

Municipalité de Durham-Sud

Plan d'urbanisme Règlement numéro 266

Avis de motion et de présentation : 10 août 2020
Adoption du 1^{er} projet : 8 septembre 2020
Consultation publique : 30 septembre 2020
Adoption : 5 octobre 2020
Entrée en vigueur : 11 février 2021

Présenté et produit par la Municipalité de Durham-Sud et Urbec Concepts enr.



Municipalité de Durham-Sud
2020



TABLE DES MATIÈRES

LE SOMMAIRE	7
CHAPITRE 1 CONTEXTE DE PLANIFICATION	9
1.1 Contexte du Plan d'urbanisme	9
1.2 Encadrement légal	9
1.3 Révision	9
1.4 But du plan d'urbanisme	10
1.5 Énoncé de vision stratégique	10
1.6 Contenu du présent plan d'urbanisme	10
1.7 Contenu légal obligatoire du plan d'urbanisme	11
1.8 Documents de références	11
CHAPITRE 2 DISPOSITIONS DECLARATOIRES ET INTERPRETATIVES	12
2.1 Titre du règlement	12
2.2 Abrogation et remplacement	12
2.3 Territoire assujetti	12
2.4 Unités de mesure	12
2.5 Terminologie	12
2.6 Effet de l'entrée en vigueur	12
CHAPITRE 3 PRESENTATION DE LA MUNICIPALITE DE DURHAM-SUD	13
3.1 La situation géographique	13
3.2 L'historique de la Municipalité	13
3.3 Les particularités physiques	17
3.4 Le transport	18
3.5 La population	18
3.6 L'économie	19
CHAPITRE 4 LE TERRITOIRE ET LES ACTIVITES AGRICOLES	20
SECTION 1 : PRESENTATION DU TERRITOIRE ET DES ACTIVITES AGRICOLES A DURHAM-SUD	20
4.1 Portrait agricole	20
4.2 Caractérisation de la zone agricole	20
4.3 Usages autres qu'agricoles	21
4.4 Usages autres qu'agricoles : les résidences	21
4.5 Usages autres qu'agricoles : les commerces et les industries	22



4.6	Autres usages agricoles : les terrains de camping et les roulotte saisonnières	23
4.7	Cohabitation des usages	23
	SECTION 2 : LES ORIENTATIONS AVEC OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE.....	24
4.8	L'orientation, les objectifs et les moyens de mise en oeuvre.....	24
CHAPITRE 5 LA GESTION DE L'URBANISATION		26
	SECTION 1 : LE PORTRAIT DE L'URBANISATION	26
5.1	La gestion de l'urbanisation	26
5.2	Portrait résidentiel	26
5.3	Perspectives démographiques et distribution de la croissance urbaine	26
5.4	Potentiel d'accueil du périmètre d'urbanisation.....	27
5.5	Zones de réserves résidentielles	28
5.6	Redéveloppement, revitalisation des secteurs anciens et amélioration du cadre bâti	29
5.7	La zone blanche hors périmètre d'urbanisation.....	30
5.8	Portrait industriel et évaluation des besoins en espace	30
5.9	Le périmètre d'urbanisation.....	30
	SECTION 2 : LES ORIENTATIONS AVEC OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE.....	32
5.10	L'orientation, les objectifs et les moyens de mise en oeuvre.....	32
CHAPITRE 6 LES TERRITOIRES D'INTERET		35
	SECTION 1 : PRESENTATION DES TYPES DE TERRITOIRE	35
6.1	Territoires d'intérêt	35
	SECTION 2 : LES TERRITOIRES D'INTERETS NATURELS ET ECOLOGIQUES	35
6.2	Les milieux boisés.....	35
6.3	Les corridors riverains.....	36
6.4	Les milieux humides	36
6.5	Les habitats fauniques et espèces à statut particulier	37
	SECTION 3 : LES TERRITOIRES D'INTERET ANTHROPIQUES.....	37
6.6	Les territoires d'intérêt historique, culturel ou esthétique.....	37
6.7	Le patrimoine bâti	38
6.8	Les paysages régionaux.....	38
	SECTION 4 : LES ORIENTATIONS AVEC OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE.....	40
6.9	Les orientations avec objectifs et moyens de mise en oeuvre	40
CHAPITRE 7 LES CONTRAINTES A L'OCCUPATION DU SOL		42



SECTION 1 : PRESENTATION DES TYPES DE CONTRAINTES	42
7.1 Les types de contraintes à l'occupation du sol.....	42
SECTION 2 : LES CONTRAINTES NATURELLES.....	42
7.2 Les plaines inondables	42
7.3 Les pollens d'herbe à poux	43
SECTION 3 : LES CONTRAINTES ANTHROPIQUES	44
7.4 Les secteurs de niveau sonore élevé	44
7.5 Le bruit et la sécurité ferroviaire	44
7.6 Les extractions de matériaux granulaires	45
7.7 Les terrains contaminés et les potentiels anciens sites de dépôt de matériaux secs et d'autres résidus	45
7.8 La protection des prélèvements d'eau potable.....	46
SECTION 4 : LES ORIENTATIONS AVEC OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE.....	47
7.9 Les orientations avec objectifs et moyens de mise en oeuvre	47
CHAPITRE 8 LE TRANSPORT	48
SECTION 1 : ÉTAT DE SITUATION SUR LES TRANSPORTS	48
8.1 La nécessité de traiter des transports	48
8.2 Portrait général des déplacements à Durham-Sud	48
8.3 Le type de réseau routier	48
8.4 Le réseau de camionnage.....	49
8.5 La gestion du réseau routier supérieur.....	50
8.6 Le transport ferroviaire.....	51
8.7 Le transport des personnes	51
8.8 Le transport scolaire et le transport collectif en milieu rural	52
8.9 Le réseau récréatif de véhicules hors-route.....	53
SECTION 2 : LES ORIENTATIONS AVEC OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE.....	53
8.10 Les orientations avec objectifs et moyens de mise en oeuvre	53
CHAPITRE 9 LES EQUIPEMENTS, LES INFRASTRUCTURES ET LES SERVICES PUBLICS	55
SECTION 1 : PORTRAIT DES EQUIPEMENTS, DES INFRASTRUCTURES ET DES SERVICES PUBLICS A DURHAM-SUD	55
9.1 Les équipements, les infrastructures et les services publics	55
9.2 L'alimentation en eau potable et l'assainissement des eaux usées.....	55
9.3 Le compostage domestique.....	55



9.4	Les infrastructures électriques, d'énergie, de télécommunication et de câblodistribution	56
9.5	La fibre optique	56
9.6	Le programme PAIR	56
9.7	L'aménagement d'un espace communautaire	57
9.8	Les équipements scolaires.....	57
9.9	Les équipements de service publics	57
9.10	Les équipements sportifs et récréatifs	57
9.11	Les équipements culturels.....	57
	SECTION 2 : LES ORIENTATIONS AVEC OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE.....	58
9.12	Les orientations avec objectifs et moyens de mise en oeuvre	58
	CHAPITRE 10 LES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE	60
10.1	Les affectations du territoire	60
10.2	Affectation agricole dynamique	61
10.3	Affectation agricole viable	62
10.4	Affectation rurale	63
10.5	Affectation urbaine.....	65
	CHAPITRE 11 DISPOSITIONS LEGALES	67
11.1	Entrée en vigueur	67
	ANNEXE A – CARTE DES AFFECTATIONS	68
	ANNEXE B – LES ILOTS DESTRUCTURES	69
	ANNEXE C – LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIAL	73
	ANNEXE D – LE PERIMETRE D'URBANISATION	74
	ANNEXE E – LES MILIEUX D'INTERET ET LES CONTRAINTES	75
	ANNEXE F - LA PROTECTION DE LA PRISE D'EAU POTABLE	76
	ANNEXE G – L'INVENTAIRE ARCHITECTURAL	77
	ANNEXE H – LA LISTE DES RUES	87



Le sommaire

Le Plan d'urbanisme de la Municipalité de Durham-Sud s'inscrit dans toute une foulée de réflexions régionales amorcées par la Municipalité Régionale de Comté (MRC) de Drummond. Il se veut être la pierre angulaire sur laquelle reposera le développement de Durham-Sud pour les prochaines années.

L'élaboration du Plan d'urbanisme a été réalisée en prenant en considération le contenu des documents suivants :

- Les «*Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire*»;
- Le «*Plan de développement de la zone agricole*» de la MRC de Drummond (PDZA) ;
- Le «*Schéma d'aménagement et de développement révisé*» de la MRC de Drummond (SADR) ;
- Les données rendues disponibles par Statistiques Canada ;

Le Plan d'urbanisme est un document que la Municipalité doit adopter obligatoirement en vertu de l'article 33 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et il doit être en conformité avec le SADR de la MRC de Drummond. Le présent Plan d'urbanisme reprend les six grandes orientations de développement du SADR en les adaptant à la réalité de Durham-Sud. Voici la transcription de ces six grandes orientations pour Durham-Sud :

- Assurer la pérennité et la mise en valeur du territoire agricole ;
- Assurer une saine gestion de l'urbanisation ;
- Protéger, réhabiliter et mettre en valeur les territoires d'intérêts ;
- Assurer la sécurité des personnes et des biens en plus de minimiser les impacts environnementaux à l'égard des contraintes d'origine naturelle et anthropique ;
- Favoriser la mobilité durable ;
- Prévoir des équipements, infrastructures et services capables de soutenir les besoins de la collectivité.

La mise en œuvre de ces aires d'interventions se fera dans un esprit de collaboration entre la Municipalité de Durham-Sud et les différents acteurs impliqués.

Le SADR est accompagné d'un document complémentaire qui consiste en des normes devant être intégrées par les municipalités locales dans leurs règlements d'urbanisme. Le SADR contient des mesures de suivi qui permettront d'évaluer sur le terrain l'impact concret des interventions mises de l'avant ainsi qu'un plan d'action qui contient une liste de projets à réaliser suite à son entrée en vigueur. Le présent Plan d'urbanisme entend reprendre cette stratégie avec ses propres orientations et objectifs.



Le Plan d'urbanisme de la Municipalité de Durham-Sud se veut donc un document regroupant des orientations et des décisions proactives afin d'assurer une cohérence des actions de la Municipalité pour les prochaines années.



CHAPITRE 1 Contexte de planification

1.1 Contexte du Plan d'urbanisme

Le Plan d'urbanisme de la Municipalité de Durham-Sud se veut un document de grande importance pour la collectivité. Il s'inscrit dans un contexte de planification du territoire découlant du Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la Municipalité régionale de comté de Drummond.

Le SADR découle de la participation des représentants de la MRC, de ses municipalités constituantes et des différents ministères concernés. Étant le résultat de cette consultation et de ce processus, le Plan d'urbanisme se veut donc un document intégré, concret, concerté et englobant.

1.2 Encadrement légal

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) prescrit à ses articles 110.3.1, 110.10.1 et 136.0.1 que la révision du plan d'urbanisme d'une municipalité doit se faire à tous les cinq ans et ce, en conformité avec le schéma d'aménagement de la MRC en vigueur sur le territoire.

L'article 59.5 de cette même Loi prévoit que le conseil de toute municipalité dont le territoire est compris dans celui d'une municipalité régionale de comté doit, dans les deux ans qui suivent l'entrée en vigueur du schéma révisé, adopter tout règlement modifiant le plan d'urbanisme ou tout règlement de concordance nécessaire pour assurer la conformité au plan de tout règlement qui n'y est pas réputé conforme en vertu de l'article 59.9. Un tel règlement de concordance doit être conforme au plan.

Le Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la Municipalité régionale de comté de Drummond ayant été adopté en 2017, la Municipalité de Durham-Sud amorçe donc son exercice de conformité par le présent plan d'urbanisme

1.3 Révision

La présente révision du Plan d'urbanisme consiste en une refonte complète du plan d'urbanisme en vigueur plutôt qu'une simple mise à jour. Les outils urbanistiques de même que la réalité du territoire ont évolué depuis l'adoption du dernier plan d'urbanisme. Ce nouveau Plan d'urbanisme se veut un outil plus proactif, plus ambitieux et plus moderne que son prédécesseur.



1.4 But du plan d'urbanisme

Les pouvoirs en matière d'aménagement du territoire d'une municipalité sont octroyés essentiellement par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme qui prévoit que le tout doit s'articuler en premier lieu via le Plan d'urbanisme.

Le Plan d'urbanisme est donc le reflet des forces et des potentiels du territoire mais aussi des axes d'intervention devant être priorisés. Il définit les orientations d'aménagement du territoire de même que les stratégies d'intervention. Il se doit également d'établir les affectations et les densités d'occupation du sol. Il peut de plus inclure des orientations et des documents complémentaires afin de mieux encadrer le développement.

Le Plan d'urbanisme est surtout un encadrement aux règlements d'urbanisme devant être adoptés. Ces derniers doivent lui être conformes.

1.5 Énoncé de vision stratégique

Le développement durable est un terme très à la mode chez nos institutions publiques depuis plus d'une quinzaine d'années et tend à être de plus en plus présent et pour cause. Il est essentiel que les différents paliers de gouvernement prennent le pari de faire une différence sur la qualité de notre environnement afin de permettre aux générations futures de vivre dans un milieu sain. Nous pourrions définir le développement durable comme une intention de développer le présent sans compromettre les potentiels du futur.

La Municipalité de Durham-Sud adhère à cette philosophie et adoptera, à travers le présent Plan d'urbanisme mais aussi des règlements qui en découleront, des politiques de gestion du territoire qui permettront aux résidents et aux visiteurs d'évoluer dans des milieux de vie de qualité qui s'intègrent harmonieusement à notre environnement.

Dans cet esprit de développement durable, la Municipalité de Durham-Sud adopte l'énoncé stratégique suivant :

« En 2035, les Durhamiens et les Durhamiennes sont fiers de vivre dans une collectivité où les milieux naturels sont protégés, le territoire agricole et ses activités privilégiées, le milieu communautaire est dynamique, des services de proximité sont disponibles et surtout, il fait bon vivre. »

1.6 Contenu du présent plan d'urbanisme

Le présent Plan d'urbanisme reprend la structure du Schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de Drummond et se divise conséquemment de la façon suivante :



- Présentation du territoire et de la Municipalité ;
- Présentation des orientations d'aménagement du territoire selon six grands axes :
 - Assurer la pérennité et la mise en valeur du territoire agricole ;
 - Assurer une saine gestion de l'urbanisation ;
 - Protéger, réhabiliter et mettre en valeur les territoires d'intérêts ;
 - Assurer la sécurité des personnes et des biens en plus de minimiser les impacts environnementaux à l'égard des contraintes d'origine naturelle et anthropique ;
 - Favoriser la mobilité durable ;
 - Prévoir des équipements, infrastructures et services capables de soutenir les besoins de la collectivité.
- Les grandes affectations du territoire ;
- Annexes.

1.7 Contenu légal obligatoire du plan d'urbanisme

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) prescrit à son article 83 qu'un plan d'urbanisme doit obligatoirement contenir les éléments suivants :

- les grandes orientations d'aménagement du territoire de la municipalité soit tels qu'identifiés à l'article précédent. Ces six grandes orientations du territoire se définissent au fil des chapitres 4 à 9 qui reprennent respectivement ces thèmes.
- les grandes affectations du sol et les densités de son occupation que l'on retrouve au chapitre 5 et en annexe A;
- le tracé projeté et le type des principales voies de circulation et des réseaux de transport que l'on retrouve au chapitre 8 et à la carte en annexe C.

1.8 Documents de références

Les documents suivants ont servi de référence à la rédaction du présent plan d'urbanisme :

- Le Schéma d'aménagement révisé de la MRC de Drummond en incluant ses propres références lorsqu'applicable.
- Le Plan de développement de la zone agricole de la MRC de Drummond
- L'Enquête nationale auprès des ménages (2011) de Statistique Canada et le recensement 2016 de Statistique Canada ;
- Le site web www.patrimoinedrummond.ca mis en ligne et l'inventaire patrimonial de la MRC de Drummond produits par la MRC de Drummond ;
- Le premier plan d'urbanisme de la Municipalité de Durham-Sud



CHAPITRE 2 Dispositions déclaratoires et interprétatives

2.1 Titre du règlement

Ce règlement s'intitule «*Plan d'urbanisme de la Municipalité de Durham-Sud*» et porte le numéro 266.

2.2 Abrogation et remplacement

Le présent règlement abroge et remplace le règlement s'intitulant «*Plan d'urbanisme*» et portant le numéro 136.

2.3 Territoire assujetti

Le présent règlement s'applique à l'ensemble du territoire de la Municipalité de Durham-Sud.

2.4 Unités de mesure

Toute mesure employée dans le présent règlement est exprimée en unités du système international (SI).

2.5 Terminologie

Afin de pouvoir interpréter correctement le présent règlement, à moins que le contexte indique de façon évidente un sens différent, les définitions prévues au «*Règlement relatif à la gestion des permis et certificats*» portant le numéro 270 sont valables comme si elles étaient ici au long reproduites. S'ajoutent à ces définitions les suivantes :

2.6 Effet de l'entrée en vigueur

L'entrée en vigueur d'un plan d'urbanisme ne crée aucune obligation de la part de la Municipalité quant à la réalisation des objectifs et orientations pris dans le cadre de celui-ci. Cependant, les règlements d'urbanisme qui en découlent doivent y être conformes.



CHAPITRE 3 Présentation de la Municipalité de Durham-Sud

3.1 La situation géographique

La Municipalité de Durham-Sud est située au sein de la MRC de Drummond en son extrémité sud-ouest. Elle se trouve à, plus ou moins, une centaine de kilomètres de plusieurs pôles importants tels que Montréal, Québec, Sherbrooke et Trois-Rivières. La MRC de Drummond fait partie de la région administrative du Centre-du-Québec.

Six municipalités ceignent la Municipalité de Durham-Sud :

- Les municipalités de Lefebvre et de L'Avenir qui sont des consoeurs dans la MRC de Drummond;
- La Paroisse de Sainte-Christine dans la MRC D'Acton
- La Municipalité de Ulverton et le Canton de Melbourne dans la MRC du Val-Saint-François

La Municipalité de Durham-Sud couvre une superficie de 92,6 km² soit 5,7% de la superficie de la MRC.

3.2 L'historique de la Municipalité

Référence

Le site web www.patrimoinedrummond.com, produit par la MRC, compte de nombreuses données sur l'histoire et le patrimoine des municipalités de la MRC et Durham-Sud n'y fait pas exception. Les informations que l'on y retrouve ont permis de rédiger un historique qui fut par la suite bonifié par M. François Riel. C'est lui accompagné de son épouse qui ont fait les recherches et écrit le volet historique de l'album du 125^e anniversaire de la fondation de de Durham-Sud. Ils ont également fait la vérification des textes historiques du livre du 150^e.

Érections

La Paroisse de Saint-Fulgence a été érigé canoniquement le 30 septembre 1863 alors que l'érection civile de la Municipalité eu lieu le 30 juin 1864. On y compte alors une population de 1012 personnes. C'est en 1792 que le canton reçu le nom de Durham qu'est celui d'une ville, d'un comté et d'un évêché importants en Angleterre depuis le Moyen Âge. Aucun lien ne peut être établi avec Lord Durham puisque celui-ci fut nommé « Lord » en 1832, soit 40 ans après que notre canton fut nommé.

Les premiers colons

Les premiers propriétaires de lots dans le canton de Durham ont obtenu leurs titres en 1802 et c'est d'abord la partie nord qui est défrichée. Les premiers qui



se sont installés à Durham sont William Cross et sa femme Phinela Latting. Ils sont arrivés par une rivière en provenance des États-Unis vers 1801.

Au cours de la période de 1815 à 1820, plusieurs soldats loyalistes ont quitté les cantons de Grantham et de Wickham afin de s'établir à Durham en raison de ses «terres hautes et fécondes». À cette époque, les anglophones tentent de conserver leur supériorité numérique et les Irlandais sont nombreux à Durham. Toutefois la réputation des terres fertiles et des pâturages de Durham fait son chemin et encourage plusieurs colons francophones de la Baie-du-Febvre et de Nicolet à venir s'installer dans ce canton.

Fulgence Préfontaine, arrivée le 21 octobre 1854, figure parmi les premiers à s'installer à Durham-Sud. Fulgence Préfontaine a été marchand général et il a occupé les fonctions de maître de poste, de maire et de marguillier de la paroisse. Il est à noter que le bureau de poste de Durham-Sud a vu passer trois générations de Préfontaine en tant que maître de poste, sur une période de 101 ans, soit de 1871 à 1972 dans la maison de Fulgence Préfontaine.

La vie religieuse

La première mission du canton de Durham a été celle de Saint-Pierre-de-Wickham qui fut déménagée à Saint-Pierre-de-Durham en 1849. Par la suite, on a utilisé la maison de Fulgence Préfontaine comme lieu de culte jusqu'à la construction de la première chapelle en 1862. C'est dix ans plus tard que les paroissiens obtiennent leur première église alors que l'ancienne chapelle est transformée en maison d'école. La paroisse a pris le nom de Saint-Fulgence afin de souligner l'implication remarquable de Fulgence Préfontaine au sein de la vie paroissiale. Ce pionnier a également donné le terrain pour l'érection de la chapelle.

Les protestants avaient aussi leur temple religieux avec l'église méthodiste Wesleyan construite en 1862. Ce lieu de culte est devenu l'Église Unie de South Durham en 1925 après la fondation de l'Église Unie du Canada qui regroupe plusieurs dénominations protestantes. Une autre chapelle méthodiste se trouve à Lisgar. Elle est déménagée à Ulverton pour servir de lieu de culte protestant. Cette dernière est devenue en 1962 la salle de réunion des paroissiens d'Ulverton. Cette dernière est vendue en 1962 pour devenir la salle de réunion des paroissiens d'Ulverton. Enfin, l'église anglicane St. James entre en service en 1872. De style gothique, ses plans sont basés sur l'église St. Mary's de l'île d'Orléans. Cette église est démolie en 1897 et remplacée par une église plus petite et plus chaleureuse. En 1925, elle a reçu les vitraux et les fonts baptismaux de l'église St. Paul's de L'Avenir qui est désormais fermée.

L'éducation

En 1895, il y a huit écoles à l'intérieur des limites de la municipalité. Entre 1900 et 1912, on dénombre quatre écoles françaises dont une située au village et une



autre à Danby. Durham-Sud a accueilli trois sœurs de l'Assomption dans les années 1912-1913 qui enseignent à l'école de bois de trois étages qui se trouve en face de l'église Saint-Fulgence. Lors de la création d'un nouvel arrondissement en 1922, madame Hormidas Beaudoin (Alice Proulx) a enseigné aux enfants dans sa propre maison pendant quatre mois pour la somme de 60\$. Elle a également enseigné à la maison d'école numéro deux du village.

En 1953, une nouvelle école plus grande est érigée au village ce qui annonce le début de la centralisation des élèves. Dès 1958, une deuxième école, nommée Collège Sacré-Cœur, est construite en brique moyennant la somme de 58 000\$. Avec les deux écoles situées en face de l'église, la centralisation des élèves au village est maintenant bien établie. D'autre part, les pionniers anglophones de la région se sont aussi rapidement souciés de l'éducation de leur progéniture. Une lettre de Simon Stevens fils (1821-1907) témoigne qu'en 1827 ou bien en 1828, un hangar pour les animaux est transformé en école.

Les écoles anglaises sont centralisées dès 1939 avec l'agrandissement de l'école «Model» située au village. Le nom de l'école est alors changé pour devenir «South Durham Consolidated School». La baisse du nombre d'élèves anglophones a entraîné la fermeture de cette école en 1958 et les élèves doivent se rendre du côté de Richmond. Il y a eu au moins huit écoles de rang anglophones.

Les moyens de transport

La construction de la ligne de chemin de fer reliant Durham à d'autres centres s'est réalisée par section. D'abord, le premier tronçon terminé est celui de Longueuil-Saint-Hyacinthe et il entre en fonction en décembre 1848. Ensuite, c'est la section passant par Durham, soit la ligne Saint-Hyacinthe-Richmond, qui est achevée à l'automne 1851. Enfin, la dernière partie reliant Richmond-Sherbrooke est venue compléter la ligne en 1852. La compagnie portait d'abord le nom St. Lawrence and Atlantic. Ensuite cette compagnie s'est regroupée avec d'autres entreprises ferroviaires pour créer la compagnie de «Chemin de fer du Grand Tronc» en 1853.

Il y a eu trois stations sur le territoire du canton de Durham. D'abord, la «Durham Station» est située dans le 12e rang (lot 1063) dans les années 1851-1854. Après la construction de la deuxième station sur le 10e rang, celle-ci a pris le nom de «New Durham» jusqu'en 1871. Le conseil municipal a demandé l'érection d'un bureau de poste du nom de Blakeville près de cette station puisqu'il y a alors plusieurs familles de Blake habitant cette agglomération. Toutefois, c'est sous le nom de Danby que le bureau de poste est construit. La station a adopté le même vocable et ce, jusqu'en 1961 avant d'être démolie en 1964. La deuxième station, appelée «New Durham», est en service dès 1854. Son nom a changé en 1878 pour celui de «South Durham» avant que la station ne ferme. Cette gare a été déménagée et elle est maintenant située sur un terrain privé à Melbourne. Le propriétaire actuel a rénové la gare et il a conservé plusieurs documents



d'archives à l'intérieur du bâtiment. Enfin, la troisième station porte le nom de Lisgar, en l'honneur du deuxième gouverneur général du Canada en poste de 1868 à 1872. Cette station située dans le 9e rang a cessé ses activités en 1952 et elle est démolie en 1963.

L'économie

Au début de la colonisation, la potasse s'est révélée comme la première source de revenus. Les colons l'expédient eux-mêmes en direction de Montréal et de Trois-Rivières avant que des marchands, comme Fulgence Préfontaine, se chargent de faire transporter la potasse par train dans les années 1860.

C'est l'abondance de gravier sur le territoire de Durham-Sud qui a donné la prépondérance à cette agglomération comme «pivot de la municipalité» à la place de Danby ou Lisgar. Cette ressource est utilisée pour «l'amélioration» et le «relevage» des chemins de fer. Le gravier de Durham-Sud a aussi servi à la construction des piliers du pont Jacques-Cartier. Une autre mine de gravier est mise en fonction dans le 9e rang (lot 11) par la Bonner Sand Co. au début du 20e siècle. Ces mines ont donné beaucoup de travail aux résidants de Durham-Sud avant la mécanisation et l'utilisation de pelles mécaniques. L'industrie du gravier est délaissée même si cette activité a marqué la vie économique pendant 80 ans (1865-1945). Les rails menant aux mines sont retirés quelques années plus tard.

En 1864, la Bark Extract Co. est venue contribuer à l'économie de Durham-Sud. Située sur le 10e rang, cette industrie utilise l'écorce de pruche pour la transformer en tanin, matériel utilisé pour la fabrication du cuir. Après 20 ans d'activités, l'épuisement de la pruche sur le territoire a engendré le départ de cette compagnie. L'industrie du bois a été prospère et elle a créé bon nombre d'emplois. Il y a toujours eu une ou des industries de bois d'œuvre à proximité des stations de chemin de fer. Plusieurs moulins à scie se sont établis sur le territoire par exemple ceux de MM. Millar sur le 10e rang, de Noël Péloquin à l'angle du 10e rang et de la route McGiveney, d'Anthony Curotte et d'un certain M. White près de l'étang Wilson. L'agriculture a également occupé une place importante dans l'économie de Durham-Sud. Dès 1865, les agriculteurs participent à la foire de L'Avenir. En outre, le notaire St-Amant a mentionné que les animaux de boucherie, surtout la race Durham, fut une industrie rentable de la région grâce à l'exportation vers les États-Unis.

L'industrie laitière est grandement favorisée par le train qui transporte les bidons de lait jusqu'à Montréal tous les matins. La production laitière représente toujours une part importante de l'économie à la fin du 20e siècle. La production de fromage a déjà joué un rôle essentiel notamment en 1920 où la production atteint 48 295 livres et génère des revenus de 9935,61\$. Le dernier fromager de Durham-Sud est Georges Desfossés en 1948. En 1920, la fromagerie de Siméon Deslauriers s'est spécialisée dans la production du beurre et elle a acquis une grande réputation avant de devenir une crèmerie.



Cette industrie de Siméon Deslauriers prend un nouvel essor pendant la guerre de 1939-45. On doit l'agrandir pour l'adapter à la demande et produire de la poudre de lait. La crèmerie a besoin de 400 producteurs ayant pour rôle de fournir le lait nécessaire au soutien de la production qui fonctionne 24 heures par jour. Afin d'éliminer la concurrence, cette crèmerie est achetée en 1972 par la Coopérative agricole de Saint-Germain. À partir de ce moment, le lait des producteurs de Durham-Sud est transporté à Saint-Germain, Granby, Sherbrooke ou dans d'autres municipalités.

Le village de Durham-Sud, de Lisgar et de Danby

En 1878, le village de Durham-Sud compte une gare, sept marchands et cinq forgerons. Il y a également un hôtel de ville et deux écoles en 1895. Deux moulins à scie furent à tour de rôle présents dans le village. Malheureusement, un important incendie ravage le côté Nord de la Côte Sainte-Anne le 21 avril 1941 et plusieurs bâtiments disparaissent. La propagation du feu s'est faite de la cheminée d'Eudore Côté à l'Hôtel-de-ville jusqu'aux édifices du bas de la côte Sainte-Anne. Le vent a même soufflé des tisons sur les dormants du chemin de fer d'où est sorti de la fumée.

L'agglomération de Lisgar comprend une église méthodiste et deux entrepreneurs forestiers qui embauchent chacun de 40 à 50 hommes en 1875. Il y a également deux marchands généraux (William Mitchell et George Moore) et le forgeron John Weare.

Pour ce qui est de Danby, elle était le site d'une station de chemin de fer du Canadien National sis à quatre milles de Durham Sud. Elle bourdonne d'activités de tout genre au siècle dernier. Avec ses nombreux commerces et sa quarantaine de maisons, Danby connaît une effervescence peu commune qui se répercute sur les paroisses avoisinantes. Malheureusement, elle est entièrement détruite par un incendie en 1888. Une scierie, assortie d'un moulin à grains (Boisvert et Fils), subit le même sort en 1940. Après avoir reconstruit son industrie et l'avoir pourvue d'un équipement moderne, la famille Boisvert connaît un succès retentissant jusqu'à ce que le feu vienne tout détruire à nouveau, en 1953. Une partie du territoire de Danby fait aujourd'hui partie du territoire de Durham-Sud.

3.3 Les particularités physiques

La Municipalité est traversée par deux bassins versants. Il y a le bassin versant de la rivière Saint-François et le bassin versant de la rivière Yamaska.

Le relief de la Municipalité est marqué principalement par celui du bas plateau appalachien. C'est le passage d'un ensemble physiographique à un autre qui façonne le territoire par un changement altitudinal et une différenciation dans la structure du paysage. Le territoire de Durham-Sud est plus haut en altitude



que celui des autres municipalités de la MRC situées plus au nord. Le territoire est toutefois assez plat et compte peu de valons. Il n'y a pas de montagne sur le territoire.

3.4 Le transport

La Municipalité de Durham-Sud est située à moins de 30 minutes de Drummondville et de l'autoroute transcanadienne (A-20) qui la relie aux principaux centres urbains du Québec tels que Montréal et Québec. Elle est également située à environ 10 minutes de l'autoroute 55 qui s'inscrit dans un axe nord-sud en reliant la région avec la Mauricie, l'Estrie et les États-Unis.

La voie ferrée appartenant au Chemin de fer Saint-Laurent & Atlantique (SL&A), une filiale de la compagnie américaine Genese & Wyoming inc. sert uniquement au transport de marchandise et traverse le territoire de la Municipalité. Cette voie ne sert donc pas au transport de personnes. Les services de transport en communs sont pratiquement inexistantes. Essentiellement, le transport se fait par les voies routières.

3.5 La population

La population de Durham-Sud a augmenté de 5,5% de 1996 à 2016 passant de 988 habitants à 1043 habitants ce qui en fait la 12^e plus peuplée de la MRC de Drummond tout juste devant Saint-Bonaventure (1031), mais tout juste derrière la Municipalité de Saint-Eugène (1126). Cette hausse de la population s'inscrit dans la même veine que la MRC qui a vu sa population augmenter de 17,5% mais demeure tout de même relativement faible à comparer à d'autres municipalités dont Saint-Germain-de-Grantham et Saint-Lucien dont les populations ont augmenté de plus de 30% durant cette période.

De 2006 à 2011, la population a même diminué de 10 habitants passant de 1018 habitants en 2006 à 1008 habitants en 2011. On note durant cette période un accroissement naturel de la population de 39 individus ce qui nous amène à comprendre que le bilan migratoire est que 49 individus ont quittés la Municipalité. Cette tendance s'est quelque peu renversée de 2011 à 2016 alors qu'on assiste à une hausse de la population de l'ordre de 35 habitants. Nous avons donc une population qui augmente lentement au même titre que sur le reste du territoire. Le manque d'espaces disponibles à la construction et un réseau de transport en commun peu développé expliquent en partie cette réalité. Le tableau ci-dessous permet de bien comparer la population de Durham-Sud avec celle du reste de la MRC de Drummond.



Entité	0-19 ans (%)	20-64 ans (%)	65 ans et + (%)	Âge médian
Durham-Sud	20,1	61,7	17,7	40,8
MRC de Drummond	17,0	63,9	19,1	42,8
Différence	+3,1	-2,2	-1,4	-2,0

Tableau 3.5 Répartition de la population selon les groupes d'âges dans la Municipalité de Durham-Sud et la MRC de Drummond. Recensement de Statistiques Canada 2016

En effet, ce tableau porte à notre attention le fait que la population de Durham-Sud est relativement jeune par rapport aux autres municipalités de la région. Cela a pour conséquence qu'une population plus jeune entraînera un plus haut taux d'accroissement naturel. On peut ainsi croire que les jeunes désirent demeurer sur le territoire plutôt que de s'expatrier dans les grands centres.

3.6 L'économie

Durham-Sud compte de nombreux entrepreneurs qui rend son milieu si dynamique.

Nous y retrouvons plusieurs entreprises qui se chargent de la transformation du plastique, de l'usinage de pièces automobiles ou de la transformation du bois pour ne nommer que ces domaines. Au niveau agricole, nous retrouvons une demi-douzaine de producteurs de bovins, une dizaine de producteurs laitiers, et quelques autres qui se chargent de la production ovine et porcine. On retrouve également des producteurs maraichers et un fournisseur producteur d'équipements et d'intrants horticoles.

Les principaux lieux d'emplois sont très variés de par la position centrale de la Municipalité. On peut considérer Drummondville, Acton Vale, Sherbrooke ou Valcourt comme des lieux d'attractions pour les emplois de la région.



CHAPITRE 4 Le territoire et les activités agricoles

SECTION 1 : Présentation du territoire et des activités agricoles à Durham-Sud

4.1 Portrait agricole

Le territoire agricole occupe 64,8% du territoire de la Municipalité soit 59,8 km² sur une superficie totale de 92,29 km². Il s'agit d'une forte proportion du territoire municipal et son importance est cruciale dans l'économie de la région. On y retrouve 57 exploitations liées à la production végétale et 37 exploitations liées à la production animale.

4.2 Caractérisation de la zone agricole

Face aux attentes du gouvernement, la MRC a procédé à une caractérisation de la zone agricole afin de pouvoir déterminer un cadre de gestion des usages selon le profil type de chacun des milieux agricoles afin d'en optimiser la cohabitation avec le milieu environnant. À cet égard, deux types de milieux agricoles ont été identifiés sur le territoire de Durham-Sud :

- Les milieux agricoles dynamiques qui sont caractérisés par l'homogénéité et l'intensité des activités agricoles qui y sont pratiquées. La prédominance de l'agriculture s'exprime clairement dans le paysage ;
- Les milieux agricoles viables sont, quant à eux, caractérisés par des espaces agricoles plus morcelés à l'intérieur d'une trame forestière. Malgré que l'intensité de la pratique agricole y soit moindre en raison de certains facteurs contraignants, les milieux agricoles viables offrent tout de même un potentiel et des conditions permettant aux activités agricoles de s'y développer.

La carte en annexe A illustre bien ces affectations agricoles telles que déterminées par la MRC de Drummond. La Municipalité entend reprendre ces affectations telles que cartographiées à même sa réglementation d'urbanisme notamment au niveau du plan de zonage tout en y intégrant les règles appropriées. Les limites de ces deux zones ont été tracées en privilégiant la formation de blocs homogènes basées sur les limites de lot ainsi que sur le réseau routier et l'hydrographie. Le tableau 4.2 illustre bien les critères retenus pour différencier la zone agricole dynamique et la zone agricole viable.



Affectation agricole dynamique	Affectation agricole viable
<ul style="list-style-type: none"> • Dominée par des espaces cultivés ; • Superficies boisées isolées de petites tailles ; • Potentiel des sols à des fins agricoles (ARDA) de qualité supérieure, classe 2 et 3 ; • Concentration d'installations d'élevage ; • Concentration de terres appartenant à des producteurs agricoles. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dominée par un couvert forestier ; • Superficies boisées de plus de 250 hectares ; • Potentiel des sols à des fins agricoles (ARDA) de deuxième catégorie, classes 4, 5, 6 et 7 ; • Concentration de secteurs déstructurés par la présence d'usages non agricoles.

Tableau 4.2 : Critères de délimitation des affectations agricoles

4.3 Usages autres qu'agricoles

Certains secteurs en zone agricole sont passablement déstructurés par des usages autres qu'agricoles. L'urbanisation diffuse du passé aura marqué le territoire. Le présent plan d'urbanisme tend à contrôler et restreindre davantage l'implantation des usages à caractère urbain dans le milieu agricole, tout en reconnaissant les milieux et les usages existants. La réglementation d'urbanisme applicable contiendra des règles permettant l'implantation de ce type d'usage selon des conditions très précises.

4.4 Usages autres qu'agricoles : les résidences

Afin de gérer adéquatement les usages résidentiels en zone agricole, une demande à portée collective en vertu de l'article 59 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles a été déposée par la MRC à la Commission de protection du territoire agricole. Depuis le 10 septembre 2010, le volet 1 de l'article 59 concernant les îlots déstructurés est en vigueur sur le territoire de la MRC de Drummond et conséquemment, sur le territoire de la Municipalité de Durham-Sud où l'on retrouve quatre îlots déstructurés. La localisation de ceux-ci se retrouve sur les cartes en annexe B.

Les îlots déstructurés correspondent à des entités ponctuelles de faible superficie, déstructurées par l'addition au fil du temps d'usages non agricoles et à l'intérieur desquelles subsistent des lots vacants enclavés et irrécupérables pour l'agriculture. Les îlots déstructurés ont été délimités de façon à permettre leur consolidation et à ne pas nuire davantage aux activités agricoles environnantes.

Les critères suivants sont des exemples qui ont servi à l'identification des îlots déstructurés :

- L'îlot est clairement défini dans l'espace et est majoritairement utilisé à des fins résidentielles;



- L'îlot renferme plus de cinq résidences sur des terrains de faible dimension dont les distances séparant les résidences les unes des autres sont de 75 mètres et moins;
- La délimitation de l'îlot est faite en fonction des rues déjà construites. Les rues projetées n'ont pas été prises en considération;
- L'îlot ne doit pas renfermer de partie de terre en culture ou des parties de terre appartenant à des agriculteurs incluant le terrain de la résidence d'un agriculteur qui est encore rattaché à la ferme.

En vertu de cette décision et sous réserve de certaines conditions, la construction de résidences unifamiliales isolées est possible à l'intérieur des îlots déstructurés identifiés sur les cartes en annexe B et ce, sans que le citoyen présente de demande individuelle d'autorisation ni de déclaration auprès de la CPTAQ. Certaines dispositions doivent cependant s'appliquer.

En contrepartie, une demande d'autorisation pour l'implantation d'une résidence à l'extérieur des îlots déstructurés identifiés sera jugée irrecevable à la CPTAQ lorsqu'elle se trouve en affectation agricole dynamique. Néanmoins, la CPTAQ pourrait recevoir des demandes d'autorisation pour de nouvelles résidences unifamiliales isolées dans l'affectation agricole viable, sur des lots vacants d'au minimum 10 hectares adjacents à une route ou un chemin public ou privé existant à l'entrée en vigueur du SADR. L'implantation de la résidence et des constructions accessoires devront être situées à l'intérieur d'une superficie maximale de 5 000 mètres carrés adjacents à la route ou chemin existant.

Une demande à portée collective sur le volet 2 de l'article 59 permettrait le développement de résidences dans l'affectation agricole viable sur les lots d'une superficie suffisante pour ne pas déstructurer la zone agricole. Seule une MRC peut faire ce type de demande. Heureusement, la MRC a l'intention de poursuivre des démarches en ce sens auprès de la CPTAQ. La Municipalité encourage la MRC à poursuivre dans cette direction.

4.5 Usages autres qu'agricoles : les commerces et les industries

En milieu agricole, on retrouve certains usages commerciaux et industriels. Bien que la zone agricole ne soit pas propice aux développements de ces types d'activités, le SADR tend à reconnaître ces usages existants qui bénéficient de droits acquis ou d'autorisations de la CPTAQ. Le présent plan d'urbanisme adopte la même orientation.

Certains de ces commerces et industries sont liés directement aux activités agricoles. Par exemple, l'agrotourisme et la vente de produits agricoles à la ferme sont des moyens intéressants d'établir des liens entre les consommateurs et les agriculteurs en plus de favoriser l'achat local. Les industries



bioalimentaires peuvent, quant à elles, permettre la transformation des produits récoltés à proximité des terres cultivées et peuvent ainsi réduire la distance que doivent parcourir les produits. Dans le cas des commerces et des industries existants, l'utilisation des lieux étant déjà reconnue non agricole, l'agrandissement et le changement d'usages seront autorisés de façon restreinte à même la réglementation d'urbanisme.

D'autres activités commerciales découlent bien souvent d'un usage additionnel à l'habitation, tel que les services professionnels offerts par des travailleurs autonomes à l'intérieur de leur résidence, les activités artisanales ou les métiers d'arts, ainsi que les activités d'entreposage réalisées à l'intérieur de bâtiments agricoles désaffectés. Ces usages additionnels ne doivent en aucun cas nuire aux pratiques agricoles. Des dispositions seront établies afin d'encadrer les usages additionnels à l'habitation à même la réglementation d'urbanisme.

4.6 Autres usages agricoles : les terrains de camping et les roulottes saisonnières

Il n'y a pas de terrain de camping sur le territoire de Durham-Sud. Cependant, il peut y avoir des roulottes implantées sur des propriétés privées. Celles-ci doivent être occupées sur une base temporaire seulement. Des dispositions concernant la présence de roulottes saisonnières seront prévues à même la réglementation d'urbanisme.

4.7 Cohabitation des usages

L'intensification de l'agriculture, la modification des pratiques agricoles et la présence marquée des établissements d'élevage, jumelées à la présence des habitations disséminées en zone agricole et de la proximité de certains secteurs urbanisés peut causer des problèmes de cohabitation. Les odeurs causées par les établissements d'élevage et l'épandage des engrais de ferme peuvent générer d'importantes nuisances pour les usages non agricoles à proximité. Toutefois, depuis quelques années déjà, le gouvernement a permis l'encadrement des nouvelles installations d'élevage, notamment les élevages porcins qui doivent désormais faire l'objet de consultations publiques, afin d'assurer une cohabitation harmonieuse des usages sur le territoire agricole. À cet effet, des dispositions relatives à la détermination des distances séparatives à partir de la directive du gouvernement sur les odeurs causées par les déjections animales provenant d'activités agricoles seront reprises à même la réglementation d'urbanisme.

De plus, une aire de protection est définie autour du périmètre d'urbanisation dans la zone agricole. La présence de cette aire vise à assurer une cohabitation harmonieuse entre les usages non agricoles présents dans le périmètre d'urbanisation et les usages voués à l'agriculture. Le rôle de cette aire de



protection est d'agir comme une zone tampon. Cette délimitation a été établie en fonction de l'axe des vents dominants et des limites de lots. Dans ce contexte, certains types d'élevage à forte charge d'odeur ne pourront s'implanter à l'intérieur de l'aire de protection identifiée sur la carte en annexe A. Ces dispositions seront définies dans la réglementation d'urbanisme et les règles appropriées seront adoptées.

SECTION 2 : Les orientations avec objectifs et moyens de mise en oeuvre

4.8 L'orientation, les objectifs et les moyens de mise en oeuvre

À l'instar de la MRC de Drummond, la Municipalité de Durham-Sud adopte l'orientation suivante :

Assurer la pérennité et la mise en valeur du territoire agricole

De cette orientation découle des objectifs, voici chacun de ceux-ci et leurs moyens de mise en oeuvre respectifs :

- **Accorder la priorité aux activités agricoles :**
 - En reprenant la caractérisation déjà effectuée par la MRC par le biais de son SADR pour la zone agricole afin de définir les milieux potentiels agricoles dynamiques et les milieux agricoles viables;
 - En assurant le maintien de conditions permettant l'accroissement et l'évolution de l'agriculture, dans le respect des particularités du milieu;
 - En favorisant l'émergence de nouveaux créneaux agricoles dans les secteurs moins propices à l'agriculture dynamique;
 - En valorisant l'agrotourisme et l'accessibilité entre les consommateurs et les producteurs agricoles;
 - En assurant la conservation des sols propices à l'agriculture.

- **Contrôler l'implantation d'usages non agricoles et minimiser leur impact sur le territoire et les activités agricoles**
 - En autorisant seulement, sous certaines conditions, la construction résidentielle de faible densité à l'intérieur des îlots déstructurés et sur une superficie de 10 ha dans l'affectation agricole viable ainsi qu'en vertu des dispositions de la LPTAA;
 - En identifiant les usages non agricoles qui bénéficient de droits acquis et certaines autorisations de la CPTAQ pour des fins autres que l'agriculture afin de trouver des moyens de bien les encadrer;
 - En encadrant l'agrandissement des usages commerciaux et industriels qui bénéficient de droits acquis et d'autorisations de la CPTAQ selon des conditions particulières;
 - En encadrant les usages complémentaires à l'habitation et la réutilisation des bâtiments agricoles désaffectés;



- En autorisant uniquement l'occupation saisonnière des terrains de camping et des roulottes;
- Favoriser une cohabitation harmonieuse entre les usages agricoles et non agricoles
 - En établissant des distances séparatrices relatives à la gestion des odeurs et à l'épandage des engrais de ferme;
 - En interdisant certains élevages à forte charge d'odeur à proximité des milieux sensibles telle que le périmètre d'urbanisation et l'affectation rurale où l'élevage, de façon générale, n'est pas autorisé;
 - En planifiant adéquatement l'expansion du périmètre d'urbanisation en zone agricole et en le dirigeant vers des sites de moindre impact sur l'agriculture.



CHAPITRE 5 La gestion de l'urbanisation

SECTION 1 : Le portrait de l'urbanisation

5.1 La gestion de l'urbanisation

La gestion de l'urbanisation est un aspect crucial sur lequel il est essentiel de se pencher à l'intérieur d'un plan d'urbanisme. C'est ainsi que l'on peut poser un diagnostic réfléchi sur la situation de la Municipalité et poser les balises adéquates pour le développement de notre milieu de vie.

La Municipalité de Durham-Sud compte son propre noyau villageois autour duquel est délimité un périmètre d'urbanisation. Ce noyau toujours actif et dynamique se doit d'être protégé par des mesures appropriées et de bonnes pratiques. Néanmoins, l'essentiel des services dont bénéficient la population se retrouvent dans la ville centre de Drummondville mais aussi à Sherbrooke, Acton Vale ou Valcourt. Autour du périmètre d'urbanisation se trouve un territoire à vocation davantage agricole et forestière. Le présent chapitre posera un diagnostic adéquat de la situation afin de retenir les mesures appropriées.

5.2 Portrait résidentiel

Entre les années 1998 et 2012, il y a eu 30 nouvelles constructions à Durham-Sud ce qui représente 0,3% des nouvelles constructions résidentielles à l'échelle de la MRC ce qui est en deçà de la moyenne de la MRC à ce sujet.

De ce total de 30 nouvelles constructions, 19 d'entre elles ont été construites à l'intérieur du périmètre d'urbanisation sur des terrains restants. Ces terrains se faisant de plus en plus rares, on ne peut s'attendre à une hausse dans les prochaines années. Les possibilités nouvelles qu'offrent les îlots déstructurés qui permettent la construction de résidences en zone agricole permanente y est pour beaucoup pour les 11 autres constructions. Ces terrains disparaissent rapidement et les îlots déstructurés ne sont que très rarement revus pour permettre de nouvelles constructions. Ainsi, la construction de nouvelles résidences va se concentrer surtout sur les terrains vacants restants pour les années à venir.

5.3 Perspectives démographiques et distribution de la croissance urbaine

Avec la présence du service d'aqueduc qui permet une plus grande densification dans le périmètre d'urbanisation, le SADR estime qu'il y aura que 39 nouveaux ménages sur le territoire de Durham-Sud d'ici 2031. Cette analyse se base sur des projections de l'institut de la statistique du Québec (ISQ).

Cette estimation représente une moyenne de 2,44 nouveaux ménages par année alors que la moyenne constatée de nouveaux logements constatée entre 1998 et 2012 est inférieure à 2. La perspective est donc conforme à la réalité. Cependant, le nombre de terrains vacants ponctuels se fait de plus en plus rare alors les espaces de développements restants devront être développés et promus adéquatement.

5.4 Potentiel d'accueil du périmètre d'urbanisation

Pour établir le potentiel d'accueil du périmètre d'urbanisation, le présent plan d'urbanisme reprend la méthodologie du SADR qui se découpe en trois étapes.

Dans un premier temps, la MRC a procédé, à travers son SADR, à une cartographie et une caractérisation des espaces vacants à l'aide du rôle d'évaluation foncière 2015, des orthophotos 2015 et de la collaboration de la Municipalité.

On entend par superficies d'espaces vacants et disponibles toutes les superficies non construites (excluant les parcs, les espaces verts à conserver ainsi que les usages récréatifs et publics) adjacents ou non à une rue publique, qu'elles soient disponibles ou non à la vente, et qui ne sont pas affectées par aucune contrainte naturelle ou anthropique identifiée au plan d'urbanisme et dont aucune disposition n'empêche le développement. Le tableau 5.4 montre en exemple des critères qui sont acceptés ou non afin de retirer un espace vacant de l'inventaire.

Raison acceptée pour retirer un espace comme étant disponible	Raison non acceptée pour retirer un espace comme étant disponible
<ul style="list-style-type: none"> • Une présence de zones de contraintes (zone inondable de grand courant, zones exposées aux glissements de terrain, zone de niveau sonore élevé) • Un espace qui paraît vacant, mais qui ne l'est pas, qui est en construction ou utilisé à différentes fins; • Un terrain zoné non résidentiel (exemple : dans un parc industriel); • Une disposition réglementaire empêchant le développement; • Un terrain sans les dimensions minimales requises; • Une présence de servitudes ou d'emprises d'utilité publique; • Un espace à protéger par une disposition, 	<ul style="list-style-type: none"> • La pratique de l'agriculture en périmètre d'urbanisation ou en zone blanche; • Un enclavement des terrains dû à l'absence d'une rue; • Aucune volonté des propriétaires au développement ou à la vente; • Un terrain contaminé; • Présence de roc, à moins qu'une étude prouve que les terrains ne sont pas développables.

Tableau 5.4 : Exemples de critères de sélections des espaces vacants



Il y a deux types de superficies vacantes que l'on retrouve à Durham-Sud :

- Les espaces de type 1 sont des espaces de consolidation. Ils correspondent aux espaces vacants, habituellement déjà morcelés qui sont adjacents à des infrastructures existantes telles que des voies de circulation et des réseaux d'aqueduc et d'égout. Le développement de ces espaces est prioritaire et permet de consolider le tissu urbain existant à court terme.
- Les espaces de type 2 sont des espaces de développement. Ils sont de dimensions importantes et doivent être morcelés. En général, ces espaces sont situés en périphérie de secteurs urbanisés. Ces espaces doivent faire l'objet d'une planification à long terme et un prolongement des infrastructures est nécessaire. Le développement de ces espaces est priorisé uniquement selon les besoins de la Municipalité conformément aux exigences du SADR qui prévoit que les superficies excédentaires doivent être mises en réserve pour un développement ultérieur.

En second lieu, le SADR prévoit des seuils de densités devant être respectés pour tout développement résidentiel. L'absence de services d'égout mais la présence du service d'aqueduc à Durham-Sud entraîne la nécessité d'avoir des terrains d'une superficie minimale de 1500 mètres carrés ce qui correspond à une densité de 6 logements à l'hectare à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.

Finalement, la MRC, à travers le SADR, a procédé à un calcul pour l'évaluation des besoins en espaces résidentiels. Pour ce faire, le nombre de terrains à consolider est d'abord soustrait au nombre de nouveaux ménages projetés. Par la suite, pour évaluer les besoins en superficie résidentielle pour les ménages restants, ceux-ci sont divisés par le seuil de densité établi. À cela, s'ajoute un 30 % pour les prévisions en voirie et pour fins de parc. La Municipalité peut, selon les critères du document complémentaire, s'adresser à la MRC pour obtenir un agrandissement de son périmètre d'urbanisation.

5.5 Zones de réserves résidentielles

Suite à l'exercice d'évaluation du potentiel d'accueil des périmètres d'urbanisation, la Municipalité présente des superficies résidentielles excédentaires significatives par rapport à la croissance envisagée pour 2031. Des zones de réserves résidentielles ont été identifiées afin de gérer ce développement anticipé. La délimitation de ces zones de réserves est présentée sur la carte en annexe D. Le reste des espaces de développement de type 2 est considéré comme des zones prioritaires d'aménagement et peut être développé à court et moyen terme. L'établissement des zones de réserve vise à contrôler de façon rationnelle l'ouverture de nouvelle superficie nécessaire au développement. À l'intérieur de ces zones sont permis seulement les usages existants ainsi que les activités récréatives extensives tel que précisé au chapitre 10.



La Municipalité devra s'assurer de développer environ 70 % de l'ensemble des zones prioritaires d'aménagement dans le périmètre d'urbanisation avant de poursuivre le développement dans les zones de réserve.

Les zones de réserve résidentielle ont été déterminées en prenant compte notamment des critères suivants:

- Absence d'infrastructures d'aqueduc et d'égout à proximité;
- Secteur boisé non défriché;
- Possibilité de présence de contraintes naturelles et anthropiques à proximité;
- Éloigné des secteurs commerciaux et des équipements publics;
- Ne permet pas la consolidation entre deux secteurs urbanisés;
- L'intérêt des propriétaires au développement.

Le développement urbain peut évoluer différemment de ce qui est planifié, c'est pourquoi la Municipalité pourra, si elle le juge opportun, échanger une superficie d'une zone prioritaire d'aménagement contre superficie équivalente d'une zone de réserve. Le document complémentaire du SADR établit des balises d'acceptabilité à respecter. Une fois la modification acceptée par la MRC, l'information sera transmise au MAMH à des fins de suivi.

En contrepartie, une levée de restriction pour une zone de réserve nécessitera une modification au SADR. La Municipalité devra alors démontrer les besoins de cette levée de restrictions selon les balises du document complémentaire du SADR.

5.6 Redéveloppement, revitalisation des secteurs anciens et amélioration du cadre bâti

La Municipalité entend utiliser des mesures pour inciter les citoyens à procéder à la rénovation de leurs bâtiments. Les types de règlements suivants pourraient être adoptés par la Municipalité afin d'atteindre cet objectif :

- Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale ;
- Programme de congé de taxes sur la valeur foncière ajoutée ;
- Programme particulier d'urbanisme ;
- Adhésion au programme d'aide à la rénovation de la SHQ ;

Le tout demeure spéculatif et devra être étudié au mérite en temps et lieux.

De plus, la MRC offre déjà les programmes suivants qui sont sous sa gestion :

- Le programme RénoRégion qui permet aux gens à faible revenu d'obtenir de l'aide financière pour corriger les défauts majeures que présente leur résidence ;



- Le programme d'adaptation de domicile (PAD) qui permet d'offrir une aide financière pour aider les personnes handicapées à adapter leur domicile à leurs besoins.

5.7 La zone blanche hors périmètre d'urbanisation

Le territoire de la Municipalité compte une zone blanche à l'extérieur du périmètre d'urbanisation. Cette zone blanche est identifiée sur la carte en annexe A en tant qu'affectation rurale. Il s'agit essentiellement d'un site d'extraction auquel s'ajoute un milieu humide, un lac et la prise d'eau potable municipale. Ce site n'est donc pas propice au développement résidentiel.

5.8 Portrait industriel et évaluation des besoins en espace

Il n'y a pas de parc industriel sur le territoire de la Municipalité. Nous retrouvons ceux-ci sur le territoire de certaines villes voisines. Toutefois, nous retrouvons 12 entreprises industrielles sur le territoire pour une proportion de 1,6% des entreprises présentes sur le territoire de la MRC de Drummond.

5.9 Le périmètre d'urbanisation

Le périmètre d'urbanisation de Durham-Sud a ses propres caractéristiques et sa propre identité. Le périmètre d'urbanisation est présenté à la carte en annexe D du présent plan d'urbanisme.

Le périmètre d'urbanisation occupe une superficie de 0,883 km² sur une superficie totale du territoire de 92,55 km² soit environ 1% du territoire municipal. Presque tout le reste du territoire est situé à l'intérieur de la zone agricole à l'exception de trois petits secteurs près du périmètre d'urbanisation identifiés sur la carte en annexe D sous la mention « Affectation rurale » qui représentent une superficie totale de 44,2ha.

Au sein de la Municipalité, le périmètre d'urbanisation joue un rôle déterminant puisque l'on y retrouve les bâtiments institutionnels, les services et une majorité de résidences. De plus, on y retrouve un site d'intérêt patrimonial dont la valeur régionale s'exprime par un grand nombre de bâtiments que l'on retrouve en annexe G.

Tout développement résidentiel sur le territoire doit se faire en privilégiant le périmètre d'urbanisation. Des normes sont prévues à la réglementation municipale à cet effet. Cela est lourd de sens car un périmètre d'urbanisation est marqué par une dominance d'usages résidentiels, de commerces et services de proximité. Faire du développement résidentiel dans un tel secteur devient alors beaucoup plus efficient, cohérent et homogène. C'est pourquoi ce



n'est pas possible à l'extérieur du périmètre d'urbanisation. Il y a toujours les îlots déstructurés qui sont une exception mais ce potentiel est plutôt mitigé.

Le périmètre d'urbanisation est marqué par la présence d'un cours d'eau et d'une voie ferrée. Une bande de protection de part et d'autre de tout cours d'eau d'un minimum de 10 mètres sera prévue à la réglementation d'urbanisme de même qu'une bande de protection de 30 mètres par rapport au chemin de fer.

Nous retrouvons un système d'approvisionnement en eau potable municipal à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Cela a pour effet que la superficie de terrain la plus petite permettant la construction d'un nouveau bâtiment principal ne pourra être en deçà de 1500 m². Cette superficie correspond à la norme générale que l'on retrouve habituellement lorsque l'on a soit l'aqueduc ou l'égout sanitaire mais pas les deux. Cela impose des contraintes importantes au niveau de la planification du développement résidentiel. À cet égard, les quelques espaces restants à l'intérieur de celui-ci seront rapidement comblés. Au moment d'écrire ces lignes, il ne reste qu'une douzaine de terrains vacants et un secteur pouvant être développé de 6,2ha ce qui peut représenter environ 25 terrains dans un scénario optimiste. En zone de réserve résidentielle se trouve une superficie de 3,7ha qui ne pourra être développée que sous approbation de la MRC et du Ministère des affaires municipales et de l'Habitation lorsque le développement du périmètre d'urbanisation actuel sera saturé.

Basé sur les données de l'Institut de la Statistique du Québec, la MRC a établi que le besoin de la Municipalité était de 39 nouveaux logements d'ici 2031 afin de passer de 394 ménages en 2016 à 433 en 2031. Dans cet ordre d'idée, si l'on considère la consolidation de des terrains actuels en tenant compte du potentiel de développement, on devrait tout juste être en mesure de répondre à la demande. Il n'est pas impossible, toutefois, que la Municipalité ait recours à sa zone de réserve résidentielle plus rapidement que prévu.



SECTION 2 : Les orientations avec objectifs et moyens de mise en oeuvre

5.10 L'orientation, les objectifs et les moyens de mise en oeuvre

À l'instar de la MRC de Drummond, la Municipalité de Durham-Sud adopte l'orientation suivante :

Assurer une saine gestion de l'urbanisation

De cette orientation découle des objectifs, voici chacun de ceux-ci et leurs moyens de mise en oeuvre respectifs :

- **Consolider les milieux urbains existants**
 - En orientant les usages à caractère urbain à l'intérieur du périmètre d'urbanisation;
 - En préconisant des principes de densification;
 - En favorisant la mixité des usages qui sont compatibles tel que des commerces et services de proximité;
 - En encourageant le redéveloppement, la revitalisation du cœur de village et l'amélioration du cadre bâti ;
 - En encourageant la construction des lots vacants situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation ;
 - En optimisant les infrastructures existantes et les investissements publics;
 - En priorisant la construction résidentielle à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et en bordure des rues déjà existantes ;
 - En privilégiant les développements concentrés qui se réalisent en continuité avec les secteurs bâtis et les infrastructures déjà existantes plutôt que les développements ponctuels et dispersés. Autrement dit, favoriser le renforcement du périmètre urbain plutôt que l'émergence de plusieurs petits noyaux disséminés sur le territoire ;
 - En prévoyant une densité faible soit six logements à l'hectare (ex.: largeur de terrain en bordure de rue ou superficie plus importante) ;
 - En distinguant le développement urbain selon les phases de consolidation (rues existantes) et de priorisation (nouveau développement en continuité) ;
 - En établissant un concept de développement urbain en considérant les caractéristiques des secteurs. Après avoir caractérisé les types de développement urbain, il importe de considérer les principes de rationalisation et d'optimisation lors de la prise de décision pour le développement d'un secteur ;
 - En faisant le nécessaire pour identifier et distinguer les secteurs d'habitation homogène en terme de densité ou de structure



- d'habitation (ex. : secteur unifamilial isolé ; secteur unifamilial jumelé, secteur bifamilial ; secteur multifamilial, maisons mobiles) afin de mieux y adapter la réglementation ;
- En considérant la présence sur le marché de nouvelles formules de logements destinés à certains besoins spécifiques (ex. : résidence pour personnes âgées, logements d'appoint, garderies en milieu familial, télé-travail) en s'assurant de préserver la qualité de vie des résidents. Analyser la possibilité d'implanter davantage de logements destinés aux personnes âgées autonomes (résidence pour personnes âgées, foyer, etc.) et en perte d'autonomie (maison de convalescence, etc.) ;
 - En autorisant tout en régissant différentes activités de services et de travail complémentaires à l'habitation (ex.: bureau de professionnels, garderie, etc.) qui n'engendrent pas d'impacts sur la qualité de vie du voisinage, sur l'architecture du cadre bâti résidentiel et sur la qualité du milieu ;
 - En concevant des aménagements novateurs et intégrés (ex. : enseigne d'identification avec messages intéressants, aménagement paysager à la base, éclairage, etc.) aux entrées du territoire municipal et à certains endroits stratégiques ou points d'intérêt visuel.
- Assurer une croissance du cœur de village afin de contrer les phénomènes de dévitalisation susceptibles d'apparaître
 - En maintenant une vitalité économique et une qualité de vie adéquate appropriées;
 - En priorisant les usages de commerces et services de proximité à l'intérieur du cœur de village et prévoir des mesures d'intégration de ceux-ci afin d'assurer la compatibilité avec la vocation et l'architecture de ce milieu ;
 - En encourageant l'amélioration du cadre bâti ;
 - En considérant la présence de secteurs à l'intérieur du périmètre d'urbanisation qui peuvent être reconfigurés ou qui ont un potentiel de requalification ;
 - En comblant les terrains vacants dans le périmètre urbain en fonction des principes d'harmonisation des usages, des types d'habitations et des styles architecturaux, et d'intégration au domaine bâti.
 - Contrôler le développement urbain à l'extérieur du périmètre d'urbanisation
 - En permettant la construction résidentielle de très faible densité sur des terrains d'une superficie minimale de 10 hectares en affectation agricole viable ;
 - En autorisant la construction en bordure des rues publiques et privées existantes telle qu'identifiées à l'annexe H. Ces



constructions se feront de façon ponctuelles afin de combler les espaces restants et non pas dans une but de promouvoir du développement résidentiel;

- En faisant l'exercice d'évaluer et de considérer la disponibilité actuelle en terrains vacants constructibles, viabilisés ou viabilisables et la demande projetée en logements ;



CHAPITRE 6 Les territoires d'intérêt

SECTION 1 : Présentation des types de territoire

6.1 Territoires d'intérêt

La Municipalité de Durham-Sud doit procéder à l'identification de tout élément d'intérêt qu'elle possède sur son territoire que ce soit d'ordre naturel, écologique, historique ou esthétique. Ces territoires d'intérêt se divisent essentiellement en deux catégories.

Dans un premier temps, il y a les territoires d'intérêts naturels et écologiques qui soulignent le potentiel des écosystèmes. La protection de ces milieux revêt une importance particulière de par leur caractère exceptionnel et non renouvelable. Heureusement, aucun de ces territoires n'est actuellement considéré comme menacé.

Le deuxième type de territoire sont ceux d'intérêts historique, culturel ou esthétique. Ces derniers mettent en relief la richesse du patrimoine architectural et archéologique. On parle essentiellement de territoires d'intérêts d'origine anthropique. S'ajoute à cette catégorie les paysages d'intérêt qui méritent d'être promus et protégés.

L'identification de ces territoires d'intérêt permet ainsi de prendre en considération la protection, la réhabilitation et la mise en valeur de ces caractéristiques uniques lors de décisions et d'interventions en matière d'aménagement.

SECTION 2 : Les territoires d'intérêts naturels et écologiques

6.2 Les milieux boisés

Le couvert forestier occupe 44% du territoire de la Municipalité soit près de 41 km² sur les 92,6 km² du territoire municipal. On parle donc ici d'un territoire de grand intérêt puisqu'une bonne partie du territoire municipal est sous couvert forestier. Heureusement, ce territoire est stable depuis plusieurs années et il n'y a pas de perte de territoire forestier notable à l'exception des parcelles que nous retrouvons en îlots déstructurés.

Afin de consolider et protéger le territoire forestier, la Municipalité adoptera des dispositions relatives à l'abattage d'arbres à même la réglementation d'urbanisme. La carte en annexe E permet de localiser les superficies boisées qui occupent le territoire de Durham-Sud.



6.3 Les corridors riverains

Il n'y a pas de cours d'eau d'importance qui traverse le territoire municipal. Néanmoins, nous retrouvons une grande quantité de cours d'eau secondaires dont les rives et le littoral représentent des milieux écologiques sensibles. Le cours d'eau le plus digne de mention est la rivière Ulverton qui engendre la seule plaine inondable officielle du territoire. Ces cours d'eau jouent un rôle essentiel dans le maintien de la qualité des eaux de surface et souterraines et la protection de ceux-ci est essentielle. C'est pourquoi la réglementation d'urbanisme devra inclure des règles de protection.

Toutefois, il est important de préciser que le territoire municipal est traversé par deux bassins versants d'importance soit celui de la rivière Yamaska et celui de la rivière Saint-François. La carte en annexe E permet de localiser les bassins versants protégés qui occupent le territoire de Durham-Sud.

6.4 Les milieux humides

Les milieux humides sont des sites saturés d'eau ou inondés durant une période suffisamment longue pour influencer les composantes du sol et de la végétation. Qu'ils prennent la forme de marais, de marécages, d'étangs ou de tourbières, les milieux humides procurent de nombreux biens et services écologiques entre autres pour la biodiversité de la faune et flore et l'amélioration de la qualité de l'eau et de l'air, de même que pour nos collectivités.

Par le passé, plusieurs milieux humides ont fait l'objet d'assèchement pour différentes fins telles que le développement urbain et le rendement agricole. L'importance en superficie de chacun des milieux humides est variable et ils peuvent être situés tant en milieu agricole qu'en milieu urbain. La Municipalité est bien sûr préoccupée par la protection des milieux humides notamment ceux qui pourraient être localisés à l'intérieur ou à proximité du périmètre d'urbanisation puisqu'ils sont les plus à risque de subir les pressions du développement urbain.

Des milieux humides d'intérêt régional ont été identifiés au SADR. Les milieux humides d'intérêt régional sont des milieux humides qui se démarquent par leurs caractéristiques écologiques, leur rareté ou leur superficie.

Afin d'assurer le maintien des services écologiques rendus par les milieux humides, la carte en annexe E permet d'identifier les milieux humides d'intérêt régional et les milieux humides potentiels. Au sein de la réglementation d'urbanisme, des dispositions réglementaires à cet effet seront intégrées. Entre autres dispositions, dans un milieu humide d'intérêt régional, les ouvrages, constructions et travaux nécessitant du remblai, déblais, drainage, dragage, pulvérisation aérienne de pesticides ou l'entreposage ou dépôt de matières



sont interdits. Toutefois, la réglementation pourra prévoir, à l'aide d'outils discrétionnaires, des exceptions pour certains projets lorsqu'il est démontré par une étude d'appréciation environnementale que le projet répond à des fins d'intérêt public, qu'il ne nuira pas à l'hydrologie, à l'intégrité et aux fonctions écologiques du milieu humide en question.

Il faut noter que la carte en annexe E est à titre indicative et que toutes interventions dans un milieu humide nécessitent au préalable un rapport de délimitation réalisé par professionnel en biologie. De plus, les dispositions de la réglementation d'urbanisme applicables n'exemptent pas les demandeurs ou propriétaires d'obtenir les autorisations préalables nécessaires auprès des autorités compétentes, notamment en ce qui a trait à la Loi sur la qualité de l'environnement auprès du MDDELCC.

6.5 Les habitats fauniques et espèces à statut particulier

Nous retrouvons des composantes qui méritent une attention particulière sur le territoire de Durham-Sud. La carte en annexe E présente la localisation de l'aire de confinement du cerf de Virginie que le Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) a identifié sur le territoire municipal. On retrouve également des habitats du rat musqué qui sont également localisés sur cette même carte. On retrouve généralement cet habitat faunique dans les milieux boisés et les milieux humides dont la protection de ces habitats est entre autres assurée par les dispositions relatives à ces milieux.

La Municipalité s'engage à déclarer toute espèce à statut précaire découverte sur son territoire auprès du MFFP dans le cadre de toute étude de caractérisation écologique en milieu humide ou autres. Les espèces répertoriées par le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ) se retrouvent dans le SADR.

SECTION 3 : Les territoires d'intérêt anthropiques

6.6 Les territoires d'intérêt historique, culturel ou esthétique

Les territoires d'intérêt historiques, culturels et esthétiques réfèrent à des lieux où l'histoire, le mode d'occupation de l'espace et le style architectural ont un intérêt régional. Il peut s'agir de patrimoine bâti, de patrimoine archéologique ou d'éléments paysagers. Les territoires d'intérêt historiques, culturels et esthétiques font partie du caractère identitaire unique de la région, c'est pourquoi la protection et la mise en valeur de ceux-ci sont de mise.

Au fil des prochains articles, la description de ces éléments propres à Durham-Sud sera effectuée et des moyens de protection seront identifiés.



6.7 Le patrimoine bâti

Un inventaire patrimonial a été réalisé sur tout le territoire de la MRC. À l'instar des autres municipalités, Durham-Sud compte un riche patrimoine. Le tableau en annexe G permet d'en prendre connaissance.

La Municipalité entend s'inspirer du Guide pratique sur l'architecture patrimoniale de la MRC de Drummond produit par la corporation Rues principales en 2012 pour travailler à la préservation du patrimoine de même qu'avec le site web www.patrimoinedrummond.ca tel que rendu disponible par la MRC de Drummond.

De plus, la Municipalité reconnaît son noyau villageois comme un site d'intérêt patrimonial d'importance. Celui-ci est identifié à la carte en annexe D. Ce secteur, qui se structure à l'intersection des rues Principale et de l'Hôtel-de-Ville, joue un rôle important dans l'identité de la région. Plusieurs bâtiments centenaires, dont l'existence est liée au développement économique et ferroviaire de la Municipalité, y sont présents comme l'ancien Hôtel Royal et l'ancienne Banque Hochelaga. Certains d'entre eux ont un style architectural qui est peu présent dans la MRC. De plus, quelques constructions, dont les églises Saint-Fulgence, Saint-James et United, ont une importance historique régionale. Elles témoignent de la mixité des cultures francophone et anglophone dans la communauté durhamienne. Par ailleurs, l'implantation des bâtiments, rapprochée de la trame routière, donne un cachet particulier au secteur. D'ailleurs, l'église Saint-James bénéficie d'une citation d'immeuble patrimonial par la Municipalité.

6.8 Les paysages régionaux

Les éléments d'intérêt paysager sont l'objet d'une préoccupation récente à l'échelle du Québec. Au-delà des considérations esthétiques, l'importance des paysages gagne en reconnaissance. Ces derniers sont les témoins des différents modes d'occupation du territoire et ils illustrent les modes de vie des collectivités. Ils favorisent aussi la mise en valeur d'éléments identitaires structurants pour une communauté. Ils contribuent ainsi à façonner l'histoire locale ou régionale et à accroître le sentiment identitaire des collectivités. Par le fait même, ils peuvent favoriser le développement économique d'une collectivité ou d'une région, améliorer la qualité de vie des communautés et favoriser la diversité écologique.

Le territoire de Durham-Sud est composé de terres divisées selon le régime cantonal. La MRC a déjà reconnu une certaine importance à quelques-uns de ces paysages dans son schéma d'aménagement de première génération. Cependant, depuis le début des années 2000, l'intérêt pour la question de la sauvegarde et de la mise en valeur des paysages a fortement évolué. Il existe



maintenant une prise de conscience du rôle de la présence humaine dans le façonnement des paysages. Les choix faits en matière d'aménagement peuvent donc exercer une influence sur les territoires d'intérêt paysager.

Consciente de cette réalité, la MRC de Drummond a introduit la question des territoires d'intérêt dans sa politique culturelle. Dans le cadre de cette politique, la MRC souhaite intervenir de façon à renforcer l'identité territoriale et le sentiment d'appartenance des citoyens. Pour appuyer cette intervention, la MRC veut sensibiliser la population et les acteurs municipaux à la protection et à la mise en valeur du patrimoine bâti et naturel. Cependant, la portée de cette volonté demeure pour le moment limitée puisque la MRC doit approfondir ses connaissances au niveau de ses territoires d'intérêt paysager.

En ce sens, un premier pas a été fait avec l'inventaire patrimonial qui comprend 33 paysages ou points de vue identitaires de la MRC et l'un d'entre eux se situe sur le territoire de Durham-Sud. Celui-ci est identifié en annexe D. D'autres démarches pourront se faire au cours des prochaines années afin d'approfondir la question de la mise en valeur et la sauvegarde des paysages régionaux.



SECTION 4 : Les orientations avec objectifs et moyens de mise en oeuvre

6.9 Les orientations avec objectifs et moyens de mise en oeuvre

À l'instar de la MRC de Drummond, la Municipalité de Durham-Sud adopte l'orientation suivante :

Protéger, réhabiliter et mettre en valeur les territoires d'intérêt

De cette orientation découle des objectifs, voici chacun de ceux-ci et leurs moyens de mise en oeuvre respectifs :

- Assurer la protection de la biodiversité des territoires d'intérêt naturel et écologique et la mise en valeur des potentiels récréotouristiques
 - En limitant l'abattage d'arbres afin de préserver le couvert et les corridors forestiers;
 - En privilégiant la protection des milieux humides d'intérêt régional;
 - En assurant le maintien des espèces fauniques et floristiques et de leurs habitats;
 - En assurant la protection des rives, du littoral, des plaines inondables, des cours d'eau et des milieux humides ;
 - En favorisant le développement de l'offre récréative extensive, de plein air et d'écotourisme en bordure des corridors riverains ;
 - En protégeant les sites voués aux activités touristiques et récréatives ainsi que de leur environnement ;
 - En se dotant d'outils afin de promouvoir les aménagements qui s'intègrent au milieu tout en favorisant la convivialité ;
 - En adoptant une réglementation qui assure le maintien à l'état naturel des espaces voués à la conservation ;
 - En adoptant la réglementation nécessaire pour le protéger lorsqu'un nouveau milieu humide est connu ;
 - En faisant connaître à la population quels sont les milieux naturels à conserver et quel en est l'intérêt ;

- Assurer la protection des territoires d'intérêt historique, culturel et esthétique ainsi que la mise en valeur des caractéristiques identitaires régionales
 - En favorisant la revitalisation et l'intégration architecturale de façon à préserver le cachet exceptionnel des sites d'intérêt patrimonial;
 - En approfondissant les connaissances sur les perspectives paysagères afin d'en assurer leur pérennité et leur mise en valeur;
 - En poursuivant les efforts de sensibilisation auprès des citoyens à la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine ;



- En adoptant des mesures afin de maintenir la qualité des paysages ;
- En préconisant un embellissement de certains espaces par l'insertion d'éléments de verdure et de mobilier urbain (plantation d'arbres) ;
- En maintenant la vocation des lieux d'emploi dans les secteurs déjà attitrés à cette fonction;
- En mettant en valeur les espaces récréatifs et touristiques;
- En évitant les nuisances occasionnées par l'utilisation des sentiers récréatifs (ex. : motoneige, VTT) en planifiant adéquatement les tracés et ériger des aménagements adéquats s'il y a lieu;
- En aménageant adéquatement les entrées de ville (enseigne de qualité, aménagement paysager, point de repère, etc.) ;
- En analysant la possibilité de décréter, dans des cas exceptionnels, des sites du patrimoine ou des monuments historiques en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel ;
- En favorisant les aménagements qui assurent une visibilité des lieux, des aménagements à plus d'une issue, un éclairage adéquat, une localisation offrant des vues ouvertes plutôt que fermées, etc ;
- En maintenant à jour l'inventaire patrimonial ;
- En évitant les démolitions de bâtiments dotés d'une architecture et d'un patrimoine reconnus ;
- En élaborant un programme de sensibilisation à la restauration et à la mise en valeur des éléments patrimoniaux ;
- En exigeant que les bâtiments de services ou les constructions d'utilité publique) soient dotés d'une architecture soignée ou d'un aménagement paysager ;
- En régissant certaines interventions étant susceptibles d'avoir un impact sur le milieu et les paysages.



CHAPITRE 7 Les contraintes à l'occupation du sol

SECTION 1 : Présentation des types de contraintes

7.1 Les types de contraintes à l'occupation du sol

Dans ce chapitre, le présent plan d'urbanisme identifie les contraintes d'origine naturelle et anthropique sur le territoire de la Municipalité qui peuvent nuire à l'occupation du sol puisqu'elles sont à risque d'altérer la santé, la sécurité, le bien-être des populations et de produire des impacts sur l'environnement.

D'une part, les contraintes d'origine naturelle sont davantage liées aux risques de catastrophes naturelles telles que les plaines inondables et les zones exposées aux glissements de terrain. Ces contraintes se situent principalement en bordure des principaux cours d'eau. L'implantation d'activités humaines à proximité des zones à risques connues doit être encadrée de façon à assurer la sécurité de la population et ne pas contribuer davantage à la dégradation de l'environnement.

D'autre part, les contraintes d'origine anthropique découlent d'activités humaines. Ces contraintes risquent d'apporter des problèmes de cohabitation avec les résidents et autres milieux sensibles à proximité. Ces activités génèrent des nuisances quotidiennes telles que le bruit, les poussières, les odeurs ou bien peuvent carrément compromettre la santé et la sécurité publique en fonction des risques d'accident possible. Elles peuvent également porter atteinte à l'environnement par les sources de pollution qu'elles engendrent.

SECTION 2 : Les contraintes naturelles

7.2 Les plaines inondables

Certains secteurs en bordure des principaux cours d'eau sont propices aux inondations et peuvent ainsi porter atteinte à la sécurité des populations riveraines et détruire leurs biens. Des crues produisant des inondations en eau libre touchent une partie de la rivière Saint-Germain et la carte en annexe E permet de localiser cette plaine inondable. La délimitation est basée sur la méthode approximative du « pinceau large » telle que produite au sein du SADR. Cette méthode est la plus élémentaire pour déterminer des zones inondables. Elle permet toutefois de déterminer avec un degré de précision acceptable les zones inondables. La précision de cette méthode repose essentiellement sur la quantité et la qualité des informations disponibles.

Afin de déterminer les secteurs problématiques, diverses sources de données ont entre autres été utilisées:



- L'historique des événements d'inondation dans la région;
- L'expérience des représentants municipaux et des gens du milieu, en particulier les riverains;
- La morphologie des cours d'eau (présence de méandres, berges basses);
- Les photographies aériennes ou conventionnelles.

Lorsque les données sont bien documentées, il est possible de pointer les secteurs inondés pour chacune des inondations retracées historiquement. Il est important de garder en tête que la détermination des zones inondables avec la méthode du « pinceau large » demeure approximative. Les cours d'eau peuvent se modifier avec le temps, que ce soit naturellement ou par l'action de l'homme. C'est pourquoi il demeure essentiel de continuer à recueillir les informations concernant les inondations sur une base continue.

La Municipalité intégrera pour ces zones, dans sa réglementation d'urbanisme, les normes minimales qui relèvent de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables.

De plus, afin d'accroître la sécurité des populations riveraines, la Municipalité s'engage à informer la MRC lors d'inondations et de formation d'embâcles créant des inondations. La collecte de ces informations pourra permettre de dresser un portrait et une cartographie plus détaillée sur les secteurs susceptibles d'être touchés par des inondations.

7.3 Les pollens d'herbe à poux

Chaque année, de plus en plus de personnes souffrent de problèmes allergiques associés particulièrement à la dissémination des pollens d'herbe à poux dans l'air. Cette plante annuelle envahissante est susceptible de se retrouver en abondance sur le territoire de la Municipalité dont en milieu urbain par exemple aux abords des trottoirs, des ruelles, des voies de chemin de fer, des chantiers de construction ou des terrains vagues. Les symptômes peuvent être très incommodants et affecter la santé des citoyens notamment par la rhinite allergique saisonnière, communément appelée rhume des foins et pouvant même aller jusqu'à des crises d'asthme dans certains cas.

La prévention demeure un moyen efficace pour atténuer les effets néfastes de l'herbe à poux. Le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) a mis en place en 2015 la Stratégie québécoise de réduction de l'herbe à poux et des autres pollens allergènes. Cette stratégie vise à mobiliser les instances gouvernementales, dont les municipalités, afin qu'elles contribuent à la réduction des impacts associée aux pollens allergènes.



La Municipalité entend se doter de mesures préventives afin d'éradiquer l'herbe à poux sur son territoire. Une façon de contrôler la prolifération des pollens consiste à arracher cette plante avant sa floraison. Une attention particulière devrait être apportée dans les milieux urbains notamment sur les terrains municipaux, tels que les parcs, les terrains de jeux et de sport. Une sensibilisation sera également faite auprès de la population face à cette problématique. De plus, un règlement sur les nuisances sera adopté visant les mauvaises herbes et l'entretien des terrains vagues. À cet effet, la Municipalité entend mettre de l'avant les moyens prévus dans le Guide de gestion et de contrôle de l'herbe à poux et des autres pollens allergènes.

SECTION 3 : Les contraintes anthropiques

7.4 Les secteurs de niveau sonore élevé

Certaines activités humaines peuvent générer un niveau de bruit, variant dans le temps, qui perturbent les occupations du sol à proximité. Il est démontré que l'exposition au bruit pour la population constitue un problème de santé publique. Ces nuisances sonores qui proviennent de différentes sources peuvent grandement affecter la qualité de vie et la santé des riverains.

C'est pourquoi l'implantation de tout nouvel usage sensible, tel que les résidences, certaines institutions et activités culturelles, sportives et récréatives à proximité d'une telle source de nuisance devra être régie avec des règles que l'on retrouvera dans la réglementation d'urbanisme. Aux fins du présent article, le chemin de fer tout comme les usages industriels et certains usages commerciaux peuvent également être concernés. C'est pourquoi ceux-ci seront concentrés le long de la route 116.

7.5 Le bruit et la sécurité ferroviaire

Les activités ferroviaires peuvent être une source de nuisances sonores pour les milieux riverains et de risques quant aux déraillements et au transport de matières dangereuses.

Une marge de recul supérieure des bâtiments par rapport à un corridor ferroviaire sera prévue à même la réglementation d'urbanisme. Une telle marge assure un espace tampon par rapport aux activités ferroviaires et permet la dissipation des émissions, des vibrations et du bruit.

En référence au rapport de l'Association des chemins de fer du Canada et à la Fédération canadienne des municipalités intitulées «Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires», la Municipalité intégrera dans sa réglementation d'urbanisme des normes préventives à cet égard.



7.6 Les extractions de matériaux granulaires

Une sablière est en opération près du noyau villageois. Les activités d'extraction peuvent occasionner des contraintes non négligeables sur l'agriculture. C'est pourquoi les activités d'extraction sont permises dans l'affectation agricole dynamique seulement à des fins d'amélioration des rendements agricoles ainsi que dans les secteurs identifiés à haut potentiel d'extraction. L'ensemble des activités d'extraction est autorisé dans l'affectation agricole viable et dans la zone blanche à l'extérieur des périmètres d'urbanisations soit l'affectation rurale.

Comme les activités d'extraction peuvent également occasionner des problématiques de cohabitation en raison des risques et des nuisances telles que le dynamitage, vibrations, poussières, bruit ou la circulation des véhicules lourds, les activités d'extraction ne sont pas permises dans les milieux urbanisés. La Municipalité portera une attention à l'implantation des usages sensibles tels que les résidences, les institutions et les usages récréatifs à proximité d'un site d'extraction. Un principe de réciprocité doit également s'appliquer afin qu'un nouveau site d'extraction ne s'implante pas à proximité d'usages sensibles. De plus, tout nouveau site implanté à la limite de deux municipalités doit respecter les dispositions prévues à cet effet.

L'implantation de nouveaux sites d'extraction et l'agrandissement de sites existants sont également assujettis au Règlement sur les carrières et les sablières (Q-2, r. 7), issu de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2.).

7.7 Les terrains contaminés et les potentiels anciens sites de dépôt de matériaux secs et d'autres résidus

Les terrains contaminés contiennent une concentration de produits chimiques plus grande que sa concentration naturelle. Ces terrains causent des problèmes environnementaux en lien avec la contamination de l'eau souterraine, des cours d'eau et la perte de milieux de vie pour la faune et la flore ainsi que des problèmes de santé pour l'homme lorsque celui-ci entre en contact avec le sol. Au moment d'écrire ces lignes, le MDDELCC a identifié un terrain contaminé sur le territoire de la Municipalité. Il s'agit du terrain suivant qui est une ancienne station-service réhabilité en 2013 et dont son niveau de décontamination pourrait être conforme à un usage industriel selon les dispositions propres à une décontamination de type «B-C» :

Nom du site	Localisation	Nature des contaminants		État de la réhabilitation (R) et de la qualité des sols résiduels après la réhabilitation (Q).
		Eau souterraine	Sol	
Station Durham S.E.N.C.	120, rue de l'Hôtel-de-Ville 45,6612277778 -72,3429666667	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50	Hydrocarbures aromatiques polycycliques*, Hydrocarbures pétroliers C10 à C50	R : Terminée en 2013 Q : Plage B-C

Tableau 7.7 Liste des terrains contaminés

Des dispositions pour tout site susceptible d'être contaminé seront adoptées dans la réglementation d'urbanisme.

7.8 La protection des prélèvements d'eau potable

Le Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection (RPEP) exige que des aires d'alimentation et de protection soient établies autour d'un ouvrage de captage d'eau afin de protéger l'intégrité de l'eau captée. Les aires de protection comprennent la protection immédiate et la protection rapprochée, c'est-à-dire bactériologique et virologique. De plus, la vulnérabilité de l'eau souterraine doit être évaluée dans l'aire de protection rapprochée de l'ouvrage de captage. Cette aire de protection peut être localisée à la carte en annexe F.

La prise d'eau potable municipale est le seul ouvrage de prélèvement d'eau potable alimentant plus de 20 personnes. Le tableau 7.9 permet de l'identifier.

Nom du site	Localisation	Provenance de l'eau	Population desservie
Système d'approvisionnement sans traitement Durham-sud (app)	10e rang	Souterraine Source à drains horizontaux	550

Tableau 7.8 : Les sites de prélèvement d'eau potable alimentant plus de 20 personnes



SECTION 4 : Les orientations avec objectifs et moyens de mise en oeuvre

7.9 Les orientations avec objectifs et moyens de mise en oeuvre

À l'instar de la MRC de Drummond, la Municipalité de Durham-Sud adopte l'orientation suivante :

Assurer la sécurité des personnes et des biens en plus de minimiser les impacts environnementaux à l'égard des contraintes d'origine naturelle et anthropique

De cette orientation découle des objectifs, voici chacun de ceux-ci et leurs moyens de mise en oeuvre respectifs :

- Prévenir les risques associés aux phénomènes naturels
 - En identifiant les zones inondables et en répertoriant les secteurs à risque d'inondations par embâcles de glaces connus;
 - En appliquant les dispositions de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables lors d'interventions près des cours d'eau;
 - En adoptant des mesures sur la gestion et le contrôle de l'herbe à poux sur leur territoire.

- Veiller à la cohabitation des usages à proximité des sources de contraintes anthropiques
 - En encadrant l'implantation d'usages sensibles en bordure de la route 116 où le niveau sonore est plus élevé par des distances minimales à respecter ou le cas échéant à l'aide de mesures d'atténuation;
 - En permettant les activités d'extraction de matériaux granulaires seulement dans des secteurs appropriés qui n'exercent pas trop de pression sur le milieu urbain et agricole;
 - En s'assurant que tout nouvel usage sur un terrain contaminé ou susceptible de l'être soit compatible avec le niveau de réhabilitation du terrain;
 - En ne permettant pas l'ouverture de nouveaux lieux d'entreposage de carcasses de véhicules et de ferrailles sur l'ensemble du territoire;
 - En appliquant un principe de réciprocité pour tout immeuble, ouvrage et activité à risque et de contrainte à l'égard des usages sensibles;
 - En identifiant les sites de prélèvement d'eau potable alimentant plus de 20 personnes.



CHAPITRE 8 Le transport

SECTION 1 : État de situation sur les transports

8.1 La nécessité de traiter des transports

Ce chapitre traite des enjeux en matière de transport que ce soit sur les réseaux routiers principaux ou alternatifs tels que les sentiers de motoneige. Il est bien de se pencher sur cette question pour assurer non seulement que ces réseaux vivent bien en harmonie avec les différents types de milieux environnants mais aussi qu'ils soient fluides et sécuritaires.

De plus, les enjeux environnementaux reliés aux changements climatiques nous forcent à donner une attention particulière à ces différentes composantes du transport que ce soit du transport de marchandises, du transport domicile-travail ou du transport de loisir.

8.2 Portrait général des déplacements à Durham-Sud

Selon le recensement 2016 de Statistique Canada, les déplacements à Durham-Sud tournent principalement autour de l'automobile. Les 345 personnes de 15 ans et plus se déplaçant pour le travail ayant répondu au recensement prennent tous l'automobile pour aller travailler. De surcroît, 325 de ces répondants sont conducteurs de l'automobile utilisée contre 20 personnes qui sont passagères. Le principal lieu de destination pour ces emplois est Drummondville mais on peut aussi mentionner Acton Vale, Sherbrooke et Valcourt. On peut donc comprendre que le mode automobile-solo est largement dominant sur les autres modes de transport.

Les autres types de transport sont pour ainsi dire, inexistant. En effet, Durham-Sud est un milieu rural où il n'y a que peu de commerces au sein du noyau villageois. Ainsi, l'absence de piste cyclable, de sentiers piétonniers et de transport en commun forcent les gens à opter pour l'automobile. Cette situation n'est pas unique et est même typique de la réalité que l'on retrouve en milieu rural notamment dans les autres municipalités rurales de la MRC.

8.3 Le type de réseau routier

Les routes n'ayant pas toutes la même importance, le Ministère des Transports a élaboré une classification fonctionnelle du réseau routier. Cette classification comprend trois catégories : le réseau supérieur, le réseau local et le réseau d'accès aux ressources.

Le réseau supérieur relie les principales concentrations de population du Québec de même que les équipements et les territoires d'importances



nationale et régionale. Il inclut les autoroutes, les routes nationales, les routes régionales et les routes collectrices. À Durham-Sud, trois routes sont catégorisées dans le réseau routier supérieur (deux étant sur le même tracé) et l'on peut les identifier sur la carte en annexe C. :

- La route 116 qui est une route nationale qui traverse tout le territoire municipal du sud vers le nord ;
- Le 10^e rang de la limite avec Durham-Sud jusqu'à la jonction avec la route 116 ;
- La rue de l'Église - 12^e rang - Chemin Bethel entre la route 116 et la limite municipale sud.

Ce type de route sert de lien entre les agglomérations secondaires de même qu'entre celles-ci et les agglomérations principales. Toutes ces routes sont sous la gestion du Ministère des Transports.

La vocation première du réseau local est de donner accès à la propriété riveraine, qu'elle soit rurale ou urbaine. Principalement caractérisé par une faible circulation de transit, ce réseau a donc pour objet de répondre à des besoins de nature essentiellement locale, qu'il s'agisse de routes rurales ou de rues. Les autres rues présentes sur le territoire ont cette vocation.

Finalement, le réseau d'accès aux ressources a pour vocation de conduire à des zones d'exploitation forestière et minière, à des installations hydroélectriques, à des zones de récréation et de conservation de compétence provinciale, ou encore à des carrières exploitées par le MTMDET. Il n'y a aucune route de ce type à Durham-Sud.

La liste des rues reconnues par la Municipalité au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement se trouve en annexe H.

8.4 Le réseau de camionnage

Le transport des marchandises s'inscrit dans un environnement économique global et très compétitif. Les réalités à cet égard se situent à différentes échelles pour accéder à différents marchés. De ce fait, des changements significatifs se produisent au niveau des caractéristiques des services demandés aux expéditeurs ce qui amène des ajustements substantiels à l'offre de transport.

La primauté du transport routier des marchandises n'est pas sans impacts. Mentionnons, entre autres, la détérioration des routes, la vitesse des camions à l'intérieur des zones urbaines, le bruit, les poussières et les odeurs occasionnées par le camionnage, etc.

Pour assurer le déplacement des marchandises à l'intérieur du Québec et favoriser les échanges, le MTMDET s'est doté, en 1996, d'un réseau de



camionnage sur le réseau routier supérieur, et ce, à la grandeur du Québec. Ce réseau identifie les routes à privilégier, celles qui sont restreintes et interdites pour les véhicules lourds en transit, et ce, afin d'engendrer le moins de nuisances possible et d'assurer une fluidité de la circulation. Ce réseau tend à prioriser certaines routes du réseau autoroutier, national, et régional. Le réseau collecteur est sollicité en dernier lieu et de façon restreinte. L'ensemble du territoire est ainsi couvert par des trajets de transit bien établis qui permettent de rejoindre l'ensemble des régions avoisinantes.

Le réseau de camionnage du ministère se complète par celui élaboré par les municipalités. En effet, sous approbation du MTMDET, le Code de la sécurité routière permet à une municipalité d'interdire, par règlement ou ordonnance, la circulation des véhicules lourds sur les routes qui relève de la gestion municipale. Toutefois, la Municipalité n'as pas l'intention d'interdire le transport de transit sur son territoire mais plutôt de préconiser la sensibilisation lorsque ce sera requis.

De plus, des problématiques ont également été observées dans certaines municipalités relativement au respect de la réglementation en vigueur que ce soit sur le réseau supérieur ou local. Malgré les règles en vigueur, les véhicules lourds empruntent souvent les routes qui ne sont pas réservées au transit et ne respectent pas les vitesses affichées, ce qui occasionne des nuisances, des risques pour la sécurité et qui peut compromettre la fonctionnalité du réseau routier. Lorsqu'une situation problématique est constatée, la Municipalité entend prendre les moyens nécessaires notamment avec les municipalités voisines, lorsqu'elles sont concernées, pour améliorer la circulation de transit sur le territoire.

8.5 La gestion du réseau routier supérieur

Le 10^e rang – Route de l'Église – 12^e rang – Chemin Bethel et la route 116 qui font partie du réseau routier supérieur, traverses autant le milieu agricole que le noyau villageois. L'impact de l'urbanisation et l'accroissement du trafic routier et du camionnage, combiné à l'augmentation du nombre d'accès privés le long des routes d'importance, fait en sorte de diminuer la fluidité de la circulation, réduisant à plusieurs endroits la fonctionnalité du réseau routier supérieur et amenant ainsi une augmentation des risques d'accident.

À cette fin, la réglementation municipale inclura des dispositions afin de minimiser les accès et le nombre d'intersections avec le réseau routier supérieur tout en prévoyant des marges de recul qui assurent une bonne visibilité. Le réseau routier municipal doit également être conçu de façon à protéger la fonction de transit du réseau supérieur. En ce sens, la Municipalité adoptera des normes de gestion des accès et des corridors routiers dans sa réglementation d'urbanisme. À titre informel, le Tome 1 - Conception routière



qui présente l'ensemble des normes du MTMDET relatives à la conception, la construction et l'entretien routier, incluant la conception géométrique des carrefours, des intersections (routes et rues) et des accès au réseau supérieur sera consulté.

De plus, lors de la planification de développements urbains qui impliquent l'ouverture de nouvelles rues ou d'accès donnant sur le réseau supérieur, la réglementation inclura l'obligation pour la Municipalité et les requérants de consulter le MTMDET avant toute émission de permis de lotissement et de construction afin de s'assurer que le projet ne nuira pas à la fonctionnalité du réseau et ainsi obtenir les autorisations nécessaires à la réalisation du projet.

8.6 Le transport ferroviaire

Le réseau ferroviaire est sous l'autorité législative du gouvernement fédéral. La ligne qui traverse le territoire municipal relie Sainte-Rosalie à Portland et appartient au Chemin de fer Saint-Laurent & Atlantique (SL&A), une filiale de la compagnie américaine Genese & Wyoming inc. Elle sert uniquement au transport de marchandises et traverse les municipalités de Durham-Sud et de Durham-Sud. SL&A échange son trafic avec le CN à Richmond.

La voie ferrée traverse le cœur de village et il y a des résidences proches de celui-ci. Pour atténuer ces contraintes et ces risques, la réglementation d'urbanisme contiendra des mesures afin de faciliter la cohabitation des usages sensibles à proximité d'un corridor ferroviaire.

8.7 Le transport des personnes

Tel que mentionné en entrée de jeu de ce chapitre à l'article 8.1, l'essentiel du transport des personnes dans la Municipalité se fait en automobile-solo. Le noyau villageois étant situé à plus ou moins 30 minutes de la ville-centre de Drummondville, il va sans dire qu'il n'existe pas beaucoup de solutions alternatives. Le transport en commun par autobus ou par train n'est pas disponible et le réseau cyclable n'est pas développé aussi loin de la ville-centre. Dans un esprit de développement durable et afin de réduire la charge sur le réseau routier, le covoiturage est une solution à préconiser. C'est pourquoi la Municipalité rend disponible le stationnement de l'hôtel de ville pour le covoiturage ainsi qu'un babillard à l'intérieur pour les gens qui veulent s'annoncer.



8.8 Le transport scolaire et le transport collectif en milieu rural

Le territoire de la Municipalité est très bien desservi par le transport scolaire. Les commissions scolaires gèrent le transport par autobus pour l'école Notre-Dame. Les élèves du primaire demeurant généralement à moins de 1,6 kilomètre de l'école doivent effectuer leurs déplacements par eux-mêmes. Il s'agit d'une réelle problématique puisque les infrastructures routières ne sont pas adaptées pour les déplacements à pied et à vélo de jeunes élèves. La vitesse, le flux de circulation, la traversée de certaines routes et l'étroitesse des rues sont des facteurs qui peuvent rendre difficiles les déplacements actifs sécuritaires. Bien que des efforts sont faits pour sensibiliser les automobilistes et réaménager les rues en fonction de ces déplacements, à l'instar des autres municipalités de la MRC, Durham-Sud aimerait une meilleure collaboration et souplesse avec la commission scolaire des Chênes afin de pouvoir faire monter à bord ces jeunes élèves lorsque les trajets d'autobus le permettent et que des places sont disponibles.

Par ailleurs, en 2006, la MRC a mis en place un service de transport collectif en mettant à la disposition de la population les places disponibles dans les autobus utilisés pour le transport scolaire en favorisant la mobilité des personnes demeurant en milieu rural. Une entente à cet effet a été conclue avec la Commission scolaire des Chênes. L'ensemble du territoire rural des 18 municipalités est desservi dont, bien sûr, celui de Durham-Sud.

Les autobus scolaires circulant déjà sur les routes de la MRC sont utilisés pour répondre aux besoins des usagers du service de transport collectif. Cependant, l'offre convient partiellement aux usagers puisque les trajets sont planifiés pour déplacer les élèves selon les horaires et l'emplacement des écoles.

En 2015, 4 286 déplacements ont été effectués sur l'ensemble du territoire de la MRC en utilisant le service. La clientèle est constituée principalement d'étudiants (76,8 %) et de travailleurs (10,5 %). Les tarifs pour des trajets aller-retour varient entre 5 \$ et 6 \$ selon la distance par rapport à la Ville de Drummondville.

Soucieuse d'améliorer l'offre en transport, la MRC s'est dotée en 2016 d'un plan de développement du transport collectif ciblant différentes actions pour les prochaines années qui favorise la mobilité durable. La MRC entend ainsi poursuivre le développement de son service de transport collectif en milieu rural et aimerait établir un partenariat en vue de mieux arrimer le transport collectif et les services actuels de transport en commun de la Ville de Drummondville.



8.9 Le réseau récréatif de véhicules hors-route

L'Association Régionale d'Auto-Neigistes de Drummondville (ARDAD) est l'organisme qui veille à la promotion et au développement de la pratique de la motoneige dans la MRC. Malgré les différences qui existent dans l'encadrement de leurs activités, les motoneiges et les VTT engendrent les mêmes inconvénients. Ils sont une source importante de bruit et ils représentent, dans certains cas, un danger aux intersections avec le réseau routier.

Par ailleurs, ajoutons que des études sont en cours afin d'identifier des solutions et des trajets permettant ainsi d'assurer une certaine permanence des réseaux de sentiers des véhicules hors route (VHR), qui comprennent les motoneiges et les VTT, dans la région Centre-du- Québec.

La Municipalité identifie, à titre indicatif, le tracé des sentiers régionaux de motoneiges à la carte en annexe C. Les organismes doivent s'entendre chaque année avec les propriétaires fonciers sur la localisation précise des sentiers. Pour des raisons de sécurité, la réglementation d'urbanisme verra à s'assurer que la signalisation des intersections des sentiers et du réseau routier est adéquate et que les nouveaux sentiers aménagés soient situés à au moins 100 mètres de toute habitation, établissement de santé, scolaire, culturel, récréatif ou sportif.

SECTION 2 : Les orientations avec objectifs et moyens de mise en oeuvre

8.10 Les orientations avec objectifs et moyens de mise en oeuvre

À l'instar de la MRC de Drummond, la Municipalité de Durham-Sud adopte l'orientation suivante :

Favoriser la mobilité durable

De cette orientation découle des objectifs, voici chacun de ceux-ci et leurs moyens de mise en oeuvre respectifs :

- Développer des infrastructures en transport viable, assurer la pérennité des infrastructures existantes et augmenter l'offre en déplacement alternatif à l'automobile
 - En rendant disponible un babillard et des espaces de stationnement à l'hôtel de ville afin de favoriser le covoiturage;
 - En soutenant le maintien et l'expansion des infrastructures ferroviaires dans le respect d'une cohabitation harmonieuse avec les milieux sensibles.



- Assurer la sécurité des personnes et des biens par rapport aux infrastructures de transport ainsi que le partage et la fonctionnalité du réseau routier
 - En maintenant des conditions favorables à la gestion des corridors routiers par des dispositions à la réglementation d'urbanisme;
 - En ciblant les situations conflictuelles du réseau de camionnage et en améliorant notamment la signalisation destinée au camionnage de transit;
 - En limitant les risques et contraintes inhérents aux activités ferroviaires par des dispositions à la réglementation d'urbanisme;
 - En collaborant avec les organismes concernés afin de maintenir et développer de façon sécuritaire et utilitaire les réseaux actifs et récréatifs;
 - En réalisant des aménagements physiques adéquats, esthétiques et sécuritaires pour ralentir la circulation sur les tronçons et les carrefours considérés comme dangereux tels des voies de circulation moins larges, des bandes d'arbres, des avancées de trottoir, des rayons de giration réduits;
 - En minimisant le nombre et la largeur des accès véhiculaires, surtout sur le réseau routier régional ;
 - En favorisant l'aménagement d'accès véhiculaires communs à deux terrains.

- Promouvoir les saines habitudes de vie reliées au transport actif
 - En préconisant des aménagements cyclables et piétonniers durables et sécuritaires pour tous les types d'usagers ;
 - En répondant aux besoins des usagers par le développement utilitaire d'un réseau cyclable local pour les déplacements actifs quotidiens locaux.



CHAPITRE 9 Les équipements, les infrastructures et les services publics

SECTION 1 : Portrait des équipements, des infrastructures et des services publics à Durham-Sud

9.1 Les équipements, les infrastructures et les services publics

À l'exception des services municipaux et scolaires, la Municipalité de Durham-Sud ne compte pas d'équipements, d'infrastructures ou de services publics sur son territoire. La majorité de ces services sont fournis par la ville-centre de Drummondville. Il y a toutefois un réseau d'aqueduc dans le noyau villageois. Néanmoins, il est pertinent de faire la nomenclature des services dont bénéficie la population de Durham-Sud.

9.2 L'alimentation en eau potable et l'assainissement des eaux usées

Le cœur de village de Durham-Sud est desservi par un réseau d'aqueduc dont le type d'approvisionnement se fait par de l'eau souterraine captée par des drains horizontaux. Cette installation est située le long du 10^e rang et alimente environ 550 personnes. La Municipalité a d'ailleurs l'intention de moderniser cet équipement. Il n'y a pas de réseau d'égout sanitaire ou pluvial. Le réseau d'aqueduc est absent hors du périmètre d'urbanisation.

Dans le cadre du Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection, la Municipalité a dû réaliser une étude hydrologique afin d'établir une aire de protection autour de la prise d'eau potable. Cette aire de protection est identifiée à la carte en annexe F. Les usages autorisés à l'intérieur de cette aire doivent être réglementés afin de ne pas contaminer les sources d'eau potable ce dont le règlement de zonage se chargera. Certains secteurs possèdent également des puits collectifs avec des réseaux de distribution privés, dans ces cas l'eau distribuée ne subit généralement aucun traitement avant sa consommation. Ainsi, les usages permis à proximité ne devraient pas accentuer le risque possible de contamination de l'eau.

La réglementation d'urbanisme inclura des règles relativement à l'implantation de nouveaux services d'aqueduc et d'égout sanitaire.

9.3 Le compostage domestique

La Municipalité a pris l'initiative de mettre en place un projet pilote sur le compostage domestique. Actuellement, les matières collectées doivent être transportés jusqu'à Saint-Bonaventure ce qui engendre des frais importants pour la Municipalité. En plus de faire sa part pour l'environnement, cette



initiative pourrait permettre de faire des économies d'échelle. Un sondage est d'ailleurs en cours de réalisation auprès de la population pour connaître l'intérêt de celle-ci à ce projet.

9.4 Les infrastructures électriques, d'énergie, de télécommunication et de câblodistribution

À l'exception du réseau aérien de distribution électrique et de câblodistribution, il n'y a pas d'infrastructures majeures d'électricité, d'énergie, de télécommunication et de câblodistribution à Durham-Sud. Toutefois, l'implantation de nouveaux réseaux ou d'infrastructures devrait être faite de façon à minimiser les impacts sur le milieu et en longeant les tracés existants dans la mesure du possible. La Municipalité s'engage à travailler en collaboration avec Hydro-Québec lors de l'implantation de nouvelles infrastructures et lors de la planification de nouveaux développements urbains.

9.5 La fibre optique

Nonobstant l'article précédent, une entreprise privée a entrepris, par le biais de subvention du gouvernement fédéral, de desservir en fibre optique l'ensemble du territoire et le déploiement du réseau devrait être terminé en 2020. La population de Durham-Sud pourra bénéficier des dernières technologies en matière de téléphonie, de câblodistribution et d'internet.

9.6 Le programme PAIR

La Municipalité, de concert avec la MRC, vise l'implantation du programme PAIR sur son territoire. PAIR est un organisme à but non lucratif. Il s'agit d'offrir un service gratuit d'appels automatisés que les abonnés reçoivent à une heure prédéterminée après une entente avec les responsables du service. Il y a deux types d'appels de possible. Il y a les appels de sécurité qui génère une alerte si l'abonné ne répond pas après trois tentatives. Des démarches sont alors entreprises afin d'effectuer une vérification de la situation par un répondant préalablement identifié ou par les services policiers. Deuxièmement, il y a les appels pour faire penser aux abonnés à leur prise de médication, à prendre leur taux de glycémie ou pour toute autre besoin qui aura été identifié. Ces appels ne génèrent pas d'alertes. Le programme PAIR s'adresse aux personnes seules, habitant seules dans un secteur isolé, seules et handicapées, dont les contacts sont éloignés, en perte d'autonomie, souffrant de maladie chronique, oubliant souvent de prendre leur médication ou de s'alimenter, vivant une situation de détresse psychologique, prenant soin d'une personne en perte d'autonomie ou proches aidants dans une situation particulière.



9.7 L'aménagement d'un espace communautaire

La Municipalité projette de procéder à l'aménagement d'un espace communautaire à côté de l'épicerie près de la route 116. Cet espace permettra, tant aux citoyens qu'aux visiteurs, de pouvoir se relaxer en profitant des installations qui seront mise à leur disposition. Aussi, cela permettra de répondre à un besoin de trouver de l'espace pour les groupes qui font des démarches de collecte de fond, par exemple.

9.8 Les équipements scolaires

L'école Notre-Dame est le seul équipement scolaire que l'on retrouve sur le territoire. Il s'agit d'un établissement d'enseignement primaire sous la gestion de la Commission Scolaire des Chênes. Elle est située au 80, rue de l'Église.

9.9 Les équipements de service publics

Les principaux équipements de services gouvernementaux et régionaux sont situés dans la ville-centre de Drummondville de par leur effet attractif et structurants. Néanmoins, il y a tout de même des services publics offerts sur le territoire de la Municipalité tels qu'on peut le voir au fil du présent chapitre. La caserne d'incendie située au 205, rue de la Caserne est un service offert par la Municipalité et le service des incendies dessert également la Municipalité de Lefebvre.

9.10 Les équipements sportifs et récréatifs

Les équipements de l'école Notre-Dame sont mis à la disposition de la population. La Municipalité a d'ailleurs fourni certains de ces équipements et a été un partenaire financier dans certains cas. De plus, la salle des loisirs avec le terrain de jeu où l'on y retrouve le terrain de baseball et la patinoire appartient à la Municipalité mais est sous la gestion d'un organisme sans but lucratif fait également partie des services offerts à la population.

9.11 Les équipements culturels

La culture est importante pour forgée l'identité d'une communauté. C'est pourquoi le maintien des équipements en place est essentiel pour le sentiment identitaire et d'appartenance.

De notoriété régionale. La galerie mp tresart située au 220, rue de l'Hôtel-de-Ville, offre des expositions et des vernissages qui valent le détour.



De plus, la Municipalité a mis une bibliothèque au service de sa population. Un programme d'animation culturel est d'ailleurs dévolu par la MRC au sein même de la bibliothèque. La bibliothèque est membre du réseau provincial «Biblio».

SECTION 2 : Les orientations avec objectifs et moyens de mise en oeuvre

9.12 Les orientations avec objectifs et moyens de mise en oeuvre

À l'instar de la MRC de Drummond, la Municipalité de Durham-Sud adopte l'orientation suivante :

Prévoir des équipements, des infrastructures et des services capables de soutenir les besoins de la collectivité

De cette orientation découle des objectifs, voici chacun de ceux-ci et leurs moyens de mise en oeuvre respectifs :

- Assurer une saine gestion de l'alimentation en eau potable et de l'assainissement des eaux usées
 - En poursuivant le développement urbain avec le service d'aqueduc;
 - En poursuivant le développement urbain en s'assurant d'être situé dans des secteurs dont le type de sol, la topographie et la géomorphologie sont optimaux pour l'approvisionnement en eau potable (puits) et l'assainissement des eaux usées (installations septiques);
 - En évitant l'étalement urbain par l'expansion du réseau d'aqueduc à l'extérieur du périmètre d'urbanisation;
 - En mettant en place des mesures de protection pour les sites de prélèvement d'eau potable.

- Minimiser les impacts des infrastructures d'électricité, d'énergie, de télécommunication et de câblodistribution
 - En invitant les municipalités à collaborer avec les organismes concernés lors de l'implantation de nouvelles infrastructures et lors de la planification de nouveaux développements urbains;
 - En préconisant les lieux et les tracés existants ou les sites de moindres impacts sur la population, l'environnement, l'agriculture et le paysage lors de l'implantation de nouvelles infrastructures;
 - En considérant certaines infrastructures comme des contraintes à l'occupation du sol et en prévoyant des mesures qui favorisent une cohabitation harmonieuse entre de telles infrastructures et les milieux sensibles;



- Fournir des services et des équipements adéquats à la population et adaptés aux besoins de la Municipalité
 - En appuyant l'implantation et le maintien des points de services de santé et de services sociaux et des équipements scolaires en fonction des besoins de la population;
 - En appuyant le développement des équipements sportifs, récréatifs et culturels au service de la population;
 - En s'assurant que soit mené à terme le projet d'implantation d'un réseau de fibre optique.



CHAPITRE 10 Les affectations du territoire

10.1 Les affectations du territoire

Le présent plan d'urbanisme reprend les affectations du territoire telles que dûment définies par le SADR. Aucune nouvelle affectation n'est ajoutée par le biais du présent plan d'urbanisme. Le règlement de zonage aura ce mandat de définir de façon plus précise les particularités propres à chaque secteur. Le territoire de Durham-Sud se subdivise en quatre grandes affectations du territoire que l'on peut identifier à la carte en annexe A. Les affectations sont les suivantes :

- Agricole dynamique;
- Agricole viable;
- Rurale;
- Urbaine.

Les affectations structurent le territoire et en assurent un développement harmonieux et optimal. Elles servent à définir les usages ou activités qui sont autorisés à l'intérieur des règlements municipaux dans le respect des orientations et objectifs d'aménagement du plan d'urbanisme. Chaque affectation comprend une ou des fonctions dominantes, c'est-à-dire les usages ou activités qui doivent être priorités à l'intérieur de l'ensemble de l'affectation ainsi que des fonctions complémentaires qui sont des usages ou activités compatibles avec la fonction dominante, mais qui ne doivent pas prédominer sur celle-ci. Certaines de ces fonctions peuvent être autorisées sous certaines conditions et restrictions. Ainsi, il importe de consulter le document complémentaire du SADR pour connaître l'ensemble des dispositions applicables à certains usages et affectations du territoire.

L'ensemble des autres fonctions qui n'y sont pas décrites ne permettent pas l'atteinte des objectifs d'aménagement et sont par conséquent prohibées à l'intérieur de l'affectation. De plus, certaines dispositions ou conditions particulières peuvent s'appliquer relativement à l'implantation de fonctions autorisées. La délimitation des affectations du territoire est présentée à la carte en annexe A.

Les limites des affectations doivent être interprétées de façon précise. En cas de doutes par rapport à la cartographie, la limite réelle des affectations doit correspondre à des lignes telles que:

- Une limite de la zone agricole permanente en vertu de la LPTAA;
- Une ligne de terrain, de lot ou son prolongement;
- Une ligne médiane d'un cours d'eau;
- Une ligne médiane ou son prolongement d'une rue existante ou projetée;
- Une ligne médiane ou son prolongement de l'emprise d'une infrastructure d'utilité publique;



- Une limite de la zone agricole permanente en vertu de la LPTAA;
- Une limite municipale;
- Une limite d'un périmètre d'urbanisation;
- Une limite d'un milieu naturel tel qu'un boisé ou un milieu humide.

Les articles suivants permettent de définir chacune de ces quatre affectations.

10.2 Affectation agricole dynamique

L'affectation agricole dynamique représente les secteurs en zone agricole permanente où prédominent l'agriculture et les activités agricoles. La qualité des sols y est supérieure et il s'y concentre une forte proportion des terres mises en cultures et des installations d'élevage. L'affectation agricole dynamique permet de garantir la pérennité du territoire agricole et d'assurer la priorité aux activités agricoles et le développement des exploitations agricoles. L'implantation de nouveaux usages autres qu'agricoles n'est permise qu'exceptionnellement.

Fonction dominante :

- L'agriculture et les activités agricoles autorisées par la LPTAA destinées notamment à des fins de culture du sol, de culture en serre, d'élevage, d'acériculture, de sylviculture et de cultures ou d'élevages particuliers.

Fonctions complémentaires :

- Les activités agrotouristiques complémentaires à l'agriculture ayant lieu sur une exploitation agricole qui mettent en relation des producteurs agricoles avec des touristes ou des excursionnistes, permettant à ceux-ci de découvrir le milieu agricole, l'agriculture et sa production par l'accueil et l'information que leur réservent leur hôte.
- Les activités de foresterie reliées à la conservation, l'aménagement et la gestion des forêts incluant l'abattage et la récolte de la ressource forestière, les activités de reboisement et l'exécution de prescriptions sylvicoles. Cette fonction inclut également la construction, l'entretien et l'amélioration d'infrastructures nécessaires à la réalisation de ces activités.
- Les résidences unifamiliales isolées :
 - autorisées en vertu de la LPTAA aux articles 31, 31.1, 40, 101 à 103 et 105;
 - pour donner suite à une décision de la CPTAQ ou du Tribunal administratif du Québec autorisant l'utilisation à des fins résidentielles avant le 2 septembre 2010;
 - à l'intérieur des flots déstructurés de l'annexe A.
- Les activités récréatives extensives caractérisées par une faible utilisation du sol, qui n'implique aucune modification significative du milieu naturel tel que les espaces verts non aménagés, les sentiers de



randonnées, les pistes cyclables et les rampes de mise à l'eau. Les bâtiments et constructions qui se rattachent à ces activités sont autorisés pourvu qu'ils ne soient pas des immeubles protégés.

- Les activités de conservation telles que la protection des milieux naturels, les aménagements fauniques et activités de restauration visant la préservation de la biodiversité, le rétablissement d'espèces ou le maintien des services écologiques.
- Les activités d'extraction de matériaux granulaires à des fins d'amélioration des rendements agricoles et dans les secteurs de haut potentiel d'extraction de matériaux granulaires illustrés à la carte en annexe A.
- Les équipements, infrastructures et réseaux d'utilité publique tels que les réseaux de transport d'énergie, les voies de circulation, les réseaux de télécommunication. Le prolongement et l'implantation des réseaux d'aqueduc et d'égout n'est pas permis à moins que des problématiques liées à la santé et la salubrité publique l'obligent ou pour desservir des développements prévus dans l'affectation urbaine.
- Autres usages et activités ayant obtenu une autorisation de la CPTAQ avant l'entrée en vigueur du SADR soit le 25 juillet 2017 ou répondant aux exigences de la réglementation d'urbanisme.

10.3 Affectation agricole viable

L'affectation agricole viable correspond aux secteurs en zone agricole permanente caractérisés davantage par une vocation agroforestière. Malgré que l'intensité de la pratique agricole y soit moindre en raison de certains facteurs contraignants, les milieux agricoles viables offrent tout de même un potentiel et des conditions permettant aux activités agricoles de s'y développer. Cette affectation permet elle aussi de garantir la pérennité du territoire agricole et d'assurer la priorité aux activités agricoles et le développement des exploitations agricoles

Fonctions dominantes :

- L'agriculture et les activités agricoles autorisées par la LPTAA destinées notamment à des fins de culture du sol, de culture en serre, d'élevage, d'acériculture, de sylviculture et de cultures ou d'élevages particuliers.
- Les activités de foresterie reliées à la conservation, l'aménagement et la gestion des forêts incluant l'abattage et la récolte de la ressource forestière, les activités de reboisement et l'exécution de prescriptions sylvicoles. Cette fonction inclut également la construction, l'entretien et l'amélioration d'infrastructures nécessaires à la réalisation de ces activités.



Fonctions complémentaires :

- Les activités agrotouristiques complémentaires à l'agriculture ayant lieu sur une exploitation agricole qui mettent en relation des producteurs agricoles avec des touristes ou des excursionnistes, permettant à ceux-ci de découvrir le milieu agricole, l'agriculture et sa production par l'accueil et l'information que leur réserve leur hôte.
- Les résidences unifamiliales isolées :
 - autorisées en vertu de la LPTAA aux articles 31, 31.1, 40, 101 à 103 et 105;
 - pour donner suite à une décision de la CPTAQ ou du Tribunal administratif du Québec autorisant l'utilisation à des fins résidentielles avant le 2 septembre 2010;
 - à l'intérieur des îlots déstructurés de l'annexe B;
 - implantées sur un lot d'une superficie d'au moins 10 hectares adjacent à une route existante avant le 25 juillet 2017 à la condition d'obtenir une autorisation de la CPTAQ. Le bâtiment principal et les constructions accessoires à l'usage résidentiel doivent être situés à l'intérieur d'une superficie maximale de 5 000 m².
- Les activités récréatives extensives caractérisées par une faible utilisation du sol, qui n'impliquent aucune modification significative du milieu naturel tel que les espaces verts non aménagés, les sentiers de randonnées, les pistes cyclables et les rampes de mise à l'eau. Les bâtiments et constructions qui se rattachent à ces activités sont autorisés pourvu qu'ils ne soient pas des immeubles protégés.
- Les activités de conservation telles que la protection des milieux naturels, les aménagements fauniques et activités de restauration visant la préservation de la biodiversité, le rétablissement d'espèces ou le maintien des services écologiques.
- Les activités d'extraction de matériaux granulaires
- Les équipements, infrastructures et réseaux d'utilité publique tels que les réseaux de transport d'énergie, les voies de circulation, les réseaux de télécommunication. Le prolongement et l'implantation des réseaux d'aqueduc et d'égout n'est pas permis à moins que des problématiques liées à la santé et la salubrité publique l'obligent ou pour desservir des développements prévus dans l'affectations urbaine.
- Autres usages et activités ayant obtenu une autorisation de la CPTAQ avant l'entrée en vigueur du SADR soit le 25 juillet 2017 ou répondant aux exigences de la réglementation d'urbanisme.

10.4 Affectation rurale

L'affectation rurale correspond aux parties du territoire en zone blanche situées à l'extérieur des périmètres d'urbanisation et qui ne font pas partie de la zone agricole permanente. La vocation principale est agroforestière et la densité d'occupation du sol y est relativement faible du à la présence des importants



massifs boisés. Dans une affectation rurale, l'habitation est généralement présente sous la forme de domaines résidentiels isolés ou de façon linéaire en bordure de certains cours d'eau. Toutefois, il n'y a pas d'habitation à l'intérieur de l'affectation rurale à Durham-Sud. On y retrouve aussi une sablière et cela s'explique en raison du haut potentiel d'extraction de matériaux granulaires que l'on y retrouve. L'affectation rurale n'est pas jugée propice au développement des activités urbaines et son caractère champêtre et naturel doit être conservé.

Fonction dominante :

- Les activités de foresterie reliées à la conservation, l'aménagement et la gestion des forêts incluant l'abattage et la récolte de la ressource forestière, les activités de reboisement et l'exécution de prescriptions sylvicoles. Cette fonction inclut également la construction, l'entretien et l'amélioration d'infrastructures nécessaires à la réalisation de ces activités.

Fonctions complémentaires :

- L'agriculture et les activités agricoles destinées notamment à des fins de culture du sol, de culture en serre, d'acériculture, et de sylviculture et les activités d'agrotouristiques.
- Les installations d'élevage ne sont pas autorisées. Cependant, les fermettes en tant qu'usage complémentaire à l'habitation sont autorisées selon les dispositions de la réglementation d'urbanisme
- Les résidences unifamiliales isolées :
 - implantées sur un lot d'une superficie d'au moins 8 hectares adjacent à une route existante avant le 25 juillet 2017. Le bâtiment principal et les constructions accessoires à l'usage résidentiel doivent être situés à l'intérieur d'une superficie maximale de 5 000 m²;
- Les activités récréatives extensives caractérisées par une faible utilisation du sol, qui n'impliquent aucune modification significative du milieu naturel tel que les espaces verts non aménagés, les sentiers de randonnées, les pistes cyclables et les rampes de mise à l'eau. Les bâtiments et constructions qui se rattachent à ces activités sont autorisés.
- Les activités récréotouristiques intensives caractérisées par une forte utilisation du sol de façon permanente ou saisonnière, qui impliquent une certaine modification du milieu naturel tel que les terrains de golf, les terrains de camping, les camps de vacances, les bases de plein air, les tables champêtres, les centres de ressourcement et activités nécessitant un environnement naturel ou autres usages similaires. Ces activités ne doivent pas être à caractère urbain et doivent plutôt viser un caractère naturel, champêtre ou de villégiature. Toutes autres activités autorisées doivent être incompatibles à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation en raison des nuisances qui leur sont associées tel que les pistes de course



de sports motorisés, les centres de tir extérieur, les centres de jeux de guerre, les centres équestres ou autres usages similaires.

- Les activités de conservation telles que la protection des milieux naturels, les aménagements fauniques et activités de restauration visant la préservation de la biodiversité, le rétablissement d'espèces ou le maintien des services écologiques.
- Les activités d'extraction de matériaux granulaires
- Les équipements, infrastructures et réseaux d'utilité publique tels que les réseaux de transport d'énergie, les voies de circulation, les réseaux de télécommunication. Le prolongement et l'implantation des réseaux d'aqueduc et d'égout n'est pas permis à moins que des problématiques liées à la santé et la salubrité publique l'obligent ou pour desservir des développements prévus dans l'affectation urbaine.
- Autres usages et activités existant avant l'entrée en vigueur du SADR soit le 25 juillet 2017 ou répondant aux exigences de la réglementation d'urbanisme.

10.5 Affectation urbaine

L'affectation urbaine représente les milieux de vie regroupant les activités et usages à caractères urbains situés à l'intérieur des périmètres d'urbanisation. Elle est le reflet de la concentration des activités humaines dans un milieu donné. Le développement urbain doit s'effectuer en priorité à l'intérieur des limites de l'affectation urbaine de façon à consolider les secteurs existants et ainsi rentabiliser les équipements et infrastructures déjà établis. La Municipalités entend régir les usages urbains à l'intérieur de cette affectation de façon à harmoniser la cohabitation des usages tout en assurant une mixité des fonctions afin de créer des milieux de vie durable.

Fonctions dominantes :

- Les résidences de toute densité;
- Les commerces et services de tous types;
- Les industries en général et les activités para-industrielles. Les immeubles, ouvrages et activités à risque et de contrainte doivent respecter les dispositions du document complémentaire.
- Les équipements institutionnels, administratifs et communautaires;
- Les activités récréatives intensives caractérisées par une forte utilisation du sol de façon permanente ou saisonnière, qui impliquent la modification du milieu naturel tel que les parcs aménagés, les sites touristiques et les équipements culturels et sportifs.

Fonctions complémentaires :

- Les activités récréatives extensives caractérisées par une faible utilisation du sol, qui n'implique aucune modification significative du milieu naturel tel que les espaces verts non aménagés, les sentiers de



randonnées, les pistes cyclables et les rampes de mise à l'eau. Les bâtiments et constructions qui se rattachent à ces activités sont autorisés.

- Les activités de conservation telles que la protection des milieux naturels, les aménagements fauniques et activités de restauration visant la préservation de la biodiversité, le rétablissement d'espèces ou le maintien des services écologiques.
- Les équipements, infrastructures et réseaux d'utilité publique tels que les réseaux de transport d'énergie, les voies de circulation, les réseaux de télécommunication et les réseaux d'aqueduc et d'égout.
- Autres usages et activités existant avant l'entrée en vigueur du SADR soit le 25 juillet 2017.



CHAPITRE 11 Dispositions légales

11.1 Entrée en vigueur

Le présent règlement entrera en vigueur conformément à la Loi.

Adopté unanimement à Durham-Sud le 3 août 2020.

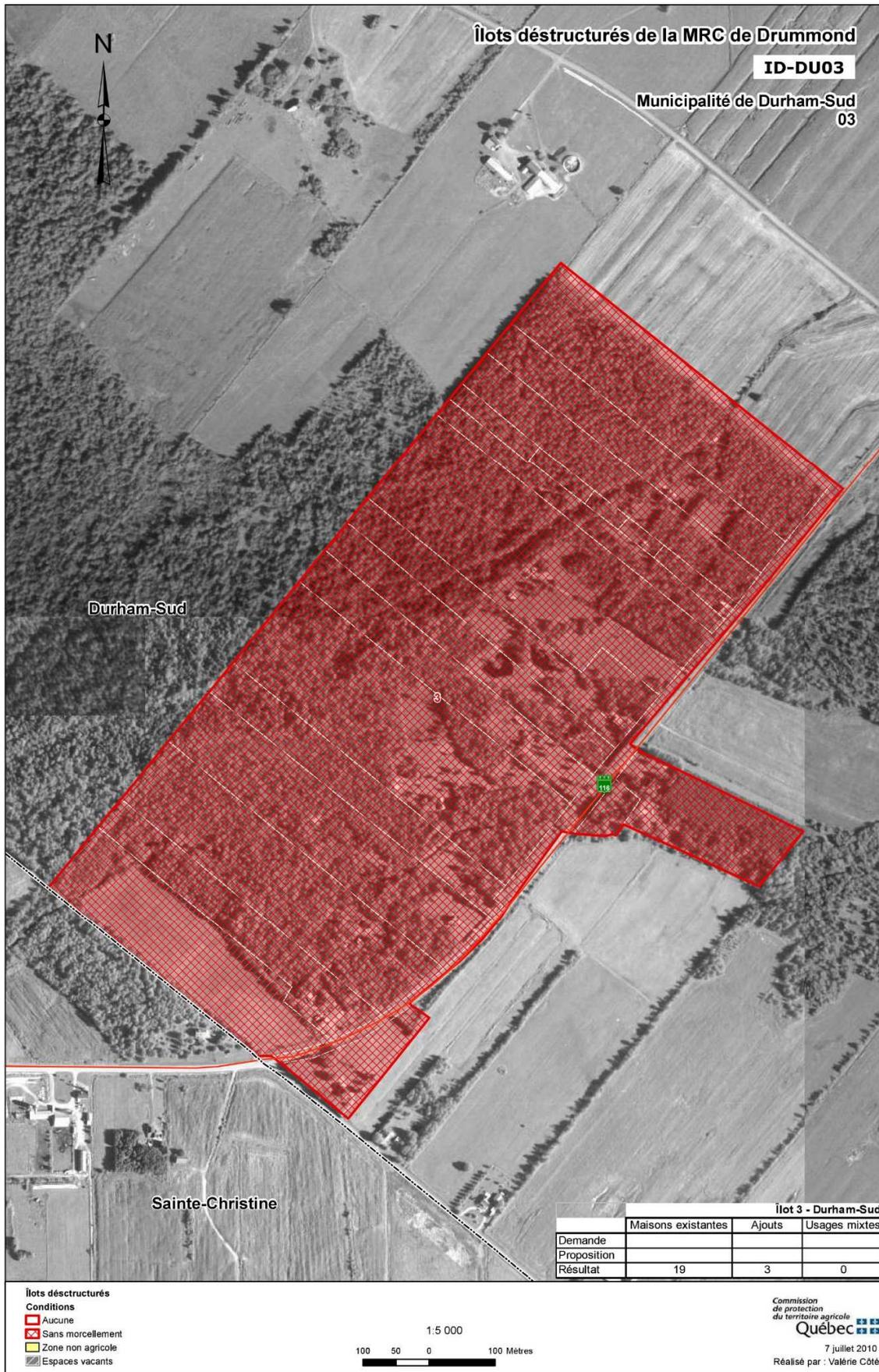
Linda Thomas
Directrice générale/secrétaire-trésorière

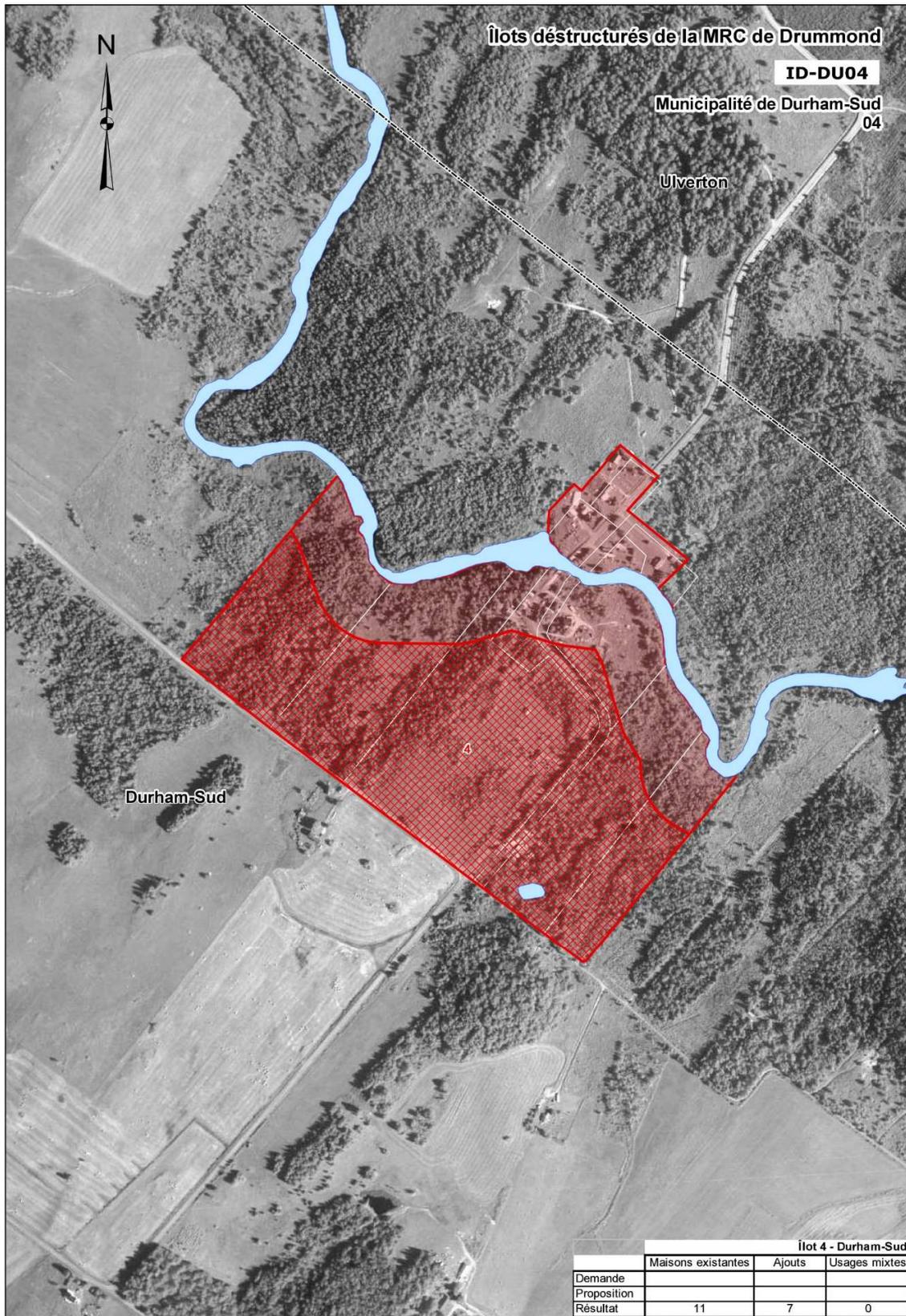
Michel Noël
Maire



Annexe B – Les îlots déstructurés







Îlot 4 - Durham-Sud			
	Maisons existantes	Ajouts	Usages mixtes
Demande			
Proposition			
Résultat	11	7	0

- Conditions**
- Aucune
 - ▨ Sans morcellement
 - Zone non agricole
 - Espaces vacants

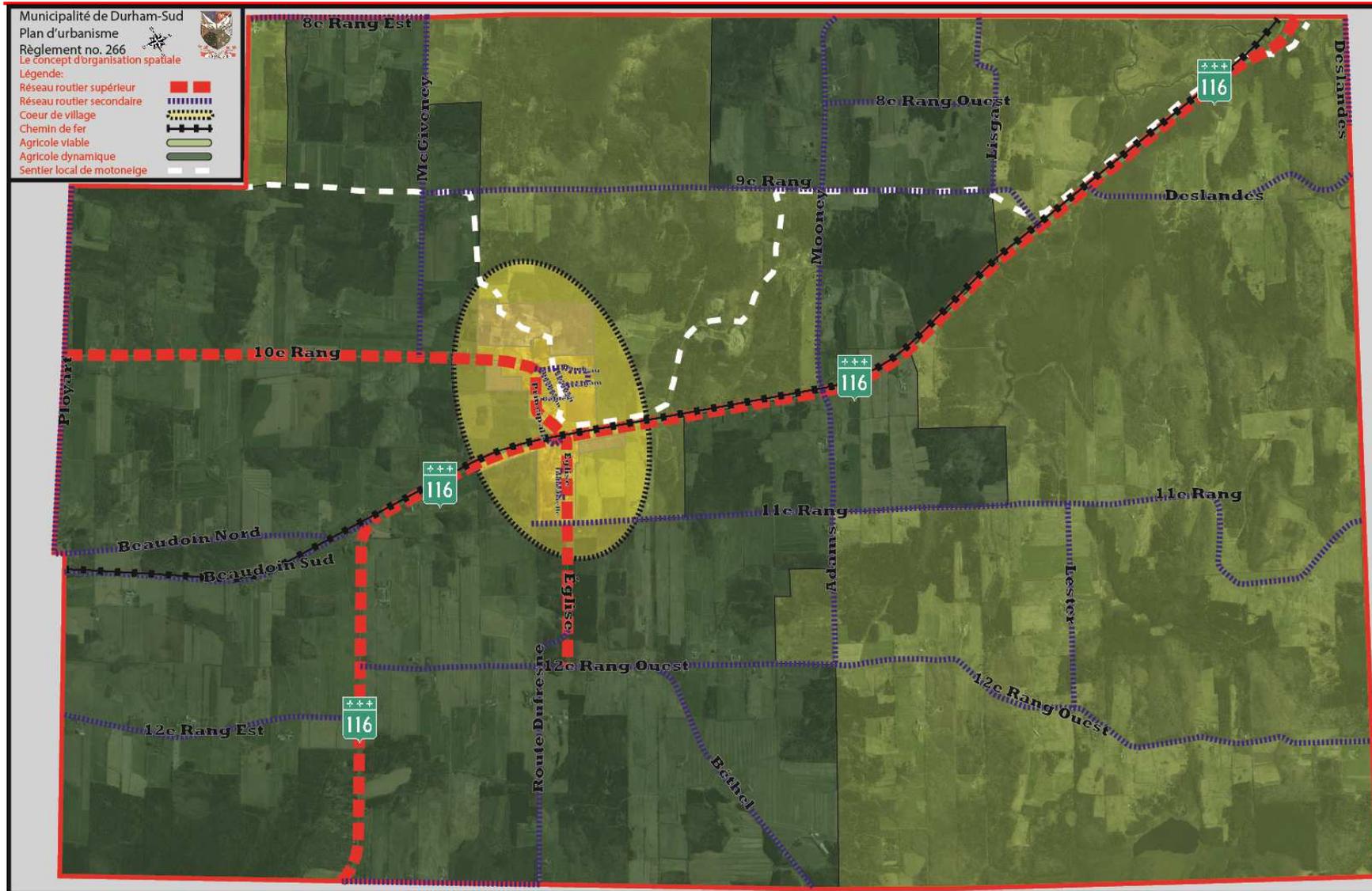


Commission
 de protection
 du territoire agricole
Québec
 7 juillet 2010
 Réalisé par : Valérie Côté



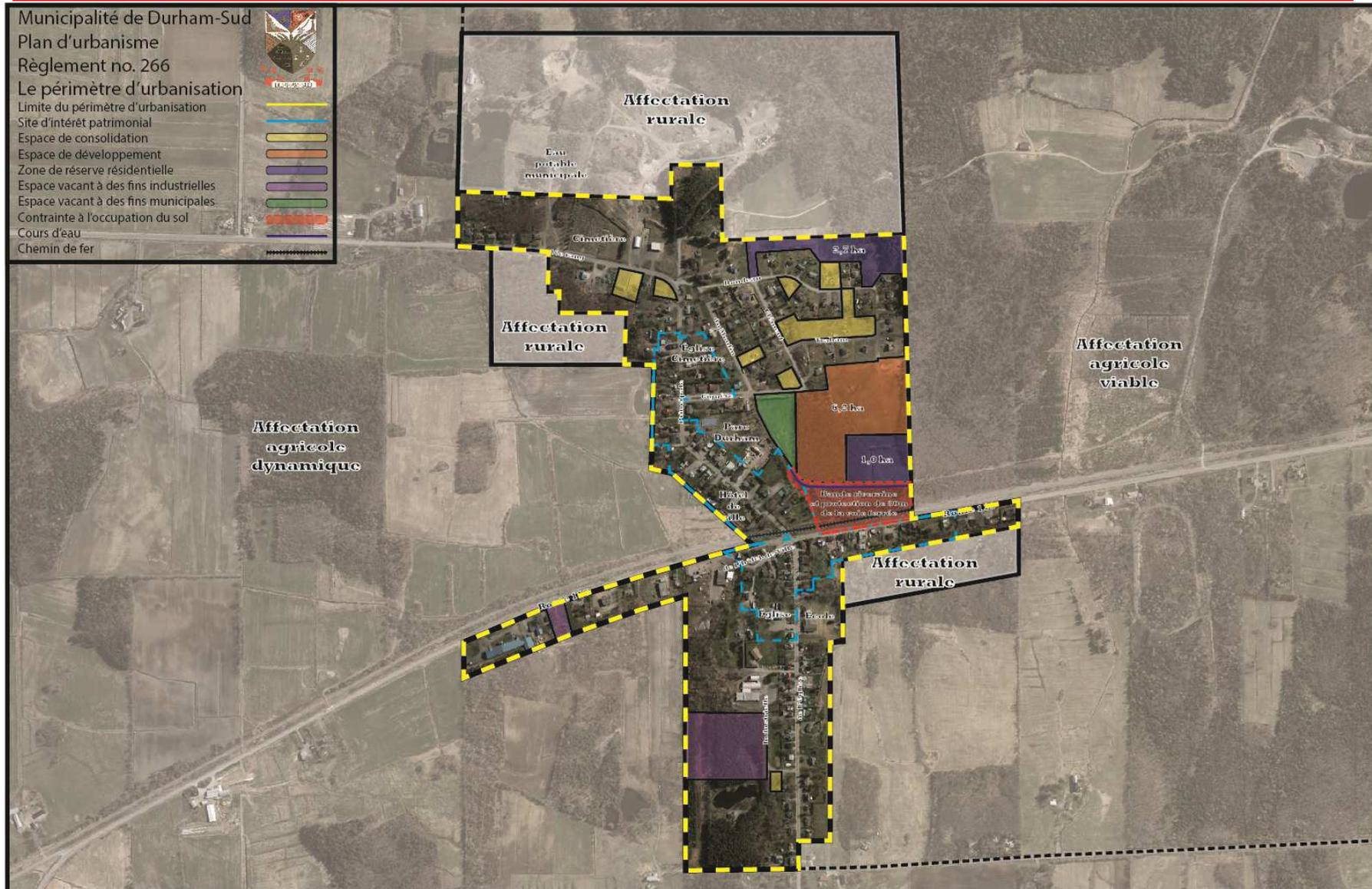


Annexe C – Le concept d'organisation spatiale



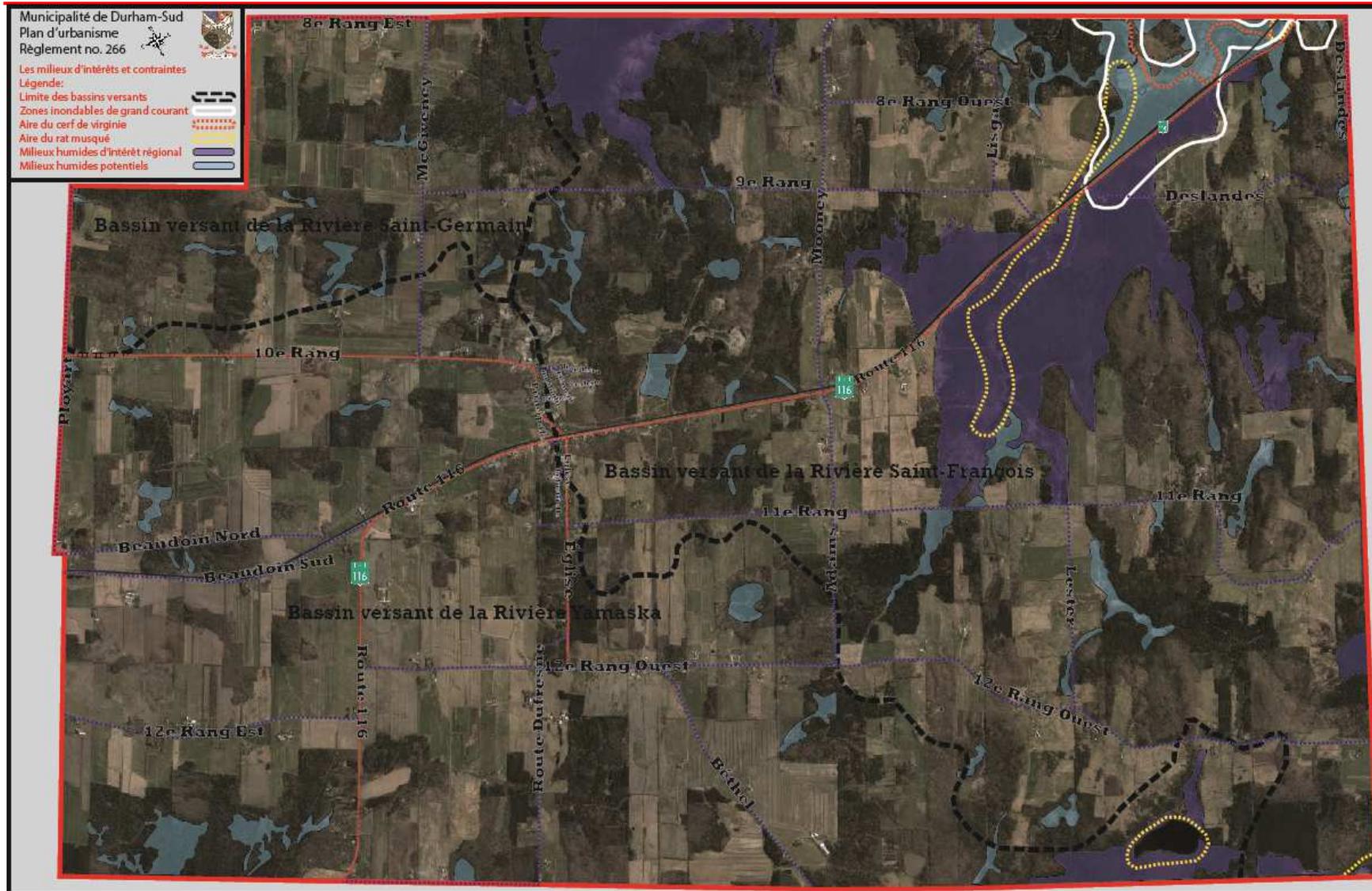


Annexe D – Le périmètre d'urbanisation



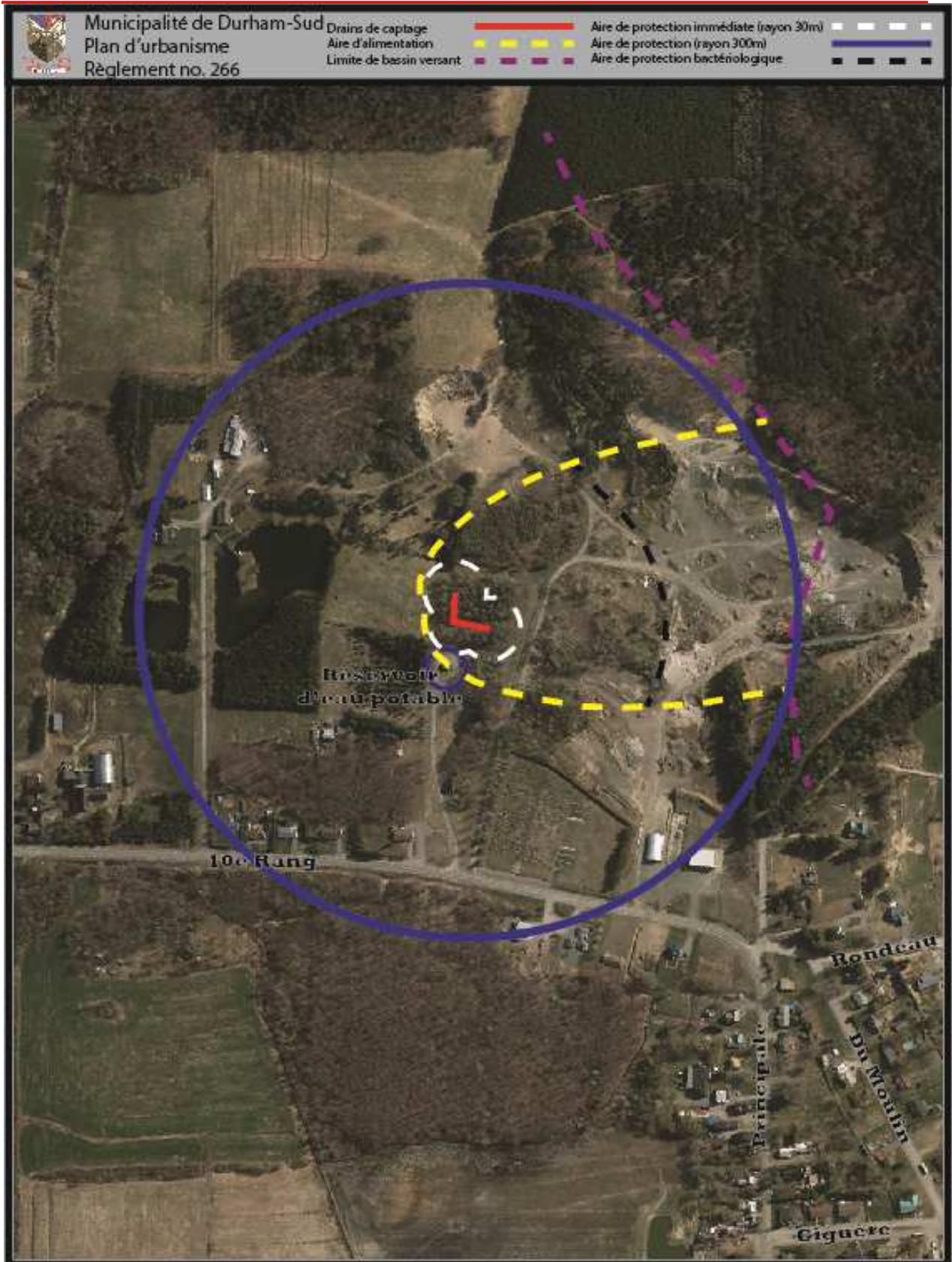


Annexe E – Les milieux d'intérêt et les contraintes





Annexe F - La protection de la prise d'eau potable





Annexe G – L'inventaire architectural

Photo	Année	Type	Localisation	Note
	Bâtiment datant de 1830	Géorgien	Rue Principale	
	Bâtiment datant de 1850		Rue Principale	Cette maison a appartenu à M. Wakefield et son magasin général s'est également trouvé à cet endroit dès 1869
	Bâtiment datant de 1859	Québécois (Regency)	Rue de l'Hôtel-de-Ville	Le bâtiment a subi plusieurs rénovations.
	Bâtiment datant de 1860	Québécois (Regency)	Chemin Beaudoin Nord	
	Bâtiment datant de 1860		Rue de l'Hôtel-de-Ville	
	Bâtiment datant de 1860	Vernaculaire américain	Chemin Deslandes	
	Bâtiment datant de 1860	Vernaculaire américain	Route 116	A déjà appartenu à une auteure de livres pour enfants.



	Bâtiment datant de 1862		Rue Principale	Au moment de sa construction en 1862, cette église de bois est connue sous le vocable de « Wesleyan Methodist Church ».
	Bâtiment datant de 1865	Maison de colonisation	Rang 11 Est	
	Bâtiment datant de 1865	Vernaculaire boîte carrée	Route Lisgar	
	Bâtiment datant de 1869	Maison à lucarne-pignon	Chemin Mooney	
	Bâtiment datant de 1875	Maison de colonisation	Rue Principale	Ancienne école « Model » anglophone transformée en salle des loisirs.
	Bâtiment datant de 1880		Chemin Mooney	
	Bâtiment datant de 1880	Maison à lucarne-pignon	Chemin Mooney	
	Bâtiment datant de 1880	Maison à lucarne-pignon	Rang 10	



	Bâtiment datant de 1880	Maison de colonisation	Chemin Deslandes	
	Bâtiment datant de 1880	Maison de colonisation	Chemin Nadeau	
	Bâtiment datant de 1880	Maison de colonisation	Rang 10	
	Bâtiment datant de 1880	Maison de colonisation	Rue de l'Église	
	Bâtiment datant de 1880	Pittoresque	Rue de L'Église	
	Bâtiment datant de 1880	Québécois (Regency)	Rue de L'Église	
	Bâtiment datant de 1880		Rang 12 Est	
	Bâtiment datant de 1880		Route Lisgar	



	Bâtiment datant de 1880		Rue Principale	
	Bâtiment datant de 1880	Second empire	Rue de L'Église	
	Bâtiment datant de 1880	Vernaculaire américain	Rue Principale	
	Bâtiment datant de 1885	Maison de colonisation	Rang 10	
	Bâtiment datant de 1890		Chemin Mooney	
	Bâtiment datant de 1890	Géorgien	Rue de L'Hôtel-de-Ville	
	Bâtiment datant de 1890	Maison à lucarne-pignon	Rang 8	C'est en 1954 que la Municipalité demande une école centrale sur son territoire.
	Bâtiment datant de 1890	Maison à lucarne-pignon	Rue Principale	



	Bâtiment datant de 1890	Maison de colonisation	Rue de l'Hôtel-de-Ville	
	Bâtiment datant de 1890	Maison de colonisation	Rue de l'Hôtel-de-Ville	
	Bâtiment datant de 1890	Pittoresque	Route 116	
	Bâtiment datant de 1890	Québécois (Regency)	Rue Principale	
	Bâtiment datant de 1890		Rue Principale	
	Bâtiment datant de 1890	Vernaculaire américain	Chemin Béthel	
	Bâtiment datant de 1890	Vernaculaire américain	Route 116	
	Bâtiment datant de 1890	Vernaculaire américain	Rue Principale	



	Bâtiment datant de 1894		Rang 12 Est	
	Bâtiment datant de 1895		Rue de l'Hôtel-de-Ville	L'Hôtel Royal, auparavant appelé l'Hôtel Commercial.
	Bâtiment datant de 1896		Route Adams	
	Bâtiment datant de 1897		Rue de l'Hôtel-de-Ville	Église St. James.
	Bâtiment datant de 1900	Boomtown	Rue Principale	
	Bâtiment datant de 1900	Maison à lucarne-pignon	Rang 12 Ouest	
	Bâtiment datant de 1900	Maison de colonisation	Route 116	



	Bâtiment datant de 1900	Québécois (Regency)	Rue Principale	
	Bâtiment datant de 1900		Route 116	
	Bâtiment datant de 1900		Rue de l'Hôtel-de-Ville	
	Bâtiment datant de 1900		Rue Principale	
	Bâtiment datant de 1900	Vernaculaire américain	Deslandes	
	Bâtiment datant de 1900	Vernaculaire américain	Rang 12 Est	
	Bâtiment datant de 1900	Vernaculaire américain	Rang 9	
	Bâtiment datant de 1900	Vernaculaire américain	Route 116	



	Bâtiment datant de 1900	Vernaculaire américain	Rue de L'Église	
	Bâtiment datant de 1900	Vernaculaire américain	Rue de l'Hôtel-de-Ville	
	Bâtiment datant de 1900	Vernaculaire américain	Rue Principale	
	Bâtiment datant de 1901	Vernaculaire américain	Rue Principale	
	Bâtiment datant de 1910	Boomtown	Rang 10	
	Bâtiment datant de 1910	Maison à lucarne-pignon	Rue Principale	
	Bâtiment datant de 1910	Québécois (Regency)	Rue de L'Église	



	Bâtiment datant de 1910	Vernaculaire américain	Rue Principale	
	Bâtiment datant de 1919	Renouveau classique	Rue de l'Hôtel-de-Ville	
	Bâtiment datant de 1925		Rue de L'Église	Cette église, anciennement revêtue de pierre, a été construite en 1827, puis rénovée et agrandie en 1925 et en 1926.
	Bâtiment datant de 1940	Boomtown	Rue Principale	
		Vernaculaire américain	Rang 12 Ouest	
	Cimetière datant de 1862	Confession Église Unie	Rue Principale	
	Cimetière datant de 1895	Confession catholique	Rang 10	



	Cimetière	Confession anglicane	Chemin Mooney	
	Croix de chemin		Route Ployart	Cette croix aurait été installée il y a moins de 40 ans afin de rappeler la mémoire d'un curé de Durham-Sud décédé dans un accident de voiture.
	Croix de chemin et calvaire datant de 1973		Rang 10	Copie conforme de la « croix d'amour » de la route 116
	Paysage / Point de vue		Chemin Mooney	
	Pont du Chemin Mooney (coin route 116)	Passant par- dessus le chemin de fer		C'est à la suite de deux événements tragiques que la construction du pont a été demandée par les citoyens.

Inventaire patrimonial de la Municipalité de Durham-Sud (Source : www.patrimoinedrumsud.ca)



Annexe H – La liste des rues

Voici la liste des rues privées et publiques de la Municipalité :

- 8^e rang Est
- 8^e rang Ouest
- 9^e rang
- 10^e rang
- 11^e rang
- 12^e rang Ouest
- 12^e rang Est
- Route Dufresne
- Rue de L'Église
- Rue Principale
- Rue Industrielle
- Chemin Beaudoin Sud
- Chemin Beaudoin Nord
- Route 116
- Rue Giguère
- Rue Du Moulin
- Rue Rondeau
- Rue Clément
- Rue Traham
- Route McGiveney
- Route Mooney
- Route Lisgar
- Chemin Béthel
- Route Adams
- Rue de l'Hôtel-de-Ville
- Chemin Deslandes
- Route Ployart
- Route Dufresne
- Chemin Nadeau
- Route Lester