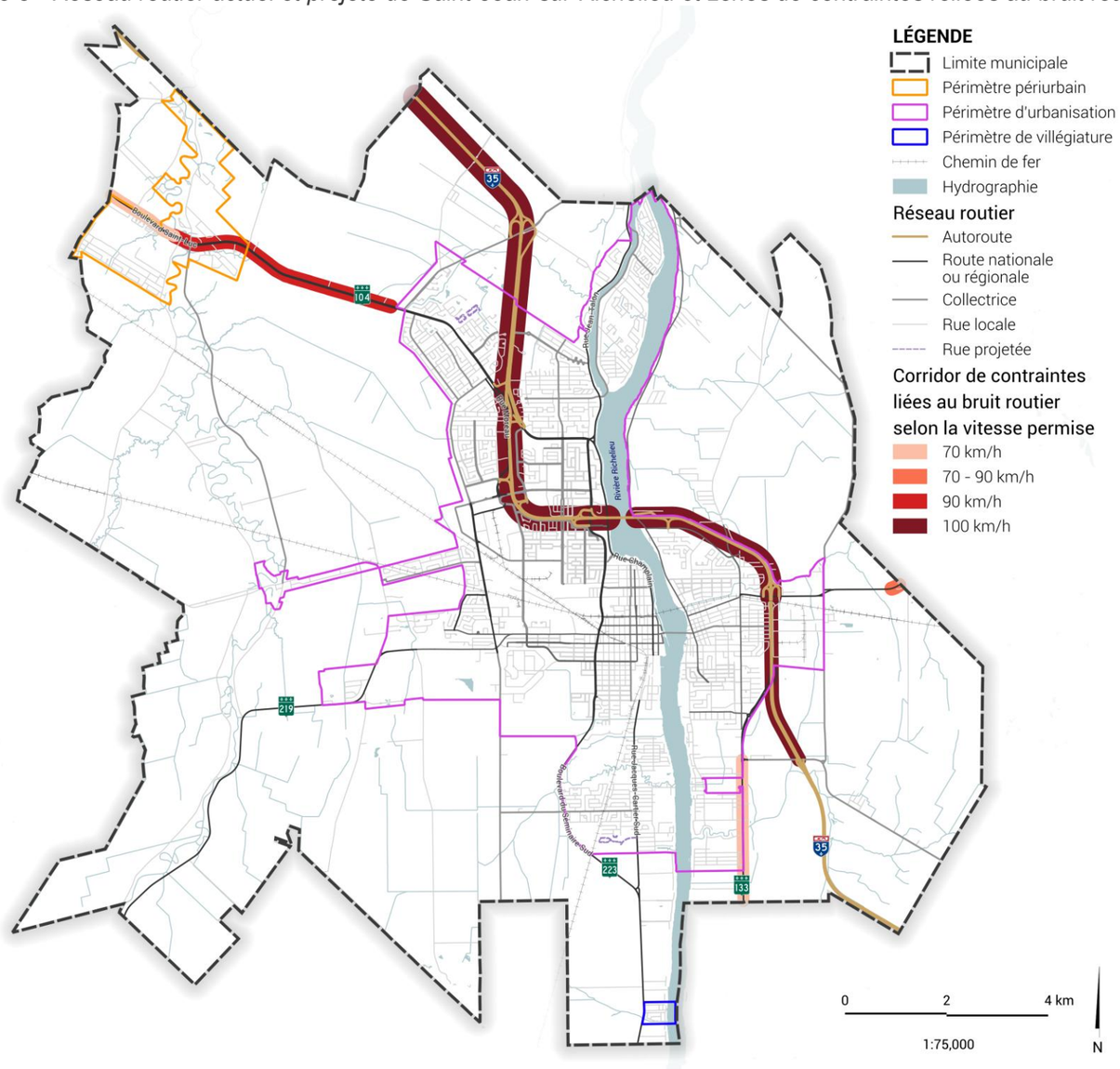
Cette diminution de l'utilisation des modes de transport durables et l'augmentation de la part modale de l'automobile peut entrainer des externalités négatives sur la qualité de l'air, les infrastructures routières et la qualité de vie des résidents en général. L'augmentation de l'utilisation des modes de transport durables est d'ailleurs un objectif collectif important soulevé dans la Stratégie de développement durable 2030.

3.3.2. Réseau routier actuel et projeté

Le territoire est desservi par un réseau routier supérieur comprenant l'autoroute de la Vallée-des-Forts (autoroute 35), l'autoroute des Cantons-de-l'Est (autoroute 10), ainsi que les routes nationales 104, chemin des Patriotes (133), montée Paradis et chemin de Saint-Cyrien (219) et rue Jean-Talon (223). Les routes collectrices jouent un rôle essentiel en reliant les différents quartiers, tandis que les rues locales desservent l'ensemble de la ville. Le réseau routier est complété par quatre ponts. Deux qui permettent de traverser la rivière Richelieu, le pont Gouin situé au centre-ville, et le pont Félix-Gabriel-Marchant, faisant partie intégrante du tracé de l'autoroute 35, ainsi que les deux ponts desservant l'île Sainte-Thérèse.

Le réseau routier génère également des contraintes liées à la pollution atmosphérique et sonore des véhicules, dont les effets nuisent aux milieux de vie et aux usages sensibles, notamment résidentiels. La consolidation de cet usage dans les corridors de contraintes reliées au bruit routier nécessite parfois certaines mesures de mitigation. Comme la ville est traversée par une autoroute, il s'agit d'un enjeu important à Saint-Jean-sur-Richelieu. La **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** illustre ce réseau routier, ainsi que les zones de contraintes reliées au bruit.

Carte 3 - Réseau routier actuel et projeté de Saint-Jean-sur-Richelieu et zones de contraintes reliées au bruit routier



3.3.3. Transport collectif

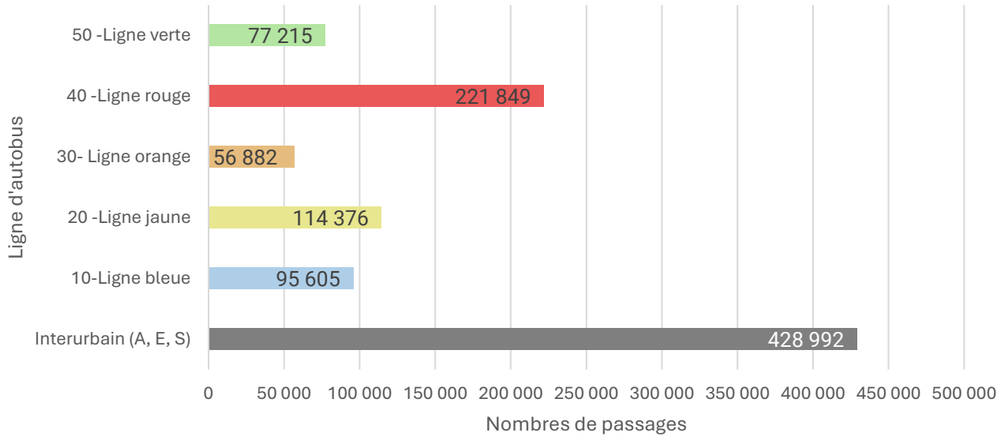
Le service de transport collectif comprend un réseau urbain de cinq lignes d'autobus, un réseau interurbain de 4 lignes reliant Saint-Jean-sur-Richelieu à Brossard et à Chambly, ainsi qu'un service de taxibus. Le réseau tient compte de l'accessibilité universelle à bord des véhicules et aux aménagements des abribus. Un service de transport adapté est également offert pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite et la Ville possède une entente avec le Cégep situé sur son territoire pour offrir la gratuité étudiante sur le réseau urbain. La majorité des lignes d'autobus sont en service tous les jours. Aux heures de pointe en semaine, certaines lignes offrent une fréquence de plus de deux passages par heure, réduite à un passage par heure en dehors de ces périodes. En soirée, les derniers départs varient, la plupart ayant lieu autour de 20h00, à l'exception de la ligne rouge et des lignes interurbaines, qui prolongent leur service jusqu'à 22h20. Le réseau d'autobus couvre un vaste territoire, mais offre une fréquence de passage et un service de soirée limités. Le boulevard du Séminaire Nord et la rue Pierre-Caisse sont les rues les plus empruntées par les différentes lignes d'autobus.

La carte 4 illustre le réseau de lignes d'autobus urbaines et interurbaines.

Le transport collectif régional est desservi par deux réseaux d'autobus : le réseau de Saint-Jean-sur-Richelieu et le réseau d'Exo. Le premier comprend la ligne d'autobus 96, qui offre trois niveaux de services différents (A, E et S) et qui relie Saint-Jean-sur-Richelieu à la station du REM (Brossard et Panama), et le deuxième comprend la ligne d'autobus 685, qui relie Saint-Jean-sur-Richelieu à la ville de Chambly.

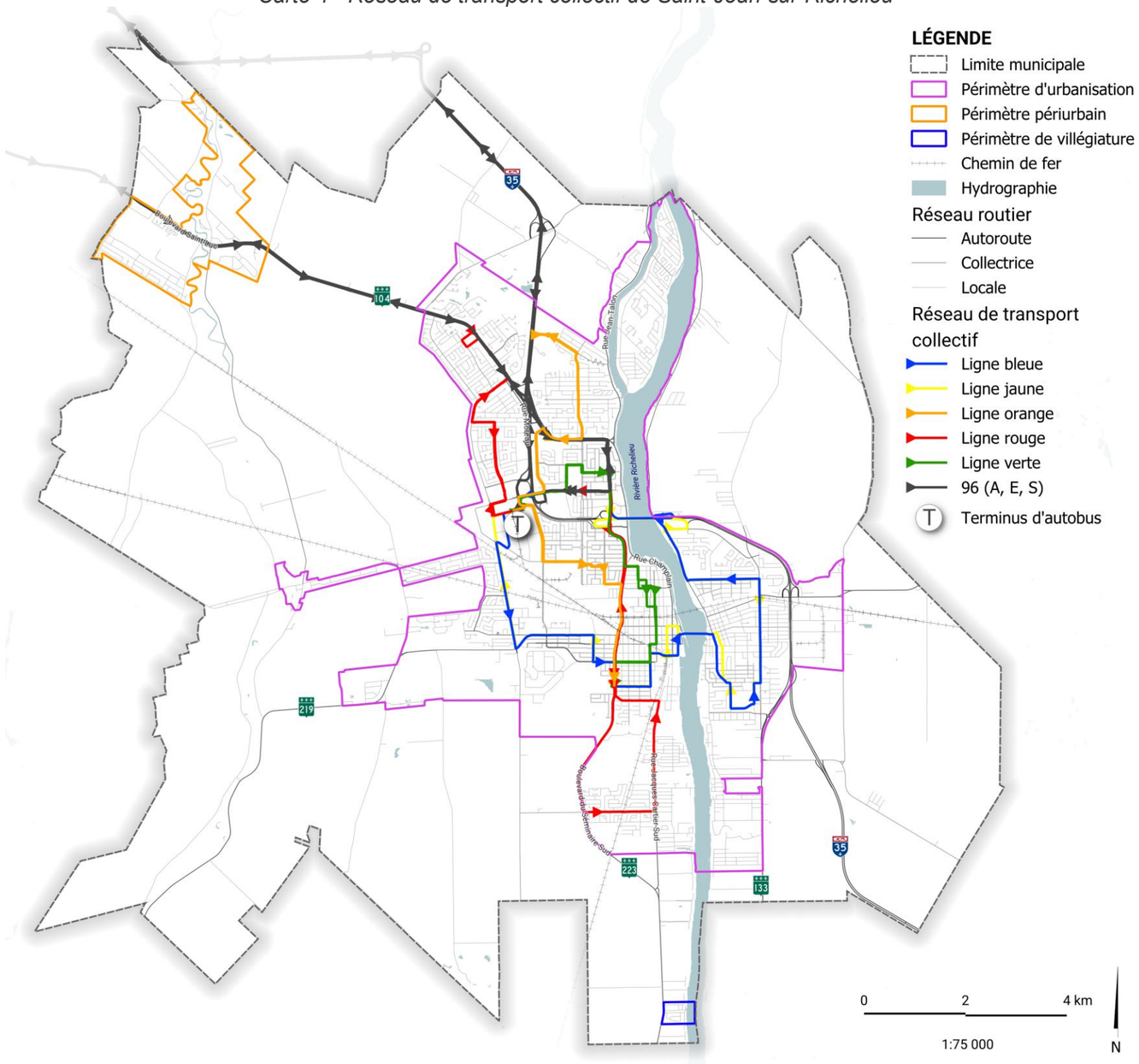
La pandémie et le changement des habitudes de travail ont eu un impact important sur l'utilisation du transport collectif. L'achalandage de la ligne 96 a connu une chute moyenne de 56% entre 2019 et 2025. L'achalandage des lignes locales est toutefois en hausse depuis 2021 et a même dépassé le niveau prépandémique.

Graphique 10 - Achalandage du réseau de transport en commun en 2024



Nombre total de passages en 2024 :	949 919
Mois avec le plus grand achalandage	Octobre – 97 798 passages
Variation de l'achalandage entre 2023 et 2024	+5,3% (Interurbain : -2% Urbain : +11%)

Carte 4 - Réseau de transport collectif de Saint-Jean-sur-Richelieu



3.3.4. Réseau cyclable

Malgré sa faible part modale pour le navettage, la pratique du vélo à Saint-Jean-sur-Richelieu demeure importante, surtout dans certains secteurs centraux. Le Plan directeur du réseau cyclable, initialement adopté en 2017, a fait l'objet d'une révision en 2023 pour mieux répondre aux besoins des usagers. Cette démarche s'inscrit dans la Stratégie de développement durable 2030 adoptée par la Ville, qui identifie la mobilité durable comme une priorité.

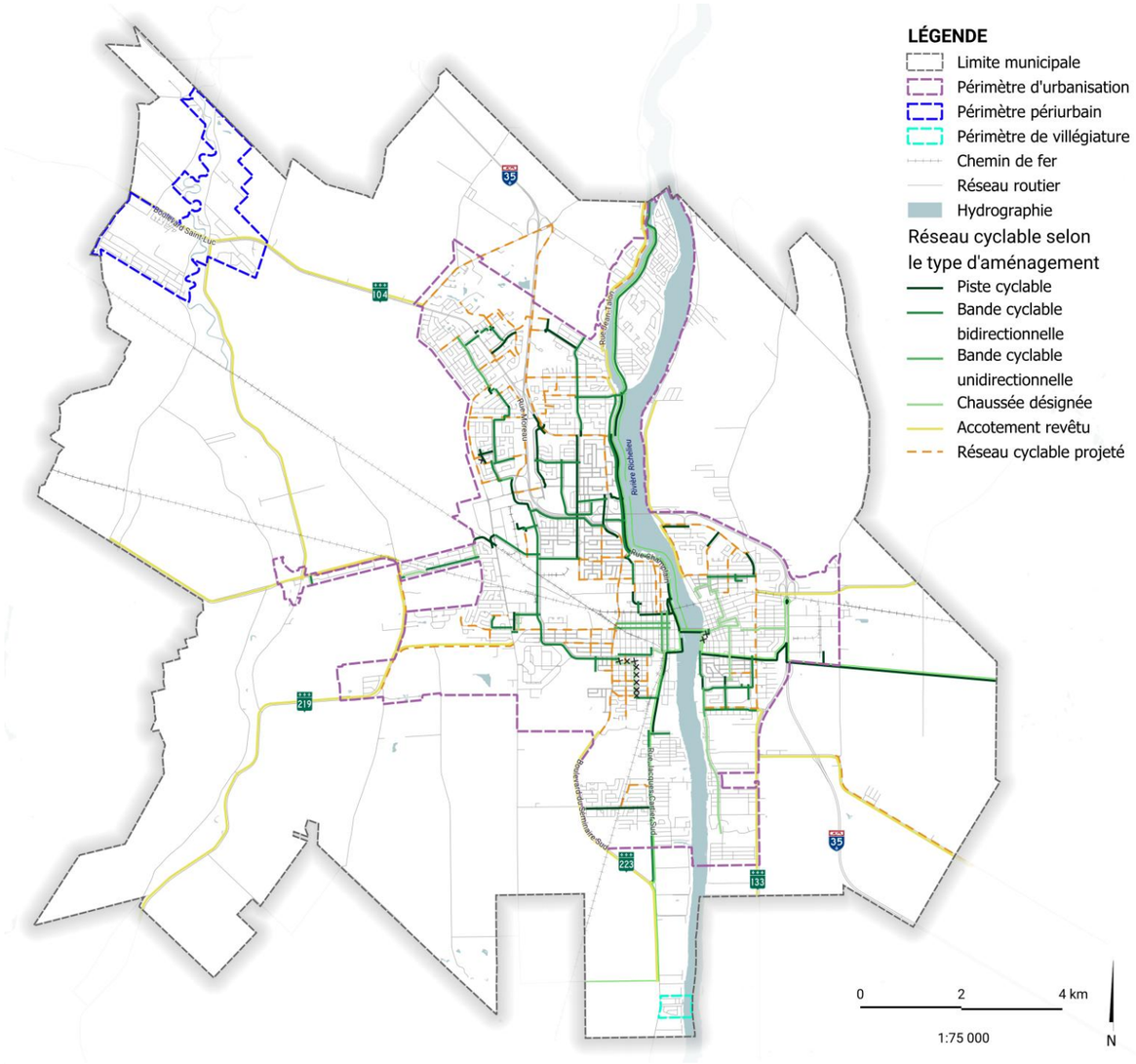
Le réseau cyclable existant s'étend sur près de 130 km. Les segments les plus appréciés incluent la Montérégiade, le tronçon le long du collège militaire sur la rue Jacques-Cartier et la piste cyclable longeant la rue Foch. Malgré ces points forts, des lacunes subsistent, notamment en termes de connectivité entre les secteurs, d'entretien des infrastructures et de sécurité. Les pistes cyclables, qui totalisent 30,7 km (24% du réseau), sont d'ailleurs les seuls segments dotés d'une séparation physique de la chaussée, les rendant véritablement sécuritaires.

Le plan directeur révisé a identifié l'ajout possible de 70 km au réseau actuel. Le déploiement de cet ajout porterait éventuellement le réseau à environ 200 km et permettrait une meilleure desserte des secteurs de moyenne et haute densité, des pôles commerciaux, industriels et institutionnels, ainsi que des espaces de loisirs. Une hiérarchisation du réseau est envisagée, incluant un réseau structurant reliant les grands générateurs de déplacements, un réseau secondaire pour les connexions intrasectorielles, et des améliorations pour les zones périphériques à faible densité. La carte 5 illustre le réseau cyclable existant et projeté, représenté selon l'aménagement cyclable.

Le renforcement de la sécurité du réseau constitue une priorité, avec l'ajout de balises pour délimiter les pistes, des aménagements hors chaussée et des mesures d'apaisement de la circulation. Ces actions visent à améliorer le sentiment de sécurité des cyclistes et à encourager davantage de citoyens à adopter le vélo comme mode de transport.

Le réseau cyclable de Saint-Jean-sur-Richelieu est un élément clé de la stratégie de mobilité durable de la Ville. En mettant l'accent sur l'expansion, la sécurité et la connectivité, la Ville répond aux besoins actuels tout en anticipant les défis futurs. L'objectif est de créer un réseau cyclable performant, inclusif et respectueux de l'environnement, renforçant ainsi la qualité de vie des citoyens et la transition vers des modes de déplacement durables.

Carte 5 - Réseau cyclable existant et projeté



LEXIQUE :

Piste cyclable :

- Voie cyclable réservée exclusivement à la circulation cycliste.
- Indépendante de toute voie de circulation ou séparée de celle-ci par une barrière physique.

Bande cyclable :

- Voie unidirectionnelle ou bidirectionnelle à l'usage exclusif des cyclistes.
- Délimitée par un marquage au sol ou un revêtement distinct.
- Généralement aménagée sur des routes où la vitesse affichée est inférieure ou égale à 50 km/h.

Chaussée désignée :

- Chaussée officiellement reconnue comme voie cyclable recommandée aux cyclistes.
- Partagée avec la circulation automobile.
- Signalisation simplifiée.
- Absence de corridor réservé aux cyclistes.

Accotement revêtu :

- Accotement sur lequel se prolonge le revêtement de la chaussée.
- Séparé de la chaussée par des marques au sol.
- Aménagé spécifiquement pour améliorer la sécurité des cyclistes.

3.3.5. Enjeux – Mobilité

Enjeux
Réseau routier supérieur contribuant à l’accessibilité de secteurs d’importance, mais agissant également comme barrière, morcelant le territoire et enclavant certains secteurs
Dépendance élevée à l'automobile et faible part modale des transports actifs et collectifs
Réseau cyclable discontinu, présentant des lacunes de sécurité et étant davantage récréatif qu’utilitaire
Manque de connexion entre le réseau de transport collectif et les réseaux cyclable et piétonnier
Absence de pôles intermodaux pour le transfert de mode de déplacement
Étalement de l’usage résidentiel et faible densité de logements, limitant l’efficacité et le potentiel du transport collectif et actif
Faible connectivité de différents secteurs générateurs de déplacements de la ville et trame viaire peu accueillante pour les déplacements en mobilité active
Capacité limitée de certains segments du réseau routier à soutenir la croissance démographique et la densification, occasionnant des répercussions sur des segments fonctionnels
Grande proportion de l’emprise publique dédiée à l’utilisation de l’automobile et emprises étroites dans certains secteurs urbanisés
Diminution de la fréquentation du réseau interurbain, mais augmentation de l’achalandage du réseau local
Accès en transport en commun limité aux pôles majeurs de services (santé, éducation, communautaire, institutions) et fréquence de passages non optimale
Pression croissante sur l’offre de transport adapté et nécessité d’améliorer son accessibilité, sa capacité et son intégration avec le réseau de transport collectif
Impacts du bruit et de la pollution atmosphérique du réseau routier sur la qualité des milieux de vie

3.4 PARCS ET ESPACES VERTS ET BLEUS

3.4.1. Réseau de parcs et espaces verts

La ville de Saint-Jean-sur-Richelieu dispose d'un réseau de parcs et d'espaces verts totalisant près de 150 sites répartis surtout dans ses secteurs urbanisés. Ces sites offrent une multitude d'installations pour la pratique d'activités sportives et de loisirs. Le réseau de parcs et espaces verts est divisé en sept catégories :

1° Parcs de quartier
2° Parcs de secteur
3° Jardins et espaces verts aménagés
4° Pôles sportifs
5° Places publiques
6° Parcs naturels
7° Boisés urbains

Cette catégorisation vise la diversification des activités récréatives sur le territoire et leur proximité pour l'ensemble des résidents de la ville. Elle vise également à optimiser l'utilisation de ces infrastructures.

La carte 6 illustre l'ensemble des parcs de la ville selon leur catégorie. Les parcs de quartier et de secteurs constituent les catégories les plus importantes, avec 76 parcs. Ces catégories englobent autant de grands espaces récréatifs comme le Centre-de-Plein-Air-Ronald-Beauregard, que des espaces de proximité de plus petite superficie, comme le parc Joseph-François Davignon. Ces parcs répondent ainsi à une variété de besoins et de clientèles.

Dans l'ensemble, le réseau de parcs est relativement bien réparti sur le territoire. Toutefois, certains secteurs résidentiels présentent un déficit de desserte en parcs de proximité ou en espaces verts accessibles à distance de marche. De plus, l'accessibilité à certains parcs est plus difficile en raison de la présence de barrières physiques importantes, notamment la rivière Richelieu, l'autoroute 35 et les infrastructures ferroviaires, qui limitent parfois les déplacements actifs entre les quartiers et les équipements récréatifs.

Le territoire comprend également plusieurs boisés urbains et parcs naturels qui jouent un rôle important dans la préservation de la biodiversité, la connectivité écologique et l'amélioration de la qualité des milieux de vie. Parmi ceux-ci, le parc naturel des Parulines constitue un espace naturel d'intérêt pour la protection des milieux naturels et la pratique d'activités de plein air.

Par ailleurs, une proportion importante des parcs municipaux présente une canopée limitée. Le renforcement de la canopée urbaine dans ces espaces représente ainsi une opportunité d'améliorer le confort des usagers, d'accroître la résilience aux changements climatiques et de bonifier la qualité des paysages urbains.

Enfin, la demande pour les activités de plein air de proximité est en croissance, ce qui accentue l'importance de maintenir et de développer un réseau de parcs accessible, connecté et adapté aux besoins actuels et futurs de la population.

3.4.2. Accès à la rivière Richelieu

La rivière Richelieu constitue un élément structurant du territoire johannais et un attrait majeur pour les activités récréotouristiques. Elle contribue à l'identité paysagère de la ville et à la qualité de vie de ses résidents.

La ville dispose de plusieurs accès publics à l'eau permettant la pratique d'activités nautiques. Bien qu'aucune plage surveillée ne soit aménagée sur le territoire, ces accès favorisent tout de même l'appropriation collective des rives.

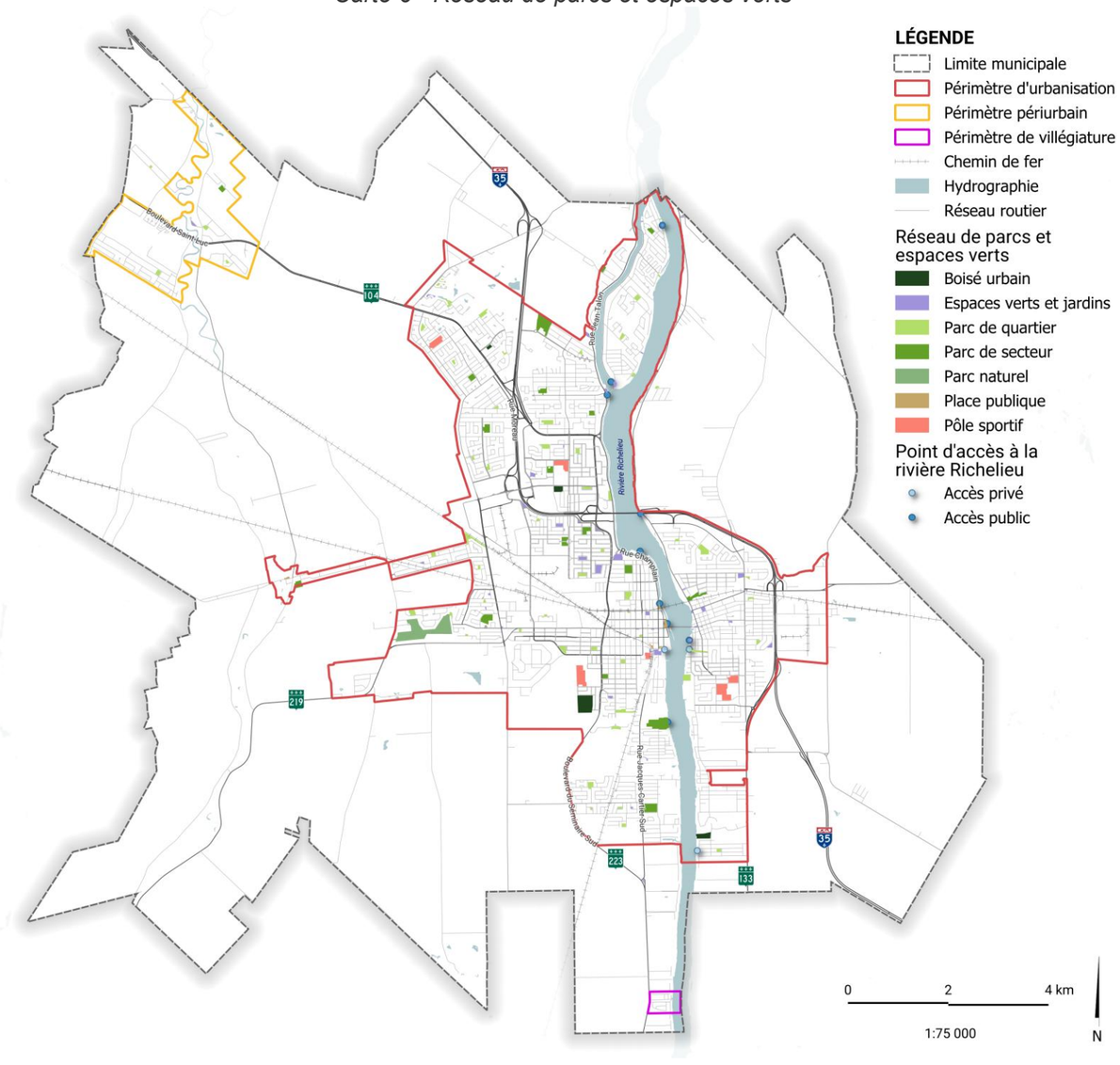
Plusieurs de ces accès présentent toutefois un potentiel de mise en valeur et d'amélioration, notamment en matière d'aménagement, d'accessibilité universelle, de signalisation et de connectivité avec les réseaux de mobilité active. Le développement de ces espaces représente une occasion de renforcer le lien entre la population et la rivière, tout en mettant en valeur les caractéristiques naturelles et paysagères du territoire.

Par ailleurs, les responsabilités de développement et de maintien de l'ensemble des accès publics à la rivière demeurent imprécises, ce qui limite les interventions de mise en valeur et d'amélioration

3.4.3. Enjeux - Parcs et espaces verts et bleus

Enjeux
Réseau de parcs diversifié et structurant, mais présence de secteurs sous-desservis en parcs de proximité et en espaces verts accessibles
Faible connectivité entre certains parcs, espaces verts, milieux naturels et quartiers résidentiels, limitant les déplacements actifs et l'utilisation du réseau
Canopée insuffisante dans plusieurs parcs et espaces verts, réduisant les bénéfices associés à la canopée urbaine
Décalage entre le développement de nouveaux secteurs résidentiels et l'aménagement des parcs, espaces verts et infrastructures récréatives nécessaires à la qualité des milieux de vie
Potentiel important de consolidation et de mise en valeur des boisés urbains, des parcs naturels et des espaces riverains
Accès publics à la rivière Richelieu à consolider et à mieux connecter au territoire urbanisé
Croissance de la demande pour les activités de plein air de proximité et pour des espaces naturels accessibles

Carte 6 - Réseau de parcs et espaces verts



3.5 ENVIRONNEMENT ET BIODIVERSITÉ

3.5.1. Protection et mise en valeur des ressources en eau

Saint-Jean-sur-Richelieu s'approvisionne en eau potable principalement à partir de la rivière Richelieu, via deux prises d'eau situées dans les secteurs Saint-Jean et Iberville. Bien que la disponibilité de la ressource ne soit pas une menace immédiate, la qualité de l'eau est un enjeu important. Les analyses de vulnérabilité des prises d'eau ont révélé des risques élevés associés aux matières fertilisantes et à la turbidité, particulièrement en période de crues ou de précipitations intenses, dont la fréquence et l'intensité pourraient augmenter avec les changements climatiques.

Au-delà de leur rôle dans l'approvisionnement en eau, les cours d'eau et leurs bandes riveraines fournissent plusieurs services écosystémiques. Les bandes riveraines végétalisées agissent comme des filtres naturels en captant les sédiments et certains polluants, en limitant l'érosion des berges et en contribuant au maintien de la qualité de l'eau. Elles constituent également des habitats essentiels à la biodiversité. De plus, l'élargissement des bandes riveraines favorise la connectivité écologique en facilitant les déplacements des espèces entre différents habitats. La portion nord de la rivière L'Acadie représente un bel exemple de l'importance de ces corridors riverains pour renforcer la connectivité entre les écosystèmes et soutenir la biodiversité.

Les cours d'eau jouent aussi un rôle important dans la régulation des eaux et la réduction des risques d'inondation. Comme les cours d'eau sont des milieux dynamiques, leur permettre de préserver ou de retrouver un espace de mobilité favorise l'expansion naturelle des eaux lors des crues et réduit la pression exercée sur les secteurs urbanisés. Des efforts supplémentaires seront donc nécessaires pour renaturaliser les berges et donner un espace de mobilité aux différents cours d'eau, dans le but de renforcer la résilience du territoire face aux événements climatiques extrêmes, tout en améliorant la qualité de l'eau.

3.5.2. Milieux naturels à protéger

Les milieux naturels jouent un rôle essentiel dans le maintien de la biodiversité et le fonctionnement écologique du territoire. Au-delà de la valeur écologique, ils fournissent de nombreux services écosystémiques qui contribuent directement à la sécurité, à la qualité de vie et à la résilience du territoire. La ville abrite une diversité de milieux humides, principalement des marécages.

Ces écosystèmes, majoritairement situés en zone agricole, offrent des habitats essentiels à de nombreuses espèces animales et végétales, dont certaines à statut particulier. Ils assurent également plusieurs services écosystémiques, notamment la rétention des eaux de ruissellement, la filtration de l'eau, la recharge des nappes phréatiques et la réduction des risques d'inondation.

Les boisés offrent des habitats à de nombreuses espèces animales et végétales et contribuent à la création de corridors écologiques qui facilitent le déplacement des espèces. Ces milieux naturels jouent également un rôle essentiel dans la régulation du climat, la gestion des eaux pluviales, la séquestration du carbone, la prévention de l'érosion des sols et offrent des espaces propices aux activités récréatives et au contact avec la nature. Leur préservation contribue donc à la biodiversité, à la résilience du territoire et au bien-être de la population.

Au fil du temps, les boisés de la ville ont été soumis à de nombreuses pressions, notamment en raison de l'urbanisation, de la fragmentation et des espèces exotiques envahissantes. Ces pressions ont transformé le paysage et continuent d'affecter la capacité des boisés à offrir des services écosystémiques. La ville détient une superficie boisée, incluant des milieux humides, représentant 1 805 hectares. De ces 1 805 hectares, seulement 440 hectares (24%) se retrouvent dans le périmètre d'urbanisation et périurbain, dont 368 hectares sont considérés comme des boisés d'intérêt.

Par ailleurs, les inventaires réalisés entre 2017 et 2019 ont permis de documenter l'état des bandes riveraines dans certains secteurs de la zone agricole. Selon les résultats, environ 38% des bandes riveraines inventoriées présentaient une couverture végétale. Ce constant met en évidence l'importance de poursuivre les efforts de préservation et de restauration des bandes riveraines, notamment en raison des nombreux services qu'elles procurent.

Les sols argileux de la région, combinés à une faible conformité des bandes riveraines, augmentent le risque de glissements de terrain, surtout lors de fortes pluies ou de fonte des neiges. Bien qu'aucune zone potentiellement exposée aux glissements de terrain (ZPEGT) ne soit actuellement identifiée sur le territoire de la ville, les changements climatiques pourraient augmenter ce risque à l'avenir.

Au Québec, les zones inondables font l'objet de mesures de protection encadrées par une règlementation provinciale. Le cadre réglementaire pour la gestion des milieux hydriques et des ouvrages de protection contre les inondations modifie l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement dans les milieux hydriques. Il met notamment en place un régime d'autorisation municipale.

Ainsi, toute personne souhaitant réaliser certains travaux en zone inondable, en rive ou en bordure de littoral doit obtenir une

autorisation municipale ou, dans certains cas, ministérielle.

Ce régime limite ainsi les interventions possibles dans ces milieux afin de les protéger et de minimiser les risques et les impacts environnementaux des travaux.

Environ 22% des milieux humides et 6% des boisés johannais se retrouvent en zone inondable de la rivière Richelieu, ce qui leur confère une certaine protection en raison du cadre légal régissant les activités dans ces milieux.

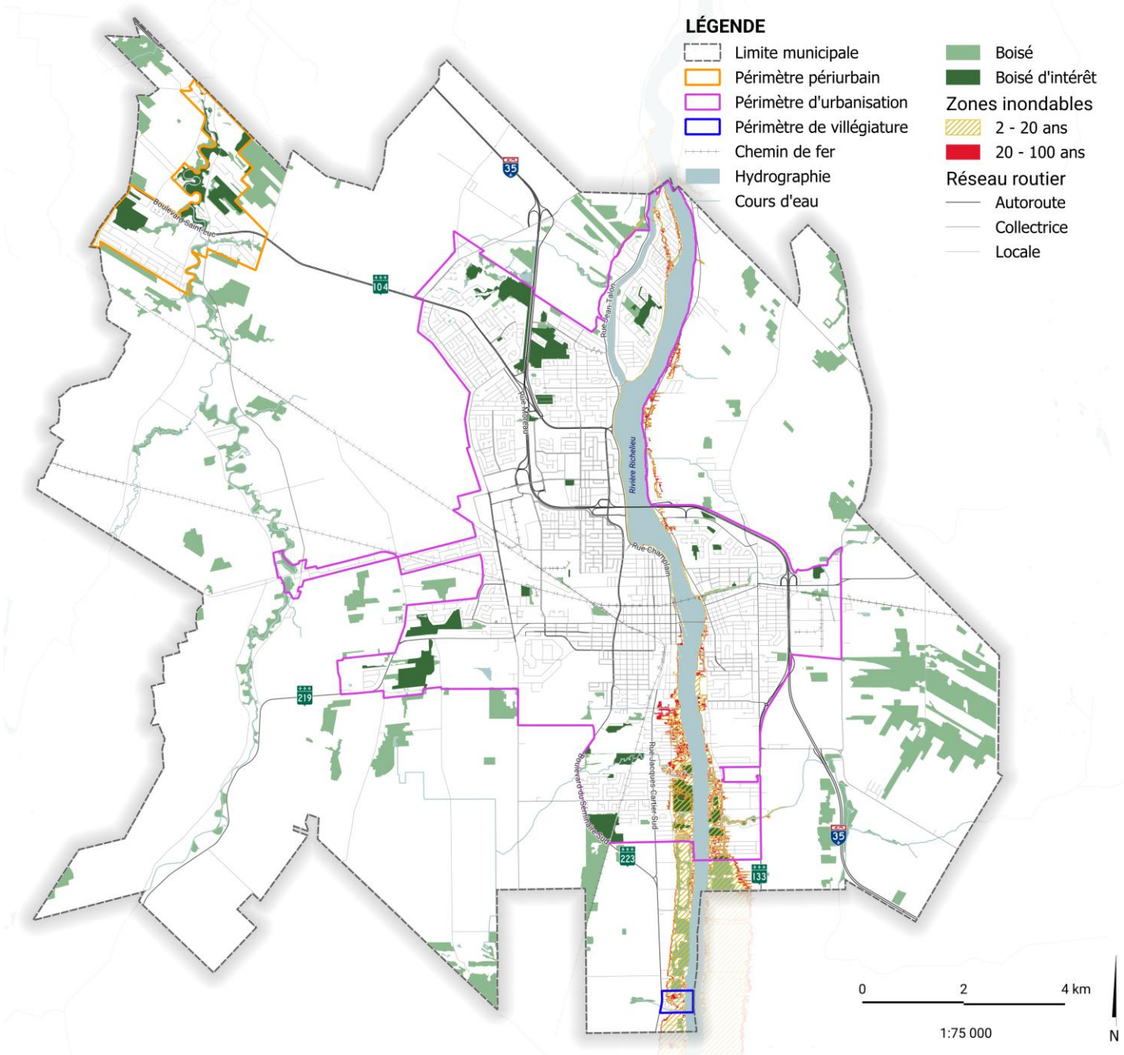
Les carte 7 et carte 8 illustrent les milieux humides, les boisés ainsi que les zones inondables identifiées sur le territoire.

MILIEUX HUMIDES ET BOISÉS À SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU (1 893 ha)

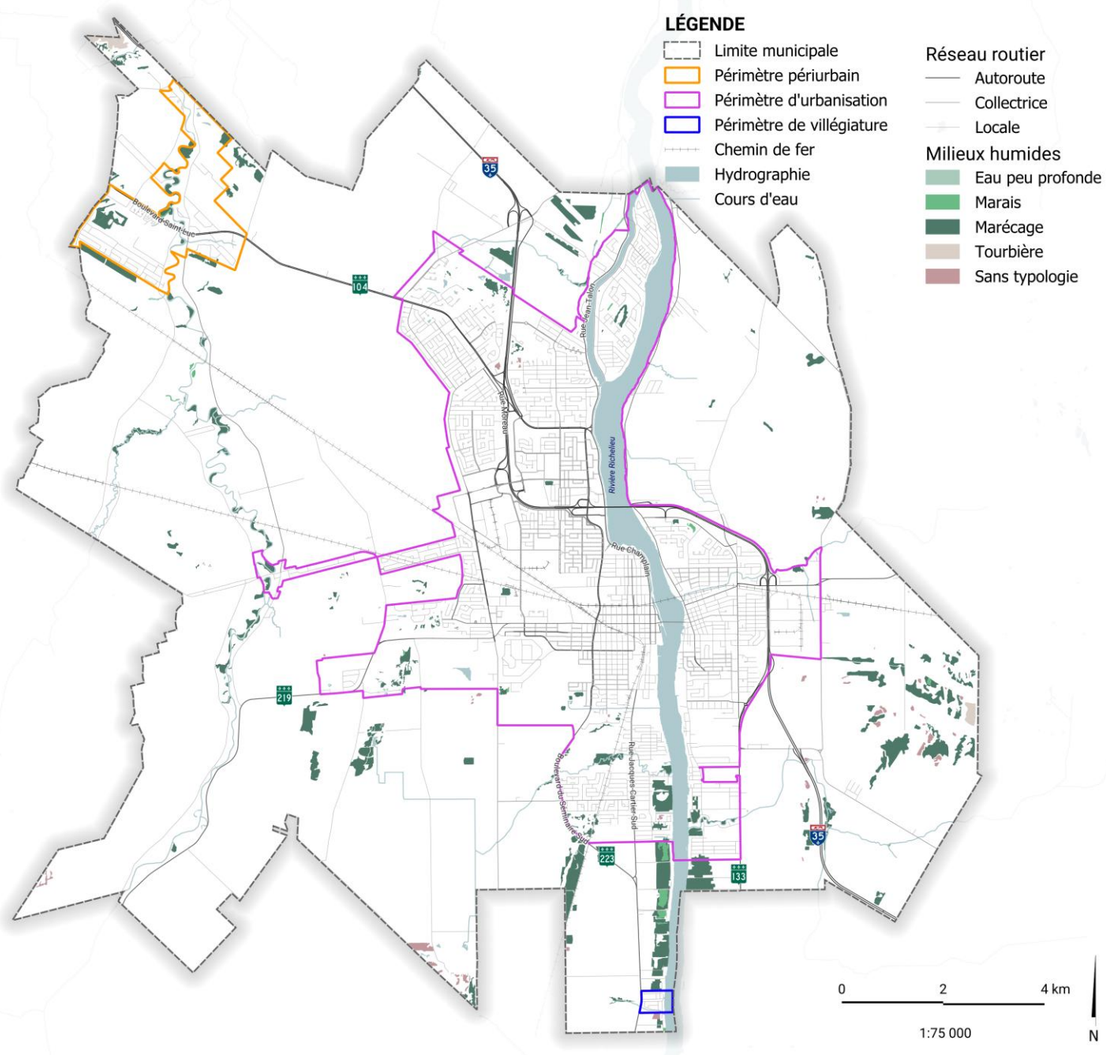
Eau peu profonde	Marais	Marécage	Tourbière	Sans typologie	Boisés - Boisés d'intérêt
16 ha	30 ha	571 ha	19 ha	33 ha	1 435 ha - 368 ha

PROJET

Carte 7 - Boisés et zones inondables



Carte 8 - Milieux humides



3.5.3. Canopée

La canopée est un élément clé pour atténuer les effets des changements climatiques, notamment en réduisant les îlots de chaleur urbains (ICU) et en améliorant la qualité de l'air.

Les données cartographiques de la Ville permettent de calculer que l'indice de canopée de Saint-Jean-sur-Richelieu est d'environ 12%, ce qui signifie que la superficie ombragée par les arbres couvre environ 27 km² du territoire terrestre de la ville. L'indice de canopée du périmètre d'urbanisation (indice de canopée urbain) s'élève quant à lui à 16,4%. Cette différence s'explique surtout par la grande présence de terres agricoles autour du périmètre d'urbanisation. Cet indice est calculé en tenant compte de tous les arbres, tant sur le domaine public que privé. par ailleurs, la canopée est inégalement répartie. Les zones résidentielles ont un indice de canopée plus élevé (18,2%) tandis que les zones commerciales (16,9%), industrielles (5,5%) et publiques (16,2%) ont des indices plus faibles. Cela reflète une inégalité dans la répartition des arbres et des espaces verts. Selon l'approche de foresterie urbaine nommée la règle du 3-30-300 chaque personne devrait voir 3 arbres de taille décente à proximité de son domicile, demeurer dans un milieu ayant un minimum de 30% de canopée et être située à moins de 300 mètres d'un espace vert ou d'un parc.

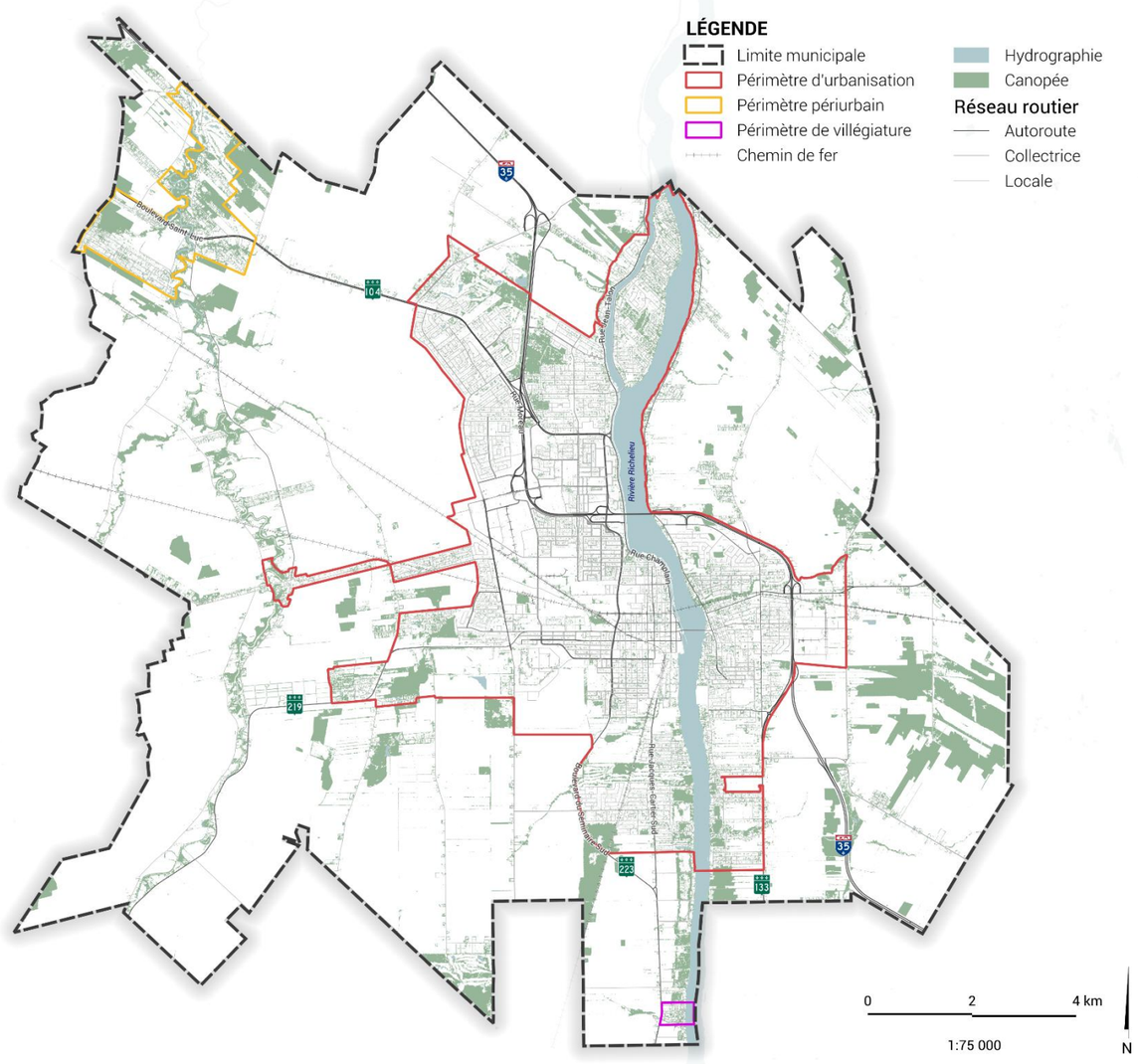
La carte 9 illustre la canopée présente sur le territoire de Saint-Jean-sur-Richelieu

3.5.4. Phénomène d'îlot de chaleur urbain

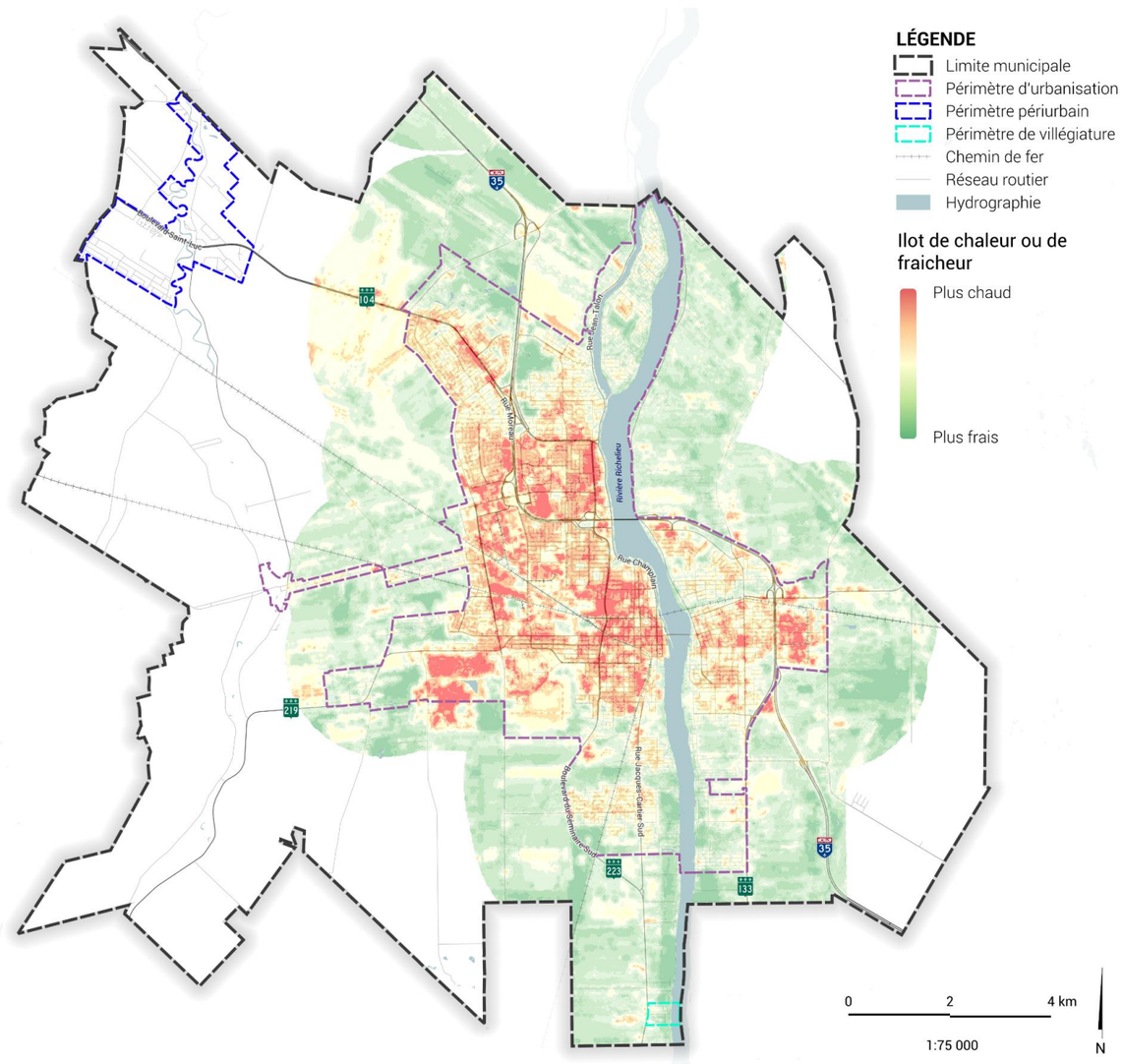
Saint-Jean-sur-Richelieu est confrontée à des défis liés à l'imperméabilisation des sols et aux îlots de chaleur urbains (ICU). Un îlot de chaleur urbain est une zone où la température est significativement plus élevée que dans les milieux naturels en raison du manque de végétation. L'imperméabilisation des sols réduit la capacité d'infiltration de l'eau de pluie, ce qui entraîne une augmentation du ruissellement et une saturation des réseaux d'égouts. Cela provoque des surverses d'eaux polluées dans les cours d'eau, notamment la rivière Richelieu. Les projections climatiques (illustrées au graphique 12) indiquent par ailleurs une augmentation des vagues de chaleur, ce qui aggravera les problèmes liés aux ICU. Les scénarios prévoyant des émissions modérées et élevées prévoient respectivement une hausse de la température annuelle moyenne de 3,1 et 4,4° Celsius d'ici 2100 pour Saint-Jean-sur-Richelieu. Les secteurs centraux, notamment le Vieux-Saint-Jean et Iberville, sont identifiés comme les zones les plus exposées aux ICU. Ces secteurs présentent une forte concentration de surfaces imperméables (routes, bâtiments) et une faible couverture végétale, ce qui amplifie les températures locales. La carte 10 illustre les endroits les plus touchés par les ICU.

PROJET

Carte 9-Canopée



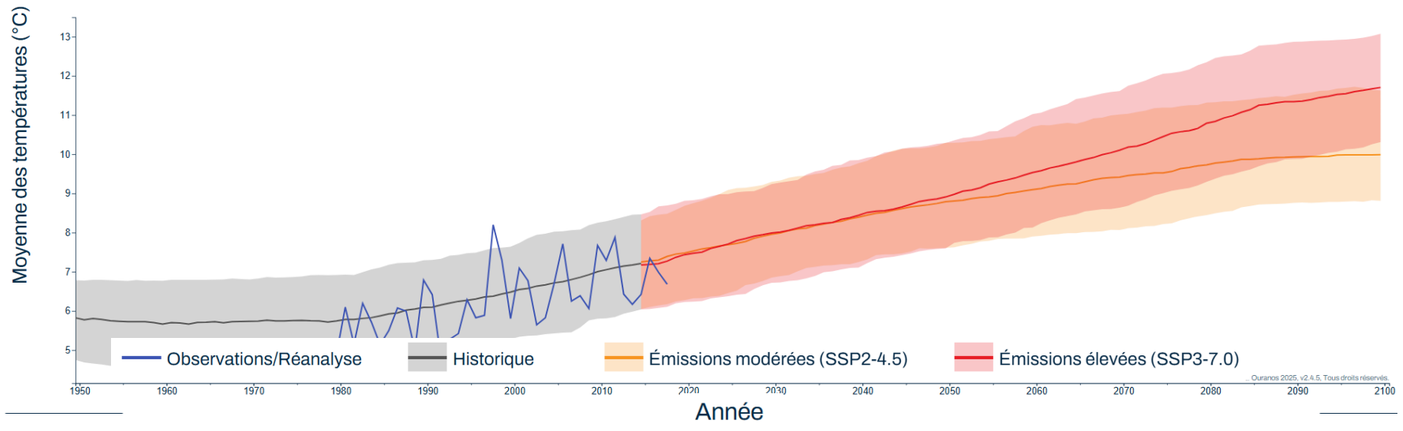
Carte 10 - Ilot de chaleur ou de fraicheur



3.5.5. Enjeux –Environnement et biodiversité

Enjeux
Bandes riveraines en grande partie artificialisées, limitant leur rôle de filtration, de stabilisation des berges et de protection de la biodiversité
Vulnérabilité de la qualité de l'eau de la rivière Richelieu, notamment en raison des matières fertilisantes, des sédiments et de la turbidité lors des crues et des fortes précipitations
Grande présence d'îlots de chaleur urbains et faible canopée, particulièrement dans les secteurs centraux, industriels et commerciaux
Pression de l'urbanisation sur les milieux naturels et nécessité de renforcer la protection des milieux humides, hydriques, boisés et habitats d'intérêt
Très fort déficit d'espaces naturels dans les secteurs urbanisés
Fragmentation des milieux naturels et faible connectivité écologique entre les habitats
Réelle équité à assurer entre les sphères environnementales, sociales et économiques dans les choix d'aménagement

Graphique 11 - Courbe d'évolution de l'historique et des projections des températures moyennes entre 2014 et 2100 pour la région de la Montérégie selon les scénarios d'émissions modérées et élevées



Données produites et publiées sur Portraits climatiques, le portail du Consortium Ouranos sur la climatologie régionale et l'adaptation aux changements climatiques
Source des données de référence : Environnement et Changement climatique Canada et Ouranos

3.6 ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

3.6.1. Principaux secteurs d'emplois

L'activité économique de Saint-Jean-sur-Richelieu est répartie dans de nombreux secteurs d'emplois.

Selon Statistique Canada, celles qui comptent le plus d'emplois au sein de la population active de la Ville sont les soins de santé et d'assistance sociale, le commerce de détail, la fabrication et la construction.

3.6.2. Artères et pôles commerciaux

Le réseau commercial de Saint-Jean-sur-Richelieu constitue une composante structurante du territoire et contribue directement à son dynamisme économique, à l'animation des milieux de vie et à la qualité de vie de la population. Il repose sur une diversité de commerces et de services répondant à des besoins allant de la proximité quotidienne à la consommation spécialisée.

Les activités commerciales se concentrent principalement le long de certaines artères structurantes et au sein de pôles commerciaux, qui jouent des rôles complémentaires dans l'organisation du territoire. Ces milieux se distinguent par leur attractivité, leur composition commerciale, leur accessibilité et leur relation avec les quartiers environnants.

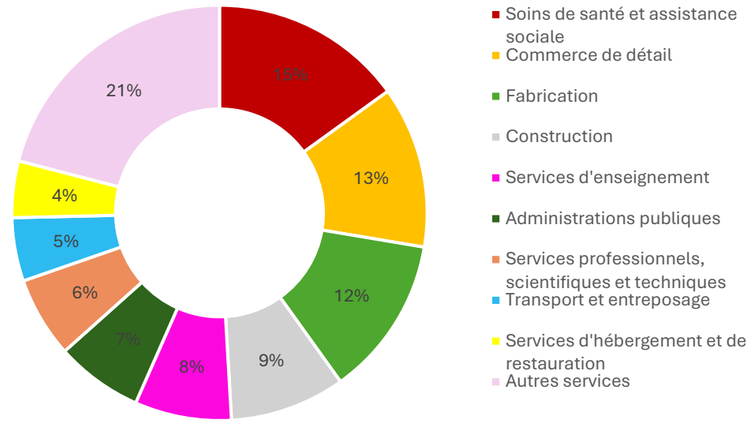
L'offre commerciale de Saint-Jean-sur-Richelieu est relativement diversifiée et se déploie à l'échelle de l'ensemble du territoire. La Ville compte environ 820 commerces et services à la personne, regroupant une diversité d'activités destinées tant à la consommation courante qu'aux besoins spécialisés de la population. Cette offre se répartit notamment entre les commerces de biens durables et semi-durables (47%), les commerces de biens courants (30%), les commerces de restauration (12%) et les services à la personne (11%).

Comparativement au profil marchand moyen observé dans les villes québécoises de taille comparable, Saint-Jean-sur-Richelieu présente une structure commerciale globalement diversifiée, mais qui se distingue par une proportion relativement élevée de commerces de biens durables et semi-durables. Cette caractéristique peut s'expliquer par le rôle de pôle régional que joue la ville auprès des municipalités environnantes et par la présence d'une offre destinée à des achats plus spécialisés ou moins fréquents. À l'inverse, la part des commerces de biens courants, de la restauration et des services à la personne apparaît plus limitée que dans les milieux urbains où l'offre commerciale est davantage concentrée dans les secteurs centraux et intégrée aux quartiers résidentiels. Cette comparaison montre néanmoins que le profil de Saint-Jean-sur-Richelieu repose davantage sur une fonction de desserte régionale et sur les achats spécialisés que sur une offre principalement orientée vers les besoins quotidiens de proximité.

La distinction entre artères et pôles commerciaux permet de mieux comprendre la structure commerciale de la ville. Les artères correspondent principalement à des corridors où les activités commerciales se développent en lien avec un axe de déplacement structurant et desservent une clientèle principalement locale. Les pôles regroupent quant à eux une concentration plus importante de commerces et de services et exercent une attractivité pouvant dépasser le bassin de population immédiat, jusqu'à l'échelle municipale ou régionale.

Cette organisation doit toutefois être considérée dans une perspective d'ensemble. Une dispersion excessive des activités commerciales peut fragiliser certains secteurs, alors qu'une concentration stratégique favorise leur complémentarité, leur visibilité et leur vitalité. De plus, le maintien d'une offre commerciale diversifiée et accessible favorise l'achat local et réduit certains déplacements quotidiens. La planification

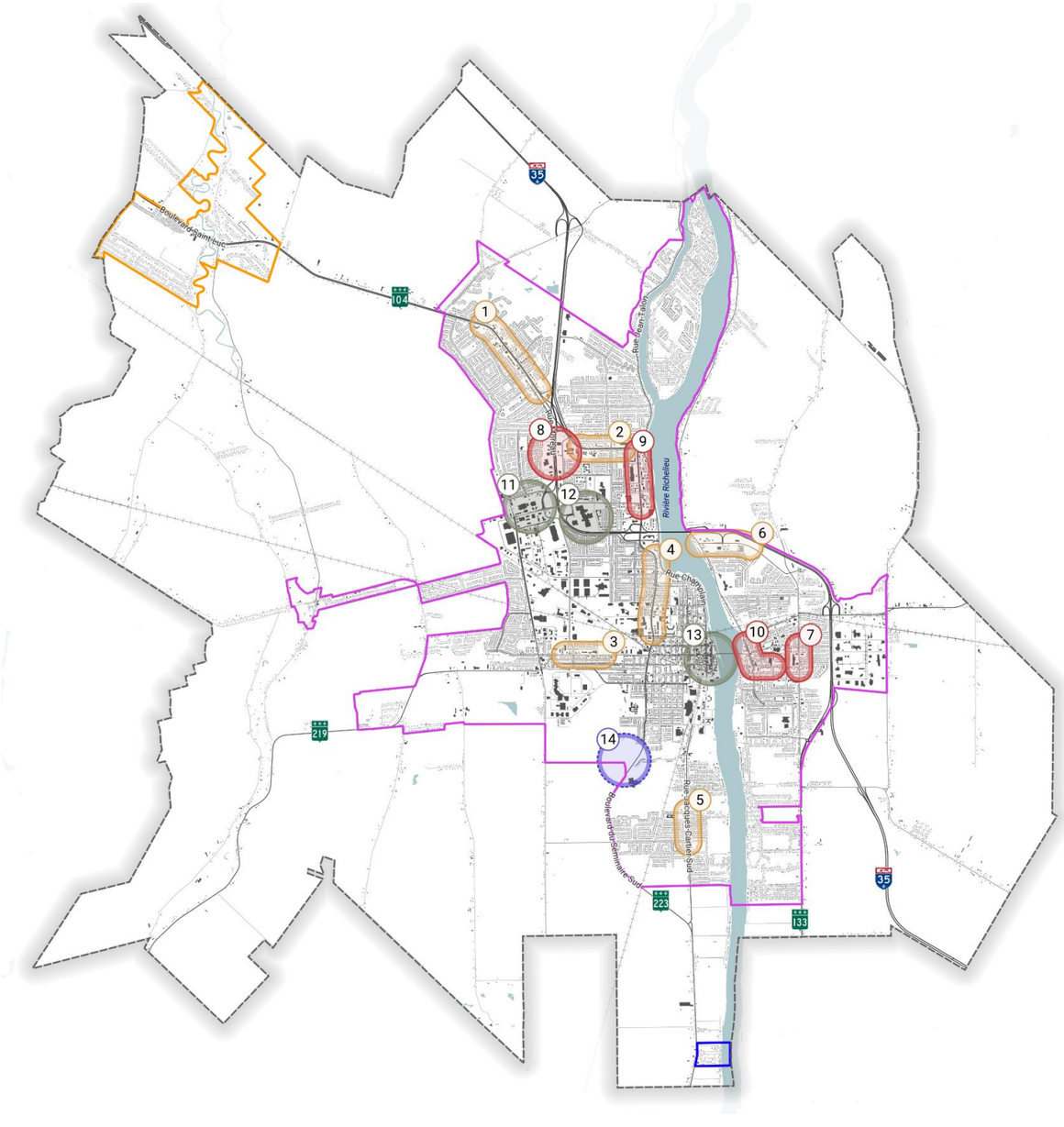
Graphique 12 - Principaux secteurs d'emplois selon le nombre d'emplois à Saint-Jean-sur-Richelieu en 2021 (en %)



commerciale doit ainsi être intégrée à celle de la mobilité et du développement résidentiel afin de consolider les milieux commerciaux existants et de favoriser des milieux de vie complets, dynamiques et accessibles.

La carte 11 illustre la structure commerciale de Saint-Jean-sur-Richelieu ainsi que les principales artères et les principaux pôles commerciaux identifiés sur le territoire.

Carte 11 - Artères et pôles commerciaux



LÉGENDE

- Limite municipale
- Chemin de fer
- Périmètre périurbain
- Périmètre d'urbanisation
- Périmètre de villégiature
- Bâtiment
- Hydrographie

Réseau routier

- Autoroute
- Collectrice
- Locale
- Artère commerciale
- Pôle commercial local
- Pôle commercial régional
- Pôle commercial projeté

1- Boulevard Saint-Luc Ouest
2- Boulevard Saint-Luc Est
3- Rue Saint-Jacques
4- Boulevard Séminaire Sud
5- Rue Jacques-Cartier Sud
6- Avenue Conrad-Gosselin

7- Boulevard d'Iberville
8- Pôle Douglas-Moreau
9- Boulevard Séminaire Nord
10- 1re rue et 2e ave Iberville

11- Pôle Omer-Marcil
12- Pôle du Carrefour Richelieu
13- Pôle du Vieux-Saint-Jean

14- Saint-Eugène

0 2 4 km

1:75 000

N

3.6.2.1. Artères commerciales

Saint-Jean-sur-Richelieu compte six (6) principales artères commerciales :

1° Boulevard Saint-Luc Ouest
2° Boulevard Saint-Luc Est
3° Rue Saint-Jacques
4° Boulevard du Séminaire Sud
5° Rue Jacques-Cartier Sud
6° Avenue Conrad-Gosselin

Ces artères correspondent à des axes routiers qui jouent un rôle structurant dans la mobilité et la desserte des différents secteurs de la ville. Leur positionnement sur des corridors fortement fréquentés leur confère une importante visibilité et une bonne accessibilité automobile, ce qui a historiquement orienté leur développement vers une forme urbaine principalement adaptée aux déplacements motorisés.

Le cadre bâti qui caractérise plusieurs de ces corridors est généralement peu compact. Cette configuration contribue à créer un environnement minéralisé, avec un faible encadrement bâti et végétal de la voie publique. Dans certains secteurs, cette forme urbaine présente un caractère davantage routier qu'urbain et contraste fortement avec les quartiers résidentiels adjacents.

Les artères commerciales jouent néanmoins un rôle important dans l'offre de commerces et de services de la ville. Elles regroupent une diversité d'établissements et constituent des destinations importantes pour les résidents. Leur positionnement sur des axes structurants offre également une occasion de mieux intégrer les différentes formes de mobilité et de soutenir une densification appropriée à proximité des services.

L'évolution de certaines artères commerciales vers des milieux davantage mixtes, notamment par l'ajout de logements, de bureaux ou d'autres usages compatibles, représente donc une occasion de transformer progressivement leur vocation.

3.6.2.2. Pôles commerciaux

Les pôles commerciaux constituent les principales concentrations d'activités commerciales du territoire. Ils se distinguent des artères commerciales par la concentration et la diversité des établissements qu'ils regroupent, ainsi que par leur capacité d'attraction.

Saint-Jean-sur-Richelieu compte huit pôles commerciaux, répartis en deux grandes catégories selon leur niveau d'attractivité.

Pôles commerciaux locaux :	→ Pôle boulevard d'Iberville → Pôle Moreau-Douglas → Pôle commercial St-Eugène (projeté) → Pôle boulevard du Séminaire Nord → Pôle 1re Rue et 2e Avenue
Pôles commerciaux régionaux :	→ Pôle Omer-Marcil → Pôle du Carrefour Richelieu → Pôle du Vieux-Saint-Jean

Les pôles locaux répondent principalement aux besoins des populations des secteurs environnants et offrent une combinaison de commerces et de services de proximité ou de destination. Les pôles régionaux exercent, pour leur part, une influence qui dépasse les limites des quartiers et attirent une clientèle provenant de l'ensemble de la ville et, dans certains cas, des municipalités voisines.

Bien qu'ils soient regroupés sous une même appellation, ces pôles présentent des caractéristiques très différentes. Leur planification doit donc tenir compte de leur vocation, de leur niveau d'attractivité, de leur environnement urbain et des possibilités de transformation propres à chacun.

Pôle Moreau-Douglas

Le pôle Moreau-Douglas est implanté de part et d'autre de l'autoroute de la Vallée-des-Forts (autoroute 35), aux abords des rues Douglas et Moreau. Il se caractérise notamment par la présence importante de concessionnaires automobiles, de commerces de vente au détail de grande superficie et de restaurants.

Sa localisation à proximité de l'autoroute lui confère une excellente accessibilité automobile et une forte visibilité. Cette configuration s'accompagne toutefois de vastes superficies minéralisées consacrées au stationnement et aux aires de circulation. Le secteur est ainsi particulièrement exposé aux effets d'îlot de chaleur et présente un potentiel important d'amélioration de son aménagement paysager. La proximité de l'autoroute entraîne également des contraintes liées au bruit routier.

Pôle Omer-Marcil

Le pôle Omer-Marcil présente plusieurs caractéristiques similaires au pôle Moreau-Douglas. Il est situé à proximité de l'autoroute de la Vallée-des-Forts, aux abords de la rue Pierre-Caisse (route 219), et accueille principalement des commerces de vente au détail de grande superficie.

Son implantation repose largement sur l'accessibilité automobile et sur la présence de vastes espaces de stationnement. Sa localisation stratégique à proximité d'un axe routier majeur lui confère néanmoins un potentiel important de consolidation et d'amélioration de son interface avec le réseau urbain.

Contrairement à certains secteurs directement exposés à l'autoroute, une partie du pôle se situe à l'extérieur du principal corridor de contraintes associé au bruit routier, ce qui peut offrir davantage de possibilités dans l'évolution de ses usages et de son cadre bâti.

Pôle du Carrefour Richelieu

Le Carrefour Richelieu constitue un pôle commercial d'envergure régionale implanté entre l'autoroute de la Vallée-des-Forts et la rue Pierre-Caisse. Sa localisation lui procure une forte accessibilité automobile et contribue à son rôle de destination commerciale à l'échelle de la région.

Le secteur est principalement caractérisé par des commerces de grande superficie et de vastes aires de stationnement. Cette configuration permet de répondre efficacement aux besoins d'une clientèle

automobile, mais limite la convivialité du site pour les déplacements actifs et son intégration au tissu urbain environnant.

La superficie importante du site et son positionnement stratégique représentent toutefois une occasion de réfléchir à son évolution à long terme.

Pôle du Vieux-Saint-Jean

Le pôle du Vieux-Saint-Jean correspond au principal centre-ville de Saint-Jean-sur-Richelieu. Contrairement aux autres pôles commerciaux régionaux, son attractivité repose moins sur la concentration de grandes surfaces commerciales que sur la qualité et la singularité de son milieu urbain, la diversité de son offre commerciale et de services, son patrimoine historique, ainsi que son caractère distinctif.

Le secteur se caractérise par un cadre bâti compact, une trame viaire orthogonale et un patrimoine architectural et historique important. Il regroupe une diversité de commerces et de services, avec une présence marquée des restaurants, bars, commerces spécialisés, services professionnels et activités de divertissement. Cette concentration d'activités contribue à son rôle de destination commerciale, culturelle et touristique à l'échelle de la ville et de la région.

La présence de la rivière Richelieu constitue également un élément structurant du pôle. Les espaces publics qui la bordent offrent des lieux de rassemblement et des points de vue contribuant fortement à l'identité et à l'attractivité du secteur. Le Vieux-Saint-Jean accueille par ailleurs de nombreuses activités culturelles, touristiques et événementielles qui participent à son animation et à son rayonnement.

Malgré ces nombreux atouts, le Vieux-Saint-Jean présente actuellement des signes de fragilité commerciale importants. Le secteur compte environ 50 locaux vacants, représentant près de 27% des locaux commerciaux et environ 150 000 pi² de superficie commerciale inutilisée. La vacance est particulièrement préoccupante au rez-de-chaussée, où l'on dénombre environ 41 locaux vacants, soit des espaces directement perceptibles depuis la rue et ayant une incidence importante sur l'animation des rues commerciales, l'expérience des visiteurs et l'image du centre-ville.

La fragilité actuelle du Vieux-Saint-Jean ne remet toutefois pas en question son rôle stratégique. Au contraire, ses caractéristiques urbaines, patrimoniales et commerciales constituent des actifs importants sur lesquels la Ville peut s'appuyer pour soutenir sa relance. Son cadre bâti compact et son réseau de rues à échelle humaine offrent notamment des conditions favorables à la marche, à l'animation urbaine et à l'implantation d'une diversité d'activités commerciales et de services.

.

3.6.3. Positionnement des centres commerciaux

L'évolution des habitudes de consommation, du commerce de détail et des formes urbaines soulève également des enjeux particuliers pour les centres commerciaux de Saint-Jean-sur-Richelieu. Ces ensembles immobiliers, historiquement conçus autour de la concentration des commerces et de l'accessibilité automobile, sont aujourd'hui confrontés à l'évolution des pratiques commerciales, à la croissance du commerce en ligne et à la transformation des attentes des consommateurs.

En 2022, la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu a mandaté la firme BC2 afin d'évaluer le positionnement et les possibilités de redéveloppement de deux de ses principaux centres commerciaux, soit le Carrefour Richelieu et le Carrefour Laplante.

L'analyse réalisée met en évidence des réalités différentes pour chacun de ces deux secteurs.

Le Carrefour Laplante présente une situation favorable, notamment en raison d'un taux d'occupation élevé et d'une bonne performance commerciale. Malgré cette situation, l'étude recommande certaines interventions permettant d'optimiser son potentiel immobilier et commercial. Parmi celles-ci figure notamment la transformation de sa configuration afin de permettre aux commerces de bénéficier de portes d'accès directement sur l'extérieur. Le retrait du mail intérieur pourrait ainsi permettre de rationaliser les superficies communes et d'optimiser celles destinées aux activités commerciales.

Le Carrefour Richelieu présente quant à lui un potentiel de transformation plus important. Son implantation, sa superficie et sa localisation stratégique en font un secteur susceptible d'évoluer vers une forme urbaine plus diversifiée et davantage intégrée au territoire.

Les tendances observées dans le redéveloppement des centres commerciaux montrent une transition progressive de modèles exclusivement commerciaux vers des milieux de vie mixtes, intégrant différentes fonctions complémentaires. L'ajout de logements, de bureaux, de services, d'équipements collectifs et d'espaces publics peut notamment contribuer à augmenter la fréquentation des lieux, à diversifier les clientèles et à réduire la dépendance à une fréquentation exclusivement liée aux achats.

Cette transformation doit toutefois être réalisée de manière à préserver la fonction commerciale du secteur. L'objectif n'est pas simplement d'ajouter des usages, mais de créer une complémentarité entre les fonctions permettant de soutenir la vitalité économique du site tout au long de la journée et de l'année.

La requalification de ces grands ensembles constitue également une occasion d'améliorer leur performance environnementale et leur intégration urbaine. La réduction et l'optimisation des superficies de stationnement, l'augmentation de la canopée, la gestion des eaux pluviales, la création d'espaces publics de qualité et l'amélioration des connexions piétonnes et cyclables peuvent contribuer à transformer progressivement ces sites en milieux plus résilients, conviviaux et accessibles.

À plus long terme, la planification des centres commerciaux devra donc favoriser leur consolidation, leur diversification et leur intégration au tissu urbain, tout en reconnaissant leur rôle économique et commercial. Cette approche permettra de préserver les pôles commerciaux existants, d'optimiser leur potentiel foncier et de les adapter aux nouvelles réalités du commerce, ainsi qu'aux objectifs de création de milieux de vie complets.

3.6.4. Activités industrielles

La ville de Saint-Jean-sur-Richelieu comprend une fonction industrielle diversifiée et dynamique, portée par plus de 9 100 emplois et par plusieurs secteurs clés qui génèrent des retombées économiques significatives. Certaines activités se démarquent d'ailleurs par leur poids économique en termes d'emplois.

Sur le territoire, trois secteurs d'activité se démarquent nettement par leur poids dans l'emploi industriel. Tout d'abord, le secteur informatique, électronique et électrique occupe la première place avec 14% des emplois, témoignant d'un savoir-faire technologique en pleine croissance. Il est suivi de près par le secteur du plastique et du caoutchouc, qui représente 13% des emplois industriels et illustre la solidité d'une filière manufacturière bien implantée dans la région. Le secteur de la sécurité civile et de la défense, avec 11% des emplois, souligne quant à lui la présence d'activités stratégiques et spécialisées sur le territoire. Ce dernier secteur fait également un des créneaux d'excellence retenus par la Ville dans sa planification stratégique afin d'offrir au territoire de nouvelles opportunités d'affaires et de développement économique.

Ensemble, ces trois secteurs totalisent 38% de l'emploi industriel, confirmant leur rôle structurant dans l'économie johannaise et leur contribution essentielle au dynamisme du tissu industriel local.

Deux autres secteurs se distinguent également sur le plan de l'emploi industriel. D'une part, la fabrication de métaux et de produits métalliques représente 9% des emplois, soulignant la présence d'un savoir-faire manufacturier robuste. D'autre part, le secteur du bois et des meubles, qui compte pour 8% des emplois industriels, témoigne d'une expertise régionale bien établie dans la transformation du bois et la fabrication de mobilier.

Parmi les 213 entreprises industrielles recensées en 2025, seulement 26 d'entre elles concentrent à elles seules 62% des emplois du secteur secondaire, soit environ 5 700 emplois. Cette concentration de la main-d'œuvre met en évidence que la très grande majorité des entreprises industrielles du territoire sont des PME, qui composent l'essentiel du tissu manufacturier local.

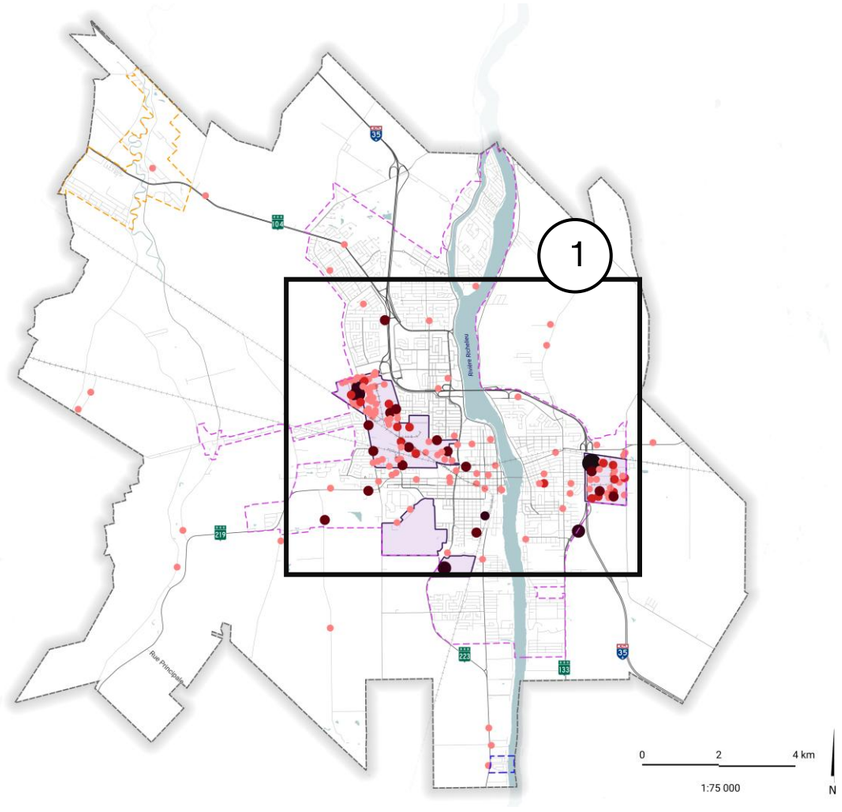
Selon les données de l'IQRIQ (2023), 39% des entreprises industrielles de Saint-Jean-sur-Richelieu exportent leurs produits manufacturés à l'extérieur du Canada. Parmi ces entreprises exportatrices, 63% expédient leurs marchandises vers les États-Unis, ce qui témoigne d'une forte dépendance commerciale envers le marché américain, principal partenaire du territoire. La deuxième zone géographique en importance pour les exportations est l'Europe de l'Ouest, qui représente 10% des destinations, indiquant une présence, encore modeste, mais significative, sur les marchés internationaux.

La croissance du secteur secondaire demeure toutefois soumise à plusieurs pressions majeures qui freinent son plein potentiel :

- Rareté des terrains industriels disponibles : l'offre limitée entraîne une hausse marquée du prix au pied carré, réduit la capacité d'accueil de nouvelles entreprises et ralentit l'expansion de celles déjà établies.
- Mitage commercial des zones industrielles : au fil du temps, l'ajout de commerces ou d'usages non industriels sur des lots dédiés a fragmenté le territoire, diminuant la cohérence et l'efficacité des espaces destinés à la production.
- Cadre réglementaire peu favorable à la densification : les limites imposées quant à la hauteur des bâtiments, au nombre d'étages, aux exigences de stationnement et aux espaces verts freinent la modernisation des installations et l'optimisation foncière.
- Financiarisation croissante des espaces industriels : l'entrée d'investisseurs et de fonds immobiliers dans ce marché fait grimper les coûts d'acquisition et réduit l'accès à la propriété, dans un contexte où la majorité des entreprises industrielles souhaitent pourtant devenir propriétaires de leurs installations.

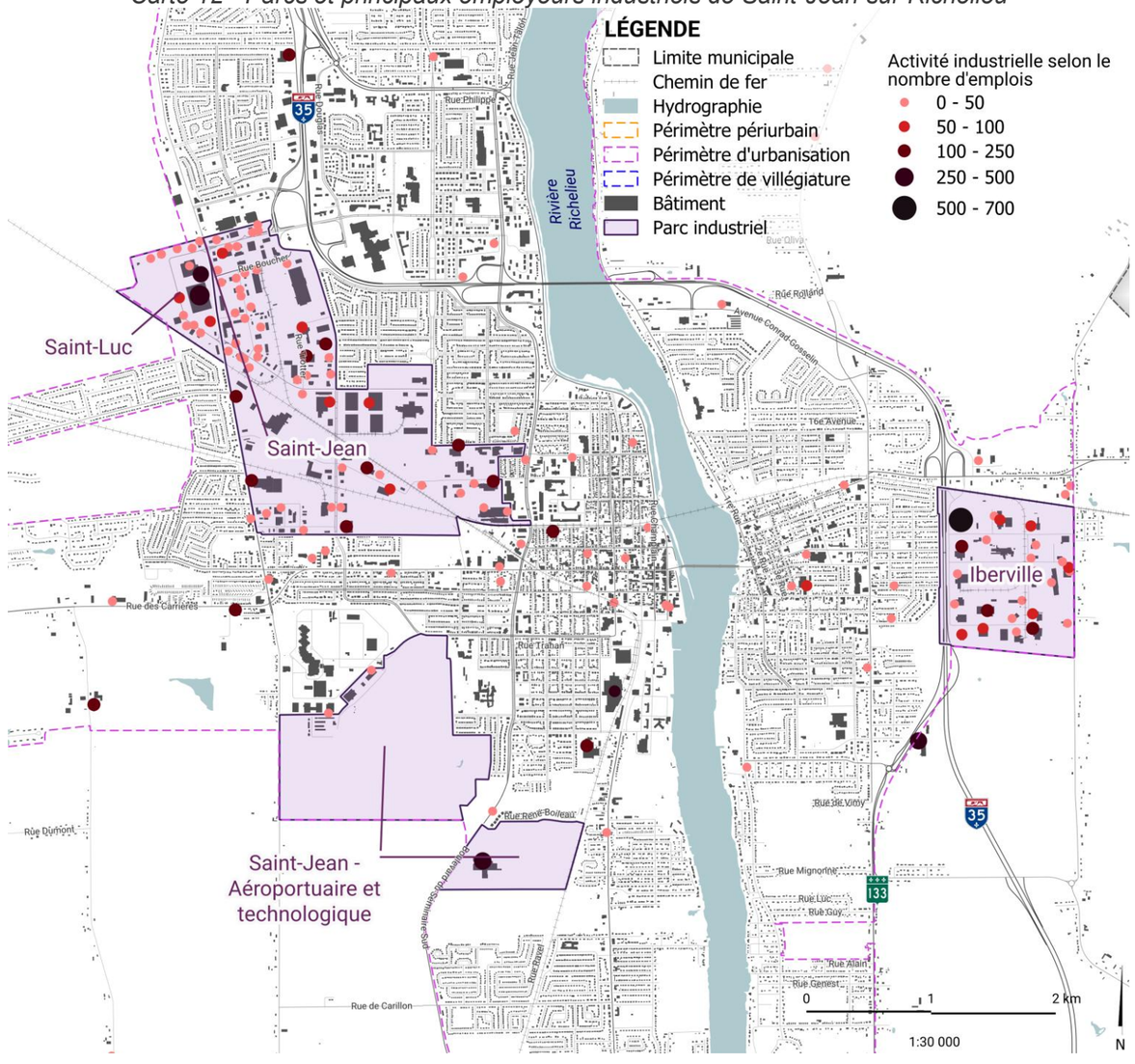
Ces facteurs combinés créent un environnement où l'expansion industrielle est freinée, laissant entrevoir la nécessité d'interventions concertées pour préserver la compétitivité du territoire.

À l'heure actuelle, les parcs sont surtout composés de bâtiments ayant une hauteur d'un étage et le coefficient d'occupation du sol (superficie de plancher du bâtiment divisé par la superficie du terrain) moyen est de 0,22. Les nouvelles pratiques reflètent également une volonté croissante de créer des milieux combinant activités industrielles, espaces verts, infrastructures de mobilité active et sportives, dans une perspective d'augmenter la qualité de vie des travailleurs et la résilience climatique du territoire.



1

Carte 12 - Parcs et principaux employeurs industriels de Saint-Jean-sur-Richelieu



3.6.5. Activités touristiques

Le tourisme est un secteur économique en émergence à Saint-Jean-sur-Richelieu, présentant un potentiel de développement significatif. Selon le recensement de 2021 de Statistiques Canada, l'industrie du tourisme comptait 2 525 emplois à Saint-Jean-sur-Richelieu, soit 4,9% du nombre d'emplois total de la ville.

La ville bénéficie d'un positionnement stratégique, située sur un axe de passage important entre la région de Montréal et l'Estrie, deux pôles attirant une clientèle touristique croissante. Malgré cela, en 2024, seulement 15% des visiteurs ont séjourné au moins une nuit dans le Haut-Richelieu, ce qui témoigne d'un tourisme principalement d'excursion plutôt que de séjour.

Saint-Jean-sur-Richelieu compte environ 220 entreprises touristiques (hors événements). Les bureaux d'information touristique du Haut-Richelieu ont accueilli 8 339 visiteurs en 2024, un indicateur d'intérêt réel, mais encore modeste pour un territoire de cette taille.

Malgré la proximité du canal de Chambly et de la rivière Richelieu et les nombreuses possibilités de navigation qu'il offre, les activités nautiques ne représentent que 9,6% des créneaux du secteur touristique. Les principales motivations de visite demeurent les services (restaurants, boutiques) à 31%, les attraits et activités de plein air à 21%.

Ces données montrent que le tourisme local repose davantage sur le commerce de proximité et les activités récréatives, tout en laissant entrevoir des opportunités de diversification et de structuration de l'offre, particulièrement autour du patrimoine fluvial et des activités de séjour.

Saint-Jean-sur-Richelieu est une destination touristique polyvalente qui combine histoire, culture, nature et gastronomie. Elle offre des expériences riches et variées qui attirent autant les amateurs de nature que les passionnés de culture et de gastronomie. Plusieurs destinations et événements ont une grande popularité :

- L'International de montgolfières Saint-Jean-sur-Richelieu
- Le pôle récréotouristique du Vieux-Saint-Jean
- Le marché public du Vieux-Saint-Jean
- La rivière Richelieu et le canal de Chambly
- La Route Verte
- Le Domaine Trinity
- Les activités nautiques et fluviales sur la rivière Richelieu

Bien que le tourisme soit un secteur en développement, Saint-Jean-sur-Richelieu doit relever certains défis pour maintenir et renforcer son attractivité. L'un des principaux enjeux étant le manque d'attraits entraînant des nuitées, ainsi que l'absence d'hébergement distinctif. Les événements touristiques sont aussi en grande partie concentrés en été, notamment autour de l'International de montgolfières. Le marché et le défilé de Noël, proposent toutefois des activités en hiver.

3.6.6. Enjeux - Activités économique

Enjeux commerciaux

Aménagement des artères et pôles commerciaux peu adapté à la mobilité active et à la convivialité des milieux
Faible mixité des usages et intégration limitée des activités commerciales aux milieux de vie
Fragilisation de certains milieux commerciaux dans un contexte d'évolution des habitudes de consommation et de transformation du commerce
Besoin de planifier et de structurer l'évolution des principales artères commerciales en fonction de leur vocation et de leur contexte urbain
Desserte commerciale de proximité inégale dans certains secteurs du territoire, notamment en matière d'approvisionnement alimentaire
Cadre réglementaire à adapter afin de favoriser la transformation, la diversification et la consolidation des milieux commerciaux
Potentiel à renforcer les liens entre le Vieux-Saint-Jean, les activités commerciales et les espaces riverains de la rivière Richelieu
Qualité environnementale et paysagère à améliorer dans les artères et pôles commerciaux fortement minéralisés

Enjeux industriels

Rareté des espaces dédiés aux usages industriels et commerciaux lourds, limitant les possibilités d'implantation et d'expansion des entreprises
Mitage commercial des espaces industriels, réduisant la disponibilité et la cohérence des secteurs dédiés à l'industrie
Cadre réglementaire limitant la densification et l'optimisation des espaces industriels
Financiarisation croissante des espaces industriels, limitant l'accès à la propriété pour les entreprises
Aménagement des parcs industriels peu adapté à la mobilité active et à l'accessibilité des pôles d'emploi

Enjeux touristiques

Potentiel limité de développement d'une offre touristique favorisant les séjours de plus longue durée
Forte saisonnalité de l'offre touristique et faible diversification des activités hors de la saison estivale
Offre complémentaire et services touristiques insuffisamment développés autour des principaux pôles et parcours récréotouristiques
Accessibilité et disponibilité insuffisantes des infrastructures et services publics nécessaires à l'accueil des visiteurs

3.7 ACTIVITÉS AGRICOLES

3.7.1. Vitalité du milieu agricole

Plus de 70% (16 700 hectares) de la superficie de la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu est occupé par des terres agricoles. La qualité des sols constitue un atout essentiel pour le développement des activités agricoles. Le territoire se distingue principalement par des sols reconnus pour leur grande fertilité et leur faible nombre de contraintes quant au choix des cultures. La MRC du Haut-Richelieu bénéficie par ailleurs de saisons de croissance longues et chaudes, favorisant davantage la pratique de l'agriculture. La production du territoire est composée de 128 exploitations agricoles, dont 85% sont caractérisées par des productions végétales (108 exploitations) et 15% par des productions animales (19 exploitations). Le plan de relance économique de la MRC du Haut-Richelieu met en évidence plusieurs défis auxquels sont confrontés les producteurs agricoles locaux. Parmi les priorités exprimées par l'Union des producteurs agricoles (UPA) locale figurent la pénurie de main-d'œuvre, le soutien aux initiatives écologiques et la promotion des circuits courts de commercialisation. Par ailleurs, le plan révèle une diminution continue du nombre de producteurs agricoles dans la MRC, étant passé de 757 en 1998 à 643 en 2012.

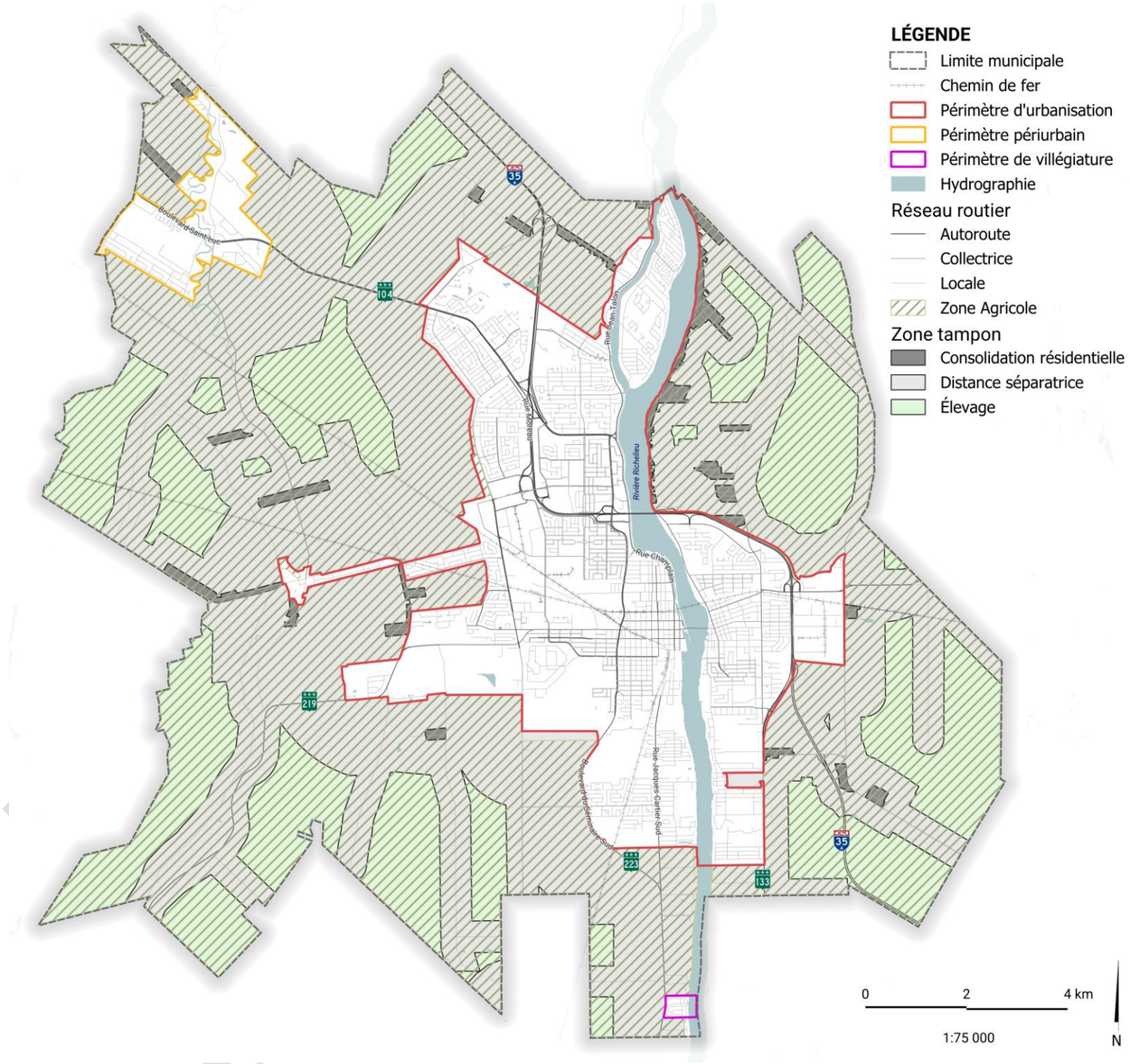
Le Plan de développement de la zone agricole (PDZA) de 2017 souligne qu'entre 1992 et 2017, seulement 29 hectares ont été ajoutés à la zone agricole de la MRC, tandis que 64 hectares en ont été retirés pour répondre aux besoins des municipalités locales.

3.7.2. Enjeux – Activités agricoles

Enjeux
Pénurie de main-d'œuvre et enjeux de relève agricole
Besoin d'accroître le soutien aux pratiques agricoles durables et aux initiatives environnementales
Développement des circuits courts de commercialisation et de la mise en valeur des produits locaux à renforcer
Diminution de l'accès aux commerces alimentaires liée à l'étalement urbain
Réglementation d'urbanisme qui restreint la possibilité d'exploiter des cultures alternatives, comme l'hydroponie, l'aquaponie, les fermes urbaines sur les toits, etc.
Pression de l'urbanisation exercée sur le territoire et les activités agricoles

PROJET

Carte 13 - Zone agricole permanente



3.8 INFRASTRUCTURES DE GESTION DES EAUX

3.8.1. Infrastructures souterraines

La Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu détient un vaste réseau d'égout parfois unitaire et parfois sanitaire et pluvial. Un réseau d'égout sanitaire et pluvial est un système de canalisations conçu pour collecter et évacuer séparément les eaux usées domestiques et industrielles (égout sanitaire), ainsi que les eaux de pluie et de ruissellement (égout pluvial). Le réseau de johannais est toutefois partiellement unitaire, ce qui signifie qu'il combine les eaux usées et pluviales dans une même canalisation. Ce type de réseau peut entraîner des débordements d'eaux usées dans les cours d'eau en cas de fortes pluies, ce qui pose des défis en matière de gestion des eaux et de protection de l'environnement.

3.8.2. Traitement des eaux usées

Le territoire se retrouvant à l'extérieur du périmètre d'urbanisation est desservi par des puits et des installations septiques.

La Ville traite ses eaux usées afin de protéger les résidents et la rivière Richelieu, un écosystème riche en biodiversité qui joue un rôle clé dans les loisirs et l'approvisionnement en eau potable. Les infrastructures d'assainissement desservent plus de 92 000 citoyens, ainsi qu'un grand nombre d'industries, de commerces et d'institutions. Le réseau comprend une station d'épuration principale, 36 postes de pompage, un vaste système de conduites et d'ouvrages connexes, ainsi qu'une station d'épuration de type étang aéré dans le secteur L'Acadie.

Depuis 2012, la Ville applique le Règlement sur l'assainissement des eaux sur l'ensemble de son territoire. Ce règlement vise à limiter les rejets de contaminants dans les égouts afin de préserver les infrastructures de traitement et de protéger l'environnement. Il établit des règles sur la séparation des eaux, interdit le déversement de certains polluants industriels et impose aux commerces et industries des exigences en matière de prétraitement des eaux avant leur rejet.

Les infrastructures de traitement des eaux usées de Saint-Jean-sur-Richelieu ont récemment été maximisées, mais pour soutenir le développement, des investissements majeurs seront requis. En 2023, la ville a d'ailleurs enregistré 1 555 déversements d'eaux usées non traitées dans la rivière Richelieu, le nombre le plus élevé depuis 2017.

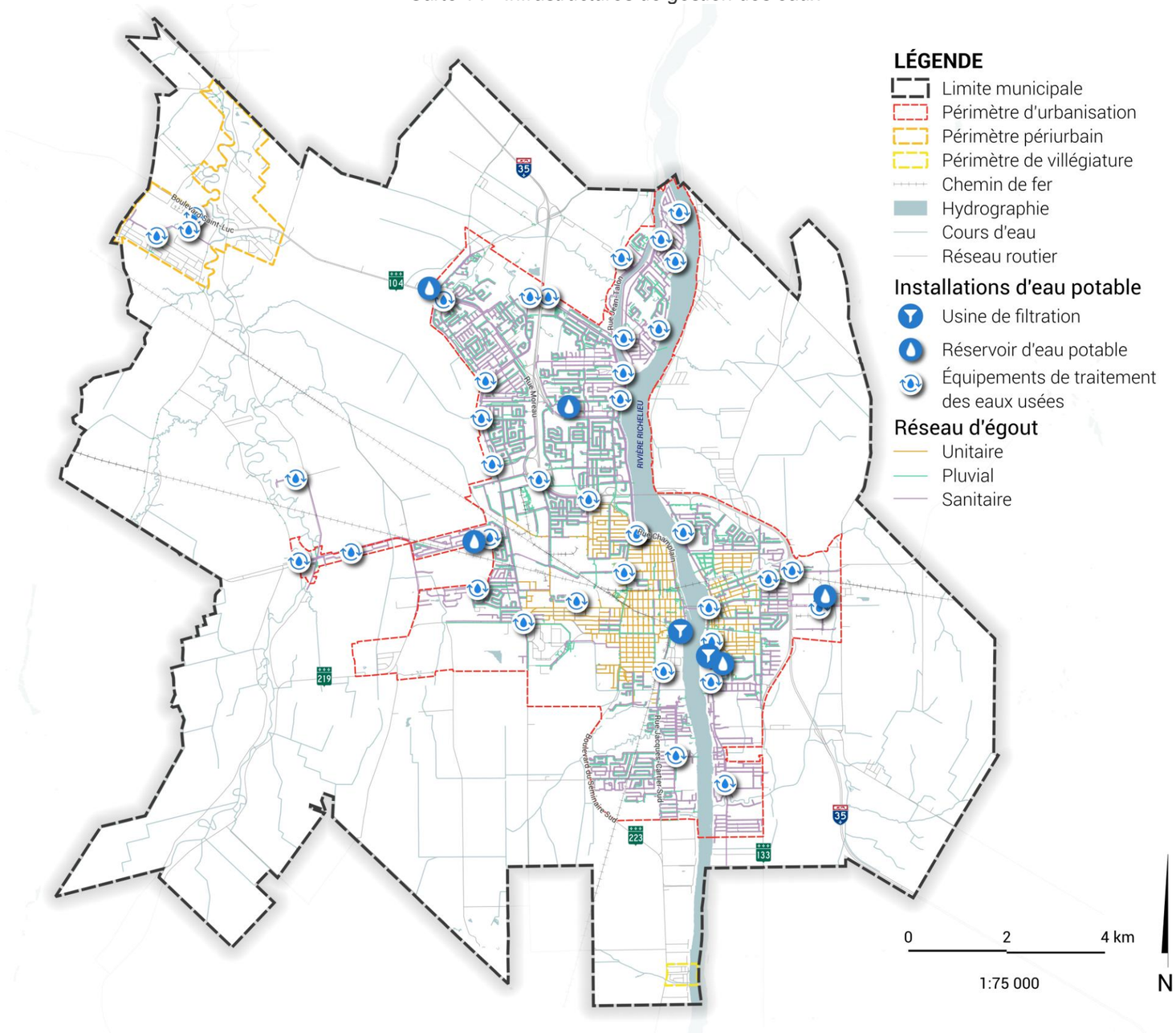
Ces incidents indiquent une corrélation entre l'augmentation des précipitations et le nombre de débordement. Pour remédier à ces problèmes, la Ville prévoit notamment augmenter la capacité de plusieurs stations de pompage, ainsi que construire un bassin de rétention pour stocker temporairement les eaux usées lors des périodes de pointe.

En bref, certaines infrastructures de gestion des eaux usées de Saint-Jean-sur-Richelieu sont actuellement saturées, mais des mesures sont en cours pour accroître leur capacité à court terme et réduire les déversements non traités.

3.8.3. Enjeux – Infrastructures de gestion des eaux

Enjeux
Capacité limitée de certaines infrastructures de collecte, de pompage et de traitement des eaux usées pour soutenir la croissance future
Déversements récurrents d'eaux usées non traitées vers la rivière Richelieu lors d'épisodes de fortes précipitations
Vulnérabilité des infrastructures de gestion des eaux aux épisodes de précipitations extrêmes et aux effets des changements climatiques

Carte 14 - Infrastructures de gestion des eaux



3.9 PATRIMOINE HISTORIQUE ET CULTUREL

3.9.1. Immeubles d'intérêt historique, culturel ou esthétique

Le patrimoine historique et culturel de Saint-Jean-sur-Richelieu se compose des paysages culturels, des vestiges archéologiques, de croix de chemin et calvaires, ainsi que de bâtiments patrimoniaux. La richesse et la diversité de ce patrimoine s'expriment tant à travers l'architecture de ses immeubles que par la présence d'éléments emblématiques du paysage et de la mémoire collective, témoignant de l'histoire, des traditions et de l'identité de la ville.

Afin d'actualiser les connaissances sur ce patrimoine, un pré-inventaire patrimonial a été réalisé en 2021, pour mettre à jour les données existantes. Parmi les 1 697 bâtiments principaux construits avant 1940 ayant été inventoriés, 95 % ont été jugés en bon ou excellent état. Cet exercice a permis de reconnaître l'intérêt patrimonial de près de 230 bâtiments supplémentaires et de les intégrer à l'inventaire visé par le règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), portant à environ 580 le nombre total de bâtiments visés par cet outil de protection, lequel favorise la préservation de leurs caractéristiques d'origine. Les secteurs du Vieux-Saint-Jean, du Vieux-Iberville et du Vieux-L'Acadie concentrent une part importante de ce patrimoine bâti. Le centre-ville bénéficie également d'un Plan particulier d'urbanisme (PPU) depuis 2013, qui contribue à la protection et à la mise en valeur de ses composantes patrimoniales.

Les croix de chemin et les calvaires constituent également des composantes significatives du patrimoine culturel de Saint-Jean-sur-Richelieu. Témoins de l'occupation historique du territoire et des traditions religieuses, ces éléments contribuent à la qualité des paysages et à la mémoire collective. Selon l'inventaire réalisé par la MRC du Haut-Richelieu, le territoire compte 14 croix de chemin et calvaires, dont 8 présentent une valeur patrimoniale variant de bonne à exceptionnelle. Afin d'assurer leur préservation et leur mise en valeur, ces éléments ont également été intégrés au règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

En complément de ces outils, la Ville a procédé à la citation de plusieurs immeubles présentant un intérêt patrimonial exceptionnel, dont l'ancien édifice du marché et l'ancienne caserne de pompiers, l'ancien bureau de poste, la maison Bouthillier et la maison Loupret. Ces immeubles constituent des témoins privilégiés de l'évolution historique et architecturale du territoire et contribuent à la préservation de son identité distinctive.

Par ailleurs, le site patrimonial de Saint-Jean-sur-Richelieu comprend un ensemble religieux anglican et un ancien domaine seigneurial regroupant l'église Trinity, le manoir William-Plenderleath-Christie, le presbytère Epiphany House et un cimetière (voir références 1 à 3 de la carte 14). Construits entre 1835 et 1842, ces éléments témoignent de l'occupation historique du territoire par le régime seigneurial et de l'influence qu'ont exercée les familles Christie sur le développement d'Iberville et du Haut-Richelieu au XIXe siècle. La protection patrimoniale s'applique à l'enveloppe extérieure des bâtiments ainsi qu'au terrain sur lequel ils sont implantés.

Enfin, les vestiges archéologiques du site des Casernes-de-Blairfindie témoignent d'un épisode marquant de la guerre de 1812. Reconnus pour leur valeur historique, ils illustrent les efforts déployés par les Britanniques et les Canadiens pour défendre la frontière face aux États-Unis et contribuent à la compréhension de l'histoire militaire et du développement du territoire (MCCQ, 2022).

3.9.2. Vues d'intérêt

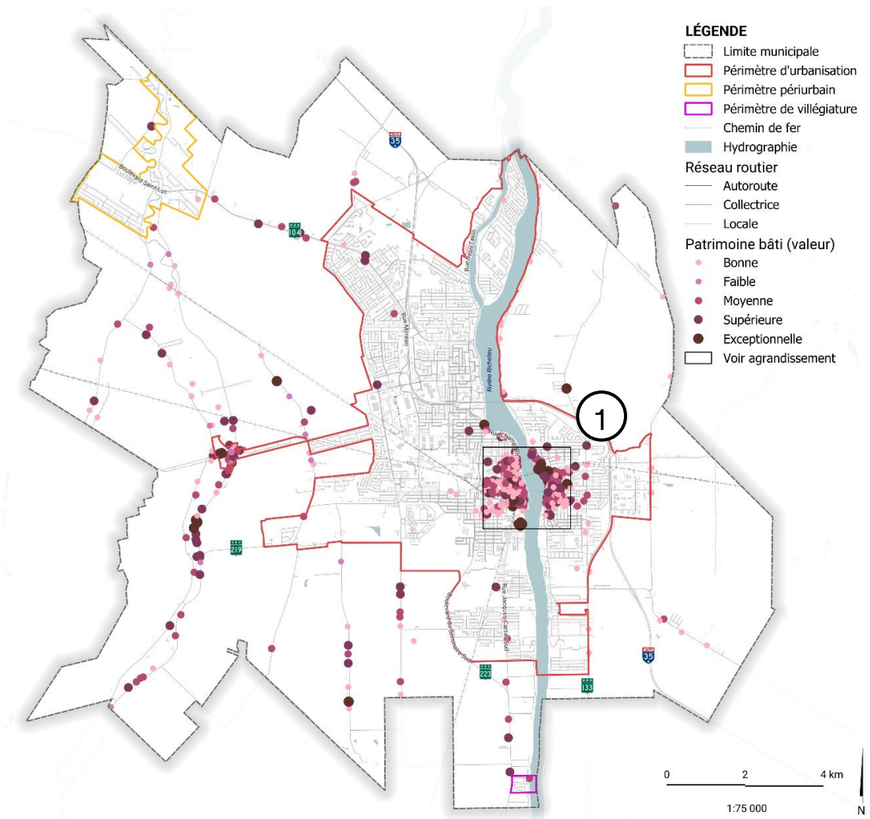
Riche d'un patrimoine historique et naturel important, la ville possède des paysages exceptionnels qu'il importe de mettre en valeur. Les vues vers les points de repère comme la Cathédrale Saint-Jean-l'Évangéliste et l'Église Saint-Athanase détiennent une grande valeur historique et culturelle. De même, les vues sur la rivière Richelieu revêtent un intérêt paysager majeur, tant pour leur rôle dans l'histoire locale que pour leur contribution au patrimoine naturel de la ville.

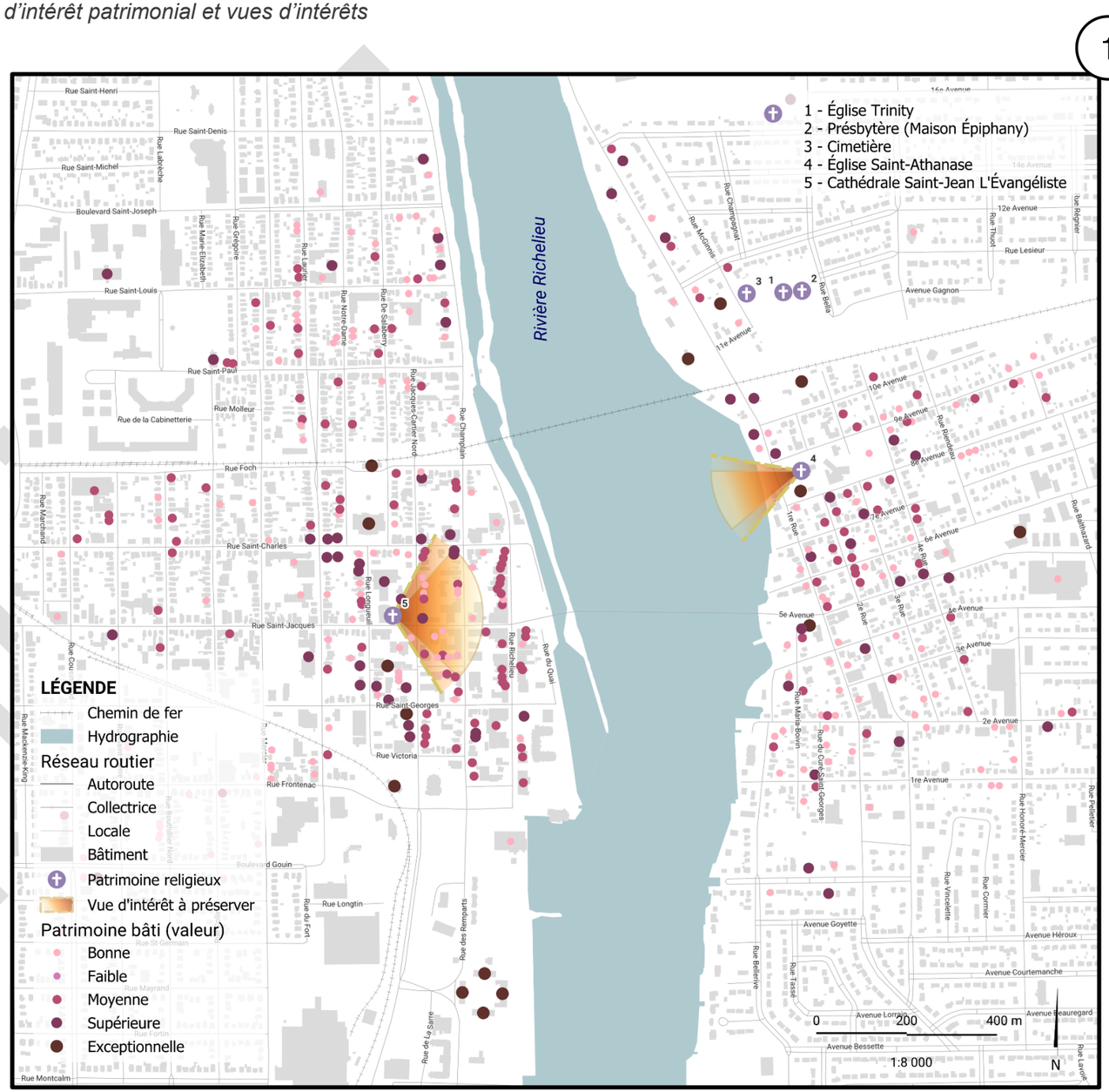
3.9.3. Enjeux – Patrimoine historique et culturel

Enjeux
Dégradation de l’état des bâtiments patrimoniaux
Dévitalisation des quartiers patrimoniaux
Pression sur la préservation et la mise en valeur du patrimoine bâti dans un contexte de transformation urbaine
Conciliation entre la protection des éléments patrimoniaux et l'évolution des milieux de vie
Faible appropriation des berges de la rivière Richelieu

PROJET

Carte 15 – Bâtiments d'intérêt patrimonial et vues d'intérêts





3.10 ÉQUIPEMENTS INSTITUTIONNELS

3.10.1. Établissements scolaires et équipements de santé

Saint-Jean-sur-Richelieu compte, comme principal établissement de santé, le Centre hospitalier du Haut-Richelieu, qui offre des soins spécialisés et d'urgence. La ville dispose également de plusieurs cliniques médicales, CLSC et centres de services en santé mentale. Des services de proximité en santé publique et en soins à domicile sont également accessibles pour répondre aux besoins de la population.

La ville comprend aussi un réseau d'établissements scolaires. Ce dernier propose des établissements préscolaires, primaires, secondaires, de formation professionnelle et d'éducation aux adultes.

Selon les données du ministère de l'Éducation, la ville compte plusieurs écoles défavorisées dans le secteur de Saint-Jean. Ces écoles pourraient bénéficier de ressources additionnelles pour soutenir la réussite des élèves.

La carte 16 localise les principaux établissements de santé, ainsi que les écoles primaires et secondaires de Saint-Jean-sur-Richelieu.

3.10.2. Corridors scolaires

Les corridors scolaires sont des itinéraires désignés, signalés par des panneaux jaunes, qui indiquent le chemin le plus sûr et recommandé pour se rendre à l'école. En 2014, la Ville a lancé un projet visant à déployer ces corridors pour toutes les écoles primaires et secondaires de son territoire. Cette initiative est toujours en cours. En bref, un corridor scolaire doit être dans une zone non desservie par le transport scolaire. Il doit comprendre la présence d'un trottoir, d'une bande piétonnière ou d'un lien multifonction. Il doit être dépourvu d'obstacle et le trajet doit permettre de se rendre directement à l'école ou de se connecter à un autre corridor scolaire. Il doit aussi pouvoir bénéficier au plus grand nombre d'élèves possible.

3.10.3. Projection des besoins en équipement scolaire

La ville de Saint-Jean-sur-Richelieu anticipe une augmentation importante de sa population scolaire d'ici 2040, ce qui nécessite une planification proactive en matière d'infrastructures éducatives. À ce sujet, la ville attend l'ouverture d'une nouvelle école primaire à Saint-Luc qui comptera 24 classes et plusieurs projets d'agrandissement sont en cours. Les projections démographiques prédisent une augmentation de 1 067 personnes âgées de 19 ans et moins entre 2021 et 2041, ce qui pourrait justifier d'autres agrandissements, ou même la construction de nouvelles écoles.

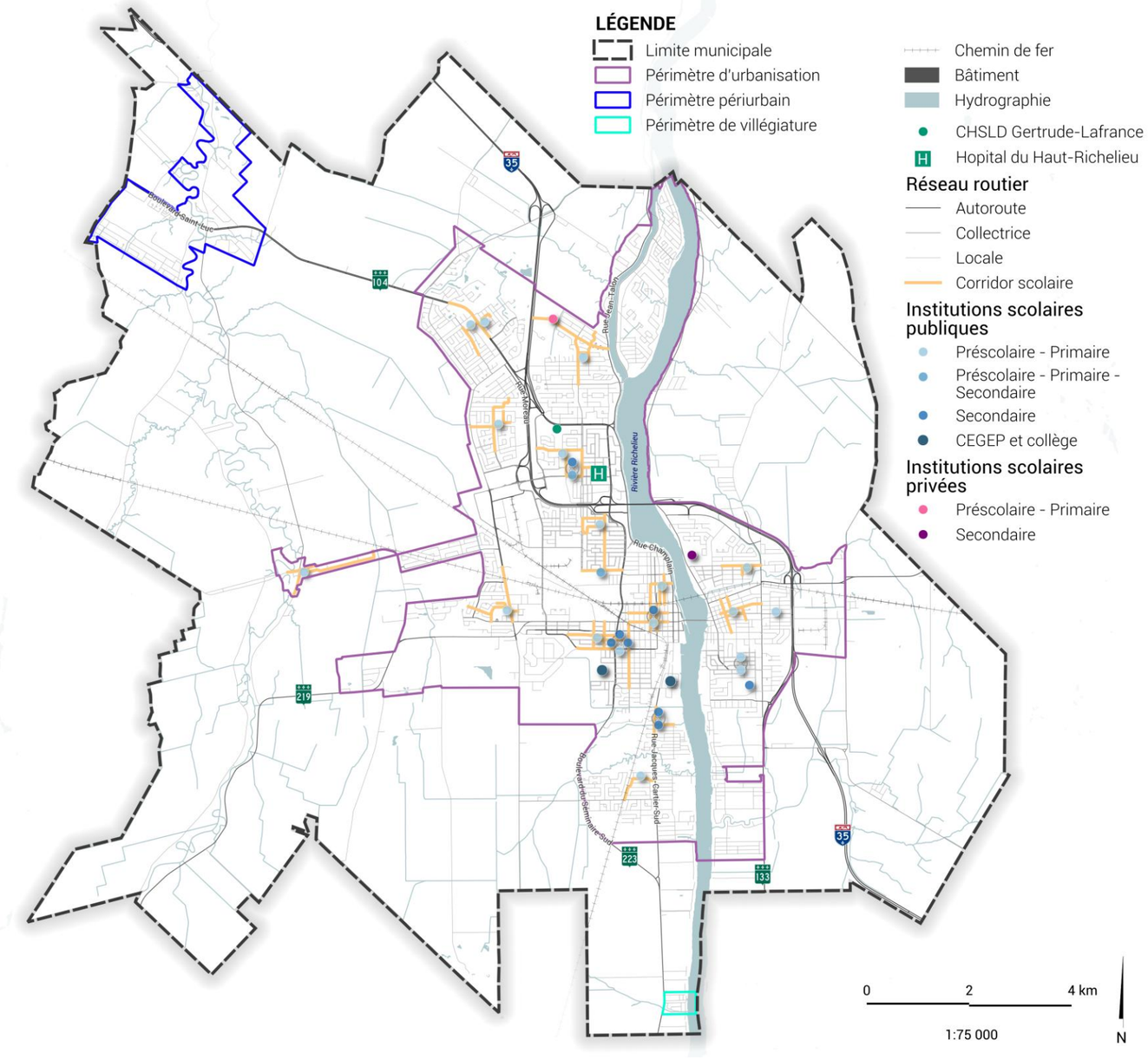
PROJET

3.10.4. Enjeux –Équipements institutionnels

Enjeux
Aménagements sécurisant la mobilité active dans les corridors scolaires à améliorer
Croissance démographique mettant une pression sur les infrastructures scolaires
Vieillissement de la population, augmentant la demande pour des services de santé de proximité

PROJET

Carte 16 - Établissements scolaires et principaux équipements de santé de Saint-Jean-sur-Richelieu



3.11 CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES

Le Schéma d'aménagement et de développement de la MRC du Haut-Richelieu contient plusieurs dispositions particulières qui doivent être intégrées au Plan d'urbanisme et à la réglementation d'urbanisme. Ces dispositions visent notamment la prise en compte des contraintes d'origine naturelle et anthropique, ainsi que la protection des secteurs d'intérêt et des zones sensibles. Dans cette optique, il est essentiel d'identifier les portions du territoire soumises à ces contraintes afin d'assurer la sécurité des personnes et des biens, de protéger l'environnement et de limiter les risques pour la santé publique et le bien-être général. Les contraintes naturelles découlent de caractéristiques physiques du territoire ou de phénomènes naturels, tandis que les contraintes anthropiques sont générées par les actions ou interventions humaines susceptibles d'engendrer des nuisances ou des risques. Les sources spécifiques de ces contraintes sont détaillées dans les sections suivantes et sont représentées sur la carte des contraintes naturelles et anthropiques.

3.11.1. Zones comportant des risques d'érosion

La ville de Saint-Jean-sur-Richelieu comporte un certain nombre de zones à risque d'érosion. Celles-ci sont schématiquement illustrées sur la carte 17. Les règlements d'urbanisme intègrent les dispositions réglementaires qui visent à restreindre ou à interdire les constructions et les ouvrages à l'intérieur de ces zones.

3.11.2. Zones inondables

La ville de Saint-Jean-sur-Richelieu est particulièrement exposée aux risques d'inondation en raison de sa position le long de la rivière Richelieu, dont le régime est influencé par le lac Champlain. Les crues printanières de 2011 et de 2019 ont touché de nombreuses propriétés riveraines. Les zones inondables et les zones de mobilité des cours d'eau, illustrées à la carte 17, doivent être intégrées à la réglementation d'urbanisme afin de limiter les constructions et les ouvrages dans ces secteurs et de réduire l'exposition des personnes et des biens au risque.

3.11.3. Milieux humides, hydriques et naturels

Le territoire de la ville comprend des milieux humides, des cours d'eau, des rives, des plans d'eau et des boisés qui jouent un rôle important dans la régulation des eaux, la qualité de l'eau et la préservation de la biodiversité. Le Plan régional des milieux humides et hydriques de la MRC du Haut-Richelieu précise les milieux à conserver et à restaurer. La réglementation d'urbanisme doit assurer la protection des rives et du littoral, encadrer les interventions à proximité des milieux humides et préserver les milieux naturels d'intérêt, dont ceux illustrés aux cartes 7 et 8.

3.11.4. Îlots de chaleur

Les îlots de chaleur sont des secteurs où les températures sont nettement plus élevées que dans les milieux environnants, en raison de l'imperméabilisation des sols, de la rareté de la végétation et de conditions naturelles comme la topographie et l'exposition au soleil. Ils représentent un risque pour la santé de la population, particulièrement lors des épisodes de chaleur extrême. Les secteurs concernés, illustrés à la carte 10, devront faire l'objet de mesures d'atténuation dans la réglementation d'urbanisme, notamment le verdissement et la réduction des surfaces imperméables et ce, afin de venir limiter les impacts de la courbe des projections des températures moyennes présentés au graphique 12.

3.11.5. Gestion des corridors routiers

Le territoire de Saint-Jean-sur-Richelieu est sillonné par le réseau routier supérieur du Québec. Le Plan d'urbanisme a reconduit, à l'intérieur de sa réglementation de zonage, des dispositions réglementaires permettant de limiter ou restreindre, interdire ou mettre en place des mesures d'atténuation de bruit en provenance de ces infrastructures routières, et ainsi limiter les interfaces vis-à-vis les lots riverains. Les zones d'interférences potentielles sont illustrées sur la carte 17.

3.11.6. Terrains contaminés

Sur le territoire de la ville, le ministère de l'Environnement a répertorié de nombreux terrains qui ont été contaminés par des hydrocarbures ou autres types de contaminant. Avant d'obtenir un permis de construction, le requérant doit, si la demande vise un terrain où une contamination est connue, déposer à la municipalité une attestation indiquant que ce terrain a été décontaminé suffisamment pour permettre l'usage prévu à cet endroit. Ces dispositions spécifiques seront introduites dans la réglementation d'urbanisme.

3.11.7. Aéroport

La présence de l'aéroport à proximité de zones habitées peut représenter un risque de nuisances, notamment en ce qui concerne le bruit émis par les aéronefs au moment du décollage et de l'atterrissage de ceux-ci dans l'axe des pistes. L'aménagement d'une zone tampon entre l'aéroport et les développements résidentiels existants et construits pour y limiter les nuisances potentielles générées par l'activité aéroportuaire devra être prévu dans les règlements d'urbanisme. Les usages permis à l'intérieur de cette zone tampon devront être compatibles avec l'activité aéroportuaire, exclure toute habitation et respecter une hauteur maximale.

3.11.8. Anciens sites d'élimination des déchets et postes de répartition du réseau de gazoduc

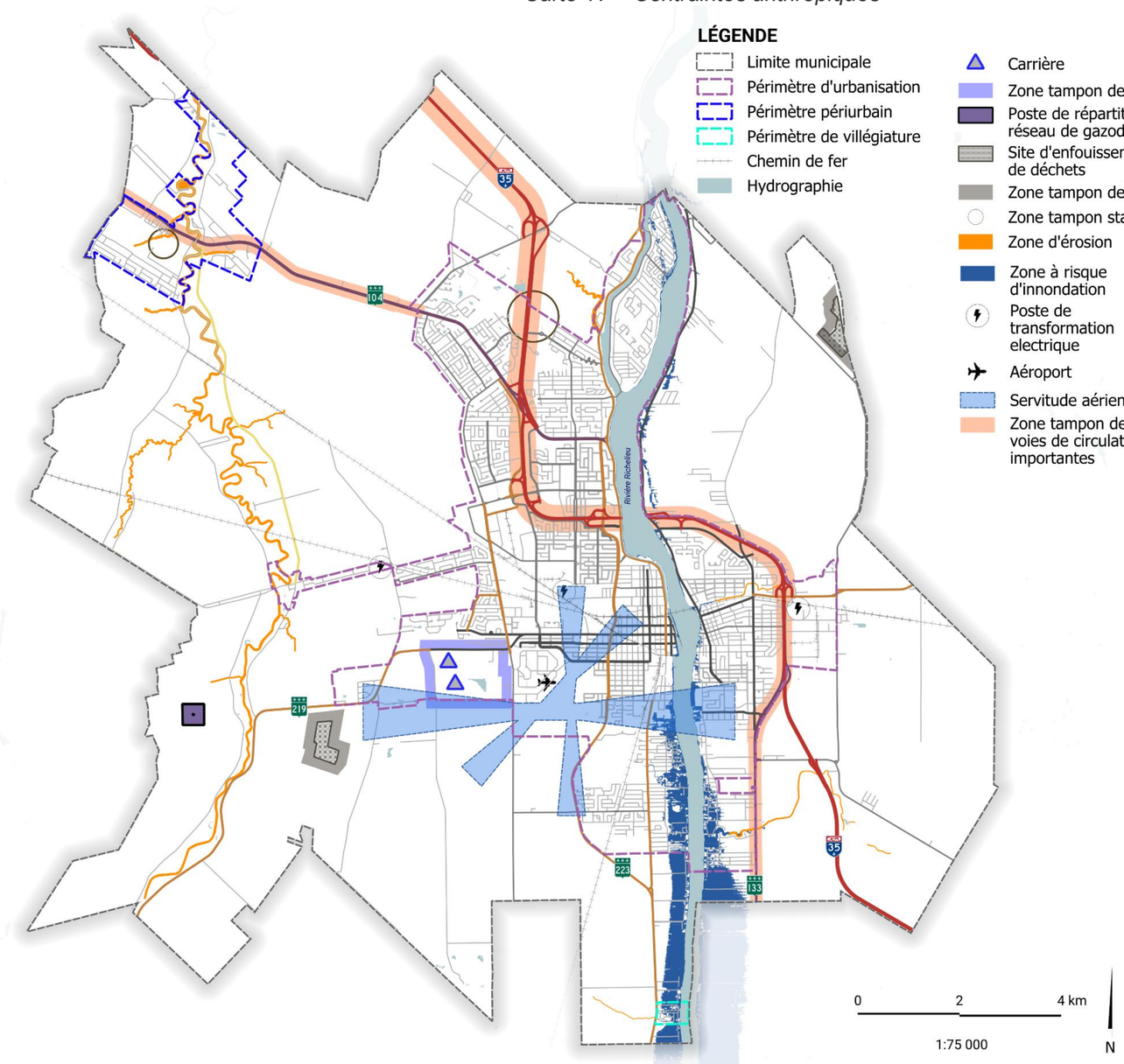
Une aire de protection autour du site d'élimination des déchets et du poste de répartition du réseau de gazoduc, illustré schématiquement sur la carte 17 doit être inscrite à la réglementation d'urbanisme. À l'intérieur de ces zones de protection, les habitations y seront formellement interdites.

3.11.9. Carrière

La carrière est un environnement pouvant causer des nuisances par rapport au bruit, au dynamitage et à la poussière. Une zone tampon est à prévoir et des dispositions spécifiques seront introduites dans la réglementation d'urbanisme.

PROJET

Carte 17 – Contraintes anthropiques



3.12 SYNTHÈSE DU PORTRAIT ET DIAGNOSTIC

3.12.1. Principaux enjeux transversaux

Le portrait du territoire permet d'identifier des enjeux touchant à plusieurs aspects de la planification de la ville. Une analyse transversale de ces enjeux permettra d'atteindre les objectifs de manière plus efficace, tout en considérant l'ensemble des conséquences possibles. Les enjeux concernant l'habitation et la mobilité sont de bons exemples d'enjeux transversaux exerçant respectivement une influence les uns sur les autres. Effectivement, le développement de la ville dans des secteurs périphériques et enclavés engendre une plus grande dépendance à l'automobile que la consolidation des secteurs centraux. Il est donc important de considérer l'ensemble des aspects abordés dans le portrait pour développer une analyse intégrée de la planification de la ville et pour assurer une résolution efficace des différents enjeux.

Le graphique 13 illustre de manière schématique les forces, faiblesses, opportunités et menaces présentes sur le territoire, ainsi que le lien entre chacun d'entre elles.

Enjeux
Une vulnérabilité accrue face aux changements climatiques
Une forte dépendance à l'automobile et une faible utilisation des modes de transport durable
Des milieux de vie qui ne répondent pas pleinement aux besoins de la population
Une vulnérabilité accrue face aux changements climatiques
La nécessité de maintenir l'attractivité et la compétitivité du territoire
Une identité territoriale riche à valoriser

3.12.2. Matrice territoriale de Saint-Jean-sur-Richelieu

Graphique 13 - Matrice territoriale de Saint-Jean-sur-Richelieu



4 ORIENTATIONS, CONCEPT ET STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT

@Alexandre Charron (2026)

@Alexandre Charron (2026)

4.1 ORIENTATIONS

Les orientations suivantes découlent directement de la vision présentée à la section 2 du plan d'urbanisme. Afin d'atteindre la vision, les stratégies d'aménagement devront suivre ces grandes orientations. L'ordre dans lequel apparaissent les orientations n'est toutefois pas représentatif de leur niveau de priorité.



1. Consolider l'existant pour développer des milieux de vie complets, inclusifs, résilients et qui favorisent la proximité

Saint-Jean-sur-Richelieu souhaite orienter sa croissance vers les secteurs déjà urbanisés et bien desservis, tout en optimisant l'utilisation du territoire et des infrastructures existantes. Cette consolidation doit notamment s'accompagner d'une densification adaptée aux caractéristiques des milieux de vie existants, d'une diversification de l'offre résidentielle et d'une mixité des usages. Elle repose également sur l'amélioration de la qualité du cadre bâti et l'intégration de mesures d'adaptation aux changements climatiques. L'objectif est de créer des milieux de vie plus complets, accessibles et inclusifs, qui répondent aux besoins variés et évolutifs de la population et favorisent la proximité au quotidien.



2. Consolider et dynamiser les activités commerciales et récréotouristiques

Saint-Jean-sur-Richelieu souhaite renforcer la vitalité et l'attractivité de ses secteurs commerciaux, en favorisant la consolidation des activités, la requalification des espaces sous-utilisés et l'amélioration de la qualité des milieux. Lorsque le contexte s'y prête, une plus grande mixité des usages peut également contribuer à l'animation et au dynamisme de ces secteurs. La Ville souhaite également valoriser ses attraits naturels et culturels, tout en améliorant l'accessibilité, l'offre d'activités et l'expérience des citoyens et visiteurs.



3. Développer, planifier et consolider les espaces industriels, para-industriels et d'emploi

Saint-Jean-sur-Richelieu souhaite assurer un développement cohérent et durable de ses espaces industriels, para-industriels et d'emploi, afin de soutenir la croissance économique et l'attractivité de son territoire. Cela implique notamment une optimisation de l'utilisation du sol dans les parcs industriels, ainsi qu'une planification à long terme des besoins en espaces. Le développement de ces milieux doit également s'inscrire dans une approche durable, qui favorise la performance environnementale, ainsi qu'une cohabitation harmonieuse avec les secteurs adjacents. La Ville souhaite également renforcer la vitalité des pôles d'emploi en favorisant une offre complémentaire de services, d'équipements et de formation adaptée aux besoins des entreprises et de la main-d'œuvre, tout en préservant la vocation industrielle de ces secteurs.



4. Mettre en valeur les activités agricoles et promouvoir une alimentation saine et locale

Saint-Jean-sur-Richelieu souhaite assurer la pérennité du territoire et des activités agricoles. Elle entend également renforcer le lien entre la production locale et la population, en facilitant l'accès aux produits frais et locaux, en soutenant les initiatives d'agriculture urbaine et en améliorant la desserte alimentaire de proximité.



5. Favoriser la connectivité du territoire et prioriser les investissements en mobilité durable

Le développement du territoire doit s'appuyer sur une structure de mobilité intégrée, sécuritaire et performante. L'objectif est de renforcer les liens entre les quartiers, les pôles d'activités et d'emploi, les services et les milieux naturels, par des réseaux cyclables, piétonniers et de transport collectif bien connectés et continus. L'aménagement doit prioriser la proximité, réduire la dépendance à l'automobile et encourager l'intermodalité, en particulier autour des corridors urbains structurants.



6. Renforcer la résilience du territoire face aux changements climatiques en préservant et valorisant les services écosystémiques

La Ville souhaite renforcer la résilience du territoire face aux changements climatiques en protégeant les milieux naturels, en renforçant leur connectivité et en valorisant les services écosystémiques qu'ils procurent, ainsi que leurs fonctions écologiques. Elle entend également améliorer la capacité d'adaptation des milieux urbanisés, notamment par la protection et l'accroissement de la canopée, la réduction des îlots de chaleur, la déminéralisation et une gestion durable des eaux pluviales.



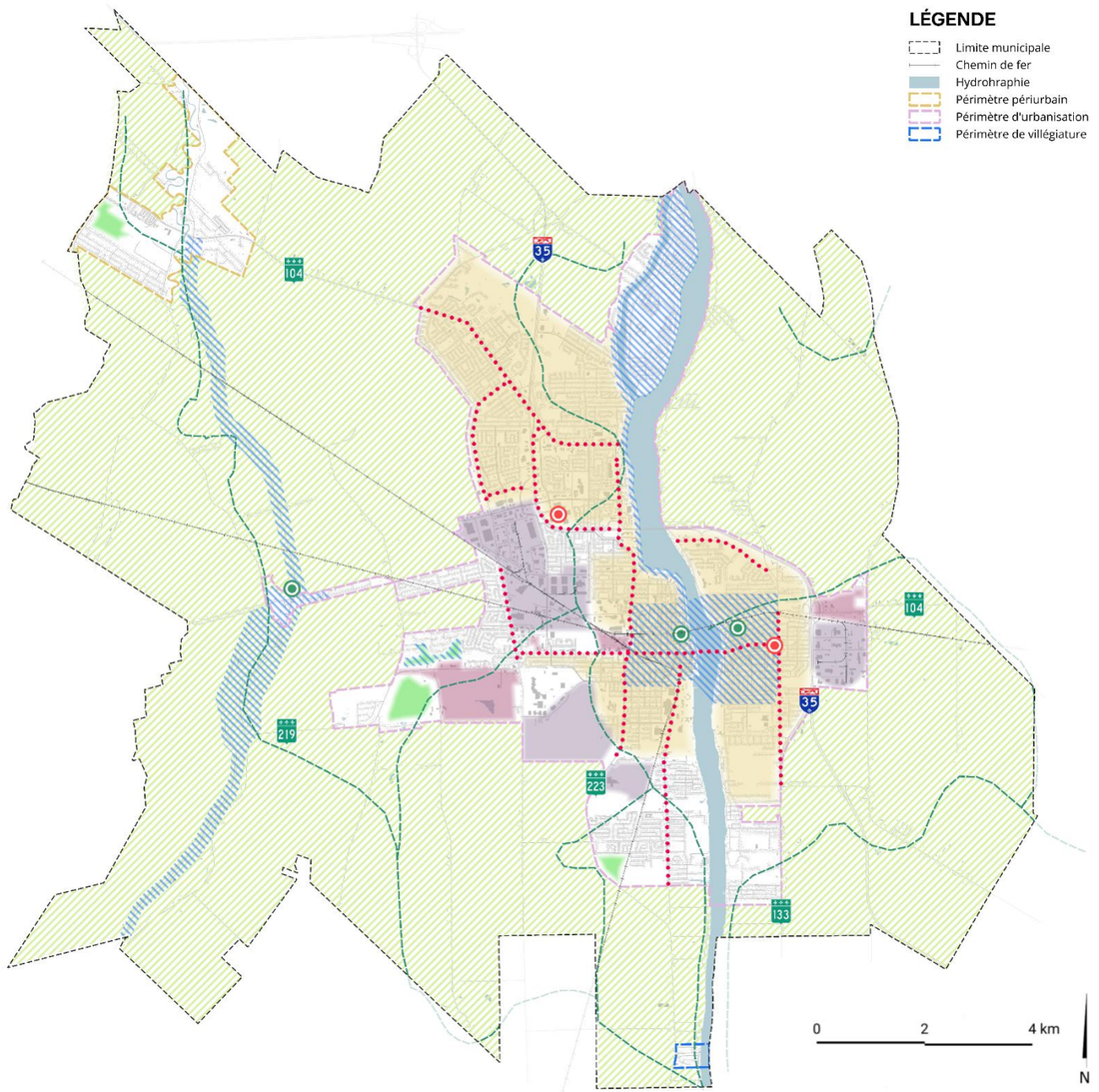
7. Mettre en valeur le patrimoine bâti, les paysages d'intérêt et l'identité territoriale

La Ville souhaite mettre en valeur les composantes qui façonnent son identité, notamment le patrimoine bâti, les paysages et les points de vue d'intérêt, ainsi que les éléments témoignant de son histoire locale. Cette volonté se traduit par une meilleure connaissance du patrimoine, le soutien à la restauration et la rénovation des bâtiments patrimoniaux, ainsi que par l'intégration de considérations patrimoniales et paysagères dans les interventions d'aménagement.

4.2 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le concept d'organisation spatiale illustre la vision d'aménagement du territoire que la Ville souhaite mettre en œuvre à long terme. Il met en évidence les principaux secteurs et composantes structurantes du territoire, les vocations à consolider ou à développer, ainsi que les interventions privilégiées en matière de protection des milieux naturels, d'activités économiques et de développement urbain. Ensemble, ces orientations visent à favoriser un développement durable, cohérent et résilient du territoire, tout en renforçant la qualité des milieux de vie et l'identité propre à Saint-Jean-sur-Richelieu.

Carte 18 - Concept d'organisation spatiale



LÉGENDE

- Sites commerciaux stratégiques à potentiel de redéveloppement
- Noyaux patrimoniaux
- Intensification et consolidation des fonctions résidentielles et de la mixité des usages
- Corridors écologiques à créer ou à consolider
- Secteurs stratégiques de consolidation urbaine
- Territoire agricole
- Parcs industriels
- Secteurs de bonification du milieu de vie Conservation
- Pôles récréotouristiques
- Secteurs ciblés pour les usages paraindustriels et commerciaux lourds

Secteur prioritaire à l'intensification et la consolidation des fonctions résidentielles et de la mixité d'usages

Situés le long des principaux axes de mobilité, ces secteurs accueilleront une croissance résidentielle accrue et une diversité d'usages, permettant de créer des milieux de vie complets, animés et accessibles, favorisant la proximité des services et les déplacements durables.

Sites commerciaux stratégiques à potentiel de redéveloppement

Le Carrefour Richelieu et le Carrefour Laplante constituent des sites commerciaux stratégiques présentant un fort potentiel d'évolution. Leur redéveloppement visera à consolider leur rôle économique, tout en favorisant une plus grande mixité d'usages, une meilleure intégration urbaine et l'émergence de milieux de vie plus complets, accessibles et dynamiques.

Parcs industriels

Les parcs industriels constituent un moteur économique important pour la ville. Leur développement devrait privilégier une occupation plus compacte du territoire, une modernisation et une optimisation des espaces industriels existants, tout en favorisant l'accueil de nouvelles entreprises et le développement d'activités créatrices d'emplois. Une attention particulière est accordée au secteur de l'aéroport, dont le positionnement stratégique constitue un levier de diversification économique.

Secteurs ciblés pour les usages para-industriels et commerciaux lourds

Secteurs situés à proximité de l'autoroute et des routes nationales, caractérisés par des regroupements d'usages commerciaux lourds et para-industriels. Leurs localisations, leur caractéristiques et les terrains disponibles favorisent une consolidation adaptée aux besoins de ces usages.

Territoire agricole

Le secteur agricole représente une composante essentielle de l'identité et de l'économie du territoire. Sa protection et sa mise en valeur contribuent à la pérennité des activités agricoles, à l'approvisionnement alimentaire local et à la qualité des paysages.

Secteurs de bonification du milieu de vie « Conservation »

Ces secteurs correspondent à des milieux naturels d'intérêt pour la conservation visant à maintenir la biodiversité, les fonctions écologiques et la qualité des paysages. Ils constituent l'une des stratégies mises de l'avant afin de soutenir les efforts de conservation déployés sur le territoire. Il importe toutefois de noter que tous les milieux naturels du territoire répondant à cette définition ne sont pas nécessairement inclus dans les secteurs à vocation « Conservation » identifiés sur le concept d'organisation spatiale.

Corridors écologiques à créer ou consolider

L'intégration des corridors écologiques dans l'aménagement du territoire constitue une opportunité de rétablir les liens entre les milieux naturels et réduire les effets de l'urbanisation. Les corridors écologiques jouent un rôle essentiel dans le maintien de la biodiversité, la résilience climatique et la qualité des milieux de vie.

Secteurs stratégiques de consolidation urbaine

Les secteurs de consolidation correspondent aux espaces présentant un potentiel de redéveloppement, de densification ou de requalification à l'intérieur du périmètre urbanisé. Leur mise en valeur permettra de renforcer la structure urbaine, d'optimiser les infrastructures existantes et de soutenir une croissance plus durable.

Pôles récréotouristiques

Les secteurs récréotouristiques regroupent des espaces d'intérêt naturel, récréatif ou récréotouristique contribuant à l'attractivité du territoire. Leur mise en valeur doit favoriser l'accessibilité, les activités de plein air et la protection des caractéristiques naturelles qui les distinguent.

Noyaux patrimoniaux

Les noyaux patrimoniaux témoignent de l'histoire et de l'identité de Saint-Jean-sur-Richelieu. Leur protection et leur mise en valeur contribuent à la qualité des milieux de vie, à l'attractivité du territoire et à la préservation des caractéristiques architecturales et paysagères qui les distinguent.

4.3 STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT

Le Plan d'urbanisme de Saint-Jean-sur-Richelieu concrétise la vision territoriale 2046 à travers 23 stratégies d'aménagement. Celles-ci traduisent les aspirations et les priorités de la Ville, tout en répondant aux enjeux complexes auxquels elle est confrontée : croissance démographique, transition écologique, équité territoriale, résilience climatique, vitalité économique et mise en valeur du patrimoine.

Ces stratégies découlent directement des orientations présentées précédemment. Chaque stratégie d'aménagement est accompagnée de moyens de mise en œuvre et d'indicateurs de performance. Ces derniers servent à mesurer les progrès réalisés, à ajuster les actions au fil du temps et à assurer la cohérence des interventions avec les stratégies énoncées. Chaque moyen de mise en œuvre est accompagné d'outils appropriés et d'une échelle temporelle qui évalue leur niveau de priorité.

Les outils de mise en œuvre se déclinent en 7 catégories, de façon non limitative :

1. Planification
2. Réglementation
3. Programmes et incitatifs
4. Acquisition et gestion foncière
5. Immobilisation et infrastructures
6. Sensibilisation, guides et partenariats
7. Connaissances, inventaires et études

À titre informatif, l'échelle temporelle se décline de la façon suivante :

Court terme : mise en œuvre prévue dans un horizon de 0 à 3 ans
Moyen terme : mise en œuvre prévue dans un horizon de 3 à 7 ans
Long terme : mise en œuvre prévue dans un horizon de plus de 7 ans

Cette classification indique l'horizon privilégié pour la mise en œuvre de l'action et peut être ajustée en fonction de l'évolution des priorités, des ressources et des opportunités.

Ces stratégies constituent un cadre de référence visant à orienter les décisions municipales et la mise en œuvre des actions au cours des prochaines années. Leur réalisation demeure tributaire de divers facteurs, notamment les ressources disponibles, les opportunités et l'évolution des besoins du territoire.

Elles permettent de structurer les interventions autour d'une approche intégrée, qui favorise la densification stratégique, la mixité des usages, la mobilité durable, la protection des milieux naturels et le développement économique local. Par leur mise en œuvre, la Ville souhaite renforcer l'adhésion citoyenne, encourager l'innovation territoriale, pratiquer un urbanisme attentif aux besoins de sa population et favoriser le développement de milieux de vie complets.

Les moyens de mise en œuvre tiennent compte de la capacité financière de la Ville, des projets d'équipements et d'infrastructures, ainsi que des actions régionales prévues dans le Schéma d'aménagement et de développement de la MRC du Haut-Richelieu. Ce plan est un outil évolutif, assurant le suivi rigoureux de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme, en cohérence avec les ambitions de Saint-Jean-sur-Richelieu pour 2046.

Afin d'alléger les prochaines stratégies, voici la légende des différents responsables de mise en œuvre :

URB : Service de l'urbanisme et du développement durable
SIGE : Service des infrastructures et gestion des eaux
TMD : Service des transports et de la mobilité durable
TP : Service des travaux publics
CDSL : Service de la culture, du développement social et du loisir
FIN : Service des finances
COM : Service des communications
AJ : Division des affaires juridiques
RH : Ressources humaines
APPRO : Service des approvisionnements
GREFFE : Service du greffe

Partenaires externes récurrents :

NexDev
MRC du Haut-Richelieu
CSS : Centre de services scolaire
SHQ : Société d'habitation du Québec
CISSS : Centre intégré de santé et de services sociaux
MTMD : Ministère des Transports et de la Mobilité durable
Organismes en habitation
UPA : Union des producteurs agricoles

4.3.1. Stratégies d'aménagement et moyens de mise en œuvre liés à l'orientation 1 :

Consolider l'existant pour développer des milieux de vie complets, inclusifs, résilients et qui favorisent la proximité

Stratégie 1.1	Orienter la croissance résidentielle vers les secteurs déjà urbanisés et bien desservis en infrastructures, services et modes de transport durables				
	Moyen de mise en œuvre	**Outils**	**Échelle temporelle**	**Responsable**	**Indicateur de performance ou cible**
a)	Élaborer un plan de priorisation du développement et prévoir les outils réglementaires nécessaires à sa mise en œuvre, afin d'orienter la croissance résidentielle vers un secteur à consolider en priorité.	→ Planification → Réglementation	Court terme	URB	→ Répondre aux besoins projetés en logements, soit construire 8900 nouveaux logements d'ici 2046, dont 70% dans le secteur à consolider en priorité
b)	Établir un plan d'intervention et de financement pour subvenir aux besoins en nouvelles infrastructures du secteur à consolider en priorité.	→ Planification → Immobilisation et infrastructures	Court terme	SIGE, FIN, URB	
c)	Réviser la règlementation d'urbanisme afin de permettre une plus grande densité, de plein droit, dans le secteur à consolider en priorité, de manière à favoriser une croissance prévisible et à minimiser les recours aux demandes de modification à la réglementation.	→ Réglementation	Court terme	URB	
d)	À l'extérieur du secteur à consolider en priorité, limiter les projets de densification et l'ouverture de nouvelles rues, sauf dans des situations exceptionnelles où ceux-ci démontrent une contribution significative à l'atteinte d'objectifs collectifs d'aménagement.	→ Planification → Réglementation	Court terme	URB	
e)	Favoriser la consolidation du secteur de villégiature, des zones de consolidation en zone agricole et de la zone périurbaine en y autorisant uniquement des usages compatibles avec leur vocation, tout en limitant l'ouverture de nouvelles rues.	→ Réglementation	Court terme	URB	
f)	Adapter la réglementation d'urbanisme afin de favoriser l'atteinte de cibles de densité et la diversification des typologies résidentielles dans les nouveaux projets.	→ Réglementation	Court terme	URB	
g)	Encourager les projets de densification et de redéveloppement, en cohérence avec le cadre bâti existant et les caractéristiques des milieux de vie.	→ Réglementation → Programmes et incitatifs	Court terme	URB	

Stratégie 1.2 — Développer des centralités de quartier mixtes, inclusives et à échelle humaine

	Moyen de mise en œuvre	Outils	Échelle temporelle	Responsable	Indicateur de performance ou cible
a)	Favoriser le développement de milieux de vie complets, en permettant une plus grande mixité fonctionnelle à échelle humaine dans les secteurs opportuns.	→ Réglementation	Court terme	URB	→ Nombre de projets à usage mixte réalisés
b)	Élaborer un guide portant sur la densification, visant à encadrer la qualité des projets et leur intégration aux milieux de vie existants, ainsi que leur acceptabilité sociale.	→ Sensibilisation, guides et partenariats	Moyen terme	URB	
c)	Réviser la règlementation d'urbanisme afin de diminuer les exigences en matière d'espaces de stationnement et de limiter les aires de stationnement extérieures et en façade, en fonction des différents milieux de vie.	→ Réglementation	Court terme	URB	
d)	Intégrer les nouvelles directives relatives à l'aménagement des stationnements pour personnes à mobilité réduite.	→ Réglementation	Court terme	URB	
e)	Adapter la règlementation d'urbanisme pour favoriser un encadrement de l'emprise publique à échelle humaine.	→ Réglementation → Planification	Court terme	URB	
f)	Favoriser les déplacements actifs, notamment chez les élèves dans le cadre de leurs déplacements vers l'école.	→ Réglementation → Immobilisations et infrastructures	Moyen terme	URB, TMD, CSS	
g)	Collaborer avec les partenaires concernés afin de planifier les besoins en infrastructures scolaires dans les secteurs en croissance. Mettre en œuvre l'outil d'identification des terrains potentiels pour l'implantation de nouvelles écoles, avec les partenaires concernés.	→ Sensibilisation, guides et partenariats → Immobilisations et infrastructures	Court terme	URB, CSS	
h)	Protéger et développer une offre de parcs et d'espaces verts selon les orientations du *Plan directeur des parcs, des installations extérieures de loisir et du plein air de proximité 2026-2036.*	→ Immobilisation et infrastructures	Court terme	CDSL	
i)	Planifier les besoins futurs en espaces pour les différents terrains sportifs, ainsi que les installations extérieures de loisir en fonction de l'augmentation de la population.	→ Planification	Court terme	CDSL	

Stratégie 1.3 — Diversifier et adapter l'offre résidentielle afin de répondre aux besoins variés de la population

	Moyen de mise en œuvre	Outils	Échelle temporelle	Responsable	Indicateur de performance ou cible
a)	Mettre en place des mécanismes de collaboration avec les organismes concernés et les partenaires du milieu pour développer et faciliter la construction de logements hors marché.	→ Sensibilisation, guides et partenariats	Court terme	URB, CDSL, Organismes en habitation, SHQ	→ Diminuer la proportion à 40% des logements sous forme de maisons individuelles d'ici 2046 → Faire progresser la proportion de logements hors marché vers le seuil recommandé de 20 % de l'offre résidentielle
b)	Adopter un règlement de zonage incitatif afin d'encourager et favoriser l'intégration de logements abordables, sociaux ou familiaux dans les nouveaux projets.	→ Réglementation	Court terme	URB	
c)	Analyser la pertinence d'adopter un règlement sur le logement abordable, social ou familial, qui permettrait d'assurer une contribution par unité de logement applicable pour tout projet de construction d'un bâtiment résidentiel de haute densité.	→ Réglementation	Court terme	URB	
d)	Poursuivre le soutien financier pour le développement de logements hors marché.	→ Planification	Court terme	FIN	
e)	Adapter la réglementation d'urbanisme en permettant une plus grande variété de formes d'habitation répondant aux différents profils de ménages (personnes seules, familles, aînés, étudiants, etc.).	→ Réglementation	Court terme	URB	
f)	Mettre en place des programmes ou des mesures visant à soutenir les initiatives de rénovation et de réhabilitation du parc résidentiel existant.	→ Programmes et incitatifs	Moyen terme	URB, FIN	
g)	Faire la promotion auprès des promoteurs, concepteurs et partenaires, du *Guide sur l'accessibilité à l'intérieur des logements d'habitation*, produit par la Régie du bâtiment du Québec.	→ Sensibilisation, guides et partenariats	Court terme	URB	
h)	Désigner une personne responsable de l'habitation au Service de l'urbanisme et du développement durable, afin d'assurer la prise en compte des enjeux résidentiels dans les outils municipaux, de coordonner l'accompagnement des projets de logements hors marché et d'en favoriser le traitement prioritaire.	→ Ressource du Service de l'urbanisme et du développement durable	Court terme	URB	
i)	Documenter et suivre l'état d'insalubrité du parc de logements afin de mieux cerner les problématiques, de prioriser les interventions et de mettre en place des outils adaptés aux besoins.	→ Connaissance, inventaires et études	Moyen terme	URB, CDSL	
j)	Évaluer la pertinence d'utiliser le droit de préemption pour faciliter l'acquisition stratégique d'immeubles répondant aux objectifs municipaux en matière de développement social et communautaire.	→ Réglementation → Acquisition et gestion foncière	Court terme	URB, AJ	
k)	Simplifier la réglementation d'urbanisme en réduisant certaines exigences de construction et en uniformisant les normes applicables aux projets résidentiels, afin d'accélérer et de faciliter la création de nouveaux logements et de diminuer les délais d'analyse et d'autorisation.	→ Réglementation	Court terme	URB	

l)	Réfléchir à des mesures favorisant une répartition équilibrée des logements sociaux et abordables sur le territoire, afin de soutenir la mixité sociale.	→ Planification → Réglementation	Moyen terme	URB, CDSL	
m)	Évaluer l'opportunité de mettre à jour la politique d'habitation afin de définir les orientations et priorités municipales en matière de logement.	→ Planification	Court terme	URB, CDSL	

Stratégie 1.4	**Favoriser des pratiques innovantes pour un aménagement et un cadre bâti résilients**				
	Moyen de mise en œuvre	**Outils**	**Échelle temporelle**	**Responsable**	**Indicateur de performance ou cible**
a)	Déployer un projet pilote de déconstruction durable des bâtiments de la Ville (règlement portant sur la déconstruction dans les projets de rénovation ou de démolition.)	→ Réglementation	Moyen terme	URB	• Nombre de projets intégrant des infrastructures vertes ou des mesures de résilience climatique
b)	Évaluer les outils réglementaires et les meilleures pratiques visant à renforcer la résilience des bâtiments et des aménagements, notamment en matière d'efficacité énergétique, de gestion durable des eaux et de lutte contre les îlots de chaleur.	→ Réglementation	Court terme	URB	
c)	Intégrer des considérations d'équité sociale et de vulnérabilité climatique dans la planification et l'évaluation des projets de développement.	→ Réglementation	Moyen terme	URB	
d)	Inclure des critères de résilience climatique dans les appels d'offres relatifs aux infrastructures, aux bâtiments municipaux et aux aménagements publics.	→ Planification	Moyen terme	APPRO	
e)	Adapter la réglementation afin de favoriser l'implantation de serres et de panneaux solaires sur les toitures, en établissant des normes encadrant leur intégration architecturale et leur compatibilité avec le milieu bâti.	→ Réglementation	Court terme	URB	
f)	Adapter la réglementation et les outils discrétionnaires afin de favoriser l'utilisation de matériaux durables, écoconçus et à faible impact environnemental.	→ Réglementation	Court terme	URB	
g)	Étudier le potentiel de la surélévation des bâtiments existants comme stratégie de densification et d'optimisation du territoire urbanisé, notamment dans les secteurs commerciaux et industriels.	→ Réglementation	Court terme	URB	

4.3.2. Stratégies d'aménagement et moyens de mise en œuvre liés à l'orientation 2 : Consolider et dynamiser les activités commerciales et récréotouristiques

Stratégie 2.1	Assurer la vitalité et l'attractivité des pôles et artères commerciales				
	Moyen de mise en œuvre	**Outils**	**Échelle temporelle**	**Responsable**	**Indicateur de performance ou cible**
a)	Consolider l'offre commerciale dans les pôles et artères ciblés, tout en respectant leur vocation, leur rayonnement et leur complémentarité. Identifier les segments commerciaux prioritaires à l'intérieur de ceux-ci, de façon à maintenir une continuité commerciale forte.	→ Planification → Réglementation	Court terme	URB, NEXDEV	→ Taux de vacance commerciale
b)	Identifier les usages commerciaux à privilégier au rez-de-chaussée et adapter les normes de zonage pour en favoriser, voire en exiger le maintien dans certains secteurs stratégiques.	→ Réglementation	Court terme	URB, NEXDEV	
c)	Mettre en place des mesures tarifaires adaptées pour réduire la vacance commerciale prolongée et favoriser la remise en marché ou la requalification des locaux vacants, particulièrement au centre-ville.	→ Programmes et incitatifs	Court terme	NEXDEV, FIN	
d)	Mettre en place une politique de recrutement commercial forte pour favoriser l'occupation de locaux commerciaux vacants (notamment au centre-ville) par l'exploration de concepts innovants (usages transitoires, « boutique dans la boutique », etc.).	→ Réglementation	Moyen terme	NEXDEV, URB	
e)	Adapter la réglementation d'urbanisme à l'évolution des pratique commerciales et aux nouveaux concepts d'occupation des locaux.	→ Réglementation	Moyen terme	URB	

Stratégie 2.2 — Favoriser l'évolution des secteurs commerciaux vers des milieux de vie mixtes et de qualité

	Moyen de mise en œuvre	Outils	Échelle temporelle	Responsable	Indicateur de performance ou cible
a)	Identifier les secteurs commerciaux propices à une transformation en milieux de vie mixtes et adapter la réglementation afin d'y favoriser l'introduction et la densification de l'habitation.	→ Réglementation	Court terme	URB	→ Ratio de verdissement des emprises publiques et privées dans les pôles et artères commerciaux.
b)	Réviser les normes minimales de stationnement, notamment afin de favoriser une meilleure utilisation du sol, de soutenir la consolidation des activités commerciales, la mixité des usages et la mobilité durable.	→ Réglementation	Court terme	URB, TMD	
c)	Encadrer la forme urbaine et l'aménagement des pôles et des artères commerciales afin d'améliorer leur qualité, leur convivialité et leur attractivité (ex. : meilleur encadrement de la rue par les bâtiments, intensification de l'occupation du sol et réduction de la prédominance des aménagements axés sur l'automobile, verdissement).	→ Réglementation	Court terme	URB	
d)	Améliorer les conditions de déplacements actifs, notamment par des aménagements sécuritaires, continus et accessibles pour les piétons et les cyclistes.	→ Réglementation → Planification	Court terme	URB, TMD	
e)	Accroître le verdissement et améliorer la performance environnementale des pôles et artères commerciales, notamment par la réduction des surfaces minéralisées et une meilleure gestion des eaux pluviales.	→ Réglementation	Court terme	URB	
f)	Améliorer l'accessibilité universelle des établissements commerciaux, en sensibilisant et en formant les acteurs concernés aux besoins des personnes à mobilité réduite.	→ Sensibilisation, guides et partenariats	Court terme	URB, CDSL	
g)	Encadrer l'implantation des commerces contraignants afin d'assurer leur compatibilité avec les milieux environnants et de limiter les nuisances, notamment dans un contexte de mixité des usages.	→ Réglementation	Court terme	URB	
h)	Prévoir des mécanismes de planification et d'encadrement adaptés pour les sites commerciaux stratégiques présentant un potentiel de redéveloppement (ex. : Carrefour Richelieu, Carrefour Laplante).	→ Planification → Réglementation	Court terme	URB	
i)	Mettre à profit les terrains municipaux stratégiques afin de favoriser la réalisation de projets mixtes intégrant des commerces et services prioritaires contribuant à la vitalité des pôles et artères.	→ Acquisition et gestion foncière	Moyen terme	URB, FIN, NEXDEV	
j)	Identifier les secteurs de la Ville moins bien desservis et favoriser l'implantation de commerces et services de proximité répondant aux besoins quotidiens, notamment en alimentation.	→ Planification → Réglementation	Court terme	URB	

Stratégie 2.3 — Renforcer le positionnement récréotouristique de Saint-Jean-sur-Richelieu en valorisant les attraits du territoire

	Moyen de mise en œuvre	Outils	Échelle temporelle	Responsable	Indicateur de performance ou cible
a)	Renforcer les liens entre le centre-ville et la rivière Richelieu par des aménagements et des parcours attractifs.	→ Immobilisation et infrastructures	Moyen terme	CDSL	→ Nombre d'infrastructures récréotouristiques créées ou améliorées
b)	Préserver les accès publics à l'eau et créer de nouvelles promenades et haltes riveraines.	→ Planification → Immobilisation et infrastructures	Court terme	CDSL	
c)	Diversifier les activités offertes par un réseau continu d'espaces publics et un cadre d'occupation animé (terrasses, kiosques, micro-événements, etc.).	→ Immobilisation et infrastructures → Réglementation → Sensibilisation, guides, partenariats	Court terme	CDSL, URB	
d)	Mettre en valeur les milieux naturels et développer des infrastructures hivernales (sentiers de raquette ou de ski de fond, patinoires, pistes de glissade, circuits de marche déneigés).	→ Immobilisation et infrastructures	Court terme	CDSL	
e)	Améliorer l'accessibilité et la connectivité des pôles récréotouristiques en favorisant des aménagements adaptés, des liens en mobilité active et une desserte efficace des sites.	→ Planification → Immobilisation et infrastructures	Moyen terme	TMD	
f)	Renforcer l'expérience des visiteurs dans les pôles récréotouristiques par des aménagements de qualité, une animation adaptée et une signalisation cohérente et intégrée.	→ Planification → Immobilisation et infrastructures → Sensibilisation, guides et partenariats → Programmes et incitatifs	Court terme	CDSL, TP	
g)	Favoriser le développement d'une offre d'hébergement touristique dans les pôles récréotouristiques et les secteurs centraux, tout en assurant la compatibilité avec les milieux de vie.	→ Planification → Réglementation → Sensibilisation, guides et partenariats	Moyen terme	URB, CDSL, NEXDEV	

4.3.3. Stratégies d'aménagement et moyens de mise en œuvre liés à l'orientation 3 : Développer, planifier et consolider les espaces industriels, para-industriels et d'emploi

Stratégie 3.1 — Développer des parcs industriels performants, durables et résilients

	Moyen de mise en œuvre	Outils	Échelle temporelle	Responsable	Indicateur de performance ou cible
a)	Favoriser la densification des terrains industriels sous-utilisés et optimiser l'utilisation du sol.	→ Réglementation	Court terme	URB	→ Évolution du coefficient d'occupation du sol ou du coefficient d'empreinte au sol des parcs industriels
b)	Favoriser la mutualisation des espaces de stationnement, des aires de service, des quais de chargement et autres infrastructures.	→ Réglementation	Court terme	URB	
c)	Améliorer la performance environnementale des parcs industriels, notamment par le verdissement, l'augmentation de la canopée et la gestion durable des eaux pluviales.	→ Réglementation	Court terme	URB	
d)	Évaluer la mise en place d'incitatifs fiscaux ou réglementaires visant à encourager le redéveloppement et la densification des terrains industriels sous-utilisés, ainsi que l'atteinte de critères de performance environnementale.	→ Réglementation → Programmes et incitatifs	Moyen terme	URB, FIN, NEXDEV	
e)	Évaluer l'intégration de dispositions réglementaires favorisant la performance environnementale des bâtiments et des aménagements, notamment en matière d'efficacité énergétique, d'énergies renouvelables, de verdissement et de conception durable.	→ Réglementation	Court terme	URB	
f)	Améliorer l'accessibilité des parcs industriels en favorisant l'intégration du transport collectif et de la mobilité active.	→ Planification	Moyen terme	TMD	

Stratégie 3.2 — Planifier et protéger les espaces stratégiques destinés aux activités industrielles, para-industrielles et d'emploi

	Moyen de mise en œuvre	Outils	Échelle temporelle	Responsable	Indicateur de performance ou cible
a)	Identifier et réserver des terrains stratégiques pour l'expansion du parc industriel ainsi que pour l'accueil d'activités para-industrielles et commerciales lourdes.	→ Planification → Réglementation → Acquisition et gestion foncière	Moyen terme	URB	→ Évolution du taux d'occupation des terrains industriels
b)	Prioriser le développement des terrains vacants et la densification des secteurs industriels existants avant l'ouverture de nouveaux espaces industriels.	→ Planification → Réglementation	Court terme	URB	

c)	Encadrer l'implantation des usages commerciaux, de bureaux, de services et de formation dans les parcs industriels afin qu'ils répondent aux besoins des entreprises, des travailleurs, au développement de la main d'œuvre et à l'attractivité des pôles d'emploi, sans toutefois compromettre la fonction industrielle des secteurs concernés.	→ Réglementation	Court terme	URB
d)	Adapter les outils réglementaires afin d'encadrer les usages complémentaires autorisés dans les secteurs industriels ciblés, notamment au moyen de critères discrétionnaires ou d'autorisations de plein droit lorsque approprié.	→ Réglementation	Court terme	URB
e)	Planifier la localisation des activités industrielles et para-industrielles en fonction de leur compatibilité avec les usages sensibles et les contraintes du territoire, notamment en orientant les industries lourdes ou génératrices de nuisances vers le pôle industriel d'Iberville.	→ Planification → Réglementation	Court terme	URB
f)	Assurer une cohabitation harmonieuse entre les activités industrielles, para-industrielles et les autres fonctions urbaines en encadrant les interfaces sensibles, en prévoyant des zones tampons adaptées et en améliorant la qualité des aménagements en bordure des rues.	→ Réglementation	Court terme	URB

Stratégie 3.3 **Consolider les pôles d'emploi, soutenir leur vitalité et favoriser une offre complémentaire de services, d'équipements et de formation répondant aux besoins de la main-d'œuvre, des entreprises et du développement économique local.**

	Moyen de mise en œuvre	Outils	Échelle temporelle	Responsable	Indicateur de performance ou cible
a)	Identifier les secteurs des pôles industriels où des usages complémentaires de bureau, de commerce, de services, de formation et d'emploi peuvent être autorisés afin de répondre aux besoins des travailleurs, des entreprises et du développement de la main-d'œuvre, sans compromettre la disponibilité foncière destinée aux activités industrielles.	→ Planification → Réglementation	Court terme	URB	→ Valeur des investissements industriels → Croissance de 15% du nombre d'emplois d'ici 2040
b)	Collaborer avec les acteurs économiques régionaux pour attirer des entreprises innovantes et renforcer les filières locales (manufacturière, technologies propres, transformation des matériaux).	→ Sensibilisation, guides et partenariats → Programmes et incitatifs	Moyen terme	NEXDEV	
c)	Développer une filière d'accession industrielle abordable pour les PME (propriété occupante et copropriété industrielle).	→ Planification → Programmes et incitatifs	Moyen terme	NEXDEV	
d)	Réviser la stratégie de gestion et de mise en marché du foncier industriel afin de favoriser une utilisation efficiente des terrains et de maximiser les retombées économiques.	→ Planification	Court terme	NEXDEV, FIN	

4.3.4. Stratégies d'aménagement et moyens de mise en œuvre liés à l'orientation 4 : Mettre en valeur les activités agricoles et promouvoir une alimentation saine et locale

Stratégie 4.1 — **Assurer la pérennité du territoire agricole et favoriser une cohabitation harmonieuse entre les activités agricoles et les milieux de vie**

	Moyen de mise en œuvre	Outils	Échelle temporelle	Responsable	Indicateur de performance ou cible
a)	Limiter l'étalement urbain, de façon à protéger le territoire agricole productif et d'assurer la pérennité des activités agricoles.	→ Planification → Réglementation	Court terme	URB	→ Aucune perte nette de superficie agricole
b)	Favoriser, encourager et mettre en valeur les pratiques agroenvironnementales.	→ Réglementation → Programmes et incitatifs	Moyen terme	URB	
c)	Favoriser une cohabitation harmonieuse entre les activités agricoles et les milieux urbains.	→ Réglementation	Court terme	URB	
d)	Collaborer avec la MRC dans l'identification des îlots déstructurés sur le territoire.	→ Connaissances, inventaires et études → Planification	Court terme	MRC, URB	
e)	Assurer le respect de la réglementation relatives aux bandes riveraines.	→ Réglementation	Court terme	URB	

Stratégie 4.2 — **Soutenir le développement et la mise en valeur des activités agricoles locales**

	Moyen de mise en œuvre	Outils	Échelle temporelle	Responsable	Indicateur de performance ou cible
a)	Adapter la réglementation d'urbanisme afin d'élargir les possibilités d'exercer des activités agrotouristiques en zone agricole.	→ Réglementation	Court terme	URB	→ Nombre de projets d'agriculture urbaine
b)	Faciliter l'accès à la terre pour la relève et les projets d'agriculture de proximité.	→ Sensibilisation, guides et partenariats	Moyen terme	UPA, MRC	
c)	Faire la promotion du programme ALUS Montérégie.	→ Sensibilisation, guides et partenariats	Court terme	URB, COM, UPA, MRC	
d)	Créer un label local pour identifier les produits des producteurs du Haut-Richelieu.	→ Sensibilisation, guides et partenariats	Moyen terme	NEXDEV, COM, MRC	

e)	Réviser la réglementation pour faciliter le développement de projets structurants en agriculture urbaine, notamment l'agriculture urbaine commerciale et les formes innovantes de production alimentaire (hydroponie, aquaponie, agriculture sur toiture, etc.), tout en contribuant à limiter la création ou l'accentuation de déserts alimentaires.	→ Réglementation	Court terme	URB	

Stratégie 4.3 **Favoriser l'accès à une alimentation saine, locale et de proximité**

	Moyen de mise en œuvre	Outils	Échelle temporelle	Responsable	Indicateur de performance ou cible
a)	Faire la promotion et consolider l'offre de points de vente locaux comme le marché public.	→ Sensibilisation, guides et partenariats	Court terme	CDSL	
b)	Adapter la règlementation d'urbanisme pour permettre une plus grande densité résidentielle près des commerces et services en alimentation existants.	→ Réglementation	Court terme	URB	
c)	Optimiser les réseaux de mobilité durable, active et collective afin d'assurer un accès efficace aux infrastructures alimentaires (épiceries, marchés, jardins communautaires, etc.).	→ Planification	Moyen terme	TMD	
d)	Adapter la règlementation d'urbanisme pour restreindre l'implantation de restaurants rapides à proximité des écoles.	→ Réglementation	Moyen terme	URB	
e)	Augmenter l'offre de jardins communautaires.	→ Planification → Acquisition et gestion foncière → Immobilisation et infrastructures → Sensibilisation, guides et partenariats	Moyen terme	CDSL	→ Nombre de ménages ayant accès à un point de vente d'aliments frais dans un rayon de 1 km ou moins, en milieu urbain
f)	Adapter la réglementation d'urbanisme pour favoriser l'implantation de commerces alimentaires, de points de distribution d'aliments frais et sains ainsi que de points de chute de paniers de maraîchers, particulièrement dans les déserts alimentaires urbains et les zones de faible accès alimentaire.	→ Réglementation	Court terme	URB	
g)	Combattre les déserts alimentaires en utilisant les terrains vacants à des fins d'usages en lien avec l'offre alimentaire de proximité et les occupations commerciales transitoires.	→ Réglementation	Moyen terme	URB	
h)	Assurer la prise en compte d'une offre alimentaire de proximité dans les projets majeurs de développement résidentiel et de requalification urbaine.	→ Réglementation	Moyen terme	URB	
i)	Assouplir la réglementation encadrant les activités d'agriculture urbaine, notamment l'apiculture et la vente de produits alimentaires en zone résidentielle.	→ Réglementation	Court terme	URB	

4.3.5. Stratégies d'aménagement et moyens de mise en œuvre liés à l'orientation 5 : Favoriser la connectivité du territoire et prioriser les investissements en mobilité durable

Stratégie 5.1 **Consolider un réseau de mobilité durable sécuritaire, performant et connecté**

	Moyen de mise en œuvre	Outils	Échelle temporelle	Responsable	Indicateur de performance ou cible
a)	Élaborer une stratégie de la mobilité.	→ Planification	Court terme	TMD avec contribution : SIGE TP URB MTMD	→ Part modale des déplacements actifs
b)	Identifier et réaménager des accès et tronçons clés du réseau routier supérieur pour améliorer la perméabilité.	→ Planification → Immobilisation et infrastructures	Moyen terme		
c)	Procéder à l'ajout de tronçons cyclables en adéquation avec le plan directeur du réseau cyclable.	→ Planification → Immobilisation et infrastructures	Court terme		
d)	Identifier et sécuriser les intersections stratégiques ou accidentogènes et procéder à leur réaménagement en priorisant des mesures préférentielles pour les piétons et cyclistes.	→ Connaissance, inventaires et études → Planification → Immobilisation et infrastructures	Court terme		
e)	Cibler des tronçons de rue ayant une largeur d'emprise suffisamment importante pour procéder à leur verdissement, à l'aménagement de pistes cyclables ou à l'élargissement des trottoirs, en intégrant des plantations lorsque l'espace le permet, afin d'accroître le confort thermique, l'attrait et l'utilisation des réseaux de mobilité durable.	→ Planification → Immobilisation et infrastructures	Moyen terme		
f)	Relier les pôles d'activités, les quartiers résidentiels, les établissements scolaires, les parcs et les principaux générateurs de déplacements par un réseau de mobilité durable continu, sécuritaire et accessible.	→ Planification → Immobilisation et infrastructures	Court terme		
g)	Améliorer la connectivité des différents secteurs de la ville et réduire l'effet de fracture urbaine causé par certains tronçons routiers d'importance.	→ Planification → Immobilisation et infrastructures	Long terme		
h)	Mettre en place des outils technologiques pour les usagers afin de favoriser la mobilité durable.	→ Planification	Moyen terme		
i)	Évaluer la possibilité d'implanter un service de vélo en libre partage (type *Bixi*).	→ Sensibilisation, guides et partenariats	Moyen terme		

Stratégie 5.2 Prioriser et moderniser le transport collectif

	Moyen de mise en œuvre	Outils	Échelle temporelle	Responsable	Indicateur de performance ou cible
a)	Évaluer la possibilité d'augmenter la vitesse commerciale des autobus, particulièrement sur le boulevard du Séminaire et optimiser l'offre et l'efficacité des transports collectifs.	→ Planification → Immobilisation et infrastructures	Court terme	TMD avec contribution : SIGE TP URB MTMD	→ Achalandage du transport collectif
b)	Évaluer la possibilité de déployer des voies réservées aux autobus ou de revoir progressivement la priorisation modale de certains corridors stratégiques.	→ Planification → Immobilisation et infrastructures	Long terme		
c)	Planifier une transition vers la priorisation du transport collectif dans l'aménagement des rues et dans le phasage des feux de circulation.	→ Planification → Immobilisation et infrastructures	Long terme		

Stratégie 5.3 Arrimer l'aménagement du territoire aux objectifs de mobilité durable

	Moyen de mise en œuvre	Outils	Échelle temporelle	Responsable	Indicateur de performance ou cible
a)	Adapter le règlement de zonage pour permettre une plus grande densité résidentielle près des artères desservies par le réseau de mobilité durable.	→ Réglementation	Court terme	URB	• Pourcentage des nouveaux logements situés près d'un corridor de mobilité durable
b)	Inciter les promoteurs à intégrer des solutions de mobilité durable dans leurs projets de développement.	→ Sensibilisation, guides et partenariats → Entente promoteur	Court terme	URB	
c)	Évaluer l'interdiction d'implanter de nouveaux services à l'auto et ne permettre leur autorisation qu'à titre exceptionnel, lorsqu'ils démontrent leur compatibilité avec les objectifs d'aménagement et de mobilité durable.	→ Réglementation	Court terme	URB	
d)	Réfléchir à la mise en place de mécanismes permettant d'encadrer l'implantation de nouveaux usages commerciaux susceptibles d'avoir des répercussions sur la capacité du réseau routier, la fluidité de la circulation ou la sécurité des déplacements, notamment par l'application de critères discrétionnaires ou la production d'études.	→ Réglementation	Moyen terme	URB, TMD	
e)	Prévoir des normes d'aménagement assurant une connexion piétonne sécuritaire, accessible et continue entre le réseau de mobilité active et les entrées principales des nouveaux bâtiments.	→ Réglementation	Court terme	URB	

Stratégie 5.4	Consolider des milieux de vie complets, accessibles et sobres en carbone				
	Moyen de mise en œuvre	**Outils**	**Échelle temporelle**	**Responsable**	**Indicateur de performance ou cible**
a)	Améliorer la connectivité des quartiers au réseau de transport collectif via le réseau cyclable, piétonnier et routier.	→ Planification	Moyen terme	URB	→ Émissions de GES liées aux déplacements
b)	Consolider le territoire près des accès au transport collectif et actif existant.	→ Planification → Réglementation	Long terme	URB	
c)	Intégrer des dispositions réglementaires visant à la réduction des émissions de GES des projets de développement.	→ Réglementation	Moyen terme	URB	
d)	Explorer la mise en place d'une redevance au développement en fonction des émissions de GES.	→ Réglementation	Moyen terme	FIN	

4.3.6. Stratégies d'aménagement et moyens de mise en œuvre liés à l'orientation 6 : Renforcer la résilience du territoire face aux changements climatiques en préservant et valorisant les services écosystémiques

Stratégie 6.1	Protéger et restaurer les milieux naturels d'intérêt				
	Moyen de mise en œuvre	**Outils**	**Échelle temporelle**	**Responsable**	**Indicateur de performance ou cible**
a)	Mettre en œuvre le plan de conservation des milieux naturels.	→ Planification → Réglementation → Acquisition et gestion foncière → Connaissances, inventaires et études	Court terme	URB	→ Superficie de milieux naturels conservés
b)	Augmenter la superficie de milieux naturels bénéficiant d'un statut de conservation.	→ Planification → Réglementation → Acquisition et gestion foncière	Court terme	URB	

c)	Réviser la réglementation afin de renforcer la conservation des milieux naturels et de leurs services écosystémiques.	→ Réglementation	Court terme	URB	
d)	Documenter les milieux naturels à partir d'études de caractérisation écologique à exiger dans le cadre de certains projets, afin d'améliorer la connaissance des milieux naturels et de favoriser leur conservation.	→ Réglementation → Connaissances, inventaires et études	Court terme	URB	
e)	Minimiser les perturbations et les empiétements dans les milieux naturels en prohibant les espèces exotiques envahissantes, en exigeant des mesures de mitigation lors de travaux et en maintenant le respect d'une bande de protection.	→ Réglementation → Sensibilisation, guides et partenariats	Court terme	URB	
f)	Assurer la conservation et la bonification du couvert forestier sur une bande de 30 mètres en bordure de l'autoroute 35, tout en encadrant les interventions et les coupes d'arbres nécessaires à l'intégration d'usages compatibles à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.	→ Réglementation	Court terme	URB	

Stratégie 6.2	**Renforcer les fonctions écologiques des cours d'eau**				
	Moyen de mise en œuvre	**Outils**	**Échelle temporelle**	**Responsable**	**Indicateur de performance ou cible**
a)	Améliorer la qualité des bandes riveraines.	→ Sensibilisation, guides et partenariats → Réglementation → Connaissances, inventaires et études	Moyen terme	URB	→ Nombre de km linéaire de berges à l'état naturel
b)	Soutenir les propriétaires riverains dans la renaturalisation et l'aménagement de leurs bandes riveraines.	→ Sensibilisation, guides et partenariats	Moyen terme	URB	
c)	Favoriser, lorsque pertinent, la restauration des plaines inondables et des espaces de liberté des cours d'eau.	→ Planification → Connaissances, inventaires et études	Long terme	URB	
d)	Intégrer les nouvelles cartographies des zones inondables et de mobilité des cours d'eau dans la planification et l'aménagement du territoire.	→ Planification → Réglementation	Moyen terme	URB	

Stratégie 6.3	**Réduire les îlots de chaleur**				
	Moyen de mise en œuvre	**Outils**	**Échelle temporelle**	**Responsable**	**Indicateur de performance ou cible**

a)	Réviser la réglementation relative à la plantation d'arbres et au verdissement afin d'accroître l'indice de canopée urbaine et renforcer la résilience et la pérennité de la végétation en milieu urbain, notamment en favorisant l'utilisation de végétaux et d'essences d'arbres indigènes.	→ Réglementation	Court terme	URB	→ Indice de canopée → Pourcentage de surfaces minéralisées dans le périmètre urbain
b)	Poursuivre les efforts de plantation d'arbres sur le domaine public et privé.	→ Programmes et incitatifs → Réglementation → Immobilisation et infrastructures → Sensibilisation, guides et partenariats	Court terme	URB,TP, SIGE	
c)	Préserver les arbres existants et renforcer la protection des arbres remarquables.	→ Réglementation	Court terme	URB	
d)	Diminuer la minéralisation en réduisant l'emprise au sol des stationnements et des rues asphaltées et en augmentant les surfaces végétalisées.	→ Réglementation → Immobilisations et infrastructures	Court terme	URB, TP	
e)	Réduire les îlots de chaleur en priorisant les secteurs présentant une forte concentration de population vulnérable.	→ Planification → Réglementation → Sensibilisation, guides et partenariats	Moyen terme	URB, TP	
f)	Optimiser et prévoir la présence d'arbres dans les aménagements routiers, cyclables, piétonniers, ainsi que dans les stationnements.	→ Planification → Immobilisations et infrastructures	Moyen terme	URB, SIGE, TMD, TP	
g)	Poursuivre le programme de déminéralisation participative.	→ Programmes et incitatifs → Sensibilisation, guides et partenariats →	Court terme	URB	
h)	Encourager les citoyens à participer au verdissement de leur propriété, notamment en poursuivant les programmes déjà en place.	→ Programmes et incitatifs → Sensibilisation, guides et partenariats	Court terme	URB	
i)	Assurer le remplacement systématique des arbres abattus sur les propriétés publiques et évaluer la possibilité d'augmenter le ratio de remplacement.	→ Immobilisation et infrastructures	Court terme	TP	

Stratégie 6.4	**Favoriser l'infiltration, la rétention et la régulation des eaux pluviales dans les milieux urbanisés**				
	Moyen de mise en œuvre	**Outils**	**Échelle temporelle**	**Responsable**	**Indicateur de performance ou cible**

a)	Intégrer l'aménagement d'infrastructures de gestion durable des eaux pluviales à la source dans les projets (ex. : pavé perméable, infrastructures vertes, noues végétalisées, etc.).	→ Réglementation → Sensibilisation, guides et partenariat → Immobilisation et infrastructures	Moyen terme	SIGE	→ Nombre d'initiatives en place
b)	Sensibiliser la population aux pratiques optimales de gestion des eaux pluviales.	→ Sensibilisation, guides et partenariats	Moyen terme	URB	
c)	Établir un programme incitatif pour la gestion des eaux pluviales à la source.	→ Programmes et incitatifs	Long terme	URB	

Stratégie 6.5 **Restaurer la connectivité écologique pour soutenir la biodiversité et la résilience du territoire**

	Moyen de mise en œuvre	Outils	Échelle temporelle	Responsable	Indicateur de performance ou cible
a)	Adapter la planification et la réglementation afin de protéger, renforcer et restaurer la connectivité écologique entre les milieux naturels.	→ Planification → Réglementation → Sensibilisation, guides et partenariats	Court terme	URB	→ Indice de canopée dans les corridors écologiques
b)	Planifier et aménager le domaine public afin de favoriser la connectivité écologique et la création de corridors écologiques, notamment par le réseau de parcs, les rues et les infrastructures.	→ Planification → Immobilisations et infrastructures	Moyen terme	URB	

4.3.7. Stratégies d'aménagement et moyens de mise en œuvre liés à l'orientation 7 :

Mettre en valeur le patrimoine bâti, les paysages d'intérêt et l'identité territoriale

Stratégie 7.1 **Mettre en action des mesures concrètes visant la mise en valeur du patrimoine bâti et des paysages d'intérêts**

	Moyen de mise en œuvre	Outils	Échelle temporelle	Responsable	Indicateur de performance ou cible
a)	Protéger les paysages et les points de vue d'intérêt à travers les règlements d'urbanisme discrétionnaires.	→ Réglementation	Moyen terme	URB	→ Évolution du montant des aides financières accordées
b)	Renforcer les programmes d'aide et les outils réglementaires afin de soutenir la rénovation et la mise en valeur du cadre bâti patrimonial.	→ Programmes et incitatifs → Réglementation	Court terme	URB	
c)	Poursuivre et bonifier l'inventaire du patrimoine, en ciblant notamment le patrimoine bâti moderne et le patrimoine naturel.	→ Connaissance, inventaires, études	Moyen terme	URB	

d)	Assurer une veille des programmes d'aide financière disponibles pour soutenir la restauration du patrimoine bâti.	→ Programmes et incitatifs	Court terme	URB
e)	Bonifier les outils d'accompagnement destinés aux propriétaires d'immeubles patrimoniaux afin de les aider dans leurs projets de rénovation, notamment par la production de guides, d'exemples et d'outils visuels.	→ Réglementation → Sensibilisation, guides et partenariats	Moyen terme	URB, COM
f)	Créer une table de concertation pour la mise en valeur du patrimoine et de l'histoire locale.	→ Sensibilisation, guides et partenariats	Court terme	CDSL
g)	Mettre en valeur le patrimoine toponymique de la Ville par la diffusion d'informations historiques.	→ Sensibilisation, guides et partenariats	Moyen terme	GREFFE
h)	Mettre en valeur nos monuments par des aménagements paysagers distinctifs.	→ Immobilisation et infrastructures	Court terme	TP
i)	Ajouter et remettre un prix du patrimoine à la Soirée Ès Arts.	→ Programmes et incitatifs → Sensibilisation, guides et partenariats	Court terme	Comité organisateur

4.4 PLAN DE PRIORISATION LIÉE À LA GESTION DE L'URBANISATION ET DE L'INTENSIFICATION DES USAGES RÉSIDENTIELS

Afin d'assurer une gestion durable de la croissance urbaine, de favoriser l'optimisation des infrastructures municipales existantes et de soutenir la création de milieux de vie complets, la Ville adopte une approche de priorisation de l'urbanisation et de l'intensification des usages fondée sur un phasage du développement. Cette approche vise à orienter en priorité les nouveaux projets résidentiels et mixtes vers les secteurs les plus propices à la consolidation urbaine, tout en tenant compte de la capacité des infrastructures en place, notamment du réseau sanitaire.

La stratégie retenue repose sur les principes de consolidation du tissu urbain existant, de densification des milieux déjà desservis et d'optimisation des investissements publics réalisés au fil du temps. Elle privilégie l'occupation des espaces présentant le meilleur potentiel d'accueil à l'intérieur du périmètre d'urbanisation avant d'envisager l'ouverture ou l'intensification de secteurs moins stratégiques. Cette approche contribue également à limiter les pressions sur le territoire agricole et les milieux naturels, conformément aux orientations du présent plan d'urbanisme.

Afin d'établir les secteurs les plus propices à accueillir la croissance résidentielle, la Ville a d'abord réalisé un inventaire des terrains vacants et sous-utilisés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et péri-urbain, à l'aide d'outils cartographiques et géomatiques. Cette démarche visait à déterminer les superficies disponibles ou présentant un potentiel de redéveloppement. Afin d'obtenir un portrait réaliste du potentiel d'accueil du territoire, certaines superficies ont été exclues, notamment celles soumises à des contraintes naturelles ou anthropiques, celles se trouvant dans un milieu naturel (boisé, milieu humide, friche), celles ne présentant pas les caractéristiques minimales nécessaires à la construction, ainsi que les terrains voués à d'autres fonctions urbaines à portée collective (parc, école, etc.).

L'analyse des terrains sous-utilisés s'est appuyée sur différents indicateurs permettant d'évaluer leur potentiel de redéveloppement, notamment le coefficient d'emprise au sol (CES), le coefficient d'occupation du sol (COS), ainsi que le rapport entre la valeur du bâtiment et celle du terrain. Ces indicateurs ont permis de repérer les terrains dont le potentiel de redéveloppement pourrait être supérieur à leur niveau actuel d'occupation.

Un pointage a par la suite été attribué à chacun des terrains retenus, sur la base de critères permettant d'évaluer leur contribution à la consolidation urbaine. Ces critères portaient notamment sur la proximité des équipements collectifs, des commerces et services, des parcs, des voies cyclables, des arrêts d'autobus et des trottoirs, ainsi que sur la diversité commerciale à proximité. L'analyse considérait également la présence de contraintes dans les secteurs à proximité et la desserte en infrastructures municipales (réseaux d'aqueduc et d'égout). Cette évaluation multicritère a permis de comparer les terrains entre eux et de faire ressortir ceux présentant les conditions les plus favorables à l'accueil de nouveaux projets résidentiels.

Les résultats du pointage ont été reportés sur une carte afin de visualiser la répartition spatiale des terrains analysés et de faire ressortir les grands secteurs regroupant les terrains présentant le meilleur potentiel de consolidation. La lecture de ces résultats et des objectifs de consolidation urbaine, a permis à la Ville de déterminer les différentes phases de développement à retenir.

L'analyse réalisée a permis d'identifier un secteur prioritaire de développement (phase 1) correspondant aux principaux secteurs de consolidation et d'intensification identifiés au concept d'organisation spatiale. Ce secteur à consolider en priorité représente les milieux les plus favorables à l'atteinte des objectifs municipaux en matière de densification et de création de milieux de vie complets. Dès l'entrée en vigueur des règlements de concordance, les densités et les formes d'occupation du sol prévues au plan d'urbanisme pourront y être autorisées.

Toutefois, considérant qu'une part importante de ce secteur est desservie par le poste de pompage Champlain, dont la capacité est limitée, la Ville assurera un suivi de l'évolution de cette capacité. Lorsque les seuils critiques établis par la Ville seront atteints, celle-ci pourra recourir aux mécanismes prévus par la législation applicable afin d'encadrer temporairement le développement et de maintenir l'intégrité des infrastructures municipales jusqu'à la réalisation des travaux requis. En fonction des recommandations du Service des infrastructures et de gestion des eaux, le point critique serait fixé à trois ans avant l'atteinte projetée de la capacité maximale des débits disponibles, en tenant compte des projets d'augmentation de capacité prévus et de leur échéancier de mise en service.

Le calcul serait établi comme suit :

Horizon d'atteinte de la capacité (années) = Débits résiduels disponibles ÷ augmentation annuelle projetée des débits liés à la croissance.

Lorsque des projets d'augmentation de capacité sont prévus, leurs débits additionnels seraient intégrés au calcul à compter de leur date projetée de mise en service, afin de déterminer l'année réelle de saturation.

Dans les secteurs desservis par un réseau d'égout unitaire présentant des enjeux de conformité aux normes de débordement, toute augmentation de la densité autorisée sera conditionnelle à l'adoption et à la mise en œuvre d'un plan de

compensation des débits additionnels générés par cette densification.

Ce plan devra prévoir des mesures permettant de compenser les débits supplémentaires par une réduction équivalente ou supérieure des apports au réseau, de manière à ne pas augmenter la fréquence des débordements aux ouvrages de surverse concernés.

Ces mesures de compensation devront être additionnelles à celles prévues au plan d'action municipal visant la réduction des débordements et l'atteinte de la conformité aux normes applicables.

Advenant que des débordements par temps sec soient observés ou susceptibles de se produire, la Ville pourra également recourir aux mécanismes prévus par la Loi afin d'encadrer ou de suspendre temporairement les interventions et les projets susceptibles d'accentuer la pression sur les infrastructures concernées, et ce, jusqu'à la mise en œuvre des mesures correctives nécessaires.

Les secteurs non prioritaires (phases 2 et 3) constituent des réserves stratégiques destinées à soutenir la croissance à moyen et à long terme. Bien que leur développement demeure envisageable, ces secteurs ne sont pas appelés à absorber la croissance urbaine avant que les principaux objectifs de consolidation du secteur prioritaire ne soient atteints. À cette fin, la réglementation d'urbanisme pourra prévoir des dispositions limitant temporairement les densités autorisées dans ces secteurs afin de maintenir la cohérence de la stratégie municipale.

Le passage d'un secteur d'une phase à une autre ne reposera pas uniquement sur un horizon temporel préétabli. Il sera plutôt évalué en fonction de critères mesurables permettant d'apprécier l'avancement de la consolidation du secteur prioritaire, la capacité résiduelle des infrastructures et l'atteinte des objectifs de développement poursuivis par la Ville. Cette approche permet une gestion évolutive du développement en fonction des réalités du territoire.

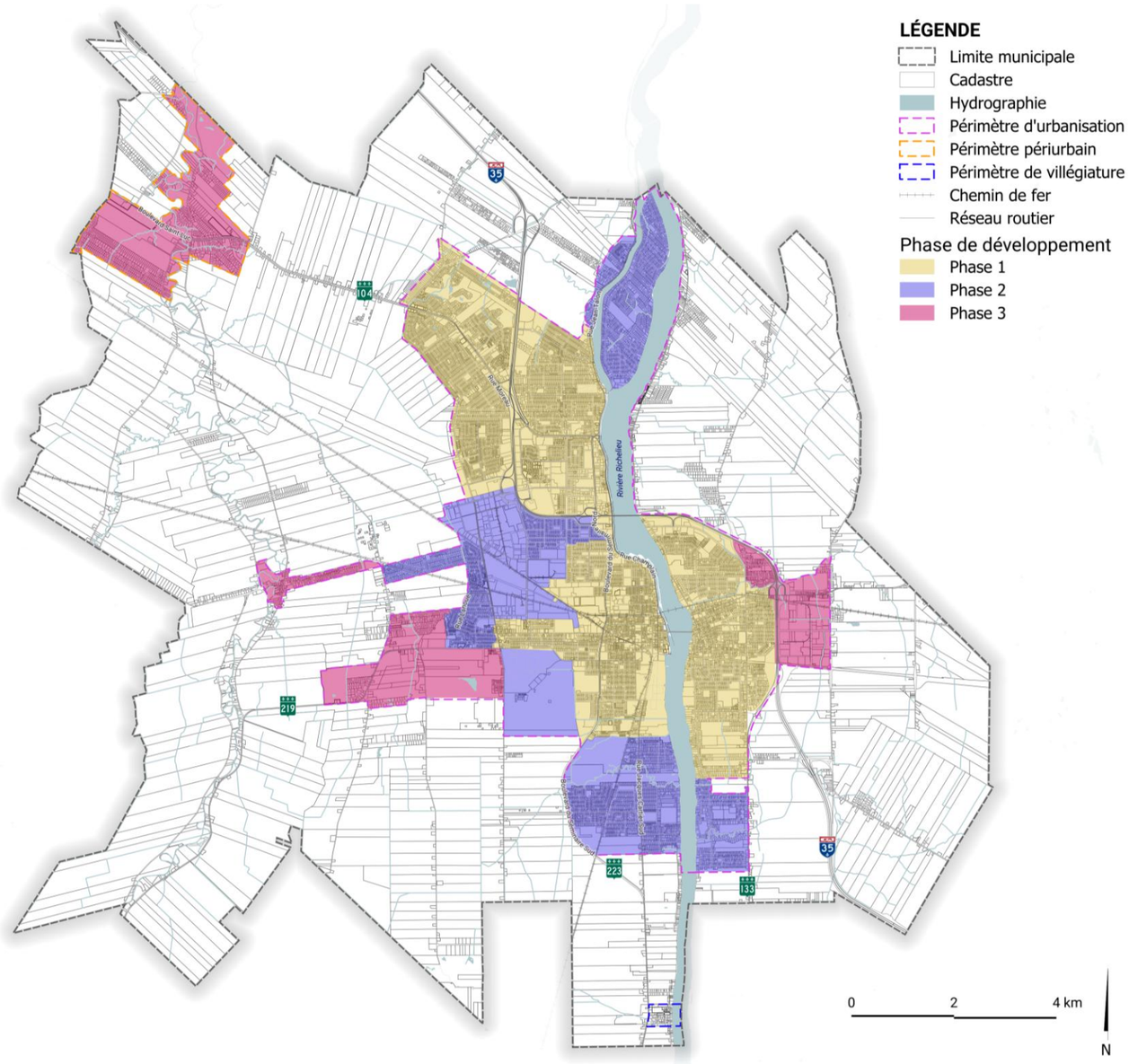
Par ailleurs, afin de conserver la flexibilité nécessaire à la réalisation de projets contribuant aux objectifs municipaux, les secteurs non prioritaires pourront être considérés avant l'atteinte complète de la capacité des infrastructures desservant le secteur prioritaire. Cette possibilité vise notamment à assurer une continuité dans l'offre résidentielle et à éviter qu'un secteur ne soit bloqué dans l'attente de l'atteinte d'un seuil absolu de capacité.

De plus, la Ville pourra analyser toute proposition de développement située à l'extérieur des secteurs prioritaires lorsqu'elle est accompagnée d'investissements privés permettant d'améliorer la desserte en infrastructures ou de répondre à des enjeux structurants pour le milieu. Ces projets devront démontrer une contribution significative aux objectifs collectifs poursuivis par la municipalité, notamment par l'amélioration des infrastructures municipales ou la résolution d'une nuisance ou d'une problématique dans le secteur visé, le renforcement de la mobilité durable, l'optimisation des investissements publics existants, la création de milieux de vie complets ou l'apport d'une plus-value importante pour le secteur concerné. Ces projets devront également démontrer leur rentabilité financière pour la Ville, en tenant compte des investissements municipaux requis et des coûts à long terme.

Le plan de priorisation constitue ainsi un outil de gestion permettant à la Ville d'encadrer la croissance de manière cohérente, prévisible et durable tout en conservant la souplesse nécessaire pour saisir les occasions de développement qui contribuent à l'intérêt collectif et à l'atteinte des orientations du présent plan d'urbanisme.

4.4.1. Plan de priorisation de l'urbanisation par phases

Carte 19 - Plan de priorisation de l'urbanisation



5 TYPES DE MILIEUX DE VIE

Dans le cadre de l'élaboration du présent plan d'urbanisme, la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu a procédé à l'identification de 17 milieux de vie qui respectent les affectations identifiées au Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la MRC du Haut-Richelieu adopté en vertu du règlement no 371 en 2004. Une déclinaison plus fine de l'affectation urbanisation, telle qu'elle est identifiée au SADR, a toutefois été réalisée en faisant le choix d'identifier des milieux de vie. Cette démarche vise à mieux traduire, à l'échelle locale, les orientations d'aménagement du territoire en tenant compte de la diversité des contextes urbains, des formes bâties existantes et projetées, ainsi que des fonctions appelées à cohabiter au sein du périmètre urbanisé.

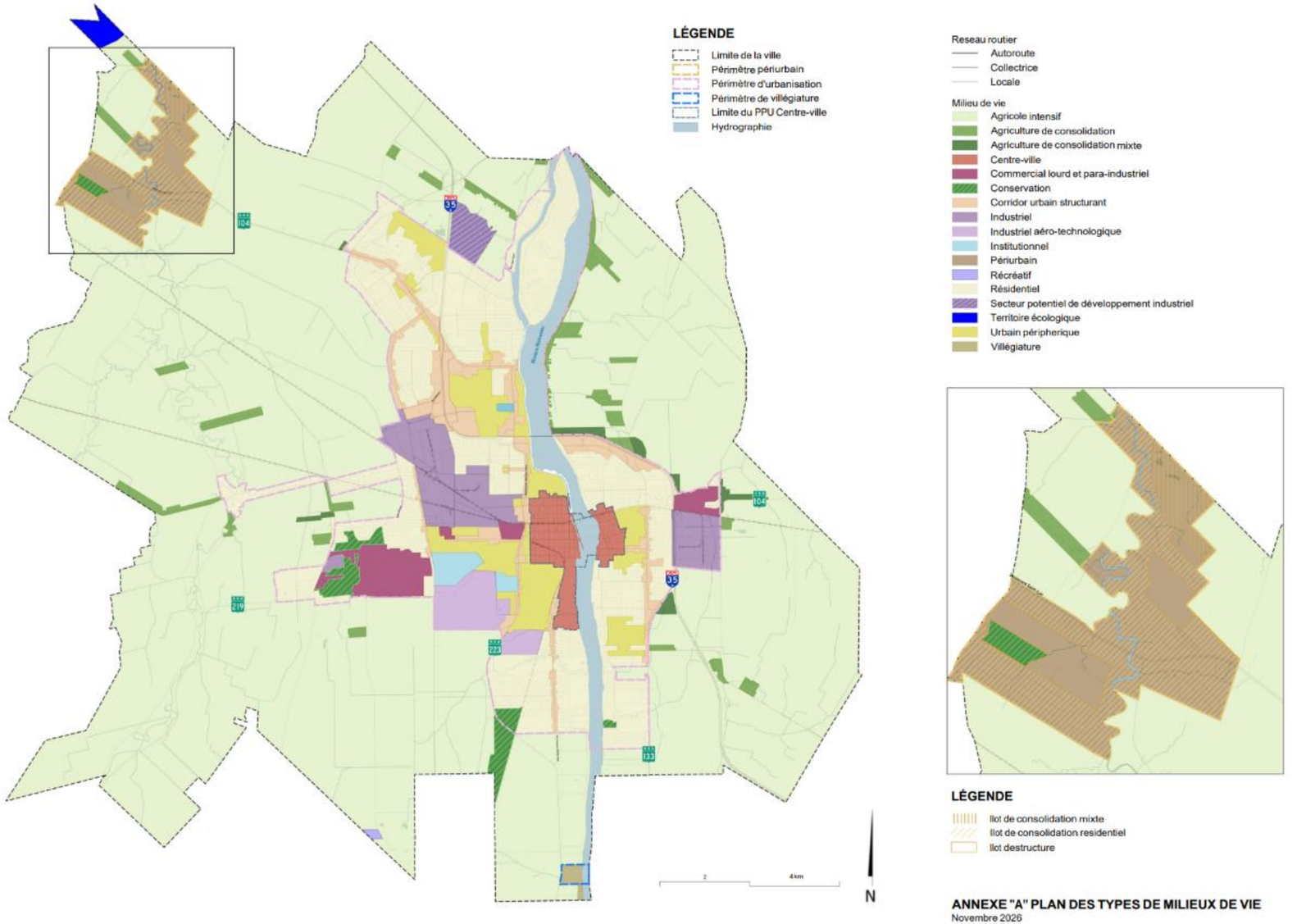
Les milieux de vie constituent ainsi un outil de lecture et de planification permettant d'adapter les objectifs, les densités, les usages et les interventions municipales aux caractéristiques propres de chaque secteur. Leur définition s'appuie notamment sur les principes et les intentions du plan concept d'organisation spatiale, qu'ils viennent préciser et opérationnaliser. Cette approche favorise une vision cohérente et structurante du développement urbain, tout en assurant une meilleure adéquation entre les orientations du SADR et les réalités locales de Saint-Jean-sur-Richelieu.

@Alexandre Charron (2026)

@Alexandre Charron (2026)

5.1 PLAN DES TYPES DE MILIEUX DE VIE

Carte 20 - Plan des types de milieux de vie



ANNEXE "A" PLAN DES TYPES DE MILIEUX DE VIE
Novembre 2026

5.2 INTERPRÉTATION DES MILIEUX DE VIE

Les milieux de vie constituent des cadres de référence visant à guider l'évolution du territoire conformément à la vision d'aménagement de la Ville. Ils décrivent les caractéristiques dominantes recherchées, les formes d'occupation du sol privilégiées, ainsi que les objectifs d'aménagement poursuivis dans chaque secteur. L'identification d'un milieu de vie ne doit pas être interprétée comme l'attribution exclusive d'une fonction ni comme une autorisation de développement. Les usages compatibles et complémentaires peuvent être autorisés lorsqu'ils contribuent à l'atteinte des objectifs du milieu de vie concerné et qu'ils respectent la réglementation d'urbanisme applicable.

Lorsqu'un terrain se situe à l'interface de plusieurs milieux de vie ou qu'une ambiguïté découle de l'interprétation de leur délimitation, l'analyse doit privilégier l'atteinte des objectifs du présent plan d'urbanisme en tenant compte notamment :

- → De la vocation dominante recherchée
- → Du cadre bâti et du tissu urbain environnants
- → De l'intégration du projet au milieu
- → Des objectifs de consolidation, de redéveloppement, d'intensification ou de protection applicables
- → De la capacité des infrastructures et équipements municipaux
- → Des caractéristiques environnementales, patrimoniales et paysagères du secteur
- → De toute stratégie municipale de gestion de l'urbanisation

Enfin, l'identification d'un terrain à l'intérieur d'un milieu de vie ne constitue pas une reconnaissance de sa priorité de développement ni une obligation pour la Ville d'autoriser son urbanisation. Tout projet doit également être évalué à la lumière des orientations du présent plan d'urbanisme, de la planification des infrastructures et des mécanismes de gestion de l'urbanisation applicables.

5.3 DESCRIPTION ET DISPOSITIONS APPLICABLES AUX TYPES DE MILIEUX DE VIE

À l'intérieur d'un milieu de vie, le Règlement de zonage en vigueur peut autoriser un usage existant, soit une activité, un usage, ou une occupation du sol existante avant l'entrée en vigueur du présent plan d'urbanisme ou du premier règlement de zonage municipal ayant obtenu un certificat de conformité à l'égard du Schéma d'aménagement qui en interdit l'usage, même si celui-ci n'est pas autorisé dans la liste des classes d'usages autorisées avec ou sans condition. Cette confirmation de l'usage doit toutefois se limiter à l'assiette de l'occupation de l'usage avant que celui-ci soit interdit au plan d'urbanisme ou au Schéma d'aménagement. Par ailleurs, à l'intérieur de la gestion des droits acquis, une liste d'usages de remplacement peut être prévue à la réglementation, permettant ainsi une nouvelle occupation des bâtiments occupés par un usage dérogatoire protégé par droits acquis.

5.3.1. Type de milieu de vie : Agriculture intensive (AI)

Caractéristiques générales	Classes d'usages autorisées sans condition	Classes d'usages autorisées avec condition
Le milieu de vie « Agriculture intensive » couvre une vaste partie de la zone agricole décrétée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* du Québec (LPTAA). Elle se situe autour du périmètre d'urbanisation de la ville. Cette zone vise avant tout le maintien et la mise en valeur des activités agricoles. L'agriculture commerciale et à haut rendement y est priorisée. Cependant, certaines activités complémentaires sont permises, sous réserve des normes prévues à la réglementation d'urbanisme en vigueur.	Agricole Conservation	Commerciale[1] Commerciale lourde et para-industrielle[1] Extraction[1] Industrielle légère[1] Industrielle lourde[1] Publique[1] Récréative extensive[1] Résidentielle de très faible densité[2]

[1]Seuls les usages, ouvrages ou constructions suivants sont autorisés :

a. Les usages et activités complémentaires à caractère commercial et industriel reliés au caractère agricole du territoire ou à l'usage agricole existant sur un terrain, ainsi que le traitement et la commercialisation de façon complémentaire des différents produits agricoles
b. Les services d'élevage, d'horticulture, de pisciculture et les services vétérinaires
a. Les activités agro-touristiques
b. Les pépinières de production
c. L'exploitation d'une sablière ou d'une carrière sur les sites existants avant l'entrée en vigueur du présent plan d'urbanisme
d. Les maisons mobiles et roulottes comme résidences rattachées à l'exploitation de la ferme ou permises à l'intérieur des parcs de roulottes et de maisons mobiles
e. Les prises d'eau pour l'alimentation d'usine d'embouteillage d'eau, de fabrique de glace commerciale de distributrice, etc., n'impliquant pas de traitement, d'embouteillage et d'entreposage sur les lieux et soumis à l'obtention préalable d'un permis ou d'un certificat des ministères concernés avant l'émission des autorisations municipales
f. Les interventions, ouvrages, équipements et infrastructures à caractère municipal, gouvernemental ou de leur mandataire;
g. Les parcs et espaces verts

[2]Seules les habitations respectant l'une ou l'autre des caractéristiques suivantes sont autorisées :

a. Une habitation bénéficiant de droits acquis en vertu du chapitre VII de la LPTAA (L.R.Q, c. P-41.1)
b. Une habitation pour laquelle une autorisation a été accordée par la CPTAQ avant le 13 mai 1993
c. Une habitation érigée ou destinée à être érigée en vertu des articles 31, 31.1 ou 40 de la LPTAA (L.R.Q, c. P-41.1)

5.3.2. Type de milieu de vie : Agriculture zone de consolidation (AC)

Caractéristiques générales	Classes d'usages autorisées sans condition	Classes d'usages autorisées avec condition
Le milieu de vie « Agriculture zone de consolidation » correspond à des secteurs de taille réduites situés au sein de la zone agricole décrétée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* du Québec (LPTAA) sur lesquels des usages non agricoles ont été développés au fil du temps. Ces secteurs sont principalement caractérisés par la présence d'usages résidentiels déjà établis et implantés de façon ponctuelle. Ils visent à encadrer la présence de ces usages existants, limiter l'expansion et préserver le potentiel agricole.	Conservation Publique	Agricole[1] Récréative extensive[2] Résidentielle de très faible densité[3]

[1]Seules les activités agricoles n'impliquant aucun bâtiment agricole ni aucun bâtiment d'élevage sont autorisées.

[2]Seuls les parcs et espaces verts sont autorisés.

[3]Seules les habitations respectant l'une ou l'autre des caractéristiques suivantes sont autorisées :
a. Une habitation pour laquelle une autorisation a été accordée par la CPTAQ
b. Une habitation érigée ou destinée à être érigée en vertu de l'article 40 de la LPTAA (L.R.Q, c. P-41.1)

5.3.3. Type de milieu de vie : Agriculture zone de consolidation mixte (AM)

Caractéristiques générales	Classes d'usages autorisées sans condition	Classes d'usages autorisées avec condition
Le milieu de vie « Agriculture zone de consolidation mixte » correspond à de petits secteurs situés au sein de la zone agricole décrétée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* du Québec (LPTAA) sur lesquels des usages commerciaux et industriels ont été développés au fil du temps. Ces secteurs visent à stabiliser et encadrer la mixité des usages existants, limiter la croissance et préserver la vocation agricole.	Conservation Publique	Agricole[1] Commerciale[2] Commerciale lourde et para-industrielle[2] Industrielle légère[2] Industrielle lourde[2] Récréative extensive[3] Résidentielle de très faible densité[4]

[1]Seules les activités agricoles n'impliquant aucun bâtiment agricole ni aucun bâtiment d'élevage sont autorisées.

[2]Seuls les usages, ouvrages ou constructions suivants sont autorisés, pour lesquels une autorisation a été accordée par la CPTAQ :

a. Les usages commerciaux ou industriels rattachés à l'usage agricole, plus spécifiquement l'entreposage et la vente d'engrais, de semence et de produits chimiques, la vente et la réparation d'équipements agricoles, la fabrication et l'entreposage de matériel de drainage agricole, de traitement et de transformation des fumiers, purins et de sous-produits agroalimentaires
b. Les usages commerciaux ou industriels compatibles avec le milieu

[3]Seuls les parcs et espaces verts sont autorisés.

[4] Seules les habitations respectant l'une ou l'autre des caractéristiques suivantes sont autorisées :

a. Une habitation pour laquelle une autorisation a été accordée par la CPTAQ
b. Une habitation érigée ou destinée à être érigée en vertu de l'article 40 de la LPTAA (L.R.Q, c. P-41.1)

5.3.4. Type de milieu de vie : Centre-Ville (CV)

Caractéristiques générales	Classes d'usages autorisées sans condition	Classes d'usages autorisées avec condition
Ce milieu de vie correspond aux délimitations du centre-ville de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu. Ce secteur présente une mixité des usages ainsi qu'une diversité dans la forme du cadre bâti. Le milieu de vie « Centre-ville » est assujetti aux dispositions du Plan particulier d'urbanisme (PPU) du centre-ville de Saint-Jean-sur-Richelieu en vigueur, ainsi que tous les règlements le modifiant.	Voir le PPU du centre-ville en vigueur	Voir le PPU du centre-ville en vigueur

5.3.5. Type de milieu de vie : Commercial lourd et para-industriel (CL)

Caractéristiques générales	Classes d'usages autorisées sans condition	Classes d'usages autorisées avec condition
Le milieu de vie « Commercial lourd et para-industriel » désigne des secteurs destinés à accueillir des activités commerciales para-industrielles ou industrielles légère ayant des besoins logistiques particuliers. Leur localisation vise à optimiser l'accessibilité, la fonctionnalité des activités et la cohabitation harmonieuse avec les autres composantes du territoire municipal. Ces secteurs se caractérisent par la présence de lots de grande superficie et d 'infrastructures adaptées à l'implantation de bâtiments de grande dimension. Ils jouxtent des voies de circulation et des aires extérieures de chargement conçues pour la manutention, l'entreposage et la circulation de véhicules lourds. Ils sont également localisés près des axes de circulation structurants du réseau routier afin de permettre une desserte efficace.	Commerciale lourde et para-industrielle Conservation Publique	Industrielle légère[1] Commerciale[2]

[1]Seuls les usages industriels légers générant peu d'impact sur le milieu environnant, tels les industries connexes à la recherche, la technologie, à la logistique, etc., et dont le bâtiment principal possède une superficie d'implantation de moins de 10 000 mètres carrés, sont autorisés.

[2]Seuls les usages commerciaux, mais dont les activités, les besoins et les inconvénients qu'ils causent au voisinage se rapprochent de ceux du domaine industriel ou commercial lourd et para-industriel, sont autorisés.

5.3.6. Type de milieu de vie : Conservation (CO)

Caractéristiques générales	Classes d'usages autorisées sans condition	Classes d'usages autorisées avec condition
Le milieu de vie « Conservation » correspond aux portions du territoire de la Ville regroupant des milieux naturels à forte valeur écologique. La protection et la mise en valeur de ses milieux constituent la vocation principale de ce type de milieu de vie. Cependant, certaines activités de récréation extensive de faible impact peuvent également être autorisés selon certaines conditions.	Conservation	Agricole[1, 2] Récréative extensive[3]

[1]L'usage de cabane à sucre avec salle de réception est uniquement autorisé sur le lot 4 314 847, localisé au 650, boulevard du Séminaire Sud.
[2]Les coupes d'amélioration des érablières, lorsqu'exploitées pour la sève, y sont autorisées.
[3]Seules les activités récréatives légères et extensives (randonnée pédestre, ski de randonnée, etc.), ainsi que les travaux ou ouvrages permettant leur aménagement, sont autorisés.

5.3.7. Type de milieu de vie : Corridor urbain structurant (CU)

Caractéristiques générales	Classes d'usages autorisées sans condition	Classes d'usages autorisées avec condition
Le milieu de vie « Corridor urbain structurant » correspond à des secteurs de centralité établis le long des principaux axes de mobilité. Véritables lieux de rencontre, d'échange et d'animation, ils regroupent une diversité de fonctions complémentaires contribuant à la vitalité du territoire et à la qualité de vie de la population. Ces secteurs sont appelés à accueillir une mixité d'usages, une densité résidentielle accrue ainsi qu'une offre diversifiée de commerces, de services, d'emplois, d'espaces publics et de lieux de rassemblement, afin de créer des destinations attractives et dynamiques à l'échelle locale et municipale.	Commerciale Commerciale lourde et para-industrielle Commerciale régionale Conservation Institutionnelle Publique Récréative extensive Récréative intensive Résidentielle de moyenne densité Résidentielle de forte densité	Industrielle légère[1]

[1]Seuls les établissements industriels non polluants d'une superficie de plancher inférieure à 4 500 mètres carrés (microbrasserie, torréfaction de café, etc.) sont autorisés.

5.3.8. Type de milieu de vie : Industriel (ID)

Caractéristiques générales	Classes d'usages autorisées sans condition	Classes d'usages autorisées avec condition
Le milieu de vie « Industriel » correspond aux espaces à vocation industrielle, manufacturières, de transformation, d'entreposage, de logistique et aux usages complémentaires qui soutiennent le développement économique du territoire. Ce milieu se caractérise par une diversité de bâtiments et d'implantations répondant aux besoins variés des entreprises. Ces secteurs sont également localisés aux abords du réseau routier structurant, du réseau ferroviaire et du réseau aérien afin d'améliorer la desserte et le transport de la marchandise.	Conservation Industrielle légère Industrielle lourde Publique	Agricole[1] Commerciale [2, 3] Commerciale lourde et para-industrielle[2, 4] Institutionnelle[5]

[1]Seules les activités agricoles transitoires, à l'exception de l'élevage, sont autorisées sur les sites en attente de développement, à la condition qu'aucun bâtiment agricole ne soit construit.

[2]Seuls les usages non industriels dont les activités, les besoins et les inconvénients pour le voisinage s'apparentent à ceux des usages industriels en raison de leur occupation de l'espace ou de leur impact sur l'environnement, plutôt que de leur nature économique, sont autorisés .

[3]Seuls les commerces et services visant prioritairement la desserte des travailleurs et des entreprises des activités industrielles sont autorisés.

[4]Seuls les usages commerciaux lourds et para-industriels connexes au domaine industriel, comme le transport et les bâtiments industriels polyvalents, sont autorisés.

[5]Ne sont pas autorisés les services socioculturels, commerciaux et personnels tels que les établissements d'enseignement, les hôpitaux et autres services médicaux, bureaux-conseils, services divers, etc., à l'exception d'un centre multiservice regroupant la formation générale aux adultes et la formation professionnelle implanté sur les lots 3 604 534, 5 259 806, 5 259 807 et 5 259 809 à Saint-Jean-sur-Richelieu.

Les fonctions spécifiques suivantes sont interdites dans le milieu de vie :

- Les exploitations ou activités agricoles permanentes
- Les pépinières commerciales ou publiques
- Les carrières, sablières ou gravières
- Les centres commerciaux et les commerces de détail en général
- Les activités de récréation commerciale (ex.: ciné-parcs, arénas, centres sportifs, hippodromes, stades, foires, golfs, pistes de course, campings, etc.)
- Les institutions financières, les sociétés d'assurances ou immobilières et toute autre activité qui prend place normalement dans des édifices à bureaux ou des zones commerciales
- Les hôtels et les motels
- Les foyers d'hébergement et tous les genres de résidences
- Les prisons, les manèges militaires

5.3.9. Type de milieu de vie : Industriel aéro-technologique (IA)

Caractéristiques générales	Classes d'usages autorisées sans condition	Classes d'usages autorisées avec condition
Le milieu de vie « Industriel aéro-technologique » correspond à un pôle stratégique de développement économique articulé autour de l'aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu. Il vise à soutenir la croissance des activités aéronautiques et aérospatiales tout en favorisant l'émergence d'un écosystème d'innovation regroupant des entreprises, des institutions de formation, des activités de recherche, de sécurité et de défense ainsi que des secteurs technologiques complémentaires.	Aéroportuaire Conservation Publique	Agricole[1] Commerciale[2] Commerciale lourde et para-industrielle[2] Industrielle légère[3] Industrielle lourde[3]

[1]Seules les activités agricoles transitoires, à l'exception de l'élevage, sont autorisées sur les sites en attente de développement, à la condition qu'aucun bâtiment agricole ne soit construit.

[2]Seuls les usages commerciaux connexes aux fonctionnements et aux opérations de l'aéroport de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, ainsi que les services complémentaires compatibles avec les entreprises et activités en place, sont autorisés.

[3]Seules les industries connexes aux fonctionnements et aux opérations de l'aéroport de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, liées à la fabrication de matériel scientifique et professionnel, d'équipement de télécommunication, de produits pharmaceutiques et de médication, d'équipements électriques industriels et autre, de même nature, ainsi que les industries complémentaires compatibles avec les entreprises et activités en place, sont autorisées.

Les fonctions spécifiques suivantes sont interdites dans le milieu de vie :

- Les exploitations ou activités agricoles permanentes
- Les pépinières commerciales ou publiques
- Les carrières, sablières ou gravières
- Les centres commerciaux et les commerces de détail en général
- Les activités de récréation commerciale (ex.: ciné-parcs, arénas, centres sportifs, hippodromes, stades, foires, golfs, pistes de course, campings, etc.)
- Les institutions financières, les sociétés d'assurances ou immobilières et toute autre activité qui prend place normalement dans des édifices à bureaux ou des zones commerciales
- Les services socioculturels, commerciaux et personnels tels que les établissements d'enseignement, les hôpitaux et autres services médicaux, bureaux-conseils, services divers, etc.
- Les hôtels et les motels
- Les foyers d'hébergement et tous les genres de résidences
- Les prisons, les manèges militaires

5.3.10. Type de milieu de vie : Institutionnel (IN)

Caractéristiques générales	Classes d'usages autorisées sans condition	Classes d'usages autorisées avec condition
Le milieu de vie « Institutionnel » correspond aux grands pôles institutionnels localisés au sein du périmètre d'urbanisation de la Ville. Ces pôles regroupent un éventail d'usages institutionnels, tels les services publics et administratifs, les équipements collectifs, les infrastructures communautaires, les lieux d'éducation, les sites de culture ainsi que les équipements de sécurité publique.	Conservation Institutionnelle Publique	Commerciale[1] Récréative extensive[2] Récréative intensive[2] Résidentielle de moyenne densité[3] Résidentielle de forte densité[3]

[1]Seuls les commerces dont la superficie de plancher est inférieure à 4 500 mètres carrés sont autorisés.

[2]Seuls les usages récréatifs liés à la pratique du sport, des loisirs, à la détente, ainsi que tout autre usage récréatif connexe aux opérations des usages institutionnels, sont autorisés.

[3]Seuls les usages suivants sont autorisés : centres d'hébergement, logements pour étudiants, résidences pour personnes âgées et autres usages résidentiels complémentaires aux usages institutionnels.

5.3.11. Type de milieu de vie : Périurbain (PR)

Caractéristiques générales	Classes d'usages autorisées sans condition	Classes d'usages autorisées avec condition
Le milieu de vie « Périurbain » désigne les secteurs résidentiels de faible densité localisés à l'extérieur du périmètre d'urbanisation de la Ville et correspondant principalement à des anciennes terres agricoles ayant été développées. Il se caractérise par une occupation du territoire diversifiée, où cohabitent des secteurs résidentiels de faible densité, des activités agricoles, et des usages commerciaux ou industriels. Leur développement vise principalement la consolidation des secteurs existants, sans ouverture de nouvelles rues ni intensification importante du cadre bâti résidentiel.		Agricole[1] Conservation[1] Commerciale[1, 2] Commerciale lourde et para-industrielle[1] Industrielle légère[1] Institutionnelle[1] Publique[1] Récréative extensive[1] Récréative intensive[1] Résidentielle de très faible densité[1]

[1]La construction de nouvelles rues ou le prolongement de celles existantes ne peuvent être autorisés au sein de ce milieu de vie.

[2]Sont uniquement autorisés les commerces dont la superficie de plancher est inférieure à 4 500 mètres carrés.

5.3.12. Type de milieu de vie : Récréatif (RE)

Caractéristiques générales	Classes d'usages autorisées sans condition	Classes d'usages autorisées avec condition
Le milieu de vie « Récréatif » correspond aux secteurs destinés à accueillir les usages liés à la pratique du loisir, du sport, du plein air en milieu extérieur ainsi que la valorisation et la protection la nature.	Agricole Conservation Publique	Récréative extensive[1] Récréative intensive[1]

[1]Seuls les usages souscrivant aux objectifs suivants sont autorisés :

a. Favoriser les activités de plein air spécifiquement rattachées à la pratique du golf et activités de plein air quatre saisons ne demandant que très peu d'infrastructures
b. Assurer la préservation et la mise en valeur des territoires visés à titre d'espaces verts
c. Assurer l'admissibilité d'un projet de golf par le dépôt d'une évaluation des impacts sur l'environnement du projet
d. Le projet n'empiète pas dans l'habitat de populations d'espèces importantes et vulnérables reconnues en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* identifié par le ministère de l'Environnement

5.3.13. Type de milieu de vie : Résidentiel (RD)

Caractéristiques générales	Classes d'usages autorisées sans condition	Classes d'usages autorisées avec condition
Le milieu de vie « Résidentiel » correspond aux secteurs à dominante résidentielle situés au sein du périmètre d'urbanisation de la Ville. Il se caractérise par une diversité de types d'habitation de faible à moyen gabarit, intégrés de manière harmonieuse à leur environnement, ainsi que par la présence limitée de commerces, de services et d'équipements de proximité contribuant à la qualité de vie du quartier. Ces secteurs sont voués au maintien et à la consolidation de leur vocation résidentielle tout en permettant une évolution compatible avec leur cadre bâti et leur identité.	Agricole Conservation Publique Récréative extensive Récréative intensive Résidentielle de faible densité Résidentielle de moyenne densité	Commerciale[1] Institutionnelle[2]

[1]Seuls les commerces de vente et de services de besoins courants ayant une superficie d'implantation au sol de moins de 750 mètres carrés sont autorisés.

[2]Les institutions à portée régionale et les centres d'enseignement supérieurs sont prohibés au sein de ce milieu de vie.

5.3.14. Type de milieu de vie : Secteur potentiel de développement industriel (DI)

Caractéristiques générales	Classes d'usages autorisées sans condition	Classes d'usages autorisées avec condition
Le milieu de vie « Secteur potentiel de développement industriel » désigne des espaces offrant un potentiel d'accueil pour des activités économiques d'envergure. Bénéficiant d'une localisation stratégique à proximité de l'autoroute 35 et des principaux corridors de transport, ces secteurs constituent une réserve foncière permettant de répondre aux besoins futurs des entreprises nécessitant des superficies adaptées à leur implantation et à leur croissance. Le développement de ce secteur pourra être envisagé dans la mesure où les conditions requises à l'extension du périmètre urbain sont réunies et où les autorisations nécessaires sont obtenues, notamment auprès de la CPTAQ, ainsi que de toute autre instance compétente, le cas échéant.	Conservation	Agricole[1] Commerciale[2] Industrielle légère[2] Industrielle lourde[2] Publique[2] Récréative extensive[2] Résidentielle de très faible densité[3]

[1] Seuls les usages agricoles, à l'exception de l'élevage, sont autorisés sur les sites en attente de développement, à la condition qu'aucun bâtiment agricole ne soit construit.

[2] Seuls les usages, ouvrages ou constructions suivants sont autorisés :

a. Les usages et activités complémentaires à caractère commercial et industriel reliés au caractère agricole du territoire ou à l'usage agricole existant sur un terrain, ainsi que le traitement et la commercialisation de façon complémentaire des différents produits agricoles
b. Les bureaux, commerces et services de soutien aux fonctions autorisées et dont l'usage vise prioritairement la desserte des travailleurs et des entreprises des fonctions industrielles
c. Les services d'élevage, d'horticulture, de pisciculture et les services vétérinaires
d. Les activités agro-touristiques
e. Les prises d'eau pour l'alimentation d'usine d'embouteillage d'eau, de fabrique de glace commerciale de distributrice, etc., n'impliquant pas de traitement, d'embouteillage et d'entreposage sur les lieux et soumis à l'obtention préalable d'un permis ou d'un certificat des ministères concernés avant l'émission des autorisations municipales
f. Les interventions, ouvrages, équipements et infrastructures à caractère municipal, gouvernemental ou de leur mandataire

g. Les parcs et espaces verts
h. Les réseaux récréatifs

[3] Seules les habitations respectant l'une ou l'autre des caractéristiques suivantes sont autorisées:

a. Une habitation pour laquelle une autorisation a été accordée par la CPTAQ avant le 13 mai 1993
b. Une habitation érigée ou destinée à être érigée en vertu de l'article 40 de la LPTAA (L.R.Q, c. P-41.1)

5.3.15. Type de milieu de vie : Urbain périphérique (UR)

Caractéristiques générales	Classes d'usages autorisées sans condition	Classes d'usages autorisées avec condition
Le milieu de vie « Urbain périphérique » désigne des secteurs situés à proximité des corridors de mobilité structurants et des pôles de commerces et de services. Il se caractérise par une mixité de fonctions, une diversité de types d'habitation et un cadre bâti pouvant présenter des niveaux de densité variés, tout en assurant une intégration harmonieuse avec les milieux résidentiels environnants. Ces secteurs contribuent à la transition entre les centralités urbaines et les quartiers résidentiels et sont appelés à accueillir une évolution graduelle du cadre bâti favorisant la proximité des services, la mobilité durable et la vitalité des milieux de vie.	Commerciale Conservation Institutionnelle Publique Récréative extensive Récréative intensive Résidentielle de faible densité Résidentielle de moyenne densité Résidentielle de forte densité	Industrielle légère[1]

[1] [1]Seuls les établissements industriels non polluants d'une superficie de plancher inférieure à 4 500 mètres carrés (microbrasserie, torréfaction de café, etc.) sont autorisés.

5.3.16. Type de milieu de vie : Villégiature (VI)

Caractéristiques générales	Classes d'usages autorisées sans condition	Classes d'usages autorisées avec condition
Le milieu de vie « Villégiature » correspond au secteur résidentiel localisé à l'extérieur du périmètre d'urbanisation ainsi qu'aux abords de la rivière Richelieu. Ce type de milieu de vie regroupe principalement des habitations unifamiliales isolées, ainsi que certains usages récréatifs.	Conservation Publique Récréative extensive Récréative intensive Résidentielle de très faible densité	Commerciale[1]

[1]Seuls les commerces suivants sont autorisés : hôtellerie, restauration, hébergement et marina.

5.3.17. Type de milieu de vie – Territoire écologique (TE)

Caractéristiques générales	Classes d'usages autorisées sans condition	Classes d'usages autorisées avec condition
Le milieu de vie « Territoire écologique » correspond au secteur du territoire ayant une valeur écologique élevée en raison de la présence de milieux naturels sensibles et d'écosystèmes locaux, tels que boisés, milieux humides, habitats fauniques, etc. Ce type de milieu de vie vise la protection et la mise en valeur écologique.	Agricole Conservation	Récréative extensive[1]

[1]Sont uniquement autorisées les activités récréatives légères et extensives (randonnée pédestre, ski de randonnée, etc.), ainsi que les travaux ou ouvrages permettant leur aménagement.

5.4 DÉFINITION DES CLASSES USAGES

Aéroportuaire

Catégorie d'usages regroupant les infrastructures, équipements et activités nécessaires au fonctionnement d'un aéroport ou d'un aérodrome, incluant les pistes, bâtiments d'aviation, services connexes et opérations liées au transport aérien et à la gestion de l'espace aérien.

Agricole

Catégorie d'usages regroupant l'agriculture et les activités agricoles, telles que définies par la LPTAA (L.R.Q, c. P-41.1).

Commerciale

Catégorie d'usages regroupant les activités dédiées à la vente de biens et de services directement au public, incluant, de façon non limitative, les boutiques spécialisées, les petits établissements de services locaux, les restaurants, etc.

Commerciale lourde et para-industrielle

Catégorie d'usages regroupant les établissements consacrés à la vente de biens ou à la prestation de services, dont les activités peuvent exiger de vastes espaces extérieurs, le recours à des véhicules lourds, ainsi que d'importants mouvements de circulation ou de transbordement qui peuvent occasionner des nuisances significatives.

Commerciale régionale

Catégorie d'usages regroupant les établissements dont l'activité principale est la vente de biens de toutes natures et dont la superficie d'implantation au sol est supérieure à 4 500 m². Sont également considérés comme des établissements commerciaux à vocation régionale les centres commerciaux dont la superficie d'implantation est supérieure à 6 000 m², qu'il s'agisse d'un bâtiment unique ou de bâtiments contigus.

Conservation

Catégorie d'usages visant à protéger, restaurer et utiliser la nature de façon durable afin de préserver la biodiversité, de rétablir certaines espèces et de maintenir les services écologiques pour les générations actuelles et futures. Cela inclut les aménagements visant la gestion écologique et l'amélioration de la biodiversité, les sentiers et installations d'interprétation de la flore et de la faune, ainsi que les activités éducatives, de recherche et de prélèvement scientifique.

Extraction

Catégorie d'usages regroupant les activités d'exploitation de substances minérales de surface (sable, gravier, pierre) sur des terres privées où, conformément à la Loi sur les mines (chapitre M-13.1), l'on procède à l'extraction à ciel ouvert de matériaux tels que le sable ou le gravier, à partir d'un dépôt naturel, à des fins commerciales ou industrielles.

Industrielle légère

Catégorie d'usages comprenant les secteurs d'activités destinés à la fabrication, à la transformation, à l'assemblage, à l'emballage ou à l'entreposage de biens ou d'équipements, dont les activités ont des impacts limités sur l'environnement immédiat, notamment en matière de bruit, de fumée, de poussière, d'odeurs, de gaz, de chaleur, de lumière ou de vibrations.

Industrielle lourde

Catégorie d'usages regroupant les secteurs d'activités destinés à la transformation de matières premières en produits finis ou semi-finis, dont les activités génèrent des nuisances pour le milieu environnant, notamment en matière de bruit, de fumée, de poussière, d'odeurs, de gaz, de chaleur, de lumière ou de vibrations. Ce type d'industrie peut aussi comprendre des activités d'entreposage, des opérations réalisées à l'extérieur des bâtiments, une circulation importante de véhicules lourds ainsi que des activités exercées de nuit.

Institutionnelle

Catégorie d'usages visant les activités offrant des services à la population dans les domaines de l'administration publique, de l'éducation, de la culture, de la santé, des services sociaux ou des loisirs, et relevant d'un organisme public tel qu'un gouvernement, une municipalité, une commission scolaire ou une autre autorité publique régionale ou métropolitaine.

Publique

Catégorie d'usages regroupant les activités vouées à la prestation de services publics, notamment les bâtiments, ouvrages et équipements utilisés à des fins de sécurité publique, d'assainissement des eaux, d'approvisionnement en eau et de production et de distribution d'énergie électrique.

Récréative extensive

Catégorie d'usages comprenant les activités récréatives s'appuyant généralement sur de vastes espaces extérieurs et ne nécessitant que des aménagements légers ou des bâtiments accessoires, de manière à demeurer en harmonie avec le milieu naturel. Parmi les exemples figurent les sentiers pédestres, de ski de fond, de raquette ou équestres, les pistes cyclables, les sentiers de motoneige et de quad, les abris sommaires ou haltes de randonneurs, les parcs et espaces verts, les installations d'interprétation de la nature ainsi que les aires de pique-nique.

Récréative intensive

Catégorie d'usages incluant les activités récréatives et de loisirs nécessitant des aménagements importants ou la construction de bâtiments de grande dimension, les clubs de golf, les marinas, les sites de camping, les pourvoiries ou autres équipements similaires.

Résidentielle de très faible densité

Catégorie résidentielle comprenant notamment des typologies d'habitations comme les maisons unifamiliales, les maisons mobiles ou d'autres types de logements similaires d'une densité allant jusqu'à 15 logements/hectare, généralement située à l'extérieur du périmètre urbain.

Résidentielle de faible densité

Catégorie résidentielle comprenant notamment des typologies d'habitations comme les maisons unifamiliales, les maisons mobiles ou d'autres types de logements similaires d'une densité allant jusqu'à 20 logements/hectare.

Résidentielle de moyenne densité

Catégorie résidentielle comprenant notamment des typologies d'habitations comme les duplex, les triplex et les petits immeubles multirésidentiels d'une densité allant entre 20 et 150 logements/hectare.

Résidentielle de forte densité

Catégorie résidentielle comprenant notamment les immeubles multirésidentiels de grand gabarit les habitations collectives, les maisons de chambre, les maisons pour étudiants, les centres d'hébergement de longue durée, les résidences pour personnes âgées, etc. d'une densité minimale de 150 logements/hectare.

5.5 TABLEAU DE COMPATIBILITÉ DES USAGES

Le tableau de compatibilité des usages consiste en un résumé simplifié des classes d'usages autorisés avec ou sans condition dans chaque milieu de vie. Un point « ● » signifie que la classe d'usages est considérée comme autorisée sans condition, tandis qu'un point « o » signifie que la classe d'usage est considérée comme autorisée avec condition. Une case vide signifie que la classe d'usage n'est pas autorisée dans le milieu de vie.

	CLASSES D'USAGES																
MILIEUX DE VIE	Aéroportuaire	Agricole	Conservation	Commerciale	Commerciale lourde et para-industrielle	Commerciale régionale	Extraction	Industrielle légère	Industrielle lourde	Institutionnelle	Publique	Récréative extensive	Récréative intensive	Résidentielle de très faible densité	Résidentielle de faible densité	Résidentielle de moyenne densité	Résidentielle de forte densité
Agriculture intensive		●	●	o	o		o	o	o		o	o		o			
Agriculture zone de consolidation		o	●								●	o		o			
Agriculture zone de consolidation mixte		o	●	o	o			o	o		●	o		o			
Centre-ville		Voir le PPU Centre-ville en vigueur															
Commercial lourd et para-industriel			●	o	●			o			●						
Conservation		o	●									o					
Corridor urbain structurant			●	●	●	●		o		●	●	●	●			●	●
Industriel		o	●	o	o			●	●	o	●						
Industriel aéro-technologique	●	o	●	o	o			o	o		●						
Secteur potentiel de développement industriel		o	●	o				o	o		o	o		o			
Institutionnel			●	o						●	●	o	o			o	o
Récréatif		●	●								●	o	o				
Résidentiel		●	●	o						o	●	●	●		●	●	
Périurbain		o	o	o	o			o		o	o	o	o	o			
Urbain périphérique			●	●				o		●	●	●	●		●	●	●
Villégiature			●	o							●	●	●	●			
Territoire écologique		●	●									o					

5.6 CONFORMITÉ AU SADR

Secteur potentiel de développement résidentiel

Le SADR identifie un secteur potentiel de développement résidentiel situé dans la zone agricole permanente, comme un espace stratégique pouvant accueillir des usages résidentiels, dans la mesure où le périmètre d'urbanisation serait agrandi et où la Ville obtiendrait les autorisations requises, notamment auprès de la CPTAQ. Toutefois, considérant que la Ville estime que l'espace disponible à l'intérieur du périmètre d'urbanisation est suffisant pour répondre aux besoins projetés en logement et qu'elle privilégie la consolidation et la densification du territoire urbanisé plutôt que son expansion dans la zone agricole, ce milieu de vie n'a pas été reconduit au présent plan d'urbanisme.

Zones prioritaires d'aménagement riverain

Le SADR identifie trois zones prioritaires d'aménagement riverain sur le territoire de Saint-Jean-sur-Richelieu, soit deux dans le secteur Saint-Jean et une dans le secteur Saint-Athanase. Selon le SADR, ces zones correspondent à des secteurs boisés encore vacants, situés à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation, à proximité de services municipaux d'aqueduc et d'égout, et adjacents à la rivière Richelieu.

Bien que le SADR prescrive exclusivement des usages résidentiels à l'intérieur de ces zones, le présent plan d'urbanisme privilégie plutôt une approche fondée sur la création de milieux de vie complets, comprenant non seulement des usages résidentiels, mais également des usages de proximité (commerces et services, institutions, équipements récréatifs). Ainsi, ces secteurs ont été intégrés aux milieux de vie prévus au présent plan d'urbanisme de manière à maintenir une composante résidentielle conforme aux intentions du SADR, tout en permettant d'autres usages complémentaires contribuant à la qualité des milieux de vie.

Il est également à noter que la portion de la zone prioritaire d'aménagement riverain correspondant au Centre-de-Plein-Air-Ronald-Beauregard n'a pas été reconduite comme secteur exclusivement voué au développement résidentiel. En effet, la Ville y a aménagé un important parc public, lequel constitue aujourd'hui un équipement structurant répondant à des besoins collectifs. Dans ce contexte, l'autorisation exclusive d'usages résidentiels pour ce secteur n'apparaît plus adaptée à la réalité du territoire.

Services et équipements rattaché à la fonction publique ou à des fonctions institutionnelles

Le SADR privilégie en priorité l'implantation des services et équipements à caractère culturel ou touristique et des services administratifs rattachés à la fonction publique ou à des fonctions institutionnelles dans l'affectation désignée « Centre-ville régional ». Toutefois, dans une perspective de création de milieux de vie complets, la Ville reconnaît la nécessité de permettre certains de ces services et équipements à proximité des secteurs qu'ils desservent, afin d'assurer une meilleure accessibilité. Le présent plan d'urbanisme maintient le rôle central du centre-ville, tout en favorisant une répartition adaptée aux besoins du territoire.