



Ville de Saint-Antonin

PLAN D'URBANISME



Règlement numéro

921-26

2026

Équipe technique

Éric Lemieux
Directeur du service de l'urbanisme et d'environnement
Paul Pelletier
Consultant et inspecteur en bâtiment et en environnement



Conseil municipal

Denis Fortin, maire

Steeve Levesque, conseiller
Mathieu Tremblay, conseiller
Martine St-Pierre, conseiller
Yannick Tremblay, conseiller
Alain Turcotte, conseiller
Stephane Soucy, conseiller

Comité consultatif d'urbanisme

Pierre D'Astous
Raymond Guay
Michel Gagnon
Rosaire Labonté
Bernard Labrie
Caroline Desjardins
Maxime Bélanger

Adopté le 2026-04-22

Table des matières

CHAPITRE 1 INTRODUCTION	1
CHAPITRE 2 DISPOSITION DÉCLARATOIRES ET INTERPRÉTATIVES	2
2.1 Dispositions déclaratoires	2
2.1.1 Territoire assujetti	2
2.1.2 But	2
2.1.3 Portée Légale	2
2.2 Disposition interprétatives	2
2.3 Les plans	2
CHAPITRE 3 LA VILLE DE SAINT-ANTONIN, LES ORIGINES	4
3.1 Dans l'histoire	4
3.1.1 Les tous débuts	4
3.1.2 Regroupement de hameaux pour créer un village	4
3.1.3 Les infrastructures routières	5
3.1.4 Infrastructures municipales	5
3.1.5 L'autoroute 85	5
3.2 La géographie	5
3.2.1 Situation géographique	5
CHAPITRE 4 LA DÉMOGRAPHIE	7
4.1 Statistique de population	7
4.1.1 Constats	8
4.1.2 Taux d'activité	8
4.1.3 Scolarité	9
4.1.5 Profession	9
4.1.6 Lieu de travail et le navettage	9
4.1.6 Revenu	10
CHAPITRE 5 LOGEMENT ET DÉMOGRAPHIE	11
5.1 Logement	11
5.1.1 Valeur foncière des résidences	12
5.1.2 Mode de propriété	12
5.2 Réseau routier en zone résidentielle en périmètre d'urbanisation	13
5.3 Réseau routier en zone résidentielle hors du périmètre d'urbanisation ..	13
5.4 Les défis démographiques et de logements	13
CHAPITRE 6 INDUSTRIES ET COMMERCES À CONTRAINTES	14

6.1	État de la situation	14
6.2	Réseau routier en zone industrielle	14
6.3	Le défi relié aux industries et aux commerces	14
6.4	Les grandes orientations industrielles.....	15
CHAPITRE 7 COMMERCE ET SERVICES.....		16
7.1	Réseau routier en secteurs commerciaux.....	19
7.2	Les défis reliés aux commerces et services.....	19
7.3	Les grandes orientations et actions commerciales.....	19
CHAPITRE 8 LES MILIEUX AGRICOLES, AGROFORESTIERS ET FORESTIERS.....		20
8.1	État de la situation de l'agriculture	20
8.2	Les possibilités	20
8.3	La forêt.....	20
8.3.1	État de la situation	20
8.4	Les îlots déstructurés	21
8.5	Les défis reliés à la zone agricole et forestière	21
8.6	Les grandes orientations en milieu agricole et agroforestier	21
8.7	Les grandes orientations en milieu forestier.....	21
CHAPITRE 9 L'EXTRACTION		22
9.1	État de la situation.....	22
9.2	Types d'extraction	22
9.2.1	Sable, gravier et pierre.....	22
9.2.2	Mousse de sphaigne (tourbe)	22
9.2.3	Produits pétroliers.....	22
9.2.4	Autres mines.....	22
9.3	Les défis reliés à l'extraction.....	23
9.4	Les grandes orientations	23
CHAPITRE 10 RÉSEAU DES TRANSPORTS, TÉLÉCOMMUNICATION ET D'ÉNERGIE.....		24
10.1	État de la situation.....	24
10.2	Sécurité routière	24
10.2.1	Intersections problématiques en matière de collisions	25
10.2.2	Tronçons problématiques en matière de collision	25
10.3	Constat des différentes problématiques sur le réseau routier de la Ville ..	26
10.4	Mesures d'adaptation en matière de circulation routière secteur urbain..	27

10.5	Parc linéaire interprovincial du Petit-Témis	27
10.6	Les défis reliés au réseau de transport.....	27
10.7	Les grandes orientations	27
CHAPITRE 11 LES ÉQUIPEMENTS MUNICIPAUX.....		28
11.1	Réseau sanitaire	28
11.1.1	Réseau d'aqueduc.....	28
11.1.2	Réseau d'égout sanitaire	28
11.1.2	Le réseau pluvial.....	28
11.2	L'éclairage	29
11.3	Trottoir, traverse de piétons et passage piétonnier	29
11.4	Les bâtiments municipaux	30
11.5	Les équipements de loisir	31
11.5.1	Équipements de loisir projetés	32
11.6	Les grands chantiers projetés.....	32
11.7	Les défis des équipements municipaux	32
11.8	Grandes orientations pour les équipements de services publics.....	32
CHAPITRE 12 LES MILIEUX NATURELS		33
12.1	État de la situation.....	33
12.2	Les défis reliés aux milieux naturels	33
12.3	Les grandes orientations	33
CHAPITRE 13 LES ZONES DE CONTRAINTE		34
13.1	Contraintes naturelles.....	34
13.2	Contraintes anthropiques.....	34
13.3	Anciens dépotoirs.....	34
13.4	Autres contraintes.....	35
13.5	Les îlots de chaleur	35
13.6	Les défis reliés aux contraintes naturelles et anthropiques	36
13.7	Grandes orientations pour les contraintes naturelles et anthropiques.....	36
CHAPITRE 14 LE TOURISME ET LES ZONES DE VILLÉGIATURES		37
14.1	Le tourisme.....	37
14.2	La villégiature	37
14.3	Les défis reliés au tourisme et aux zones de villégiature	38
14.4	Les grandes orientations	38
CHAPITRE 15 LE PATRIMOINE CULTUREL		39

15.1	État de la situation	39
15.2	Les défis posés par le patrimoine bâti.....	40
15.3	Les grandes orientations sur les biens patrimoniaux	40
CHAPITRE 16 GRANDES AFFECTATIONS DU SOL.....		41
16.1	La densité d'occupation	41
16.2	Affectation agricole dynamique (A).....	42
16.3	Affectation agroforestière (AF).....	43
16.4	Affectation forestière (F)	43
16.5	Affectation commerciale (C)	44
16.6	Affectation multifonctionnelle (M).....	44
16.7	Affectation Habitation	45
16.7.1	Affectation Habitation faible densité (HFD)	45
16.7.2	Affectation Habitation moyenne densité (HMD).....	46
16.8	L'affectation relative à l'industrie.....	46
16.8.1	Affectation industrielle et services à contraintes (I)	46
16.9	Affectation périurbaine (PÉR)	47
16.10	Affectation récréative (R).....	47
16.11	Les grandes orientations d'aménagement de la Ville de Saint-Antonin... 48	
16.11.1	Le synopsis des grandes orientations	48
16.11.2	Orientation #1 / Renforcer la qualité, la diversité et le caractère écoresponsable des secteurs urbains composant le milieu de vie des antoniens.	49
16.11.3	Orientation #2 / Consolider les pôles économiques afin de soutenir le dynamisme des entreprises, le développement et le transfert des connaissances ainsi que la réussite entrepreneuriale.	53
16.11.4	Orientation #3/ Le développement et le réaménagement vers une utilisation optimale du sol, des infrastructures et des immeubles.	55
16.11.5	Orientation #4/ Garantir un environnement sain et sécuritaire afin d'augmenter la résilience du territoire.	56
CHAPITRE 17 GRANDS ENJEUX.....		61
17.1	Le prolongement de l'autoroute 85 et ses effets	61
17.2	Le transport et les échanges économiques	61
17.3	Le développement industriel et commercial	61
17.4	Le développement résidentiel à haute densité.....	61
17.5	Les effets des changements climatiques	62
CHAPITRE 18 PLAN D'ACTION		63

Liste des tableaux

Tableau 4-1 : Évolution de la population	7
Tableau 4-2 : Taux d'activité ⁴	8
Tableau 4-3 : Scolarité	9
Tableau 4-4 : Lieu de travail	9
Tableau 4-5 : Condition de vie	10
Tableau 5-1 : Composition des bâtiments résidentiels dans le périmètre urbain	11
Tableau 5-2 : Mode de propriété	12
Tableau 7-1 : Les différentes catégories de commerce et service de proximité ..	17
Tableau 10-1 : Statistique de collisions en fonction du nombre de km de route sur le réseau routier de la Ville, 2015 à 2019	26
Tableau 15-1 : Localisations des sites	39
Tableau 18-1 : Objectifs	63

Liste des figures

Figure 4-1 : Pyramide des âges	8
Figure 5-1 : Répartition des logements privés selon le type de construction résidentielle.....	11
Figure 10-1 : Site problématique.....	25

Liste des plans à consulter en annexe

Plan 6-1 : Réseau routier
Plan 6-2 : La classification du réseau de camionnage lourd
Plan 7-1 : Localisation des secteurs commerciaux
Plan 8-1 : Les grandes affectations
Plan 8-2 : Les grandes affectations
Plan 8-3 : Milieux forestiers
Plan 8-4 : Îlots déstructurés
Plan 11-1 : Localisation des équipements municipaux
Plan 11-2 : Localisation des aménagements piéton ou cycliste
Plan 12-1 : Les contraintes naturelles
Plan 12-2 : Localisation des milieux naturels
Plan 13-1 : Les contraintes anthropiques
Plan 13-2 : Localisation des îlots de chaleur
Plan 14-1 : Les équipements récréatifs
Plan 15-1 : Sites archéologiques
Plan 15-2 : Corridors panoramiques

Liste des abréviations

CCU	Comité consultatif d'urbanisme
CPE	Centre de la petite enfance
CPTAQ	Commission de protection du territoire et des activités agricoles du Québec
DJMA	Débit journalier moyen annuel
IPC	Indice des prix à la consommation
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
Leq	Niveau sonore continu équivalent
LPTAA	Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles
LQE	Loi sur la qualité de l'environnement
MELCCFP	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
MRC	Municipalité Régionale de Comté de Rivière-du-Loup
MTMD	Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTQ)
OGAT	Orientations gouvernementales en aménagement du territoire
PIIA	Plan d'implantation et d'intégration architecturale
PQI	Plan québécois des infrastructures
PSR	Plan de sécurité routière
PU	Périmètre d'urbanisation
SADR	Schéma d'aménagement et de développement révisé
TNO	Territoires non organisés

CHAPITRE 1 INTRODUCTION

Objectifs

Suite à l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de Rivière-du-Loup (1^{er} mai 2020), la Ville de Saint-Antonin se doit de se conformer. De plus, le passage de municipalité au nouveau statut de ville, de même que le parachèvement de l'autoroute 85 à quatre voies, sans accès hors des viaducs, amènent des changements significatifs au niveau de la situation urbanistique. Il est donc important de prendre le temps et les moyens pour effectuer cette démarche de révision le plus adéquatement possible.

De plus les notions de changements climatiques, de protection de l'environnement doivent être pris en compte, ainsi que le nouveau contenu obligatoire dans la LAU.

Contenu

Le présent règlement est identifié sous le nom de « Plan d'urbanisme de la Ville de Saint-Antonin » et porte le numéro 921-26.

Le présent plan d'urbanisme comprend 18 chapitres

CHAPITRE 2 DISPOSITION DÉCLARATOIRES ET INTERPRÉTATIVES

2.1 Dispositions déclaratoires

2.1.1 Territoire assujetti

Le présent plan d'urbanisme s'applique sur l'ensemble du territoire de la Ville de Saint-Antonin.

2.1.2 But

Le plan d'urbanisme est un outil de gestion et de planification pour traduire les préoccupations des autorités municipales et gouvernementales afin d'instaurer les politiques d'organisation spatiale. Adopté par résolution conformément à l'article 81 de la LAU, le plan d'urbanisme a pour objectif d'établir des orientations qui devront se concrétiser dans les règlements d'urbanisme.

2.1.3 Portée Légale

Le plan d'urbanisme doit être conforme au schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC et il doit aussi de respecter le contenu obligatoire établi dans la LAU. Puis, il doit, bien évidemment, recevoir l'approbation des citoyens et de la MRC par la suite.

Après l'adoption du plan d'urbanisme par le Conseil de Ville, la réglementation d'urbanisme devra être révisée afin de s'assurer de la concordance entre les énoncés du plan d'urbanisme et la réalité de la réglementation d'urbanisme.

2.2 Disposition interprétatives

Effet de l'entrée en vigueur du plan d'urbanisme :

Le plan d'urbanisme est un outil de réflexion et de planification. Son entrée en vigueur ne crée pas d'obligation et d'échéance pour la réalisation de ses objectifs, et pour l'implantation des équipements et des infrastructures souhaités.

2.3 Les plans

En annexe, les plans qui servent de référence aux différents chapitres:

- Le réseau routier;
- Les secteurs commerciaux;
- Les grandes affectations et leurs limites;
- Les milieux forestiers;
- Les îlots déstructurés;
- Les équipements municipaux;
- Les aménagements pour piéton et cycliste;

- Les contraintes naturelles
- Les milieux naturels
- Les contraintes anthropiques;
- Les îlots de chaleur potentiels.
- Les équipements récréatifs
- Les sites archéologiques
- Les corridors panoramiques

Abrogation :

Ce règlement lors de son adoption abrogera le précédent plan d'urbanisme de la Ville de Saint-Antonin, adopté le 3 août 1992.

3.1 Dans l'histoire

3.1.1 Les tous débuts

Bien avant l'arrivée de Jacques Cartier et de Samuel de Champlain, les chemins d'eau et de portages vers la région atlantique du territoire étaient déjà bien fréquentés par les premières nations occupantes. Notre-Dame-du-Portage entre autres, servait de point de départ d'un de ces parcours les plus utilisés.

Un premier sentier terrestre (chemin du Lac, ou chemin du Grand-Portage ou Vieux Chemin) est commandé au grand voyer en 1746 sur une largeur de 3 pieds. Lors de la déportation des Acadiens par les Anglais (1755 à 1763), plusieurs familles acadiennes en fuite suivent leurs alliés *Micmac* et *Malécites* dans leurs déplacements saisonniers pour venir s'installer le long du St-Laurent. Cet apport à la population locale accéléra le développement de plusieurs paroisses du Bas-St-Laurent.

Après la conquête anglaise de 1760, vu les nécessités de communication rapide avec le secteur atlantique, le sentier du Portage est amélioré et en 1783 il devient un chemin reliant Notre-Dame-du-Portage à la région du Témiscouata, en passant par le territoire actuel de Saint-Antonin. En 1809, un premier défricheur s'installe au chemin du Lac, Saluste Bélanger suivi de bien d'autres.

Un deuxième chemin reliant Fraserville (maintenant la ville de Rivière-du-Loup) au lac Témiscouata (chemin Neuf ou chemin de Rivière-Verte) est tracé en 1823 et il traverse lui aussi le territoire de Saint-Antonin, mais cette fois plus à l'est et rejoint le premier à la traversée de la rivière Verte (à l'extrémité du chemin Lavoie). Fraserville prend au fil des ans une certaine importance fortement amplifiée par l'arrivée du chemin de fer en 1859 ou 60.

Avec les années, les habitants du vaste territoire de Saint-Antonin désirent construire une église pour remplir les obligations religieuses et ce, tout en évitant des déplacements trop importants. Le lieu déterminé par l'archevêché pour la construction du bâtiment religieux (chapelle 1856, église actuelle 1873) est alors à une distance similaire entre le chemin du Lac (le vieux Chemin) et le chemin de Rivière-Verte (le chemin neuf), créant un nouveau noyau de commerces et de services dans le secteur environnant l'église.

3.1.2 Regroupement de hameaux pour créer un village

La municipalité de la paroisse de Saint-Antonin prend donc forme officiellement en 1856 avec le regroupement de plusieurs hameaux assez distancés les uns des autres:

- Le secteur du chemin du Lac et du 1^{er} Rang;
- Le secteur du chemin de Rivière-Verte;
- Le secteur central de l'église;
- Le lieu-dit du village de la Blague au 6^e Rang qui se regroupe quelques années plus tard.

Dans les années 1980, la municipalité s'agrandit à nouveau avec une partie du Canton de Whitworth. Avec la création des municipalités régionales de comté (MRC), le Canton de Whitworth dont le secteur village a été détruit par un immense feu de forêt entre les 2 grandes guerres, est sans organisation municipale (TNO), ce grand territoire est alors démantelé et partagé en 3 secteurs entre la Ville de Saint-Antonin, les municipalités de Saint-Modeste et Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup.

3.1.3 Les infrastructures routières

Après la seconde guerre mondiale, l'automobile et le camionnage prennent un essor important, la circulation sur la route nationale passant sur le chemin de Rivière-Verte devient très intense, pour réduire la circulation en secteur urbanisé, en 1972, la route 185 est ouverte à la circulation et elle vient alors techniquement diviser le territoire municipal en deux secteurs. Au fil des ans, et avec l'augmentation constante de la circulation routière, il devient très difficile de traverser d'un secteur à l'autre de la municipalité en toute sécurité. Le problème se règle au début des années 2000, lors du prolongement de l'autoroute 85 qui remplace la route 185, à partir de Rivière-du-Loup jusqu'au niveau de la rue Principale de Saint-Antonin. La construction de deux viaducs pour le passage de l'autoroute rend enfin sécuritaire la circulation entre l'est et l'ouest de la Ville. Ces nouvelles infrastructures donnent un nouvel essor et plusieurs nouvelles entreprises s'implantent afin de profiter de l'accès sécuritaire à l'autoroute.

3.1.4 Infrastructures municipales

Les réseaux d'aqueduc et d'égout municipaux ont été implantés dans la Ville de Saint-Antonin à partir de 1975. Ils desservent majoritairement la rue Principale, du secteur de l'église jusqu'au secteur nord du chemin de Rivière-Verte qui est aussi desservi dans sa partie la plus urbanisée. Actuellement, tout le périmètre urbain est desservi.

3.1.5 L'autoroute 85

Au moment de la rédaction de ce document, les travaux de parachèvement de l'autoroute 85 entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha! sont toujours en cours. Ce nouveau tracé à voies doubles séparées avec des servitudes de non-accès est d'une importance capitale : pour l'économie autant nationale que régionale, de même que pour la sécurité des usagers de la route.

Cette nouvelle section d'autoroute et tous les changements apportés doivent être bien analysés afin de prévoir l'aménagement du territoire municipal. Avec cette évolution, le grand défi pour Saint-Antonin, maintenant ville depuis novembre 2021, est de passer d'un regroupement de hameaux épars à une ville dynamique. Le plan d'urbanisme doit prévoir le futur pour offrir à ses citoyens un milieu de vie sécuritaire, agréable et stimulant.

3.2 La géographie

3.2.1 Situation géographique

La Ville de Saint-Antonin couvre une superficie de 179.09 km², elle est formée de deux ensembles physiographiques: les terrasses et le plateau appalachien. Cette géomorphologie est sur trois bassins versants, deux vers le fleuve St-Laurent, soit celui de la rivière du Loup et celui de la rivière Verte et le troisième vers le fleuve St-Jean et

l'Atlantique, soit celui de la rivière St-François (ou le ruisseau Castonguay) qui passe du lac St-François vers le lac Pohénégamook.

Les terrasses sont principalement constituées de terres ayant un potentiel agricole moyen, présentes dans la zone agricole provinciale et utilisées à cette fin, et de secteurs boisés. D'autres terrains dans le secteur nord de la Ville, contigus à la Ville de Rivière-du-Loup sont constituées de tourbières exploitées commercialement. Deux zones inondables se situent à l'ouest de la Ville, le long de la rivière du Loup. Un secteur de mouvements de terrain se trouve le long de la rivière Verte.

Le plateau appalachien est situé principalement dans la partie de l'ancien territoire non organisé (TNO) et dans l'ancien territoire du Canton Whitworth. Ce territoire est en grande partie boisé. On y retrouve également quelques lacs de faible importance et des marécages. Son sous-sol de moraine glacière est propice à l'exploitation de gravières et de sablières.

Cette situation géographique en couloir à travers les monts Appalaches explique l'importance des voies de circulation, dans le développement de la Ville de Saint-Antonin, de chemin d'eau et de portages jusqu'à une autoroute à 4 voies, la géographie fait que pour se rendre au secteur atlantique du Canada, le chemin le plus favorable passe par Saint-Antonin.

CHAPITRE 4 LA DÉMOGRAPHIE

4.1 Statistique de population

Le tableau 4-1 montre son évolution depuis 1986 alors que la figure 4-1 illustre sa répartition selon l'âge et le sexe en 2021.

Tableau 4-1 : Évolution de la population

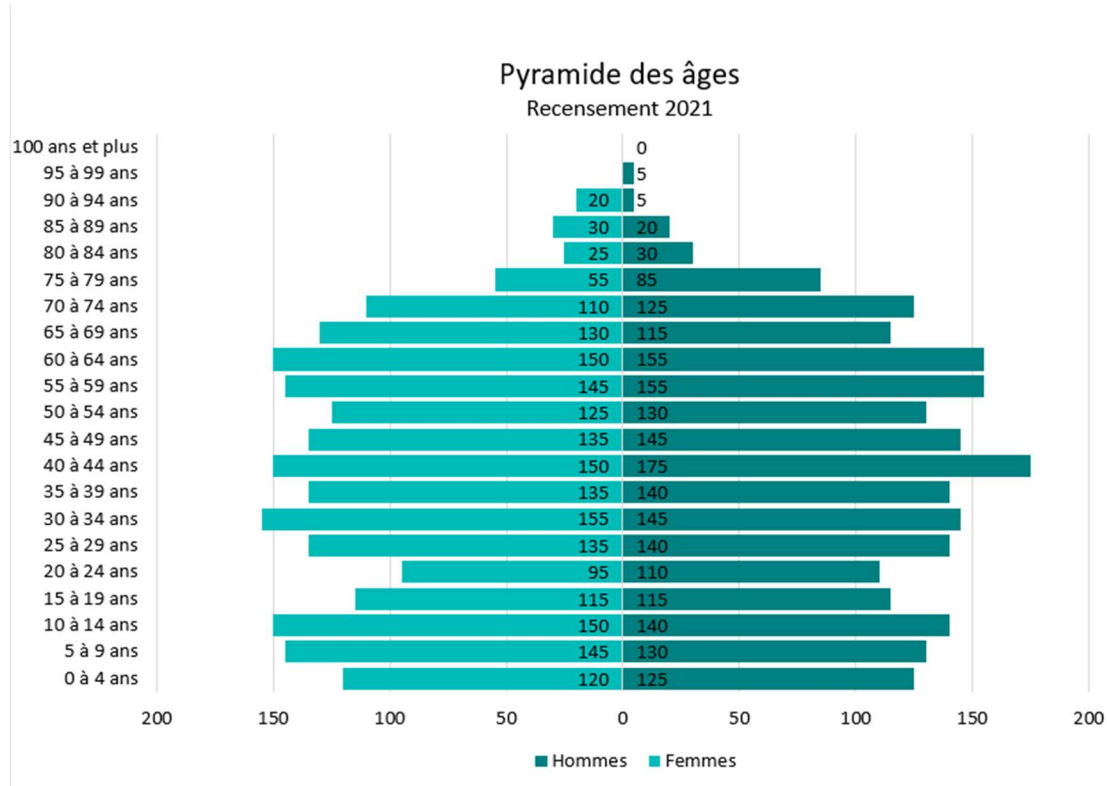
	1986 ¹	2011 ²	2016 ²	2021 ³
Ville de Saint-Antonin	3150	4027	4049	4338
MRC de Riv-du-Loup	30950	34664	33958	35338
Bas-St-Laurent	215164	199997	197385	199039

¹Recensement canadien 1986, Statistique Canada.

²Recensement canadien 2011-2016, Statistique Canada.

³Recensement canadien 2021, Statistique Canada.

Figure 4-1 : Pyramide des âges⁴



4.1.1 Constats

On constate que la population de la Ville de Saint-Antonin est en constante augmentation, et ce, de façon régulière.

La forte demande au niveau de l'emploi apporte l'implantation de jeunes familles, ce qui crée une forte demande au niveau des CPE (centres de la petite enfance), de logements et en services de proximité.

4.1.2 Taux d'activité

La population de Saint-Antonin âgée de plus de 15 ans se répartit comme suit selon la situation d'activité indiqué au tableau 4-2 :

Tableau 4-2 : Taux d'activité⁴

	Ville de Saint-Antonin	MRC de Riv-du-Loup	Bas Saint-Laurent
Taux d'activité	70%	62.4%	57.1%
Taux d'emploi	70%	58.3%	52.8%
Taux de chômage	3.9%	6.5%	7.5%

⁴ Recensement canadien 2021, Statistique Canada.

En date de 2020, l'indice de vitalité économique des territoires de la ville de Saint-Antonin est de : 8.2531, ce qui la positionne au 170^{-ème} rang au Québec (sur 1230) et au 2^{ème} rang de la MRC (sur 13).

4.1.3 Scolarité

La population de Saint-Antonin âgée de 15 ans et plus se répartit selon le niveau de scolarité atteint comme montré au tableau 4-3 :

Tableau 4-3 : Scolarité

	Saint-Antonin ⁵	MRC de Riv-du-Loup ⁵	Bas-St-Laurent ⁵
Études universitaires	8.6%	22.1%	14.6%
Études collégiales	59.7%	21.4%	17.6%
Formation professionnelle	29.8%	29%	21.7%
Diplôme d'étude secondaire	18.4%	14.7%	21%
Aucun diplôme	21.9%	12.8%	21.9%

4.1.5 Profession

Les principaux secteurs employant les travailleurs âgés de 15 ans et plus résidant sur le territoire de la Ville de Saint-Antonin.

- Soins de santé et assistance sociale (18.3%)
- Fabrication (17.3%)
- Commerce de détail (12.6%)
- Construction (9.3%)
- Service d'enseignement (6.4%)
- Services d'hébergement et de restauration (5.3%)
- Transport (5.1%)

4.1.6 Lieu de travail et le navettage

Comme le montre le tableau 4-4 ci-dessous, le principal changement en six ans, survient dans l'augmentation importante de la proportion de la population antonienne occupée travaillant à domicile avec 10.7% des travailleurs. Ce phénomène est sans doute attribuable, en grande partie, à l'opportunité du télétravail créée par la pandémie.

Tableau 4-4 : Lieu de travail

	2016 ⁶	2021 ⁵
À domicile	4.7%	10.7%
Sans lieu fixe	9.3%	8.8%
Dans un lieu fixe	86.0%	79.9%

⁵Recensement canadien 2021, Statistique Canada.

⁶Recensement canadien 2016, Statistique Canada.

Concernant la médiane de la durée du trajet domicile-lieu de travail, il y a aucune variation significative entre 2015 et 2021. Elle est de 14.2 minutes selon le centre local de développement de la région de Rivière-du-Loup, avril 2023.

4.1.6 Revenu

Le tableau 4-5 suivant montre la répartition des revenus de la population âgée de 15 ans et plus :

Tableau 4-5 : Condition de vie⁷

	Saint-Antonin	MRC de Riv-du-Loup	Bas-St-Laurent
Revenu moyen (population)	46840 \$	40400 \$	44400 \$
Revenu médian (population)	44000 \$	47920 \$	37600 \$
Écart entre revenu moyen et revenu médian (population)	2840 \$	7520 \$	6800 \$
Revenu moyen (ménage)	85200 \$	66000 \$	76700 \$
Revenu médian (ménage)	75500 \$	82800 \$	61600 \$
Écart entre revenu moyen et revenu médian (ménage)	9700 \$	16800 \$	15100 \$

Selon le profil Statistique Canada 2021, avec 75500 \$, le revenu médian des ménages est nettement moins élevé que la moyenne du territoire de la MRC et nettement supérieur au revenu médian de la région du Bas-Saint-Laurent. Le revenu moyen est quand même au-dessus de la moyenne de la MRC de Rivière-du-Loup.

À l'image de la MRC, la proportion des revenus d'emploi dans la composition du revenu total a baissé, atteignant 61.9 % en 2020. En revanche, il y a eu une augmentation des transferts gouvernementaux avec un taux de 22 %. Une partie de l'augmentation des transferts gouvernementaux entre 2019 et 2020 est attribuable au soutien financier aux personnes touchées par la pandémie de COVID-19 et aux mesures de santé publique mises en œuvre pour réduire au minimum la propagation du virus.

En 2020, le revenu moyen des ménages à Saint-Antonin était de 85200 \$, une variation* de 11,2 % par rapport à 2015. (⁷Cette variation a été ajustée et exprimée en dollars de 2020, par Statistique Canada, à l'aide de la moyenne annuelle de l'Indice des prix à la consommation (IPC)).

⁷ Recensement canadien 2021, Statistique Canada.

CHAPITRE 5 LOGEMENT ET DÉMOGRAPHIE

5.1 Logement

Sur l'ensemble du territoire de la ville, on y dénombre 1890 bâtiments résidentiels. 68.8% d'entre eux sont implantés dans le périmètre d'urbanisation (PU). D'ailleurs, entre 2012 et 2022 on compte l'implantation de 393 nouvelles unités de logement, dans le PU et hors du PU. Depuis les 8 dernières années, il y a 3 développements hors du PU qui permettent la construction de nombreuses résidences unifamiliales. Il y a aussi les îlots déstructurés qui ont accueilli environ 19 nouvelles résidences entre 2014 et 2022.

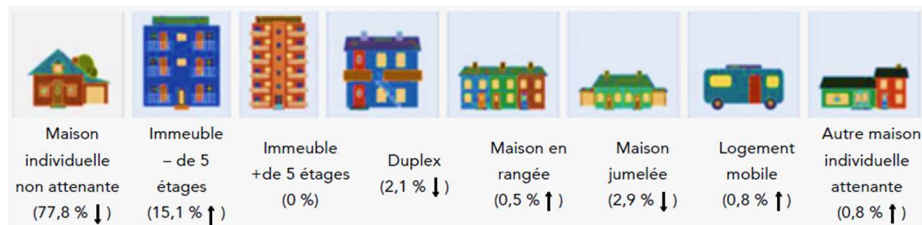
On constate depuis quelques années un manque important de terrains desservis par le réseau d'aqueduc et d'égout dans le PU. Il y a aussi un manque de terrains pour implanter des multi-logements dans le PU.

La composition des bâtiments résidentiels dans le PU de la Ville de Saint-Antonin est illustré au tableau 5-1 et la figure 5-1 ci-dessous:

Tableau 5-1 : Composition des bâtiments résidentiels dans le périmètre urbain⁸

Résidence unifamiliale	1470	Résidence de 3 à 6 logements	27
Résidence jumelée	55	Résidence de 7 logements et plus	25
Résidence unimodulaire	59	Résidence de 10 à 19 logements	4
Résidence condominium	0	Résidence personnes âgées	1
Autre type de résidence	15	Autre logement	73

Figure 5-1 : Répartition des logements privés selon le type de construction résidentielle⁹



⁸ Recensement canadien 2021, Statistique Canada.

⁹ Profil statistique de la Ville de Saint-Antonin du CLD

5.1.1 Valeur foncière des résidences

Entre 2022 et 2023, la richesse foncière totale de la Ville de Saint-Antonin a fait un bond de 100 M\$ pour atteindre 500 M\$ en raison du nouveau rôle d'évaluation entré en vigueur en 2023.¹⁰

En 2021, la valeur médiane des logements était de 200 000 \$, identique à la médiane de la MRC de Rivière-du-Loup. C'est une hausse de 14.4 % pour la Ville de Saint-Antonin comparativement à 11,5 % pour l'ensemble du territoire de la MRC. Quant à la valeur moyenne, elle est de 217 800 \$ pour la Ville de Saint-Antonin et de 223 400 \$ pour la MRC. À noter que Statistique Canada révèle que le taux des propriétaires qui ont déclaré des paiements hypothécaires a augmenté de 2 points de pourcentage, affichant 63.1 %, comparativement à 57,1 % pour la MRC.

En 2021, les frais de logements mensuels médians des locataires s'élevaient à 584 \$, soit une augmentation de 4.7 %.

Avoir accès rapidement à des commerces et services nombreux et diversifiés est un facteur non négligeable lorsque vient le choix d'un lieu de résidence. Le tableau 5-2 ci-dessous illustre la répartition des logements privés résidentielles 2021 pour la Ville de Saint-Antonin.

5.1.2 Mode de propriété

Le pourcentage du mode de propriété des ménages privés de Saint-Antonin est représenté au tableau 5-2 ci-dessous :

Tableau 5-2 : Mode de propriété

	Saint-Antonin	MRC Riv-du-Loup	Bas-St-Laurent
Propriétaire	78.3%	65.5%	69.3%
Locataire	21.4%	34.4%	30.7%

Les types de propriété sont actuellement en évolution depuis les dernières années. En effet, les jumelés et les multi-logements sont très en demande, ce qui a pour effet de densifier le territoire municipal.

Le périmètre urbain ne compte plus maintenant qu'un petit nombre de terrains disponibles à la construction. Bientôt on peut même prévoir un manque de terrains. Ainsi, une révision des limites du périmètre d'urbanisation devra donc se faire incessamment. Comme la zone agricole entoure la quasi-totalité du périmètre urbain actuel, la ville n'a pas d'autre choix que de présenter une demande d'exclusion auprès de la CPTAQ pour agrandir le périmètre urbain à même la zone agricole. Sinon, elle devra déplacer son périmètre urbain plus au sud où la zone agricole n'est pas présente, ce déplacement amènerait alors une forte problématique financière au niveau du coût des infrastructures d'aqueduc et d'égout.

¹⁰ Profil statistique de la Ville de Saint-Antonin du CLD

5.2 Réseau routier en zone résidentielle en périmètre d'urbanisation

Quelques secteurs résidentiels de la ville sont encore à développer. Entre autres, il y a le secteur à l'extrémité de la rue des Peupliers qui devra être prolongé vers l'ouest. Ensuite, des superficies de terrains sont encore disponibles dans le domaine du millénaire ainsi que dans le coin de la rue Levasseur et rue Nadeau où ces 2 rues vont devoir faire partie d'un prolongement en boucle, selon l'intention des promoteurs. Le prolongement de la rue des Chanterelles en direction ouest est en tête de liste dans les priorités. De plus, le projet de 13 habitations multifamiliales sur la nouvelle rue Saindon est en cours. Quant au prolongement de la rue des Châtaignes, ce chantier est en préparation dont le maître d'œuvre est la Ville de Saint-Antonin.

5.3 Réseau routier en zone résidentielle hors du périmètre d'urbanisation

Plusieurs chemins comme : le chemin Lavoie, la route Clara, le 5^e Rang et les chemins menant au cours d'eau de la rivière du Loup étaient par le passé peu fréquentés et non accessibles pour certains pendant l'hiver. Maintenant, ces voies de circulation sont plus urbanisées qu'autrefois. La ville a donc investi afin de rendre ces chemins plus sécuritaires pour les usagers de la route. La route Clara et les chemins menant à la rivière du Loup sont toujours sur fondation de gravier.

5.4 Les défis démographiques et de logements

À partir de l'état de la situation démographique et du logement, 3 défis majeurs peuvent être initiés pour la ville de Saint-Antonin.

- Fournir aux jeunes familles des terrains à construire et offrir davantage de loyers locatifs à prix abordables;
- Fournir aux personnes vieillissantes des résidences aptes à leur offrir les services qu'elles ont besoin.
- Création de coopératives d'habitation pour éviter les augmentations de loyer trop fortes et trop rapides pour la capacité financière des résidents.

5.5 Grandes orientations résidentielles

- Assurer une disponibilité de logements pour tous;
- Renforcer la sécurité par la réduction des risques liés aux aléas climatiques;

6.1 État de la situation

Sur le territoire de la ville, on retrouve plusieurs industries et commerces à contraintes, et plusieurs sont en lien avec le camionnage.

La grande majorité de ces entreprises est regroupée dans le secteur des intersections du 1^{er} Rang et de la rue Principale. Les rues : du Carrefour, Industrielle, de l'Avenir, Paradis, Lévesque et le 1^{er} Rang ont donc un accès immédiat avec l'autoroute 85. On constate que la situation est très avantageuse pour ces entreprises qui sont situées dans ce carrefour routier. (Voir le **Plan 6-1** en annexe).

Dans ce secteur on peut compter environ 400 emplois selon les périodes. On y retrouve les usages mixtes permettant d'accueillir plusieurs entreprises sous le même toit. Les entreprises de camionnage requièrent pour leur part de grandes superficies de terrain pour le stationnement des remorques et leurs tracteurs routiers. De nouveaux bâtiments s'ajoutent ou s'agrandissent à chaque année.

6.2 Réseau routier en zone industrielle

Dans la zone industrielle, la rue Paradis, de l'Avenir et Industrielle ne sont pas recouvertes de pavage. La circulation des véhicules lourds est en constante évolution puisqu'il y a toujours l'arrivée de nouvelles entreprises dans notre noyau industriel. Ainsi, l'achalandage accru nécessite des fréquences d'entretiens et des coûts récurrents pour maintenir aux normes la chaussée de ces artères.

À l'extrémité sud du chemin de Rivière-Verte, soit à l'intersection de la route de la Station, on y retrouve l'autre secteur industriel en développement. Puisque cette zone est en bordure de l'autoroute 85, un grand potentiel n'est pas à négliger. La ville devra prévoir dans les années futures une infrastructure adéquate pour le développement de ce secteur puisque l'accès est facilité par un viaduc de l'autoroute 85.

6.3 Le défi relié aux industries et aux commerces

Les terrains disponibles sont très peu nombreux sur le territoire, il serait prioritaire de trouver de nouveaux espaces, en priorité, en-dehors de la zone agricole. Le défi est de concentrer les services aux citoyens dans le périmètre urbain qui comporte 3 noyaux importants. La proximité des services est très difficile et plutôt inadéquate pour les personnes qui n'ont pas accès à un moyen de transport.

La ville doit donc prévoir dès maintenant de nouveaux emplacements propices à de tels usages. Deux options sont envisagées :

- 1) Agrandir le périmètre urbain à même la zone agricole par l'acheminement d'une demande d'exclusion auprès de la Commission de protection du territoire agricole du Québec. L'agrandissement du périmètre urbain devra être travaillé avec la MRC et le MAMH. L'utilisation de la zone agricole pour agrandir doit être une option de dernier recours;

- 2) Combler les espaces en zone blanche, à proximité de l'autoroute. Déjà quelques promoteurs offrent des terrains de grande superficie et loin des habitations. Dans certains cas, ces emplacements sont réhabilités à la suite de l'extraction de matériaux granulaires pour la construction de l'autoroute. La Ville devra travailler avec la MRC afin de respecter les nouvelles OGAT et s'il y a des affectations à modifier.

6.4 Les grandes orientations industrielles

- Favoriser la mobilité des marchandises;
- Encourager le transfert industriel dans les espaces prévus à cette fin;
- Faciliter l'établissement optimal des industries;
- Favoriser l'investissement collectif pour permettre un effet de levier;
- Encourager la création d'emploi;
- Soutenir l'entrepreneuriat;
- Favoriser la mise en place d'incubateurs d'entreprises;
- Assurer un meilleur positionnement de nos sites industriels;
- Favoriser une meilleure attractivité du territoire.

CHAPITRE 7 COMMERCE ET SERVICES

La phase 1 du prolongement de l'autoroute 85 jusqu'à la rue Principale, a amené des changements importants et positifs pour les entreprises de ce secteur en 2011. Une partie de la phase 3 du prolongement de l'autoroute vers la limite de la MRC de Témiscouata a eu des effets tant négatifs que positifs lors de son ouverture en 2021. Depuis l'ouverture de toutes les voies de l'autoroute 85, sur quelques kilomètres complétés en 2021, il a été constaté que les commerces situés sur l'ancienne route 185 (maintenant appelée route des Roches) sont isolés de la circulation, de l'achalandage et ils ont perdu toute leur visibilité par rapport à la situation initiale. En contrepartie, l'aspect résidentiel s'est développé en bordure de la route des Roches. Le chapitre fait référence au **Plan 7-1** en annexe.

Secteurs commerciaux en réévaluation

Sur la route des Roches, il y a trois secteurs commerciaux. Ces secteurs devront être réévalués à la suite des changements majeurs au niveau de la circulation par l'ouverture de l'autoroute 85.

Le premier secteur est situé à l'intersection du rang 3 et de l'autoroute 85. Ce secteur a perdu, du côté ouest, une bonne partie de sa superficie, et il se retrouve donc sur une route très secondaire. Cette zone maintenant coupée en deux par le corridor autoroutier a aussi perdu son accès direct à la nouvelle autoroute. Des aménagements routiers ont été faits à l'intersection du rang 3 et le chemin de Rivière-Verte, pour faciliter le transport des modules de maison par l'entreprise Les Maisons Ouellet.

Le deuxième secteur est situé près de l'intersection du chemin Lavoie et de la route des Roches, on y retrouve le commerce Big Stop Irving, un commerce de pièces mécaniques et un terrain commercial ayant servi dans le passé à la vente de machinerie. Une partie significative de cette zone a disparu au détriment de l'emprise de la nouvelle autoroute. Le manque d'achalandage autoroutier porte un coup dur au relais routier « Big Stop Irving ».

Le troisième secteur est situé sur la route des Roches à 5 km environ au sud du viaduc de la route de la Station, lieu sans accès ni visibilité de l'autoroute, il présente peu d'intérêt pour la viabilité d'un commerce étant donné la situation actuelle. Déjà, on n'y retrouve plus aucun commerce.

Par ailleurs, la ville de Saint-Antonin avec sa démographie toujours en augmentation présente un bilan positif et intéressant pour les commerces. Plusieurs types de commerces s'installent ou projettent de s'installer à Saint-Antonin et l'autoroute permet une certaine attractivité au niveau commercial. Les espaces appropriés et disponibles à des fins commerciales sont d'une rareté puisqu'ils cachent souvent des contraintes importantes de construction. La disponibilité des terrains commerciaux est un enjeu important pour l'économie de la Ville et c'est une préoccupation constante qui exige une évaluation régulière de la situation.

On retrouve les commerces et services en grande majorité : au 1^{er} Rang, sur la rue Levesque, au chemin de Rivière-Verte, sur la rue Principale et dans le secteur de la rue du Carrefour.

Le tableau 7-1 représente quelques commerces que l'on retrouve sur tout le territoire de la Ville de Saint-Antonin.

Tableau 7-1 : Les différentes catégories de commerce et service de proximité

Catégorie	Usages détaillés	Quantité	Besoin
Alimentation	Boulangerie	-	X
	Dépanneur ○ Épicerie du Village ○ Marché Caron	2	
	Épicerie moyenne et grande surface	-	X
	Fruits et légumes	-	
	Poissonnerie	-	
Restauration	Restaurant permanent : ○ Big Stop Irving ○ Tim Horton ○ McDonald's	3	
	Restaurant saisonnier : ○ Cantine (Paysanne des prés)	1	
Bar-salon	Bar	-	
Culturel et récréatif	Bibliothèque	1	
	Centre communautaire : ○ Centre <i>Réjean Malenfant</i> ○ Centre communautaire <i>Michel-Desrosiers</i> ○ Centre Sportif	3	
	Galerie d'art et exposition culturelle : ○ Local de la Bibliothèque	2	
	Lieux récréatifs, terrains de sport ○ Terrain de balle (1) ○ Terrain de soccer (1) ○ Terrain de pétanque (1) ○ Patinoire extérieure (2) ○ Jeux d'eau (2) ○ Anneau de glace (1) ○ Parc (6)	14	
	Maison des Jeunes	1	
	École primaire : ○ École <i>Lanouette</i>	1	
Garderie	CPE : ○ CPE (<i>Les Trésors de l'Arc-en-Ciel</i>)	3	

Catégorie	Usages détaillés	Quantité	Besoin
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Garderie (<i>Les Petits Loups</i>) ○ CPE (<i>Villa D'Antonin</i>) 		
	Maison retraitée autonome ou semi :	1	
	<ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Manoir Saint-Antonin</i> 		
	Maison retraitée non autonome	-	X
Services bancaires	Caisse populaire	-	X
	Acuponcture/chiropractie :		
	<ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Chiropratique et Mieux-être</i> ○ <i>Dre Caty Goulet et Dr Steve Sénéchal</i> 	2	
	Centre de santé	-	X
	Clinique médicale		
	<ul style="list-style-type: none"> ○ GMF de Saint-Antonin 	1	
	Pharmacie :		
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Uniprix <i>Didier Rioux et Karine Larochelle</i> 	1	
	Salon bronzage/massage/esthétique :		
	<ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Ongles et Cils Mélissa</i> ○ <i>Meghan Esthétique</i> ○ Salon de beauté <i>MagiCoiffe</i> ○ Esthétique <i>Mélanie</i> ○ Massothérapie <i>Linda Gagné</i> 	5	
	Salons de coiffure :		
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Salon de Coiffure <i>Adam et Eve</i> ○ <i>Savannah Coiffure</i> ○ Monsieur <i>Tête D'Affiche</i> ○ Coiffure <i>Zénith</i> ○ Coiffure <i>Brigitte</i> 	5	
	Station-service		
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Petro Canada ○ Big Stop Irving ○ Alain Côté ○ Shell 	4	
	Garage de réparation automobile :		
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mécanique <i>Marcel Fournier</i> ○ <i>Point S</i> ○ Mécanique <i>Steve Lévesque</i> 	3	
Centre jardin	Horticulture	-	
Quincaillerie	Quincaillerie:		
	<ul style="list-style-type: none"> ○ <i>BMR Unoria Coopérative</i> 	2	

Catégorie	Usages détaillés	Quantité	Besoin
	○ <i>Surplus Général Tardif Inc.</i>		
Vente au détail	Plomberie et vente en gros: ○ <i>MR Boucher</i> ○ <i>Distribution Francis</i> ○ <i>Distribution BSL</i> ○ <i>Nettoyage Multi-Pro</i> ○ <i>Plomberie Niko</i>	5	
	Produit pour la maison-décoration : ○ <i>PromoStock</i>	1	
Camping	Camping : ○ <i>Camping Jean</i> ○ <i>Camping Lido</i>	2	

7.1 Réseau routier en secteurs commerciaux

Sur la route des Roches, il y a 2 secteurs commerciaux. Ces secteurs, à la suite des changements majeurs au niveau de la circulation devront être réévalués.

Le premier situé près de l'intersection de la route de la Station, on y retrouve une station-service pour les camions au Big Stop Irving, un commerce de pièces mécaniques et un terrain commercial ayant servi dans le passé à la vente de machineries. Une partie significative de cette zone a disparu au détriment de l'emprise de la nouvelle autoroute. Le manque d'achalandage autoroutier porte un coup dur au relais routier « Big Stop Irving ».

Le deuxième secteur plus éloigné de l'intersection, où l'on retrouve la route de la Station, présente peu d'intérêt pour des commerces dans sa situation actuelle.

7.2 Les défis reliés aux commerces et services

- Les terrains commerciaux sont plutôt rares sur le territoire de la Ville;
- Les terrains dans le secteur du Big Stop Irving ne sont pas très en demande. Cela est le résultat de l'arrivée de l'autoroute 85, ainsi que la forte distance à parcourir à partir du PU pour s'y rendre;
- Les citoyens sont plus attirés vers les commerces dans le PU à cause de la faible distance à parcourir en véhicule et ils n'ont pas tous accès à des transports;
- Les rares zones commerciales dans le PU ne sont pas très grandes.

7.3 Les grandes orientations et actions commerciales

- Favoriser une meilleure accessibilité pour tous aux commerces et services;
- Favoriser une meilleure organisation de la fonction commerciale.

CHAPITRE 8 LES MILIEUX AGRICOLES, AGROFORESTIERS ET FORESTIERS

8.1 État de la situation de l'agriculture

Le développement de la ville de Saint-Antonin, comme partout en zone rurale, s'est bâti par l'activité agricole. Avec les années, cette activité a beaucoup changé. On ne retrouve plus maintenant que quelques producteurs agricoles, la production ovine est actuellement l'activité principale au niveau de l'élevage. La production de fourrage et de céréales occupe le reste des terres en production.

La qualité des terres est de moyenne à faible, les secteurs de meilleure qualité sont toujours en production, pour certains secteurs dont la topographie vallonnée ne facilite pas leur culture, les terres ont été reboisées ou abandonnées à la friche.

Selon la répartition des entreprises et des revenus agricoles par municipalité en 2017, seulement 9 entreprises sont agricoles dans la Ville de Saint-Antonin. Ce qui équivaut à 4% des entreprises agricoles et cela positionne la ville à l'avant dernier rang dans la MRC de Rivière-du-Loup.¹¹ Le présent chapitre a comme référence le **Plan 8-1** en annexe.

8.2 Les possibilités

La production en serre semble être pour l'avenir, une possibilité intéressante, différents projets sont à l'étude. La proximité d'une alimentation électrique ainsi que les compétences et produits développés par les entreprises Premier Tech et Tourbière Berger pourrait faciliter la mise en place de ce type d'entreprise.

8.3 La forêt

8.3.1 État de la situation

Sur les 182.7 km² du territoire de la ville de Saint-Antonin, on peut calculer sommairement qu'au moins la moitié de cette superficie se situe en territoire boisé, majoritairement du résineux. Comme on ne retrouve pas de boisés acéricoles de grandes importances, les quelques érablières en exploitation sont plutôt artisanales.

Il y a les boisés en zone agricole qui sont habituellement de faible superficie. Plus au sud on retrouve une zone forestière assez homogène, l'exploitation de cette zone se fait dans des boisés de propriété publique (Gouvernement du Québec) ou privé.

Pour ce qui est de la transformation à part quelques petits moulins à scie de faible capacité, le reste est transformé, soit par la production de papier ou de carton. Les surplus de billes de bois sont transportés à l'extérieur de la MRC, puisque cette dernière ne compte pas d'usine de transformation du bois de forte capacité.

Les affectations « agricole dynamique » et « agroforestière » sont situées en zone agricole provinciale. (Voir le **plan 8-3** en annexe.)

¹¹ MAPAQ, Fiche d'enregistrement des exploitations agricoles 2017, mise à jour de juillet 2018

8.4 Les îlots déstructurés

La Ville de Saint-Antonin compte 17 îlots déstructurés sur son territoire. (Voir le **Plan 8-4** en annexe). Les îlots déstructurés ont été créés afin de permettre la construction résidentielle sur des parcelles de terrains en zone agricole en vertu des dispositions de la LPTAA. Autrement dit, ce sont des concentrations d'habitations ponctuelles de superficies restreintes. Les plus grands îlots sont dans les secteurs de villégiature tels que dans le secteur de la Rivière-du-Loup qui comptent le chemin du Pas-d'Eau, le chemin du Grand-Courant ainsi que le chemin de la Rivière-du-Loup. L'autre secteur important de villégiature est contigu à la Rivière-Verte qui comptent le chemin des Chalets et le chemin des Méandres. On retrouve les autres îlots dans le 1^{er} Rang, 2^e Rang, 5^e Rang, rue Principale, au chemin du Lac et à la sortie sud de la Ville sur le chemin de Rivière-Verte. En 2024, une demande d'agrandissement de plusieurs îlots a été déposée par la MRC de Rivière-du-Loup. Malheureusement, cette demande a été rejetée par la CPTAQ.

8.5 Les défis reliés à la zone agricole et forestière

- Le périmètre urbain est encerclé par la zone agricole;
- Les demandes d'exclusions sont une façon d'agrandir le périmètre urbain en zone agricole, mais cela apporte de longs délais. Le fait de préparer un bon dossier argumentaire n'est pas une garantie d'obtenir l'autorisation de la CPTAQ;
- Les îlots déstructurés ne peuvent pas être agrandis ou bonifiés;
- La possibilité d'ouvrir des nouveaux développements est très difficile;
- Les nouvelles normes au schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de Rivière-du-Loup restreigne la possibilité de construire en milieu forestier.

8.6 Les grandes orientations en milieu agricole et agroforestier

- Éviter les empiètements en zone agricole afin d'assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture;
- Favoriser, dans une perspective de développement durable, la protection et le développement des activités et des exploitations agricoles;
- Favoriser la cohabitation harmonieuse des utilisations agricoles et non agricoles.

8.7 Les grandes orientations en milieu forestier

- Protéger et valoriser les ressources du milieu forestier;
- Mettre en valeur les ressources du territoire dans une approche de gestion intégrée;
- Favoriser l'occupation du territoire.

9.1 État de la situation

Cette notion d'extraction qui comprend plusieurs notions, mérite d'être plus détaillée pour ce qui est du zonage municipal. Il sera important de bien séparer les types d'extraction dans les différentes zones ciblées, pour ne pas permettre tous les types d'extraction en même temps.

9.2 Types d'extraction

9.2.1 Sable, gravier et pierre

Pour le sable, le gravier et la pierre, le sous-sol du territoire de Saint-Antonin étant une moraine très importante, il est donc très propice à ce type d'extraction. Ces matériaux utilisés surtout dans le domaine de la construction, sont très recherchés et plusieurs entreprises en font déjà l'exploitation. Entre autres, pour la construction de l'autoroute, des grandes quantités de granulats ont été extraites. Leur proximité a certainement eu un impact majeur sur le coût de travaux.

Les suivis sur la remise en état des sites d'exploitation sont très importants. Ils permettent de garder un territoire propre et propice à une utilisation future à des fins autres que l'extraction des sols. Ces suivis sont sous la responsabilité du ministère en charge de l'environnement.

9.2.2 Mousse de sphaigne (tourbe)

À la limite municipale nord, adjacent à la ville de Rivière-du-Loup, on retrouve plusieurs tourbières exploitées depuis très longtemps. La remise en végétation des secteurs où l'exploitation est terminée est très importante pour la protection de l'environnement et ainsi permettre la régénération des sols.

Des mesures de protection contre les incendies sont aussi à prévoir face à cette ressource très inflammable pouvant endommager les résidences à proximité des tourbières.

9.2.3 Produits pétroliers

Il n'y a pas d'exploitation de ce type sur le territoire de la ville, le sous-sol n'est pas reconnu actuellement pour représenter un potentiel pour ces ressources énergétiques.

9.2.4 Autres mines

L'avenir peut faire en sorte que d'autres types de minéraux ou minerais deviennent intéressants à exploiter. Cette classe d'usage pourra alors être utilisée pour encadrer le tout.

9.3 Les défis reliés à l'extraction

- Éviter les impacts visuels négatifs des sites d'extractions;
- La protection des infrastructures municipales, tel que les puits et réservoir d'eau potable de la Ville;
- La protection de la forêt qui entoure en bonne partie le périmètre urbain.

9.4 Les grandes orientations

- Faire en sorte que les carrières et sablières soient exploités le plus loin possible du périmètre urbain;
- Éviter que les sites d'extractions se rapprochent des puits et du réservoir d'eau potable de la Ville;
- Déterminer des zones protégées dans des milieux boisés autour de la Ville.

10.1 État de la situation

La ville de Saint-Antonin couvre un très vaste territoire. Elle est traversée sur environ 21 km par l'autoroute 85, qui est sous la juridiction du MTQ. En excluant l'autoroute, la ville a un réseau routier qui compte 96 kilomètres environ, et de ce nombre, il y a 7.2 kilomètres de chemins qui sont non asphaltés.

L'ancienne route 185 qui est devenue la route des Roches a été modifiée pour devenir une route locale. La ville a maintenant la charge de son déneigement.

Afin de rendre la rue Principale plus sécuritaire aux piétons, un trottoir a été aménagé sur environ 3.5 km. C'est l'artère principale de la Ville de Saint-Antonin. Dans la zone urbaine le 1^{er} Rang devrait connaître le même aménagement sur environ 1 kilomètre pour rendre ce tronçon de transit, plus adapté aux piétons, car cette route est particulièrement empruntée par de nombreux camions lourds. D'autres projets de trottoirs sont à prévoir dans les années futures pour urbaniser davantage la ville, et ainsi, aider à son développement.

En fait, les fonctions de la route dépendent directement des activités qui animent le milieu traversé; elles seront donc proportionnellement complexes et diversifiées. Inversement, la route a des effets structurants sur le milieu; d'ailleurs, la présence et le type particulier de celle-ci ont influé sur son développement.

Le présent chapitre a comme référence les **Plans 6-1 et 6-2** en annexes.

10.2 Sécurité routière¹²

Bien que généralement sécuritaire, il existe plusieurs problèmes ponctuels de sécurité dans les rues de la ville.

La fréquence d'accidents survenus dans la Ville est ajustée, en fonction des caractéristiques du territoire. La méthode de détermination des sites à fréquences élevées et faibles pour les tronçons et les intersections est évaluée de la façon suivante soit de quatre accidents aux 100 mètres pour les tronçons et supérieure ou inférieure à quatre accidents selon le niveau de fréquence élevée ou faible. À partir de ces seuils, les tronçons ou les intersections problématiques sont détectés rapidement. Le pourcentage global de l'ensemble des accidents survenus sur le territoire de la Ville de Saint-Antonin est de 5%. Une fois l'analyse spatiale complétée, certains tronçons et certaines intersections se révèlent problématiques. Ils sont présentés selon leur ordre d'importance aux articles 10.2.1 et 10.2.2.

¹² Plan de sécurité routière de (CIMA+) 2024 (PSR)

10.2.1 Intersections problématiques en matière de collisions¹³

L'intersection à fréquence élevée :

- Route de l'Église et le 1^{er} Rang.

Les intersections à fréquence faible :

- Rue Principale et rue Lebel / Autoroute 85;
- 6^e Rang et à l'est du chemin du Lac-Morin.

Les sites problématiques présélectionnés pour une analyse approfondie :

- Le tronçon de la rue Principale entre Uniprix et rue Lebel possède une évaluation à fréquence faible avec 8 collisions. La vitesse pratiquée est potentiellement problématique. (Voir figure 10-1)

Figure 10-1 : Site problématique



10.2.2 Tronçons problématiques en matière de collision¹⁴

Les tronçons à fréquence élevée :

- Aucun

Les tronçons à fréquence faible :

- rue Principale;
- chemin du Lac;
- 6^e Rang;
- 1^{er} Rang;

Les sites potentiellement problématiques à faible gravité :

- chemin du Lac;

¹³ Plan de sécurité routière (PSR)

¹⁴ Plan de sécurité routière (PSR)

- 1^{er} Rang;
- route de l'église

Tableau 10-1 : Statistique de collisions en fonction du nombre de km de route sur le réseau routier de la Ville, 2015 à 2019 ¹⁵

Nombre de collisions	Longueur de routes (km)	Population (2021)	Nombre de collisions / Km de route	Nombre de collisions / 100 habitants
119	101	4338	1,2	2,7

10.3 Constat des différentes problématiques sur le réseau routier de la Ville

Le secteur du chemin du lac représente une problématique quant à l'entretien hivernal. La présence de champs et d'étendues dégagées fait en sorte que l'abrasif et les fondants sont balayés par le vent, lequel forme des accumulations de neige sur la chaussée. De même que la présence de boue sur la surface de roulement s'explique du fait que la Ville a de nombreuses routes de gravier, et les cas relevés se sont produits sur une route en gravier. L'analyse approfondie des données d'accidents a permis d'identifier les zones à risques d'impacts avec des animaux, dont sur la chaussée au chemin du Lac et au 5^e Rang. Malgré l'absence d'étude pour la route des Roches, la population a déclaré la présence d'animaux dans le secteur sud dépassé le Big Stop Irving dans les secteurs boisés.

Dans le même ordre d'idées, ces endroits sont accidentogènes de nuit et ils ne sont pas éclairés. Même que dans certains endroits du noyau urbain où de l'éclairage est déjà en place, on a pu observer un grand nombre de zones éclairées et ombragées qui s'alternent dû à une trop grande distance entre les luminaires. La même analyse permet de déterminer que les approches du pont Casgrain sur le 1^{er} Rang sont à revoir. De plus, le nombre d'impacts avec des véhicules stationnés est important et ces accidents se produisent au bas de la route de l'église. On remarque un nombre important d'accidents causés par des conflits de circulation en face des commerces situés aux abords de la rue Principale près de l'autoroute 85. Les véhicules impliqués s'engageaient dans la circulation ou tournaient vers la gauche pour rejoindre l'entrée d'un des commerces.

Dans le cas de l'analyse spatiale, les secteurs identifiés correspondent aux conclusions de l'analyse thématique des données. Finalement, des observations sur le terrain ont été réalisées lors des relevés de circulation dans la Ville. Elles ont permis de conclure que l'achalandage piétonnier est important sur certaines routes à haut débit de circulation et que le piéton n'est pas protégé par un trottoir. De plus, certaines grilles des puisards de drainage sont mal orientées et trop basses par rapport à la surface de l'asphalte. Ces éléments peuvent être problématiques pour la circulation des cyclistes, car ces puisards se retrouvent sur l'accotement, donc directement dans le tracé des roues d'un vélo. Une grille ronde mal orientée de l'ancienne génération peut faire en sorte que les roues d'un

¹⁵ Plan de sécurité routière (PSR)

vélo y soient coincées. Quant aux grilles trop basses, elles peuvent provoquer une chute ou un évitement soudain du puisard par la voie de circulation.

10.4 Mesures d'adaptation en matière de circulation routière secteur urbain.

Au début de l'année 2024, une demande au ministère des Transports et de la mobilité durable a été déposée pour l'installation de signaux d'arrêts à l'intersection de la rue Principale et du chemin de la Rivière-verte afin de réduire la vitesse lors des heures de fort achalandage. La Ville attend encore une réponse à ce sujet. De plus, des projets de trottoirs et traverses piétonnières sont encore à prévoir dans le futur.

10.5 Parc linéaire interprovincial du Petit-Témis

Le parc linéaire interprovincial du Petit-Témis traverse l'aire d'affectation agricole dynamique, habitation et multifonctionnelle à Saint-Antonin. Des dispositions particulières sont associées à cette infrastructure récréative régionale.

D'une longueur de 134 kilomètres en gravier concassé, entièrement réservé aux cyclistes et aux piétons, le parc linéaire interprovincial Petit-Témis est la première au Canada à relier le Québec (Rivière-du-Loup) et le Nouveau-Brunswick (Edmundston). Une portion de ce sentier traverse le territoire de la Ville de Saint-Antonin, comme l'illustre le **plan 11-2**.

10.6 Les défis reliés au réseau de transport

- La sécurité des usagers de la route;
- Faire une mise à jour dans la signalisation routière de la Ville;
- La sécurité des piétons sur les artères principales.

10.7 Les grandes orientations

- Favoriser l'intermodalité pour le transport des marchandises;
- Favoriser la fluidité du transport des marchandises;
- Contribuer à l'amélioration de la sécurité des personnes dans les réseaux de transport;
- Promouvoir les sources d'énergie alternative;
- Contribuer à réduire les gaz à effet de serre;
- Favoriser l'utilisation du sentier linéaire interprovincial du Petit-Témis;

11.1 Réseau sanitaire

Le présent chapitre a comme référence le **Plan 11-1** en annexe.

11.1.1 Réseau d'aqueduc

En 2023 le réseau d'aqueduc mesure 22000 mètres, cette longueur augmente à chaque année avec l'implantation de nouveaux développements.

L'alimentation en eau potable provient de 2 puits implantés à environ 282 mètres l'un de l'autre de chaque côté du 6^e Rang (anciennement nommé le 3^e Rang). Le système de traitement se trouve dans un bâtiment situé à côté du puits no 2. L'eau est par la suite pompée dans un réservoir de 1325 m³ installé sur la montagne à environ 400 mètres du poste de traitement. L'eau est conforme aux normes gouvernementales et le poste de traitement date de 2010.

11.1.1.1 Capacité

L'usine de traitement est en fonction en moyenne 12 heures à 18 heures par jour selon l'achalandage.

11.1.1.2 Améliorations à apporter au réseau d'aqueduc

La ville évalue actuellement la possibilité d'ajouter un bassin de pression pour un secteur où les bâtiments doivent être alimentés par des gicleurs. De plus, la pression sur le réseau est faible à certains endroits. Des correctifs doivent être effectués en ce sens.

11.1.2 Réseau d'égout sanitaire

Le réseau d'égout sanitaire en 2023 était d'environ 17300 mètres. Il a été implanté au fil des années selon les secteurs de développement.

Deux sites de traitement des eaux usées sont en opération depuis 1975, ils ont fait l'objet de quelques rénovations, modifications et agrandissements au fil des années selon les besoins.

Des travaux seront à prévoir pour une mise à niveau des équipements et pour subvenir aux besoins toujours grandissants.

La vidange des boues est prévue, pour les bassins situés au chemin de Rivière-Verte, en 2030 et pour le site de l'église, il est estimé en 2029. Cependant, ces dates peuvent varier, selon la quantité de constructions reliées au réseau de la Ville d'ici-là.

11.1.2 Le réseau pluvial

La Ville possède environ 17700 mètres de conduites d'égout pluviales. Pour chacun des futurs développements, un système de traitement des eaux pluviales devra être en fonction en amont du rejet de l'eau pluviale dans un cours d'eau. Des bassins de rétention ont été exigés dans certains développements résidentiels de la ville.

Pour l'avenir les nouvelles technologies permettant de recharger plutôt les nappes phréatiques devraient être privilégiées.

11.2 L'éclairage

Il y a environ 400 lampadaires sur le territoire de la ville de Saint-Antonin. En 2023, 70% de l'éclairage est au sodium, il est prévu à court terme que tout l'éclairage municipal soit transformé en LED.

11.3 Trottoir, traverse de piétons et passage piétonnier

Le présent article à comme référence le **Plan 11-2** en annexe.

Nous comptons 4500 mètres de longueur de trottoir, plusieurs mètres s'ajoutent à chaque année.

Il y a 13 traverses de piétons

Deux passages piétonniers seront prévus dans le développement du Millénaire et une traverse de piétons est prévu au coin de la rue Pelletier pour accéder au stationnement municipal situé au nord de la rue Principale. D'autres études sont faites par le directeur des travaux publics afin de rendre sécuritaire notre milieu urbain.

11.4 Les bâtiments municipaux

Pour répondre aux différents besoins des citoyens, il y a plusieurs bâtiments répartis sur plusieurs sites dans la ville.

Bâtiments de service		
Bureau de la ville	261 Principale	Abrite aussi la bibliothèque municipale au sous-sol. Agrandi en 2006
Salle municipale Réjean-Malenfant	305 Principale	Rénovée en 2004, 2 salles de réunion (du Conseil de ville), une cuisinette, et des locaux de rangement pour des organismes
Maison des jeunes	1 rue Jean	Ouverture en 2024, transformation de l'ancienne Caisse Populaire
Garage municipal	24 Pelletier	Construit en 2008, 6 panneaux
Caserne d'incendie	4 Pelletier	Inaugurée en 2021, 5 panneaux
Entrepôts municipaux	24 Pelletier	Il y a 5 entrepôts utilisés par la Ville à l'usage du service de la voirie pour entreposer entre autres: l'abrasif et le sel de déglacage, ainsi que les garages de machineries municipales et d'entretiens. Il y a aussi des espaces d'entreposage aussi pour les pompiers et pour la maison des jeunes
Bureau du Festival Country	17 Pelletier	Construit en 1989 par le club l'Age d'Or
Estrades municipales	19 des Berger	Construction en 2010
Station d'épuration Rivière-Verte	627 Ch. Riv-verte	Bâtiment construit en 1975, et agrandi en 2011 Abrite les soufflantes pour l'aération des étangs d'épuration
Station d'épuration secteur de l'église	Rue des étangs	Construit en 1975, abrite les soufflantes pour l'aération des étangs d'épuration, on y retrouve aussi un site d'exercice pour les pompiers
Abris des pompes pour le puits no 1	33 6 ^e Rang	Construits en 1975
Poste de traitement de l'eau potable et puits no-2	32 Ch. du Réservoir	En fonction depuis 2012
Réservoir d'eau potable	Ch. du réservoir	Construit en 1975

11.5 Les équipements de loisir

Parcs et terrains de jeux, avec bâtiments		
Nom du parc	Emplacement	Équipements
Terrains de jeux Michel-Desrosiers	712 Ch. Riv-Verte	Jeux d'eau, patinoire, salle, anneau de patinage, terrain de soccer et espace vaste multifonction
Terrain de jeux rue Pelletier	21 Rue Pelletier	Patinoire extérieure, centre de loisir à 2 étages, terrain baseball, glissade, sentier de raquettes
Club motoneige OSBL	Rue Pelletier	Entrepôt pour la surfaceuse sur terrain municipal
Centre de ski de fond OSBL	746 Chemin Lavoie	Chalet de ski de fond, et entrepôt surfaceuse
Bureau du Festival Country OSBL	17 rue Pelletier	Bureaux
Parcs et terrains de jeux, sans bâtiment		
Parc des Petits Bleuets	Coin 1 ^{er} Rang et rue des Sapins	Modules de jeux, un espace ombragé et site clôturé
Terrain avec jeux bureau municipal	261 Rue Principale	Terrain avec des bancs et des balançoires une fontaine, terrain croquet, terrain de pétanque
Au Domaine de la Rivière-Verte	Rue Willie	Modules de jeux, terrain de soccer et de volleyball
Au développement Bois-Joli	Rue des Cornes	À aménager
Développement Dickner	Rue Levasseur	À aménager
Sentier de marche en forêt	Entrée 17 rue Pelletier	Un sentier de raquette est entretenu pour le moment. La Ville a fait l'acquisition en 2023 d'une grande propriété pour en faire un parc forestier conditionnellement à l'autorisation de la CPTAQ.
Stationnement	248 rue Principale	Aire de stationnement et terrains en réserve municipale
Équipements utilisés par la ville		
Gymnase de l'école	18 Rue du Couvent	Propriété du Centre de Services scolaire / Entente d'utilisation

11.5.1 Équipements de loisir projetés

Pour ce qui est des aménagements de loisir en projet, la liste est longue: il y a des parcs verts à aménager, un projet pour remplacer le bâtiment du terrain de jeux de la rue Pelletier et de mettre une toiture sur la patinoire pour 2025. Ultérieurement, la ville prévoit la construction d'un aréna près du stationnement situé au 248 Principale. Un aréna multifonction qui pourrait servir en toutes saisons.

11.6 Les grands chantiers projetés

Les bâtiments et autres projets municipaux
<ul style="list-style-type: none">- Une nouvelle école primaire;- Un aréna;- Un nouveau centre des loisirs;- Modification de l'église;- Relier la rue Lévesque entre le 1^{er} Rang et la rue Principale;- Faire une mise en réserve industrielle sur le chemin de Rivière-Verte soit au sud de la route de la Station;- Remplacer le pont Casgrain au 1^{er} Rang (MTQ)- Élaborer un produit touristique Sentier historique du Portage, Panneau explicatif au pont de fer et au bout du chemin Lavoie;- Projet du parc et sentier piétonnier vers la chute et le canyon de la rivière Verte;- Projet d'un parc forestier contigu au périmètre urbain;- Prolongement de la rue des Châtaignes;- Augmentation de la capacité des Étangs de la Ville;- Projet d'un parc au bout de la rue Lavoie.

Il n'y a ni échéance définie ni engagement de réalisation, ces projets dépendant de facteurs internes comme externes.

11.7 Les défis des équipements municipaux

- Maintenir ces équipements en bon état;
- Ajouter des équipements répondant aux besoins des jeunes familles;
- Le dossier de l'église;
- Assurer une alimentation en eau potable de qualité aux citoyens.

11.8 Grandes orientations pour les équipements de services publics

- Favoriser l'optimisation de tous les moyens de communication dont nous disposons;
- Contribuer à pérenniser les équipements et les services publics;
- Prévenir la contamination de l'eau potable;
- Minimiser les impacts sur les milieux humides.

CHAPITRE 12 LES MILIEUX NATURELS

12.1 État de la situation

Au schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la MRC, quelques milieux naturels sont répertoriés sur le territoire de la ville.

Pour commencer, sur territoire de la Ville de Saint-Antonin, on retrouve seulement 2 secteurs de refuge biologique et ceux-ci possèdent une superficie totale de 242 hectares. Dans le nouveau schéma d'aménagement et de développement révisé, nous retrouvons qu'un seul secteur identifié comme refuge biologique.

Aussi, il y a des zones humides qui se trouvent plus précisément à la tête du Lac Long et à quelques endroits autour du Lac à Chamard.

Ensuite, on retrouve une servitudes écologiques en zone agricole et une partiellement en zone agricole.

Pour terminer, il y a le Chênaie rouge de Saint-Antonin, sur la colline du réservoir, qui est une des particularités spécifiques à la ville. Les milieux d'intérêt sont présentés au **plan 12-2**.

12.2 Les défis reliés aux milieux naturels

- La dégradation des milieux naturels;
- La dévégétalisation dans les rives afin d'éviter les phénomènes d'érosion;
- L'avancement des exploitations de carrières et sablières près des milieux humides.

12.3 Les grandes orientations

- Contribuer à la protection des milieux naturels;
- Promouvoir les connaissances sur les milieux naturels;
- Assurer la pérennité des habitats floristiques et fauniques remarquables ou d'intérêt.

CHAPITRE 13 LES ZONES DE CONTRAINTE

On retrouve sur le territoire de la ville de Saint-Antonin des zones de contrainte. Les plus problématiques dans le secteur de la Ville de Saint-Antonin sont les contraintes naturelles ou de nature anthropique telles que présentés aux **plans 12-1 et 13-1**.

13.1 Contraintes naturelles

Zones inondables de la rivière du Loup

Il y a quelques zones inondables sur la rivière du Loup, une seule cependant se trouve en zone habitée à l'extrémité du 5^e Rang dans le secteur du ruisseau Pas-d'Eau. Les résidences au fil des ans ont été placées sur un monticule. Mais, le chemin de même que les terrains ont été inondés en quelques occasions au cours des 20 dernières années.

Zones inondables et zones d'instabilité de la rivière Verte

Il y a eu quelques inondations occasionnelles dans un secteur de villégiature en bordure de la rivière, les riverains auraient modifiés certaines installations et il semble que ce phénomène serait maintenant contrôlé. Une surveillance devrait être exercée dans les années qui viennent.

Il y a aussi des zones de mouvement de sol en bordure de la rivière Verte, mais ces secteurs sont loin des zones habitées.

13.2 Contraintes anthropiques

L'infrastructure de transport

L'autoroute 85 traverse le territoire de la ville de Saint-Antonin sur 21 km. La configuration de l'ancienne route 185 limitait le débit de circulation à deux voies sans séparation. Puis un plus grand débit journalier est enregistré à la suite de la construction de l'autoroute 4 voies, avec un terre-plein central. Cette augmentation de la circulation pourrait générer ou augmenter un problème de pollution sonore. Des études sont à venir pour mieux évaluer cette problématique.

La configuration des zones de bruit le long des voies de circulation dépend de plusieurs indicateurs dont le débit journalier moyen estival (DJME), la vitesse réelle sur les routes, le pourcentage de camions et le type d'infrastructure routière.

Par ailleurs, le degré de perturbation pour les activités humaines peut être qualifié de faible entre 55 et 60 dBA, de moyen entre 60 et 65 dBA, et de fort lorsque la mesure du bruit routier est supérieure à 65 dBA. La possibilité de faire des zones tampons afin de diminuer le bruit pourrait être une option.

13.3 Anciens dépotoirs

Le territoire de la Ville de Saint-Antonin abrite un ancien dépotoir domestique ainsi qu'un site de dépôt de cendres exploité par F.F. Soucy (Papiers White Birch).

13.4 Autres contraintes

Un centre de stockage et de conditionnement de matériaux, notamment de béton et de briques, est situé au 1166, 1er Rang.

13.5 Les îlots de chaleur

Afin de minimiser les îlots de chaleur, la Ville doit prévoir des mesures pour limiter cette problématique. Entre autres, le développement de projets paysagers qui maximisent la perméabilité du sol ainsi que la capacité de rétention des eaux de surfaces ou encore l'utilisation d'énergies renouvelables.

La réalisation d'interventions qui tiennent compte des effets reliés au phénomène des îlots de chaleur localisés en milieu urbain doivent aussi être prévues. Un îlot de chaleur urbain se caractérise par un espace qui comprend peu de couverts végétaux ou qui inclut une grande surface de couleur foncée (toiture de couleur noire ou foncée, surface minéralisée, voies de circulation, etc.).

Comme illustré au **Plan 13-2** en annexe, les secteurs urbains présentant des îlots de chaleur importants se localisent principalement :

- dans le secteur industriel de la rue du Carrefour et à l'intersection de la rue Principale et de la rue du Carrefour;
- sur l'autoroute 85 du 1^{er} Rang au 3^e Rang;
- dans le secteur du poste d'Hydro-Québec sur le chemin de Rivière-Verte;
- dans quelques petits secteurs résidentiels comme sur la rue des Chanterelles, le long de la rue Principale en direction de l'église et à l'intersection du chemin de Rivière-Verte et de la rue Principale.

Les diverses mesures pouvant être mises en place sont variées et peuvent évoluer selon l'accessibilité des diverses technologies. Des mesures plus strictes sur l'aménagement des stationnements avec de la végétalisation et la protection des espaces verts et boisés doivent être incluses à même les outils réglementaires de la Ville. L'utilisation de matériaux ayant un fort indice de réflectance solaire s'avère être une autre façon de limiter l'impact des surfaces dépourvues de végétation.

Certaines des mesures bien connues et ayant fait leurs preuves consistent en :

- l'augmentation de la surface végétalisée sur le territoire;
- l'aménagement des surfaces de stationnements avec des îlots d'arbres et de surface verte;
- l'augmentation de la végétalisation dans le secteur industriel.

D'autres mesures viendront contribuer à une diminution des gaz à effet de serre, tels que l'ajout de trottoirs et de pistes cyclables afin de rendre plus sécuritaire les rues pour que la population ait le goût de faire leurs déplacements davantage à la marche ou à bicyclette, de même que l'ajout d'espaces de stationnement dédiés aux véhicules électriques.

13.6 Les défis reliés aux contraintes naturelles et anthropiques

- La gestion des constructions en zones inondables;
- La contrainte du bruit le long de l'autoroute 85 qui traverse le secteur urbain;
- Les mouvements de sol;
- Les anciens dépotoirs et autres contraintes anthropique.

13.7 Grandes orientations pour les contraintes naturelles et anthropiques

- Augmenter la résilience des communautés;
- Développer de la connaissance sur les sources de risques;
- Réduire les sources de risques.

14.1 Le tourisme

Contrairement aux municipalités côtières comme Notre-Dame-du-Portage, Rivière-du-Loup, Cacouna, l'île Verte et l'Isle-Verte qui sont au bord du fleuve et qui ont une longue tradition en accueil de visiteurs, à Saint-Antonin le tourisme n'a jamais eu une place significative, pourtant il y a des attraits à développer, et les formes de tourisme évoluent.

Il y a 2 campings importants, mais les usagers sont souvent des gens des environs selon les informations que les propriétaires de ces campings ont données à la Ville. De plus, il n'y a pas d'hôtel, il y a quelques motels, pas de pourvoiries, pas de lacs importants, presque tout est à développer. Les chalets en location connaissent une certaine vogue.

Par ailleurs, un club de tir, en affectation récréative, établi depuis longtemps sur la route de la Station demeure en activité. Les membres du comité envisagent la mise à niveau de leurs installations afin de les actualiser.

Le territoire possède également les estrades où se déroulent le rodéo du festival country ainsi que les courses de démolition.

En hiver, les sentiers de motoneige amènent beaucoup de gens de l'extérieur. Le Club de motoneige « Les Amis de la forêt » assure la promotion de la pratique de la motoneige et organise des activités pour ses membres. Ces sentiers sont reconnus officiellement par la Fédération des clubs de motoneige du Québec.

Pour sa part, le Club Amiski avec son local sur le chemin Lavoie offre des sentiers pour pratiquer le ski de fond, le ski de patin et la raquette. Ce local serait approprié pour promouvoir et développer des activités autant estivales qu'automnales. En terminant, que dire de la renommée du Parc linéaire interprovincial du Petit-Témis qui relie Rivière-du-Loup à Edmundston en passant sur notre territoire. Ce réseau destiné aux cyclistes est de plus en plus achalandé par les vacanciers et les amateurs de la nature. Ce texte a pour référence le **plan 14-1** en annexe.

14.2 La villégiature

On retrouve quelques secteurs de villégiature à Saint-Antonin.

1. Le long de la rivière du Loup au 5^e Rang
2. Le long de la rivière Verte
3. Le lac Bérubé
4. La route Clara
5. Le lac du Dentiste
6. Futur parc forestier

Pour ce qui est du chemin Lavoie, il ne reste que quelques chalets de villégiature. Toutes les nouvelles constructions sont utilisées comme résidence principale.

Dans les 3 premiers secteurs mentionnés ci-haut, une transition progressive est observée, car ces milieux de villégiature évoluent de plus en plus par une fréquence d'habitation à

l'année, plutôt que saisonnière. Cette situation n'est pas sans causer différents problèmes comme le transport scolaire, les rues privées difficilement carrossables ou de trop faible largeur, le déneigement privé, les inondations dans certains secteurs, les difficultés et l'ambiguïté lors de l'émission des permis. Les seules différences entre la villégiature et le résidentiel non desservi sont le déneigement, l'entretien des chemins et parfois la collecte des vidanges et des matières récupérables. Dans les zones de villégiatures, les chemins sont de tenure privée et leur largeur n'est pas toujours bien définie.

Il n'est pas possible de réglementer le nombre de jours d'habitation d'une résidence. Par le fait même, la conversion d'une résidence secondaire à une résidence principale est ainsi impossible à contrôler.

14.3 Les défis reliés au tourisme et aux zones de villégiature

- La disponibilité des infrastructures touristiques telles que des hôtels, motels etc...;
- La gestion des zones de villégiature en zone inondable 0-20 ans;
- Les véhicules récréatifs en dehors des campings;
- Les accès au cours d'eau pour la pratique du kayak ou autre.

14.4 Les grandes orientations

- Réduire les conflits de voisinage dans la pratique des activités récréatives;
- Accroître la sécurité des personnes qui pratiquent une activité récréative;
- Mettre en valeur les lieux, sites et équipements récréatifs;
- Approcher des promoteurs pour la réalisation de projets hôteliers;

CHAPITRE 15 LE PATRIMOINE CULTUREL

15.1 État de la situation

Le patrimoine bâti de Saint-Antonin n'est en rien comparable avec les municipalités implantées en bordure du fleuve qui sont plus anciennes, mais ça ne signifie pas que le patrimoine de Saint-Antonin n'est pas riche et intéressant. Plusieurs résidences du chemin du Lac sont assez âgées et ont gardé leur cachet. L'ancien moulin à papier au 1^{er} Rang est très âgé et il y a encore des machineries historiques. La situation de l'église qui est actuellement à l'étude est aussi d'une importance capitale dans l'histoire.

Une liste des bâtiments présentant un intérêt particulier est présentement en préparation pour être terminée en 2026. Présentement, la liste contient tous les bâtiments construits avant 1940. Celle-ci devra être révisée afin de déterminer les bâtiments patrimoniaux qui seront assujettis au règlement de démolition et de conservation du patrimoine. Tout ce qui concerne le sentier du Grand Portage pourrait être mis en valeur. Quelques points de vue sont particulièrement intéressants : Secteur du pont sur la rivière du Loup au 1^{er} Rang, secteur du pont traversant la rivière Verte à l'extrémité du chemin Lavoie. On y retrouve à ce dernier endroit une chute ainsi qu'un canyon dont la beauté n'est pas mise en valeur.

De plus, l'Église de Saint-Antonin au SADR est datée de 1869 et elle représente une valeur classée assez forte dans la MRC, mais assez faible en valeur foncière. La MRC de Rivière-du-Loup reconnaît comme territoire d'intérêt culturel toutes les croix de chemin, les croix lumineuses et les calvaires aux personnages sculptés. Ces derniers sont dispersés le long des rangs en milieu rural. Parmi ces sculptures religieuses les plus remarquables, il y a celle située dans le 6^e Rang.

Les bâtiments patrimoniaux d'intérêt local à Saint-Antonin sont en majorité les maisons ancestrales situées près de l'usine de Pâte Mohawk.

La préservation de matériaux et d'éléments d'origine varie en fonction de la volonté des propriétaires ou de l'absence de rénovations. Mais, l'authenticité patrimoniale est maintenue sur encore quelques bâtiments. Néanmoins, il est essentiel de rappeler que la perte d'éléments d'origine lors de rénovations majeures altère considérablement la valeur patrimoniale et l'intérêt esthétique des bâtiments. À long terme, cela risque de diluer l'identité culturelle du territoire en faveur d'une uniformisation des matériaux de construction.

Dans le secteur de Saint-Antonin, il est identifié au SADR 3 sites archéologiques comme indiqué au **plan 15-1**.

Tableau 15-1: Localisations des sites

Saint-Antonin		
CkEi-1	Près d'où croisent le Petit-Témis et la rivière Verte	Euroquébécois 1800-1899
CkEi-2	Sur la rive gauche de la rivière Verte à l'est du secteur de Rivière-Verte	Euroquébécois 1900-1950
CkEi-3	À environ 1,5 km au sud-est du secteur de l'église	Euroquébécois 1800-1899

Le règlement relatif à la démolition des bâtiments est présentement en application. Puis en 2026, un règlement relatif à l'entretien des bâtiments devra être mis en place par la Ville de Saint-Antonin.

Malheureusement, à l'instar de nombreuses municipalités de la MRC, la Ville de Saint-Antonin voit son patrimoine bâti disparaître progressivement. Les granges, les symboles religieux sont laissés sans entretien rigoureux. On remarque que les petits bâtiments sont souvent utilisés pour l'entreposage, tandis que les plus grands, sont généralement peu utilisés, négligés et souvent en mauvais état. Caractéristique d'un usage agricole qui est en disparition dans le secteur de la Ville de Saint-Antonin. Les quelques granges dispersées dans le paysage représentent les témoins fragiles de l'histoire locale en partie. Elles méritent d'être préservées et valorisées pour les générations futures malgré le peu de relève dans le domaine de l'agriculture. Cependant, quelques bâtiments résidentiels sont encore maintenus dans un bon état, surtout dans le secteur du chemin du lac et du 1^{er} Rang en particulier. Dans la partie urbaine, le patrimoine est moins conservé par l'absence de PIIA qui obligerait les propriétaires à garder l'allure patrimoniale de leurs bâtiments. On doit comprendre que si des contraintes importantes sont imposées, il va de soi que des subventions à la rénovation soient offertes par la ville.

Au niveau de la protection du paysage, il y a un corridor panoramique répertorié au SADR entre la rue Saindon et le chemin du Lac sur la rue Principale. Il s'agit d'axes routiers qui offrent des champs visuels permettant la découverte du paysage. À partir des études de Ruralys, la MRC a identifié certaines parties de ces axes routiers. Ils prennent le nom de « corridors panoramiques ». On retrouve une localisation de ces corridors panoramiques sur le **plan 15-2**.

15.2 Les défis posés par le patrimoine bâti

- La sauvegarde des biens patrimoniaux;
- La mise en valeur des biens patrimoniaux;
- La conservation du patrimoine bâti.

15.3 Les grandes orientations sur les biens patrimoniaux

- Préserver et mettre en valeur les paysages emblématiques;
- Favoriser un affichage commercial distinctif;
- Développer des outils pour encadrer la rénovation et la construction de nouveaux bâtiments;
- Soutenir les différents services techniques dans ce domaine;
- Accroître l'inventaire des bâtiments, lieux et objets patrimoniaux;
- Favoriser la sauvegarde des bâtiments religieux dont la valeur patrimoniale est élevée;
- Encourager les projets de requalification pour les autres bâtiments religieux;
- Encourager à mettre en place des mesures de protection du patrimoine archéologique.

CHAPITRE 16 GRANDES AFFECTATIONS DU SOL

Il y a 9 grandes aires d'affectations qui sont prévues au plan d'urbanisme et tout le territoire tel qu'indiqué au **Plan 8-1**.

- | | |
|---|--------|
| 1. Agricole dynamique | (A); |
| 2. Agroforestière | (AF); |
| 3. Forestière | (F); |
| 4. Commerciale et service | (C); |
| 5. Multifonctionnelle | (M); |
| 6. Habitation | (H); |
| a) Habitation faible densité | (HFD); |
| b) Habitation moyenne densité | (HMD); |
| 7. Industrielle, services à contraintes | (I); |
| 8. Périurbaine | (PÉR); |
| 9. Récréative | (R); |

Ces affectations servent au conseil de ville à identifier la vocation des différents territoires de la ville. Le présent plan d'urbanisme ainsi que les règlements d'urbanisme qui en découleront intégreront les dispositions du schéma d'aménagement et de développement de la MRC.

En matière d'urbanisme, le cadre prévu par le gouvernement dirige la planification municipale en fonction de critères fondamentaux qui sont :

- L'environnement et les changements climatiques
- La sécurité des biens et des personnes;
- La santé

Plus des critères secondaires:

- Socio-économiques
- Géographique et historique

Le découpage des zones municipales doit donc se faire en fonction des objectifs de planification. Il indique principalement la dominance de l'occupation, de plus des usages additionnels peuvent s'ajouter.

Pour ce qui est des usages mixtes, cette combinaison peut présenter certains avantages tels que diminuer certains déplacements en regroupant les commerces en lien avec les services aux citoyens à même la zone d'habitation. L'intégration de ces commerces doit d'abord, de manière prioritaire, tenir compte de l'environnement, de la sécurité des biens, des personnes et de la santé.

16.1 La densité d'occupation

En secteur résidentiel, la densité d'occupation se calcule par le nombre de logements à l'intérieur de la superficie brute d'un îlot d'occupation. Les îlots sont découpés selon les critères suivants:

- Les limites physiques : rues, fossés, cours d'eau, changements géographiques, limites de propriété;
- De la distance d'un centre d'affaire
- Du type d'occupation, par exemple des résidences unifamiliales
- Des objectifs de planification

En périmètre urbain, la densité peut passer de 10 logements à 60 logements pour 1 hectare = 10,000 m². Donc, les densités d'occupation du sol peuvent varier en fonction des objectifs poursuivis.

16.2 Affectation agricole dynamique (A)

La loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA) a déterminé, il y a plus de 40 ans, un territoire agricole, en tenant relativement compte des usages et de la valeur agronomique des terres cultivables déjà présentes. L'urbanisation, l'abandon des terres de faible qualité et souvent de faible superficie, la faible productivité de certains sols, le corridor des lignes électriques à haute tension, l'extraction du gravier et le reboisement, ont mis à mal le dynamisme de ce territoire. La production laitière autrefois dominante a complètement disparu du territoire de la ville. La culture des plantes fourragères et la production ovine sont actuellement les principales activités agricoles sur le territoire.

De manière complémentaire aux usages et activités agricoles, il est permis d'exercer les usages suivants :

- Les résidences unifamiliales, bénéficiant de droits et privilèges conférés par la LPTAA ou comprises dans un îlot déstructuré;
- Commerces et services complémentaires à l'habitation, respectant les critères de la LPTAA. De plus, ces commerces et services doivent respecter certaines conditions qui seront intégrées au règlement de zonage;
- Agrotourisme (centre d'interprétation de la ferme, restauration champêtre, vente et mise en marché de produits agricoles). Ces activités et usages doivent respecter certaines conditions qui seront intégrées au règlement de zonage;
- Activités extérieures récréatives extensives : observation et interprétation de la nature ou de lieux culturels, les espaces de chasse et de pêche sportive tels que les pistes et sentiers de randonnée, les centres d'interprétation de la nature, parcs et espaces verts, ainsi que les tours d'observation, bâtiments pour installations sanitaires, refuges, etc. En plus, aucun nouvel usage récréatif autorisé ne peut être considéré comme immeuble protégé;
- Industrie à faible, moyen et fort impact : reliée aux activités agricoles et dont les nuisances s'apparentent à celles occasionnées par les activités agricoles, telles que meuneries, fromageries, conserveries, abattoirs, etc. Ces activités et usages

doivent respecter certaines conditions qui seront intégrées au règlement de zonage;

- Commerces de détail et de services en lien avec les activités agricoles, et dont les nuisances s'apparentent à celles occasionnées par les activités agricoles, tels qu'une clinique vétérinaire pour les animaux d'élevage. Ces activités et usages doivent respecter certaines conditions qui seront intégrées au règlement de zonage;
- Extraction : toutes les activités et opérations nécessaires pour l'exploitation des substances minérales de surface et énergétiques à des fins de commercialisation. L'usage d'extraction ne s'applique qu'aux terres privées aliénées par l'État avant le 1er janvier 1966 où, en vertu de la Loi sur les mines (RLRQ, chapitre M 13.1), le droit à ces substances minérales appartient au propriétaire du sol. Certaines conditions seront intégrées au règlement de zonage;
- Équipements d'utilité publique : exclusivement pour l'implantation ou le prolongement d'un réseau d'aqueduc ou d'égout qui doivent être réalisés pour des motifs de protection de la santé ou de l'environnement.

Les usages autres qu'agricoles doivent être autorisés par la CPTAQ lorsque requis.

16.3 Affectation agroforestière (AF)

Cette aire d'affectation, qui fait partie de la zone agricole provinciale, on retrouve, sensiblement, les mêmes usages que dans l'affectation agricole dynamique. De manière complémentaire aux usages et activités agricoles, il y a quelques petites zones de villégiatures en îlot déstructuré.

16.4 Affectation forestière (F)

On retrouve un très important secteur forestier hors de l'aire d'affectation Agricole provinciale, principalement sur un vaste territoire de l'ancien Canton de Whitworth en partie annexé à Saint-Antonin au début des années 1980. Plusieurs chemins forestiers desservent ce vaste territoire, cette activité représente une activité économique importante dans la ville de Saint-Antonin et la MRC de Rivière-du-Loup. Le plan d'urbanisme devra tenir compte de cette réalité. De plus, une grosse partie du secteur forestier est sur le territoire public.

Dans l'aire d'affectation forestière, il est permis d'exercer les usages suivants :

- L'usage d'habitation unifamiliale ainsi que les habitations saisonnières pourront être permis sous certaines conditions édictées au règlement de zonage;
- L'implantation ou le prolongement d'un réseau d'aqueduc ou d'égout peut être autorisé seulement pour des motifs de protection de la santé ou de l'environnement;

- Les activités récréatives extensives et intensives sont permises sans restriction, tout comme l'ensemble des activités agricoles avec ou sans élevage, l'exploitation forestière, les activités de pêche commerciale et les activités d'extraction;
- Aucun usage commerce de service n'est autorisé. Toutefois, les usages de type hébergement, et restauration comme usage additionnel à l'hébergement, sont autorisés lorsqu'en terres publiques.

Certaines conditions seront intégrées au règlement de zonage.

16.5 Affectation commerciale (C)

Dans cette aire on retrouve uniquement des commerces et des services à faible impact, le niveau de dérangement effectué par les transports est faible et l'apparence de l'ensemble de chaque bâtiment doit être soignée.

- Il est principalement autorisé dans ces zones des commerces de détail, commerces de services, commerces de gros, commerces à contrainte et commerces autoroutier. De plus, il est possible de retrouver de l'habitation aux étages des commerces selon les dispositions du règlement de zonage et de la grille de spécifications.

16.6 Affectation multifonctionnelle (M)

- Dans cette affectation, on retrouve généralement les commerces au niveau de la rue avec des logements à l'étage. Bien entendu les types de commerces doivent être compatibles avec la santé et sécurité des occupants des logements. On retrouve aussi dans cette affectation les secteurs de moyenne densité. Elle englobe les mêmes caractéristiques que l'affectation habitation sans la possibilité d'intégrer les maisons unimodulaires et mobiles. Elle vise à permettre, en plus d'une partie de la faible densité, les habitations collectives et multifamiliales de 5 logements et plus en structure isolée et jumelée. Les bureaux administratifs associés à l'habitation destinée à des personnes ayant besoin d'aide, de protection, de soins ou d'hébergement, notamment dans le cadre d'un programme de logement social mis en œuvre en vertu de la Loi sur la Société d'habitation du Québec sont également autorisés en fonction des dispositions du règlement de zonage;
- Les commerces autorisés sont les commerces de détail, commerces de services;
- Ensuite, elle intègre le secteur public et institutionnel. Il sera permis d'exercer tout bâtiment ou tout terrain utilisé pour des fins publiques et communautaires dans les zones publiques et institutionnelles (P), tels que : établissement d'enseignement, de santé et de services sociaux, service de protection publique (poste de police, caserne d'incendie), service du gouvernement (ministères et mandataires), d'une administration régionale ou d'une municipalité incluant les loisirs et la culture (comme une bibliothèque, un musée, un stade ou un terrain de sport et de jeux,

un aréna, une piscine publique, etc.), service à la communauté (temple religieux, centre de services communautaires, etc.);

- De plus, tout bâtiment, installation ou terrain utilisé pour les réseaux collectifs d'approvisionnement, comme pour : l'eau potable, l'évacuation des eaux usées ou l'évacuation des eaux pluviales, l'électricité, le gaz, le téléphone, etc. L'ensemble devra sans aucune exception respecter les dispositions du règlement de zonage.

Ces aires qui sont aux bénéfices de l'ensemble de la population se retrouvent généralement où il y a une concentration de la population. Devant l'augmentation constante de la population, des changements de valeur de notre société sera toujours en accord avec le plan d'urbanisme. Devant ces faits, la Ville de Saint-Antonin devra prendre plusieurs décisions importantes dans les années qui viennent, en ce qui concerne les sports, la vie religieuse et culturelle.

La densité maximale pour l'affectation multifonctionnelle est de 80 logements / hectare.

16.7 Affectation Habitation

16.7.1 Affectation Habitation faible densité (HFD)

Ce sont les secteurs du périmètre urbain où l'usage résidentiel est dominant. Il y a différents types de densité qui peuvent être prévus comme des commerces associés à l'habitation où des boutiques artisanales peuvent s'ajouter. Les nouveaux secteurs résidentiels devraient conserver une distance de l'autoroute pour éviter les nuisances que celles-ci peuvent apporter tel que les bruits routiers.

- L'affectation Habitation faible densité comprend les secteurs non desservis par les services sanitaires. Elle vise à permettre les habitations unifamiliales isolées d'au plus 2 étages et demi. Une habitation unifamiliale isolée peut permettre un logement supplémentaire tel qu'une habitation bifamiliale isolée;
- De plus, les services commerciaux intégrés à l'habitation sont autorisés. De même que, les services et réseaux d'utilité publique comme les parcs, les terrains de jeux et les autres espaces verts;
- Ensuite, les secteurs de faible densité desservis par les services sanitaires peuvent accueillir d'autre type d'habitation. Il est possible de construire des habitations unifamiliales isolées, jumelées, en rangée, ainsi que les habitations bifamiliales isolées et trifamiliales isolées. Les maisons mobiles et unimodulaires sont également incluses dans cette affectation;
- Elle vise également les habitations de 3 logements et moins.

Les densités d'occupation du sol peuvent donc varier en fonction des objectifs poursuivis. La densité maximale pour les affectations habitations de faible densité est de 20 logements / hectare.

Dans tous les cas, les usages permis sont contrôlés par le règlement de zonage de la Ville de Saint-Antonin.

16.7.2 Affectation Habitation moyenne densité (HMD)

L'affectation Habitation moyenne densité se retrouve dans le périmètre d'urbanisation et vise à permettre les habitations multifamiliales de 12 logements et moins en structure isolée et jumelée.

La densité maximale est de 60 logements / hectare.

Les services commerciaux intégrés à l'habitation sont autorisés et fonction des dispositions du règlement de zonage. De même, les services et les réseaux d'utilité publique, ainsi que les parcs, les terrains de jeux et les autres espaces verts sont autorisés selon les dispositions du règlement de zonage. Les bureaux administratifs associés à l'habitation destinée à des personnes ayant besoin d'aide, de protection, de soins ou d'hébergement, notamment dans le cadre d'un programme de logement social mis en œuvre en vertu de la Loi sur la Société d'habitation du Québec sont également autorisés en fonction des dispositions du règlement de zonage.

16.8 L'affectation relative à l'industrie

Dans ces zones, habituellement à proximité de l'axe de transport qu'est l'autoroute 85, on retrouve une concentration d'entreprises. Les impacts sur l'environnement et le voisinage peuvent varier d'un secteur à l'autre.

Le plan d'urbanisme de la Ville de Saint-Antonin indique que ces zones devraient être situées à proximité de l'autoroute à moins que des facteurs exceptionnels viennent justifier une localisation différente. Le voisinage avec un secteur résidentiel doit être évité ou pour le moins protégé par des écrans tampons.

16.8.1 Affectation industrielle et services à contraintes (I)

Dans cette affectation on retrouve :

- Des industries à impact léger et moyen, de même que les usages para-industriels. Les commerces contraignants (ex. : atelier de soudure, atelier de carrosserie, entreprise de déneigement, de construction, d'entretien paysager, entreprise de camionnage etc.);
- Les commerces de détail complémentaires aux activités industrielles sont autorisés, comme : outillage, entrepôt, quincaillerie spécialisée, etc., commerces de service complémentaires aux activités industrielles, commerces de gros sont aussi autorisés;
- Les usages et activités d'utilité publique, de récréation extensive, d'agriculture sans élevage et d'exploitation forestière sont également permis dans cette affectation selon les dispositions du règlement de zonage.

16.9 Affectation périurbaine (PÉR)

L'aire d'affectation périurbaine reconnaît l'existence de milieux construits ou déjà planifiés à proximité de périmètres d'urbanisation ou d'axes routiers majeurs. La construction de nouvelles rues ou le prolongement de celles existantes ne peuvent être autorisés dans cette aire d'affectation.

À l'intérieur de cette affectation, il est autorisé :

- L'habitation de faible densité sur des terrains non desservis par les services publics est autorisée;
- Il est aussi autorisé les commerces autoroutiers en bordure de l'autoroute 85, les commerces et industries existants au moment de la concordance avec le SADR, s'ils sont localisés à l'intérieur du secteur compris au nord de l'intersection du chemin de Rivière-Verte et de l'autoroute 85 et s'ils sont dûment délimités dans le règlement de zonage;
- Les usages récréatifs tel que l'intensive et l'extensive sont autorisés;
- L'agriculture sans élevage et l'exploitation forestière;
- L'implantation ou le prolongement d'un réseau d'aqueduc ou d'égout peut être autorisé seulement pour des motifs de protection de la santé ou de l'environnement.

16.10 Affectation récréative (R)

Dans l'affectation récréative, il y a présentement le champ de tir.

Il est autorisé dans cette affectation :

- La pratique des activités récréatives intensives et extensives où la pratique d'une activité reliée aux loisirs, aux sports, à la récréation de pleins airs, à l'observation de la nature, à de l'hébergement (ex. terrain de camping rustique, refuge), sentier pédestre, à cheval, en raquette et aménagement faunique;
- L'agriculture sans élevage et l'exploitation forestière;
- Les commerces de services complémentaires aux activités récréatives sont autorisés, ainsi que la vente au détail de produits liés à un commerce de service, lorsque localisée à l'intérieur d'un bâtiment selon les dispositions du règlement de zonage;
- Les usages institutionnels sont autorisés à condition qu'ils soient en lien avec les activités et la mission que l'on retrouve dans l'affectation récréative;
- L'implantation ou le prolongement d'un réseau d'aqueduc ou d'égout peut être autorisé seulement pour des motifs de protection de la santé ou de l'environnement.

16.11 Les grandes orientations d'aménagement de la Ville de Saint-Antonin

Les grandes orientations d'aménagement du territoire de Saint-Antonin s'inscrivent dans la continuité de la planification amorcée par la MRC de Rivière-du-Loup. Elles sont le résultat d'un processus d'études et de discussions. Cet exercice a été réalisé en consultation avec la population et en collaboration avec les forces vives de la Ville (Conseil municipal, Comité Consultatif d'Urbanisme (CCU) et Comité de développement). Le document présenté est le résultat d'une concertation globale entre tous les acteurs du milieu. Ce processus d'élaboration des grandes orientations a permis la conception d'un plan d'urbanisme qui reflète à la fois les préoccupations locales et régionales tout en se révélant un instrument efficace de planification du territoire. Ces grandes orientations permettront d'assurer la poursuite concrète et détaillée du développement et de l'aménagement de la ville dans ses interventions et ses gestes quotidiens.

Chacune des grandes orientations, découlant d'éléments problématiques, sera assortie d'objectifs et d'instruments d'aménagement pour arriver à des solutions.

16.11.1 Le synopsis des grandes orientations

Comme mentionné plus tôt, la Ville de Saint-Antonin est le résultat du regroupement de plusieurs hameaux éparpillés sur un vaste territoire de 174,09 km². Le périmètre urbain actuel a été déterminé par l'implantation des réseaux d'aqueduc et d'égout, par la réglementation d'urbanisme en 1975 et par le zonage agricole en 1981.

Dans les limites du périmètre urbain actuel entouré de la zone agricole protégée, il reste peu de terrains vraiment propices pour la construction résidentielle et aussi pour l'implantation de commerces. La demande est également présente pour du résidentiel à forte densité (multi-logements), mais peu de terrains sont actuellement réservés à cet usage dans le plan de zonage. Les secteurs périurbains loin de la zone agricole accueillent une partie significative du développement résidentiel. Il y a donc lieu de repenser le périmètre urbain, tout en optimisant les infrastructures en place, afin d'offrir davantage de terrains desservis. Cette densification permettrait également de préserver le secteur agricole.

Le parachèvement de l'autoroute 85, qui sera en fonction en 2026, apporte une réalité nouvelle et pour cette raison aussi la redéfinition du périmètre urbain s'impose. Cette nouvelle configuration de la route nationale met en lumière de nouveaux secteurs favorables à l'implantation d'entreprises et de commerces par leur visibilité et leur facilité d'accès sans avoir à circuler sur des rues résidentielles. En contrepartie, le bruit de fond engendré par l'autoroute rend difficile l'implantation de résidences en sa proximité immédiate. Certaines zones commerciales qui voient leur achalandage disparaître pourront être enlevées.

Chacune des grandes orientations arrêtées au présent plan d'urbanisme est précisée par les objectifs d'aménagement et des moyens de mise en œuvre. Les moyens de mise en œuvre du plan d'urbanisme sont des instruments d'aménagement. Ces derniers devraient se traduire par des outils concrets de travail et par des mécanismes précis de gestion et de planification permettant de rendre opérationnel le plan d'urbanisme.

Les grandes orientations ne peuvent pas être considérées isolément, elles doivent être analysées dans un caractère global, sinon le plan d'urbanisme perdrait de son efficacité comme instrument de planification.

Afin d'éviter cette situation, le conseil municipal a retenu une série d'objectifs d'aménagement et de moyens de mise en œuvre correspondant à chaque grande orientation. Cette série est présentée dans les tableaux des objectifs suivants. La correspondance qui est faite entre les éléments problématiques, les grandes orientations, les objectifs et les instruments d'aménagement dans les tableaux suivants n'est qu'une indication des relations qui peuvent être établies et ne constitue pas, par conséquent, une limitation de ces mêmes relations.

16.11.2 Orientation #1 / Renforcer la qualité, la diversité et le caractère écoresponsable des secteurs urbains composant le milieu de vie des antoniens.

16.11.2.1 Objectifs

Objectif 1 Dans un environnement de qualité, favoriser la mixité sociale tout en favorisant la diversité et le nombre de logements		
Moyens de mise en œuvre	Outils potentiels	Partenaires/ intervenants
Adhérer aux programmes provinciaux de soutien à la rénovation afin de répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite.	<ul style="list-style-type: none"> • Règlement de zonage • Statistique/ taux d'inoccupation • Programmes gouvernementaux • Programme de financement • Politique du logement • Politique familles et aînés • Règlement sur les PAE et PPCMOI 	<ul style="list-style-type: none"> • SHQ • SCHL • Promoteurs immobiliers • Agente de développement et service des loisirs
Définir le portrait des besoins réels en logement (grandeur, accessibilité, mixité intergénérationnelle, etc.)		
Élaborer une politique du logement afin de répondre aux enjeux locaux visant les logements pour les personnes à faible revenu (locatifs et propriétés).		
Définir des critères d'évaluation spécifiques à la mixité applicables aux projets particuliers.		
Réaliser la planification des zones périurbaines.		
Limiter l'implantation résidentielle en bordure des routes où transitent les marchandises. (Plan 6-2)		
Prévoir des dispositions qui visent à diminuer, voire éliminer les impacts sur l'environnement et sur les conflits de voisinage.		

Objectif 2		
Faciliter l'accès et mettre en valeurs les milieux récréatifs, les parcs et les espaces verts		
Moyens de mise en œuvre	Outils potentiels	Partenaires/ intervenants
Planifier un réseau piéton/vélo et personnes à mobilité réduite connectant les parcs et espaces verts de la Ville de même que les lieux d'activité récréative.	<ul style="list-style-type: none"> • PQI • SADR • Politique • Règlement de zonage 	<ul style="list-style-type: none"> • MRC • Service des loisirs • Club de motoneige les amis de la forêt • Agente de développement
Mettre en place des aménagements dans le parc forestier pour faciliter l'accès au site.		
Établir une politique sur l'amélioration de l'accessibilité.		
Réduire les conflits de voisinage dans la pratique des activités récréatives.		
Améliorer la sécurité des personnes qui pratiquent une activité récréative.		

Objectif 3		
Améliorer l'accessibilité aux services de proximité et aux services publics		
Moyens de mise en œuvre	Outils potentiels	Partenaires/ intervenants
Intégrer aux pratiques de réfection des rues et trottoirs des normes/critères d'aménagement qui tiennent compte des principes de l'accessibilité universelle.	<ul style="list-style-type: none"> • PQI • Règlement de zonage • Code de construction du Québec • Politique familles et aînés 	<ul style="list-style-type: none"> • Service technique • Agente de développement
Définir et faire appliquer les normes de bases du Code de construction du Québec pour les personnes à mobilité réduite ainsi que la réservation de cases de stationnement.		
Établir une politique sur l'amélioration de l'accessibilité.		

Objectif 4 Valoriser, préserver et diffuser le patrimoine culturel		
Moyens de mise en œuvre	Outils potentiels	Partenaires/ intervenants
Mettre à jour les fiches techniques et élargir la protection des bâtiments d'intérêt.	<ul style="list-style-type: none"> • Règlement de zonage • Politique culturelle MRC • Étude de caractérisation des paysages MRC • PPCMOI 	<ul style="list-style-type: none"> • MRC • Service des loisirs • Ministère de la culture et des communications • Comité local du patrimoine
Intégrer les nouvelles dispositions de la Loi 69 sur le patrimoine culturel.		
Faire connaître l'histoire et le patrimoine de la Ville de Saint-Antonin.		
Intégrer des nouvelles dispositions dans le règlement de zonage pour protéger les paysages emblématiques.		
Adhérer aux programmes de soutiens immobiliers du MCCQ.		
Effectuer une analyse des bâtiments patrimoniaux vacants sous-utilisés sur leur territoire, afin d'établir le potentiel de conversion de leur vocation		
Assurer la qualité et l'intégration architecturale des nouvelles implantations ainsi que les rénovations des bâtiments existants (résidentielles et commerciales) à proximité des bâtiments patrimoniaux		
Adopter une politique du patrimoine culturel afin de protéger, sensibiliser et mettre en valeur le patrimoine culturel restant dans la Ville de Saint-Antonin.	<ul style="list-style-type: none"> • Politique 	<ul style="list-style-type: none"> • Service des loisirs • Ministère de la Culture et des Communication • Comité local du patrimoine
Adopter une politique visant la protection et la mise en valeur des paysages emblématique.	<ul style="list-style-type: none"> • Politique 	<ul style="list-style-type: none"> • Service des loisirs • Agente de développement et communication

Objectif 5 Protéger et bonifier l'ampleur de la qualité et du couvert végétal dans les espaces urbanisés		
Moyens de mise en œuvre	Outils potentiels	Partenaires/intervenants
Élaborer une politique de l'arbre permettant de favoriser la croissance, la prospérité et l'entretien de la canopée sur le domaine public et privé au bénéfice de toute la communauté.	<ul style="list-style-type: none"> • Règlement de zonage • PQI 	<ul style="list-style-type: none"> • Parc BSL • Service technique • Agente de développement
Stimuler la conservation/plantation d'arbres sur le territoire, autant à l'intérieur des vieux quartiers qu'à l'intérieur des nouveaux développements.		
Utiliser les arbres dans une stratégie de réduction des îlots de chaleur (dont les espaces de stationnement) et la création d'îlots de fraîcheur.		

Objectif 6 Promouvoir les meilleures pratiques d'adaptabilité du cadre bâti aux changements climatiques		
Moyens de mise en œuvre	Outils potentiels	Partenaires/intervenants
Utiliser les arbres dans une stratégie de réduction des gaz à effet de serre (GES).	<ul style="list-style-type: none"> • Programmes provincial et fédéral sur les bâtiments écoénergétiques et durables • Fond vert du gouvernement fédéral • Règlement de zonage • Programme d'aide financière pour la planification de milieux de vie durable (PMVD) 	<ul style="list-style-type: none"> • Constructeurs et entrepreneurs • Architecte • Promoteurs immobiliers • Écobâtiment
Adopter des mesures incitatives d'efficacité énergétique et d'utilisation de matériaux locaux afin de réduire l'empreinte environnementale du cadre bâti.		
Adopter des normes minimales d'installation de borne électrique dans les projets immobiliers et les développements comprenant des bâtiments 4 logements et plus.		

Objectif 7 Mettre en place un plan de mobilité favorisant le déploiement des différentes formes de mobilités à l'échelle de la Ville		
Moyens de mise en œuvre	Outils potentiels	Partenaires/ intervenants
Adopter une politique d'amélioration de l'accessibilité aux principaux générateurs de déplacement de manière à assurer la sécurité et la mobilité des piétons et autres modes de transport non motorisé.	<ul style="list-style-type: none"> Politique municipale 	<ul style="list-style-type: none"> MTQ Service technique MRC Service des loisirs
Évaluer l'opportunité d'intégrer des espaces réservés au transport individuel partagé (covoiturage et autopartage) dans certains stationnements publics et privés, en particulier dans les secteurs où les espaces de stationnements sont jugés insuffisants.	<ul style="list-style-type: none"> Plan de mobilité 	

16.11.3 Orientation #2 / Consolider les pôles économiques afin de soutenir le dynamisme des entreprises, le développement et le transfert des connaissances ainsi que la réussite entrepreneuriale.

Par sa structure économique, la Ville de Saint-Antonin joue le rôle important dans la MRC. Elle s'étend au-delà des limites des MRC de Kamouraska et Témiscouata. Le territoire réunit des pôles d'emplois industriels et commerciaux surtout dans le domaine des transports de marchandises et de commerces en gros. Le domaine institutionnel est aussi au cœur des discussions politiques afin de desservir les nouvelles familles.

Par cette orientation, la Ville de Saint-Antonin entend se démarquer encore davantage afin de renforcer son attractivité. Pour ce faire, elle compte favoriser les bâtiments commerciaux multi-usages avec l'habitation aux étages supérieurs. Malgré la rareté des espaces industriels et commerciaux à faible impact, la Ville compte s'adapter à la nouvelle réalité économique qui invite à développer les circuits d'approvisionnement en circuit court (local). Elle vise aussi à faciliter l'accessibilité à l'ensemble des commerces et des services pour l'ensemble de la population. Enfin, par cette orientation, la Ville de Saint-Antonin entend continuer développer sa Ville pour permettre la mixité des industries et commerces afin d'attirer de nouveaux arrivants et un plus grand nombre de métiers spécialisés.

16.11.3.1 Objectifs

Objectif 1		
Valoriser les pôles commerciaux dans une perspective de consolidation et de complémentarité.		
Moyens de mise en œuvre	Outils potentiels	Partenaires/ intervenants
Établir la vocation dominante des artères commerciales selon leur potentiel respectif.	<ul style="list-style-type: none"> • Règlement de zonage • Plan d'urbanisme • Programmes gouvernementaux • Règlement sur les PAE et PPCMOI 	<ul style="list-style-type: none"> • Promoteurs immobiliers • Service des loisirs • Service technique • Agente de développement
Définir une stratégie de consolidation des pôles dans une optique d'équilibre entre complémentarité et concurrence.		
Adopter le cadre normatif pour le pôle multifonctionnel dans le secteur Est de l'Autoroute 85 près de la rue Principale et de la rue des Châtaignes.		
Définir des critères d'évaluation spécifiques à la mixité applicables aux projets particuliers.		
Adopter des dispositions qui permettront de ne pas déstructurer le centre-ville		
Limiter l'implantation de commerces de grande surface.		
Établir une politique commerciale traitant des usages commerciaux additionnels à un usage autre que résidentiel, de la mixité des usages commerciaux et résidentiels le long des rues commerciales ainsi que du maintien et de l'implantation de commerces de proximité.	<ul style="list-style-type: none"> • Politique 	<ul style="list-style-type: none"> • MRC

Objectif 2		
Favoriser l'innovation et les transferts technologiques dans les secteurs de production		
Moyens de mise en œuvre	Outils potentiels	Partenaires/ intervenants
Revoir le mode de soutien du développement économique.	<ul style="list-style-type: none"> • Politique 	<ul style="list-style-type: none"> • MRC • Entreprises privées
Continuer le développement du secteur industriel de la rue du Carrefour et du secteur Sud de la route de la Station.		
Adopter une politique industrielle visant le maintien et la création d'emploi.		<ul style="list-style-type: none"> • Chambre de commerce

16.11.4 Orientation #3/ Le développement et le réaménagement vers une utilisation optimale du sol, des infrastructures et des immeubles.

L'horizon de Saint-Antonin laisse entrevoir des opportunités de déploiement économique qui sont susceptibles d'attirer de nouvelle population sur le territoire de la Ville. Une anticipation de l'augmentation de la population de la Ville de Saint-Antonin est à prévoir dans les prochaines années. Alors, la recherche d'optimisation de l'utilisation du sol, des infrastructures et des immeubles devient le meilleur moyen de ralentir l'étalement urbain et les surcoûts qui lui sont associés, tant de la part des investisseurs privés que celui du fardeau fiscal. De plus, l'agrandissement de la zone urbaine est très difficile puisque la Ville est entourée de zone agricole. Le délai des exclusions est une tâche très longue et ardue.

Par cette orientation, la Ville de Saint-Antonin recherche l'équilibre entre les investissements dans les infrastructures et la capacité de payer des Antoniens et Antoniennes. Elle entend mettre de l'avant le principe d'accessibilité en priorisant l'implantation d'usages mixtes le long de l'autoroute et des infrastructures routières principales afin de réduire le niveau de circulation dans les artères moins adaptées à une grande quantité de circulation. Dans une perspective d'adaptabilité, la Ville entend prioriser la transformation des immeubles existants afin d'accueillir de nouveaux usages.

16.11.4.1 Objectifs

Objectif 1		
Encourager le développement des terrains non utilisés ou sous-utilisés à l'intérieur du périmètre urbain		
Moyens de mise en œuvre	Outils potentiels	Partenaires/ intervenants
Développer des incitatifs à la construction (zone mixte, densité plus élevée, partage des stationnements).	<ul style="list-style-type: none">• Règlement sur les projets intégrés• Règlement de zonage	<ul style="list-style-type: none">• Promoteurs immobiliers• Propriétaires fonciers

Objectif 2 Encadrer la mixité fonctionnelle et la cohabitation des usages commerciaux et résidentiels dans un même immeuble		
Moyens de mise en œuvre	Outils potentiels	Partenaires/ intervenants
Prévoir des usages commerciaux compatibles à l'usage résidentiel en termes de nuisances potentielles.	<ul style="list-style-type: none"> Plan d'urbanisme Règlement de zonage 	<ul style="list-style-type: none"> Promoteurs immobiliers Propriétaires fonciers
Élaborer une politique commerciale traitant des usages commerciaux additionnels à l'usage résidentiel.	<ul style="list-style-type: none"> Politique 	<ul style="list-style-type: none"> MRC

Objectif 3 Préserver la zone agricole et soutenir les activités et les initiatives agricoles		
Moyens de mise en œuvre	Outils potentiels	Partenaires/ intervenants
Favoriser une cohabitation harmonieuse des utilisations agricoles et non agricoles en zone agricole.	<ul style="list-style-type: none"> Règlement de zonage LPTAA 	<ul style="list-style-type: none"> MRC UPA
Accorder la priorité aux activités agricoles et aux exploitations en zone agricole, dans le respect des particularités du milieu.		

16.11.5 Orientation #4/ Garantir un environnement sain et sécuritaire afin d'augmenter la résilience du territoire.

Par ces compétences municipales et ses initiatives, Saint-Antonin contribue de façon structurante à assurer l'accès pour tous à un environnement de qualité. Le traitement de l'eau potable, la gestion des matières résiduelles et l'amélioration de son règlement de zonage afin de contribuer à la protection des arbres et des milieux naturels sont que quelques-uns des exemples les plus illustrés de cette contribution. De plus, la Ville veut mettre à jour le plan municipal de sécurité civile et en faire le maintien régulièrement permettent ainsi d'offrir à la population un environnement sécuritaire.

Par cette orientation, Saint-Antonin entend aborder la gestion des risques naturels et d'origine humaine selon une approche de réduction à la source. Pour y arriver, elle entend miser sur l'acquisition de connaissance, une modernisation de son système informatique pour avoir une meilleure communication avec la population, la prévention et la préparation aux risques afin de rehausser la résilience du territoire et de ses citoyens. En procédant

ainsi, Saint-Antonin souhaite s'adapter le mieux possible à l'augmentation et à la complexité grandissante des sources de risques. En ce sens, elle augmente ses chances en misant sur une communauté résiliente, solidaire et inclusive pour faire augmenter le facteur d'attractivité à l'intérieur d'un monde en transformation.

16.11.5.1 Objectifs

Objectif 1		
Poursuivre la gestion intégrée de la ressource en eau notamment afin de prévenir les contaminations, les pénuries et les risques d'inondations		
Moyens de mise en œuvre	Outils potentiels	Partenaires/ intervenants
Favoriser les noues drainantes dans les secteurs de logements multifamiliales et ainsi que dans les stationnements de plus grande surface afin d'éviter les surcharges du réseau pluvial qui peuvent causer des inondations en milieu urbain.	<ul style="list-style-type: none"> • Campagne de sensibilisation • RPEP • Règlement de zonage • Règlement sur l'arrosage 	<ul style="list-style-type: none"> • Service technique • MELCC
Inclure des zones de protection autour des infrastructures d'eau potable de la Ville.		
Sensibiliser la population riveraine à la protection et à la qualité des sources d'eau. (Propriétaires forestiers, résidents, producteurs agricoles, etc.)		
Sensibiliser la population à l'utilisation abusive de l'eau potable en milieu urbain.		
Mettre à jour périodiquement l'évaluation de la vulnérabilité des sources d'eau		
Inclure des dispositions pour la protection des aires de captage des eaux souterraines		

Objectif 2		
Accroître la sécurité des personnes et des biens dans les sites de contraintes, les réseaux de transport et dans la pratique des activités récréatives		
Moyens de mise en œuvre	Outils potentiels	Partenaires/ intervenants
Adopter les règles minimales relatives aux usages sensibles à proximité d'infrastructures, d'activités ou d'immeubles contraignants.	<ul style="list-style-type: none"> • SADR • Règlement de zonage • PSR 	<ul style="list-style-type: none"> • Service technique • MELCC • MRC
Adopter les règles générales de protection des rives et des plaines inondables.		
Adopter les règles minimales de protection dans les zones de mouvement de sol.		
Constituer un inventaire des autres sources de contraintes anthropiques présentes sur le territoire.		
S'assurer que le tracé des chemins projetés limite le nombre d'intersections routières avec le réseau routier supérieur		
Apporter une attention particulière en matière de sécurité des piétons sur un itinéraire de camionnage		

Objectif 3 Contribuer à la protection des milieux naturels		
Moyens de mise en œuvre	Outils potentiels	Partenaires/ intervenants
Identifier et mettre à jour la cartographie des milieux naturels.	<ul style="list-style-type: none"> • Règlement de zonage • Carte des aires d'affectations 	<ul style="list-style-type: none"> • MELCC • MRC
Prescrire des dispositions qui visent à protéger les milieux naturels et à les mettre en valeur.		

Objectif 4 Contribuer à l'atténuation des changements climatiques et intégrer l'adaptation à ceux-ci dans l'aménagement du territoire		
Moyens de mise en œuvre	Outils potentiels	Partenaires/ intervenants
Adopter une meilleure pratique d'aménagement et d'accessibilité aux bornes de recharge dans les stationnements des édifices publics de la Ville.	<ul style="list-style-type: none"> • Politique de l'arbre 	<ul style="list-style-type: none"> • Promoteurs immobiliers • Propriétaires • Service technique • MTQ • Hydro-Québec • Service du développement et des communications
Favoriser la densification dans le périmètre urbain.		
Modifier la réglementation sur la conservation des arbres en milieu urbain.		
Adopter une politique de l'arbre.		

Objectif 5		
Minimiser l'impact des interventions et des développements sur les milieux humides		
Moyens de mise en œuvre	Outils potentiels	Partenaires/ intervenants
Mettre en valeur et protéger des milieux humides notables ou exceptionnels sur le territoire.	<ul style="list-style-type: none"> Plan de protection des milieux humides et hydriques 	<ul style="list-style-type: none"> MELCC MRC
Considérer l'apport des milieux humides dans une stratégie de résilience aux événements extrêmes (pluies, inondations).		

CHAPITRE 17 GRANDS ENJEUX

La population de la Ville de Saint-Antonin est confrontée avec de grands enjeux qui sont :

- Le prolongement de l'autoroute 85 et ses effets;
- Le transport et les échanges économiques;
- Le développement industriel et commercial;
- Le développement résidentiel à forte densité;
- Les changements climatiques.

17.1 Le prolongement de l'autoroute 85 et ses effets

Quand une ville est traversée par une autoroute sur 21 km, il est bien difficile de prédire les effets de la mise en service de chaque tronçon de cet axe routier majeur sur la dynamique municipale de Saint-Antonin.

- Des entreprises vont se créer et d'autres sont appelées à disparaître;
- Pas le choix, le zonage municipal d'un très grand territoire devra être revu;
- Plusieurs kilomètres de chemins s'ajoutent, l'ancienne route 185 qui devient la route de Roches devra être entretenue par la ville sur plusieurs kilomètres;
- Tout le système d'intervention d'urgence pour une partie de ce territoire devra être repensé;
- Le bruit autoroutier impose aussi des normes de distance pour l'implantation d'usages sensibles, tels que les usages résidentiels.

17.2 Le transport et les échanges économiques

Par sa position au carrefour de plusieurs régions économiques, la ville de Saint-Antonin accueille plusieurs entreprises vouées au camionnage et au transbordement de marchandises. Cette effervescence amène aussi l'implantation de services connexes au transport.

17.3 Le développement industriel et commercial

La proximité de l'autoroute et de la ville de Rivière-du-Loup, font que plusieurs entreprises ont choisi de s'implanter à St-Antonin. Cette dynamique se confirme avec les années, car bientôt il n'y aura plus de terrains disponibles dans le secteur industriel et commercial de la rue du Carrefour. Avec la zone agricole qui limite le développement, la ville va devoir se positionner clairement pour éviter la pénurie de terrains industriels et commerciaux pour les prochaines années. Un autre secteur est présentement à l'étude du côté est du chemin de Rivière-Verte entre le Lac Hickson et la rivière Verte, mais les autorisations provinciales sont souvent longues et très difficiles à obtenir.

17.4 Le développement résidentiel à haute densité

La demande en logement est forte dans la ville de Saint-Antonin mais les promoteurs font face à un manque de terrains pour construire des multi-logements, ce problème est une priorité pour les années à venir.

17.5 Les effets des changements climatiques

Depuis la révolution industrielle, de plus en plus d'énergies fossiles sont consommées chaque année, les résidus dans l'atmosphère de cette consommation sont arrivés au point où les effets sur le climat sont très importants. Les phénomènes météos sont de plus en plus extrêmes et ils provoquent bien des dégâts. Si les grandes solutions appartiennent aux hauts paliers des gouvernements mondiaux, il est possible qu'au niveau urbain des mesures soient prises pour ne pas aggraver cet état de fait. Des mesures doivent être prises aussi pour amoindrir les conséquences des phénomènes météorologiques extrêmes comme une gestion des eaux en lien avec les voies de circulation, le respect des zones inondables, la réduction des déplacements motorisés.

CHAPITRE 18 PLAN D'ACTION

Un plan d'action au niveau municipal permet de prévoir les étapes de mise en œuvre afin de réaliser le plan d'urbanisme. Il permet de favoriser la coordination des actions avec les différents intervenants et de déterminer les échéanciers à prévoir.

La Ville s'est ainsi donnée comme objectif d'appuyer la mise en œuvre de son plan d'urbanisme par un Plan d'action sur une portée de 5 ans et plus. Or, le plan d'action vise à appuyer les divers volets mis en place dans la planification stratégique du plan d'urbanisme. L'échéance court est de 0 à 3 ans, le moyen de 3 à 5 ans et le long de 5 ans et plus. Le tableau suivant n'est en rien un engagement de réalisation. En effet, il se peut que des choses ne se réalisent pas.

Tableau 18-1 : Objectifs

OBJECTIFS		ÉCHÉANCIER		
		COURT	MOYEN	LONG
1.	Dans un environnement de qualité, favoriser la mixité sociale tout en favorisant la diversité et le nombre de logements.			X
2.	Faciliter l'accès et mettre en valeurs les milieux récréatifs, les parcs et les espaces verts.			X
3.	Améliorer l'accessibilité aux services de proximité et aux services publics			X
4.	Valoriser, préserver et diffuser le patrimoine culturel		X	
5.	Protéger et bonifier l'ampleur de la qualité du couvert végétal dans les espaces urbanisés		X	
6.	Promouvoir les meilleures pratiques d'adaptabilité du cadre bâti aux changements climatiques		X	
7.	Mettre en place un plan de mobilité favorisant le déploiement des différentes formes de mobilités à l'échelle de la Ville			X
8.	Valoriser les pôles commerciaux dans une perspective de consolidation et de complémentarité.		X	
9.	Favoriser l'innovation et les transferts technologiques dans les secteurs de production			X
10.	Encourager le développement des terrains non utilisés ou sous-utilisés à l'intérieur du périmètre urbain	X		

OBJECTIFS		ÉCHÉANCIER		
		COURT	MOYEN	LONG
11.	Encadrer la mixité fonctionnelle et la cohabitation des usages commerciaux et résidentiels dans un même immeuble		X	
12.	Préserver la zone agricole et soutenir les activités et les initiatives agricoles			X
13.	Poursuivre la gestion intégrée de la ressource en eau notamment afin de prévenir les contaminations, les pénuries et les risques d'inondations			X
14.	Accroître la sécurité des personnes et des biens dans les sites de contraintes, les réseaux de transport et dans la pratique des activités récréatives	X		
15.	Contribuer à la protection des milieux naturels			X
16.	Contribuer à l'atténuation des changements climatiques et intégrer l'adaptation à ceux-ci dans l'aménagement du territoire	X		
17.	Minimiser l'impact des interventions et des développements sur les milieux humides	X		
18.	Réduire les zones qui autorisent les véhicules récréatifs (roulottes de voyage, véhicules de loisirs etc...) afin de concentrer ces types de véhicules dans les endroits appropriés à cet usage.			X
19.	Favoriser, par ses règlements d'urbanisme, les commerces et services dans des bâtiments à plusieurs étage afin d'optimiser les rares zones dans le périmètre urbain.	X		
20.	Faire un bilan des secteurs, les mieux positionnés à exploiter, les plus propices à attirer des investisseurs.		X	
21.	Faire des commerces au niveau du sol et des logements aux étages supérieurs.		X	

Annexe