

## TABLE DES MATIÈRES

<b>RÉSUMÉ</b> .....	i
<b>REMERCIEMENTS</b> .....	iii
<b>TABLE DES MATIÈRES</b> .....	iv
<b>Liste des tableaux</b> .....	vi
<b>Liste des figures</b> .....	vii
<b>Liste des abréviations, sigles et acronymes</b> .....	ix
<b>INTRODUCTION</b> .....	1
<b>Bilan de la production scientifique et état de la question</b> .....	3
L'étalement urbain.....	3
L'étalement et la périphérie : périurbanisation et rurbanisation.....	10
<b>Questions et hypothèse de recherche</b> .....	17
<b>Les moyens d'enquêtes</b> .....	18
<b>Plan du mémoire</b> .....	20
<b>CHAPITRE 1 – HISTOIRE, DÉMOGRAPHIE ET TERRITOIRE : L'ÉVOLUTION</b>	
<b>DE SAINT-HYACINTHE ET SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU</b> .....	23
<b>1.1 Analyse historique : communication, économie, population depuis le milieu du 19<sup>e</sup> siècle</b> .....	24
<b>1.2 Les annexions municipales</b> .....	29
<b>1.3 Analyse démographique</b> .....	33
<b>1.4 Analyse spatiale</b> .....	37
<b>1.5 Présentation de cas d'expansions urbaines</b> .....	43
<b>Conclusion</b> .....	56
<b>CHAPITRE 2 — QUALIFIER L'ÉTALEMENT URBAIN DE SAINT-HYACINTHE ET SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU : LES FACTEURS EXTERNES D'ÉTALEMENT URBAIN</b> .....	58
<b>2.1. La motorisation des transports comme facteurs singuliers d'étalement urbain..</b> .....	58
2.1.1 Les autoroutes et la croissance des villes moyennes .....	58
2.1.2 La motorisation à Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu .....	61
<b>2.2 Les attraits de la nature comme catalyseur d'urbanisation</b> .....	71
<b>Conclusion</b> .....	79

<b>CHAPITRE 3 — QUALIFIER L'ÉTALEMENT URBAIN DE SAINT-HYACINTHE ET SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU : LES FACTEURS INTERNES D'ÉTALEMENT URBAIN.....</b>	<b>81</b>
<b>3.1 L'encadrement légal de l'occupation du territoire .....</b>	<b>82</b>
<b>3.2 Les décisions de la CPTAQ et l'étalement urbain .....</b>	<b>86</b>
3.2.1 Premiers constats, les années 1980 .....	87
3.2.2 Choisir entre la protection du territoire agricole et l'économie locale, les années 1990.....	88
3.2.3 Les cas particuliers de demandes d'inclusions à la zone agricole .....	91
3.2.3.1 Inclusion refusée par la CPTAQ .....	91
3.2.3.2 Inclusion accordée par la CPTAQ .....	93
<b>3.3 Le plan d'urbanisme, manifeste des gouvernements municipaux en matière d'aménagement .....</b>	<b>96</b>
<b>3.4 Une dynamique influencée par l'interaction entre les deux facteurs internes d'étalement urbain.....</b>	<b>99</b>
<b>Conclusion .....</b>	<b>114</b>
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>116</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>126</b>
<b>ANNEXE 1.....</b>	<b>132</b>
<b>ANNEXE 2.....</b>	<b>134</b>

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.1 : Population à travers le temps (Saint-Hyacinthe).....	34
Tableau 1.2 : Population à travers le temps (Saint-Jean-sur-Richelieu).....	34
Tableau 1.3 : Évolution des espaces bâtis de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu 1964-2014.....	41

## LISTE DES FIGURES

Figure 1.1 : Les premières industries à Saint-Hyacinthe, 1875 .....	27
Figure 1.2 : Limite des municipalités en 1961, avant les fusions à Saint-Hyacinthe.....	30
Figure 1.3 : Limite des municipalités en 1961, avant les fusions à Saint-Jean-sur-Richelieu.....	32
Figure 1.4 : Évolution de la population totale de Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Hyacinthe 1961-2011.....	35
Figure 1.5 : Le cadre bâti de Saint-Jean-sur-Richelieu et de ses environs à travers le temps : 1964-2014.....	39
Figure 1.6 : Le cadre bâti de Saint-Hyacinthe et de ses environs à travers le temps : 1964-2014.....	40
Figure 1.7: Les espaces bâtis de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu 1964-2014.....	41
Figure 1.8 : Évolution du cadre urbain du centre-ville de Saint-Hyacinthe et ses alentours : 1964-2014.....	46
Figure 1.9 : Évolution du cadre urbain de Saint-Thomas-d'Aquin : 1964-2014.....	47
Figure 1.10 : Évolution du cadre urbain des secteurs de Saint-Jean et d'Iberville : 1964-2014.....	48
Figure 1.11 : Évolution du cadre urbain du secteur Saint-Luc et de l'île Sainte-Thérèse : 1964-2014.....	49
Figure 1.12 : Photographie aérienne de l'île Ste-Thérèse en 1964.....	51
Figure 1.13 : Imagerie aérienne de l'île Ste-Thérèse en 2014.....	52
Figure 1.14 : Évolution du cadre urbain du secteur de Douville : 1964-2014.....	54

<b>Figure 1.15 : Évolution du cadre urbain de la rive est de Saint-Hyacinthe : 1964-2014.....</b>	<b>55</b>
<b>Figure 2.1 : Impact de la motorisation à Saint-Hyacinthe et présence de l'autoroute 20: 1964-2014.....</b>	<b>62</b>
<b>Figure 2.2 : Impact de la motorisation à Saint-Hyacinthe et présence de la route 116 : 1964-2014.....</b>	<b>63</b>
<b>Figure 2.3 : Boisé du secteur Saint-Luc.....</b>	<b>65</b>
<b>Figure 2.4 : Impact de la motorisation et réseau routier de Saint-Jean-sur-Richelieu: 1964-2014.....</b>	<b>66</b>
<b>Figure 2.5 : Principaux quartiers industriels de Saint-Hyacinthe : 2014.....</b>	<b>69</b>
<b>Figure 2.6 : Principaux quartiers industriels de Saint-Jean-sur-Richelieu : 2014.....</b>	<b>70</b>
<b>Figure 2.7 : Évolution du cadre urbain longeant les rives de la rivière Yamaska : 1964-2014.....</b>	<b>73</b>
<b>Figure 2.8 : Évolution du cadre urbain longeant les rives de la rivière Yamaska : 1964-2014 (Partie 2).....</b>	<b>74</b>
<b>Figure 2.9 : Évolution du cadre urbain longeant les rives de la rivière Richelieu : 1964-2014.....</b>	<b>76</b>
<b>Figure 2.10 : Évolution du cadre urbain sur l'île Sainte-Thérèse : 1964-2014.....</b>	<b>78</b>
<b>Figure 3.1 : Changements à la zone agricole pour Saint-Jean-sur-Richelieu lors de la décennie 1990.....</b>	<b>102</b>
<b>Figure 3.2 Représentation de l'ancienne zone agricole et du cadre bâti pour Saint-Jean-sur-Richelieu, partie 1.....</b>	<b>103</b>
<b>Figure 3.3 : Représentation de l'ancienne zone agricole et du cadre bâti pour Saint-Jean-sur-Richelieu, partie 2.....</b>	<b>104</b>
<b>Figure 3.4 : Changement à la zone agricole pour le territoire de Saint-Hyacinthe lors de la décennie 1990.....</b>	<b>105</b>
<b>Figure 3.5 : Représentation de l'ancienne zone agricole et du cadre bâti pour Saint-Hyacinthe.....</b>	<b>106</b>
<b>Figure 3.6 : Situation du Boulevard Casavant Ouest à Saint-Hyacinthe, 2014.....</b>	<b>107</b>
<b>Figure 3.7 : Développement prévu au nord du quartier L'Assomption à Saint-Hyacinthe tel que présenté dans le Règlement numéro 1146 en 1991.....</b>	<b>108</b>
<b>Figure 3.8 : Exemples de terrains mis en cause à Saint-Jean-sur-Richelieu face à la CPTAQ.....</b>	<b>113</b>

## LISTE DES ABRÉVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES

Dans ce mémoire, nous allons utiliser plusieurs abréviations qui seront d'abord présentées avec leur nom complet, mais que nous souhaitons quand même présenter en avant-propos.

CPTAQ : Commission de protection du territoire agricole du Québec. Il s'agit de l'organisme mandaté par la LPTA pour prendre des décisions lorsqu'une demande de dérogation à la zone agricole lui est soumise.

LAU : Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (1979) (RLRQ, chapitre A-19.1). Loi qui mène à la création des MRC, des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme.

LPTA (A) : Loi sur la protection du territoire agricole ou Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (1978) (RLRQ, chapitre P-41.1). Cette loi a donné naissance à la CPTAQ. Dans ce texte, nous allons de façon générale la nommer par son nom historique (LPTA). Toutefois, à quelques occasions, lorsque notre propos va porter sur la période de la LPTAA, nous allons utiliser la deuxième abréviation

MRC : Municipalité régionale de comté. Cet organe supramunicipal est prévu par la LAU. Elle a pour but de voir à la cohésion de l'aménagement du territoire qu'elle gouverne par son schéma d'aménagement. De plus, les municipalités doivent lui soumettre leur plan d'urbanisme.

SIG. Système d'information géographique. Ceci est un logiciel de cartographie qui permet l'analyse géographique, par exemple dans notre cas, des photographies aériennes.

## INTRODUCTION

L'étalement urbain est un phénomène qui caractérise la croissance des villes occidentales au 19<sup>e</sup> siècle et qui s'amplifie au cours du 20<sup>e</sup> siècle. Ce phénomène d'expansion des villes marque le paysage des grandes métropoles européennes et nord-américaines. Au Québec, il se manifeste particulièrement à partir des années 1960. Les acteurs parlent alors d'un étalement urbain incontrôlé dont les principales victimes sont les terres agricoles à haut rendement. En réaction à ce phénomène, la protection du territoire agricole commence à devenir une préoccupation publique et mène à l'adoption de la Loi sur la protection du territoire agricole en 1978 (RLRQ, chapitre P-41.1).

Deux documentaires relatent ces événements. D'abord, *Québec à vendre*<sup>2</sup> de Raymond Garceau, illustre bien les problèmes qui ont cours dans la région de Montréal en présentant les ravages que l'étalement urbain incontrôlé cause aux meilleures terres agricoles du Québec. À l'aide d'entrevues auprès d'agriculteurs et du dirigeant de l'Union des producteurs agricoles du Québec (UPA) de l'époque, Paul Couture, le documentaire nous présente les points de vue des acteurs et les tensions que suscite cet enjeu. Si la grande majorité des acteurs souhaite la protection du territoire agricole, une partie des agriculteurs sont contre toute idée de zonage agricole, car ils voient dans les profits de la vente de leur terre, leur fond de retraite.

Le documentaire de Jean-François Woods et d'André Bernard, *Le zonage agricole*<sup>3</sup>, diffusé à l'émission *Tout le monde en parlait* en 2007, a été conçu à partir d'archives audiovisuelles et s'avère être un bon complément au documentaire de

---

<sup>2</sup> Raymond Garceau, «Québec à vendre», *ONF*, 1977 [En ligne], [http://www.onf.ca/film/quebec\\_a\\_vendre](http://www.onf.ca/film/quebec_a_vendre) (Page consultée le 5 janvier 2018)

<sup>3</sup> Jean-François Woods et André Bernard, «Le zonage agricole», *Tout le monde en parlait*, 2007 [En ligne], <http://ici.tou.tv/tout-le-monde-en-parlait/S02E09?autoplay=true> (Page consultée le 5 janvier 2018)

Raymond Garceau. Les auteurs présentent la réponse du gouvernement provincial à la demande de l'UPA pour une protection accrue des terres à haut potentiel agricole: le zonage du territoire agricole. À cette époque, l'étalement urbain contribue à hausser la valeur des terres agricoles, ce qui encourage la spéculation foncière. D'ailleurs, le court-métrage mentionne qu'avant la mise en place du zonage agricole, 30% des terres québécoises appartenaient à des spéculateurs étrangers qui, vraisemblablement, ne s'intéressaient pas à l'état de l'agriculture dans la province. Ces derniers avaient pour seul objectif de faire monter les prix de leurs terres, et comme le montre le documentaire de Raymond Garceau, ils cessaient volontairement toute production agricole sur leurs terres même si des agriculteurs étaient prêts à les louer pour les cultiver.

Notre mémoire a comme objectif d'analyser et de comprendre la dynamique d'étalement urbain de deux villes moyennes se situant dans des terres à haut potentiel de rendement agricole. Nous avons sélectionné Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu pour effectuer une analyse comparative, car ces deux villes se trouvent dans des zones soumises à l'intensification de l'agriculture, les vallées des rivières Yamaska et Richelieu. Elles se situent également dans une même région administrative, la Montérégie. Selon Jean-Pierre Collin et Claire Poitras, ces deux villes moyennes :

(...) comme quelques autres capitales sous-régionales, s'inscrivent dans la mise en place d'un réseau de villes satellites autour de Montréal. Ces centres industriels et tertiaires (...) jouissent d'une autonomie relative par rapport à Montréal et exercent eux-mêmes une influence sur la région plus ou moins grande qui les entoure (...). Dans les cas particuliers de Saint-Jean et de Saint-Hyacinthe, leur influence s'exerce sur une partie de la Rive-Sud.<sup>4</sup>

Notre analyse porte sur la période allant de 1960 à 2014. Cet intervalle comprend le début de l'augmentation de l'intensité du phénomène d'étalement urbain qui devient incontrôlé et couvre différents changements législatifs touchant la protection du territoire agricole. Les années 1978 et 1979 constituent un moment charnière, puisque la Loi sur la protection du territoire agricole (LPTA) et la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) (RLRQ, chapitre P-41.1) entrent en vigueur. Ces deux lois sont modifiées par la suite, notamment en 1996, lorsque la LPTA devient la Loi sur la protection du territoire

---

<sup>4</sup> Jean-Pierre Collin et Claire Poitras, «La fabrication d'un espace suburbain : la Rive-Sud de Montréal», *Recherches sociographiques*, vol. 43, no 2 (2002), p. 278-279.

et des activités agricoles (nous reviendrons sur l'adoption de ces deux lois dans le chapitre 4 de ce mémoire).<sup>5</sup> Plus récemment, des remises en question ont eu lieu dans la foulée de deux rapports commandés par le gouvernement du Québec, soit le Rapport Pronovost sur l'avenir de l'agriculture et de l'agroalimentaire en 2008 et le Rapport Ouimet sur la protection du territoire agricole et le développement régional en 2009<sup>6</sup>. Nous avons donc poursuivi notre étude jusqu'en 2014 pour évaluer comment l'évolution du cadre législatif de la protection du territoire agricole au Québec a pu, ou non, influencer l'étalement urbain de nos deux villes moyennes.

## **BILAN DE LA PRODUCTION SCIENTIFIQUE ET ÉTAT DE LA QUESTION**

### ***L'étalement urbain***

Pour construire notre objet d'étude qu'est l'étalement urbain des villes de taille moyenne situées en zone à fort potentiel agricole, il s'avère nécessaire de réaliser un bilan des études sur ce phénomène. Nous cherchons particulièrement à relever les facteurs auxquels recourent les auteurs pour appréhender ce phénomène.

Dans une étude portant sur le territoire de Laval, Gille Sénécal, Marcel Gaudreau et Serge Des Roches s'intéressent aux mécanismes de production de la forme urbaine dans la région de Montréal. L'étude a pour objectif de comprendre et d'analyser de quelle façon les boisés et autres milieux naturels présents sur l'île de Laval ont composé avec l'étalement urbain de cette nouvelle ville qui a résulté de la fusion de 14 municipalités. Pour les auteurs, expliquer la croissance de Laval exige d'abord de comprendre comment l'étalement urbain s'est fait à Montréal, compte tenu de la prédominance de la métropole dans la région. Les auteurs affirment que l'étalement urbain se manifeste lorsque « la ville-centre perd son attractivité au fur et à mesure que les systèmes autoroutiers se

---

<sup>5</sup> Association des aménagistes régionaux du Québec, *Commentaires de l'association des aménagistes régionaux du Québec sur le livre vert pour une politique bioalimentaire*, 2011, p. 4. [En ligne], <http://www.aarq.qc.ca/upload-cms/memoirepbioal.pdf> (Page consultée le 5 février 2018)

<sup>6</sup> Commission sur l'avenir de l'agriculture et de l'agroalimentaire québécois, *Agriculture et agroalimentaire: assurer et bâtir l'avenir. Propositions pour une agriculture durable et en santé*, 2008. 272 p. [En ligne], [http://www.caaaq.gouv.qc.ca/userfiles/File/Dossiers%2012%20fevrier/RapportFr\\_haute.pdf](http://www.caaaq.gouv.qc.ca/userfiles/File/Dossiers%2012%20fevrier/RapportFr_haute.pdf) (Page consultée le 5 février 2018); Bernard Ouimet, *Protection du territoire agricole et développement régional. Une nouvelle dynamique mobilisatrice pour nos communautés*, 2009. 32 p. [En ligne], <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/bs1927193> (Page consultée le 5 février 2018)

mettent en place et drainent la population vers les périphéries ». <sup>7</sup> La forme de cet étalement urbain qui en résulte et qui se réalise en partie par ces nouvelles routes <sup>8</sup> est ce qui intéresse le plus les auteurs. Pour eux, « il faut donc retenir tous les facteurs qui concourent à définir la forme, telle la composition du bâti, l'organisation de l'espace, qu'il soit concentré ou dispersé, le taux d'urbanisation, la répartition des emplois et les activités économiques » <sup>9</sup>.

Si Laval croît, c'est qu'il y a nécessairement un mouvement de population de Montréal vers celle-ci. Pour expliquer en partie l'exode des habitants de Montréal vers la banlieue, les auteurs affirment que « la ville apparaît souvent comme un milieu à fuir. On la rend responsable de centralisations massives, des encombrements insolubles, des pollutions de tout genre, des espaces verts insuffisants. » <sup>10</sup> Ici, les auteurs relient l'occupation d'un nouveau territoire à l'attrait qu'exercent les milieux naturels comme la campagne lavalloise et ces boisés. Or, existe-t-il une protection des boisés et autres milieux naturels face à cette poussée d'urbanisation venant de Montréal ? Selon les auteurs, « le zonage agricole a permis, jusqu'à un certain point de résister aux pressions urbaines et d'endiguer l'érosion et (...) indirectement, il protège également les boisés. » <sup>11</sup> Le zonage peut ainsi influencer sur le développement urbain en limitant sa progression sur le territoire zoné agricole. La campagne et les milieux naturels sur l'île de Laval se trouvent toutefois menacés. D'ailleurs, le premier schéma directeur d'aménagement déposé en 1970 et rédigé par Claude Langlois reconnaissait qu'« éventuellement l'agriculture devra faire place à l'urbanisation sur l'ensemble du territoire ». <sup>12</sup> Cet article permet ainsi de

---

<sup>7</sup> Gilles Sénécal, Marcel Gaudreau et Serge Des Roches, « Les mécanismes de production de la forme urbaine et la conservation des espaces agricoles et naturels dans la région de Montréal : le cas de Laval », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 38, no 105 (1994), p. 302.

<sup>8</sup> Ludger Beauregard, « L'étalement urbain dans la région métropolitaine de Montréal », Frank W. Remiggi et Gilles Sénécal (éd.), *Montréal, tableaux d'un espace en transformation*, Montréal, ACFAS, 1992, Actes du colloque "Montréal, du faubourg au carrefour, du local à l'internationale". (Coll. Les cahiers scientifiques), p. 307.

<sup>9</sup> Gérard Divay et Marcel Gaudreau, *La formation des espaces résidentiels*, Montréal et Sillery, Presses de l'Université du Québec et INRS-Urbanisation, 1984; cité dans Sénécal, Gaudreau et Des Roches, « Les mécanismes de production de ... », p. 305.

<sup>10</sup> Sénécal, Gaudreau et Des Roches, « Les mécanismes de production de ... », p.305.

<sup>11</sup> Jean-Claude Thibodeau, Marcel Gaudreau et Jeannine Bergeron, *Le zonage agricole, un bilan positif*, Montréal, INRS-Urbanisation, RR9, 1986; cité dans Sénécal, Gaudreau et Des Roches, « Les mécanismes de production de ... », p. 307.

<sup>12</sup> Sénécal, Gaudreau et Des Roches, « Les mécanismes de production de ... », p. 309.

relever divers facteurs (autoroutes, attrait du milieu naturel, décisions municipales en matière d'aménagement, etc.) qui influencent l'étalement urbain.

Dans une étude portant sur la ville de Québec, Guy Mercier, Sophie Mascolo et Gilles Richtot considèrent réductionniste, la définition généralement admise du phénomène de l'étalement urbain.<sup>13</sup> Selon les auteurs :« [s]i la croissance d'une agglomération se manifeste par l'augmentation quantitative des éléments du cadre bâti, il n'est pas dit que tout ce qui se construit à l'intérieur ou en périphérie d'une ville ait *de facto* un caractère urbain. »<sup>14</sup> Les auteurs remettent notamment en question une compréhension de l'étalement urbain où la structuration du territoire découle de l'utilisation de l'automobile et de l'implémentation des infrastructures qu'elle nécessite.<sup>15</sup> Ces auteurs reconnaissent néanmoins que, dans le cas de Québec, la villégiature amorce la création des banlieues avec un attrait pour les lacs et massifs.<sup>16</sup> Poursuivant leur examen des facteurs généralement acceptés, les auteurs présentent les arguments économiques de François Hulbert. Cet auteur considère que les promoteurs et les spéculateurs constituent un élément responsable de l'étalement urbain, même si, à leurs yeux, il demeure un élément insuffisant.

Le capital engagé par les promoteurs ne représenterait, en réalité, qu'une infime partie des coûts occasionnés par le phénomène. Nous savons que le financement de l'accession à la propriété, de la viabilisation des terrains à « urbaniser » et de l'équipement des nouveaux quartiers exige une capitalisation qui déborde le simple investissement des promoteurs. Il a fallu que les organismes publics, à tous les échelons, encouragent massivement le financement de cette gigantesque opération.<sup>17</sup>

Comme Sénécal, Gaudreau et Des Roches, Mercier, Mascolo et Richtot reconnaissent que les décisions des municipalités en matière d'aménagement influencent d'une certaine façon l'étalement urbain. En effet, comme la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme de

---

<sup>13</sup> Guy Mercier et Sophie Mascolo Gilles Richtot, « L'étalement urbain comme phénomène géographique : l'exemple de Québec », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 38, no. 105 (1994), p. 264.

<sup>14</sup> *Ibid.*, p. 267.

<sup>15</sup> Les auteurs citent une étude portant sur les cas de Paris et Versailles par Gaëtan Desmarais, « La morphogénèse de Paris, des origines à la Révolution. Une analyse morphologique, dynamique et sémiotique », thèse de doctorat en sciences du langage, École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris, 1993; cité dans Mercier, Mascolo et Richtot, « L'étalement urbain comme phénomène géographique ... », p. 268.

<sup>16</sup> Mercier, Mascolo et Richtot, « L'étalement urbain comme phénomène géographique ... », p. 271.

<sup>17</sup> *Ibid.*, p. 276.

1980 impose aux municipalités de réaliser un plan d'urbanisme, et comme « [...] chaque plan incite à prévoir, pour chaque territoire municipal, «son» parc industriel, «son» centre commercial, «son» école, «son» échangeur autoroutier, «son» lotissement résidentiel, «son» espace vert, etc., une telle prescription est sûrement de nature à stimuler la *mimesis*». <sup>18</sup> La structuration du territoire découle fortement de la LAU qui fait en sorte que chaque municipalité doit prévoir son étalement au travers de leur plan d'urbanisme.

Paul Villeneuve et Gilles Côté pour leur part proposent « une approche qui tente, modestement, de parfaire l'articulation entre les notions de forme urbaine et celles de processus sociopolitiques. » <sup>19</sup> Leur démarche se veut une analyse des conflits de localisation, et ce à l'aide d'articles parus dans la presse écrite, soit le journal *Le Soleil* de Québec. Leur but est de « construire une interprétation des formes urbaines en général, et de l'étalement urbain en particulier, qui met en cause les conflits d'utilisation du sol et qui considère ceux-ci en fonction des interactions entre les acteurs sociaux en présence. » <sup>20</sup> Pour les auteurs, les conflits de localisation s'inscrivent dans le temps et l'espace, la forme urbaine seraient en partie le résultat de cette activité conflictuelle. <sup>21</sup> Pour eux, une des causes de conflits est le zonage municipal qui est le résultat de décisions faites par les municipalités. <sup>22</sup> Ce zonage a pour effet d'augmenter le prix des terres et d'inciter l'installation de commerces et autres centres de services qui, à leur tour, attirent les résidents. <sup>23</sup> Les conflits de localisation permettent de détecter un étalement urbain résidentiel entre autres lorsque des activités agricoles sont pointées du doigt pour des nuisances dont elles seraient responsables. <sup>24</sup> Toutefois, les auteurs affirment que bien d'autres facteurs peuvent également influencer l'étalement, dont les infrastructures de transports. <sup>25</sup> Malgré l'originalité de leur démarche et les éléments intéressants

---

<sup>18</sup> *Ibid.*, p. 281.

<sup>19</sup> Paul Villeneuve et Gilles Côté, « Conflits de localisation et étalement urbain : y a-t-il un lien? », *Cahier de géographie du Québec*, vol. 38, no. 105 (1994), p. 397-398.

<sup>20</sup> *Ibid.*, p. 398.

<sup>21</sup> D. G. Janelle, « Structural dimensions in the geography of locational conflicts », *Le géographe canadien*, 21 (4), 1977, p. 311-328; cité dans Paul Villeneuve et Gilles Côté « Conflits de localisation et étalement urbain : y a-t-il un lien ? » : 398.

<sup>22</sup> Villeneuve et Côté, « Conflits de localisation et étalement ... », p. 403 et 405.

<sup>23</sup> *Ibid.*, p. 405.

<sup>24</sup> *Ibid.*

<sup>25</sup> *Ibid.*

mentionnés plus tôt, les auteurs remarquent que «les hypothèses issues de la théorie de la structuration sont difficiles à opérationnaliser au plan empirique. Notre analyse ne permet pas de répondre avec fermeté à la question d'un lien possible entre l'activité conflictuelle et l'étalement urbain ». <sup>26</sup>

D'autres auteurs se sont intéressés à la forme urbaine dans ses rapports avec les phénomènes de motorisation. Pour Yves Bussièrès et Yves Dallaire, la forme urbaine conditionne « la demande de transport des personnes dans une agglomération et, à l'inverse, l'évolution des conditions de transport influera directement sur cette forme urbaine. » <sup>27</sup> Pour explorer cette hypothèse, les auteurs comparent le cas de l'agglomération de Montréal avec celui de onze autres agglomérations, en analysant des indicateurs d'étalements urbains et de motorisation. Pour les auteurs, l'étalement urbain peut être étudié « notamment en termes de population, de logements, d'emplois, de déplacements. L'étalement fait référence à une répartition relative d'un certain nombre de variables socioéconomiques sur un territoire donné, entre un centre et une périphérie, ainsi qu'à l'évolution de cette répartition. Le concept d'étalement a donc une dimension à la fois spatiale et temporelle. » <sup>28</sup> Quant à la motorisation, ce concept « peut s'exprimer de différentes manières, telles que le taux de possession automobile (par habitant ou par ménage) ou encore son taux d'utilisation (répartition modale, nombre de kilomètres parcourus). » <sup>29</sup> Toutefois, pour les auteurs, la motorisation et ses composantes semblent être le facteur le plus révélateur alors que dans toutes les villes étudiées, « l'étalement et la motorisation apparaissent comme des tendances lourdes ». <sup>30</sup>

Dans une autre étude, Yves Bussièrès analyse l'étalement urbain à Montréal en s'intéressant à cette tendance lourde qu'est l'association entre l'étalement urbain et la motorisation. L'auteur rappelle que « l'étalement peut s'exprimer de tant de manières différentes que ce soit en termes de population, de densité, de logements, d'emplois, ou

---

<sup>26</sup> *Ibid.*, p. 410.

<sup>27</sup> Yves Bussièrès et Yves Dallaire, « Étalement urbain et motorisation : où se situe Montréal par rapport à d'autres agglomérations? », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 38, no. 105 (1994), p. 328.

<sup>28</sup> *Ibid.*

<sup>29</sup> *Ibid.*

<sup>30</sup> *Ibid.*, p. 341.

encore de déplacements ».<sup>31</sup> L'étalement s'est surtout fait entre les années 1951-1971, à une époque que l'auteur associe au rêve américain et où est valorisé « le bungalow en banlieue, encouragé par les gouvernements qui, à l'époque, ont rasé des quartiers centraux entiers pour laisser place à la construction d'autoroutes urbaines afin de permettre aux banlieusards de venir travailler dans les centres-villes des grandes agglomérations. »<sup>32</sup> Dans un autre article, Bussièrès affirme d'ailleurs que la « progression des banlieues a donc eu pour effet non seulement de faire progresser sensiblement le nombre d'automobiles, mais également de répandre l'utilisation de ce mode. »<sup>33</sup> Si selon Bussièrès plusieurs facteurs contribuent à l'étalement urbain, le lien entre la forme urbaine étalée et la motorisation demeure déterminant.<sup>34</sup>

L'utilisation généralisée de l'automobile que mentionnent plusieurs auteurs semble un facteur primordial à la structuration de la forme urbaine. Dans son étude de l'étalement urbain dans la région métropolitaine de Montréal, Ludger Beauregard considère que le processus d'urbanisation en accélération depuis les années 1950, « s'est d'abord dirigé vers les rives les plus favorables en créant des têtes de pont, pour ensuite s'accrocher aux grandes routes et aux autoroutes. »<sup>35</sup> Cette association entre l'étalement urbain et le réseau routier dans la structuration de la forme urbaine rejoint le phénomène de la motorisation que Bussièrès a analysé. Beauregard affirme également que la popularité croissante des pavillons de banlieue (typique de cette phase du rêve américain présenté par Bussièrès) favorise l'étalement dans les fronts urbains.<sup>36</sup> L'auteur mentionne aussi que le redéploiement industriel favorise généralement les villes satellites situées à une centaine de kilomètres du centre. De plus, il « est probable que l'ouverture ou le prolongement de nouvelles autoroutes accélèreraient le mouvement tout en ayant des

---

<sup>31</sup> Yves Bussièrès, « L'étalement urbain à Montréal : un diagnostic », Yves Bussièrès et Alain Bonnafous (éd.), *Transport et étalement urbain : les enjeux*, Montréal, Lyon., PRARSH, 1993, « Transport et étalement urbain : les enjeux », p. 5, [En ligne, [https://halshs.archives-ouvertes.fr/file/index/docid/271226/filename/Transport\\_et\\_etalement\\_urbain.pdf](https://halshs.archives-ouvertes.fr/file/index/docid/271226/filename/Transport_et_etalement_urbain.pdf) (Page consultée le 5 février 2018)]

<sup>32</sup> *Ibid.*, p. 8.

<sup>33</sup> Yves Bussièrès, « L'automobile et l'expansion des banlieues: le cas de Montréal, 1901-2001 », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 18, no. 2 (1989), p. 159-165.

<sup>34</sup> Bussièrès, « L'étalement urbain à Montréal : un diagnostic », p. 15.

<sup>35</sup> Beauregard, « L'étalement urbain dans la région métropolitaine ... », p. 99.

<sup>36</sup> *Ibid.*, p. 106-107.

effets sur l'ensemble résidentiel. »<sup>37</sup> En ce qui concerne Montréal spécifiquement, le réseau routier joue un rôle essentiel sur le développement physique de la métropole.<sup>38</sup> En outre, Beaugard affirme même que si « l'expansion urbaine est désordonnée comme on le dit, le désordre a été organisé par le réseau routier ». <sup>39</sup> Finalement, Beaugard affirme que l'adoption de la LPTA a eu pour effet de mettre un terme à l'urbanisation galopante dans la région de Montréal, notamment sur l'île Jésus et sur la Rive-Sud.

Concluons cette section en examinant le rapport de la Commission sur l'avenir de l'agriculture et de l'agroalimentaire québécois, car un de ses chapitres traite de l'étalement urbain au début du 21<sup>e</sup> siècle.<sup>40</sup> Ce chapitre affirme que, « l'attraction de la campagne comme lieu de résidence des urbains ne s'est pas atténué. »<sup>41</sup> Ainsi, l'attrait du milieu naturel et de la campagne ne semble pas être un phénomène limité aux années 1960-1970, au moment où l'étalement urbain était à son plus fort. Cette attraction de la campagne s'accompagne également d'un développement de l'industrie et des centres commerciaux dans cette zone du territoire municipal.<sup>42</sup> Selon la commission

[c]e phénomène est amplifié par le régime fiscal des municipalités qui repose largement sur la taxe foncière. L'un des rares moyens d'accroître les recettes fiscales est d'attirer chez soi de nouveaux contribuables, les commerces et les industries étant généralement les plus profitables de ce point de vue. Comme les recettes fiscales ne sont pas partagées entre les municipalités d'une même région, sauf pour les coûts de quelques services communs, la très grande majorité des municipalités bataille pour attirer chez elle ces immeubles qui sont des sources de taxes foncières, même si l'aménagement optimal du territoire régional pourrait être mieux servi si le projet était réalisé dans la localité voisine.<sup>43</sup>

Ici, nous constatons que le manque de sources de revenus peut pousser certaines villes à considérer l'étalement urbain comme une solution à leurs problèmes financiers. D'ailleurs, la commission affirme que « [d]ans un tel contexte, la loi relative à la

---

<sup>37</sup> *Ibid.*, p. 109.

<sup>38</sup> *Ibid.*, p. 110.

<sup>39</sup> *Ibid.*

<sup>40</sup> Commission sur l'avenir de l'agriculture et de l'agroalimentaire québécois, *Agriculture et agroalimentaire: assurer et bâtir l'avenir. Propositions pour une agriculture durable et en santé*, 2008, 272 p. [En ligne], [http://www.caaaq.gouv.qc.ca/userfiles/File/Dossiers%2012%20fevrier/RapportFr\\_haute.pdf](http://www.caaaq.gouv.qc.ca/userfiles/File/Dossiers%2012%20fevrier/RapportFr_haute.pdf) (Page consultée le 5 février 2018)

<sup>41</sup> *Ibid.*, p. 202.

<sup>42</sup> *Ibid.*

<sup>43</sup> *Ibid.*

protection du territoire agricole vise précisément à éviter que ce mode traditionnel de développement n'élimine une certaine proportion de l'agriculture du territoire du Québec ». <sup>44</sup> Cette affirmation vient certes justifier la présence du zonage agricole selon la commission, tout en suggérant que la loi influence réellement l'étalement urbain en empêchant sa progression et ainsi en évitant le « gaspillage que représente l'expansion du périmètre des villes, petites et grandes, vers la zone agricole. » <sup>45</sup> Cette section du rapport de la commission nous permet de constater que les mêmes facteurs affectent toujours l'étalement urbain au Québec. Que ce soit l'attrait des milieux naturels ou les décisions gouvernementales, à l'échelle provinciale et municipale, que celles-ci touchent l'aménagement du territoire ou la protection du territoire agricole, les incidences de ces facteurs sur l'étalement urbain semblent toujours d'actualité.

### ***L'étalement et la périphérie : périurbanisation et rurbanisation***

L'étalement urbain fait également l'objet d'analyses plus spécifiques lorsque le phénomène étudié se produit à la limite des villes et à l'extérieur du périmètre urbain, deux situations respectivement nommées périurbanisation et rurbanisation. Notons toutefois que pour certains chercheurs, il est difficile de distinguer ce qui appartient à la ville et à sa périphérie. Ainsi, Guy Mercier et Michel Côté affirment que la ville serait composée d'éléments ruraux et inversement, la campagne serait composée d'éléments urbains. Cette imbrication expliquerait la poursuite du phénomène de l'étalement urbain. Plutôt que de tenter d'empêcher l'étalement urbain, il faudrait plutôt assurer une meilleure urbanisation de la campagne et une meilleure ruralisation de la ville. Au moyen d'une analyse des dossiers (demandes de dézonage et décisions de la commission) de l'organisme responsable de surveiller l'application de la LPTAQ, la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ), Mercier et Côté mentionnent que deux formes d'urbanisation seraient responsables de l'étalement urbain : la périurbanisation et l'urbanisation diffuse. Ce sont deux phénomènes de mouvement de la population vers le milieu rural. Là où nous la retrouvons, la périurbanisation remplace la campagne par la ville, tandis que l'urbanisation diffuse ne commande pas la disparition

---

<sup>44</sup> *Ibid.*

<sup>45</sup> *Ibid.*

de la campagne, mais une insertion de la ville en son sein. Nous constatons qu'il y a une grande différence entre ces deux types d'« étalement », car la périurbanisation est incompatible avec la campagne et l'urbanisation diffuse – qui n'existe qu'à la campagne – est incompatible avec la ville. Pour ces auteurs, un facteur fondamental de ces deux phénomènes demeure l'attrait qu'exerce la campagne sur les populations: une consommation du territoire agricole par des urbains se réalise lorsqu'il y a occupation de la périphérie des villes.

Dans une analyse historique de la formation de la Rive-Sud de Montréal, Jean-Pierre Collin et Claire Poitras proposent de considérer le rôle dynamique de la banlieue dans son propre processus d'urbanisation. Les auteurs reprennent la thèse de Richard Harris et Robert Lewis<sup>46</sup>, qui affirment qu'il faut voir la banlieue comme un acteur dynamique dans le processus d'urbanisation qui la touche, plutôt que simplement la considérer comme un déversoir des centres urbains.<sup>47</sup> Ainsi selon Collin et Poitras, la Rive-Sud de Montréal n'a pas que subi l'étalement de la métropole; elle a joué également un rôle décisif dans sa propre élaboration. Néanmoins, les auteurs reconnaissent que la motorisation, et plus explicitement la construction des ponts (à commencer par le pont Victoria ouvert en 1860), ont favorisé l'expansion de Montréal par-delà son périmètre naturel, la barrière fluviale, ainsi que l'urbanisation de cette zone autrefois périurbaine de la Rive-Sud. Pour les auteurs, « [l']ouverture à la circulation automobile du pont Champlain en 1962 ne constitue qu'un élément de la trame autoroutière qui est mise en place dans les années 1960, notamment dans le cadre de l'Exposition universelle de 1967. En gestation depuis le début des années 1930, le phénomène de suburbanisation prend véritablement son essor à partir de ce moment. »<sup>48</sup> Nous constatons donc que la périurbanisation peut également être un élément stimulant la formation d'une nouvelle ville, sinon d'une nouvelle région.

---

<sup>46</sup> Collin et Poitras, « La fabrication d'un espace suburbain ... », p. 276.

<sup>47</sup> *Ibid.*

<sup>48</sup> Les auteurs précisent que ce phénomène s'est amplifié au cours des années 1930 avec l'extension du réseau routier, citant « l'inauguration du pont Jacques-Cartier en 1930, l'ouverture du boulevard Taschereau reliant à Montréal les villes riveraines situées entre La Prairie et Longueuil en 1932, l'ouverture du pont Victoria aux automobiles en 1933 et l'inauguration du pont Mercier en 1934 ». *Ibid.*

Dans un article portant sur la périurbanisation de la ville de Québec, Andrée Fortin et Carole Després s'intéressent à la représentation que les habitants de la périphérie de la ville de Québec entretiennent à l'égard de leur milieu. De leurs entretiens semi-dirigés, Fortin et Després concluent que la ville peut être perçue comme un repoussoir et la campagne, comme un idéal à atteindre.<sup>49</sup> En effet, quand elles

(...) demandent quels sont les mots qui leur viennent à l'esprit à propos de la ville, les résidents du périurbain parlent surtout de la forte densité d'habitation, du trafic, du bruit et de la pollution. (...) Les représentations sont essentiellement négatives, même si quelques-unes renvoient à l'animation urbaine. Rien de très surprenant pour des gens qui ont choisi de s'établir loin de la ville et qui, pour les trois quarts, n'y travaillent pas.<sup>50</sup>

Une particularité relevée par les auteures est que la majorité des habitants du milieu périurbain de la ville de Québec ne sont pas des gens fuyant la ville-centre pour la campagne, mais des habitants de la campagne ou de la périphérie éloignée qui se sont rapprochées de la ville.<sup>51</sup> Pour ces résidents, la campagne est l'idéal à atteindre: « la ville s'oppose à la banlieue et à la campagne, comme le gris du béton au vert de la végétation, et comme le stress et l'agitation au calme et à la tranquillité. »<sup>52</sup> Ces entrevues permettent ainsi de constater que l'attrait de la campagne ne s'exerce pas seulement chez les urbains, mais également chez les habitants de la campagne et du milieu périurbain.

Dans une démarche similaire portant sur les perceptions que les gens ont de leur milieu, menée cette fois au moyen de sondages, Jeff R. Crump s'intéresse aux motivations des habitants du Sonoma County qui se sont installés dans cette région de la Californie. Pour l'auteur, cette région est idéale pour étudier à la fois le phénomène de périurbanisation, mais également celui de rurbanisation. À la base du questionnement de l'auteur réside une réflexion sur les raisons pour lesquelles les gens décident de vivre dans un « exurban setting » alors que d'autres préfèrent le milieu périurbain.<sup>53</sup> Après avoir sondé une centaine d'habitants de chacun de ces milieux de vie, Crump conclut que

---

<sup>49</sup> Andrée Fortin et Carole Després, «Le juste milieu : représentation de l'espace des résidents du périurbain de l'agglomération de Québec», *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 52, no. 146 (2008), p. 155.

<sup>50</sup> *Ibid.*, p. 160.

<sup>51</sup> *Ibid.*, p. 157-158.

<sup>52</sup> *Ibid.*, p. 162.

<sup>53</sup> Jeff R. Crump, «Finding a place in the country: exurban and suburban development in Sonoma County, California», *Environment and Behavior*, vol. 35, no. 2 (mars 2003), p. 187.

ce qui a motivé les habitants du milieu rurbain à vivre dans leur milieu, c'est tout d'abord le désir de vivre dans un environnement rural et le fait qu'ils veulent quitter la ville.<sup>54</sup> En ce qui concerne les habitants des banlieues, les principales raisons qui les ont amenés vers le milieu suburbain sont le coût moindre des maisons et l'accès rapide à l'autoroute.<sup>55</sup> Les habitants du périurbain (suburbain) et de l'ex-urbain (rurbain) ne subiraient donc pas également les attraits du milieu rural. Si la campagne joue un rôle important dans la prise de décisions qu'ont prises les rurbains et les habitants du milieu périurbain de construire leur résidence à cet endroit, les habitants de la zone périurbaine demeurent influencés par des facteurs comme l'accès aux autoroutes.

Si les paysages bucoliques et les vignobles du célèbre comté de Sonoma ont incité les gens à participer bien malgré eux aux phénomènes de périurbanisation et de rurbanisation, un autre phénomène participe à ce type d'étalement urbain: la villégiature. Dans une étude de la villégiature montréalaise réalisée au moyen d'articles et de publicités répertoriés dans des revues et journaux d'époque, Michèle Dagenais retrace l'histoire de ce phénomène qui a conquis les masses dans les années 1960-70, mais qui a une origine bien plus lointaine.<sup>56</sup> Selon Dagenais, la première étape de cet étalement se produit dans la foulée de l'arrivée du train de banlieue à partir des années 1880 qui permet au Montréalais d'explorer les rives des îles de Montréal et Jésus.<sup>57</sup> Une seconde étape se réalise dans les années 1920 « au moment où sont aménagés de nombreux axes routiers et plusieurs ponts tout autour de l'île. »<sup>58</sup> Ainsi, cette « multiplication des portes de sortie permet aux nouveaux automobilistes d'atteindre la région en de multiples endroits et stimule encore davantage l'étalement urbain. »<sup>59</sup> La villégiature, qui permet d'abord aux gens plus aisés de visiter des attraits naturels ou simplement de profiter du calme de la campagne, provoque par la suite une urbanisation de ces milieux. D'ailleurs, les villégiateurs étudiés dans cet article perçoivent ce milieu périurbain de la même façon

---

<sup>54</sup> *Ibid.*, 199.

<sup>55</sup> *Ibid.*

<sup>56</sup> Michèle, Dagenais, « Fuir la ville : Villégiature et villégiateurs dans la région de Montréal, 1890-1940. », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, volume 58, numéro 3, hiver 2005, p. 323-324.

<sup>57</sup> *Ibid.*, p. 324.

<sup>58</sup> *Ibid.*, p. 324-325.

<sup>59</sup> *Ibid.*

que le faisaient les habitants de la région périphérique de Québec étudiés par Fortin et Després.

Cette campagne est généralement présentée comme une sorte de paradis terrestre, un éden, qui contraste nettement avec la ville, la première étant le lieu de la renaissance et de la régénération où la liberté, le mouvement, la détente deviennent possibles tandis que la seconde, celui d'un environnement malsain, de l'entassement et du stress lié à la vie quotidienne.<sup>60</sup>

Ce monde rural n'est pas qu'un lieu de contemplation; les villégiateurs souhaitent se l'approprier, posséder ses monts, ses forêts et ses plaines et ainsi remodeler cette nature à leur image.<sup>61</sup> Dans la foulée de ce mouvement, initié par les attraits des milieux naturels que la campagne et la périphérie de la ville exercent, se réalise le processus d'étalement urbain. Dagenais affirme ainsi que la villégiature est l'une « des principales dynamiques à l'origine du processus de suburbanisation dans la région montréalaise ».<sup>62</sup> Enfin, cet article révèle le lien organique qui existe entre la villégiature et la motorisation (l'auteure parle du tramway, des ponts, de routes et des automobilistes en général) et qui dynamise un étalement urbain dans ces localités situées en périphéries.

Un dernier facteur qui influence l'étalement urbain en périphérie des grandes villes et que nous souhaitons aborder concerne l'implantation de projets industriels majeurs. Dans un article portant sur l'établissement de l'usine Stablex – une usine de traitement de déchets toxiques – à Blainville, en périphérie de la grande région montréalaise, Pierre André, Emmanuelle Marchand et Christopher Bryant analysent les répercussions directes et indirectes de cet événement sur la gestion du territoire et sur l'environnement social. Selon les auteurs, dans « un contexte aussi dynamique, la venue de projets majeurs tend à agir comme un élément stimulant le développement. »<sup>63</sup> Leur texte présente le développement qu'a connu la ville de Blainville, un développement qui a « été rendu possible notamment grâce à l'amélioration de l'accès à l'autoroute et la création de parcs industriels qui ont permis de maintenir un faible niveau de taxation

---

<sup>60</sup> *Ibid.*, p. 327.

<sup>61</sup> *Ibid.*

<sup>62</sup> *Ibid.*, p. 343.

<sup>63</sup> Pierre André, Emmanuelle Marchand et Christopher Bryant, «Évaluation des impacts sociaux de projets majeurs dans l'étalement périurbain, le cas de Stablex à Blainville, région de Montréal», *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 38, no. 105 (1994), p. 346.

résidentielle. »<sup>64</sup> À la base de ces développements se trouve d'abord la décision municipale d'accueillir cette usine de traitement des déchets toxiques. En effet,

La conséquence première de la venue de STABLEX à Blainville est la création de l'accès autoroutier, condition à l'implantation de STABLEX, comme agent facilitant les déplacements des résidents actuels. La seconde concerne la création du parc industriel où serait localisé STABLEX et qui est générateur d'emplois locaux et de revenus pour la ville. On envisage que ce parc se limitera à des industries non polluantes. La troisième comprend l'expansion du développement résidentiel, principalement justifiée pour loger la main-d'œuvre locale; les futurs résidents tout comme les actuels pourraient être favorisés par un allègement fiscal.<sup>65</sup>

Même si elle a rencontré une certaine opposition citoyenne associée au syndrome du « pas dans ma cour »<sup>66</sup>, l'arrivée de cette usine a assuré l'avenir industriel de la ville et du même coup gonflé le marché résidentiel. Pour les auteurs, la construction de l'accès autoroutier garanti par le gouvernement provincial a « eu un effet structurant sur le développement municipal ».<sup>67</sup> Ainsi, des décisions des gouvernements provincial et municipal ont influencé le développement urbain de Blainville. En effet, « [l]a proposition faite à STABLEX et l'acceptation subséquente du projet par l'administration blainvilloise, en dépit des contestations des citoyens, s'expliquent par la vision de développement du conseil municipal, un développement orienté à la fois vers la création d'un parc industriel et le développement résidentiel. » Bref, la venue de la Stablex était une décision en matière d'aménagement de la part de la municipalité pour doter la ville à la fois d'un accès autoroutier moderne et d'un quartier industriel, qui ensemble stimulerait l'étalement urbain.

À la lumière de ce bilan de la littérature, nous pouvons constater que l'étalement urbain est un phénomène multifactoriel basé sur des facteurs que nous qualifions d'externes (tel que la motorisation et les aménités de la nature) et d'internes (tel que les décisions en matière de protection du territoire agricole par le gouvernement et les décisions en matière d'aménagement des municipalités) et qu'il existe plusieurs façons de l'étudier. Il demeure toutefois que dans la très grande majorité des cas, la littérature

---

<sup>64</sup> *Ibid.*, p. 355.

<sup>65</sup> *Ibid.*, p. 357.

<sup>66</sup> *Ibid.*, p. 361.

<sup>67</sup> *Ibid.*, p. 363.

savante concerne essentiellement les grands centres urbains de Montréal et Québec. Dans notre mémoire, nous souhaitons comprendre comment ce phénomène touche les villes moyennes.<sup>68</sup> À cet effet, il importe de voir comment certains chercheurs décrivent la ville moyenne au Québec. Pierre Bruneau les regroupe en deux catégories en fonction de leur population. Si, pour une minorité d'entre elles, que Bureau qualifie de villes moyennes de niveau supérieur, la population oscille entre 100 000 et 200 000 habitants, la population de la majorité des villes moyennes comprend entre 20 000 à 60 000 habitants.<sup>69</sup> Pour sa part Robert Desmarais affirme que pour classer les villes québécoises, le volume de population n'est pas forcément le seul élément dont il faut tenir compte: le rôle de ces villes est tout aussi important<sup>70</sup>. En effet, « pour mieux cerner les significations de petite et de moyenne ville, il faut considérer celles-ci dans le cadre de la région, c'est-à-dire déterminer le type et l'importance des relations qu'elles entretiennent. »<sup>71</sup> Généralement, les villes moyennes, comme les petites villes, s'occupent de la distribution des services auprès d'une population qui les entourent.<sup>72</sup> Ce sont des centres régionaux qui sont d'une importance proportionnelle à leur taille dans des domaines tels que le secteur agricole, administratif, commercial, industriel et récréatif.<sup>73</sup> Pour Desmarais, les villes moyennes

---

<sup>68</sup> Si certains auteurs remarquent que nous avons délaissé leur étude, des travaux plus récemment en France ont précisément démontré leur rôle fondamental dans les régions; Jacques Jeanneau, «Villes moyennes et grandes villes intermédiaires dans les Pays de la Loire», *Norois*, no. 171 (1996), 654, [En ligne], [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/noroi\\_0029-182x\\_1996\\_num\\_171\\_1\\_6743](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/noroi_0029-182x_1996_num_171_1_6743) (Page consultée le 19 mars 2018) ; Nicole Commerçon, «Villes moyennes dans l'Arc Atlantique», *Norois*, no. 171 (1996), 488, [En ligne], [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/noroi\\_0029-182x\\_1996\\_num\\_171\\_1\\_6725](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/noroi_0029-182x_1996_num_171_1_6725) (Page consultée le 19 mars 2018) ; Frédéric Santamaria, «La notion de "ville moyenne" en France, en Espagne et au Royaume-Uni», *Annales de Géographie*, vol. 109, no. 613 (2000), 229, [En ligne], [HYPERLINK "http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo\\_0003-4010\\_2000\\_num\\_109\\_613\\_1866"](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo_0003-4010_2000_num_109_613_1866) [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo\\_0003-4010\\_2000\\_num\\_109\\_613\\_1866](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo_0003-4010_2000_num_109_613_1866) (Page consultée le 19 mars 2018) ; Denise Pumain, «Quel rôle pour les villes petites et moyennes des régions périphériques ?», *Revue de géographie alpine*, vol. 87, no. 2 (1999), 167, [En ligne.] [HYPERLINK "http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/rga\\_0035-1121\\_1999\\_num\\_87\\_2\\_2950"](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/rga_0035-1121_1999_num_87_2_2950) [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/rga\\_0035-1121\\_1999\\_num\\_87\\_2\\_2950](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/rga_0035-1121_1999_num_87_2_2950) (Page consultée le 19 mars 2018)

<sup>69</sup> Pierre Bruneau, *Les villes moyennes au Québec: leur place dans le système socio-spatial*, Sillery, Presses de l'Université du Québec, 1989, p. 8 et 10.

<sup>70</sup> Robert Desmarais, «Considérations sur les notions de petite ville et de ville moyenne», *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 28, no. 75 (1984), p. 356.

<sup>71</sup> *Ibid.*, p. 357.

<sup>72</sup> *Ibid.*, p. 363.

<sup>73</sup> *Ibid.*, p. 357. et Bruneau, *Les villes moyennes au Québec...*, p. 8.

disposent des avantages des grandes villes<sup>74</sup>, tout en bénéficiant des avantages liés à la proximité d'un milieu naturel.<sup>75</sup>

## QUESTIONS ET HYPOTHÈSES DE RECHERCHE

L'objectif principal de cette recherche est d'analyser et de comprendre la dynamique d'étalement urbain dans des villes moyennes situées en zone à haut potentiel agricole. À cet effet, nous allons chercher à dégager les facteurs et les tendances ayant un impact sur l'expansion des villes et qui pourraient également servir à étudier d'autres villes de même taille. Les facteurs que nous analyserons pour étudier l'étalement urbain sont la motorisation (éléments liés à la généralisation de l'utilisation de l'automobile comme le réseau routier), les attraits de la nature, aussi appelés aménités naturelles (comme la campagne et les éléments liés à la villégiature), ainsi que les institutions gouvernementales et l'encadrement juridique, comme les décisions du gouvernement provincial en matière de protection du territoire agricole et celles des municipalités en matière d'aménagement du territoire.

Deux ensembles de questions guideront notre démarche de recherche. Dans un premier temps, les villes de Saint-Hyacinthe et de Saint-Jean-sur-Richelieu ont-elles été en proie au phénomène d'étalement urbain ? Le cas échéant, de quelle façon s'est-il produit ? Quelles en ont été les conséquences sur la disponibilité des terres agricoles ? Avons-nous assisté à la formation d'une forme d'urbanisation typique de l'étalement urbain des grandes villes (forme éclatée suivant les grands axes de circulation par exemple) à Saint-Hyacinthe et à Saint-Jean ? Comment se sont manifestés les facteurs externes et internes de l'étalement urbain et dans quelle mesure ont-ils joué un rôle de catalyseur de l'urbanisation dans ces localités.

Dans un deuxième temps, nous souhaitons saisir la façon dont les décideurs des villes de Saint-Hyacinthe et de Saint-Jean-sur-Richelieu composent avec les enjeux de l'étalement urbain. Quels rôles ont joués les décisions du gouvernement provincial

---

<sup>74</sup> *Ibid.*, p. 363.

<sup>75</sup> *Ibid.*, p. 358.

(notamment l'adoption et la mise en application de la LPTA et de la LAU) sur la protection du territoire agricole et sur la dynamique d'étalement urbain de villes moyennes situées dans des terres à haut potentiel ? Également, nous souhaitons connaître les politiques d'aménagement de ces villes pour tenter de comprendre comment l'étalement urbain s'est réalisé. Comment les décideurs ont-ils pensé la ville? Qu'est-ce que les plans d'urbanisme nous révèlent quant à la façon dont les acteurs locaux ont appréhendé le développement urbain et la protection du territoire agricole? Comment se conforment les municipalités à la LPTA et à la LAU?<sup>76</sup>

Ces questions auront comme finalité de comprendre de quelle façon la dynamique d'étalement urbain se réalise dans les villes moyennes situées dans des terres à haut potentiel agricole. Les études urbaines québécoises négligent en partie les villes moyennes. Ainsi, les cas de l'étalement urbain à Saint-Hyacinthe et à Saint-Jean-sur-Richelieu représentent un intérêt certain. De cette façon, il nous sera possible d'apporter un regard nouveau sur ce phénomène au Québec. Nous pensons qu'au travers de notre recherche, nous allons pouvoir montrer que le phénomène d'étalement urbain est bien présent dans les villes de Saint-Hyacinthe et de Saint-Jean-sur-Richelieu et qu'il est possible de faire ressortir une dynamique particulière à ce type d'entité urbaine que sont les villes moyennes situées sur des terres à haut potentiel agricole. Toutefois, nous croyons que plusieurs indicateurs d'étalement urbain seront similaires à ceux rencontrés autour de la métropole.

## LES MOYENS D'ENQUÊTES

Pour comprendre la dynamique de l'étalement urbain des villes moyennes situées sur des terres à haut potentiel agricole, nous utilisons des sources de différentes natures. L'utilisation de photographies aériennes s'avère être une méthode qui a déjà prouvé son

---

<sup>76</sup> Direction de l'aménagement et du développement local. Ministère des Affaires municipales et des Régions, *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. La protection du territoire agricole*, 2005, [En ligne], [https://www.mamot.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/amenagement\\_territoire/orientations\\_gouvernement\\_ales/orientations\\_amenagement\\_agricole\\_addenda\\_resu.pdf](https://www.mamot.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/amenagement_territoire/orientations_gouvernement_ales/orientations_amenagement_agricole_addenda_resu.pdf) (Page consultée le 31 janvier 2018)

efficacité, notamment dans l'étude du paysage dans la MRC des Maskoutains.<sup>77</sup> Les photographies aériennes de Saint-Hyacinthe et de Saint-Jean-sur-Richelieu à travers différentes époques représentent ainsi la source principale pour notre recherche. Ces dernières se trouvent dans la grande collection de la cartothèque de l'Université du Québec à Montréal. Une fois terminé le recensement exhaustif de toutes les photos, années et échelles, nous avons sélectionné trois années qui se démarquent, à la fois pour leur disponibilité et pour la similarité de leurs échelles. Ces années sont 1964, 1983 et 1997. Toutes ces photos sont à l'échelle 1 :15 000, ce qui permet une analyse fine de l'utilisation du sol dans ces villes pour évaluer la superficie agricole et le mode d'occupation des terres.

Nous avons choisi ces années pour des raisons supplémentaires. Avec la carte de 1964, il est possible de dresser un portrait de la situation au début de la vague d'urbanisation qui touche la région montréalaise avant la mise en application de la LPTA. L'analyse de la carte de 1983 doit nous permettre de constater un portrait de la situation à la suite de la mise en place du zonage agricole. L'analyse de la carte de 1997 permet de voir s'il y a eu une atténuation dans la progression de l'urbanisation qui a frappé le Québec depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, car nous nous trouvons quelques années après l'entrée en vigueur de la LPTA et de la LAU. Finalement, pour l'année 2014, les villes de Saint-Hyacinthe et de Saint-Jean-sur-Richelieu nous ont généreusement fourni les images aériennes.<sup>78</sup> L'analyse du territoire pour cette année a pour but de présenter les étapes les plus récentes du processus d'étalement urbain qui touche ces villes.

Un autre objectif de notre recherche est de comprendre de quelle façon les décisions gouvernementales en matière de protection du territoire agricole peuvent influencer la dynamique de l'étalement urbain. Pour arriver à cette fin, nous avons procédé de la même façon que les chercheurs Guy Mercier et Michel Côté en analysant

---

<sup>77</sup> Julie Ruiz et al., *Connaître et comprendre les paysages d'aujourd'hui pour penser ceux de demain. Le diagnostic paysager de la MRC des Maskoutains*, Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal et Université du Québec à Trois-Rivières, 2012, p. 18-23.

<sup>78</sup> Ces images aériennes étant produite par Géomont dans le cas de Saint-Hyacinthe et AECOM dans le cas de Saint-Jean-sur-Richelieu.

l'influence des décisions de la CPTAQ et en étudiant les dossiers présents dans les bases de données disponibles au public sur le site internet de la Commission. De plus, nous retrouvons des fichiers numériques (de type *shapefile*) contenant des polygones pouvant être lus par un système d'information géographique (SIG) et portant sur les décisions de la CPTAQ en réponse aux demandes de changement à la zone agricole. Nous avons pu ainsi identifier plus de 800 demandes de changements à la zone agricole soumise depuis 1980 autour de Saint-Hyacinthe et de Saint-Jean-sur-le-Richelieu.

Si nous souhaitons saisir l'influence des décisions gouvernementales en matière de protection agricole, nous croyons qu'il est tout aussi important de constater de quelle façon les municipalités, en fonction de leur devoir d'aménagement relié à la LAU, composent avec les contraintes de la LPTA. Pour arriver à cette fin, nous exploitons les procès-verbaux et les plans d'urbanisme des conseils municipaux locaux. Comme nous l'avons mentionné plus tôt, les plans d'urbanisme s'avèrent être essentiels à notre compréhension de l'aménagement que les municipalités prévoient pour le futur développement. En effet, les principes présentés dans ces documents servent de guide aux penseurs du développement de la ville et jouent ainsi un rôle sur la dynamique d'étalement urbain. Les procès-verbaux pour leur part s'avèrent utiles à la compréhension de certains projets que nous pouvons retrouver dans les dossiers de la CPTAQ et pour lesquels nous tentons d'obtenir un complément d'information.

## **PLAN DU MÉMOIRE**

La livraison des résultats de cette recherche est effectuée à travers trois parties successives. Le premier chapitre traite d'abord de l'historique des deux localités. Cette analyse du passé économique et démographique nous permet de comprendre par quelles étapes les villes de Saint-Hyacinthe et de Saint-Jean-sur-Richelieu ont pu accéder à leur statut actuel de villes moyennes. L'étude de la mise en place du chemin de fer, de l'exploitation des ressources naturelles, de l'établissement des institutions financières et des industries nous permet de comprendre comment les bases de l'étalement urbain se mettent en place dans ces villes qui acquièrent graduellement le statut de centres régionaux. L'annexion des municipalités limitrophes constitue une étape significative

dans l'élaboration d'un cadre urbain plus cohérent et continu. Une autre conséquence des annexions est évidemment l'augmentation démographique des municipalités qui intègrent les territoires voisins. Ainsi, nous poursuivrons notre analyse historique en nous penchant sur la démographie des deux villes. Cette partie présente les premiers indices permettant d'illustrer que le phénomène d'étalement urbain a lieu, en sous-entendant que l'expansion territoriale et administrative de la ville par les annexions s'accompagne par une augmentation conséquente de la population. Nous complétons cette analyse au moyen d'une étude de l'expansion du cadre bâti à partir de données obtenues au moyen d'un traitement SIG des photographies aériennes et une présentation de quelques cas. En ce qui concerne le cadre bâti, nous avons ajouté à l'analyse du territoire tout ce qui possède un lien avec la ville: par exemple, les habitations, les routes, les terrains de jeux et de golf, les usines, les commerces.

Le deuxième chapitre a pour objectif de poursuivre la démonstration de la présence du phénomène d'étalement urbain dans les villes de Saint-Hyacinthe et de Saint-Jean-sur-Richelieu en qualifiant l'étalement urbain à l'aide des facteurs externes que nous avons identifiés lors de notre analyse des photographies aériennes. Ces facteurs ont comme point commun qu'ils exercent leur influence sur le phénomène d'étalement urbain indépendamment des institutions gouvernementales ou du cadre légal en place. La motorisation constitue le premier facteur externe étudié. Il est lié à la généralisation de la possession et de l'utilisation d'un véhicule automobile et joue un rôle significatif sur la définition du cadre urbain. Un deuxième facteur externe concerne les attraits de la nature (ou les aménités naturelles). Ce facteur, dont nous trouvons une manifestation précoce dans la pratique de la villégiature, se manifeste lorsque le cadre urbain d'une ville tend à s'étaler à proximité d'un élément naturel associé à la contemplation ou au statut social (le prestige de résider sur les rives d'une rivière ou d'une montagne par exemple).

Pour le troisième chapitre, nous recourons à un autre type de sources pour l'étude des facteurs internes, soit des éléments qui influencent l'étalement urbain et qui sont directement tributaires des institutions politiques et juridiques propres à la société étudiée. Les dossiers de la CPTAQ et les plans d'urbanisme nous permettent de voir

comment s'exerce l'influence de ces facteurs internes. À la suite d'une présentation de l'historique menant à l'adoption de la LPTA et de LAU, nous examinons dans les dossiers de la CPTAQ, les décisions du gouvernement provincial et de ses institutions en matière de protection du territoire agricole. Puis, nous analysons les décisions et les actions des gouvernements municipaux en matière d'aménagement du territoire, notamment par le biais de leur plan d'urbanisme.

## CHAPITRE 1 :

### Histoire, démographie et territoire :

#### L'évolution de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu.

Les villes de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu se trouvent à proximité de la grande région de Montréal, plus précisément dans l'actuelle Montérégie. Considérée comme le « jardin du Québec »<sup>1</sup>, cette région a été constamment, depuis l'adoption de la LPTA, une source de préoccupation pour les intervenants concernés par la préservation des terres agricoles à haut rendement. Comme plusieurs villes dans le monde, c'est près d'un cours d'eau que ces localités se sont développées, la présence de la rivière Yamaska encourageant l'établissement de la ville de Saint-Hyacinthe et la rivière Richelieu, celle de Saint-Jean-sur-Richelieu<sup>2</sup>. Ces rivières, nous le verrons plus loin, jouent un rôle dans la dynamique d'étalement de ces villes.

Dans ce chapitre, nous avons comme objectif de caractériser le phénomène d'étalement urbain dans les deux villes à l'étude, par une analyse de l'évolution démographique et de l'évolution du cadre bâti depuis le début des années 1960. Avant de traiter des indices qui nous aideront à évaluer leur expansion, nous présenterons un bref historique de celles-ci pour situer le phénomène d'étalement urbain dans la dynamique de croissance régionale. En effet, Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu sont devenues rapidement des centres régionaux à partir du milieu du 19<sup>e</sup> siècle et une courte

---

<sup>1</sup> Mario Filion et al., *Histoire du Richelieu-Yamaska-Rive-sud*, Sainte-Foy, Les Éditions de l'IQRC, Les Presses de l'Université Laval, 2001, p. 319-346.

<sup>2</sup> À noter que la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu est la résultante d'une fusion réalisée en 2001. Dans ce mémoire lorsqu'on nomme la ville par ce nom, cela implique généralement le territoire d'aujourd'hui après les fusions ou de cette ville (parfois nommé Saint-Jean) qui portait le même nom avant les fusions. Lorsque nous allons parler d'une des anciennes villes en particulier, nous allons la nommer par son ancien nom, par exemple, Saint-Luc.

description de leur développement urbain et industriel s'avère nécessaire pour comprendre le contexte dans lequel elles continuent d'évoluer.

### ***1.1 Analyse historique : communication, économie, population depuis le milieu du 19<sup>e</sup> siècle***

Pour commencer, nous portons notre attention plus particulièrement sur le chemin de fer, qui à cette époque, définissait la ville et déterminait son développement, ainsi que sur la genèse du secteur industriel. Pour poursuivre, nous abordons l'histoire de la formation actuelle des villes et de leurs quartiers, et ce, en explorant de quelle façon les annexions se sont réalisées dans ces deux villes moyennes de la Montérégie.

Dans la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle, le chemin de fer dessert Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu, ce qui les favorise sur plusieurs points, notamment, pour attirer certaines industries de l'époque,<sup>3</sup> comme les chantiers navals à Saint-Jean-sur-Richelieu et quelques fonderies à Saint-Hyacinthe.<sup>4</sup> Or, dans les années 1840, les efforts des entrepreneurs locaux pour établir des manufactures dans ces villes de petite taille se concluent généralement par des réussites modestes.<sup>5</sup> De plus, la région a un potentiel économique limité pour l'exploitation des ressources naturelles. En effet, la région est « dépourvue de richesses minières [et a été] privées très tôt de son couvert forestier [donc] elle ne peut compter que sur son terroir agricole, le meilleur au Québec. »<sup>6</sup>

Principal réservoir des francophones en Amérique du Nord à cette époque, la Montérégie est également une région qui a beaucoup de difficultés à retenir ses jeunes.<sup>7</sup> Si la proximité de la métropole en croissance qu'est Montréal n'aide en rien contre cet exode rural qui touche la Montérégie, elle affecte moindrement les habitants qui sont dans des agglomérations telles que Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu.<sup>8</sup> En effet, dans le cas de Saint-Hyacinthe, la ville est l'une des plus peuplées au Québec en

---

<sup>3</sup> Filion et al., *Histoire du Richelieu-Yamaska-Rive-sud*, p. 213.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 218.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 295.

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 296.

<sup>7</sup> *Ibid.*, p. 291.

<sup>8</sup> *Ibid.*, p. 296-297.

1901; elle est même aussi peuplée que Trois-Rivières.<sup>9</sup> Saint-Jean-sur-Richelieu fait son retour parmi les moyennes et grandes villes lors du recensement de 1930.

Face à l'américanisation rampante de Montréal (société de consommation, services et commerces, automobile, banlieue, industrie de pointe), la Montérégie devient un endroit propice pour attirer la population et retenir les jeunes.<sup>10</sup> Cette période est celle où les grands ponts<sup>11</sup> permettent de faire un lien entre la région et Montréal et où la motorisation transforme une partie de la Rive-Sud en banlieue.<sup>12</sup> Durant près de 100 ans, entre la moitié du 19<sup>e</sup> et le lendemain de la Seconde Guerre mondiale<sup>13</sup>, la Rive-Sud est aux prises avec un mouvement de sa population allant vers Montréal. Dans les décennies suivant la Dépression des années 1930, le courant commence à s'inverser et la région se découvre une nouvelle richesse : son espace à construire.<sup>14</sup> Toutefois, Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu ne font pas partie de la banlieue de Montréal durant cette période. Ces villes commencent même à créer leur propre banlieue, alors que le Québec est sur le point de connaître une accélération de son urbanisation.<sup>15</sup>

En ce qui concerne les industries des deux villes, ce sont les ateliers familiaux et artisanaux qui dominent le secteur de la fabrication de biens à cette époque.<sup>16</sup> Une exception est la verrerie de Saint-Jean qui est la plus grande entreprise industrielle de la région en 1852, avec ses 150 employés.<sup>17</sup> La région a de la difficulté à développer le secteur manufacturier durant cette période, car elle est handicapée par le fait qu'il y a « absence d'institutions financières locales, manque de ressources naturelles [et] concurrence des grandes manufactures montréalaises. »<sup>18</sup> Or, comme Saint-Jean se situe sur la route commerciale de Montréal à la Nouvelle-Angleterre, elle peut profiter de la

---

<sup>9</sup> *Ibid.*, p. 298.

<sup>10</sup> *Ibid.* p. 298-300.

<sup>11</sup> En premier, le pont Victoria relie Montréal à la Rive-Sud en 1860, puis l'ouverture des ponts Jacques Cartier en 1930 et Champlain en 1960 permettent une intensification des liens entre l'île et sa banlieue australe.

<sup>12</sup> Collin et Poitras, « La fabrication d'un espace suburbain ... », p. 283.

<sup>13</sup> Filion et al., *Histoire du Richelieu-Yamaska-Rive-sud*, p. 291.

<sup>14</sup> *Ibid.*, p. 299.

<sup>15</sup> *Ibid.*, p. 301.

<sup>16</sup> *Ibid.*

<sup>17</sup> *Ibid.*, p. 373

<sup>18</sup> *Ibid.*

guerre des sécessions américaines dans les années 1850.<sup>19</sup> Quant à Saint-Hyacinthe, l'arrivée du chemin de fer Grand Tronc en 1848 reliant la ville au réseau Montréal-Sarnia, lui donne un avantage face à Saint-Jean, et ce même si Saint-Jean a vu la première ligne de chemin de fer de l'histoire du Canada<sup>20</sup>, car le tracé du chemin de fer la relie à la ville de Sherbrooke.

À partir des années 1870, et ce jusqu'à la Première Guerre mondiale, Saint-Hyacinthe devient le principal centre manufacturier régional de la Montérégie.<sup>21</sup> C'est l'arrivée du chemin de fer du Grand Tronc en 1848 qui a permis ce positionnement de la ville dans la région et provoqué l'arrivée de plusieurs entreprises industrielles, petites et grandes, telles que la fabrique de Chaussure Côté, la tannerie Duclos et Payan, la fabrique de tricots Penman's, le manufacturier d'instruments agricoles O. Chalifoux et les orgues Casavant.<sup>22</sup> Cette grande icône de la révolution industrielle qu'est le chemin de fer est un élément essentiel de la définition du cadre urbain des villes au 19<sup>e</sup> siècle. Ainsi, Saint-Hyacinthe (voir figure 1.1) est modelée en fonction du chemin de fer. Comme à l'époque les industries dépendaient du transport pour faire circuler leur marchandise, et qu'il existait seulement deux possibilités de réaliser cette tâche, soit le bateau ou le train, les quartiers industriels se sont établis à proximité de ces voies de transport. Une concentration de fabriques et d'usines s'est ainsi retrouvée au nord de la vieille ville, là où le Grand Tronc passe, à proximité de la gare et de la rivière Yamaska.

---

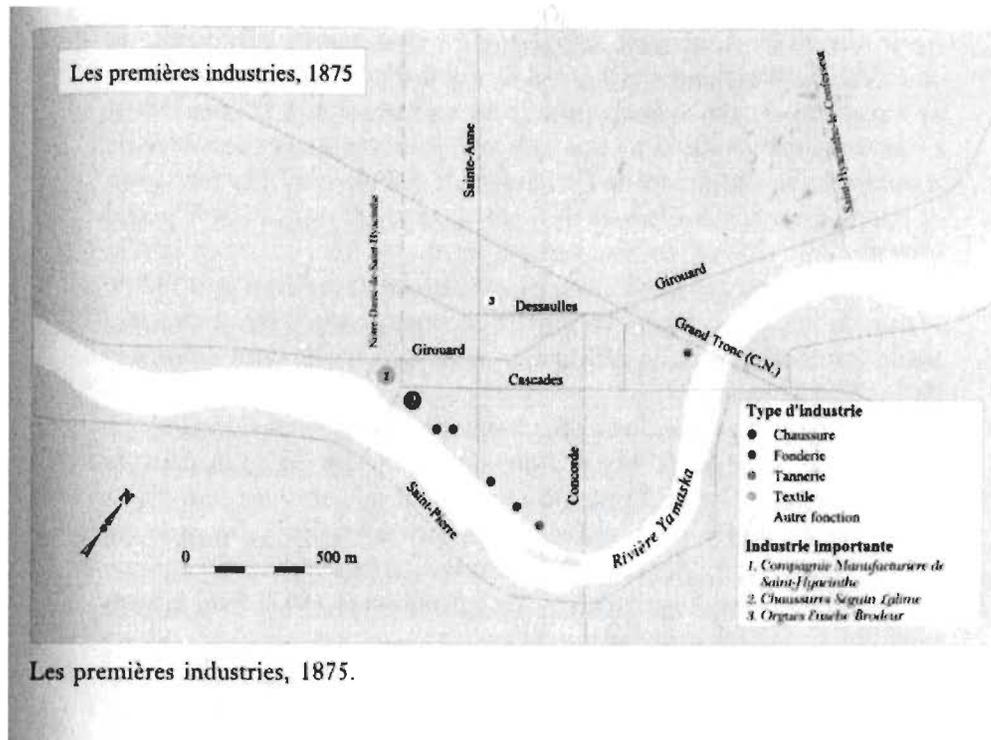
<sup>19</sup> *Ibid.*, p. 376.

<sup>20</sup> Mohamed Laghaout, *St-Jean-Iberville, Centre régional et ville satellite*, Thèse de doctorat (Géographie), Université de Montréal, 1969, p. 97.

<sup>21</sup> Fillion et al., *Histoire du Richelieu-Yamaska-Rive-sud*, p. 375.

<sup>22</sup> *Ibid.*

Figure 1.1 : Les premières industries à Saint-Hyacinthe, 1875



Source : Cette carte a été réalisée par Recherches Espace-Temps, de Montréal et est tirée de la monographie réalisée par la Société d'histoire régionale de Saint-Hyacinthe s'intitulant, *Saint-Hyacinthe. 1748-1998*.<sup>23</sup>

Toutefois, il faut noter que Saint-Hyacinthe voit son développement se faire grandement ébranler en 1876 avec une conflagration qui « anéantit la basse-ville au pire moment de la crise économique des années 1874 à 1878. »<sup>24</sup> Néanmoins, Saint-Hyacinthe continue de faire sa marque dans le domaine agricole, plus précisément dans la production et la transformation laitières. En quelques années, la ville se spécialise dans ce domaine et « l'ouverture, en 1892, de l'École de laiterie de Saint-Hyacinthe, où seront

<sup>23</sup> Société d'histoire régionale de Saint-Hyacinthe, *Saint-Hyacinthe. 1748-1998*, Sillery, Septentrion, 1998, 405 p.

<sup>24</sup> Filion et al., *Histoire du Richelieu-Yamaska-Rive-sud*, p. 375.

désormais formés les fabricants de beurre et de fromage de tout le Québec, conforte la région maskoutaine dans un rôle de leader de l'industrie laitière québécoise. »<sup>25</sup>

Au tournant du 20<sup>e</sup> siècle, Saint-Hyacinthe reste la ville industrielle la plus importante de la région, bénéficiant d'un plus grand volume d'investissement que Saint-Jean-sur-Richelieu et Sorel. Le problème est qu'elle se spécialise dans le textile et l'industrie légère, des domaines qui n'offrent que de bas salaires à ses employés.

Comparativement à Saint-Hyacinthe, le développement de Saint-Jean connaît une pause dans la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle,<sup>26</sup> même si, à cette époque, elle a développé une spécialisation dans le secteur du textile : le filage de la soie.<sup>27</sup> En 1884, la Corriveau Silk Mills quitte Montréal et déménage à Saint-Jean et un an plus tard, c'est la Belding Corticelli Silk qui fait de même et s'implante pour fabriquer du fil de soie à coudre.<sup>28</sup> En 1890, c'est au tour de la compagnie Crane de s'installer à Saint-Jean; elle prend le relai des compagnies Canadian Potteries et Standard Clay, et s'occupe ainsi de la fabrication de céramique industrielle, à partir de l'argile et de la glaise de la région.<sup>29</sup> Toutefois, l'entreprise qui marque l'histoire industrielle de Saint-Jean-sur-Richelieu est la compagnie de machine à coudre Singer Manufacturing.<sup>30</sup> « Ce complexe industriel comprend une fonderie, une centrale électrique, des départements de menuiserie, de machinerie et d'assemblage, un aqueduc privé, et un raccordement aux chemins de fer. »<sup>31</sup> Cette compagnie voit sa production connaître une véritable explosion lors de la Première Guerre mondiale et aide ainsi Saint-Jean à devenir pendant un moment la première ville manufacturière de la Montérégie centrale.<sup>32</sup> Or, la crise économique des

---

<sup>25</sup> *Ibid.*, p. 329.

<sup>26</sup> *Ibid.*, p. 375-376.

<sup>27</sup> *Ibid.*

<sup>28</sup> *Ibid.*

<sup>29</sup> *Ibid.*

<sup>30</sup> *Ibid.*, p. 377.

<sup>31</sup> *Ibid.*

<sup>32</sup> *Ibid.*

années 1930 fera en sorte que la ville « devra attendre l'après-guerre pour retrouver son niveau d'emploi industriel des années 1920. »<sup>33</sup>

Depuis la Seconde Guerre mondiale, les entreprises des secteurs traditionnels connaissent différentes fortunes selon qu'elles se trouvent à Saint-Jean-sur-Richelieu ou à Saint-Hyacinthe. Ainsi, le textile qui était très présent à Saint-Hyacinthe a disparu totalement de cette ville alors que les entreprises se sont relocalisées dans des pays en développement.<sup>34</sup> Dans les années 1980, Saint-Jean-sur-Richelieu a également perdu une de ses entreprises les plus importantes, la manufacture de machine à coudre Singer.<sup>35</sup> Durement touchée par les pertes d'emplois dans le secteur du textile, Saint-Hyacinthe a bénéficié du renforcement du secteur de la transformation alimentaire, notamment grâce à la présence d'institutions de recherche et de développement qui se sont développées depuis les années 1960 telles que le « Laboratoire d'hygiène vétérinaire et alimentaire, le Centre de recherche et de développement sur les aliments d'Agriculture Canada, la faculté de médecine vétérinaire de l'Université de Montréal, le Laboratoire de pathologie animale, l'Institut de technologie agroalimentaire et le Centre d'insémination artificielle du Québec. »<sup>36</sup> La région de Saint-Hyacinthe a confirmé son statut de technopole agroalimentaire avec le développement à grande échelle de l'élevage du porc, du veau et de la volaille ainsi que dans la production de lait. Des fleurons de l'industrie agroalimentaire québécoise qui ont fait des percées sur les marchés internationaux proviennent ainsi de la région, comme Olymel dans la production porcine, Lassonde (Rougemont) dans les jus de fruits ainsi que le fromager Saputo.<sup>37</sup>

## 1.2 Les annexions municipales

Comme bien d'autres villes du Québec, les villes de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu ont connu une expansion territoriale à la suite de vagues d'annexions

---

<sup>33</sup> *Ibid.*

<sup>34</sup> *Ibid.*, p. 380.

<sup>35</sup> Muséevirtuel.ca, *De fil en aiguille : la compagnie Singer à Saint-Jean-sur-Richelieu*, [En ligne], [http://www.museevirtuel.ca/sgc-cms/histoires\\_de\\_chez\\_nous-community\\_memories/pm\\_v2.php?id=exhibit\\_home&fl=0&lg=Francais&ex=395](http://www.museevirtuel.ca/sgc-cms/histoires_de_chez_nous-community_memories/pm_v2.php?id=exhibit_home&fl=0&lg=Francais&ex=395) (Page consultée le 31 janvier 2018)

<sup>36</sup> Filion et al., *Histoire du Richelieu-Yamaska-Rive-sud*, p. 379.

<sup>37</sup> *Ibid.*, p. 380.

et de fusions municipales. Concernant la ville de Saint-Hyacinthe, l'annexion des municipalités voisines (voir la figure 1.2) s'est effectuée en deux temps.

La première étape s'effectue en 1976, alors que la ville est encore aux prises avec un étalement urbain engendré par plusieurs facteurs (que nous discuterons dans le prochain chapitre) et que les municipalités formant la banlieue connaissent un essor considérable. Dans ce contexte, le développement des infrastructures se réalise de façon laborieuse, celles-ci peinant à suivre la cadence du développement urbain.<sup>38</sup> La fusion bien qu'elle suscite d'intenses débats semble être la solution à cette situation problématique.<sup>39</sup> Trois municipalités voisines de Saint-Hyacinthe rejoignent alors la ville centre et en deviennent des quartiers. Ainsi, Saint-Joseph et La Providence, situées sur la rive de la Yamaska opposée à Saint-Hyacinthe, rejoignent la ville centre en 1976, et Douville, qui se situe sur la même rive, mais au sud-ouest de Saint-Hyacinthe, fait de même. La deuxième étape se réalise en 2002. Il faut se rappeler qu'entre les années 2000 à 2006, le Québec entre dans la réorganisation des municipalités initiée par le gouvernement péquiste de Lucien Bouchard, ce qui occasionne plusieurs fusions à travers le Québec. La vague de fusion entourant Saint-Hyacinthe en 2002 est plus massive que celle vécue précédemment. Elle comprend l'ajout de cinq autres municipalités. Le village et la paroisse de Sainte-Rosalie, Saint-Thomas-d'Aquin, Saint-Hyacinthe-le-Confesseur et Notre-Dame-de-Saint-Hyacinthe fusionnent pour créer la nouvelle ville de Saint-Hyacinthe comme nous la connaissons aujourd'hui.<sup>40</sup> Cette fusion permet à la ville d'augmenter sa population de près de 80% et ainsi de passer le cap des 50 000 habitants.<sup>41</sup>

---

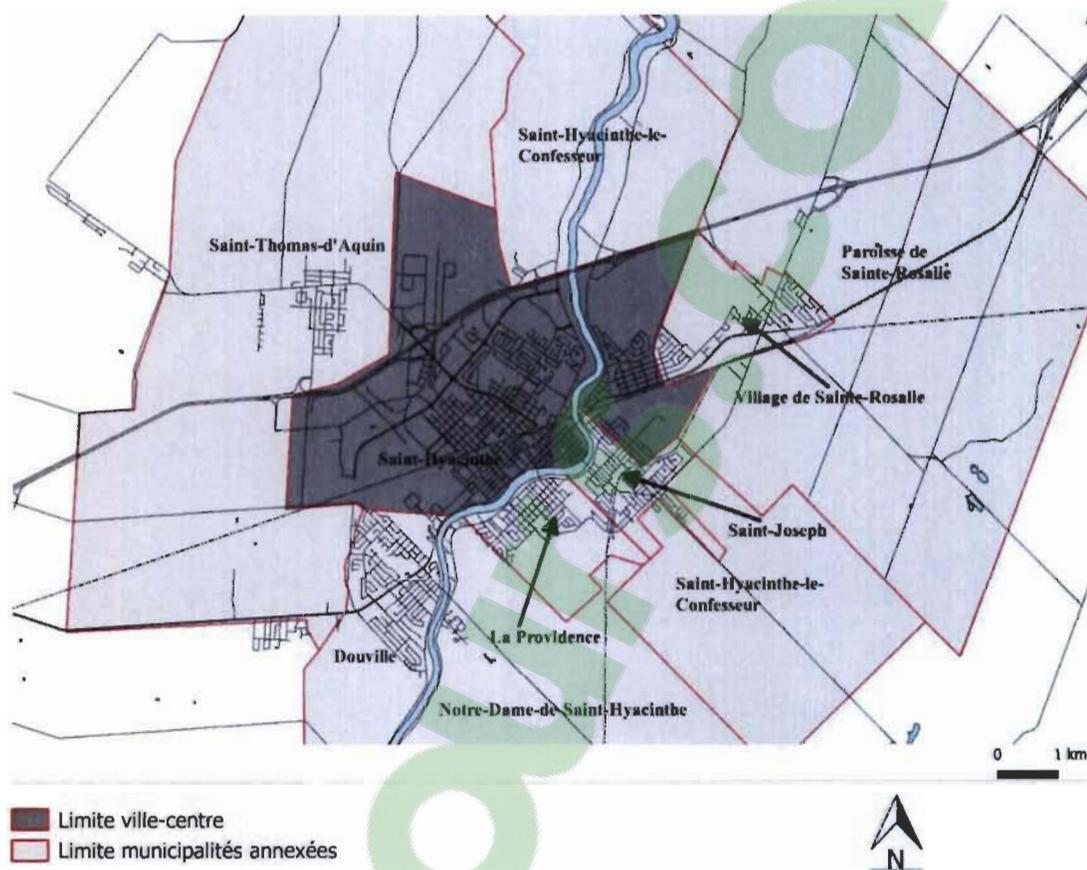
<sup>38</sup> Voir le site de : Ville de Saint-Hyacinthe, *Croissance et fusions*, [En ligne], <http://patrimoine.ville.st-hyacinthe.qc.ca/croissance-et-fusions.php> (Page consultée le 31 janvier 2018)

<sup>39</sup> *Ibid.*

<sup>40</sup> *Ibid.*

<sup>41</sup> *Ibid.*

Figure 1.2 : Limites des municipalités en 1961, avant les fusions à Saint-Hyacinthe

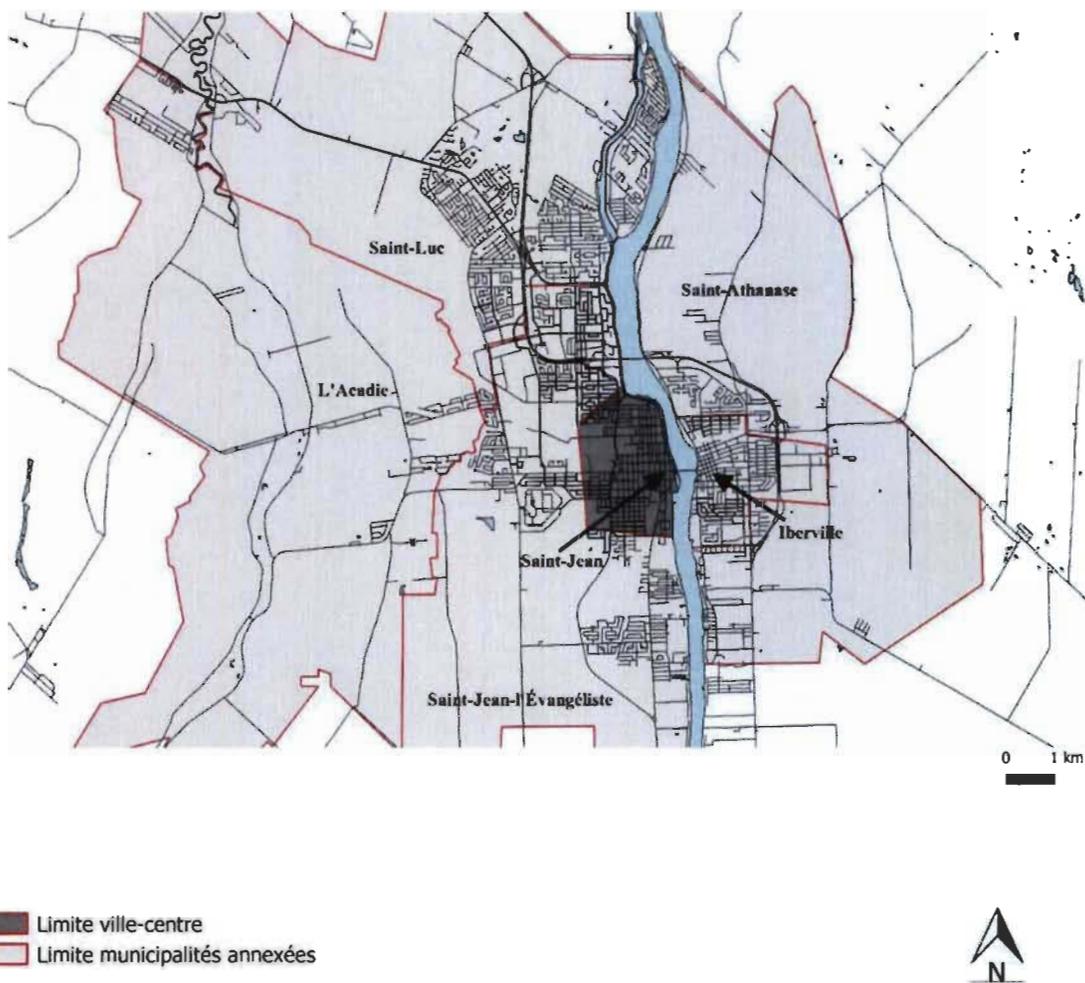


Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres composantes de la carte, voir l'annexe 1.

Note : Le réseau routier et ferroviaire en noir est celui de 2016 et sert au lecteur à se localiser dans la ville.

Réalisation : Jonathan Bernier, 2018.

**Figure 1.3 : Limites des municipalités en 1961, avant les fusions à Saint-Jean-sur-Richelieu**



Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres composantes de la carte, voir l'annexe 1.

Note : Le réseau routier et ferroviaire en noir est celui de 2016 et sert au lecteur à se localiser dans la ville.

Réalisation : Jonathan Bernier, 2018.

C'est également lors de cette vague de fusion que prend forme la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu comme nous la connaissons aujourd'hui. Elle s'est faite en une seule étape, en janvier 2001. Les anciennes municipalités de Saint-Jean-sur-Richelieu (ou Saint-Jean), d'Iberville, de Saint-Luc, de l'Acadie et de Saint-Athanase (voir figure 1.3) demandent alors au gouvernement provincial de former une nouvelle ville, ce qui est concrétisé le 16 mai de la même année.<sup>1</sup> Alors que ces municipalités étaient confrontées à un problème d'expansion, la fusion semble améliorer la cohésion urbaine. C'était notamment le cas à Saint-Luc, où un visiteur pouvait difficilement savoir quand il franchissait les frontières de cette municipalité tellement le cadre bâti était devenu homogène avec ce qu'était la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu avant la fusion. La fusion semble donc avoir confirmé l'existence d'une ville qui était divisée en diverses municipalités plutôt qu'en divers secteurs d'une même entité, mais qui néanmoins formait un tout cohérent.

### ***1.3 Analyse démographique***

Poursuivons avec les statistiques démographiques pour commencer cette description à travers le temps de l'évolution des villes de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu. Les tableaux numéro 1.1 et 1.2 présentent une compilation de la population des localités entre 1961 et 2011.<sup>2</sup> Il faut noter que pour les années précédant les fusions, nous avons inclus la population des anciennes municipalités dans le calcul de la population de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu pour mettre en perspective une dynamique de croissance démographique qui ne s'effectue pas seulement dans la ville centre, mais également dans les municipalités limitrophes.

---

<sup>1</sup> Voir le site de : Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, *Historique*, [En ligne], <http://ville.saint-jean-sur-richelieu.qc.ca/portrait/historique/Pages/historique.aspx> (Page consultée le 8 janvier 2018)

<sup>2</sup> Les documents utilisés pour compiler les statistiques des années 1961, 1981 et 1996 sont les compilations de la population des différents recensements de statistiques Canada que nous avons trouvé sur le site [archive.org](http://www.stat.govt.ca). Finalement, la population 2011 a été trouvée directement sur le site de Statistique Canada, [En ligne], [http://www.stat.govt.ca/statistiques/population-demographie/structure/mun\\_15000.htm](http://www.stat.govt.ca/statistiques/population-demographie/structure/mun_15000.htm). (Page consultée le 5 février 2018)

**Tableau 1.1 : Population à travers le temps (Saint-Hyacinthe)**

Année	1961	1971	1981	1991	2001	2011
<b>Saint-Hyacinthe (total)</b>	36 903	43 001	47 820	50 193	50 394	53 236
<b>Saint-Hyacinthe</b>	22 354	24 562	38 246	39 292	38 739	
<b>Saint-Thomas-d'Aquin</b>	1 273	1 183	2 907	3 573	4 000	
<b>Village de Sainte-Rosalie</b>	1 255	2 210	2 852	3 740	4 170	
<b>Paroisse de Sainte-Rosalie</b>	734	836	1 854	1 578	1 476	
<b>Saint-Joseph</b>	3 799	4 945				
<b>La Providence</b>	4 251	4 709				
<b>Douville</b>	1 454	3 267				
<b>Saint-Hyacinthe-le-Confesseur</b>	1 262	640	1 071	1 150	1 151	
<b>Notre-Dame-de-Saint-Hyacinthe</b>	521	649	890	860	858	

Source : Statistique Canada

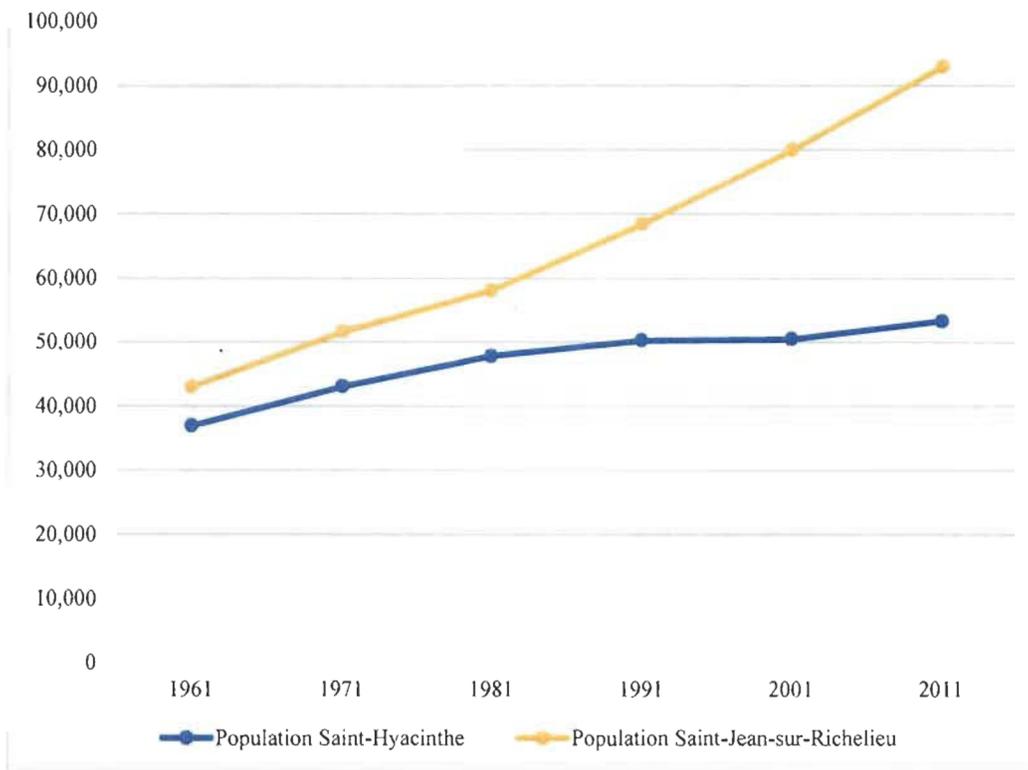
**Tableau 1.2 : Population à travers le temps (Saint-Jean-sur-Richelieu)**

Année	1961	1971	1981	1991	2001	2011
<b>Saint-Jean-sur-Richelieu (total)</b>	43 055	51 598	58 080	68 378	79 936	92 934
<b>Saint-Jean-sur-Richelieu</b>	28 769	32 863	35 540	37 607	37 386	
<b>Iberville</b>	7 588	9 331	8 587	9 352	9 424	
<b>Saint-Luc</b>	2 841	4 850	8 815	15 008	20 573	
<b>Saint-Athanase</b>	2 757	2 894	5 138	6 411	7 027	
<b>L'Acadie</b>	1 100	1 660	?	?	5 526	

Note : le total de Saint-Jean-sur-Richelieu pour 1981 et 1991 ne comprend pas la population de l'Acadie. La paroisse de Saint-Jean-l'Évangéliste est incluse dans celle de Saint-Jean-sur-Richelieu.

Source : Statistique Canada

**Figure 1.4 : Évolution de la population totale de Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Hyacinthe 1961-2011 (Source : Statistique Canada)**



Nous pouvons rapidement constater qu'au départ il existe déjà une différence démographique entre les deux villes, l'agglomération de Saint-Jean-sur-Richelieu comptant un peu plus de 5 000 habitants de plus que celle de Saint-Hyacinthe en 1961. Or, lorsque nous regardons l'année 2011 et que nous constatons que la différence est près de 40 000 habitants, une question nous vient à l'esprit : pourquoi y a-t-il eu une aussi grande différence dans le développement démographique des deux localités ?

Les deux localités connaissent une forte croissance de leurs populations respectives de 1961 à 1981. Cette période représente celle où nous avons identifié, et ce grâce à l'aide de différentes études<sup>3</sup>, la plus forte croissance de la population et du territoire urbain du Québec. Saint-Hyacinthe connaît une augmentation de population de

<sup>3</sup> Voir notamment : Bussière et Dallaire, «Étalement urbain et motorisation ...», p. 330.; Odette Lacasse, «Les rapports urbains-ruraux et la construction de la modernité», *Recherches sociographiques*, vol. 40, no. 3 (1999), p. 476-477.; Beauregard, « L'étalement urbain dans la région métropolitaine ... », p. 111.

29,58% et Saint-Jean-sur-Richelieu, de 40,72%. Nous remarquons encore une fois que cette augmentation est bien plus prononcée à Saint-Jean-sur-Richelieu.

Pour la période suivante, celle portant de 1981 à 1991, nous constatons une nette diminution du rythme de croissance de la population à Saint-Hyacinthe où l'augmentation de la population passe de 11,21% (1971 à 1981) à 4,96% (1981 à 1991). En ce qui concerne Saint-Jean-sur-Richelieu, l'augmentation passe de 12,56% (1971 à 1981) à 17,73% (1981 à 1991). Le constat est que dans les années suivant la mise en application de la loi 90, Saint-Hyacinthe voit diminuer la poussée démographique qui avait lieu dans les années 1960-70.<sup>4</sup>

Saint-Jean-sur-Richelieu connaît à l'inverse une forte croissance de sa population au cours de ces années, et ce même si la ville se situe dans une zone à fort potentiel agricole.<sup>5</sup> En effet, nous aurions cru que les limites qu'impose le zonage agricole auraient influencé à la baisse la progression de la ville, mais c'est à partir des années suivant la mise en application de la LPTA que Saint-Jean-sur-Richelieu commence à se démarquer de Saint-Hyacinthe sur le plan démographique, alors qu'une différence de près de 40 000 habitants sépare maintenant les deux villes, et qu'une trentaine d'années plus tôt, l'écart était seulement d'un peu plus de 4 000 personnes.

La période entre 1991 à 2001 semble être un moment charnière, alors que Saint-Hyacinthe voit une très faible augmentation (0,40%) de sa population par rapport à la période précédente, tandis que l'augmentation de la population de Saint-Jean-sur-Richelieu n'a que peu fléchi, s'établissant à 16,90%. Nous constatons donc que lors de cette période la croissance est quasi inexistante à Saint-Hyacinthe alors qu'elle est constante à Saint-Jean-sur-Richelieu.

---

<sup>4</sup> En ce qui concerne Saint-Hyacinthe, les chiffres confirment l'affirmation de Bernard Vachon qui affirme que « les contraintes de cette loi (90) sont d'une grande efficacité pour freiner le processus de diffusion urbaine en milieu rural, d'autant plus que le zonage agricole encercle de très près les espaces urbains. Bernard Vachon, «L'avenir de la campagne dans le contexte du nouveau droit de l'aménagement», *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 28, no. 73-74 (1984), p. 227.

<sup>5</sup> Voir le Chapitre 12. *Le jardin du Québec*, Filion et al. *Histoire du Richelieu-Yamaska-Rive-sud*, p. 318-346.

À la fin de la dernière période comprise entre 2001 et 2011, les villes de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu occupent tout le territoire que nous analyserons dans la prochaine section, puisque le processus des fusions municipales est terminé. Durant cette période, l'augmentation de la population à Saint-Hyacinthe a repris un peu de vigueur, se situant à 5,64%, alors qu'à Saint-Jean-sur-Richelieu, cette augmentation se situe à 16,26%.

Finalement, les villes de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu ont respectivement enregistré une augmentation de 44,26% et 115,85% de leur population depuis 1961. Les années suivant la mise en application de la LPTA semblent avoir été celles qui ont fait en sorte qu'un changement s'est manifesté à Saint-Hyacinthe en matière de progression démographique alors qu'à Saint-Jean-sur-Richelieu, son attractivité ne semble pas avoir pâti des effets que le zonage agricole a pu provoquer pour plusieurs villes.

#### ***1.4 Analyse spatiale***

Si la population d'une ville augmente, cette dernière aura besoin de plus d'espace, nourrissant ainsi le phénomène de l'étalement urbain. Afin de mesurer l'ampleur spatiale de ce phénomène, nous allons présenter et décrire dans cette section les résultats de notre analyse de l'évolution du cadre bâti des villes de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu (voir figure 1.5 et 1.6). Le but de ce travail est de mesurer la dynamique d'étalement urbain de ces villes moyennes situées en milieu agricole. Nous avons donc analysé les informations obtenues grâce à une analyse des photographies aériennes anciennes menée avec un logiciel de système d'informations géographiques (SIG).<sup>6</sup> Nous présentons pour chacune des années que nous avons sélectionnées (1964, 1981, 1997 et 2014) l'évolution du cadre bâti<sup>7</sup> des municipalités concernées, y compris celui

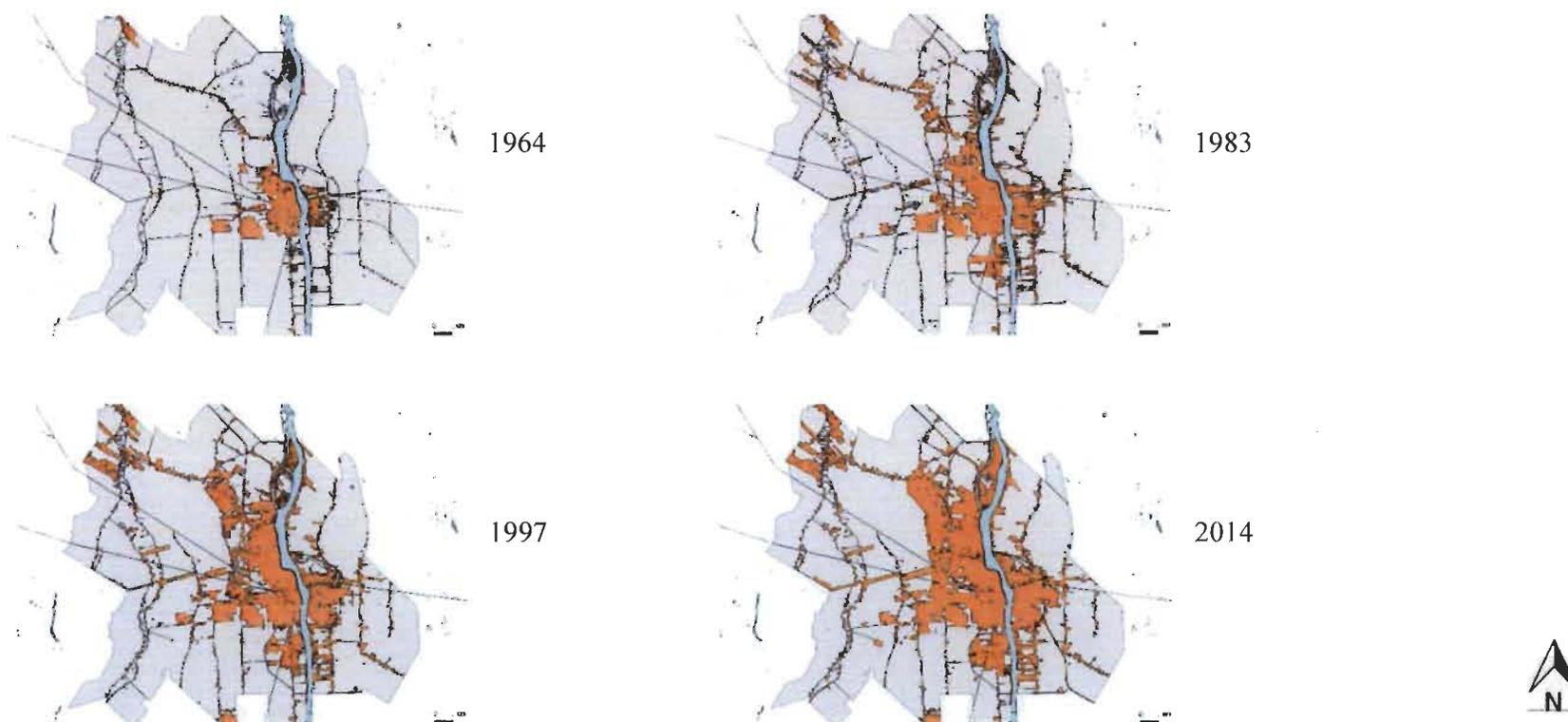
---

<sup>6</sup> Pour réaliser le travail cartographique, nous avons utilisé le logiciel ARCGIS, dont la licence nous a généreusement été offerte par le département des sciences de l'environnement de l'Université du Québec à Trois-Rivières.

<sup>7</sup> Nous avons établi nos propres critères en ce qui concerne le cadre bâti des villes de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu. Une définition courte serait, que nous y avons inclut tout ce qui est construit par l'humain (maison, fermes, routes, voies ferrées, etc.), mais également, certains espaces verts non naturels et qui ne servent pas à l'agriculture (parcs et terrain de golf).

des anciennes municipalités qui en 2014 étaient officiellement annexées par Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu. Cette analyse a permis de mettre en évidence l'augmentation du cadre bâti et, même si les périodes ne concordent pas parfaitement, nous pouvons la mettre en relation avec l'augmentation de la population examinée dans la section précédente (voir figure 1.4 et 1.7). Concernant Saint-Hyacinthe, le territoire a connu une augmentation de son cadre bâti de l'ordre de 86,84%, sur une période de 17 ans, entre 1964 et 1981 (voir tableau 1.3 et figure 1.7). Pour la période suivante, entre 1981 et 1997, cette augmentation ralentit énormément alors que nous observons une progression de 19,50% de ce dernier. Enfin, pour la dernière période, entre 1997 et 2014, nous constatons une légère diminution de l'augmentation du cadre bâti qui se situe à 16,12%.

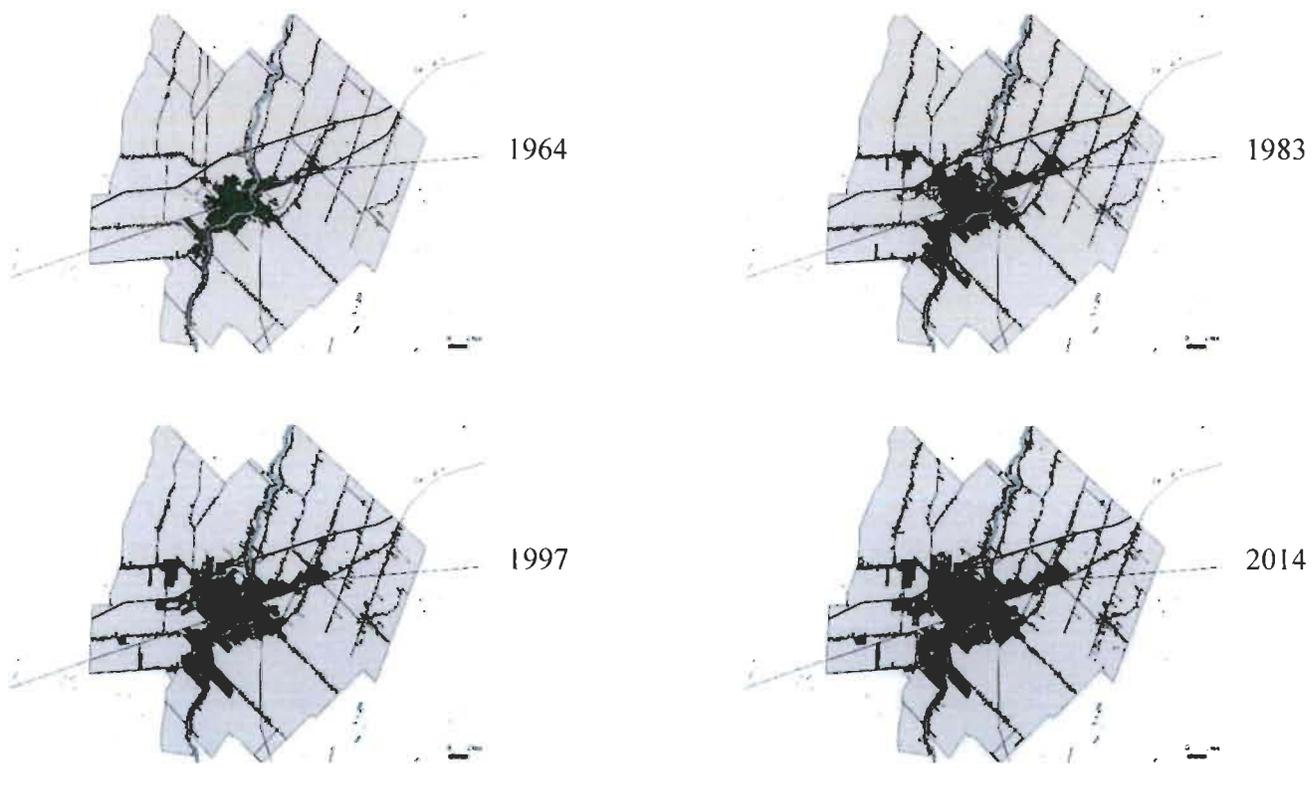
**Figure 1.5 : Le cadre bâti de Saint-Jean-sur-Richelieu et ses environs à travers le temps : 1964-2014**



Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres composantes de la carte, voir l'annexe 1

Réalisation : Jonathan Bernier, 2018.

**Figure 1.6 : Le cadre bâti de Saint-Hyacinthe et ses environs à travers le temps : 1964-2014**



Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres composantes de la carte, voir l'annexe 1.

Réalisation : Jonathan Bernier, 2018.

**Tableau 1.3 : Évolution des espaces bâtis de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu, 1964-2014**

	1964	1983	1997	2014
<b>Saint-Hyacinthe</b>				
Espace bâti (km <sup>2</sup> )	12,8	23,9	28,6	33,2
Augmentation (km <sup>2</sup> )		11,1	4,6	4,6
Augmentation (%)		86,84%	19,50%	16,12%
<b>Saint-Jean-sur-Richelieu</b>				
Espace bâti (km <sup>2</sup> )	16,5	34,2	47	58,4
Augmentation (km <sup>2</sup> )		17,7	12,6	11,5
Augmentation (%)		107,64%	36,98%	24,49%

Les chiffres ci-présents proviennent de l'analyse du cadre bâti que nous avons produit à l'aide du logiciel Arcgis et de photos aériennes des deux villes (voir l'annexe 1 pour la liste des photographies aériennes utilisées dans ce projet).

**Figure 1.7: Les espaces bâtis de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu 1964-2014**



Si la première période étudiée de Saint-Hyacinthe présentait une augmentation très forte du cadre bâti, la situation est encore plus prononcée à Saint-Jean-sur-Richelieu alors que de 1964 à 1981, l'augmentation de sa zone bâtie est de 107,64%.<sup>127</sup> Nous observons en effet une réelle accélération de l'étalement urbain dans les années 1960-70 similaire à ce que plusieurs auteurs constatent ailleurs au Québec au cours de cette période.<sup>128</sup> Ainsi, l'augmentation des zones urbanisées ne concerne pas seulement les plus grandes villes moyennes. Entre 1981 et 1997, le territoire de Saint-Jean-sur-Richelieu a connu une augmentation de sa zone urbanisée de 36,98%. Toutefois, l'augmentation reste quand même plus marquée que celle enregistrée à Saint-Hyacinthe.

Pour la dernière période, entre 1997 à 2014, la région de Saint-Jean-sur-Richelieu a connu une augmentation de son cadre bâti de 24,49%. Pour cette dernière période, nous constatons une légère diminution du rythme d'accroissement du territoire bâti. Bien que cette ville a déjà une superficie bâtie imposante (au demeurant plus étendue que celle de Saint-Hyacinthe) au début de cette période, une augmentation de 24,49% représente tout de même une hausse très prononcée. Une question s'impose alors : pourquoi le zonage agricole semble avoir influencé le développement de Saint-Hyacinthe, alors que Saint-Jean-sur-Richelieu semble n'avoir subi aucune conséquence?

D'abord, rappelons que le territoire urbain connaît une expansion démesurée au Québec dans les années 1960 et 1970,<sup>129</sup> particulièrement à Montréal, mais également à Saint-Hyacinthe et à Saint-Jean-sur-Richelieu. Au cours de l'ensemble de la période

---

<sup>127</sup> Il faut noter que les valeurs de départ (1964) des deux villes sont bien sûr approximatives et représentent 12,83 kilomètres carrés pour Saint-Hyacinthe et 16,51 kilomètres carrés pour Saint-Jean-sur-Richelieu. Donc, à la base, Saint-Jean-sur-Richelieu est un peu plus imposante et conséquemment, l'augmentation du territoire y est encore plus importante physiquement qu'à Saint-Hyacinthe.

<sup>128</sup> Pour voir un portrait rapide et bien fait, voir le documentaire de Garceau, «Québec à vendre», [En ligne], [http://www.onf.ca/film/quebec\\_a\\_vendre](http://www.onf.ca/film/quebec_a_vendre) (Page consultée le 5 février 2018) ou voir également Guy Debailleul, «Zonage et agriculture québécoise dans les années 1970», *Recherches sociographiques*, vol. 29, no 2-3 (1988), p. 397-416. ainsi que Renald Gervais et Alfred Jaouich, «L'utilisation agricole des terres en friche en milieu périurbain québécois : le cas de Laval», *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 28, no 75 (1984), p. 365-393.

<sup>129</sup> Bussière et Dallaire, «Étalement urbain et motorisation ...», p. 330.; Odette Lacasse, «Les rapports urbains-ruraux et ... », p. 476-477.; Beaugard, « L'étalement urbain dans la région métropolitaine ... », p. 111.

étudiée, le territoire de l'actuelle ville de Saint-Hyacinthe a donc connu une augmentation de l'ordre de 159,28% des superficies construites depuis 1964, passant de 12,84 kilomètres carrés à 33,28 kilomètres carrés en 2014. Or il faut noter que depuis la mise en application de la LPTA, le territoire n'a cru que de 38,76% entre 1981 et 2014. La plus grande augmentation du cadre bâti s'est donc produite avant la mise en application de la loi. Cette dernière affirmation s'applique également au territoire de l'actuelle ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, alors que nous observons une augmentation de l'ordre de 254,09% depuis 1964, passant de 16,51 kilomètres carrés à 58,48 kilomètres carrés. Ici aussi nous remarquons que l'augmentation la plus importante s'est faite avant 1981. Cela étant, depuis 1981, les superficies construites dans cette ville ont connu une augmentation de 70,53%, ce qui est presque deux fois supérieur à la croissance observée à St-Hyacinthe. Ainsi, les villes de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu ont connu un étalement urbain, mais suivant un rythme distinct et variable depuis les années 1960.

### ***1.5 Présentation de cas d'expansions urbaines***

Au-delà de ce portrait global, il importe d'analyser où sur le territoire se produisent les augmentations des superficies bâties afin de mieux cerner les causes de l'étalement urbain. Sur la base de nos analyses spatiales, nous avons donc identifié les secteurs qui ont été les plus marqués par l'étalement urbain.

Débutons avec la ville centre de Saint-Hyacinthe. La figure 1.8 permet de constater une forte poussée du cadre bâti vers le nord de la ville, en direction de l'autoroute 20. Cette augmentation est d'abord rapide avant la mise en application de la LPTA, soit entre les années 1964 et 1983 sur la figure 1.6. Pour les années 1997 et 2014, on observe un fort ralentissement dans l'expansion du cadre bâti.

Un autre quartier de Saint-Hyacinthe attire notre attention : Saint-Thomas-d'Aquin (figure 1.9). Ce quartier fait partie intégrante de Saint-Hyacinthe depuis la deuxième vague d'annexion de la ville en 2001. Ce petit quartier est un excellent exemple de la périurbanisation de Saint-Hyacinthe. En effet, en 1964, Saint-Thomas-d'Aquin a la forme d'un village-rang qui se déploie autour de son église. Le village est

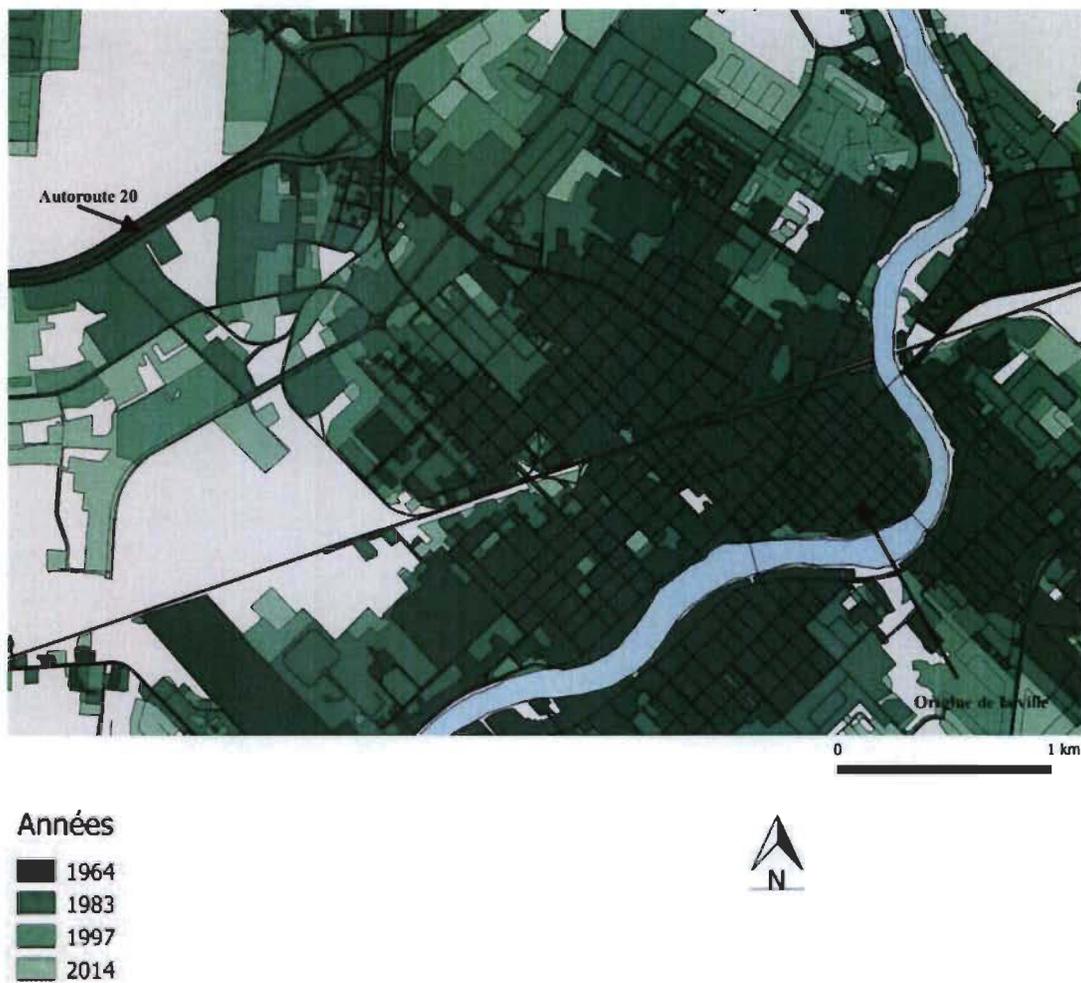
alors séparé de la zone urbanisée de la ville-centre par un rang agricole. Dès 1983, l'urbanisation est continue le long de l'axe routier vers la ville-centre et de nouveaux quartiers composés de maisons unifamiliales ont été créés autour de l'ancien noyau villageois. En moins de 20 ans, Saint-Thomas-d'Aquin prend donc les apparences d'une « mini-banlieue ».

En 1964, à Saint-Jean-sur-Richelieu (figure 1.10) les abords de la rivière sont déjà très occupés que ce soit dans l'actuel secteur Saint-Jean à l'ouest de la rivière, ou à Iberville, à l'est de la rivière. La figure montre également ce que nous avons mentionné dans les statistiques démographiques, alors que la ville ne cesse de croître. Globalement, sur la rive ouest du Richelieu l'expansion urbaine se fait au nord et au sud, le long de la rivière, mais également plus à l'ouest, tout près de la garnison Saint-Jean. Le quartier se trouvant le plus au sud, celui de Saint-Eugène, présente également une expansion notable alors qu'en 1964 il était presque inoccupé. Ainsi, nous remarquons une augmentation rapide du territoire urbain avant la mise en application de la LPTA. En ce qui concerne la rive ouest, nous constatons qu'Iberville était originellement plus petite que Saint-Jean-sur-Richelieu. Même si nous notons encore une fois une augmentation incessante du cadre bâti, l'étalement urbain semble se faire de façon moins importante et plus planifiée que sur l'autre rive. Cette expansion est similaire à celle qui se produit à Saint-Hyacinthe. En d'autres mots, il semble y avoir eu l'étalement d'un centre et non la création en campagne d'un nouveau centre qui rejoint avec le temps la ville-centre. Le quartier de Saint-Eugène, qui se trouve dans la partie sud du secteur Saint-Jean, présente également une expansion notable alors qu'en 1964 il n'y avait presque rien sur son territoire. Nous remarquons une augmentation rapide du territoire urbain avant la mise en application de la LPTA.

Comparé à Saint-Hyacinthe (figure 1.6), Saint-Jean a donc connu une croissance spatiale plus importante. Plus au nord, sur la figure 1.11, apparaît l'accélération de l'urbanisation de la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, alors qu'en 1964, il n'y avait presque rien. Nous observons une urbanisation « de rang » autour d'une route principale et dont une partie deviendra l'autoroute 35, et un cadre bâti peu étendu et surtout agricole

sur l'île Sainte-Thérèse. Cette urbanisation constante, qui précède la mise en application de la LPTA, touche fortement le nord de la ville et, à un degré moindre, l'île Sainte-Thérèse. Toutefois, ici aussi l'expansion résidentielle est continue depuis l'instauration de la LPTA. L'île Sainte-Thérèse présente un cas vraiment intéressant, car nous constatons la poussée du territoire urbain représentant l'année 2014 (jaune le plus pâle) au centre de l'île au point où d'ici quelques années, toute trace d'une activité agricole aura disparu : l'île, autrefois territoire entièrement agricole, aura terminé sa transformation en tant que zone d'occupation résidentielle.

**Figure 1.8 : Évolution du cadre urbain du centre-ville de Saint-Hyacinthe et ses alentours : 1964-2014**

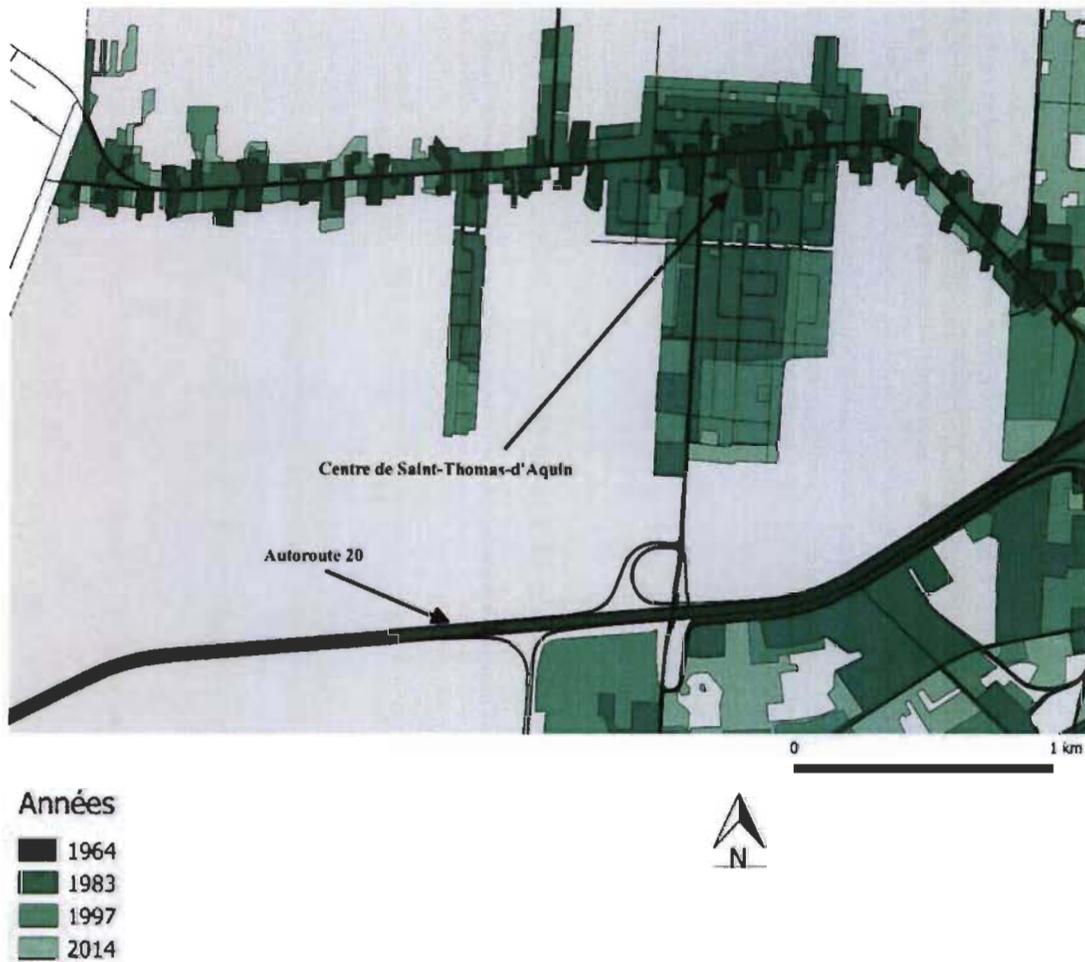


Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres composantes de la carte, voir l'annexe 1.

Note : Le réseau routier et ferroviaire en noir est celui de 2016 et sert au lecteur à se localiser dans la ville.

Réalisation : Jonathan Bernier, 2018.

Figure 1.9 : Évolution du cadre urbain de Saint-Thomas-d'Aquin : 1964-2014

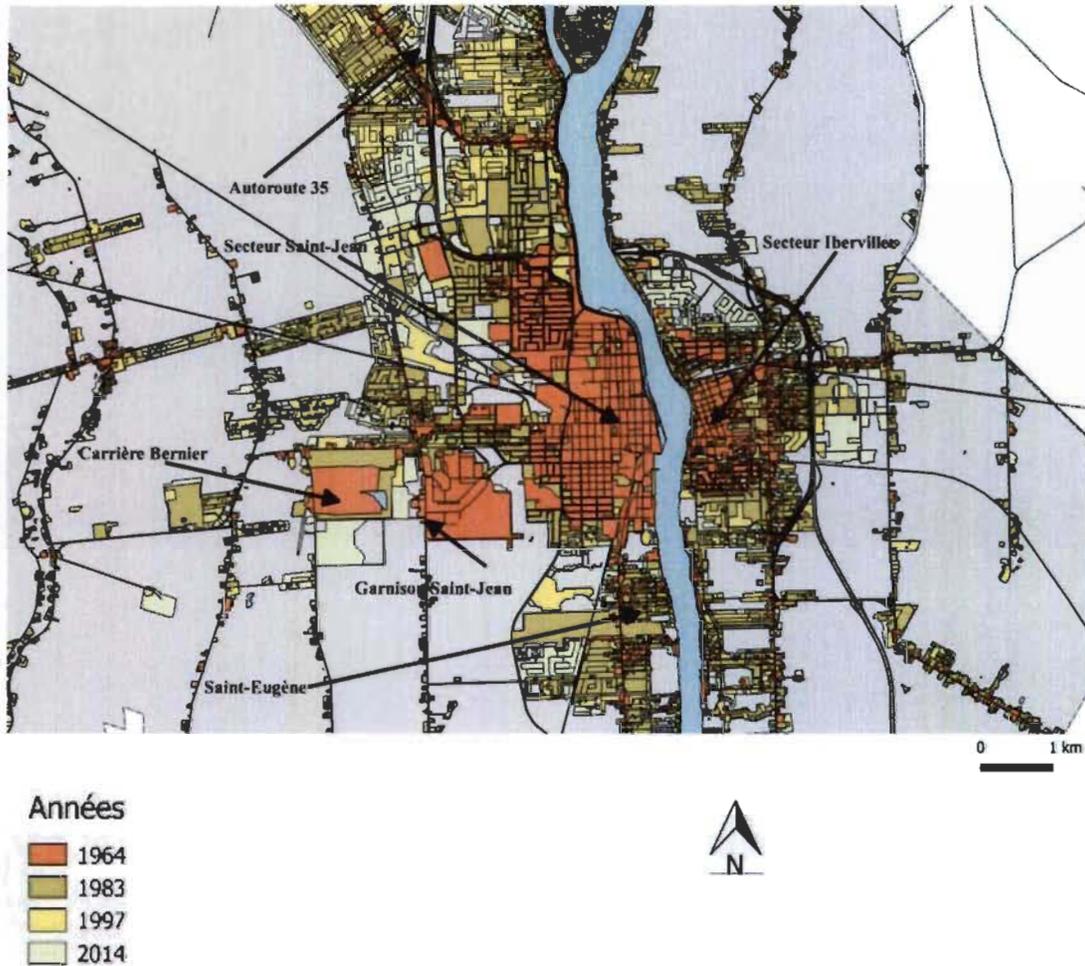


Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres composantes de la carte, voir l'annexe 1.

Note : Le réseau routier et ferroviaire en noir est celui de 2016 et sert au lecteur à se localiser dans la ville.

Réalisation : Jonathan Bernier, 2018.

**Figure 1.10 : Évolution du cadre urbain des secteurs de Saint-Jean et d'Iberville :  
1964-2014**

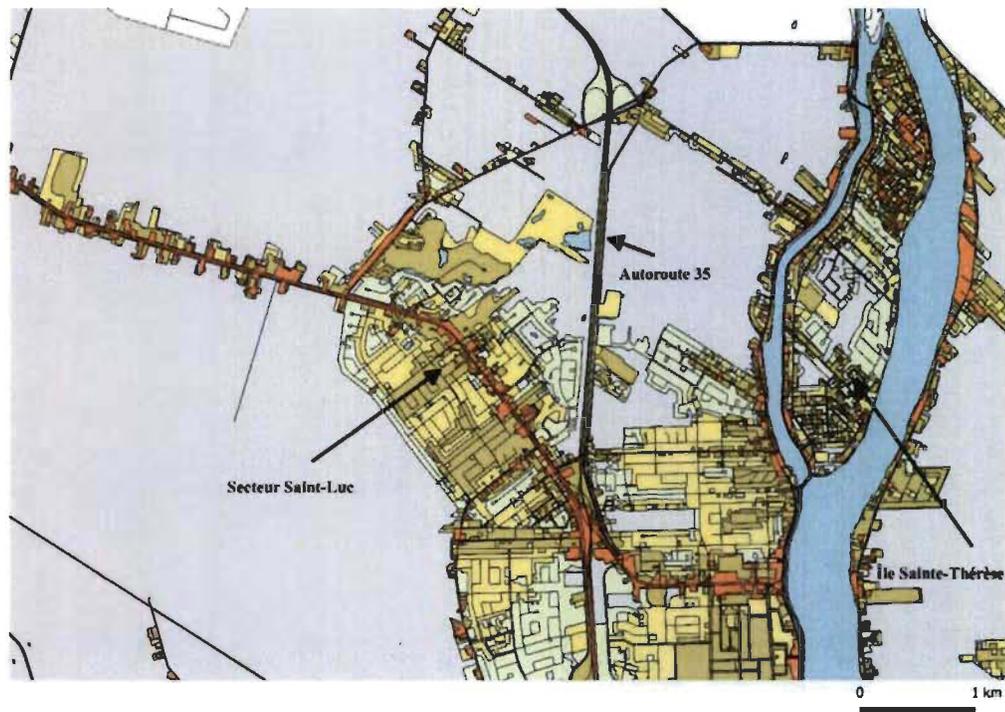


Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres composantes de la carte, voir l'annexe 1.

Note : Le réseau routier et ferroviaire en noir est celui de 2016 et sert au lecteur à se localiser dans la ville. Également, il faut mentionner que des photographies aériennes de l'année 1965 ont été utilisées pour combler les images manquantes de 1964.

Réalisation : Jonathan Bernier, 2018.

**Figure 1.11 : Évolution du cadre urbain du secteur Saint-Luc et de l'île Sainte-Thérèse : 1964-2014**



**Années**

- 1964
- 1983
- 1997
- 2014



Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres composantes de la carte, voir l'annexe 1.

Note : Le réseau routier et ferroviaire en noir est celui de 2016 et sert au lecteur à se localiser dans la ville. Également, il faut mentionner que des photographies aériennes de l'année 1965 ont été utilisées pour combler les images manquantes de 1964.

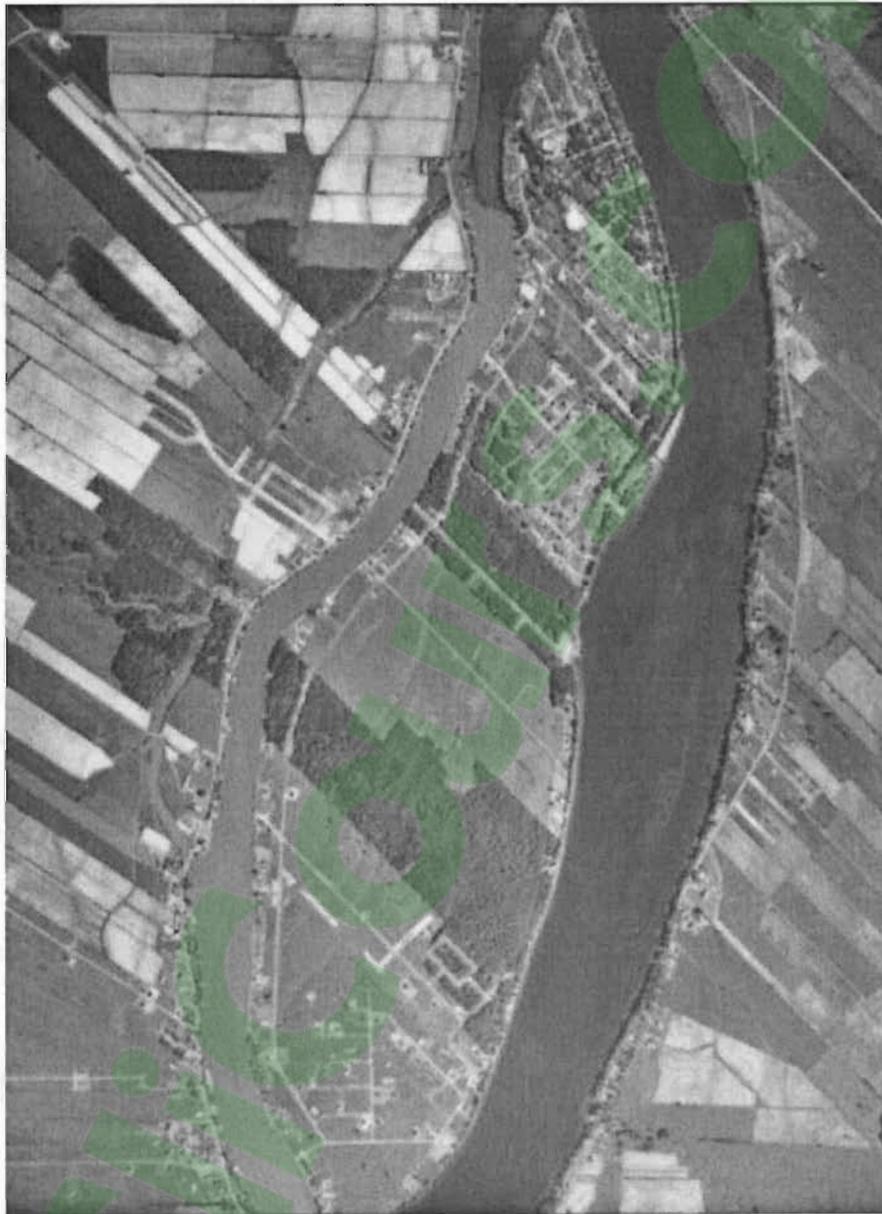
Réalisation : Jonathan Bernier, 2018

À Saint-Hyacinthe et à Saint-Jean-sur-Richelieu, nous observons des situations semblables quant à la transformation de certains secteurs. Là où nous n'observions aucun cadre bâti ou presque en 1964 que ce soit sur l'île Sainte-Thérèse et à Saint-Luc, à Saint-Jean-sur-Richelieu, ou à Saint-Thomas-d'Aquin, à Saint-Hyacinthe, il y a maintenant une apparition de quartiers importants qui présentent un profil fortement résidentiel. Les photographies aériennes montrent effectivement le développement des zones pavillonnaires dans les trois localités.<sup>130</sup> Nous pouvons affirmer que nous assistons à une périurbanisation des villes de Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Hyacinthe. De plus, lorsque nous considérons le caractère rural de ces localités lors du début de l'occupation résidentielle, nous pouvons y constater une similitude avec le processus de rurbanisation. Saint-Luc et l'île Sainte-Thérèse font partie intégrante de la réalité urbaine et présentent des caractéristiques de périurbanisation, comme la présence sur une bonne partie de leur territoire de quartiers d'habitations composés de maisons de type unifamiliales. Toutefois, il est important de s'interroger sur le rôle que l'urbanisation diffuse (ou la rurbanisation) a joué dans la création de ces quartiers ou secteurs.

---

<sup>130</sup> Pour voir l'exemple de l'île Ste-Thérèse à l'aide de photographie aérienne, voir les figure 1.12 et 1.13.

Figure 1.12 : Photographie aérienne de l'île Ste-Thérèse en 1964



Source : Cartothèque de l'UQAM : Q64509-131

**Figure 1.13 : Imagerie aérienne de l'île Ste-Thérèse en 2014**



Source : AECOM

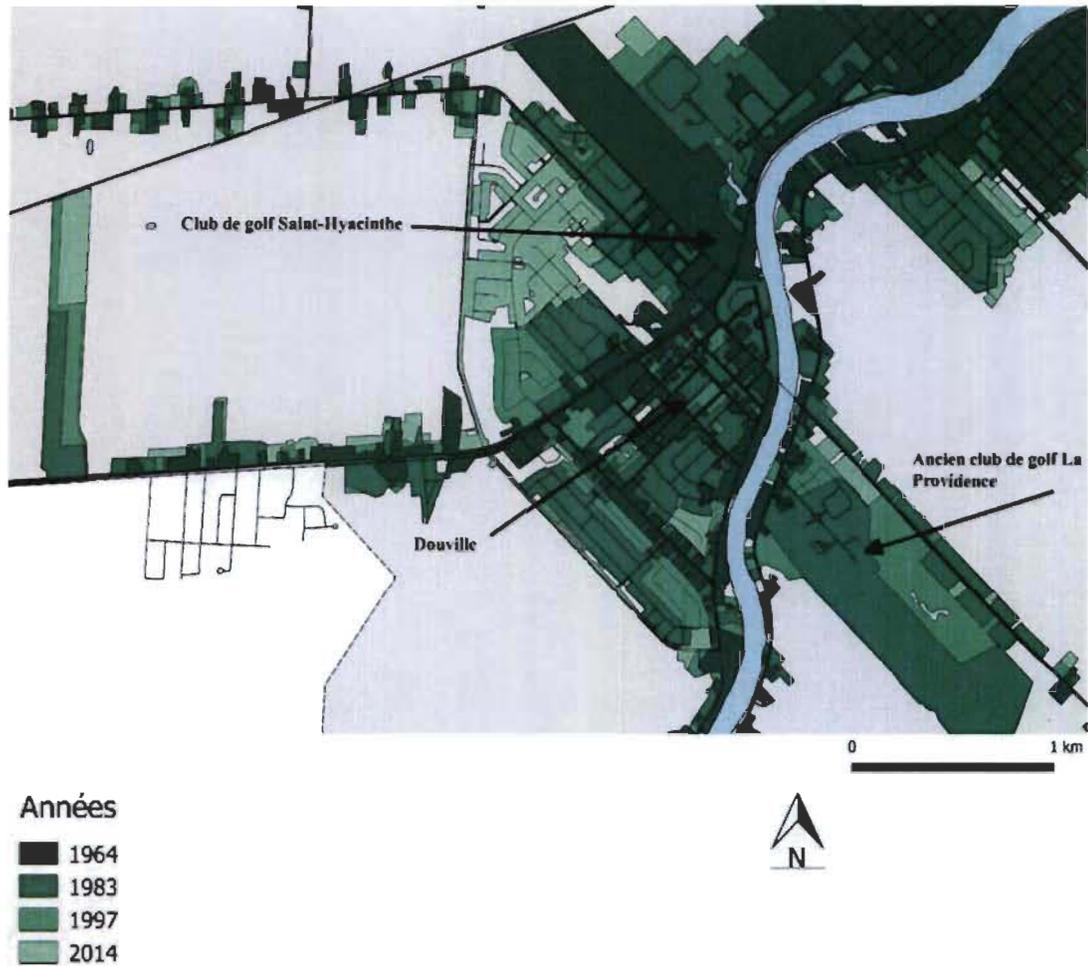
Pour terminer la présentation des cas, nous allons revenir à Saint-Hyacinthe, maintenant que nous avons constaté la dynamique d'étalement urbain de Saint-Jean-sur-Richelieu. Nous remarquons sur la figure 1.14 que la population du quartier de Douville a également explosé durant les années précédant l'adoption de la LPTA. D'ailleurs, Douville qui avait une population de 651 habitants en 1951 n'était tout simplement pas comptabilisé dans le recensement de 1941, car cette dernière qui fut érigée en 1947 faisait toujours partie de la paroisse de Notre-Dame-de-Saint-Hyacinthe.<sup>131</sup> En 1964 la planification de la municipalité de l'époque semble bien commencée avec la construction des diverses rues (vert le plus pâle) et des bâtiments. Considérant la faible taille de la municipalité à peine 20 ans auparavant, alors qu'elle était intégrée au territoire de la paroisse de Notre-Dame-de-Saint-Hyacinthe, Douville apparaît comme une illustration nette de l'accélération de l'étalement urbain qui a sévi à Saint-Hyacinthe. L'accélération y est comparable sous certains aspects à ce que nous avons pu observer pour le quartier de Saint-Luc à Saint-Jean-sur-Richelieu et sur l'île Sainte-Thérèse. Ainsi nous voyons qu'en 1981 le quartier (annexé en 1976) est bien défini.

Finalement, il faut mentionner les cas des municipalités de Sainte-Rosalie, L'Annexe, La Providence et Saint-Joseph qui présentent toutes le même type d'étalement urbain que la ville centrale de Saint-Hyacinthe, mais de façon moindre. Chacune possède en 1964 un noyau urbain autour duquel l'étalement se réalise, un peu comme ce qui se produit à Iberville à Saint-Jean-sur-Richelieu. Une autre similitude avec Iberville est que L'Annexe, Saint-Joseph et La Providence se trouvent sur la rive opposée à celle de la ville centre, et elles semblent avoir profité de l'urbanisation de Saint-Hyacinthe. Effectivement, ces quartiers (municipalités à l'époque, voir la figure 1.15) sont des continuités de la ville (en dépit de la présence de la rivière). Cela permet une meilleure compréhension de l'annexion rapide de ces quartiers (mis à part Sainte-Rosalie qui est plus éloignée), en 1976, car avec une telle proximité, il devait exister un besoin d'unir les infrastructures dans une perspective de cohésion urbaine (égouts et aqueduc par exemple).

---

<sup>131</sup> Statistique Canada, Recensement de 1951, [En ligne], <https://archive.org/stream/1951981951FV11953engfra#page/n51/mode/2up> (Page consultée le 8 janvier 2018)

Figure 1.14 : Évolution du cadre urbain du secteur de Douville : 1964-2014

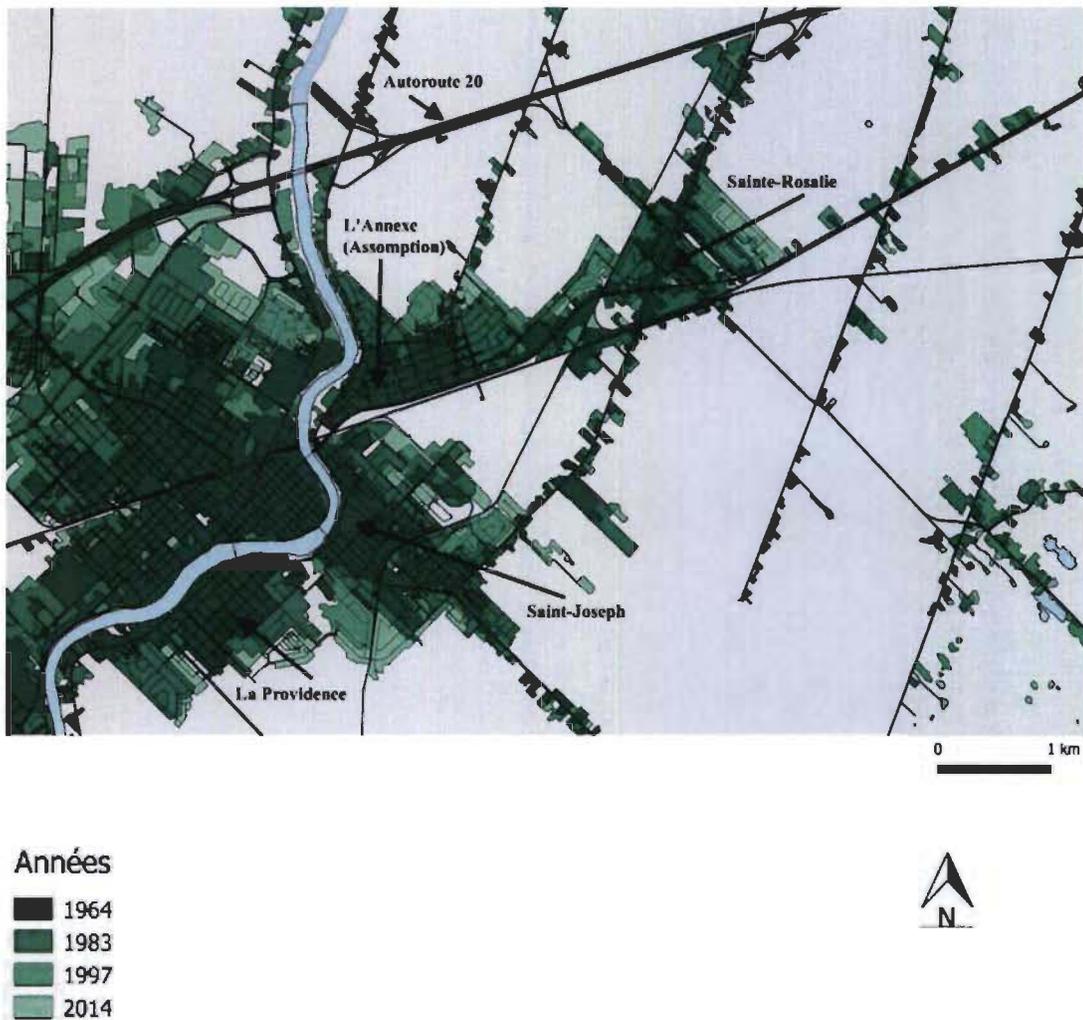


Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres composantes de la carte, voir l'annexe I.

Note : Le réseau routier et ferroviaire en noir est celui de 2016 et sert au lecteur à se localiser dans la ville.

Réalisation : Jonathan Bernier, 2018.

Figure 1.15 : Évolution du cadre urbain de la rive est de Saint-Hyacinthe : 1964-2014



Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres composantes de la carte, voir l'annexe 1.

Note : Le réseau routier et ferroviaire en noir est celui de 2016 et sert au lecteur à se localiser dans la ville.

Réalisation : Jonathan Bernier, 2018.

Au sein des deux villes de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu, l'étalement urbain de chacun des quartiers se réalise selon des modalités particulières. Toutefois, même s'il y existe des particularités propres à chaque localité, nous avons également vu qu'il existe des similitudes entre les deux villes, voire entre les quartiers des deux municipalités différentes en termes de rythme d'étalement urbain. Pour comprendre la dynamique d'étalement urbain dans les villes moyennes situées dans des terres à haut rendement agricole, il sera essentiel de comprendre les causes et facteurs qui modulent le processus d'urbanisation, ses rythmes et ses caractéristiques.

### *Conclusion*

Ce chapitre a permis de présenter un résumé de l'évolution des villes de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu, et surtout de démontrer que ces villes sont marquées par le phénomène de l'étalement urbain. À l'aide de statistiques portant sur la démographie et de données touchant l'expansion urbaine de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu, nous avons montré qu'une urbanisation continue est en cours. Compte tenu de l'historique de ces villes moyennes, nous pouvons tenter d'identifier les changements et les forces qui façonnent ces municipalités.

La progression démographique et spatiale<sup>132</sup> que nous constatons dans ces deux localités remonte au 19<sup>e</sup> siècle alors que les villes de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu acquièrent peu à peu la stature de ville moyenne. Ces statistiques démographiques et spatiales montrent également au travers des différentes étapes menant à l'annexion de municipalités avoisinantes, lesquelles viennent renforcer le statut de centre régional des deux villes. Ce statut semble avoir vraisemblablement instauré une sorte de moteur de développement qui stimule l'urbanisation de ces deux villes. Or, nous avons remarqué que les deux villes n'ont pas connu le même rythme d'étalement urbain, et ce malgré de nombreuses similitudes entre certains quartiers qui se trouvent dans des

---

<sup>132</sup> Noter que dans ce chapitre les années utilisées dans le recensement pour la démographie ne concordent pas parfaitement avec celles employées pour l'analyse spatiale réalisée à l'aide de photographie aérienne. Cela s'explique du fait que les recensements n'ont pas été réalisés en même temps que les photos aériennes. Les deux sont disponibles pour des périodes bien précises. Néanmoins, nous nous assurons que l'écart soit le plus court possible entre les recensements et les photographies aériennes utilisés dans le cadre de notre analyse.

localités différentes. La suite de la recherche aura donc comme objectif de comprendre la dynamique de cet étalement urbain. Pour ce faire, nous allons identifier et décrire les facteurs qui selon nous alimentent ce moteur de développement rythmant et structurant l'étalement urbain dans ces deux villes moyennes situées dans des terres à haut potentiel agricole.

## CHAPITRE 2 :

### **Qualifier l'étalement urbain de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu : les facteurs externes d'étalement urbain.**

L'analyse de l'évolution des villes de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu a montré qu'il existait un phénomène d'étalement urbain dans ces municipalités. Par la description de différents facteurs, il sera maintenant possible de qualifier et comprendre la dynamique d'étalement urbain de ces deux villes. Pour ce faire, nous commencerons par l'étude des facteurs externes, soit la motorisation des transports et l'attrait de la nature.

#### ***2.1 La motorisation des transports comme facteur singulier d'étalement urbain***

L'arrivée et la démocratisation de l'automobile, cette technologie qui a révolutionné le mode de vie de bien des sociétés occidentales, entraînent des changements physiques non seulement dans les métropoles, mais également dans les villes moyennes. Comme le chemin de fer qui nécessitait le rail au 19<sup>e</sup> siècle, l'automobile a besoin d'une infrastructure consommatrice d'espace. Que ce soit des routes principales plus larges, ou de grandes autoroutes ainsi que leurs bretelles d'accès et de sortie, ou encore d'immenses parcs de stationnement, l'automobile a complètement changé la forme des villes occidentales.

##### ***2.1.1 Les autoroutes et la croissance des villes moyennes***

Les autoroutes ont notamment eu un effet déterminant sur l'urbanisme au Québec.<sup>1</sup> En effet, les autoroutes dans la grande région de Montréal font en sorte que

---

<sup>1</sup> Benoît Massicotte, « Les autoroutes et le commerce interurbain dans la région de Montréal », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 27, no. 71 (1983), p. 311-312.

dorénavant plusieurs villes sont interconnectées à la métropole; la motorisation et l'automobile permettent ainsi une nouvelle configuration des infrastructures urbaines. En effet, avant l'arrivée de l'automobile et même du tramway, il était question de la ville piétonne : les villes étaient moins étalées et plus denses, car le moyen de transport le plus populaire et le plus utilisé était la marche. Ainsi, les usines et les fabriques s'établissaient près des chemins de fer et des ports, les habitants des villes résidaient près de leur lieu de travail et les commerces se situaient dans des secteurs de la ville où idéalement ils pouvaient desservir leurs clients qui devaient marcher pour aller travailler et consommer.

La démocratisation de l'automobile a changé la notion de proximité entre le travail et les services. Dorénavant les distances idéales se calculaient non plus en centaines de mètres, mais plutôt en dizaine de kilomètres. De plus, l'automobile permit de réaliser un vieux rêve de bien des urbains : quitter le bruit et l'action de la ville pour le calme et l'aspect bucolique de la campagne.<sup>2</sup> Les rives sud et nord de Montréal furent marqués par ce phénomène pour devenir des banlieues de la métropole. Les autoroutes ont agi ainsi comme des catalyseurs de l'étalement urbain, car elles sont devenues la voie d'accès à la métropole pour des travailleurs ou des consommateurs qui désormais n'avaient plus besoin de vivre dans l'environnement immédiat de leur lieu de travail et des commerces qu'ils fréquentaient. C'est de cette façon qu'est né le phénomène de la migration pendulaire.<sup>3</sup> Ce phénomène consiste à voir à des heures de pointe une masse de travailleurs, dans leur véhicule, converger vers les grands ponts pour aller travailler à Montréal le matin, et l'effet contraire lors du retour à la maison le soir. Ainsi, pour la région de la Montérégie, les auteurs d'*Histoire du Richelieu-Yamaska-Rive Sud* mentionnent que

la structure de l'emploi reflète le débordement montréalais : en 1951 les activités du secteur primaire occupent moins de 4% de la main d'œuvre du district de Chambly, contre le quart dans le reste du Richelieu-Yamaska-Rive-Sud. En 1971,

---

<sup>2</sup> Voir les textes de Michèle Dagenais et Caroline Aubin-Des Roches sur la villégiature montréalaise pour comprendre cette attirance envers la campagne : Dagenais, « Fuir la ville : Villégiature et villégiateurs ... » et Caroline Aubin-Des Roches, « Retrouver la ville à la campagne : la villégiature à Montréal au tournant du XXe siècle », *Urban History Review*, vol. 34, no 2 (Printemps 2006).

<sup>3</sup> Bernard Vachon (dir), *Le Québec rural dans tous ses états*, Montréal, Boréal, 1991, p. 86.

les districts de recensement de Chambly et de Laprairie concentrent 57% du total des emplois déclarés de toute la région.<sup>4</sup>

Une autre donnée révélatrice est le nombre de travailleurs de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu occupant un emploi dans la ville où ils résident par rapport à ceux qui travaillent à l'extérieur. Dans ce même ouvrage, un tableau montre que pour Saint-Hyacinthe, en 1971, 19 205 de ses résidents travaillent dans la ville qu'ils habitent (Saint-Hyacinthe) et 17 055 travaillent à l'extérieur.<sup>5</sup> Pour Saint-Jean, en 1971, 18 080 de ses habitants travaillent dans la même ville où ils résident (Saint-Jean) et 17 070 sont employés hors de celle-ci.<sup>6</sup> Même si Montréal attire une partie des travailleurs de ces villes, Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu jouissent de leur statut de pôle régional pour offrir à une bonne partie de leurs résidents un travail près de chez eux.

Ainsi, la banlieue se transforme au point de devenir elle-même un centre considérable de travail et de commerce, même si elle reste considérée comme la résultante de la périurbanisation de l'île de Montréal, notamment dans les cas de villes comme Longueuil ou Boucherville, par exemple. Les grands ponts et les autoroutes ont ainsi permis d'exporter hors de l'île, l'urbanisation de la métropole. Ce phénomène identifié à l'expression « l'effet trou de beigne » se manifeste par la dévitalisation des centres-villes métropolitains en faveur de la périphérie, notamment avec l'exode des grands commerces et un redéploiement industriel qui, selon Ludger Beauregard, « s'effectue en faveur des satellites situés à une centaine de kilomètres du centre »<sup>7</sup>.

Dans quelle mesure les autoroutes peuvent-elles avoir un effet de catalyseur pour des villes moyennes comme Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu? S'agit-il d'un phénomène propre aux métropoles et à leurs banlieues? Il est certain que ces villes moyennes sont très près de la grande région métropolitaine de Montréal, mais comme le remarquent Jean-Pierre Collin et Claire Poitras, malgré cette proximité, Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu jouent un rôle attractif dans leur région respective : ce sont

---

<sup>4</sup> Filion et al., *Histoire du Richelieu-Yamaska-Rive-sud*, p. 354.

<sup>5</sup> *Ibid.*

<sup>6</sup> *Ibid.*

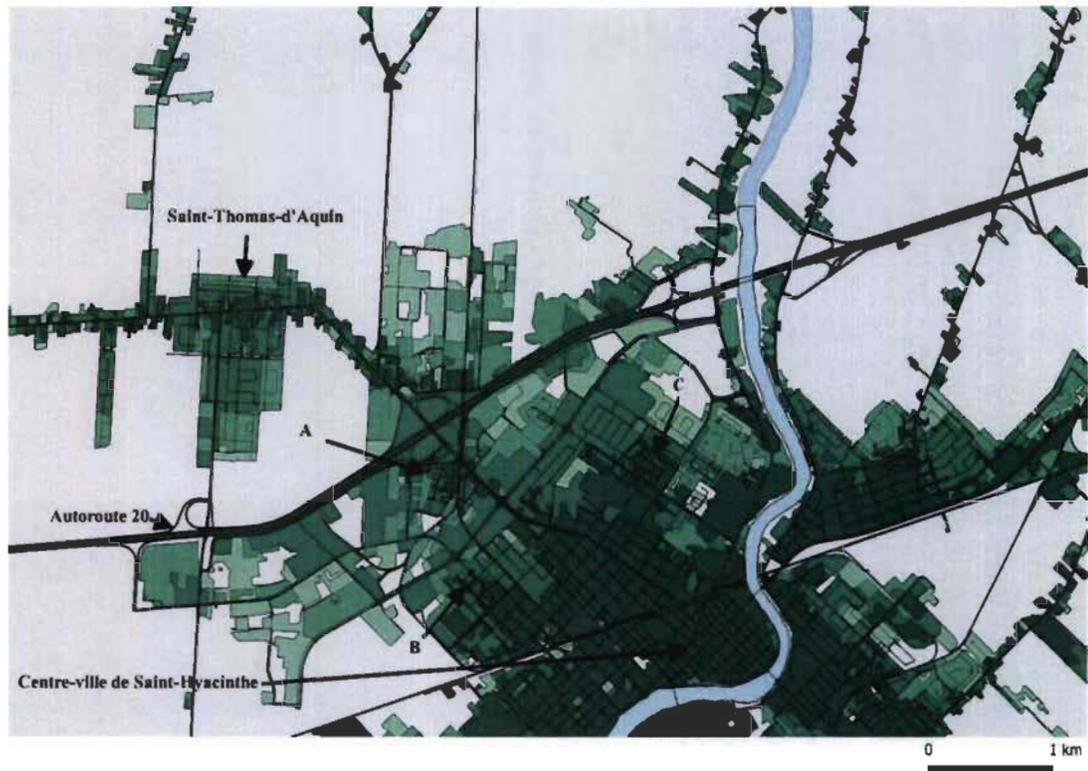
<sup>7</sup> Beauregard, « L'étalement urbain dans la région métropolitaine ... », p. 109. et Dagenais, « Fuir la ville : Villégiature et villégiateurs ... », p. 324-325.

des pôles régionaux. Si l'influence de Montréal reste bien moindre, car elles ne font pas partie de la zone périurbaine de la métropole, pouvons-nous affirmer que la motorisation exerce un effet sur l'urbanisation de ces villes moyennes ? Examinons comment les différents éléments de la motorisation, dont les autoroutes, mais également les routes principales, ont eu un effet sur le développement et la dynamique d'étalement urbain des deux villes moyennes à l'étude.

### ***2.1.2 La motorisation à Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu***

L'autoroute 20 à Saint-Hyacinthe et l'autoroute 35 à Saint-Jean-sur-Richelieu ont eu un impact aussi significatif dans la définition du cadre urbain de ces villes que le chemin de fer du Grand Tronc à Saint-Hyacinthe. Ces voies de transport ont eu un effet de gravité sur l'étalement d'un noyau urbain. Sur la figure 2.1, nous voyons que l'autoroute 20, qui vient d'être construite, se trouve en 1964 à une bonne distance du centre historique de la ville. Or, même si l'autoroute est de construction récente, son attractivité se manifeste déjà alors que certains petits développements résidentiels (voir les points A, B et C) sont en cours. En 1983, le cadre urbain rejoint l'autoroute à certains endroits et au même moment le quartier de Saint-Thomas-d'Aquin, qui se trouve au nord, a entamé de façon dynamique son développement. Dans les années subséquentes, une consolidation du tissu urbain aux abords de l'autoroute se produit et un second développement, industriel cette fois, se réalise à Saint-Thomas-d'Aquin. Nous constatons donc qu'à Saint-Hyacinthe, l'autoroute 20 a joué un rôle déterminant dans la dynamique d'étalement urbain.

Figure 2.1 : Impact de la motorisation à Saint-Hyacinthe et présence de l'autoroute 20: 1964-2014



Années

- 1964
- 1983
- 1997
- 2014

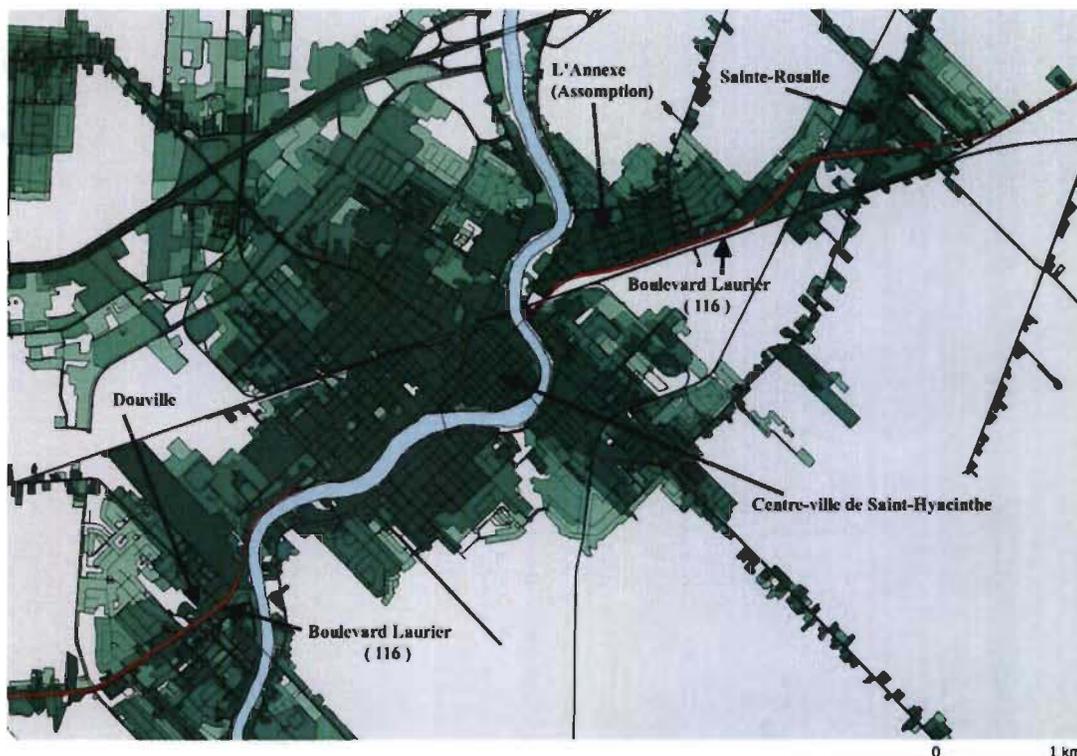


Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres composantes de la carte, voir l'annexe 1.

Note : Le réseau routier et ferroviaire en noir est celui de 2016 et sert au lecteur à se localiser dans la ville.

Réalisation : Jonathan Bernier, 2018.

**Figure 2.2 : Impact de la motorisation à Saint-Hyacinthe et présence de la route 116 : 1964-2014**



**Années**

- 1964
- 1983
- 1997
- 2014

Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres composantes de la carte, voir l'annexe 1.

Note : Le réseau routier et ferroviaire en noir est celui de 2016 et sert au lecteur à se localiser dans la ville.

Réalisation : Jonathan Bernier, 2018.

D'autres voies routières ont aussi joué un rôle majeur dans le façonnement de la ville. La route 116 (boulevard Laurier) qui traverse la ville dans un autre axe (de Sainte-Rosalie vers Douville en passant par le centre-ville) a également eu un rôle essentiel dans la configuration urbaine de la municipalité, notamment pour les quartiers de Sainte-Rosalie, l'Assomption (Annexe), le centre-ville de Saint-Hyacinthe et Douville. La raison pour laquelle cette route<sup>1</sup> est centrale pour ces quartiers est qu'elle sert (surtout à Douville comme nous pouvons le voir sur la figure 2.2) de catalyseur au développement urbain. Tout le long du boulevard Laurier, nous retrouvons en effet des commerces et des petites entreprises, dont la présence a permis par la suite le développement du quartier Douville avec la construction de résidences dans les rues adjacentes.

En ce qui concerne Saint-Jean-sur-Richelieu, l'autoroute 35 est arrivée entre 1966 et 1967. Sur la carte de 1964, aucune autoroute ne traverse la ville. Toutefois, il existe des routes principales, telles que la route 133 (qui est le principal axe routier vers Boston à l'époque), la route 219 (qui mène également aux frontières américaines), la route 223 (qui agit comme route régionale) et la route 104 (dont une bonne partie sera utilisée pour le tracé de l'autoroute 35). Mise à part la route 104 qui semble attirer une partie du cadre bâti de la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu (voir figure 2.4), les routes ne semblent pas agir comme vecteur principal de l'expansion urbaine de Saint-Jean-sur-Richelieu comme c'est le cas à Saint-Hyacinthe à la même époque. Il est frappant de voir que plusieurs routes semblent longer la ville sans réellement exercer une attraction. Toutefois, des développements sont en cours à Iberville et à Saint-Jean-sur-Richelieu. Même si la ville n'est toujours pas desservie par une autoroute en 1964, un début d'étalement urbain à Iberville signale que l'effet de banlieue, qui prend son origine en partie avec la généralisation du transport automobile, semble avoir gagné cette ville.

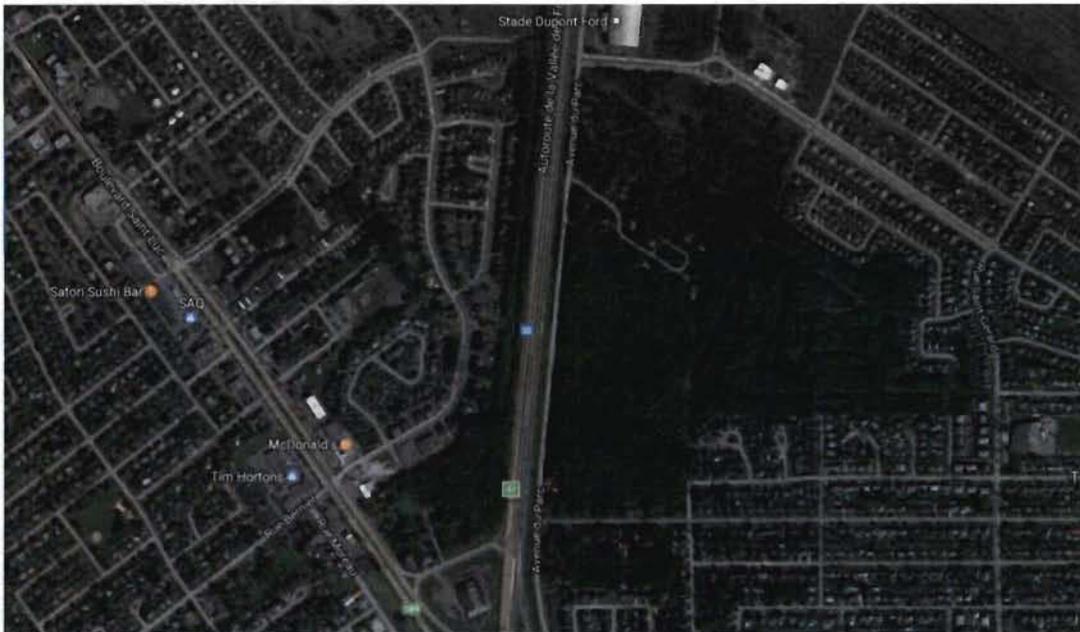
Contrairement à ce que nous révèle la carte de 1964, la carte de 1983 nous montre clairement comment les grands axes routiers agissent comme catalyseur de l'étalement urbain. Complétée depuis plus de 15 ans, l'autoroute attire le périmètre urbain dans son axe et contribue à l'étalement de Saint-Jean-sur-Richelieu. L'effet se fait sentir à la fois à

---

<sup>1</sup> Noter que pour le quartier Saint-Joseph, la route 137 joue un rôle fort similaire, tout comme la rue Saint-Pierre Ouest pour le même quartier et celui de La Providence.

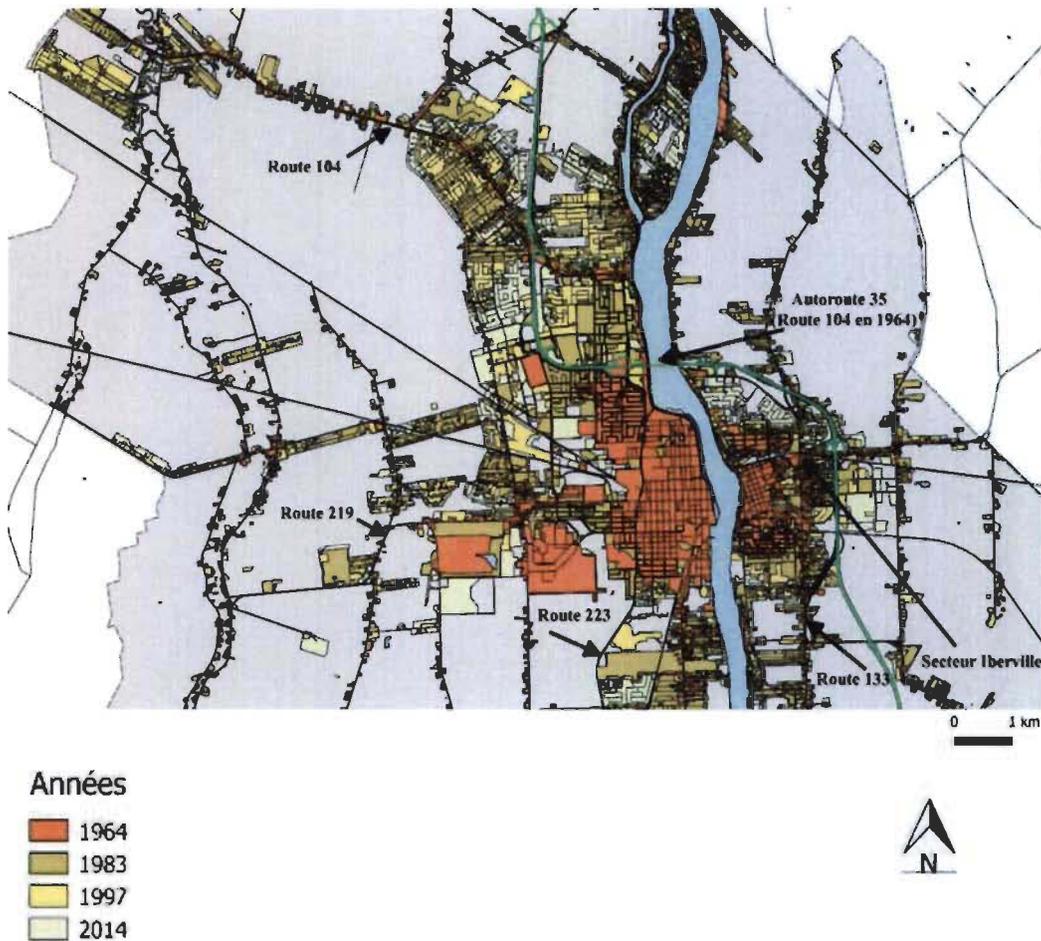
Saint-Jean-sur-Richelieu et à Iberville. Après cette date, l'autoroute agit comme une ceinture d'urbanisation à Iberville, alors que sur la rive occidentale du Richelieu, l'autoroute semble être au centre de l'étalement urbain. Néanmoins, le boulevard Saint-Luc (route 104) est, avec l'autoroute 35, le grand catalyseur de l'étalement urbain qui s'est poursuivi après 1983, comme l'illustrent les cartes de 1997 et de 2014. La jonction de ces deux routes présente un large ensemble résidentiel des deux côtés de cette jointure. Il existe toujours une petite forêt dans ce secteur, mais comme nous pouvons le constater sur la figure 2.3, des routes ont été ouvertes dans ce boisé ; témoin de la pression urbaine subie par cet espace naturel.

**Figure 2.3 : Boisé du secteur Saint-Luc**



Source : Google Maps

**Figure 2.4 : Impact de la motorisation et réseau routier de Saint-Jean-sur-Richelieu: 1964-2014**



Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres composantes de la carte, voir l'annexe 1.

Note : Le réseau routier et ferroviaire en noir est celui de 2016 et sert au lecteur à se localiser dans la ville. Également, il faut mentionner que des photographies aériennes de l'année 1965 ont été utilisées pour combler les images manquantes de 1964.

Réalisation : Jonathan Bernier, 2018.

En ce qui concerne les routes secondaires, la route 223 semble avoir eu un impact considérable sur l'évolution du quartier de Saint-Eugène à Saint-Jean-sur-Richelieu. Elle longe le quartier Saint-Eugène, et même si elle n'est pas le chemin principal de la petite agglomération, l'accès direct à l'autoroute qu'elle permet, encourage le développement d'un quartier résidentiel près de la rivière Richelieu.

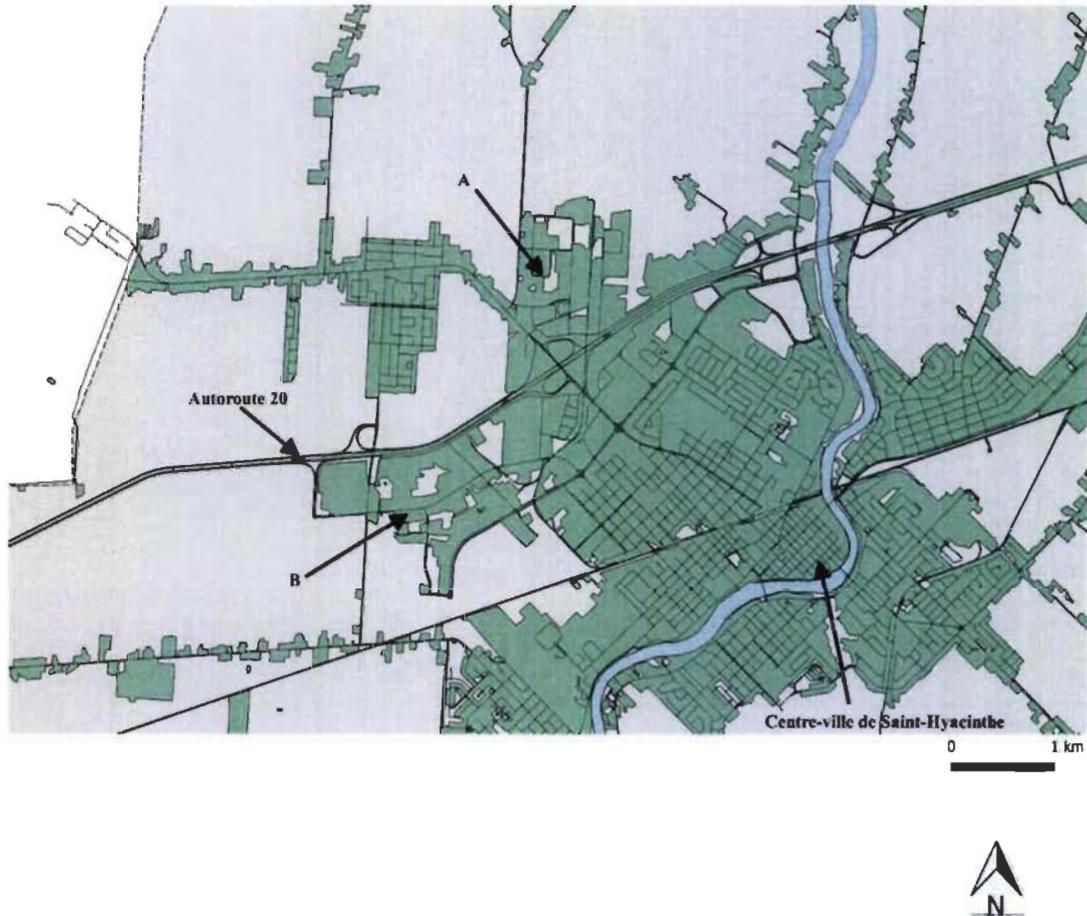
Selon nos analyses, depuis 1964, l'urbanisation et la motorisation ont touché les villes de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu d'une façon similaire, mais l'étalement urbain qu'elles ont encouragé dans ces deux villes moyennes se distingue du phénomène qui s'est produit dans les banlieues de la couronne sud de Montréal. Nous considérons que le développement des villes de Saint-Hyacinthe et de Saint-Jean-sur-Richelieu ressemble à celui d'une grande métropole (comme Montréal), mais à une échelle moindre. Si des villes comme Boucherville, Longueuil, Saint-Bruno, Brossard ou Candiac, par exemple, se sont développées grâce aux grands axes routiers menant à Montréal, leur morphologie semble résulter du débordement de Montréal hors de son île. Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu se trouvant à l'extérieur de la zone d'influence immédiate de Montréal, elles agissent comme pôle d'attractivité de leur sous-région en Montérégie. Comme les facteurs externes mentionnés sont prépondérants pour certains secteurs de ces villes moyennes, ces dernières sont donc soumises à leur influence, un peu à la manière des grandes métropoles dont l'étalement ne résulte pas du débordement d'une autre ville.

En dépit de leur distance de la métropole, les villes moyennes de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu ont subi les effets de la motorisation des transports. De même, les quartiers industriels semblent se situer naturellement près des grandes voies de transport comme les autoroutes. Si les chemins de fer ont concentré en leurs abords les diverses industries de la ville au 19<sup>e</sup> siècle, l'autoroute a eu le même effet au 20<sup>e</sup> siècle. En effet, il existe deux développements industriels principaux à Saint-Hyacinthe. Le premier se trouve près de Saint-Thomas-d'Aquin (voir le point A sur la figure 2.5) et le second est dans le secteur industriel du quartier Saint-Sacrement (dont une section fait partie de l'actuel quartier Saint-Thomas-d'Aquin), qui se trouve également tout près de

l'autoroute (voir le point B sur la figure 2.5). En ce qui concerne Saint-Jean-sur-Richelieu, il existe deux endroits principaux où se retrouvent des entreprises. Il y en a d'abord un dans le secteur Saint-Jean (entre les quartiers de Normandie, Domaine-Forestier et Saint-Gérard) à l'ouest de l'autoroute 35 (voir point A sur la figure 2.6). Un second se trouve sur l'autre rive du Richelieu, à Iberville et à l'ouest de l'autoroute 35 (voir le point B sur la figure 2.6).

L'autre conséquence des autoroutes sur le secteur industriel est qu'elles permettent aux entreprises une localisation plus éclatée, car elles jouissent d'une plus grande mobilité et ne sont pas obligées d'être à proximité dans un lieu précis comme un port ou une gare de chemin de fer. Elles permettent ainsi aux entreprises de s'installer dans toutes les portions de la localité où l'accès au réseau autoroutier est facilité et qui possède les services et les infrastructures pour soutenir la présence d'une entreprise. De plus, les pratiques de zonage des usages du sol ont contribué à la localisation des secteurs industriels aux limites des frontières urbaines, à l'écart des quartiers domiciliaires et commerciaux. C'est ce que nous observons dans trois des quatre zones industrielles recensées plus tôt dans les villes de Saint-Hyacinthe et de Saint-Jean-sur-Richelieu. La seule exception est dans le secteur Saint-Jean, où les industries se trouvent près de certaines résidences. Ceci peut être expliqué par le fait que deux voies de chemin de fer traversent ce lieu et que, compte tenu de la proximité de l'autoroute, il s'agit d'un endroit prédisposé à accueillir des entreprises. À l'exception du quartier industriel du secteur Saint-Jean, les autres quartiers se trouvent à des endroits où les nuisances qui pourraient être associées à leurs activités sont placées à une distance relativement éloignée des quartiers résidentiels.

**Figure 2.5 : Principaux quartiers industriels de Saint-Hyacinthe : 2014**

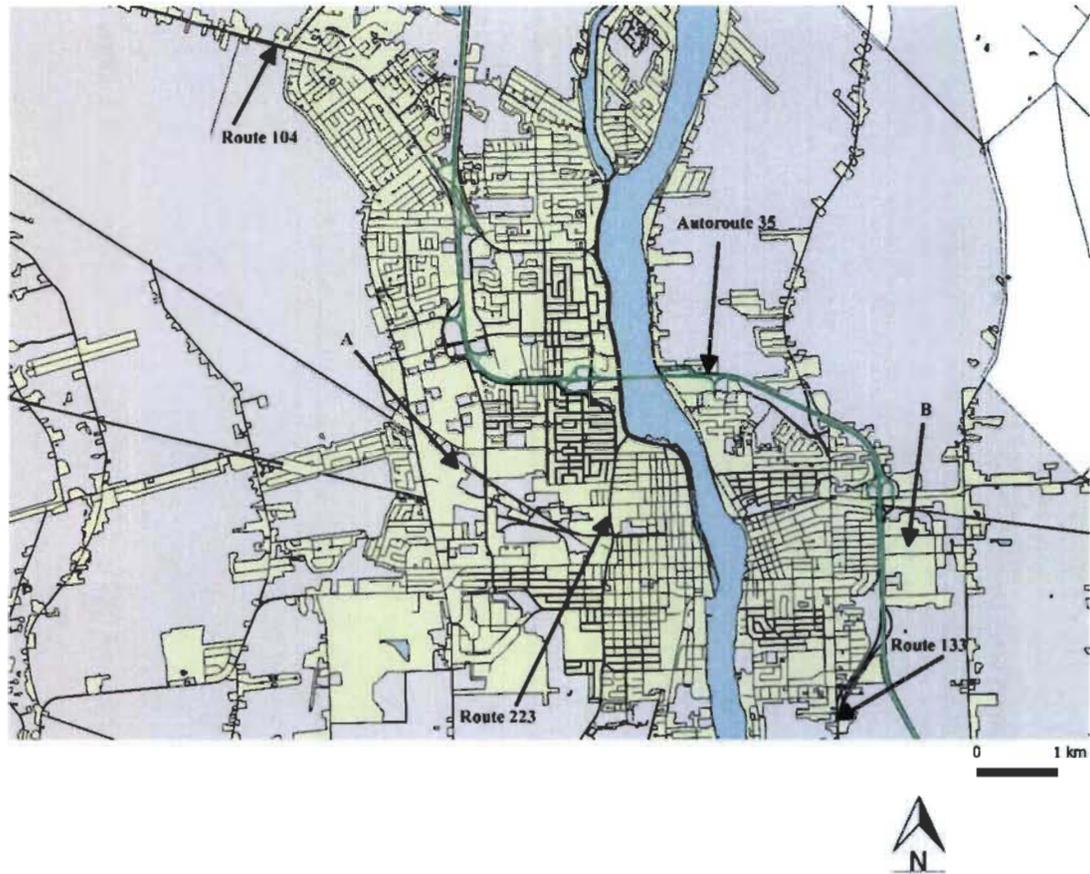


Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres composantes de la carte, voir l'annexe 1.

Note : Le réseau routier et ferroviaire en noir est celui de 2016 et sert au lecteur à se localiser dans la ville.

Réalisation : Jonathan Bernier, 2018.

**Figure 2.6 : Principaux quartiers industriels de Saint-Jean-sur-Richelieu : 2014**



Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres composantes de la carte, voir l'annexe 1.

Note : Le réseau routier et ferroviaire en noir est celui de 2016 et sert au lecteur à se localiser dans la ville.

Réalisation : Jonathan Bernier, 2018.

## *2.2 Les attraits de la nature comme catalyseur d'urbanisation*

Les attraits de la nature peuvent également se présenter comme facteurs encourageant l'étalement urbain. Leur étude nous paraît essentielle pour comprendre comment les villes de Saint-Hyacinthe et de Saint-Jean-sur-Richelieu se sont développées. Si, en Montérégie, les monts des villes de Mont-Saint-Hilaire et Saint-Bruno ont attiré une population fortunée pour y résider<sup>1</sup>, les rivières du Québec ont exercé un attrait équivalent et ont structuré la morphologie de plusieurs villes. Comme pour plusieurs autres villes traversées par des rivières, Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu ont vu la formation de leurs territoires fortement influencée par la présence d'un cours d'eau.

L'occupation des bords de la rivière Yamaska est bien entamée dès 1964 à Saint-Hyacinthe. Non seulement le centre-ville se situe sur la rive ouest de la Yamaska, mais les villes annexées en 1976 se trouvent également sur une rive ou l'autre de la rivière. Si nous regardons la figure 2.7, nous constatons que les anciennes municipalités de Saint-Joseph, La Providence et Douville se trouvent toutes sur les rives de la Yamaska, tout comme le quartier de l'Assomption (L'Annexe). En 1983, alors que l'autoroute est arrivée depuis près de 20 ans, l'occupation des rives s'est consolidée. Ce phénomène se poursuit entre 1997 et 2014, mais dans une moindre mesure, alors que d'autres parties occupées des rives de la rivière sont rejointes par le cadre urbain.

Ce qui est frappant dans la situation de Saint-Hyacinthe, c'est que, mis à part les quartiers moins nantis qui bordent la Yamaska (particulièrement dans la vieille ville) généralement lorsque nous longeons la rivière, les propriétés en bordure sont somptueuses, ce qui laisse présager une occupation par des gens plus fortunés que la moyenne. Résider sur les bords de la rivière semble donc être une façon de se distinguer. Comme ces terrains sont limités en disponibilité, cela fait en sorte que leur valeur foncière est élevée. D'ailleurs, plusieurs de ces maisons présentent des traits architecturaux distinctifs si on les compare aux quartiers de bungalows construits sur le

---

<sup>1</sup> Dagenais, « Fuir la ville : Villégiature et villégiateurs ... », p. 324.

même modèle. Comme Sandrine Gueynard l'affirme, « la proximité de certains facteurs environnementaux semble tout du moins aujourd'hui porteuse de plus-values. »<sup>2</sup>

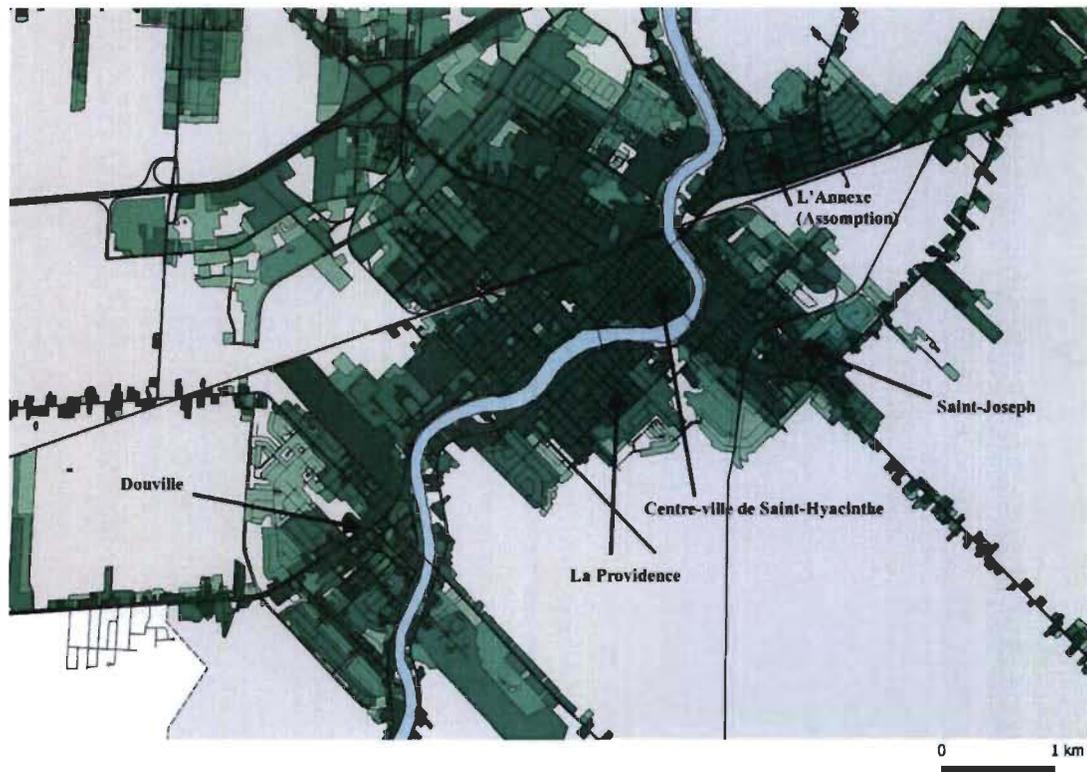
Autre fait marquant pour Saint-Hyacinthe: l'urbanisation s'est faite sur les rives de la Yamaska, et ce, au-delà des limites nord et sud du cadre bâti de la ville. Au nord de la ville, l'urbanisation cesse lorsqu'apparaissent des terres agricoles protégées par la LPTA qui en interdit l'usage autre que l'agriculture ; elle suit alors les routes qui longent la rivière. Or, si nous regardons les routes un peu plus loin (1 et 2 sur la figure 2.8), nous constatons une urbanisation bien moins prononcée. Également, sur les rives de la rivière au nord, nous voyons que les routes se rapprochent de la rivière par endroit (point A, B et C sur la figure 2.8) et que la barrière des terres agricoles s'estompe immédiatement après ce qui entraîne une légère urbanisation. Comme le souligne Crump,<sup>3</sup> ces endroits sont particulièrement recherchés pour la quiétude qu'ils offrent et leur caractère naturel, et ce, tout en étant à proximité des services. Par exemple, au sud de Saint-Hyacinthe, en 1964, l'envergure du Douville naissant était comparable à l'expansion urbaine en cours, qui longe la rivière au sud de ce quartier. Ce quartier qui était quasi inexistant semble vraisemblablement bouleversé par l'action de différents facteurs externes. Ainsi, cette urbanisation longeant la rivière s'est jointe à l'influence qu'exerce la route 116 pour agir comme catalyseur et ainsi donner naissance au quartier de Douville, qui faisait alors partie de la paroisse de Notre-Dame-de-Saint-Hyacinthe. Sur l'autre rive, l'attrait pour la rivière semble également avoir joué un rôle dans le développement du quartier de La Providence. En 1964, l'urbanisation de cette municipalité est déjà bien entamée, et nous remarquons que son territoire suit déjà le long de la rivière. À cet endroit aussi, la Yamaska semble avoir eu un impact pour l'urbanisation de cette municipalité qui sera annexée en 1976.

---

<sup>2</sup> Sandrine Gueymard, « Facteurs environnementaux de proximité et choix résidentiels », *Développement durable et territoires*, Dossier 7, (2006), p. 2.

<sup>3</sup> Jeff R. Crump, « Finding a place in the country: exurban and suburban development in Sonoma County, California », p. 200-201.

Figure 2.7 : Évolution du cadre urbain longeant les rives de la rivière Yamaska : 1964-2014



Années

- 1964
- 1983
- 1997
- 2014

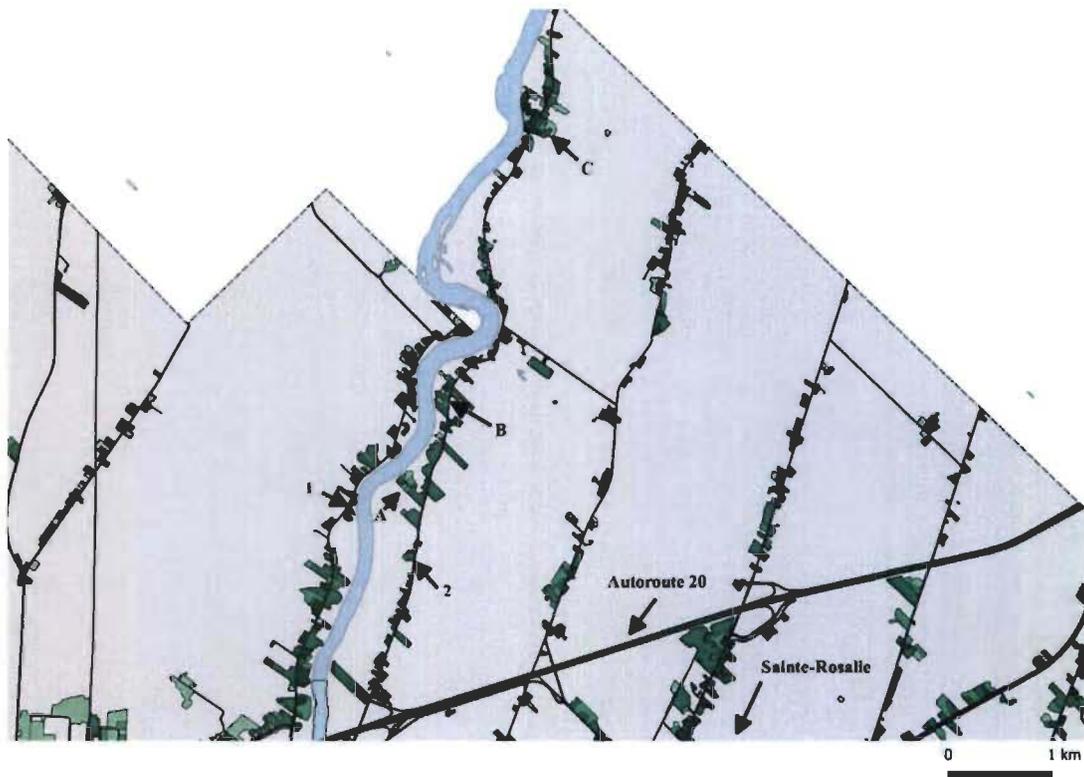


Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres composantes de la carte, voir l'annexe 1.

Note : Le réseau routier et ferroviaire en noir est celui de 2016 et sert au lecteur à se localiser dans la ville.

Réalisation : Jonathan Bernier, 2018.

**Figure 2.8 : Évolution du cadre urbain longeant les rives de la rivière Yamaska : 1964-2014 (Partie 2)**



**Années**

- 1964
- 1983
- 1997
- 2014



Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres composantes de la carte, voir l'annexe 1.

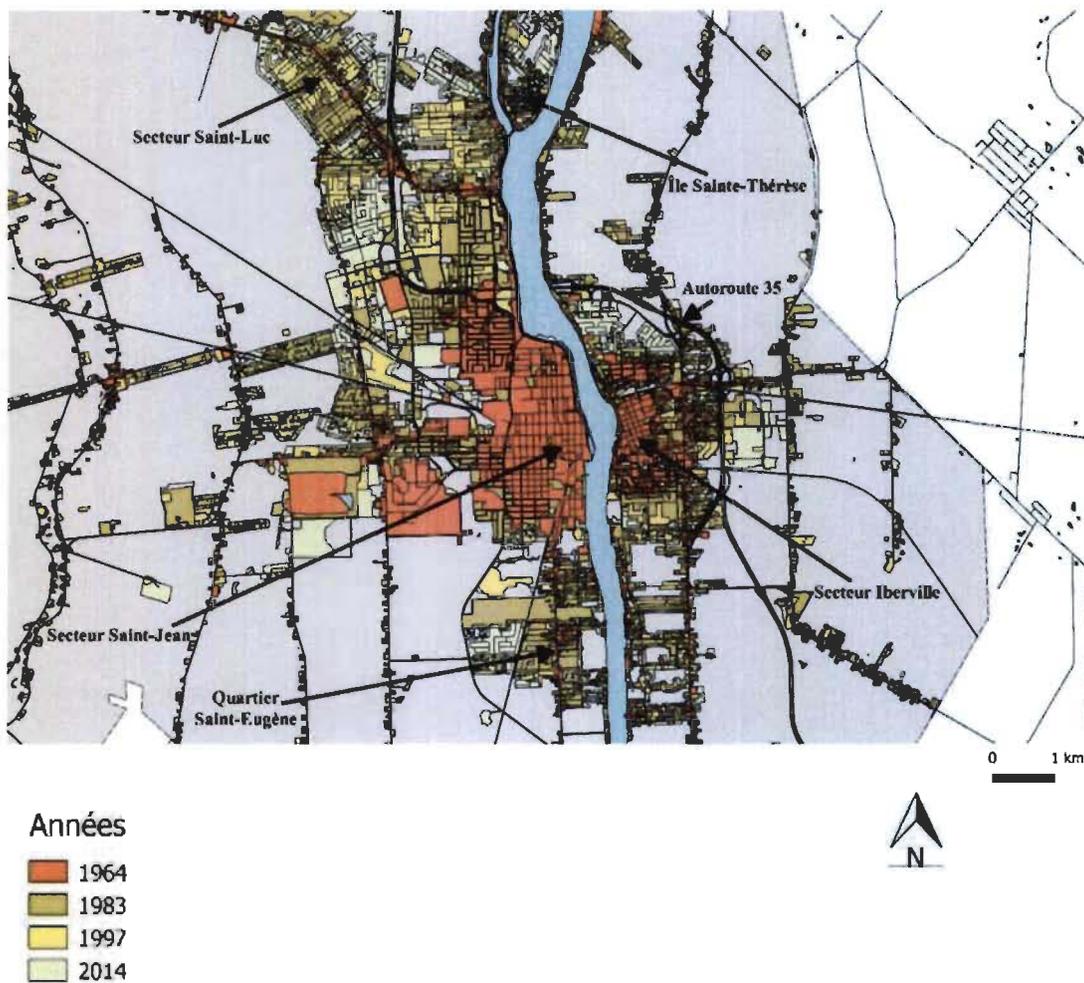
Note : Le réseau routier et ferroviaire en noir est celui de 2016 et sert au lecteur à se localiser dans la ville.

Réalisation : Jonathan Bernier, 2018.

En ce qui concerne l'actuelle ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, nous remarquons que la vieille ville historique occupe rapidement les bords de la rivière Richelieu (voir la figure 2.9). Un peu plus au nord, le quartier Saint-Luc se développe en longeant la rivière et l'autoroute jusqu'à la pointe sud de l'île Sainte-Thérèse. Les rives sont donc fortement occupées sur ce dernier segment et cette occupation se poursuit jusqu'aux limites de la ville, de façon similaire à ce qui se produit à Saint-Hyacinthe. Pour la partie sud de la rive ouest, les berges sont moins occupées, mais encore une fois la rivière joue un rôle de catalyseur d'urbanisation, notamment dans le quartier Saint-Eugène, là où la présence du Richelieu semble influencer le cadre urbain.

Sur la rive est, Iberville a également vu son expansion urbaine suivre, outre l'autoroute, la rivière Richelieu. Au sud d'Iberville, l'urbanisation est aussi étendue et aussi dense que ce que nous pouvons remarquer sur l'autre rive, dans le quartier Saint-Eugène de Saint-Jean-sur-Richelieu. Toutefois, au nord d'Iberville, il se produit une urbanisation similaire à celle que nous retrouvons sur les rives de Saint-Hyacinthe. En effet, cet étalement fuit le quartier central d'Iberville et longe la rivière, et ce, jusqu'aux limites municipales. Tout comme à Saint-Hyacinthe, la majorité des propriétés se trouvant sur les bords du Richelieu sont somptueuses et elles présentent des caractéristiques distinctes de celles émanant des quartiers composés de maisons identiques.

Figure 2.9 : Évolution du cadre urbain longeant les rives de la rivière Richelieu : 1964-2014



Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres composantes de la carte, voir l'annexe 1.

Note : Le réseau routier et ferroviaire en noir est celui de 2016 et sert au lecteur à se localiser dans la ville. Également, il faut mentionner que des photographies aériennes de l'année 1965 ont été utilisées pour combler les images manquantes de 1964.

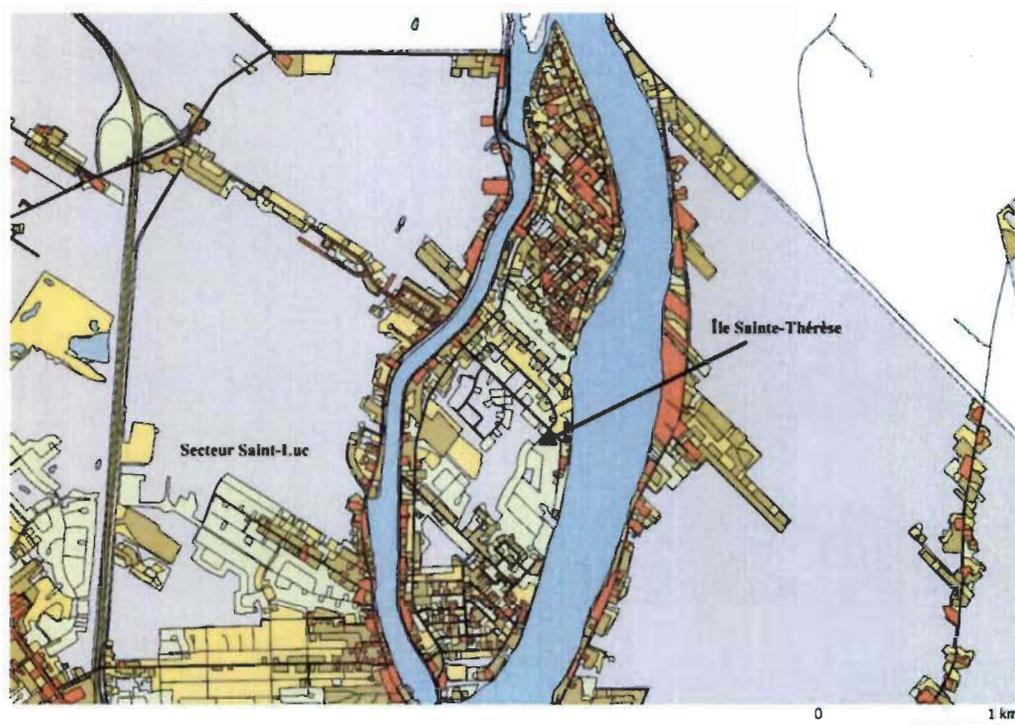
Réalisation : Jonathan Bernier, 2018.

L'exemple le plus frappant d'un étalement urbain marqué par l'attrait de la nature, s'observe à l'île Sainte-Thérèse. Comme il a été mentionné dans le chapitre précédent, en 1964, il n'y a presque aucune urbanisation de l'île : nous y trouvons surtout des fermes et quelques propriétés riveraines dans le sud et le nord de l'île. Or, cette dernière est presque complètement urbanisée trois décennies plus tard, alors qu'une population s'y établit pour profiter des aménités environnementales et de la proximité d'un centre urbain et de ses services. Ce phénomène est loin d'être nouveau. Caroline Aubin-Des Roches remarque une situation similaire dans son étude sur la villégiature sur l'île de Montréal. Elle affirme ainsi que les rives de l'île de Montréal qui sont fréquentées par les villégiateurs (ces personnes attirées par les attraits de la nature) « sont appelées à être converties en lieux de résidences permanentes, essentiellement, en banlieues.<sup>1</sup> Nous pouvons remarquer, sur la figure 2.10, qu'une nouvelle partie est en développement au centre de l'île. Ce qui est marquant ici aussi, c'est la qualité de l'aménagement de l'île qui présente dans une forte proportion des maisons plus cossues que la moyenne, mais également une grande présence d'arbres pour la partie nord de l'île, ce qui donne une certaine impression que la nature et la campagne sont à proximité.

---

<sup>1</sup> Voir, Aubin-Des Roches, « Retrouver la ville à la campagne ... », p. 20.

Figure 2.10 : Évolution du cadre urbain sur l'île Sainte-Thérèse : 1964-2014



Années

- 1964
- 1983
- 1997
- 2014



Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres composantes de la carte, voir l'annexe 1.

Note : Le réseau routier et ferroviaire en noir est celui de 2016 et sert au lecteur à se localiser dans la ville. Également, il faut mentionner que des photographies aériennes de l'année 1965 ont été utilisées pour combler les images manquantes de 1964.

Réalisation : Jonathan Bernier, 2018.

Finalement, nous pouvons affirmer que la nature et ses attraits ont toujours un effet sur une population souhaitant fuir les centres urbains ou s'en rapprocher tout en cherchant la quiétude et le paysage apaisant de la campagne. Par exemple, le village de Sainte-Rosalie a connu une expansion par l'attrait qu'apporte la proximité de la campagne. Il est certain que le quartier présente un aspect de banlieue dans ses constructions récentes, mais la forme triangulaire du quartier et le simple fait qu'il n'est pas très volumineux, fait en sorte que les terres agricoles restent toujours près des habitations. La rue principale, avec son église et ses vieilles maisons, crée l'impression que lorsque nous entrons dans le quartier, nous sommes dans un petit village de campagne caractéristique de la Montérégie. Cette présence d'une campagne à proximité de la ville a permis fort certainement aux villes moyennes de Saint-Hyacinthe et de Saint-Jean-sur-Richelieu d'exercer un attrait auprès d'une population qui en souhaitant venir s'y installer, a contribué à l'étalement du territoire urbain. De façon complémentaire, la rivière est également un outil de distinction et un lieu de contemplation, ce qui fait en sorte que, indépendamment de la dynamique et de la forme de la ville et de ses quartiers, les rives sont toujours prisées et qu'elles risquent fortement d'être occupées et urbanisées. Cela rejoint le propos de Sandrine Gueymard, qui affirme que « tout laisse à penser que la présence de certains attributs de l'environnement en milieu urbain peut aujourd'hui influencer les comportements et les trajectoires résidentiels des ménages et induire par conséquent certaines dynamiques spatiales à une échelle locale. »<sup>1</sup> Cette occupation du territoire par les aménités naturelles ne se fait pas toujours avec une grande envergure (comme le quartier Saint-Luc qui s'est développé en partie en longeant le Richelieu). Il peut également s'agir d'un étalement épousant une forme linéaire le long des routes qui historiquement longent les cours d'eau. Il en résulte aussi une dénaturalisation des rives.

### ***Conclusion***

Dans ce chapitre, nous avons démontré que les différents aspects de la motorisation ont toujours eu une conséquence sur l'étalement urbain. Dans le cas de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu, ce phénomène est à l'œuvre depuis l'époque du chemin de fer au milieu du 19<sup>e</sup> siècle. Que ce soit le chemin de fer ou les autoroutes,

---

<sup>1</sup> Gueymard, « Facteurs environnementaux de proximité ... », p. 2.

la disponibilité et la proximité des voies de transport d'envergure influent de manière significative sur l'emplacement des quartiers industriels, ainsi que des zones commerciales et résidentielles. L'automobile a complètement changé le visage des villes et la manière dont elles se déploient sur le territoire. Sa généralisation a fortement encouragé l'étalement urbain, car il n'était plus nécessaire pour le travailleur ou le consommateur de vivre à distance de marche de son lieu de travail et des commerces. Pour accueillir les automobiles, les villes ont dû également agrandir et multiplier les routes, mais aussi aménager de vastes espaces pour le stationnement des véhicules.

Les attraits de la nature – ou les aménités environnementales – ont également un impact sur l'étalement urbain. Si l'effet de la motorisation paraît plus généralisé et puissant, entre autres parce que ce phénomène se manifeste indépendamment de la topographie des lieux et est plus visible dans le paysage, l'intérêt d'une partie de la population pour le milieu naturel, que ce soit pour le repos ou les loisirs, est aussi significatif sur certaines portions du territoire. Ainsi, les terrains qui longent les rivières Yamaska et Richelieu à Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu semblent être en demande, au point de créer une occupation du territoire dans des axes qui ne semblent pas en lien avec d'autres catalyseurs du développement urbain. Les facteurs externes tels que la motorisation des transports et les attraits de la nature vont toujours avoir une incidence sur le processus d'urbanisation et encourager l'étalement urbain quoique dans certains cas, des instructions et des interventions gouvernementales vont parfois tempérer les tenants d'une urbanisation à tous crins.

### **CHAPITRE 3 :**

#### **Qualifier l'étalement urbain de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu : les facteurs internes d'étalement urbain.**

Le chapitre précédent a montré les impacts de deux facteurs externes, la motorisation et l'attrait pour les aménités environnementales dans l'étalement urbain des villes moyennes situées dans des terres agricoles à haut rendement. Ces facteurs sont reconnus pour avoir transcendé les dynamiques d'étalement urbain de nombreuses villes dans les pays industrialisés. Ils ne sont toutefois pas les seuls à avoir eu une influence. D'autres facteurs, que nous qualifions d'internes, exercent également une influence sur l'étalement urbain.

Contrairement aux facteurs externes, ces facteurs internes du processus d'étalement urbain sont propres aux institutions qui sont elles-mêmes liées au cadre légal. Il peut s'agir, par exemple du cadre juridique, du régime politique, des organismes publics et parapublics, des regroupements citoyens, ou des associations. Dans ce chapitre, nous présenterons les facteurs internes qui, au Québec, exercent une incidence sur l'étalement urbain depuis leur mise en place à la fin des années 1970. Les décisions et les institutions du gouvernement provincial en matière de protection du territoire agricole constituent le premier facteur. Le deuxième facteur concerne les décisions des municipalités en matière d'aménagement du territoire et de planification urbaine. Dans les deux cas, nous nous intéressons aux décisions juridiques et politiques des institutions gouvernementales et de leurs représentants.

D'abord, comme son rôle est de faire respecter la LPTA, la Commission sur la protection du territoire agricole (CPTAQ) a, par les décisions qu'elle prend, une

incidence sur le développement urbain. À l'aide de cas types tirés des dossiers de la CPTAQ, nous verrons que chacune des décisions prises par cet organisme gouvernemental influence directement la dynamique d'étalement urbain. Nous montrerons également que les décisions de la commission ont des impacts très diversifiés.

Les villes de Saint-Hyacinthe et de Saint-Jean-sur-Richelieu sont les architectes du développement urbain de leur territoire. Par son plan d'urbanisme, la ville détient un pouvoir d'influencer significativement l'aménagement de son territoire et la dynamique d'étalement urbain. Elle justifie ses choix de développement urbain sur son territoire municipal par ce plan, mais elle doit obtenir l'approbation de la municipalité régionale de comté (MRC), chargée quant à elle d'assurer la cohésion de l'aménagement régional. Dans le cadre de notre recherche, l'analyse des plans d'urbanisme nous permettra de cerner les projets de développements des villes et ainsi, les pressions qui pèsent sur la zone agricole. De cette manière, il sera possible de comprendre de quelle façon les décisions gouvernementales en matière de protection du territoire agricole et les décisions des gouvernements municipaux en matière d'aménagement du territoire influencent l'étalement urbain.

### ***3.1 L'encadrement légal de l'occupation du territoire***

Avant d'exposer l'analyse des dossiers de la CPTAQ et des plans d'urbanisme des municipalités, un court rappel historique de la Loi sur la protection du territoire agricole et de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme s'avère nécessaire. En effet, ces deux lois encadrent en quelque sorte la portée des facteurs internes. Que ce soit par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) qui prévoit la création des schémas d'aménagement, par les MRC et des plans d'urbanisme par les municipalités, ou la LPTA qui mandate la CPTAQ d'assurer la protection des territoires agricoles, il existe un cadre légal qui encadre le mode d'occupation du territoire et le pouvoir politique des gouvernements municipaux.

Dans les chapitres précédents, nous avons constaté que c'est principalement la motorisation qui permet aux villes de banlieues immédiates d'abord, puis ensuite aux villes plus éloignées de la métropole, de prendre de l'expansion. Ce phénomène d'étalement urbain incontrôlé se manifeste de plus en plus dans les années 1950 pour se généraliser à travers le Québec à partir des années 1960.<sup>1</sup>

Devenue un facteur majeur de l'étalement urbain, la motorisation devient alors une source de préoccupation pour les autorités gouvernementales, ainsi que pour les agriculteurs. Au cours des années 1970, les décideurs de l'État québécois prennent conscience des impacts de l'étalement urbain incontrôlé. Arrivé au pouvoir en novembre 1976, le gouvernement du Parti Québécois en fait son cheval de bataille par l'intermédiaire du ministre de l'Agriculture, des Pêches et de l'Alimentation, Jean Garon. Il souhaite un meilleur contrôle de l'aménagement du territoire pour préserver la principale victime de cette urbanisation fulgurante : le territoire agricole. Le ministre péquiste perçoit alors l'urbanisation comme un problème pour le projet national du parti indépendantiste qui vise à faire de la province un pays, car les terres essentielles à l'autosuffisance alimentaire québécoise sont rares et elles se situent dans le plus gros bassin de population de la province : la grande région de Montréal.

Pour répondre à cette menace, le gouvernement vote en novembre 1978 la Loi sur la protection du territoire agricole (LPTA).<sup>2</sup> Cette loi vient alors délimiter un territoire où toutes utilisations autres que l'agriculture, ainsi que le morcellement des terres, l'enlèvement du sol arable et la coupe d'érables dans les érablières s'avèrent interdites.<sup>3</sup> La création du zonage agricole, aussi appelé zone verte, est alors la première intervention gouvernementale en matière d'aménagement du territoire. Elle se fait alors que les MRC n'ont pas encore élaboré leur premier document de planification territoriale. La LPTA

---

<sup>1</sup> Pour une belle démonstration de ce phénomène en image, voir le documentaire : Garceau, «Québec à vendre», [En ligne],

[http://www.onf.ca/film/quebec\\_a\\_vendre](http://www.onf.ca/film/quebec_a_vendre) (Page consultée le 15 janvier 2018)

<sup>2</sup> Pour consulter le texte de loi, voir : Gouvernement du Québec, *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, [En ligne], <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/P-41.1> (Page consultée le 24 janvier 2018)

<sup>3</sup> Commission de protection du territoire agricole, *Le zonage agricole à 35 ans*, [En ligne], <http://www.cptaq.gouv.qc.ca/index.php?id=28&MP=74-147> (Page consultée le 31 janvier 2018)

oblige également toutes les demandes de réalisation d'un projet autre qu'agricole à recevoir l'approbation d'une commission chargée de son application, la commission de la protection du territoire agricole (CPTAQ). La CPTAQ aura alors indirectement le pouvoir d'empêcher ou de permettre l'urbanisation en un endroit précis.

Dorénavant, une bonne partie du territoire municipalisé est sous la juridiction d'un organisme gouvernemental qui a comme rôle premier de protéger le territoire agricole. Un an plus tard, le gouvernement adopte la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), qui prévoit, entre autres, un contrôle de l'étalement urbain. Elle doit agir comme un outil pour penser le développement des villes et de leur environnement régional, et ce, avec le plus de cohésion possible. Avec la LAU, le gouvernement provincial « met en place un régime d'aménagement du territoire basé sur le schéma régional, outil qui servira à coordonner les interventions d'instances centrales et d'instances locales qui se partagent les compétences en la matière. »<sup>4</sup> Ce schéma d'aménagement régional sera la responsabilité et la raison d'être d'un nouveau type de gouvernement : les municipalités régionales de comtés (MRC).

Par ce schéma, la planification du territoire se réalise dans une perspective de cohésion régionale. Le but est de limiter la compétition entre les villes d'obtenir un ensemble régional plus cohérent avec une logique globale de développement, plutôt que de laisser libre cours à la concurrence entre les villes et de procéder à la pièce. Cette planification se fait d'abord par le schéma d'aménagement, puis au niveau local, par les plans d'urbanisme élaborés par les villes en conformité avec les schémas d'aménagement régionaux.

Tandis que l'objectif de la LAU est d'assurer une cohérence d'ensemble entre les usages du territoire régional, la LPTA oblige de soumettre au jugement de la CPTAQ toutes les décisions concernant le développement de la zone agricole. Or, la zone agricole peut couvrir la grande majorité du territoire des MRC, ce qui est notamment le cas en Montérégie. Cela fait en sorte qu'une bonne partie de la planification du territoire

---

<sup>4</sup> Guillaume Rousseau, « La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme 30 ans plus tard : toujours entre centralisation et décentralisation », *Les cahiers de droits*, vol. 52, no 2, p. 199.

échappe aux MRC, par le simple fait qu'une majorité du territoire lui est inaccessible à moins de négociations avec ladite commission. Cela crée parfois une certaine friction entre les gouvernements municipaux et la commission, car ces derniers voient leur pouvoir d'aménagement court-circuité par la présence d'une zone verte.<sup>5</sup> Ainsi, au début des années 1990 soit après l'entrée en vigueur des premiers schémas d'aménagement et des premiers plans d'urbanisme, les MRC, les municipalités, l'UPA et le gouvernement entrent en négociation sur les limites de la zone agricole.

En 1996, la LPTA devient la LPTAA (Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles), et le gouvernement procède à une redéfinition de la zone agricole nouvellement négociée. Parmi les changements notables introduits par cette refonte de la loi, les activités agricoles se trouvent désormais protégées. En effet, dans les décennies passées, plusieurs altercations et plaintes avaient fait la manchette opposant des agriculteurs à des néo-ruraux (des nouveaux arrivants urbains en milieu rural), qui remettaient en question la présence d'établissements agricoles en invoquant les nuisances (odeur, poussière et bruit) dont ils étaient la source. La LPTAA se voit alors confier le rôle d'assurer la protection des activités agricoles, et les agriculteurs voient en elle une défense de leur mode de vie. La redéfinition de la zone agricole mène également à un agrandissement de la zone blanche à des endroits précis pour permettre aux villes une planification à plus long terme. Il s'agit en quelque sorte d'une mise à jour de la zone agricole en fonction de la planification et de l'aménagement urbain.

Au tournant des années 1980, l'adoption de deux lois régissant l'aménagement du territoire vient ainsi influencer l'étalement urbain. Cet encadrement juridique agit comme un facteur interne qui vise à contrebalancer un développement incontrôlé du cadre bâti que stimulaient des facteurs externes comme la motorisation et les aménités environnementales. En ayant l'autorité sur la réalisation d'un projet concernant une terre agricole d'un côté, et en dirigeant à l'aide de son plan d'urbanisme le développement de sa ville de l'autre, la CPTAQ et les municipalités s'imposent comme des institutions gouvernementales influençant l'étalement urbain au Québec. Les sections suivantes

---

<sup>5</sup> Bernard Vachon, «L'avenir de la campagne...», 229.

permettront de mieux cerner de quelle manière s'exerce cette influence dans nos deux villes à l'étude.

### *3.2 Les décisions de la CPTAQ et l'étalement urbain*

Pour bien saisir la portée des décisions rendues par la CPTAQ, nous avons procédé à l'analyse d'une quarantaine de dossiers des archives numériques de la commission, et ce pour chacune des municipalités. L'objectif de ce travail est de présenter des cas où une décision de la commission risque d'entraîner l'empiètement de l'espace urbain sur une partie du territoire agricole de la municipalité. Puisqu'il existe plusieurs centaines de dossiers à analyser pour chaque ville, nous avons d'abord effectué une sélection de cas pertinents par la sélection d'un groupe témoin pour chacune d'entre elles.

Pour la constitution de nos groupes témoins, nous avons localisé sur une carte les terrains concernés par une demande de changement de zonage. Sur cette carte, nous avons superposé une photographie aérienne de la ville pour faire une sélection des cas en fonction d'éléments particuliers.

Un premier élément qui a influencé la sélection des dossiers est la taille du terrain visé par la demande. Nous avons sélectionné les terrains ayant une superficie substantielle. Un second élément concerne la localisation des terrains, notamment lorsqu'ils se trouvent près des rivières, des autoroutes ou de toutes autres routes principales. Enfin, nous avons superposé dans un logiciel de SIG (Arcgis) la zone agricole comme elle était avant la révision des années 1990 et la zone agricole actuelle (pour un exemple, voir figure 3.1 et 3.2 plus loin dans le texte). De cette façon, il est possible de voir les zones qui étaient agricoles autrefois et qui font maintenant partie de la zone urbaine. Lors de l'analyse de nos groupes témoins, nous avons relevé des cas qui se démarquaient parmi les autres. C'est donc sur ces cas que notre analyse portera principalement. Toutefois, les cas les plus fréquents, et ce, surtout durant les premières années d'existence de la commission, sont ceux portant sur l'exclusion de la zone agricole d'un lot pour permettre la construction d'une résidence. Parmi ces cas, nous y

retrouvons les demandes venant d'un particulier qui souhaite souvent construire une habitation pour un membre de la famille ou pour simplement profiter de l'espace disponible entre deux maisons, et les demandes des promoteurs qui avaient un projet domiciliaire en cours au moment de l'application de la LPTA. Un autre type de demande qui se retrouve en grand nombre concerne des demandes d'empiètement sur la zone agricole par les entreprises locales qui se trouvent circonscrites et qui ont besoin de plus d'espace pour assurer leur développement, cet espace se trouvant en zone verte. D'autres acteurs que nous retrouvons fréquemment parmi les demandeurs sont les municipalités concernées, par le simple fait qu'elles doivent gérer un territoire qui comprend des terres agricoles protégées. Ainsi, il arrive souvent qu'un projet d'envergure municipale, par exemple l'implantation d'une usine d'épuration des eaux, fasse en sorte que les municipalités remplissent une demande.

### ***3.2.1 Premiers constats, les années 1980***

La majorité des 84 dossiers<sup>6</sup> que nous avons analysés ne présentent pas des cas méritant d'être abordés en détail. Néanmoins, la somme des demandes d'exclusion de la zone agricole d'un lot pour permettre la construction résidentielle illustre les effets des décisions de la commission sur la dynamique d'étalement urbain des villes de Saint-Hyacinthe et de Saint-Jean-sur-Richelieu. En effet, nous retrouvons une multitude de décisions où nous constatons un impact sur la zone agricole et sur le cadre bâti du territoire de la municipalité.

Pour rendre ses décisions, la commission se base sur les directives de la loi qui changent selon l'époque. À ses débuts, à la fin des années 1970, la CPTAQ reçoit beaucoup de demandes en lien avec l'exclusion du zonage agricole aux fins de développement résidentiel.<sup>7</sup> Ces demandes illustrent les pressions qu'exerce la

---

<sup>6</sup> Certains dossiers, comme le 316537 à Saint-Hyacinthe, contiennent des demandes pour une multitude de terrains. Également, environ 1700 dossiers de toutes sortes concernent le territoire étudié.

<sup>7</sup> Voir par exemple les dossiers 961, 22711, 15796, 27777 et 77395 de la CPTAQ.

spéculation foncière à cette époque, car plus le temps passe, plus ces demandes faites par des particuliers et non par la municipalité ou la MRC déclinent.<sup>8</sup>

Au cours de la période 1978-1989, la commission refuse la plupart des demandes concernant le développement résidentiel (mis à part le dossier 015796<sup>9</sup> où les commissaires acceptent partiellement une demande de dézonage). Les demandes acceptées sont de manière générale des causes où la partie demanderesse plaide le droit acquis.<sup>10</sup> L'autre type de cause qui marque cette époque, et que nous retrouvons toujours dans les périodes plus récentes est la demande pour le morcellement des terres. C'est dans ce type de demande que nous retrouvons le plus de disparités dans la justification des décisions rendues. En effet, ces cas sont les plus représentatifs du quotidien de la commission qui se doit de faire une analyse au cas par cas, ce qui dépend généralement de l'emplacement du lot en question. Par exemple, si un promoteur fait une demande pour un lot situé dans une zone jugée irrécupérable pour l'agriculture<sup>11</sup> (par exemple un terrain dans un développement qui a débuté avant la mise en application de la LPTA), la décision sera différente d'un cas où le terrain visé se situe en zone complètement agricole.

### ***3.2.2 Choisir entre la protection du territoire agricole et l'économie locale, les années 1990***

Une nouvelle directive rattachée à la révision du territoire agricole de 1996 influence plusieurs décisions de la commission. Cette directive fait en sorte que les

---

<sup>8</sup> Cette baisse, voire cette absence de demande pour les années 2000, s'explique par le fait que ce genre de demandes doivent dorénavant se faire dans des demandes à portée collective. Voir : CPTAQ, « L'approche d'ensemble dans la gestion des nouvelles utilisations résidentielles en zone agricole », [En ligne], <http://www.cptaq.gouv.qc.ca/fileadmin/fr/publications/publications/art-59.pdf> (Page consultée le 5 février 2018)

<sup>9</sup> Pour consulter ce dossier en particulier. Aller sur le site de la Commission de protection du territoire agricole. [En ligne], <http://www.cptaq.gouv.qc.ca/index.php?id=198&action=rechercher> (Page consultée le 5 octobre 2018)

<sup>10</sup> Concernant les droits acquis, voici un paragraphe de la décision rendu dans le dossier 001743 de la CPTAQ : « Ces développements commencés avant le dépôt de la Loi sont voisins du (...). Tel est l'état des développements commencés avant la Loi et le Secrétaire de la municipalité mise-en-cause nous l'indique comme étant conforme aux règlements municipaux. (...) Par ces motifs, la commission : autorise, quant au dossier 1743, la demanderesse à lotir, aliéner et utiliser à d'autres fins que l'agriculture les lots ou parties de lot (...). »

<sup>11</sup> Voir par exemple les dossiers numéro 152223 et 213699 de la CPTAQ.

parties qui demandent une aliénation de la vocation agricole d'une terre donnée ont dorénavant le fardeau de démontrer qu'ils ne peuvent réaliser leur projet ailleurs dans la zone blanche des villes et ils doivent prouver qu'aucun autre espace n'est disponible à l'extérieur de la zone verte. Nous pouvons remarquer toutefois que, selon les cas, la commission n'applique pas toujours cette règle avec la même vigueur. Dans certains dossiers, nous constatons que les commissaires et les promoteurs mettent en valeur cette condition dans la décision finale, alors que dans d'autres dossiers, la condition semble plus facile à mettre de côté. On pourrait y voir un manque de constance, mais ce que nous constatons plutôt est qu'il existe une différence majeure dans les décisions en lien avec le type de demandeurs.

En effet, la plupart des demandes refusées par la CPTAQ proviennent de particuliers qui souhaitent mettre en valeur un lot qui leur appartient par la construction d'une résidence<sup>12</sup>. Or, lorsqu'il s'agit d'une demande faite par une entreprise locale, cette dernière souhaite généralement agrandir ses installations en empiétant sur une terre avoisinante ou acquérir un lot situé dans la zone agricole pour y déménager ses activités. Dans de pareils cas<sup>13</sup>, l'attitude des commissaires semble un peu plus ambivalente, car ils ont à choisir entre la protection du territoire agricole et la préservation d'emplois importants pour l'économie locale. Dans un dilemme comme celui-ci, il semble y avoir une crainte de créer un impact négatif sur l'économie. Dans la majorité des cas, une autorisation de dézonage sera accordée par la CPTAQ.

Un exemple est présent dans le dossier numéro 102413<sup>14</sup>, qui met en cause M. Jean Fontaine, dirigeant de l'entreprise de produits alimentaires voués à l'élevage, Jefe Inc (il est d'ailleurs le demandeur dans la majorité des cas concernant une entreprise à Saint-Hyacinthe, que nous avons recensés). Dans cette requête, que la CPTAQ a d'abord refusée, puis autorisée dans un intervalle de quelques mois en 1986, M. Fontaine souhaite

---

<sup>12</sup> Voir par exemple le dossier 221000 de la CPTAQ.

<sup>13</sup> Voir par exemple les dossiers 102413, 140487, 263368, 314048, 319040, 113641 et 160613 de la CPTAQ.

<sup>14</sup> Pour consulter ce dossier en particulier. Aller sur le site de la Commission de protection du territoire agricole. [En ligne], <http://www.cptaq.gouv.qc.ca/index.php?id=198&action=rechercher> (Page consultée le 5 octobre 2018)

étendre les installations de l'entreprise Jefo sur une terre agricole avoisinante. À la suite d'une révision que M. Fontaine demande après le refus de la CPTAQ, les commissaires stipulent que « Monsieur Fontaine fait part à la commission de la nécessité pour son entreprise de pouvoir s'agrandir. Si la CPTAQ lui refuse cette demande, il serait dans l'obligation de diminuer les contrats en cours, ou de déménager en dehors de la région. »<sup>15</sup>

Nous constatons donc que le demandeur plaide pour le maintien d'une entreprise locale et cela peut expliquer en partie la décision de la commission. Le demandeur explique également que son entreprise « n'a plus de centre de distribution à Montréal, que son entreprise est maintenant concentrée à Saint-Hyacinthe et que cette localisation lui apparaît stratégique compte tenu du caractère agricole de la région et de son bassin de desserte. »<sup>16</sup> Ici, nous pouvons comprendre, que le demandeur fait allusion au fait que son entreprise est compatible avec la vocation agricole de la région, car faut-il le rappeler, il est vendeur de produits agricoles. La raison de cette autorisation de changement de vocation de ce terrain agricole peut s'expliquer par le fait que cette entreprise a une vocation compatible avec les activités agricoles qui occupait ce lot.<sup>17</sup> Toutefois, la commission qui a comme devoir de protéger la zone agricole, semble avoir préféré protéger le maintien des activités d'une entreprise locale.

Depuis, l'entreprise Jefo Inc. s'est établie à un nouvel emplacement à Saint-Hyacinthe. Pour cet endroit situé également dans la zone agricole, elle a obtenu plusieurs autres autorisations de la CPTAQ.<sup>18</sup> L'ancien emplacement est occupé par une entreprise qui n'a rien à voir avec la vocation agricole de la région de Saint-Hyacinthe. Nous constatons ici un dilemme avec lequel la commission doit composer lorsqu'elle doit prendre une décision. Il semble ainsi plus facile de refuser la demande d'un particulier, car l'ajout d'une résidence ou le morcellement d'une terre n'a pas un apport aussi important pour la municipalité locale que celui que peut avoir une entreprise. Chaque cas

---

<sup>15</sup> Voir le dossier 102413 de la CPTAQ, p. 3.

<sup>16</sup> *Ibid.*

<sup>17</sup> Argument en faveur d'une révision proposé par le maire Robert Hébert et accepté par la commission. Voir le dossier 102413 de la CPTAQ, P.3.

<sup>18</sup> Voir notamment les dossiers 140487, 263368, 314048 et 319040 de la CPTAQ.

soumis à la commission peut impliquer différents enjeux à contrebalancer, et il apparaît que chacune des décisions influencera directement la dynamique d'étalement urbain dans la municipalité concernée. Même s'il s'agit d'un simple empiètement sur une terre agricole, le résultat reste le même, car il s'agit d'une progression du fait urbain en zone verte.

### ***3.2.3 Les cas particuliers de demandes d'inclusions à la zone agricole***

Les décisions en matière de protection du territoire agricole faite par la CPTAQ et celles des municipalités en matière d'aménagement, comme nous le verrons plus tard, peuvent être fort contraignantes pour les acteurs qui tentent d'y faire un changement. Comme nous l'avons vu précédemment, la LPTA<sup>19</sup> prévoit la possibilité de faire appel des décisions de la CPTAQ pour faire valoir un projet nécessitant un changement de zonage pour intégrer un territoire agricole en zone urbaine. Notre analyse de l'échantillon de demandes faites à la CPTAQ montre qu'il est très difficile pour un promoteur d'obtenir gain de cause lorsque la commission tranche, et ce, même en portant la cause en appel. La loi prévoit également l'opposé, soit de faire la demande d'inclure en zone agricole une terre zonée blanche (urbaine).

#### ***3.2.3.1 Inclusion refusée par la CPTAQ***

Ces cas sont moins présents dans nos groupes témoins, mais cela ne veut pas dire qu'ils sont rares pour autant. En effet, notre procédure de sélection, qui vise surtout les terres près des éléments liés aux facteurs d'urbanisation que nous avons identifiés, fait en sorte que nous avons analysé peu de terres se situant loin du secteur urbain. Toutefois, grâce à l'analyse des territoires transférés à la zone blanche lors de la révision du zonage agricole de 1996, nous avons repéré quatre demandes faites à la CPTAQ où des agriculteurs souhaitaient inclure leurs terres dans la zone verte.<sup>20</sup>

La particularité de ces cas est qu'ils impliquent des terres que vise une entente entre la CPTAQ, la municipalité de Saint-Luc et la MRC Le Haut Richelieu dans le cadre

---

<sup>19</sup> Voir déclaration de l'UPA dans le dossier de la CPTAQ 191727 aux pages 1 et 2.

<sup>20</sup> Les dossiers de la CPTAQ concernés sont les 191923, 191727, 192143 et 191293.

des négociations entourant la révision de la zone agricole dans les années 1990. Les propriétaires des terres, visiblement en désaccord avec cette décision, tentent de court-circuiter celle-ci pour réintégrer leurs propriétés à la zone agricole. Ceux-ci plaident l'inclusion de leur terre dans la zone agricole, en vertu du « droit inaltérable [d'inclure une terre à la zone agricole] accordé aux propriétaires désireux de poursuivre leurs activités agricoles sans entraver le développement de la municipalité. »<sup>21</sup> Outre la qualité du sol (Classe 2 selon l'inventaire des terres du Canada), les plaignants font valoir que la localité de Saint-Luc dispose d'espaces industriels, mais que des résidences y sont construites compte tenu de la faiblesse de l'essor manufacturier qui est insuffisant.<sup>22</sup>

Dans les quatre dossiers, la CPTAQ refuse. La commission affirme que les demandes d'inclusions n'ont pas le pouvoir d'annuler le résultat des négociations entre les parties nommées plus haut. D'ailleurs, la commission amorce l'explication de sa décision en rappelant que : « même si le législateur dans la Loi sur la protection du territoire agricole a prévu l'inclusion, il n'a nulle part défini ou circonscrit son champ d'application ». <sup>23</sup> La CPTAQ cite notamment un cas de jurisprudence provenant du tribunal d'appel en matière de protection du territoire agricole qui avance que « L'inclusion d'un lot dans une zone agricole ne vise pas à reconnaître indirectement des droits acquis agricoles ». <sup>24</sup> Pour résumer l'argumentaire des commissaires, ces derniers affirment ne pas pouvoir accorder ces demandes d'inclusion, le droit à l'inclusion appartenant à une autre époque. De plus, les commissaires associent cet argumentaire à une autre affirmation [d'ici la] fin de l'année 1992, la plupart des municipalités du Québec disposeront d'un plan d'urbanisme conforme au schéma d'aménagement de leur territoire. (...) Pour la première fois au Québec, toutes les municipalités auront les outils nécessaires pour gérer efficacement l'utilisation de leur territoire, ce qui n'était pas le cas en 1978 au moment de l'entrée en vigueur de la Loi sur la protection du territoire agricole. <sup>25</sup>

---

<sup>21</sup> Voir le dossier 191727 de la CPTAQ, p. 1.

<sup>22</sup> *Ibid.*, p. 1. et 2.

<sup>23</sup> *Ibid.*, p. 2.

<sup>24</sup> *Ibid.*, p. 4.

<sup>25</sup> *Ibid.*

La commission indique ainsi que le pouvoir des agriculteurs permettant de faire une demande d'inclusion est désuet, ce qui n'était pas le cas à sa création si nous observons les quelques cas d'inclusion dans nos groupes témoins qui datent du début des années 1980<sup>26</sup>. Ce pouvoir était utile à une époque où la commission était en quelque sorte la seule intervenante pour protéger le territoire agricole. Pour les commissaires, avec la création des MRC, qui englobent plusieurs municipalités d'une même région devant toute se conformer à un même schéma d'aménagement, il n'y a plus de raison d'inclure des terres à la zone agricole. En effet, cette zone a été élaborée en négociant avec les MRC, des organismes qui n'existaient pas lors de la mise en application de la LPTA et qui représentent l'ensemble des municipalités d'un territoire donné.

Nous constatons donc ici que les décisions de la CPTAQ, qui représente le gouvernement en matière de protection du territoire agricole, changent avec le temps. En conséquence, l'influence de ce facteur interne sur la dynamique d'étalement urbain varie au cours de la période étudiée. De plus, comme il s'agit de décisions rendues aux cas par cas, cela implique un autre facteur de disparités dans la logique des décisions qui s'ajoute aux changements législatifs survenus au fil des années. Dans certains cas, des agriculteurs ont aussi pu voir leurs activités interrompues sur des terres à haut potentiel agricole par des instances hors de leur contrôle (MRC, municipalité et CPTAQ), ce qui illustre la portée de ces facteurs internes. La négociation entre les acteurs les a d'abord privés du zonage qui protégeait leurs activités et la CPTAQ, qui aurait pu contrecarrer cette décision (comme nous le verrons dans le cas suivant), a décidé de défendre le fruit de ces négociations.

### ***3.2.3.2 Inclusion accordée par la CPTAQ***

Ce qui est important à retenir du dernier cas, c'est qu'en empêchant des agriculteurs de préserver leur droit à l'agriculture sur leur propriété, et ce, même si la municipalité et son plan d'urbanisme ont eu un certain poids dans la décision, la commission a eu une influence directe sur la façon dont cette partie de la ville s'est

---

<sup>26</sup> Voir notamment le dossier 019418 de la CPTAQ.

développée.<sup>27</sup> Toutefois, il arrive parfois que la commission approuve des demandes d'inclusion, et ce même si la CPTAQ a affirmé dans le cas précédent que celles-ci étaient presque un reliquat d'une autre époque.

En effet, en 1994, soit deux ans après les débuts des procédures des cas de demandes d'inclusion mentionnées précédemment, un agriculteur et sa femme adressent une demande à la commission pour une autre demande du même type à Saint-Jean-sur-Richelieu. Comme dans les cas précédents, une partie des terres au sud de l'aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu a atteint la zone agricole à la suite de la révision de cette dernière. La proximité de l'aéroport et des installations de l'entreprise de produits technologiques, Oerlikon, fait en sorte que la ville prévoit y implanter des industries de haute technologie sur ces terres dans un horizon de moyen à long terme.<sup>28</sup> Toutefois, les demandeurs font valoir le fait que « la nécessité de l'exclusion de [sic] ces parcelles lors de la révision de la zone agricole[(verte)] n'existent plus compte tenu des vastes superficies vacantes dans le parc industriel de Saint-Jean. »<sup>29</sup> On n'a donc toujours pas développé ces terres à haut potentiel agricole exclues de la zone agricole depuis les trois dernières années précédant la demande. La ville n'a toujours pas acheté les terres à l'agriculteur, et cela fait en sorte que les demandeurs ne peuvent pas planifier des investissements pour leur entreprise. Ce dernier ne peut donc plus se « permettre d'attendre plus longtemps et de demeurer dans l'incertitude. »<sup>30</sup>

La ville répond à ce plaidoyer en affirmant d'abord que ce projet d'inclusion n'est pas conforme au schéma d'aménagement et qu'elle se doit, pour ces industries de hautes technologies, de planifier dans le moyen et long terme. Également, pour la municipalité, le projet d'implanter un quartier industriel de haute technologie a une portée plus large que les seuls intérêts des demandeurs puisque l'aménagement d'un parc de ce genre « s'inscrit dans la planification de développement stratégique de l'ensemble de la

---

<sup>27</sup> Voir la figure 3.4 pour constater qu'une partie des cas mentionnés sont désormais occupés par un cadre bâti.

<sup>28</sup> Voir le dossier 213427 de la CPTAQ numéro, p. 3.

<sup>29</sup> *Ibid.*, p. 2.

<sup>30</sup> *Ibid.* p. 3.

Montérégie. »<sup>31</sup> Pour renchérir, la municipalité affirme que le processus de « révision de la zone agricole a fait primer l'intérêt collectif (...) [ainsi,] il serait illogique de faire marche arrière sur la base d'intérêts individuels. »<sup>32</sup>

Dans son jugement la commission affirme d'abord qu'après de nombreuses rondes de négociations lors de la révision de la zone agricole, la MRC et la municipalité ont exprimé avoir besoin de ces terres pour accueillir des industries de hautes technologies.<sup>33</sup> Or, s'il existe un besoin à court et moyen terme, selon la commission, la municipalité devrait s'être entendue déjà avec le propriétaire pour acquérir les terres. En effet, celle-ci affirme que :

si ces lots étaient nécessaires en vue de répondre à des besoins à court ou moyen terme, il appartenait aux parties, et plus particulièrement à la municipalité, de s'entendre dans l'intervalle avec le demandeur, et ce sans l'intervention de la Commission. Non seulement les parties ne sont pas arrivées à une entente depuis la révision de la zone agricole, mais au surplus, ne se sont toujours pas entendues malgré les délais écoulés depuis la tenue de l'audition publique.<sup>34</sup>

Également, la commission est d'accord avec le demandeur et affirme que la rareté d'espace n'est pas présente, car de vastes superficies sont disponibles dans le parc industriel de Saint-Jean.<sup>35</sup> Ainsi, comme le dossier ne semble pas se développer en faveur d'un arrangement entre les parties et que la commission comprend que, pour louer une partie des terres, le demandeur se doit d'avoir l'assurance des superficies sur lesquelles il y fait sa production agricole, la commission y va d'une décision qui a un impact très important pour limiter la dynamique d'étalement urbain de cette ville en ordonnant l'inclusion dans la zone verte d'une partie des terres obtenues par la municipalité lors de la révision de la zone agricole.<sup>36</sup>

Cette décision est fort intéressante, car elle contredit une partie de l'argumentaire des autres cas d'inclusions refusés mentionnés plus tôt, et où la commission affirme ne

---

<sup>31</sup> *Ibid.*

<sup>32</sup> *Ibid.*

<sup>33</sup> *Ibid.*, p. 4.

<sup>34</sup> *Ibid.*

<sup>35</sup> *Ibid.*

<sup>36</sup> *Ibid.* p. 5.

plus avoir ce rôle de décideur de l'aménagement du territoire. Il est effectivement possible de lire dans le cas 191727 que :

[lors de la mise en application de loi], 70% des municipalités dites rurales n'avaient pas de règlements de lotissement et de construction, et la province de Québec était la seule à ne pas avoir de loi-cadre en matière d'aménagement du territoire. De sorte que c'est par le biais de la Loi sur la protection du territoire agricole que « le travail de ménage » en aménagement et plus précisément en ce qui a trait aux problèmes d'étalement, s'est effectué. Mais était-ce le rôle d'une loi relative à la protection du territoire agricole d'exercer un contrôle sur l'étalement dit urbain ? <sup>37</sup>

Ainsi, la parution des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme ainsi que le travail de révision de la zone agricole, devaient avoir comme conséquences que les demandes d'inclusions n'auraient plus de raison d'être. Cet argument qui a justifié le refus des nombreux cas cités plus tôt dans le chapitre ne s'est pas appliqué ici. Le résultat a un impact majeur sur la dynamique d'étalement urbain de cette ville, car encore aujourd'hui, aucun développement industriel n'a été réalisé dans ce secteur (et ce même sur la partie restante des terres obtenues par la révision dans ce secteur qui n'est pas retourné à la zone agricole lors de cette décision), malgré les projets de développement de la municipalité.

### ***3.3 Le plan d'urbanisme, manifeste des gouvernements municipaux en matière d'aménagement***

Dans cette section, nous allons explorer comment les municipalités de Saint-Hyacinthe et Saint-sur-Richelieu exercent une influence sur la structuration du développement urbain par le biais de leur plan d'urbanisme. L'objectif de cet exercice est de comprendre le parcours qui a mené ces municipalités à opter pour un mode d'aménagement plutôt qu'un autre. À cette fin, nous analysons différents plans d'urbanisme de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu, ainsi que ceux de plusieurs anciennes municipalités annexées par ces deux villes.

Le plan d'urbanisme est un document où les municipalités définissent leur vision de développement pour les années à venir. Rien n'oblige toutefois la municipalité à

---

<sup>37</sup> Voir le dossier 191727 de la CPTAQ, p. 4-5.

réaliser les aménagements prévus dans ce document de planification urbaine. Comme l'explique le plan d'urbanisme de la ville de Saint-Hyacinthe en 1991, « Le plan d'urbanisme est la représentation graphique de l'image actuelle et future du territoire planifié. C'est une image dans le sens qu'il traduit la perception de la collectivité face à la situation présente et surtout face à la situation future ».<sup>38</sup> Le plan d'urbanisme est obligatoire en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU). Il se doit d'être conforme au schéma d'aménagement de la MRC. Il comprend des lignes directrices pour divers domaines, tels que la signalisation et l'affichage commerciaux. Le plan présente aussi la définition des grandes affectations du sol (ex. : résidentielle, industrielle) ainsi que le territoire à développer ou à consolider et à réhabiliter. Cette planification et cette définition de l'affectation du sol sont présentées à l'aide d'une carte qui permet de faire un constat rapide des énoncés du plan d'urbanisme. Ce document devient donc l'outil principal des urbanistes et est aussi le document officiel le plus important de la ville en matière de planification de l'aménagement du territoire municipal.

Dans le cadre de notre recherche, les plans d'urbanisme de Saint-Hyacinthe et de Saint-Jean-sur-Richelieu ont deux apports. D'abord, le plan nous permet de comprendre de quelle façon les villes ont défini et planifié chaque étape de leur développement à partir de la mise en oeuvre de leur premier plan d'urbanisme ou des règlements d'urbanisme qui l'ont précédé. Il est important ici de noter que, pour les deux villes, les premiers plans d'urbanisme datent du début des années 1990. En effet, les plans d'urbanisme apparaissent tardivement compte tenu du fait que la mise en application de la LAU débute en 1979. Bien qu'il existait une réglementation gérant le domaine de l'urbanisme, celle-ci n'était pas en lien avec une organisation supra-locale (comme les MRC) et ne reposait pas sur une planification aussi précise et réfléchie que celle exigée par la LAU. Ce retard dans l'application des premiers plans d'urbanisme explique pourquoi cette section du mémoire porte uniquement sur les 25 dernières années, contrairement au reste de notre analyse.

---

<sup>38</sup> Ville de Saint-Hyacinthe, *Règlement numéro 1146 adoptant le plan d'urbanisme ...*, p. 39.

Comme le mentionnent le plan d'urbanisme de Saint-Hyacinthe en 1991<sup>39</sup> et les règlements municipaux antérieurs, même s'il existait une réglementation en place pour planifier le développement des villes,<sup>40</sup> une certaine anarchie régnait dans les nouveaux quartiers, de même que dans les parties plus anciennes de la ville. L'absence de planification des quartiers anciens est d'ailleurs un problème que soulignent les plans d'urbanisme, tandis que la planification et l'affectation du sol sont un moyen pour éviter de recréer ce problème d'organisation du territoire dans les nouvelles parties de la ville.<sup>41</sup> Les conseils municipaux de ces villes font donc en sorte, en fonction de ce que la LAU prévoit, que le développement soit ordonné et logique (par exemple, en favorisant le regroupement des industries et leur éloignement des quartiers résidentiels et en s'assurant d'une proximité des voies de transport principales pour le secteur industriel). C'est de cette façon que les décisions du conseil de ville en matière d'aménagement deviennent un facteur influençant directement la dynamique d'étalement urbain.

Finalement, les plans d'urbanisme montrent en détail comment les conseils de ville souhaitent voir se développer leurs villes et comment ils la définissent. Par exemple, le plan de Saint-Hyacinthe mentionne à maintes reprises la protection nécessaire de la zone agricole et la mise en valeur du caractère agricole de la technopole, tandis que le plan de Saint-Jean-sur-Richelieu met clairement l'accent sur le développement urbain, particulièrement la création d'emplois et le développement de l'ensemble résidentiel. Nous pouvons lire par exemple dans le plan d'urbanisme de Saint-Jean-sur-Richelieu :

Saint-Jean-sur-Richelieu est demeuré le principal pôle d'emplois et le plus important centre d'approvisionnement en biens et services des résidents du Haut-Richelieu. Rien [sic] nous assure toutefois que sans stratégie vis-à-vis du développement futur Saint-Jean-sur-Richelieu maintiendra ce statut privilégié.<sup>42</sup>

Nous pouvons ainsi comprendre que la ville souhaite maintenir cette position et la façon de faire est donc le développement urbain. Comme résultat, nous constatons que les deux

---

<sup>39</sup> Ville de Saint-Hyacinthe, *Règlement numéro 1146 adoptant le plan d'urbanisme ...*, p. 12.

<sup>40</sup> En effet, plusieurs règlements avaient comme rôle de faire une planification sectorielle, par exemple, la construction, la signalisation, etc., et dorénavant avec la mise en place des plans d'urbanisme, nous avons droit à une planification d'ensemble cohérent.

<sup>41</sup> Ville de Saint-Hyacinthe, *Règlement numéro 1146 adoptant le plan d'urbanisme ...*, p. 21.

<sup>42</sup> Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, « Règlement No 2283 relatif au plan d'urbanisme pour le territoire de la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu », 1991, p. 3.

municipalités se sont développées de façon bien différente. Par exemple, même si son potentiel agricole est tout aussi enviable que celui de Saint-Hyacinthe, Saint-Jean-sur-Richelieu n'est pas vraiment connu comme une ville avec un secteur et des activités agricoles d'envergure, bien que ce soit le cas. Dans le cadre de la LAU, nous assistons à la réalisation d'une planification rigoureuse de l'affectation du territoire et seul un contrepouvoir pourrait opposer la volonté de développement de certaines municipalités. Ce contrepouvoir, c'est la CPTAQ. La commission permet de freiner les ardeurs des municipalités, qui pourraient voir les terres agricoles comme un simple potentiel à développer.

### *3.4 Une dynamique influencée par l'interaction entre les deux facteurs internes d'étalement urbain*

Pour continuer l'analyse de l'influence des décisions municipales en matière d'aménagement, il importe aussi de se pencher sur les interactions entre les décisions prises en matière d'aménagement du territoire et de protection du territoire agricole. Si les plans d'urbanisme nous présentent les éléments de planification du territoire élaborés par la municipalité, ils nous informent également sur les projets planifiés qui ne se sont pas réalisés comme prévus.<sup>43</sup> Plusieurs raisons peuvent expliquer la non-réalisation d'un projet prévu au plan d'urbanisme. Ce qui nous intéresse est le résultat des interactions et des négociations entre les villes, les MRC et la CPTAQ.

La renégociation du zonage agricole au cours des années 1990 est un bon exemple. Nous pouvons constater à l'aide des figures 3.1 et 3.4 que ces négociations ont eu pour résultat, d'abord, un changement de zonage, mais surtout, une augmentation de l'étalement urbain dans les deux villes. En effet, ces changements ont contribué à accroître la zone urbaine de Saint-Hyacinthe d'environ 5,7 km<sup>2</sup> et celle de Saint-Jean-sur-Richelieu d'environ 4,2 km<sup>2</sup>. Les figures 3.2, 3.3 et 3.5, permettent de compléter l'analyse en présentant l'ancienne zone agricole superposée au cadre bâti à travers le temps. Toutefois, qu'arrive-t-il si le pouvoir de planification des villes se bute au devoir

---

<sup>43</sup> À noter que nous déterminons si un projet a été réalisé ou pas en comparant la carte présente dans le plan d'urbanisme concerné, qui a pour but de présenter les développements futurs, avec les photographies aériennes de 2014 fournies par les municipalités.

de protection du territoire agricole de la CPTAQ dans ces négociations ? Les plans d'urbanisme jouent encore une fois un rôle important.

Dans le premier plan d'urbanisme de la ville de Saint-Hyacinthe adopté en 1991 (le règlement numéro 1146),<sup>44</sup> nous retrouvons une carte intitulée « Ville de Saint-Hyacinthe, Résumé du plan d'urbanisme » qui illustre le cadre bâti de la municipalité, ainsi que l'affectation du sol et les futurs développements. Nous y trouvons des projets planifiés à l'époque et aujourd'hui réalisés, tels que les accès à l'autoroute 20 à la hauteur de la Rue Pinard (St-Thomas-d'Aquin) construite vers la fin des années 2000. Dans le quartier de Douville, il est également possible de voir la planification d'un ensemble résidentiel en bordure du boulevard Casavant Ouest qui, selon une projection, doit être relié avec le reste du boulevard Casavant. Le quartier résidentiel en question, appelé « Havre des Dominicains », est actuellement toujours en construction et dans une phase très avancée. En ce qui concerne la jonction entre les deux boulevards Casavant (voir la figure 3.6), aujourd'hui toujours séparée par une voie de chemin de fer, les travaux n'ont pas encore débuté, mais ils sont aujourd'hui prévus pour une construction imminente.<sup>45</sup>

Si certains développements prévus dans le plan d'urbanisme ont vu le jour, d'autres ne se sont pas réalisés: c'est précisément ce qui nous intéresse ici. Un développement prévu dans la zone agricole montre les limites potentielles de la planification urbaine par les municipalités et fait partie du domaine de la planification non réalisée (voir la figure 3.7 provenant du plan d'urbanisme de la ville de Saint-Hyacinthe). «Le plan d'urbanisme prévoit que d'autres secteurs industriels importants pourront être ouverts en bordure de l'autoroute Jean-Lesage au nord du quartier Assomption».<sup>46</sup> Le parc industriel mentionné est bien indiqué sur la carte. Nous y

---

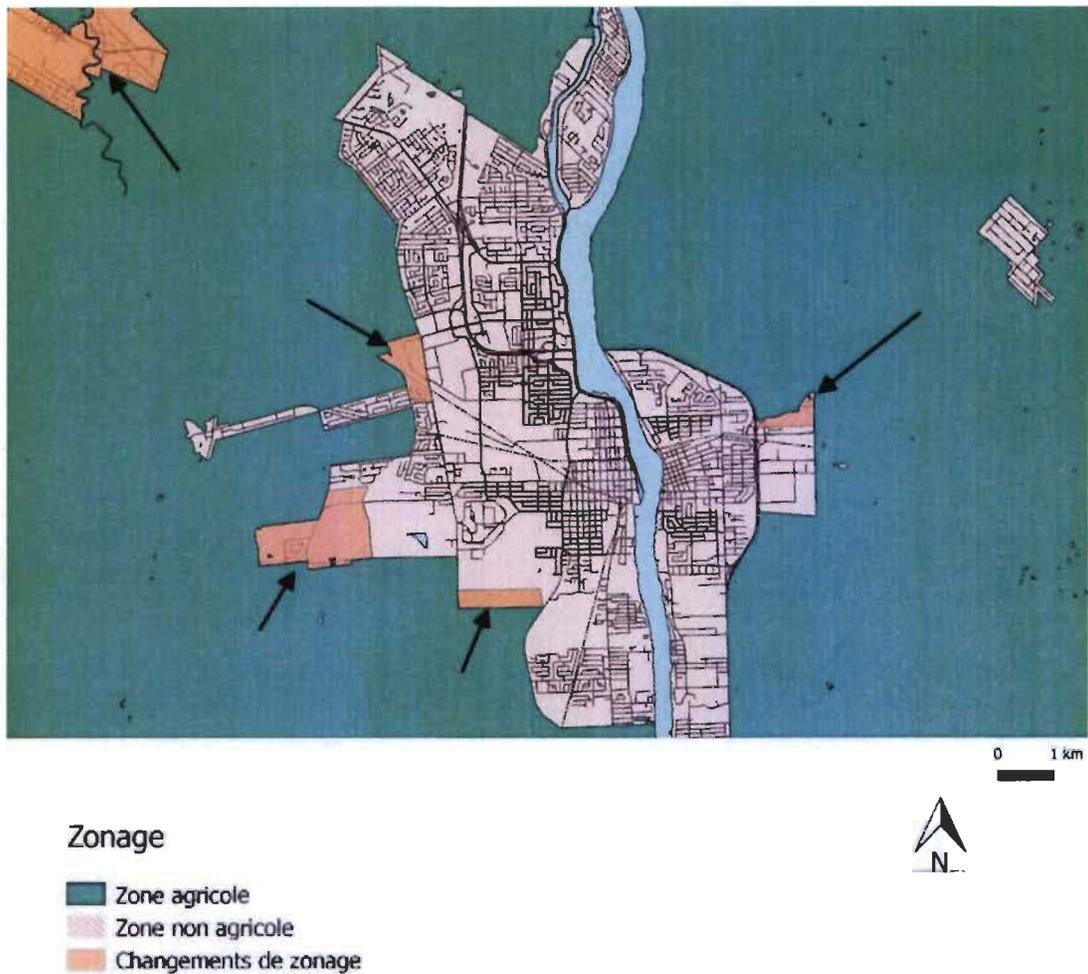
<sup>44</sup> Ville de Saint-Hyacinthe, *Règlement numéro 1146 adoptant le plan d'urbanisme de la ville de Saint-Hyacinthe*, 1991. p. 19-20. (Document conçu par la ville de Saint-Hyacinthe et soumis à l'auteur).

<sup>45</sup> Voir : Ville de Saint-Hyacinthe, « Traverse de la voie ferrée sur le boulevard Casavant Ouest. Un passage à niveau ou un tunnel ? », 2012, [En ligne], [http://www.st-hyacinthe.qc.ca/medias/doc/gestion\\_contenu/pdf/services/urbanisme/Brochure\\_Casavant\\_2012-10.pdf](http://www.st-hyacinthe.qc.ca/medias/doc/gestion_contenu/pdf/services/urbanisme/Brochure_Casavant_2012-10.pdf) (Page consultée le 31 janvier 2018); Benoit Lapiere, « Tunnel Casavant, Projet de 33.9 M\$ avec innovation technique », *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 21 septembre 2017, [En ligne], <http://www.lecourrier.qc.ca/stha01-21-09-17-9007/projet-33-9-avec-innovation-technique> (Page consultée le 31 janvier 2018)

<sup>46</sup> Ville de Saint-Hyacinthe, *Règlement numéro 1146 adoptant le plan d'urbanisme ...*, p. 26.

retrouvons aussi un quartier résidentiel (prévu dans le plan d'urbanisme) et une extension du boulevard Casavant vers l'est de la rivière Yamaska, accompagné d'un point de service (voir les cercles sur la figure 3.7). Ce dernier, le Bassin Nord Saint-Maurice, qui visait la création d'un tout nouveau quartier à Saint-Hyacinthe, n'a toutefois jamais eu lieu. Ce développement aurait poursuivi l'étalement vers l'autoroute, comme cela s'est produit de l'autre côté de la rivière Yamaska à Saint-Hyacinthe dans le secteur commercial nord. Avec le prolongement du boulevard Casavant Est, à l'aide d'un pont sur la rivière Yamaska, ce quartier aurait été une continuité de l'occupation urbaine des bords de l'autoroute 20. Néanmoins, comme relevé précédemment, même après la phase de renégociation de la zone agricole, les terrains de ce secteur demeurent zonés verts.

**Figure 3.1 : Changements à la zone agricole pour le territoire de Saint-Jean-sur-Richelieu lors de la décennie 1990**

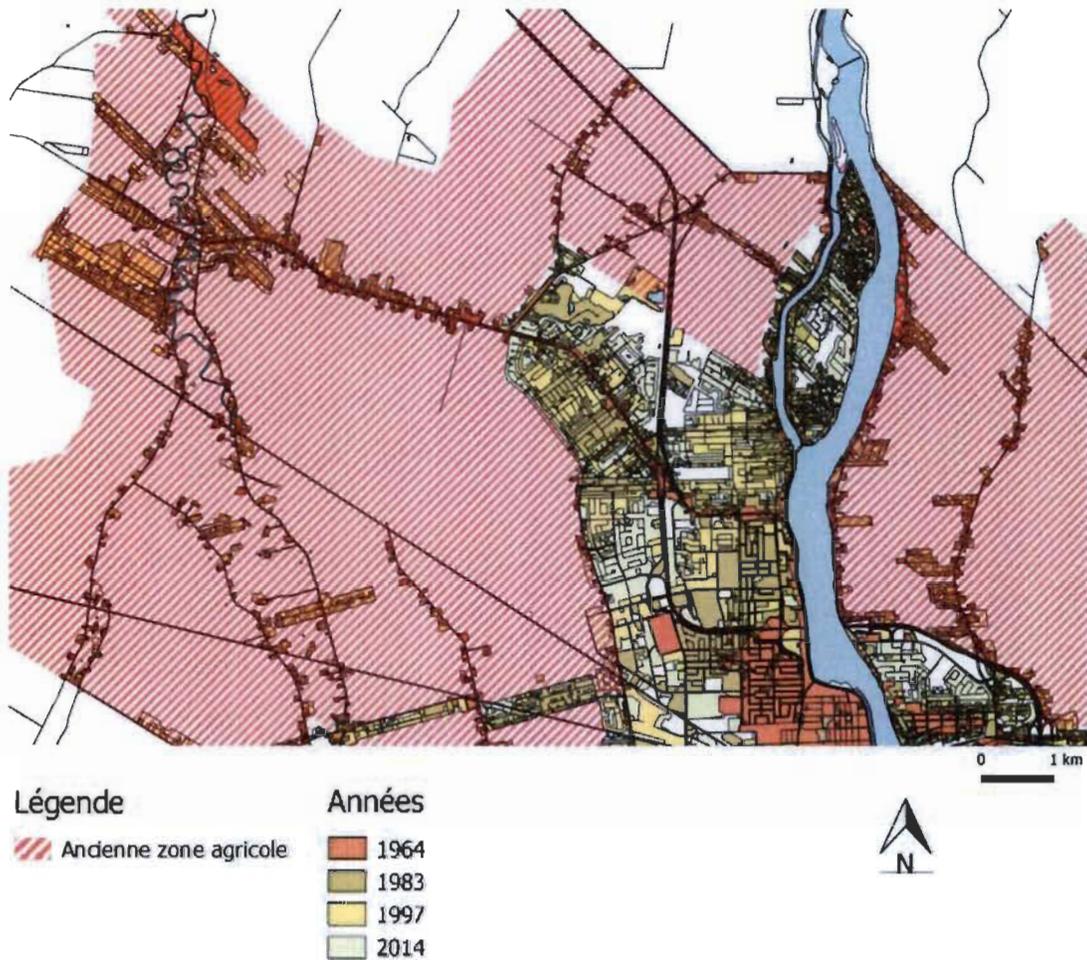


Source : Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres des composantes de la carte, voir l'Annexe 1.

Note : Le réseau routier et ferroviaire en noir est celui de 2016 et sert au lecteur à se localiser dans la ville.

Réalisation : Jonathan Bernier, 2018.

**Figure 3.2 : Représentation de l'ancienne zone agricole et du cadre bâti pour Saint-Jean-sur-Richelieu, partie 1**

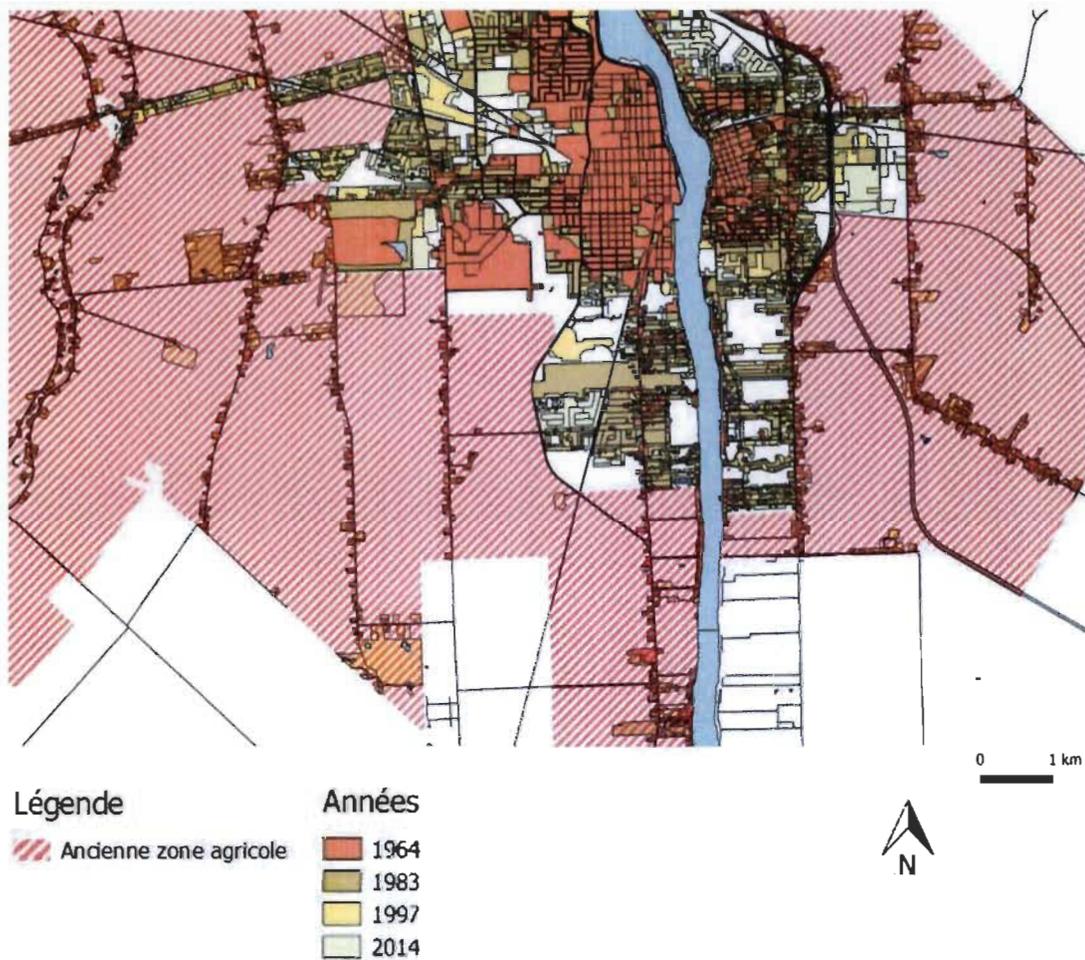


Source : Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres composantes de la carte, voir l'annexe 1.

Note : Le réseau routier et ferroviaire en noir est celui de 2016 et sert au lecteur à se localiser dans la ville.

Réalisation : Jonathan Bernier, 2018.

Figure 3.3 : Représentation de l'ancienne zone agricole et du cadre bâti pour Saint-Jean-sur-Richelieu, partie 2

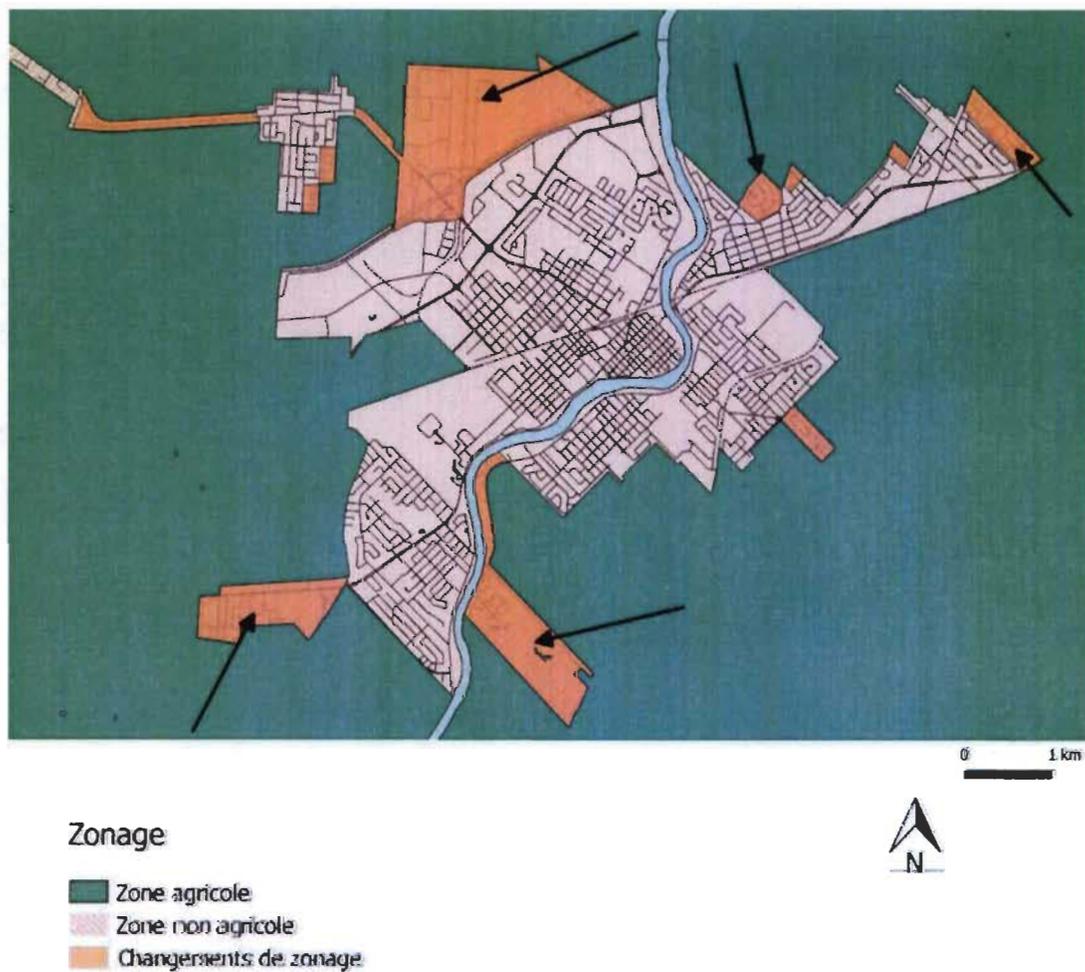


Source : Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres des composantes de la carte, voir l'Annexe 1.

Note : Le réseau routier et ferroviaire en noir est celui de 2016 et sert au lecteur à se localiser dans la ville.

Réalisation : Jonathan Bernier, 2018.

**Figure 3.4 : Changements à la zone agricole pour le territoire de Saint-Hyacinthe lors de la décennie 1990**

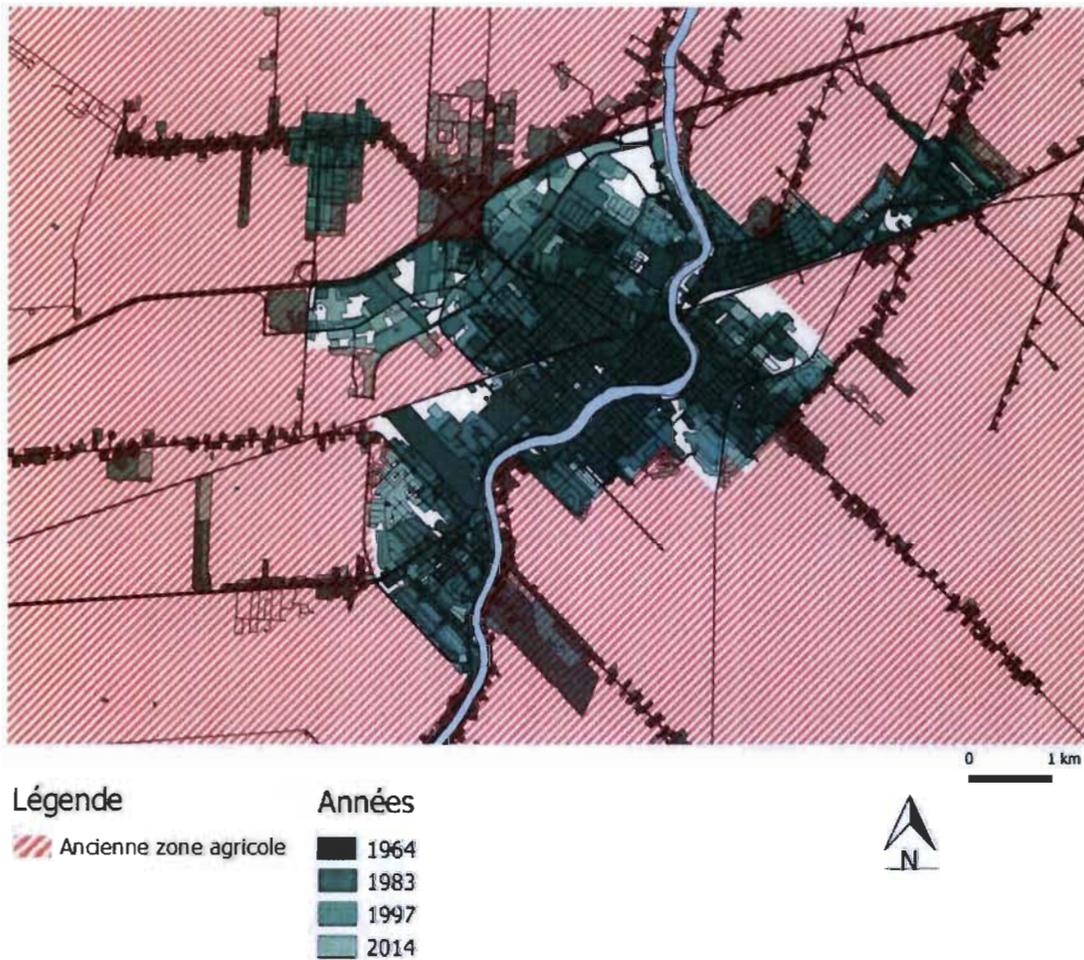


Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres des composantes de la carte, voir l'Annexe 1.

Note : Le réseau routier et ferroviaire en noir est celui de 2016 et sert au lecteur à se localiser dans la ville.

Réalisation : Jonathan Bernier, 2018.

**Figure 3.5 : Représentation de l'ancienne zone agricole et du cadre bâti pour Saint-Hyacinthe**

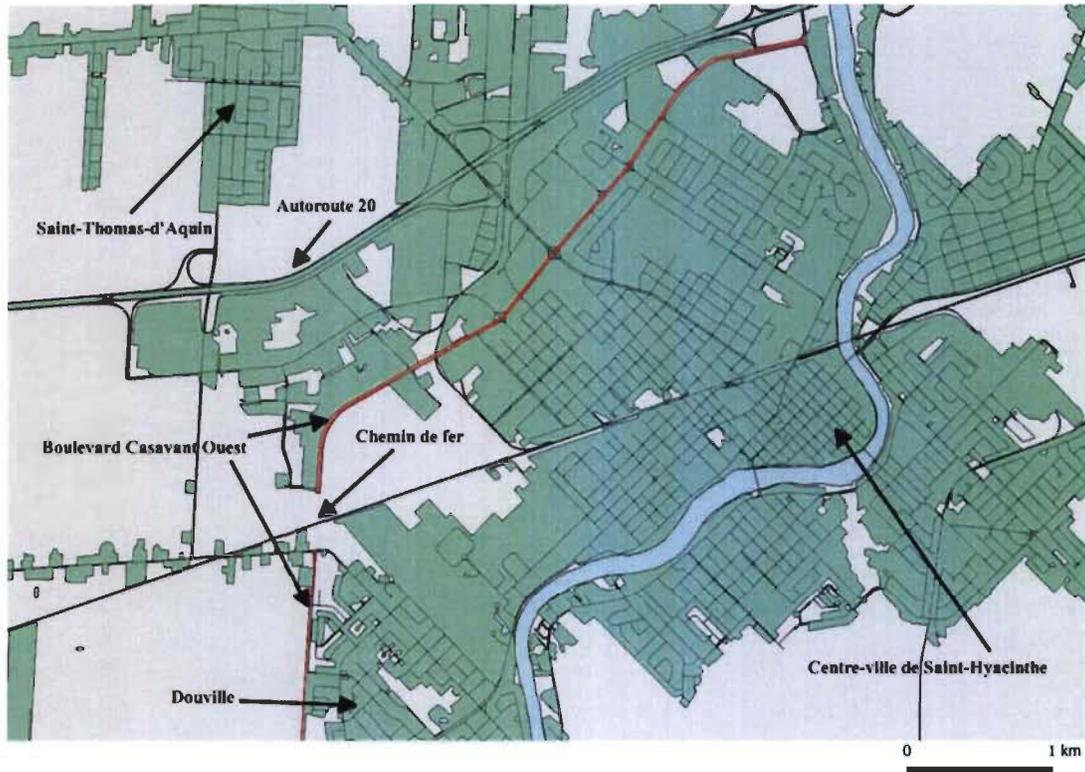


Source : Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres des composantes de la carte, voir l'Annexe 1.

Note : Le réseau routier et ferroviaire en noir est celui de 2016 et sert au lecteur à se localiser dans la ville.

Réalisation : Jonathan Bernier, 2018.

**Figure 3.6 : Situation du Boulevard Casavant Ouest à Saint-Hyacinthe, 2014**



Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres des composantes de la carte, voir l'Annexe 1.

Note : Le réseau routier et ferroviaire en noir est celui de 2016 et sert au lecteur à se localiser dans la ville.

Réalisation : Jonathan Bernier, 2018.

**Figure 3.7 : Développement prévu au nord du quartier L'Assomption à Saint-Hyacinthe tel que présenté dans le Règlement numéro 1146 en 1991**



Source : Ville de Saint-Hyacinthe, *Règlement numéro 1146 adoptant le plan d'urbanisme de la ville de Saint-Hyacinthe*, 1991. p. 19-20. (Document conçu par la ville de Saint-Hyacinthe et soumis à l'auteur).

Note : Le trait rouge (ajouté par l'auteur) représente le développement projeté. Il en va de même pour les cercles noirs qui servent à mettre en évidence le type d'éléments urbains que la ville envisageait ajouter à cette partie du territoire municipale.

Pour comprendre ce qui a pu faire échouer ce projet, une exploration des dossiers de la CPTAQ était de mise. Dans le cas d'une demande de dézonage émanant de la ville, nous nous attendions à un dossier étoffé expliquant en détail les raisons du refus de la CPTAQ, d'autant plus que le projet paraît dans le plan d'urbanisme de la ville qui, lui, est conforme avec le schéma d'aménagement. En réalité, le dossier numéro 228597, qui concerne seulement une partie du territoire où la ville de Saint-Hyacinthe prévoyait faire un développement, ne contient qu'une seule page, où nous trouvons l'information suivante :

La municipalité de Saint-Hyacinthe s'adresse à la Commission afin d'être autorisée à agrandir son périmètre d'urbanisation. Cependant par une lettre du 28 mai 1996, Me Fernand Deveau, procureur de la demanderesse, écrit que sa cliente se désiste de la demande. (...) Compte tenu du désistement de la municipalité de Saint-Hyacinthe, la Commission n'a d'autre choix que de prendre acte du désistement.<sup>192</sup>

Ce dossier qui s'annonçait fort complexe l'est donc encore plus que ce que nous estimions. Il s'avère difficile de comprendre ce qui a influencé la dynamique d'étalement urbain de ce secteur. Il y a deux choses importantes à retenir. D'une part, nous savons que la ville de Saint-Hyacinthe souhaitait ardemment développer ce secteur à court terme. En effet, les résumés de procès-verbaux des conseils municipaux font allusion à trois études réalisées pour évaluer le potentiel de développement du secteur (nommé Bassin Nord Saint-Maurice)<sup>193</sup>, notamment concernant les impacts agronomiques du projet.<sup>194</sup> D'autre part, nous savons que, pour la CPTAQ, dont la mission est de protéger les bonnes terres agricoles du Québec, il s'agit d'une énorme parcelle de terre complètement située dans la zone agricole. Il est donc difficile pour la commission d'accepter une demande de dézonage aussi imposante. Une chose est toutefois certaine, c'est que chacun a une volonté d'encadrer l'étalement urbain de ce secteur de la ville. Malheureusement, il nous est pour l'instant impossible de savoir pour quelle raison le projet n'a pas eu lieu, et

---

<sup>192</sup> Voir le dossier 228597 de la CPTAQ

<sup>193</sup> Ville de Saint-Hyacinthe, *Résumé des procès-verbaux de la ville de Saint-Hyacinthe*, 1995, p.588. (Document colligé et transmis par la municipalité)

<sup>194</sup> Ville de Saint-Hyacinthe, *Résumé des procès-verbaux de la ville de Saint-Hyacinthe*, 1995, p.119. (Document colligé et transmis par la municipalité)

surtout, pour quelle raison la ville de Saint-Hyacinthe s'est désistée aussi rapidement dans le dossier.

Une réponse possible, qui fait le lien avec ce que nous mentionnions en début de section, est que la ville, qui a prévu l'inclusion de ce territoire à la zone blanche, n'a pas eu gain de cause lors des négociations portant sur la révision de la zone verte au début des années 1990, et qu'elle s'est ensuite désistée. Les procès-verbaux fournissent quelques indices soutenant cette dernière hypothèse.

D'abord, en 1994, la ville fait préparer par la firme d'urbanisme Lavoie et Picotte un document à utiliser en vue d'une demande éventuelle de révision de la zone agricole.<sup>195</sup> Notre hypothèse semble se confirmer lorsqu'en 1995, les résumés de procès-verbaux mentionnent que la ville soumet une demande pour deux localités dans le cadre de la révision de la zone agricole. Le Bassin Nord St-Maurice, qui a été mentionné plus tôt et qui se situe dans le quartier L'Assomption, exactement là où le plan d'urbanisme prévoyait un développement urbain, en fait partie.<sup>196</sup> Cela s'accompagne de deux autres mentions en 1995 où la ville affirme qu'une étude agronomique est en cours de réalisation pour le secteur. De même, la ville affirme devoir faire cette demande, car elle a fait surdimensionner les conduites d'égouts se dirigeant vers le secteur, en prévision d'un développement à venir inscrit dans son plan d'urbanisme.<sup>197</sup> L'histoire se poursuit en 1996 alors que le conseil mentionne dans le résumé des procès-verbaux de la ville, qu'après avoir reçu les premières versions du schéma d'aménagement de la MRC, la ville fera préparer un document par ABCP Architecture et Urbanisme pour faire valoir son point de vue.<sup>198</sup> Nous ne pouvons pas savoir ce que la ville souhaitait faire valoir. Par contre, nous retrouvons dans les résumés de procès-verbaux des séances du conseil tenues quelques semaines plus tard, la mention suivante :

---

<sup>195</sup> Ville de Saint-Hyacinthe, *Résumé des procès-verbaux de la ville de Saint-Hyacinthe*, 1994, p.120. (Document colligé et transmis par la municipalité)

<sup>196</sup> Ville de Saint-Hyacinthe, *Résumé des procès-verbaux de la ville de Saint-Hyacinthe*, 1995, p.588. (Document colligé et transmis par la municipalité)

<sup>197</sup> Ville de Saint-Hyacinthe, *Résumé des procès-verbaux de la ville de Saint-Hyacinthe*, 1995, p.75 et 99. (Document colligé et transmis par la municipalité)

<sup>198</sup> Ville de Saint-Hyacinthe, *Résumé des procès-verbaux de la ville de Saint-Hyacinthe*, 1996, p. 381. (Document colligé et transmis par la municipalité)

considérant que la MRC des Maskoutains a soumis au ministre des Affaires municipales son premier projet de schéma d'aménagement révisé (...) la Ville souhaite revoir la présentation de sa demande dans le cadre d'une concertation régionale avec les autres municipalités locales.<sup>199</sup>

Malheureusement, il ne nous sera pas possible de confirmer cette information pour comprendre l'échec de ce projet. Tout semble indiquer que la ville a perdu lors des négociations visant à faire dézoner ce territoire lors de la révision. Toutefois, cela n'explique pas pourquoi, avant la révision, ce projet se trouvait dans le plan d'urbanisme qui est conforme au schéma d'aménagement de la MRC. Lorsque nous avons demandé à la ville de pouvoir consulter les documents cités plus tôt, nous avons obtenu comme réponse par le service en ressources documentaires, qu'ils avaient « adressé [n]otre questionnement à [leur] Service de l'urbanisme et ils ont indiqué que le territoire dont il est question demeure encore en zone agricole et que la Ville n'a pas l'intention à court terme d'effectuer des démarches pour exclure ce territoire de la zone agricole. »<sup>200</sup>

Ce cas particulier de négociation reste fort intéressant, car il présente la dynamique d'étalement urbain soumis à des facteurs externes et internes que nous avons souhaité relever dans le cadre de cette recherche. D'abord, nous retrouvons la proximité de la nature avec la rivière Yamaska qui longe le territoire. Ensuite, au nord de la ville, l'autoroute 20 ceinture le développement souhaité. Enfin, le secteur figure également au plan d'urbanisme préparé par la ville et se situe dans la zone verte protégée par la CPTAQ. Finalement, le résultat des négociations est que le territoire agricole reste protégé, et ce, même si la CPTAQ n'a peut-être pas été la principale responsable de cette situation.

Pour compléter cette section sur les interactions et négociations entre les deux facteurs internes, nous trouvons un cas semblable dans le plan d'urbanisme d'une des

---

<sup>199</sup> Ville de Saint-Hyacinthe, *Résumé des procès-verbaux de la ville de Saint-Hyacinthe*, 1996, p.426. (Document colligé et transmis par la municipalité)

<sup>200</sup> Courriel en possession de l'auteur. Cette réponse ne répondait pas à notre question qui était de pouvoir avoir accès aux documents identifiés et après les avoir relancés on nous a répondu qu'il allait tenter de les localiser. À noter que même si ce commentaire peut sembler être une critique, je tiens à souligner que la ville de Saint-Hyacinthe et celle de Saint-Jean-sur-Richelieu ont toujours été très accessibles et surtout coopératives.

anciennes municipalités faisant aujourd'hui partie de la ville de Saint-Jean-Sur-Richelieu. En effet, lorsque nous examinons le plan d'urbanisme de la ville de Saint-Luc en 1990 nous trouvons la mention suivante :

[La volonté de donner une] vocation industrielle sur le côté ouest du chemin du Bernier, afin de donner à Saint-Luc un secteur d'emploi et à l'agglomération un parc industriel adéquat. Ce secteur dont il est question est d'ailleurs le prolongement naturel du parc industriel de Saint-Jean. Une demande en ce sens a été soumise à la CPTAQ afin qu'elle révisé sa décision de ne pas inclure ce secteur dans le territoire à urbaniser.<sup>201</sup>

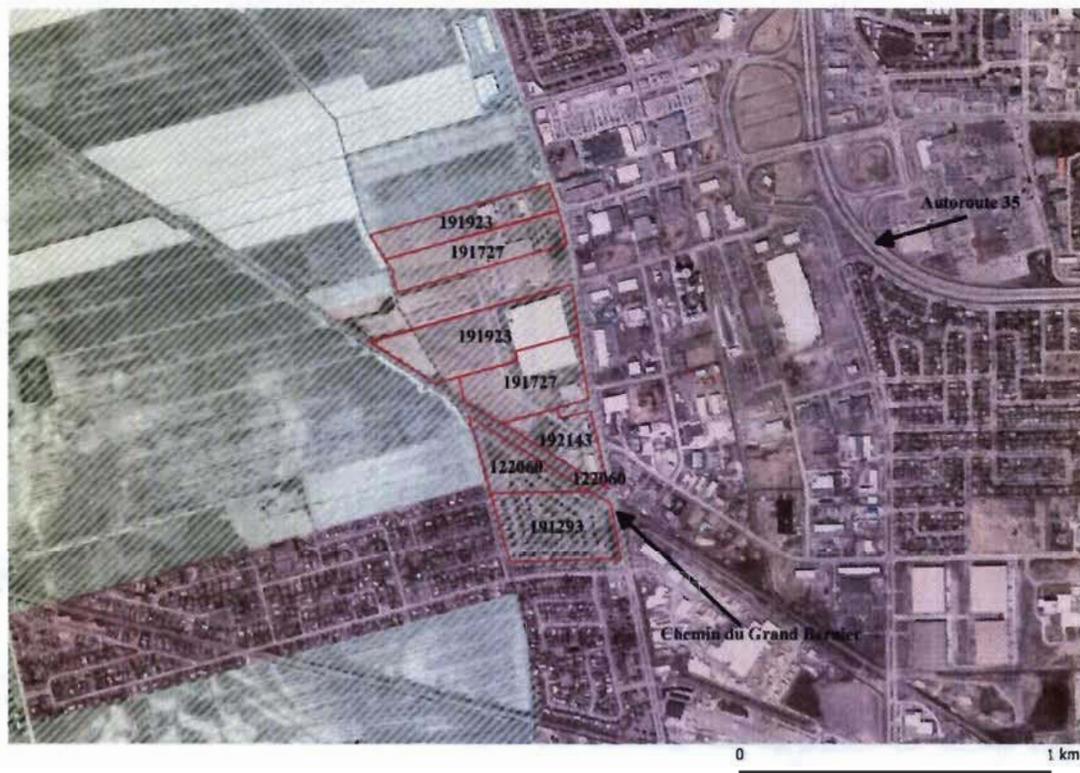
Cette situation montre une autre tension entre les deux instances responsables de l'aménagement du territoire et la protection du territoire agricole qui influe directement sur la dynamique d'étalement urbain dans les deux municipalités qui nous intéressent. Ici, nous pouvons constater qu'une modification a effectivement eu lieu lors des négociations pour la révision de la zone agricole qui s'est terminée en 1992.<sup>202</sup> En effet, sur la figure 3.8, nous apercevons que dans la zone agricole permanente datant d'avant la révision des années 1990 (lignée en vert sur la figure 3.8) le territoire à l'ouest du rang Bernier est effectivement zoné vert. Or, lorsque nous examinons le cadre bâti et la zone agricole actuelle, nous remarquons que la zone blanche (en lignée rouge) pénètre à quelques endroits les terrains à l'ouest du chemin Bernier (zone verte qui est lignée rouge), et nous y trouvons quelques bâtiments industriels comme la ville le souhaitait. Dans ce cas-ci, la ville a probablement souhaité un plus grand dézonage, pour offrir plus d'espace disponible à cette continuité du quartier industriel de la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu. Nous constatons ici encore que la dynamique d'étalement urbain est le fruit d'une négociation entre les deux pouvoirs décisionnels structurant le territoire.

---

<sup>201</sup> Ville de Saint-Luc, « Plan d'urbanisme de la ville de Saint-Luc », 1990 (révisé en 1991), p. 4.

<sup>202</sup> Commission de protection du territoire agricole, *Le zonage agricole à 35 ans*, [En ligne], <http://www.cptaq.gouv.qc.ca/index.php?id=28&MP=74-147> (Page consultée le 31 janvier 2018)

**Figure 3.8 : Exemples de terrains mis en cause à Saint-Jean-sur-Richelieu face à la CPTAQ**



### Zonage

-  Zone urbaine actuelle
-  Zone agricole pré-révision

Source : Les données qui nous ont permis de délimiter les frontières municipales proviennent de la base AFU du CIEQ. Pour les autres des composantes de la carte, voir l'Annexe 1.

Note : Le réseau routier et ferroviaire en noir est celui de 2016 et sert au lecteur à se localiser dans la ville.

La photographie aérienne en arrière-plan présente la ville en 2014 et sert à voir le résultat de la décision de la CPTAQ.

Réalisation : Jonathan Bernier, 2018.

## *Conclusion*

Ce chapitre illustre le chemin qu'ont emprunté la protection du territoire agricole et l'aménagement du territoire au Québec. Ces deux enjeux ont fait l'objet de législations spécifiques par le gouvernement provincial à la fin des années 1970. L'adoption de la LPTAQ et de la LAU, ainsi que leur mise en application, notamment par la création de la CPTAQ et des MRC, ont marqué le début d'un mouvement de concertation dans la planification du territoire québécois. En relation avec la dynamique d'étalement urbain, nous constatons que ces institutions politiques et juridiques, particulièrement les décisions de la CPTAQ et les plans d'urbanisme des municipalités, influencent l'évolution du cadre bâti et le processus d'urbanisation des villes moyennes situées en zone agricole à haut potentiel. Les décisions en matière de protection du territoire agricole et en matière d'aménagement du territoire faites par ces deux acteurs que sont la CPTAQ et les municipalités constituent des facteurs internes de l'étalement urbain.

C'est par le plan d'urbanisme, ce document préparé par la municipalité et qui est en lien avec le schéma d'aménagement des MRC, que les villes projettent leur vision du futur de leur territoire. Chaque décision qu'elles prendront pour développer ou non une partie de leur territoire aura un impact direct sur la dynamique d'étalement urbain de la ville en question. Pour contrer les visées qui pourraient être trop grandes de la part des villes en matière d'urbanisation, un contre-pouvoir agit également comme facteur interne et il s'agit d'un organisme prévu par le gouvernement pour défendre la politique en matière de protection du territoire agricole, la CPTAQ. Cette commission a comme objectif de protéger le territoire agricole que le gouvernement délimite dans la foulée de l'adoption de la Loi sur la protection du territoire agricole en 1978, puis lors de la révision de la zone agricole dans les années 1990. Par son rôle, la CPTAQ, en tant qu'organisme gouvernemental, a également une influence directe sur la dynamique d'étalement urbain, car chacune des décisions qu'elle prend (de maintenir ou non une terre en zone agricole) a un impact sur le développement du territoire.

Nous avons également observé dans ce chapitre que les plans d'urbanisme sont d'excellents outils non seulement pour voir de quelle façon la ville a planifié son

développement, mais aussi pour identifier des cas où la ville n'a pu réaliser le développement envisagé, que celui-ci ait été freiné ou abandonné. Nous avons aussi vu de quelle façon la CPTAQ gère les demandes qu'elle reçoit et que même si de façon générale elle contribue à la protection du territoire agricole efficacement, des décisions au cas par cas peuvent quelquefois semer le doute quant à la cohérence de son action. De plus, nous avons montré que ces facteurs n'agissent pas en vase clos et qu'ils interagissent entre eux. D'ailleurs, des négociations entre les acteurs qui les représentent ont lieu et cela a évidemment comme résultat d'affecter la dynamique d'étalement urbain.

Les facteurs internes qui influencent la dynamique d'étalement urbain sont complémentaires aux facteurs externes que sont la motorisation et les attraits de la nature. Contrairement aux facteurs externes qui semblent se faire sentir à l'échelle globale, sans égard aux institutions et aux acteurs locaux, les facteurs internes n'ont pas de généralité dans leurs applications, car les décisions juridiques et politiques sont uniques et ont un impact spécifique sur une partie du territoire visé par le cadre réglementaire. Comme résultat, les villes de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu ont rencontré un développement très différent, bien que l'étalement urbain que nous y avons rencontré s'est trouvé alimenté par la convergence des mêmes facteurs.

## CONCLUSION

Le but de ce mémoire était de démontrer qu'il existe bel et bien un phénomène d'étalement urbain à Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu, deux villes moyennes situées dans des terres à haut potentiel agricole. Ce phénomène, qui s'intensifie à partir des années 1960, est similaire à celui qui a cours dans les grandes villes du Québec. Ce phénomène d'expansion des villes pose un intérêt par les conséquences négatives (tels que la perte de terres à haut rendement et le morcellement des terres par la spéculation) qu'il impose au monde de l'agriculture. Au travers de ces chapitres, nous avons présenté notre analyse pour démontrer que ce phénomène est bien présent dans les villes de Saint-Hyacinthe et de Saint-Jean-sur-Richelieu.

Toutefois, avant de procéder à cette analyse, nous avons présenté un court historique sur ces villes pour exposer le chemin parcouru par ces localités pour devenir des centres régionaux d'importance, puis acquérir le statut de villes moyennes. Dans ce processus, les annexions des municipalités adjacentes ont été une étape importante. Elles ont permis aux localités concernées de gérer de manière concertée les infrastructures, mais surtout d'augmenter leur poids démographique. Voilà donc pourquoi nous avons procédé en deux temps, d'abord à une analyse démographique et ensuite une analyse territoriale. Nous avons également pour objectif d'appréhender des indices exposant un essor de la population et du territoire, ce qui témoigne de la présence de l'étalement urbain.

Une fois le phénomène de l'étalement urbain cerné, nous avons procédé à l'analyse de différents facteurs qui en affectent la dynamique. Pour identifier ces facteurs, nous avons commencé un travail d'analyse des photographies aériennes des villes de

Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu pour les années 1964, 1983, 1997 et 2014. Après avoir délimité le cadre urbain (ce qui correspond à tout ce qu'il y a de construit et qui est en lien avec la ville, telle que les habitations, les routes, les terrains de jeux et de golf, les usines, les commerces, etc.) nous avons constaté la progression de ce dernier dans le temps. C'est de cette façon que nous avons identifié les deux premiers facteurs affectant la dynamique d'étalement urbain des villes de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu. Ceux-ci étant la motorisation et les attraits de la nature, ils représentent pour nous des facteurs externes d'étalement urbain. Ces derniers sont reconnus pour influencer la façon dont le cadre urbain va se développer, et ce sans toutefois être les seuls à avoir une influence. Même si les gouvernements peuvent intervenir sur ces facteurs, ceux-ci restent actifs et ce peu importe le type de gouvernement.

L'imagerie aérienne nous a permis de constater que le développement de Saint-Hyacinthe et de Saint-Jean-sur-Richelieu était grandement structuré par la présence de voies de transport majeures (autoroutes et routes principales), ce qui est la caractéristique principale de la motorisation. La motorisation est le phénomène lié aux conséquences de l'arrivée de l'automobile comme mode de transport principal de la population occidentale. Nous démontrons ainsi dans le troisième chapitre que la présence d'infrastructures routières sert de catalyseur à la définition du cadre urbain dans les villes de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu. C'est à l'aide des photographies aériennes et l'analyse des systèmes d'information géographique que nous arrivons à démontrer que la motorisation est un facteur qui influence la dynamique d'étalement urbain, favorisant notamment l'emplacement de nouveaux quartiers industriels près des grandes voies de transport. Ainsi, la motorisation a tendance à créer une forme à la ville, car celle-ci, pour profiter des avantages de la proximité des voies rapides, tend à s'étirer sur son parcours.

Si la motorisation est un catalyseur majeur de l'expansion du cadre urbain et un modeleur du tissu et de la forme urbaine, nous avons montré que les attraits de la nature le sont également, bien que dans une proportion moindre. Nous avons aussi appréhendé ce facteur externe au moyen de l'analyse des photographies aériennes. Dans les cas de

Saint-Hyacinthe et de Saint-Jean-sur-Richelieu, ce sont les rivières Yamaska et Richelieu qui sont les grands catalyseurs de l'extension du cadre urbain en ce qui concerne l'attrait de la nature. En effet, lorsque nous regardons l'évolution de l'utilisation des rives de ces rivières à des fins résidentielles d'une année à l'autre sur nos photographies aériennes, nous pouvons voir que le périmètre urbain progresse et se consolide en longeant ces cours d'eau.

Le cas le plus probant est certainement celui de l'île Sainte-Thérèse à Saint-Jean-sur-Richelieu. En effet, l'île dont les terres étaient jadis consacrées à la production agricole est aujourd'hui une zone résidentielle qui occupe presque entièrement sa superficie. Si nous regardons son évolution avec les photographies aériennes, l'île Sainte-Thérèse a été aux prises avec une occupation résidentielle qui se généralise avec l'arrivée de la motorisation dans les années 1960. À cet effet, la proximité de la rivière a visiblement contribué à encourager une population à venir s'y établir. Comme le remarque Sandrine Gueymard<sup>1</sup>, la présence d'attribut représentant la « nature » en milieu urbain a certainement un impact sur la façon dont le développement urbain se fait. Ainsi, nous pouvons retenir que les facteurs externes influençant l'étalement urbain dans les villes moyennes situées en zone à haut potentiel agricole sont des phénomènes et des catalyseurs très déterminants pour le façonnement du territoire urbain.

Si nous présentions la motorisation et les attraits de la nature comme des facteurs externes influençant la dynamique d'étalement urbain, il existe d'autres facteurs que nous qualifions d'internes et dont la portée est le propre des institutions à l'œuvre dans la région concernée. Ainsi, au Québec, lorsque le gouvernement provincial décide de s'impliquer pour contrôler l'étalement urbain, il adopte deux lois – la LPTA et la LAU – et les organismes responsables de leur mise en application – la CPTAQ et les MRC – dont l'influence sera majeure. En effet, les décisions de la CPTAQ et l'orientation qu'imposent les plans d'urbanisme des municipalités (ces plans étant une prérogative liée à la LAU) sont des facteurs internes au contexte québécois émanant directement du législateur et des acteurs qui le représentent.

---

<sup>1</sup> Gueymard, « Facteurs environnementaux de proximité ... », p. 2.

Le troisième chapitre avait pour but de démontrer de quelle façon les décisions de la CPTAQ et l'orientation donnée dans les plans d'urbanisme viennent nourrir la dynamique d'étalement urbain dans les villes de Saint-Hyacinthe et de Saint-Jean-sur-Richelieu. Dans le cas de la CPTAQ, nous avons constaté que ses décisions influencent l'étalement urbain bien malgré elle. En effet, comme il a été mentionné à bien des endroits dans cette section de notre mémoire, peu importe, la décision que prend la commission, un impact ou une influence sur la dynamique d'étalement urbain en résulte. Cet état de fait est causé par le rôle que joue la commission comme protectrice du territoire agricole, ce qui fait en sorte qu'une grande partie du territoire des municipalités faisant partie de la zone agricole est soumise à la CPTAQ qui a le pouvoir final d'autorisation ou de refus sur la réalisation de quelconques projets. Ainsi, en ayant comme mandat de protéger cette zone agricole, la CPTAQ a comme rôle, bien malgré elle, de contrôler une partie de l'aménagement du territoire, alors que ce rôle devait être exercé par les MRC.<sup>2</sup>

Si la majorité des dossiers que nous avons parcourus ne semblait pas présenter d'histoire valant la peine d'être raconté en détail, lorsque nous cumulons ces cas similaires, il nous est possible de voir la portée et les effets des décisions de la CPTAQ. Ces dossiers similaires sont représentatifs du quotidien de la commission avec des décisions au cas par cas. Ainsi, à chaque occasion où la commission refuse le morcellement d'une terre en vue de la construction d'une résidence (ceci est le type de cas le plus recensé), elle exerce une limitation à la progression de l'étalement urbain (le contraire lorsque cette dernière accepte un morcellement).

Les exemples les plus intéressants proviennent toutefois des cas moins fréquents. D'abord, nous présentons le cas de l'entreprise Jefe Inc. où nous avons exposé un des grands dilemmes auxquels la commission doit faire face lors de certaines demandes impliquant des entreprises importantes pour la localité. À une époque où l'autorisation d'un projet dans la zone agricole par les particuliers et les entreprises dépend d'une démonstration qu'il est impossible de réaliser ledit projet ailleurs que dans la zone

---

<sup>2</sup> Voir le dossier 191727 de la CPTAQ, page 4-5.

protégée, l'entreprise Jefe Inc. y va d'une demande en ce sens. La commission doit alors décider s'il vaut vraiment la peine de laisser tomber une partie de la zone agricole pour ne pas nuire à l'emploi de la ville de Saint-Hyacinthe. Ce que nous avons retenu de ce cas est qu'il semble beaucoup plus facile pour la commission de refuser un projet à un particulier, car les conséquences pour la collectivité sont moindres que lorsqu'on fait de même pour une demande d'une entreprise locale. De plus, le dilemme reste important, car chaque décision peut créer un précédent.

Une autre partie intéressante de cette section sur l'influence de la CPTAQ est sans aucun doute les cas portant sur les demandes d'inclusions à la zone agricole. Nous avons montré que les décisions de la commission ne sont pas toujours prévisibles et que parfois elles semblent se contredire. En effet, nous avons présenté deux cas se déroulant à Saint-Jean-sur-Richelieu. Dans un premier temps, un groupe d'agriculteurs qui ont vu leur terre rejoindre la zone urbaine à la suite de la révision de la zone agricole ont tenté d'inverser ce processus. Ensuite, nous avons présenté le cas d'un agriculteur et de sa femme qui ont connu le même sort et qui font la même demande, mais quelques années après le changement de zonage. Si les demandes sont similaires, car elles concernent des terres situées dans la zone agricole, les décisions sont pourtant fort différentes. Dans le premier cas, nous avons vu que la commission refuse de contrecarrer l'entente qu'il y a eu entre la MRC, la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu et la CPTAQ sur cette partie du territoire de la municipalité. Elle affirme que le droit à l'inclusion des agriculteurs n'a pas été soutenu par le législateur dans la loi par une définition de son champ d'application et que ce pouvoir de contrôle sur l'aménagement, qui est souvent associé à la CPTAQ depuis sa création, ne devrait plus être actuel avec l'arrivée des MRC. Toutefois, dans le deuxième cas, après avoir affirmé que la ville prend du retard dans l'acquisition des terres qui sont passées au périmètre urbain et que dorénavant la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu dispose amplement d'espace industriel, la commission décide de contrecarrer le fruit des négociations entre les trois acteurs mentionnés plus tôt. En tant que responsable de l'aménagement du territoire, elle autorise l'inclusion. Ces deux cas nous ont permis de voir l'immensité de l'influence que peut avoir la CPTAQ sur la dynamique d'étalement urbain. Les décisions gouvernementales en matière de protection du territoire agricole ont

ainsi le potentiel de contrecarrer le résultat d'une concertation entre trois grands pouvoirs d'aménagement, ce qui est évidemment fort significatif dans la définition de l'étalement urbain.

Le dernier facteur que nous avons traité dans ce mémoire est celui de l'influence des orientations et les décisions présentes dans les plans d'urbanisme des municipalités de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu. Nous avons vu à quel point les plans d'urbanisme jouent un rôle déterminant dans la définition du cadre urbain, car ils ont comme rôle de prévoir le développement urbain et de légitimer ainsi sa réalisation. Les gouvernements locaux influencent directement la dynamique de l'étalement urbain de leur territoire en procédant à la planification et à l'approbation des projets de développement à l'intérieur de leur plan d'urbanisme. Également, nous avons vu que les plans d'urbanisme peuvent servir d'outil aux chercheurs afin d'appréhender la dynamique d'étalement urbain en exposant ce que la ville avait prévu comme développement. Ainsi, il est possible de constater ce qui a été réalisé aujourd'hui, mais également le contraire, ce qui n'a pas été fait et qui aurait pu rencontrer des obstacles. En permettant d'identifier ces obstacles, le plan d'urbanisme montre qu'il peut servir d'outil, rendant possible la détection d'autres influences ou facteurs pouvant empêcher la réalisation d'éléments prévus dans ledit plan et du même coup, influencer la dynamique d'étalement urbain en la limitant. Ainsi, il nous est possible d'affirmer qu'il existe des limites au pouvoir d'influence des villes par leur plan d'urbanisme.

Cette constatation s'incarne dans le cas le plus particulier que nous abordons dans deux sections du quatrième chapitre de notre mémoire et qui porte sur le développement « Bassin Nord Saint-Maurice » à Saint-Hyacinthe, un projet qui devait conduire à la création d'un nouveau quartier dans cette ville. D'abord présenté dans le premier plan d'urbanisme de la ville, ce projet fit son apparition à plusieurs autres reprises dans les résumés de procès-verbaux de la ville de Saint-Hyacinthe. Toutefois, même s'il semble que la MRC ait légitimé ce projet en approuvant le plan d'urbanisme municipal, il n'a vraisemblablement pas passé le test de la renégociation de la zone agricole du début des années 1990. Ce cas est pour nous le parfait exemple pour voir tous les facteurs

mentionnés dans ce mémoire en action. Avec la rivière et l'autoroute 20 à proximité, il nous semble évident que la présence des facteurs externes fait de cet emplacement un choix logique pour la continuation de la dynamique d'étalement urbain de la ville de Saint-Hyacinthe. Finalement, ce projet qui était prévu dans le plan d'urbanisme de la ville semble avoir été contré, d'abord par le fait qu'il n'a pas passé l'étape de la renégociation de la zone agricole, mais surtout parce que le développement se situe dans la zone agricole sous juridiction gouvernementale de la CPTAQ en matière de protection du territoire agricole.

Ce mémoire aura permis de démontrer qu'il existe des différences entre le développement urbain de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu. Certes, Saint-Jean-sur-Richelieu est devenue au cours du dernier siècle une ville plus peuplée avec une vocation bien différente de Saint-Hyacinthe, qui a décidé pour sa part de s'investir dans son rôle d'acteurs d'importance dans le monde agricole en allant même revendiquer le statut de technopole agroalimentaire. Néanmoins, ces deux villes ont subi les effets des mêmes facteurs d'étalement urbain, la différence se trouvant dans l'intensité de ceux-ci.

Notre étude n'avait pas pour but de comparer la dynamique d'étalement urbain des métropoles à celle des villes moyennes, mais il était nécessaire pour nous de comprendre le processus des grandes villes occidentales, car la recherche sur ce phénomène est consacrée à celles-ci. Ainsi, après avoir lu sur le phénomène d'étalement urbain, en particulier celui de la ville de Montréal, nous avons retenu ce qui nous semblait essentiel, par exemple le phénomène de motorisation, pour tenter de l'appréhender dans les villes de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu. Comme nous n'avons pas étudié nous-mêmes l'étalement urbain dans les métropoles et que nous avons simplement colligé l'information fournie par d'autres auteurs, nous ne pouvons faire un verdict affirmant que le phénomène est identique ou pas à celui des villes moyennes. Cela étant, il semble y avoir une similarité. Nous croyons, sans toutefois avoir de preuves formelles, que les facteurs externes s'appliquent aux métropoles. Sauf qu'en ce qui concerne les facteurs internes, ces derniers diffèrent notamment par le fait que les métropoles (Montréal surtout et Québec dans une moindre mesure) ont connu une

expansion beaucoup plus importante et plus tôt dans leur histoire ce qui fait en sorte qu'une moins grande proportion de leur territoire est sous contrôle de la CPTAQ et qu'ils ont ainsi une sorte de statut particulier en ce qui concerne l'aménagement du territoire. Pour approfondir cette pensée, nous pensons qu'un projet de recherche portant sur les différences et les similitudes entre la dynamique d'étalement urbain des métropoles et des villes moyennes serait fort intéressant et utile à l'avancement des connaissances dans ce domaine. Il est évident que l'ancienneté et la plus grande autonomie des métropoles amènent de facto une différence avec les villes moyennes. Toutefois, les facteurs externes de la motorisation et des attraits de la nature sont nés dans ces grandes villes et comparer cette genèse avec la façon dont ceux-ci ont atteint les villes moyennes pourrait permettre de comprendre plus en détail pour quelle raison il existe une différence dans leur application à Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu par exemple. Est-ce une question de proximité ou d'identité des villes ?

Une étude sur le développement en simultané des grandes villes et des villes moyennes permettrait aussi de mieux cerner l'influence de l'expansion de la métropole sur la croissance des villes qui nous intéressent. C'est d'ailleurs ce que relevait Mohamed Laghaout dans sa thèse portant sur Saint-Jean-Iberville (aujourd'hui Saint-Jean-sur-Richelieu) en soutenant qu'il existait un lien vital entre Saint-Jean-Iberville et la métropole tout en restant un satellite ayant une influence sur une partie de la Rive-Sud, tout comme Saint-Hyacinthe, Sorel et Granby.<sup>3</sup> Or, comme l'étude a plus de 50 ans, une mise à jour sur le sujet serait fort intéressante. Toutefois, comme notre objectif était de comprendre comment l'étalement urbain se faisait au niveau local dans ces villes moyennes situées en terres à haut potentiel agricole, nous n'avons pas exploré cette avenue qui serait un complément fort intéressant à notre recherche.

Dans un contexte où le gouvernement québécois souhaite moderniser ou même revoir le cadre de la LPTAA et de la protection du territoire en général, ce mémoire nous fait réaliser que la présence de la CPTAQ a eu un impact non négligeable sur la dynamique d'étalement urbain des villes de Saint-Hyacinthe et Saint-Jean-sur-Richelieu.

---

<sup>3</sup> Voir : Laghaout, *St-Jean-Iberville, Centre régional et ville satellite*.

Nous avons présenté en début de texte les pourparlers qui existent depuis le milieu des années 2000 et qui ont résulté en la commission Pronovost puis le rapport Ouimet, où l'on y propose divers changements à apporter à la LPTAA. En janvier 2017, un article paru dans le *Devoir*<sup>4</sup> fait mention de l'intention du gouvernement de bouleverser le rôle de protecteur du territoire agricole qu'est la CPTAQ en se permettant d'outrepasser ses décisions. En effet, comme nous pouvons lire dans le journal, « Le gouvernement entend se doter du pouvoir d'autoriser, par simple règlement, l'usage de terres agricoles à d'autres fins que l'agriculture, court-circuitant ainsi la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) »<sup>5</sup>. Aussi,

« L'UPA s'inquiète également d'une autre disposition du projet de loi 122 qui permet aux petites municipalités rurales de se soustraire à l'article 61.1 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles. En vertu de cet article, la CPTAQ peut rejeter toute demande d'utilisation d'une terre à des fins autres que l'agriculture au seul motif qu'il existe des terrains appropriés dans la zone blanche ailleurs dans la municipalité. Avec le projet de loi 122, les petites municipalités pourront autoriser à leur guise la construction de résidences, ou l'installation d'industries, en zone verte. »

Ces changements apportés à la protection du territoire agricole sont majeurs et pourraient de toute évidence rendre désuète la CPTAQ. Avec un gouvernement et des municipalités pouvant autoriser à leur guise des projets de développements sur le territoire dédié à l'agriculture, il est évident qu'une bonne partie de l'utilité de la commission s'évapore, car cette dernière sera seulement efficace contre les particuliers. De plus, en ce qui concerne les promoteurs, ils ne retrouveraient pas en la CPTAQ un adversaire redoutable, car plusieurs de leurs développements d'importance sont des projets en partenariat avec les municipalités.

Bref, dans ce mémoire il a été montré que les décisions gouvernementales en matière de protection du territoire agricole et la CPTAQ ont joué un rôle important dans le contrôle de l'étalement urbain en étant un facteur influençant directement la dynamique de ce phénomène. Même si la CPTAQ peut être critiquée pour certaines de

---

<sup>4</sup> Robert Dutrizac, « Québec veut agir sans prendre avis en matière de zonage agricole », *Le Devoir*, 26 janvier 2017, [En ligne], <http://www.ledevoir.com/politique/quebec/490091/agriculture-quebec-veut-se-passer-de-l-avis-de-la-cptaq> (Page consultée le 5 février 2018)

<sup>5</sup> *Ibid.*

ces décisions ou par son fonctionnement au cas par cas qui cause parfois des irrégularités dans la protection du territoire, nous croyons que son rôle n'est pas à négliger. À une époque où le prix de la nourriture et la valeur du terrain sont en explosion, nous devons nous assurer que l'appât du gain par la vente de terre agricole ne vient pas nuire à la collectivité par une hausse du prix du panier d'épicerie. Cette autosuffisance alimentaire est une des raisons de l'arrivée de la CPTAQ. Même si le but de ce mémoire n'est pas de défendre la CPTAQ, nous croyons que cette dernière a sa place dans l'aménagement du territoire québécois. Nous pensons également qu'elle peut être réformée pour être plus utile et travailler encore plus en relation avec les MRC. Donner des pouvoirs aussi importants au gouvernement et aux municipalités peut certes simplifier les choses pour les visées de ces deux gouvernements, mais aussi être réellement contre-productif sur le long terme, notamment dans les zones à fort potentiel agricole. Finalement, la CPTAQ est peut-être la représentante d'un facteur pouvant favoriser l'étalement urbain, mais elle et les autres décisions gouvernementales en matière de protection du territoire agricole sont également les seuls pouvant en faire un contrôle. Nous croyons que même si certaines villes telles que Saint-Hyacinthe mettent de l'avant son territoire agricole, la plupart des villes ne semblent pas toujours prioriser la protection du territoire agricole dans leurs plans d'urbanisme. Ainsi, le bouclier qu'offre la CPTAQ au monde agricole qui est en proie des griffes de l'urbanisation est pour nous une nécessité.

L'étalement urbain ne semble pas vouloir s'estomper et la vigilance des instances gouvernementales pour contrer cet effet négatif est de mise. Toutefois, une meilleure compréhension de ce phénomène peut rendre possible une expansion intelligente et durable des villes. D'autres avenues, telles que l'étude de données populationnelles à l'aide des recensements, pourraient révéler de nouvelles dimensions du phénomène. Or, l'étude et l'analyse des facteurs influençant l'étalement urbain peuvent s'avérer très utiles pour comprendre de quelle façon elle se réalisera. Il semble en effet utopique de croire qu'on pourra un jour collectivement freiner l'étalement urbain. Une fois que cet état de fait est accepté et que l'on comprendra les forces et facteurs dictant cette dynamique d'expansion, il sera possible de préserver au mieux les terres agricoles de haute qualité qui se trouve dans la trajectoire des routes et bâtiments.

## BIBLIOGRAPHIE

### 1. SOURCES

#### A) Publications gouvernementales

ASSOCIATION DES AMÉNAGISTES RÉGIONAUX DU QUÉBEC. *Commentaires de l'association des aménagistes régionaux du Québec sur le livre vert pour une politique bioalimentaire*. 2011. 17 p. [En ligne], <http://www.aarq.qc.ca/upload-cms/memoirepbioal.pdf> (Page consultée le 31 janvier 2018)

BUREAU DE LA STATISTIQUE DU CANADA. *Recensement du Canada*. 1961, 1971, 1981, 1991, 2001 et 2011. [En ligne], Archive.org (exemple : <https://archive.org/stream/1951981951FV11953engfra#page/n51/mode/2up>) (consulté le 31 janvier 2018); [http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/structure/mun\\_15000.htm](http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/structure/mun_15000.htm) (Page consultée le 31 janvier 2018)

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE. *Le zonage agricole à 35 ans*. [En ligne], <http://www.cptaq.gouv.qc.ca/index.php?id=28&MP=74-147> (Page consultée le 31 janvier 2018)

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE, « L'approche d'ensemble dans la gestion des nouvelles utilisations résidentielles en zone agricole ». 2006. 12 p. [En ligne], <http://www.cptaq.gouv.qc.ca/fileadmin/fr/publications/publications/art-59.pdf> (Page consultée le 31 janvier 2018)

COMMISSION SUR L'AVENIR DE L'AGRICULTURE ET DE L'AGROALIMENTAIRE QUÉBÉCOIS. *Agriculture et agroalimentaire: assurer et bâtir l'avenir. Propositions pour une agriculture durable et en santé*. 2008. 272 p. [En ligne], [http://www.caaaq.gouv.qc.ca/userfiles/File/Dossiers%2012%20fevrier/RapportFr\\_haute.pdf](http://www.caaaq.gouv.qc.ca/userfiles/File/Dossiers%2012%20fevrier/RapportFr_haute.pdf) (Page consultée le 31 janvier 2018)

DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT LOCAL. MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DES RÉGIONS. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. La protection du territoire agricole*. 2005. 3 p. [En ligne], [https://www.mamot.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/amenagement\\_territoire/orientations\\_gouvernementales/orientations\\_aménagement\\_agricole\\_addenda\\_resu.pdf](https://www.mamot.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/amenagement_territoire/orientations_gouvernementales/orientations_aménagement_agricole_addenda_resu.pdf) (Page consultée le 31 janvier 2018)

Gouvernement du Québec. *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. [En ligne], <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/P-41.1> (Page consultée le 24 janvier 2018)

OUIMET, BERNARD. *Protection du territoire agricole et développement régional. Une nouvelle dynamique mobilisatrice pour nos communautés*, 2009. 32 p. [En ligne], <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/bs1927193> (Page consultée le 31 janvier 2018)

VILLE DE SAINT-HYACINTHE. *Règlement numéro 1146 adoptant le plan d'urbanisme de la ville de Saint-Hyacinthe*. 1991. 86 p. (Document colligé par la ville de Saint-Hyacinthe et soumis à l'auteur)

VILLE DE SAINT-HYACINTHE. *Résumé des procès-verbaux de la Ville de Saint-Hyacinthe*. 1994, 1995 et 1996. (Document colligé et transmis par la municipalité en possession de l'auteur)

VILLE DE SAINT-HYACINTHE. « Traverse de la voie ferrée sur le boulevard Casavant Ouest. Un passage à niveau ou un tunnel ? ». 2012. 8 p. [En ligne], [http://www.st-hyacinthe.qc.ca/medias/doc/gestion\\_contenu/pdf/services/urbanisme/Brochure\\_Casavant\\_2012-10.pdf](http://www.st-hyacinthe.qc.ca/medias/doc/gestion_contenu/pdf/services/urbanisme/Brochure_Casavant_2012-10.pdf) (Page consultée le 31 janvier 2018)

VILLE DE SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU. « Règlement No 2283 relatif au plan d'urbanisme pour le territoire de la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu ». 1991. 29. (Document colligé et transmis par la municipalité en possession de l'auteur)

VILLE DE SAINT-LUC. « Plan d'urbanisme de la ville de Saint-Luc ». 1990 (révisé en 1991). 35 p.

## **B) Photographies aériennes**

Voir annexe 1 pour la liste complète des photographies aériennes utilisées dans ce mémoire.

## **C) Dossiers de la CPTAQ**

Voir annexe 2 pour la liste complète des dossiers qui ont été analysés pour ce mémoire

## **D) Journaux**

DUTRIZAC, Robert. « Québec veut agir sans prendre avis en matière de zonage agricole ». *Le Devoir*. 26 janvier 2017. [En ligne], <http://www.ledevoir.com/politique/quebec/490091/agriculture-quebec-veut-se-passer-de-l-avis-de-la-cptaq> (Page consultée le 5 février 2018)

LAPIERRE, Benoit. « Tunnel Casavant, Projet de 33.9 M\$ avec innovation technique ». *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*. 21 septembre 2017. [En ligne],

<http://www.lecourrier.qc.ca/stha01-21-09-17-9007/projet-33-9-avec-innovation-technique> (Page consulté le 31 janvier 2018)

## 2. ÉTUDES

### A) Volumes et études

BRUNEAU, Pierre. *Les villes moyennes au Québec: leur place dans le système socio-spatial*. Sillery, Presses de l'Université du Québec, 1989. 195 p.

DIVAY, Gérard et Marcel GAUDREAU, *La formation des espaces résidentiels*. Montréal et Sillery, Presses de l'Université du Québec et INRS-Urbanisation, 1984. 262 p.

RUIZ, Julie et al. *Connaître et comprendre les paysages d'aujourd'hui pour penser ceux de demain. Le diagnostic paysager de la MRC des Maskoutains*. Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal et Université du Québec à Trois-Rivières, 2012. 87 p.

FILION, Mario et al. *Histoire du Richelieu-Yamaska-Rive-sud*, Sainte-Foy, Les Éditions de l'IQRC, Les Presses de l'Université Laval, 2001 p. 319-346.

SOCIÉTÉ D'HISTOIRE RÉGIONALE DE SAINT-HYACINTHE. *Saint-Hyacinthe. 1748-1998*. Sillery, Septentrion, 1998. 405 p.

THIBODEAU, Jean-Claude, Marcel GAUDREAU et Jeannine BERGERON, *Le zonage agricole, un bilan positif*. Montréal, INRS-Urbanisation, RR9, 1986. 192 p.

VACHON, Bernard (dir.). *Le Québec rural dans tous ses états*, Montréal, Boréal, 1991 : 86.

### B) Article de revue ou d'ouvrage collectif

ANDRÉ, Pierre, Emmanuelle MARCHAND et Christopher BRYANT. « Évaluation des impacts sociaux de projets majeurs dans l'étalement périurbain, le cas de Stablex à Blainville, région de Montréal ». *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 38, no. 105 (1994) : 345-369.

AUBIN-DES ROCHES, Caroline. « Retrouver la ville à la campagne : la villégiature à Montréal au tournant du XXe siècle ». *Urban History Review*, vol. 34, no 2 (Printemps 2006) : 17-29.

BEAUREGARD, Ludger. « L'étalement urbain dans la région métropolitaine de Montréal ». Frank W. Remiggi et Gilles Sénécal (éd.), *Montréal, tableaux d'un espace en transformation*, Montréal, ACFAS, 1992 : 99-116.

BUSSIÈRES, Yves. « L'automobile et l'expansion des banlieues: le cas de Montréal, 1901-2001 ». *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 18, no. 2 (1989) : 159-165.

BUSSIÈRES, Yves. « L'étalement urbain à Montréal : un diagnostic ». Yves Bussière et Alain Bonnafous (éd.), *Transport et étalement urbain : les enjeux* “, Transport et étalement urbain : les enjeux”, Montréal, Lyon, PRARSH, 1993 : 5-29, [En ligne],

[https://halshs.archives-ouvertes.fr/file/index/docid/271226/filename/Transport\\_et\\_etalement\\_urbain.pdf](https://halshs.archives-ouvertes.fr/file/index/docid/271226/filename/Transport_et_etalement_urbain.pdf)  
(consulté le 8 janvier 2018)

BUSSIÈRES, Yves et Yves DALLAIRE. « Étalement urbain et motorisation : où se situe Montréal par rapport à d'autres agglomérations? ». *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 38, no. 105 (1994) : 327-343.

COLLIN, Jean-Pierre et Claire POITRAS. « La fabrication d'un espace suburbain : la Rive-Sud de Montréal », *Recherches sociographiques*, vol. 43, no 2 (2002) : 275-310.

COMMERÇON, Nicole. «Villes moyennes dans l'Arc Atlantique». *Norois*, no. 171 (1996) : 487-493, [En ligne], [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/noroi\\_0029-182x\\_1996\\_num\\_171\\_1\\_6725](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/noroi_0029-182x_1996_num_171_1_6725) (Page consultée le 19 mars 2018)

CRUMP, Jeff R. «Finding a place in the country: exurban and suburban development in Sonoma County, California». *Environment and Behavior*, vol. 35, no. 2 (mars 2003) : 187-202.

DAGENAIS, Michèle. « Fuir la ville : Villégiature et villégiateurs dans la région de Montréal, 1890-1940. ». *Revue d'histoire de l'Amérique française*, volume 58, numéro 3, (hiver 2005) : 315-345.

DESMARAIS, Robert. « Considérations sur les notions de petite ville et de ville moyenne ». *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 28, no. 75 (1984) : 355-364.

DEBAILLEUL, Gary. « Zonage et agriculture québécoise dans les années 1970 ». *Recherches sociographiques*, vol. 29, no 2-3 (1988) : 397-416.

GERVAIS, Renald et Alfred JAOUICH. « L'utilisation agricole des terres en friche en milieu périurbain québécois : le cas de Laval ». *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 28, no 75 (1984) : 365-393.

GUEYMARD, Sandrine. « Facteurs environnementaux de proximité et choix résidentiels ». *Développement durable et territoires*, Dossier 7, 2006. 20 p.

FORTIN, Andrée et Carole DESPRÉS. « Le juste milieu : représentation de l'espace des résidents du périurbain de l'agglomération de Québec ». *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 52, no. 146 (2008) : 153-174.

JANELLE, D. G. « Structural dimensions in the geography of locational conflicts ». *Le géographe canadien*, 21 (4), (1977) : 311-328.

JEANNEAU, Jacques. «Villes moyennes et grandes villes intermédiaires dans les Pays de la Loire». *Norois*, no. 171 (1996): 647-658, [En ligne], [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/noroi\\_0029-182x\\_1996\\_num\\_171\\_1\\_6743](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/noroi_0029-182x_1996_num_171_1_6743) (Page consultée le 19 mars 2018)

LACASSE, Odette. « Les rapports urbains-ruraux et la construction de la modernité ». *Recherches sociographiques*, vol. 40, no. 3 (1999) : 467-499.

MASSICOTTE, Benoît. « Les autoroutes et le commerce interurbain dans la région de Montréal ». *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 27, no. 71 (1983) : 307-322.

MERCIER, Guy et Sophie MASCOLO Gilles RITCHOT. « L'étalement urbain comme phénomène géographique : l'exemple de Québec », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 38, no. 105 (1994) : 261-300.

PUMAIN, Denise. « Quel rôle pour les villes petites et moyennes des régions périphériques ? ». *Revue de géographie alpine*, vol. 87, no. 2 (1999) : 167-184, [En ligne], [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/rga\\_0035-1121\\_1999\\_num\\_87\\_2\\_2950](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/rga_0035-1121_1999_num_87_2_2950) (Page consultée le 19 mars 2018)

ROUSSEAU, Guillaume. « La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme 30 ans plus tard : toujours entre centralisation et décentralisation ». *Les cahiers de droits*, vol. 52, no. 2 (Juin 2011) : 197-244.

SANTAMARIA, Frédéric. « La notion de "ville moyenne" en France, en Espagne et au Royaume-Uni ». *Annales de Géographie*, vol. 109, no. 613 (2000) : 227-239, [En ligne], [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo\\_0003-4010\\_2000\\_num\\_109\\_613\\_1866](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo_0003-4010_2000_num_109_613_1866) (Page consultée le 19 mars 2018)

SÉNÉCAL, Gilles, Marcel GAUDREAU et Serge DES ROCHES. « Les mécanismes de production de la forme urbaine et la conservation des espaces agricoles et naturels dans la région de Montréal : le cas de Laval ». *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 38, no. 105 (1994) : 301-326.

VACHON, Bernard. « L'avenir de la campagne dans le contexte du nouveau droit de l'aménagement ». *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 28, no. 73-74 (1984) : 223-234.

VILLENEUVE, Paul et Gilles CÔTÉ. « Conflits de localisation et étalement urbain : y a-t-il un lien ? ». *Cahier de géographie du Québec*, vol. 38, no. 105 (1994) : 397-412.

### C) Mémoire et thèses

DESMARAIS, Gaëtan. *La morphogénèse de Paris, des origines à la Révolution. Une analyse morphologique, dynamique et sémiotique*. Paris, École des Hautes Études en Sciences Sociales, thèse de doctorat en sciences du langage, 1993. 840 p.

LAGHAOUT, Mohamed. *St-Jean-Iberville, Centre régional et ville satellite*. Thèse de doctorat (Géographie), Université de Montréal, 1969.

### D) Site internet

MUSÉEVIRTUEL.CA. *De fil en aiguille : la compagnie Singer à Saint-Jean-sur-Richelieu*. [En ligne], [http://www.museevirtuel.ca/sgc-cms/histoires\\_de\\_chez\\_nous-community\\_memories/pm\\_v2.php?id=exhibit\\_home&fl=0&lg=Francais&ex=395](http://www.museevirtuel.ca/sgc-cms/histoires_de_chez_nous-community_memories/pm_v2.php?id=exhibit_home&fl=0&lg=Francais&ex=395) (Page consultée le 31 janvier 2018)

VILLE DE SAINT-HYACINTHE. *Croissance et fusions*. [En ligne], <http://patrimoine.ville.st-hyacinthe.qc.ca/croissance-et-fusions.php> (Page consultée le 31 janvier 2018)

VILLE DE SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU. *Historique*. [En ligne], <http://ville.saint-jean-sur-richelieu.qc.ca/portrait/historique/Pages/historique.aspx> (Page consultée le 8 janvier 2018)

GOOGLE, *Maps*. [En ligne], <https://www.google.ca/maps> (Page consultée le 31 janvier 2018)

#### **E) Documentaires**

GARCEAU, Raymond. « Québec à vendre ». *ONF*, 1977. [En ligne], [http://www.onf.ca/film/quebec\\_a\\_vendre](http://www.onf.ca/film/quebec_a_vendre) (Page consultée le 5 janvier 2018)

WOODS, Jean-François et André BERNARD. « Le zonage agricole ». *Tout le monde en parlait*. 2007. [En ligne], <http://ici.tou.tv/tout-le-monde-en-parlait/S02E09?autoplay=true> (Page consultée le 5 janvier 2018)

#### **F) Données cartographiques**

GOUVERNEMENT DU CANADA. *Réseau routier national – RRN – Série Géobase*. [En ligne], <https://ouvert.canada.ca/data/fr/dataset/3d282116-e556-400c-9306-ca1a3cada77f> (Page consultée le 6 février 2018)

DONNÉES QUÉBEC. *Réseau hydrographique national (RHN) – SHP*. [En ligne], <https://www.donneesquebec.ca/recherche/fr/dataset/vmtl-hydrographie/ressource/8d563c07-02e0-4d2d-b1f9-733b132a6c03> (Page consulté le 6 février 2018)

## ANNEXE 1

La totalité des photographies aériennes pour les années 1964, 1983 et 1997 provient de la Cartothèque de l'Université du Québec à Montréal. En ce qui concerne l'année 2014, les imageries aériennes nous ont été fournies par les villes de Saint-Hyacinthe et de Saint-Jean-sur-Richelieu. Les côtes sont les mêmes que mentionnée plus bas et sont celles que nous retrouvons sur les photographies et qui sert à leur localisation dans la collection de la Cartothèque de l'UQAM.

### Liste des photographies aériennes utilisées dans ce mémoire :

1964 et 1965 :

- Q64509-060 à 076 et 129 à 138.
- Q64511-062 à 077 et 110 à 116.
- Q64514-095 à 108 et 165 à 180.
- Q64515-075 à 087.
- Q64518-111 à 127 et 167 à 189.
- Q64530-075 à 087.
- Q65100-44 à 56 et 174 à 187.
- Q65101-43 à 56 et 173 à 179.

1983 :

- Q83304-29 à 38 et 154 à 167.
- Q83305-1 à 13, 138 à 149 et 191 à 204.
- Q83306-15 à 30, 80 à 93 et 170 à 180.
- Q83307-64 à 75 et 202 à 214.
- Q83308-9 à 23 et 70 à 86.
- Q83309-40 à 54.
- Q83315-72 à 80.
- Q83316-5 à 12.
- Q83325-14 à 20.
- Q83332-12 à 16.
- Q83333-37 à 38.

1997 :

- HMQ97103-62 à 69 et 158 à 172.
- HMQ97104-24 à 36, 124 à 136, 252 et 265.
- HMQ97105-59 à 61 et 70-71.
- HMQ97107-250 à 257.
- HMQ97108-155 à 165, 240 à 250 et 258 à 260.
- HMQ97114-129 à 139 et 206 à 221.
- HMQ97115-58 à 75.

En ce qui concerne l'imagerie aérienne pour 2014, nous remercions la **Ville de Saint-Hyacinthe** de nous avoir transmis les données leur appartenant qui ont été produites par **Géomont 2014**.

En ce qui concerne l'imagerie aérienne pour 2014, nous remercions la **Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu** de nous avoir transmis les données leur appartenant qui ont été produites par **AECOM**.

## ANNEXE 2

Tous les dossiers ci-dessous sont accessibles sur le site internet de la CPTAQ :  
<http://www.cptaq.gouv.qc.ca/index.php?id=161>.

Dossiers concernant le territoire de Saint-Hyacinthe :

- |          |          |
|----------|----------|
| - 013125 | - 236368 |
| - 018828 | - 314048 |
| - 020115 | - 316537 |
| - 042456 | - 316538 |
| - 042457 | - 319040 |
| - 042559 | - 319516 |
| - 077395 | - 321758 |
| - 101753 | - 326198 |
| - 102413 | - 346465 |
| - 113641 | - 355383 |
| - 118165 | - 357787 |
| - 138945 |          |
| - 140348 |          |
| - 140487 |          |
| - 142337 |          |
| - 148771 |          |
| - 152223 |          |
| - 154319 |          |
| - 160613 |          |
| - 164565 |          |
| - 172411 |          |
| - 189490 |          |
| - 190130 |          |
| - 201317 |          |
| - 213699 |          |
| - 224176 |          |
| - 224542 |          |
| - 228597 |          |
| - 233463 |          |

Dossiers concernant le territoire de Saint-Jean-sur-Richelieu :

- 000961
- 001209
- 001743
- 002464
- 004009
- 015234
- 015796
- 016828
- 019418
- 021221
- 022711
- 027777
- 031484
- 049398
- 067111
- 101723
- 122060
- 124114
- 133466
- 135920
- 138868
- 151348
- 156718
- 164556
- 170367
- 185247
- 187491
- 191293
- 191727
- 191923
- 192143
- 221000
- 223449
- 248697
- 316368
- 320186
- 329544
- 330249
- 333566
- 348402
- 360575
- 363875
- 406426
- 410012