CHAPITRE 3

LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

TABLE DES MATIÈRES

Page

3. LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT 3-1
3.1 LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT 3-1
3.1.1 Orientation 1 3-1
3.1.2 Orientation 2 3-2
3.1.3 Orientation 3 3-2
3.1.4 Orientation 4 3-3
3.1.5 Orientation 5 3-4
3.1.6 Orientation 6 3-4
3.1.7 Orientation 7 3-5
3.1.8 Orientation 8 3-5
3.2 LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE 3-7
3.2.1 Le concept d'organisation spatiale de la MRC 3-8
3.2.2 Le concept d'organisation spatiale du pôle régional 3-12
3.2.2.1 La voie de contournement 3-13
3.2.2.2 Le nouvel échangeur 3-14
3.2.2.3 Le territoire de développement à long terme 3-14
3.3 LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE 3-17
3.3.1 Les aires d'affectation Urbaine - U1 à U6 3-18
3.3.1.1 Affectation Urbaine U1 – Centre de l'agglomération de Saint-Hyacinthe 3-18
3.3.1.2 Affectation Urbaine U2 – Centre-ville de Saint-Hyacinthe 3-19
3.3.1.3 Affectation Urbaine U3 – Pôle commercial régional 3-21
3.3.1.4 Affectation urbaine U4 – Secteur commercial Sainte-Rosalie 3-22
3.3.1.5 Affectation Urbaine U5 – Secteurs résidentiels de Saint-Hyacinthe 3-23
3.3.1.6 Affectation Urbaine U6 – Pôles villageois 3-26
3.3.2 Les aires d'affectation Industrielle – I1 à I3 3-27
3.3.2.1 Affectation Industrielle I1 – Faible incidence 3-28
3.3.2.2 Affectation Industrielle I2 – Moyenne et forte incidence 3-28
3.3.2.3 Affectation Industrielle I3 – Cité de la biotechnologie 3-29
3.3.3 Les aires d'affectation Semi-urbaine – SU1 et SU2 3-30
3.3.3.1 Affectation Semi-urbaine SU1 – Résidentielle 3-30
3.3.3.2 Affectation Semi-urbaine SU2 – Récréotouristique 3-32
3.3.4 Les aires d'affectation Agricole – A1 à A6 3-32
3.3.4.1 Affectation Agricole A1 – Dynamique 3-33
3.3.4.2 Les aires d'affectation Agricole mixte 3-34
3.3.4.2.1 Affectation Agricole mixte A2 – Résidentielle 3-35
3.3.4.2.2 Affectation Agricole mixte A3 – Résidentielle et commerciale 3-35
3.3.4.2.3 Affectation Agricole mixte A4 – Commerciale 3-36
3.3.4.2.4 Affectation Agricole mixte A5 – Récréotouristique 3-38
3.3.4.2.5 Affectation Agricole mixte A6 - Aéroportuaire 3-39
3.4 LES PÉRIMÈTRES D'URBANISATION 3-41
3.4.1 Les périmètres d'urbanisation actuels 3-41
3.4.2 Gestion des empiètements futurs en zone agricole permanente 3-42

3.4.2.1 Les conditions applicables à l'agrandissement d'un périmètre urbain 3-43
3.4.3 Critères applicables à la consolidation urbaine à l'intérieur des périmètres urbains 3-45
3.4.4 Objectifs de suivi pour l'application de la politique d'urbanisation 3-46
3.5 LES CONTRAINTES PARTICULIÈRES À L'OCCUPATION DU SOL 3-48
3.5.1 Les zones de contraintes naturelles 3-48
3.5.1.1 Les zones à risque d'inondation en eau libre 3-48
3.5.1.2 Les zones à risque d'inondation par embâcle 3-50
3.5.1.3 Les zones à risque de glissement de terrain 3-51
3.5.2 Les zones de contraintes anthropiques 3-52
3.5.2.1 Les sites d'extraction (carrières et sablières) 3-53
3.5.2.2 Les lieux de transfert, de recyclage, de traitement et d'élimination des déchets dangereux 3-53
3.5.2.3 Les terrains contaminés 3-53
3.5.2.4 Les zones de niveau sonore élevé 3-55
3.5.2.5 Les autres sources de nuisances anthropiques 3-57
3.6 LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT PARTICULIER 3-59
3.6.1 Les territoires d'intérêt environnemental et écologique 3-59
3.6.1.1 Les boisés 3-60
3.6.1.2 Les habitats fauniques 3-61
3.6.1.3 Les espèces floristiques désignées menacées ou vulnérables 3-62
3.6.1.4 Les bassins de sols organiques 3-62
3.6.1.5 Les rivières Yamaska et Noire et les autres cours d'eau 3-64
3.6.2 Les territoires d'intérêt historique et archéologique 3-65
3.6.2.1 Les noyaux villageois et les secteurs anciens de Saint-Hyacinthe 3-65
3.6.2.2 Les sites d'intérêt archéologique 3-66
3.7 INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT 3-68
3.7.1 Le transport routier 3-68
3.7.1.1 La hiérarchie routière et la classification fonctionnelle 3-68
3.7.1.1.1 Les autoroutes 3-69
3.7.1.1.2 Les routes nationales 3-69
3.7.1.1.3 Les routes régionales 3-69
3.7.1.1.4 Les routes collectrices 3-70
3.7.1.1.5 Les rues ou routes locales 3-71
3.7.1.1.6 L'identification du réseau routier supérieur 3-71
3.7.1.2 Les projets d'intervention du ministère des Transports 3-75
3.7.1.3 L'analyse de la situation actuelle et des éléments problématiques 3-77
3.7.1.3.1 Le portrait général des déplacements 3-78
3.7.1.3.2 La congestion routière sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe 3-81
3.7.1.3.3 Les problèmes de desserte de certains pôles d'activité avec l'autoroute 20 3-85
3.7.1.3.4 Le réseau de camionnage 3-85
3.7.1.3.5 La sécurité routière 3-86
3.7.1.3.6 L'état des chaussées 3-89
3.7.1.3.7 Les problèmes d'aménagement et la perte de fonctionnalité des corridors routiers du réseau supérieur 3-90
3.7.2 Le transport en commun 3-96
3.7.2.1 La desserte régionale 3-96

3.7.2.2 La desserte locale 3-98
3.7.3 Le transport adapté 3-100
3.7.3.1 La situation du transport adapté avant la déclaration de compétence de la MRC 3-100
3.7.3.2 L'intervention de la MRC 3-102
3.7.4 Le transport ferroviaire 3-104
3.7.4.1 Le transport des marchandises 3-104
3.7.4.2 Le transport des personnes 3-104
3.7.4.3 L'identification des passages de voies ferrées 3-105
3.7.5 Le transport aérien 3-105
3.7.5.1 La situation actuelle 3-105
3.7.5.2 Le problème d'aménagement à proximité des infrastructures de transport aérien 3-105
3.7.5.3 L'identification des infrastructures de transport aérien 3-105
3.7.6 Les réseaux cyclables régional et local 3-106
3.7.6.1 Le réseau cyclable régional 3-106
3.7.6.2 Le réseau cyclable local 3-108
3.8 LES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS AUTRES QUE LE TRANSPORT 3-110
3.8.1 Les infrastructures et équipements de gestion environnementale 3-110
3.8.1.1 Les infrastructures d'aqueduc et d'égout 3-110
3.8.1.1.1 L'approvisionnement en eau potable 3-110
3.8.1.1.2 Le traitement des eaux usées 3-113
3.8.1.1.3 Les services existants et proposés 3-114
3.8.1.2 Les équipements de gestion des matières résiduelles 3-114
3.8.1.2.1 Le plan conjoint de gestion des matières résiduelles 3-114
3.8.1.2.2 La situation actuelle 3-114
3.8.1.2.3 Le plan d'action 3-115
3.8.1.2.4 L'identification des sites de dépôt de matériaux secs 3-116
3.8.1.2.5 Les dépôts de neiges usées 3-116
3.8.2 Les infrastructures de transport d'énergie et de télécommunication 3-116
3.8.2.1 Les infrastructures d'énergie électrique 3-116
3.8.2.1.1 L'intégration du réseau à 120 kV au futur poste de la Montérégie 3-118
3.8.2.2 Les infrastructures de télécommunication 3-118
3.8.3 Les équipements publics régionaux, administratifs et institutionnels, de santé et de services sociaux, d'éducation, de culture, de loisirs et de tourisme 3-118
3.8.3.1 Les équipements de santé et de services sociaux existants 3-119
3.8.3.2 Les équipements scolaires 3-120
3.8.3.3 Les équipements culturels 3-122
3.8.3.4 Les équipements récréatifs et touristiques 3-123

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 3-1 Affectation Urbaine U1 – Centre de l'agglomération de Saint-Hyacinthe 3-18
Tableau 3-2 Affectation Urbaine U2 – Centre-ville de Saint-Hyacinthe 3-20
Tableau 3-3 Affectation Urbaine U3 – Pôle commercial régional 3-21
Tableau 3-4 Affectation Urbaine U4 – Secteur commercial Sainte-Rosalie 3-23
Tableau 3-5 Affectation Urbaine U5 – Secteurs résidentiels de Saint-Hyacinthe 3-23
Tableau 3-6 Affectation Urbaine U6 – Pôles villageois 3-26
Tableau 3-7 Affectation Industrielle I1 – Faible incidence 3-28
Tableau 3-8 Affectation Industrielle I2 – Moyenne et forte incidence 3-28
Tableau 3-9 Affectation Industrielle I3 – Cité de la biotechnologie 3-29
Tableau 3-10 Caractérisation des affectations Semi-urbaines SU1 3-31
Tableau 3-11 Affectation Semi-urbaine SU1 - Résidentielle 3-31
Tableau 3-12 Affectation Urbaine SU2 - Récréorouristique 3-32
Tableau 3-13 Affectation Agricole A1 - Dynamique 3-33
Tableau 3-14 Affectation Agricole mixte A2 - Résidentielle 3-35
Tableau 3-15 Affectation Agricole mixte A3 – Résidentielle et commerciale 3-35
Tableau 3-16 Affectation Agricole mixte A4 - Commerciale 3-36
Tableau 3-17 Affectation Agricole mixte A5 - Récréotouristique 3-38
Tableau 3-18 Affectation Agricole mixte A6 - Aéroportuaire 3-39
Tableau 3-19 Fonctions autorisées dans chacune des affectations 3-40
Tableau 3-20 Périmètres d'urbanisation et aires semi-urbaines 3-41
Tableau 3-21 Terrains contaminés 3-54
Tableau 3-22 Voies de circulation qui occasionnent des contraintes à l'occupation du sol en raison du bruit routier 3-56
Tableau 3-23 Secteurs de contrainte à l'occupation du sol à proximité d'une voie de circulation 3-57
Tableau 3-24 Aires de concentration du cerf de Virginie 3-61
Tableau 3-25 Superficie du bassin des terres organiques Saint-Pie/Saint-Dominique 3-63
Tableau 3-26 Réseau autoroutier 3-69
Tableau 3-27 Réseau routier national 3-69
Tableau 3-28 Réseau routier régional 3-70
Tableau 3-29 Routes collectrices 3-70
Tableau 3-30 Projets d'intervention du ministère des Transports du Québec 3-75
Tableau 3-31 Évolution des déplacements sur le réseau routier régional convergeant vers le pôle central de Saint-Hyacinthe 3-81
Tableau 3-32 Identification, par municipalité, de tronçons routiers du réseau supérieur dont la chaussée est détériorée 3-89
Tableau 3-33 Nombre d'accès privés aux abords du réseau routier supérieur dans l'agglomération urbaine de Saint-Hyacinthe 3-91
Tableau 3-34 Caractéristiques des circuits de transport en commun 3-98
Tableau 3-35 Achalandage des municipalités desservies par Transport Liberté à l'extérieur du territoire de Saint-Hyacinthe 3-100
Tableau 3-36 Type de clientèle desservie en 2001 sur le territoire des municipalités rurales 3-101
Tableau 3-37 Type de clientèle desservie en 2001 sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe (Société Taxi Windsor) 3-101
Tableau 3-38 Pistes cyclables potentielles identifiées par le URSL 3-107
Tableau 3-39 Les réseaux municipaux existants de pistes cyclables 3-108
Tableau 3-40 Approvisionnement en eau potable 3-110
Tableau 3-41 Réseaux de distribution des prises d'eau souterraines 3-112

Tableau 3-42 Sites de dépôt ou de traitement de matériaux secs en opération 3-115
Tableau 3-43 Les lignes d'énergie électrique 3-117
Tableau 3-44 Les postes d'énergie électrique 3-117
Tableau 3-45 Établissements d'enseignement de la Commission scolaire de Saint-Hyacinthe 3-121
Tableau 3-46 Équipements, bâtiments et événements touristiques et récréatifs d'envergure régionale 3-124

LISTE DES CARTES

Page

Carte 3-1 Concept d'organisation spatiale - Territoire de la MRC 3-11
Carte 3-2 Le concept d'organisation spatiale du pôle régional 3-16
Carte 3-3 Grandes affectations du territoire de la ville de Saint-Hyacinthe 3-25
Carte 3-4 Les territoires d'intérêt environnemental et écologique 3-67
Carte 3-5 Les infrastructures et les services de transport existants – Territoire de la MRC 3-73
Carte 3-6 Les infrastructures et les services de transport existants et projetés – Ville de Saint-Hyacinthe 3-74
Carte 3-7 Portrait général des débits de circulation sur le réseau routier régional 3-80
Carte 3-8 Problèmes de circulation et de desserte – Ville de Saint-Hyacinthe 3-84
Carte 3-9 Réseau de camionnage 3-88
Carte 3-10 Problèmes d'aménagement à proximité des infrastructures de transport 3-94
Carte 3-11 Municipalités desservies par le transport adapté en 2003 3-103
Carte 3-12 Circuits existants et projetés des voies cyclables 3-109

3. LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

3.1 LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Cette section présente les grandes orientations d'aménagement et de développement du territoire de la MRC des Maskoutains, tel qu'exigé en vertu de l'article 5 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.*

Ces grandes orientations découlent de l'analyse du milieu et des préoccupations privilégiées par les instances locales et régionales relativement au développement et à l'organisation du territoire de la MRC. Faisant partie intégrante du schéma d'aménagement révisé, les grandes orientations sont traduites dans les grandes affectations du territoire de la MRC et sont précisées par les dispositions du document complémentaire ainsi que par les mesures prévues au plan d'action.

Le schéma d'aménagement révisé de la MRC des Maskoutains renferme huit grandes orientations d'aménagement et de développement du territoire. Pour chacune d'elles, des objectifs sont énoncés afin d'en préciser la portée et le contenu.

3.1.1 Orientation 1

AFFIRMER, PROMOUVOIR ET DÉVELOPPER LE POSITIONNEMENT AGROALIMENTAIRE DE LA MRC DES MASKOUTAINS

La ville de Saint-Hyacinthe, en raison des nombreuses institutions de recherche et industrielles que l'on retrouve sur l'ensemble de son territoire, constitue la seule technopole agro-alimentaire reconnue du Canada.

Ce positionnement, qui confère à la MRC une vocation internationale, constitue un atout de taille, non seulement pour le développement économique régional, mais également pour le Québec tout entier. Il importe donc de miser sur cet acquis et d'en optimiser le potentiel.

Objectifs
1. Renforcer la vocation internationale liée à la notion de « technopole agroalimentaire ».
2. Consolider le Campus agroalimentaire en ce qui concerne les activités d'enseignement et de recherche, notamment par la création de la Cité de la biotechnologie.
3. Affirmer le caractère industriel de « haute technologie » du parc industriel Olivier-Chalifoux de Saint-Hyacinthe et améliorer l'accessibilité du secteur.
4. Encourager l'implantation d'activités agroalimentaires et connexes à l'agriculture sur le territoire de la MRC.

3.1.2 Orientation 2

ASSURER LA PÉRENNITÉ D'UNE BASE TERRITORIALE PAR LA PROTECTION ET LA VALORISATION DE LA ZONE AGRICOLE DE LA MRC

Directement reliés au positionnement agroalimentaire, le territoire et les activités agricoles de la MRC des Maskoutains constituent une richesse inestimable. La zone agricole représente d'ailleurs plus de 95 % du territoire de la MRC.

Outre le développement des activités agroalimentaires et connexes à l'agriculture, le territoire de la MRC nécessite qu'une attention particulière soit portée sur la protection et la valorisation du milieu agricole.

Objectifs
1. Planifier l'aménagement et le développement du territoire agricole de la MRC, en accordant la priorité aux activités et aux exploitations agricoles en zone agricole dans une perspective de développement durable.
2. Circonscrire les îlots déstructurés en milieu agricole, de manière à favoriser une cohabitation harmonieuse entre les usages agricoles et non agricoles en zone agricole.
3. Encourager les investissements et le développement des activités agricoles sur le territoire de la MRC.
4. Contrôler et limiter l'implantation des usages autres qu'agricoles en zone agricole.

3.1.3 Orientation 3

RENFORCER L'AUTONOMIE ÉCONOMIQUE DE LA MRC EN S'APPUYANT SUR LES ACQUIS ET LE POTENTIEL DU TERRITOIRE

La MRC des Maskoutains est l'un des principaux pôles économiques de la Montérégie et détient un taux d'autonomie enviable. En effet, plus de 75 % des personnes qui travaillent dans la MRC habitent également sur son territoire.

Outre les activités agricoles et agroalimentaires, qui regroupent une portion importante de l'activité économique, l'autonomie de la MRC sur le plan économique s'appuie également sur d'autres secteurs industriels et commerciaux dynamiques qu'il importe de diversifier et de renforcer.

Objectifs
1. Développer la vocation industrielle sur le territoire de la MRC, tout en consolidant les secteurs industriels existants.
2. Renforcer le pouvoir d'attraction commercial régional de l'agglomération et revitaliser le centre-ville de Saint-Hyacinthe.
3. Tirer profit de la présence de l'autoroute 20 pour dynamiser le développement industriel et commercial dans les secteurs prévus à ces fins.
4. Soutenir le développement économique des municipalités rurales de la MRC, en conformité avec le plan de travail du Pacte rural maskoutain.

3.1.4 Orientation 4

CONSOLIDER LES MILIEUX URBAINS EXISTANTS ET METTRE EN PLACE LES CONDITIONS SPATIALES NÉCESSAIRES AU DÉVELOPPEMENT HARMONIEUX DES MUNICIPALITÉS DE LA MRC

La MRC des Maskoutains renferme 16 périmètres d'urbanisation répartis sur l'ensemble du territoire. La MRC souhaite consolider en priorité ces milieux urbains existants.

Par contre, les territoires inclus à l'intérieur des périmètres d'urbanisation sont développés à plus de 87 %. Certaines municipalités ne disposent que de très peu d'espace pour le développement urbain. En fait, l'espace disponible en zone blanche pour assurer un développement urbain harmonieux et équilibré sur le territoire de la MRC des Maskoutains se fait de plus en plus rare.

Objectifs
1. Assurer la disponibilité d'espace en zone blanche pour permettre un développement urbain harmonieux et équilibré des municipalités de la MRC.
2. Consolider les développements urbains existants, dans une perspective de développement durable et de rentabilité des infrastructures existantes.
3. Consolider et favoriser le développement résidentiel à l'intérieur des périmètres d'urbanisation.
4. Privilégier des formes de développement urbain compact plutôt que linéaire.

3.1.5 Orientation 5

ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT D'ACTIVITÉS RÉCRÉOTOURISTIQUES, CULTURELLES ET RÉCRÉATIVES SUR LE TERRITOIRE DE LA MRC

Sur le territoire de la MRC des Maskoutains, on retrouve plusieurs équipements, organismes et événements, tels que le Centre des congrès et l'Exposition agricole et alimentaire de Saint-Hyacinthe, qui contribuent à son rayonnement régional en matière de tourisme et de culture.

La MRC désire toutefois étendre et renforcer cette vocation en s'appuyant sur des ressources peu ou pas exploitées du territoire de la MRC, notamment l'agrotourisme, qui constitue un créneau intéressant pour la MRC, et les possibilités récréatives liées aux nombreux boisés de la MRC.

Objectifs
1. Encourager l'implantation d'équipements et la venue d'événements à caractère récréotouristique, culturel et récréatif sur le territoire de la MRC.
2. Soutenir le développement de l'agrotourisme sur le territoire de la MRC.
3. Mettre en valeur, à des fins récréatives de plein air, certaines parties des abords des rivières et des boisés et consolider les secteurs de villégiature.
4. Développer un réseau récréatif multifonctionnel (cyclisme, randonnée, ski de fond et autres) sur le territoire de la MRC.

3.1.6 Orientation 6

FAVORISER UNE DESSERTE ET UNE GESTION OPTIMALE DES RÉSEAUX DE TRANSPORT SUR LE TERRITOIRE DE LA MRC

La MRC des Maskoutains est desservie par l'autoroute 20 et par un ensemble de routes nationales et régionales qui convergent vers l'agglomération de Saint-Hyacinthe. Par cette orientation, la MRC vise à conserver ses acquis et à optimiser leur utilisation. Il en va de même pour les autres réseaux de transport terrestre.

La MRC envisage également d'implanter une voie de contournement autour de l'agglomération de Saint-Hyacinthe, afin de faciliter sa traversée de part en part et d'améliorer la desserte des principaux pôles économiques de la MRC. Elle souhaite également créer un nouvel échangeur sur l'autoroute 20 à partir du viaduc de la rue Pinard afin, entre autres, d'améliorer l'accessibilité du parc industriel Olivier-Chalifoux et de la Cité de la biotechnologie, qui constituent la plaque tournante du positionnement économique de la MRC.

Objectifs
1. Consolider les infrastructures et les services existants du transport terrestre et des autres réseaux de transport.
2. Optimiser la fonctionnalité et la sécurité du transport terrestre.
3. Assurer une desserte adéquate du transport terrestre sur l'ensemble du territoire de la MRC et améliorer la desserte de l'agglomération de Saint-Hyacinthe.
4. Consolider l'infrastructure aéroportuaire de l'agglomération de Saint-Hyacinthe.

3.1.7 Orientation 7

PROTÉGER ET METTRE EN VALEUR LES SECTEURS D'INTÉRÊT NATUREL, ÉCOLOGIQUE ET PATRIMONIAL DU TERRITOIRE

Le territoire de la MRC renferme des secteurs d'intérêt naturel et écologique qu'il importe de protéger ou de mettre en valeur. Pensons, entre autres, à certains boisés, aux rivières, aux habitats fauniques d'espèces menacées ou aux secteurs qui renferment un fort potentiel de sols organiques.

Par ailleurs, le milieu bâti de la MRC comporte des secteurs patrimoniaux qu'il importe de préserver et de mettre en valeur, tels que certaines composantes des noyaux villageois.

Objectifs
1. Préserver et mettre en valeur les boisés, à la fois pour des fins écologiques et récréatives et pour contrer l'érosion éolienne du territoire agricole.
2. Préserver et mettre en valeur le caractère patrimonial des secteurs anciens et des noyaux villageois.
3. Protéger le bassin hydrographique des rivières Yamaska et Noire, les milieux écologiques fragiles ainsi que les habitats des espèces menacées.
4. Protéger les secteurs à fort potentiel de sols organiques.

3.1.8 Orientation 8

ASSURER, À L'ÉCHELLE RÉGIONALE, LA COORDINATION ET UNE GESTION OPTIMALE À EN MATIÈRE DE CONTRAINTES D'ORIGINE NATURELLE, TECHNOLOGIQUE OU ANTHROPIQUE

Cette orientation vise à gérer, au niveau régional, les préoccupations à l'égard des contraintes et des risques d'origine naturelle, technologique ou anthropique du territoire de la MRC.

Elle vise plus spécifiquement à contrôler l'utilisation du sol et à coordonner les actions liées aux risques d'inondation et de glissement de terrain, à la présence d'équipements pouvant présenter un risque pour la sécurité et à certaines nuisances comme le bruit et la poussière qui peuvent affecter la qualité de vie des résidents.

Objectifs
1. Contrôler l'utilisation du sol à proximité des sources de nuisance et de risque.
2. Assurer la coordination et la gestion des mesures d'urgence dans une perspective régionale, et développer une sensibilité accrue à l'égard des risques liés à la sécurité publique.
3. Préciser les connaissances quant aux zones d'inondation et de mouvement de sol du territoire et contrôler l'occupation du sol en conséquence.
4. Améliorer les connaissances générales du milieu régional quant à l'évaluation des risques d'origine anthropique.
5. Procéder à une gestion environnementale intégrée des matières résiduelles dans le cadre d'une planification régionale.

3.2 LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le concept d'organisation traduit spatialement les grandes orientations privilégiées par la MRC des Maskoutains en ce qui a trait à l'aménagement et au développement futur de son territoire.

Plusieurs forces en présence caractérisent le territoire de la MRC des Maskoutains, notamment le milieu agricole et ses industries agroalimentaires, la ville de Saint-Hyacinthe et les noyaux villageois, le dynamisme industriel, le milieu écologique (rivières et boisés d'importance) et, enfin, le réseau routier. La dynamique et la complémentarité entre les milieux agricole et urbain sont exceptionnellement fortes dans la MRC des Maskoutains. Pensons par exemple à l'importance du rôle joué par la MRC dans le domaine de l'industrie agroalimentaire. Quant au milieu écologique de la MRC, il constitue un environnement d'intérêt qui aurait tout avantage à être mis en valeur, tant sur le plan local que régional, pour les résidents de la MRC comme pour les excursionnistes des MRC avoisinantes. En ce qui a trait au réseau routier, on note la présence de l'autoroute 20 qui traverse le territoire et qui assure à la MRC une accessibilité et une visibilité exceptionnelles.

Les cartes 3-1 et 3-2 illustrent le concept d'organisation spatiale de l'ensemble du territoire de la MRC et du pôle régional de la MRC, soit la ville de Saint-Hyacinthe.

Le concept d'organisation spatiale met en relation la présence des pôles majeurs et des principales composantes du territoire de la MRC, soit:

- le secteur agricole dynamique;
- le pôle multifonctionnel régional;
- les secteurs commerciaux de destination à consolider;
- les pôles villageois et industriels;
- les pôles villageois;
- les pôles récréotouristiques et les axes récréatifs;
- les boisés;
- le réseau routier supérieur.

3.2.1 Le concept d'organisation spatiale de la MRC

Pour l'ensemble du territoire de la MRC, le concept d'organisation spatiale est composé des sept éléments structurants suivants (carte 3-1).

Le secteur agricole dynamique

Le secteur agricole dynamique joue un rôle important au sein de la MRC. Il couvre la majorité du territoire et correspond à la majeure partie de la zone agricole permanente protégée et décrétée par la Commission de protection du territoire agricole. La visualisation du concept permet d'apprécier spatialement toute l'importance et la prépondérance de l'activité agricole par rapport aux autres fonctions présentes sur le territoire, et de comprendre le rôle essentiel qu'elle joue dans l'organisation et le développement de la MRC des Maskoutains. Mentionnons que l'on retrouve quelques îlots déstructurés à l'intérieur de cette zone agricole dynamique, qui sont notamment occupés par des usages résidentiels, commerciaux et industriels qui existaient déjà avant l'entrée en vigueur de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.*

Le pôle multifonctionnel régional

Le pôle multifonctionnel régional correspond au territoire de la ville de Saint-Hyacinthe. Ce dernier est décrit plus en détail à la section 3.2.2.

Les secteurs commerciaux de destination

Il s'agit de secteurs commerciaux de destination à consolider en bordure d'un axe routier important. Outre celui localisé dans le pôle multifonctionnel régional, on retrouve deux secteurs de ce type ailleurs sur le territoire de la MRC, plus précisément dans les municipalités suivantes: Saint-Liboire/Saint-Simon et Sainte-Hélène-de-Bagot. Le concept vient confirmer la tendance commerciale et autoroutière déjà amorcée dans ces deux secteurs privilégiés grâce à leur accessibilité et à leur visibilité sur l'autoroute Jean-Lesage, tendance que la MRC a tout avantage à consolider.

Les pôles villageois et industriels

Trois pôles villageois et industriels se sont développés sur le territoire de la MRC, soit à Saint-Pie, Saint-Damase et Saint-Valérien-de-Milton. Le parc industriel de Saint-Pie se spécialise notamment dans le secteur de l'ameublement et génère de nombreux emplois dans la MRC.

Les pôles villageois

Les pôles villageois, structures urbaines en soi, regroupent les principales activités économiques nécessaires au développement local de l'ensemble des municipalités du territoire.

Les pôles récréotouristiques et les axes récréatifs

À l'extérieur du pôle régional, le concept d'organisation spatiale identifie deux pôles récréotouristiques sur le territoire de la MRC; il s'agit du site des pistes de course de Sanair à Saint-Pie et du boisé de la crête de Saint-Dominique couvrant les territoires de Saint-Hyacinthe, Saint-Dominique et Saint-Pie

Pour leur part, les axes récréatifs constituent un ensemble bien articulé qui vise à mettre en valeur le potentiel des rivières et des grands boisés et à les relier entre eux. Le principal axe récréatif est orienté nord-sud; il suit le tracé de la rivière Yamaska et de la rivière Noire et vient se raccorder à de nombreux secteurs récréatifs.

Par ailleurs, la MRC souhaite développer un axe récréatif est-ouest dont la localisation demeure à préciser.

Ce réseau récréatif pourrait être développé de manière à créer une liaison continue entre les divers équipements, pôles et secteurs récréotouristiques de la MRC et des MRC voisines, notamment par l'aménagement de pistes cyclables (des tracés préliminaires sont proposés à la section 3.7.6) et de sentiers piétonniers. Un réseau de sentiers multifonctionnels (randonnée pédestre, bicyclette, ski de fond, motoneige) pourrait en effet être progressivement mis en place et relier les différents éléments structurants de récréation et de tourisme. À plus ou moins long terme, certaines emprises de chemin de fer actuellement en service pourraient être récupérées à de telles fins de liens récréotouristiques.

Les boisés

Les boisés sont également identifiés au concept d'organisation spatiale, et ce, afin de veiller à leur conservation et à leur protection, soit pour leur valeur écologique, soit pour aider à contrer l'érosion éolienne dans certains secteurs de la MRC. En outre, certaines activités reliées à la conservation et à l'interprétation de la nature pourraient y être pratiquées. Les boisés de conservation identifiés sont les suivants :

- le mont Rougemont;
- le mont Yamaska;
- le boisé de la crête de Saint-Dominique (Saint-Hyacinthe, Saint-Dominique et Saint-Pie);
- le boisé de Saint-Hugues et de Sainte-Hélène-de-Bagot;
- le boisé de Saint-Marcel et de Saint-Hugues;
- le boisé de Saint-Louis et de Saint-Jude;
- le boisé de La Présentation et de Saint-Jude;
- le boisé de Saint-Valérien-de-Milton.

En résumé, le concept d'organisation spatiale vise à optimiser la complémentarité entre les milieux agricole, urbain et naturel du territoire de la MRC, tout en assurant leur mise en valeur, notamment par :

- La consolidation et le renforcement du pouvoir d'attraction de la ville de Saint-Hyacinthe, de manière à y maintenir sa densité d'occupation et à assurer la rentabilisation des équipements en place;

- La poursuite et la consolidation du développement commercial et industriel dans les endroits stratégiques, en particulier en relation étroite avec le réseau autoroutier et le réseau routier régional, de façon à soutenir et à favoriser le développement économique de la MRC;

- La reconnaissance des pôles villageois et l'encadrement de leur expansion par rapport au milieu agricole comme territoire de développement économique local, et par rapport au milieu agricole.

- L'identification, la protection et l'encadrement des éléments potentiels pour la conservation, la récréation et le tourisme.

Carte 3-1 Concept d'organisation spatiale - Territoire de la MRC

3.2.2 Le concept d'organisation spatiale du pôle régional

Le pôle multifonctionnel régional de la MRC correspond au territoire de la ville de Saint-Hyacinthe. Ce pôle regroupe l'ensemble des fonctions urbaines de cette agglomération. L'ancienne ville de Saint-Hyacinthe est au cœur même de cette agglomération et elle demeure l'aire d'accueil privilégiée pour la localisation des activités et des équipements de desserte régionale. Elle joue un rôle déterminant dans la MRC, non seulement par l'importance numérique de sa population, mais également par la force de sa structure urbaine.

Comme le montre la carte 3-2, les composantes du concept d'organisation spatiale du pôle régional se répartissent de la façon suivante:

Les deux pôles commerciaux régionaux

Le premier pôle commercial régional est constitué par le centre-ville de Saint-Hyacinthe, qui demeure le principal foyer d'activités commerciales, administratives et de services pour l'ensemble du territoire de la MRC. Mentionnons que des interventions sont nécessaires afin d'assurer la consolidation et la revitalisation de ce secteur à court et moyen termes. Le second pôle commercial est localisé de part et d'autre de l'autoroute Jean-Lesage, à la sortie 130. Son essor est lié à la présence de cet axe autoroutier et à l'implantation, dans ce corridor, d'activités commerciales régionales, administratives et récréotouristiques. Son expansion est favorisée vers l'est du côté sud de l'autoroute, soit vers la rivière Yamaska (sortie 133).

Le secteur commercial de destination

Localisé sur le territoire de l'ancienne ville de Sainte-Rosalie, à l'intersection des routes nationales 116 et 224, ce secteur tire profit du potentiel de développement commercial lié à la présence d'axes routiers d'importance, et il s'oriente vers l'établissement de commerces d'achat réfléchi à forte consommation d'espace et de commerces desservant la clientèle de transit.

Les pôles industriels

La ville de Saint-Hyacinthe regroupe trois des six pôles industriels de la MRC. Chacun des pôles industriels de la ville de Saint-Hyacinthe possède son caractère propre en matière d'activités. Il s'agit en premier lieu du parc industriel de prestige (parc Olivier-Chalifoux), localisé entre l'autoroute Jean-Lesage et le pôle institutionnel de la Cité de la biotechnologie agroalimentaire, vétérinaire et agroenvironnementale que la MRC désire consolider. Ce parc est voué aux industries à faible incidence environnementale et sera consolidé par la création à ses côtés de la Cité de la biotechnologie. Un second pôle correspond au parc industriel Théo-Phénix, situé au nord de l'autoroute 20. Ce pôle est principalement destiné aux industries contraignantes et aux commerces de gros et de distribution. Enfin, en ce qui concerne le troisième pôle, il s'agit du secteur industriel Camille-Mercure, localisé au sud-est de la ville et dont les activités industrielles ont une incidence moyenne ou forte sur le milieu environnant.

Le pôle institutionnel

Ce pôle est voué à la Cité de la biotechnologie agroalimentaire, vétérinaire et agroenvironnementale qui accueillera des centres de recherche, des laboratoires et des industries de haute technologie dans le domaine agroalimentaire. Il inclut le Campus agroalimentaire situé en bordure du parc industriel Olivier-Chalifoux ainsi qu'un ensemble d'institutions d'enseignement de niveaux collégial et universitaire : le cégep de Saint-Hyacinthe, l'Institut de technologie agro-alimentaire, la faculté de médecine vétérinaire de l'Université de Montréal de même que des établissements de recherche.

Les trois pôles récréotouristiques

Le premier pôle récréotouristique correspond au centre-ville de Saint-Hyacinthe, qui constitue un attrait par la diversité de ses équipements (salle de spectacles) et de ses événements. Le second pôle se développe en bordure de l'autoroute 20 dans le secteur de la sortie 130 (sortie Laframboise). Il est voué davantage au tourisme d'affaires, de restauration et d'hébergement. Le troisième pôle est localisé au nord de l'autoroute et concerne le Parc des Salines. Celui-ci est en grande partie boisé et renferme de nombreux équipements récréatifs, tels que des sentiers de randonnée pédestre et de ski de fond, des glissades, des équipements de jeux, de tir à l'arc, etc.

L'axe récréatif

L'axe récréatif emprunte les berges de la rivière Yamaska et constitue une partie de l'ensemble du réseau récréatif linéaire de la MRC. Ce tracé vise à mettre en valeur les berges et la rivière et à favoriser leur utilisation à des fins récréatives. Cet axe récréatif se connecte, entre autres, au centre-ville de Saint-Hyacinthe ainsi qu'au pôle récréatif du Parc des Salines et aux boisés de ferme contigus, favorisant ainsi une dynamique récréotouristique particulière pour la ville de Saint-Hyacinthe et l'ensemble de la MRC.

Les infrastructures routières

En ce qui a trait aux infrastructures routières, on constate que tout le réseau des routes et autoroutes converge vers la ville de Saint-Hyacinthe. Deux améliorations importantes y sont proposées, soit une voie de contournement et un nouvel échangeur.

3.2.2.1 La voie de contournement

Il s'agit d'abord de la construction d'une voie de contournement de l'agglomération urbaine de Saint-Hyacinthe réalisée en deux étapes, à court et à long termes. Cette voie de contournement permettrait de mieux desservir les parcs industriels Olivier-Chalifoux et la Cité de la biotechnologie, localisés dans Saint-Hyacinthe, tout en canalisant de façon importante la circulation lourde de l'agglomération.

À court terme, le projet vise à prolonger vers l'ouest le boulevard Casavant et à le poursuivre vers le sud jusqu'à la route 116. La voie de contournement emprunte en majeure partie des tronçons de routes et de rues existantes, soit la route 116 et le boulevard Casavant. Cette intervention s'inscrit dans le cadre de la consolidation du secteur industriel Olivier-Chalifoux et de la Cité de la biotechnologie (pôle institutionnel) prévu par le concept d'organisation spatiale.

À long terme, trois nouveaux tronçons sont prévus, toujours en périphérie de l'agglomération. Le premier, à l'ouest, prolongerait la voie de contournement réalisée à la première étape, de manière à se relier à la route 231, en bordure de la rivière Yamaska. Le second tronçon prolongerait le boulevard Casavant vers l'est, traverserait la rivière Yamaska, se poursuivrait jusqu'à la route 116 dans l'ancienne ville de Sainte-Rosalie pour ensuite prolonger la rue des Seigneurs au sud de la ville de Saint-Hyacinthe. Le troisième tronçon, au nord de l'autoroute 20, relierait la route 235 à la rue Pinard de manière à dévier de l'agglomération urbaine les véhicules en transit qui se dirigent vers le sud de la MRC.

3.2.2.2 Le nouvel échangeur

Comme autre projet d'amélioration du réseau routier, le concept d'organisation spatiale propose la transformation du viaduc Pinard en un nouvel échangeur traversant l'autoroute 20. Cet échangeur (au kilomètre 128) favoriserait la consolidation du secteur industriel Olivier-Chalifoux et le développement de la Cité de la biotechnologie. Il permettrait, par ailleurs, de mieux desservir, via l'autoroute 20, les parcs industriels de Saint-Pie et de Saint-Damase, et aurait également comme avantage de faire partie du concept intégré de la voie de contournement de l'agglomération.

3.2.2.3 Le territoire de développement à long terme

Dans le but d'orienter spatialement le développement urbain de la ville de Saint-Hyacinthe, le concept d'aménagement du pôle régional prévoit un territoire de développement à long terme pour l'ensemble des fonctions à caractère urbain.

En 1988, lors de l'entrée en vigueur du premier schéma d'aménagement de la MRC, un périmètre d'urbanisation à long terme couvrant l'agglomération de Saint-Hyacinthe et visant à encadrer son développement avait été entériné par les six municipalités de l'agglomération. Ce périmètre était en relation avec l'implantation des rues joignant deux municipalités, l'approvisionnement en eau potable et le traitement des eaux usées.

Ainsi, pour les années à venir, la MRC souhaite conserver une vision du développement se basant sur un développement durable du territoire. Le territoire de développement à long terme pour l'agglomération de Saint-Hyacinthe a toujours pour objectif d'identifier, les territoires susceptibles d'accueillir les futurs développements urbains. Ce territoire indique donc au milieu et, aux différents acteurs, l'orientation que prendra le développement du pôle régional au-delà de 2016.

Le schéma révisé comprend, à la section 3.4, une politique de gestion de l'urbanisation pour guider les municipalités dans la planification du milieu urbain. L'application de cette politique, nécessite la mise en place d'un processus continu de modulation de l'urbanisation du territoire. La MRC envisage, au *Chapitre 5 – Plan d'action*, d'exercer un suivi du développement des périmètres urbains en effectuant une mise à jour des indicateurs socio-démographiques et du cadre bâti.

Carte 3-2 Le concept d'organisation spatiale du pôle régional

3.3 LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* précise que le schéma d'aménagement doit comprendre «les grandes affectations du territoire pour l'ensemble du territoire de la MRC» (*L.A.U*., art.5, par.2). Ces grandes affectations consistent à attribuer une expression territoriale aux grandes orientations présentées précédemment. Cet exercice permet de localiser les affectations du sol souhaitables, conformément aux orientations retenues, en affectant chacune des parties du territoire aux fonctions jugées les plus pertinentes.

Pour chaque affectation retenue, des fonctions dominantes et complémentaires sont identifiées. De plus, afin d'assurer une juste proportion des fonctions dominantes à l'intérieur des aires d'affectation, à l'exception des aires d'affectation agricole, un principe de «dominance» doit être respecté. Le *Chapitre 4 – Document complémentaire* contient une explication détaillée de ce principe de «dominance». Le schéma prend donc en considération les préoccupations d'ordre régional pour ainsi laisser aux municipalités le soin de procéder à leur planification locale respective.

Les municipalités constituantes de la MRC des Maskoutains doivent se conformer aux grandes affectations du territoire du schéma d'aménagement révisé. Pour ce faire, elles doivent, au moyen de leur plan et de leur réglementation d'urbanisme, préciser la nature exacte des usages autorisés dans les différentes aires d'affectation en s'assurant de la compatibilité des usages entre eux et de leur conformité avec les fonctions dominantes et complémentaires autorisées par le schéma d'aménagement révisé, tout en tenant compte de la notion de dominance.

Le schéma d'aménagement révisé de la MRC des Maskoutains comprend quatre grandes catégories d'aires d'affectation:

- **Les aires d'affectation Urbaine (U),** correspondant aux territoires de la zone blanche inclus à l'intérieur des limites des périmètres d'urbanisation et voués à différentes fonctions urbaines.

- **Les aires d'affectation Industrielle (I),** correspondant aux secteurs de la zone blanche inclus à l'intérieur des périmètres d'urbanisation voués à la fonction industrielle.

- **Les aires d'affectation Semi-urbaine (SU),** correspondant aux secteurs de la zone blanche localisés à l'extérieur de l'agglomération et des pôles villageois.

- **Les aires d'affectation Agricole (A),** correspondant au territoire de la zone agricole permanente décrétée par la Commission de protection du territoire agricole.

Les grandes affectations du territoire sont représentées, d'une part, à l'annexe H pour ce qui est de l'ensemble du territoire de la MRC et, d'autre part, à la carte 3-3 en ce qui concerne le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe.

3.3.1 Les aires d'affectation Urbaine - U1 à U6

Le schéma d'aménagement révisé compte six catégories d'aires d'affectation Urbaine réparties sur l'ensemble du territoire de la MRC. Les aires d'affectation Urbaine sont toutes incluses à l'intérieur des limites des périmètres d'urbanisation.

Le schéma d'aménagement vise à ce que le développement urbain s'effectue en priorité à l'intérieur des limites des aires d'affectation Urbaine, de manière à consolider les secteurs urbains existants et à rentabiliser les équipements et infrastructures en place.

3.3.1.1 Affectation Urbaine U1 – Centre de l'agglomération de Saint-Hyacinthe

L'aire d'affectation Urbaine U1 correspond au territoire central de la ville de Saint-Hyacinthe, localisé entre le boulevard Casavant et la rivière Yamaska. Cette aire d'affectation exclut toutefois le centre-ville de Saint-Hyacinthe. L'objectif visé dans l'aire d'affectation Urbaine U1 est la consolidation de la fonction résidentielle.

Tableau 3-1 Affectation Urbaine U1 – Centre de l'agglomération de Saint-Hyacinthe

Fonction dominante	➢ **Habitation**, de toute densité.
Fonctions complémentaires	➢ **Commerce non structurant,** c'est-à-dire tous les bâtiments dont la superficie de plancher brute occupée par la fonction commerciale est égale ou inférieure à 1 000 mètres carrés. ➢ **Bureau structurant,** c'est-à-dire tous les édifices à bureaux dont la superficie brute de plancher est de 1 000 mètres carrés et plus. ➢ **Bureau non structurant,** c'est-à-dire tous les édifices à bureaux dont la superficie brute de plancher est inférieure à 1 000 mètres carrés. ➢ **Équipement régional structurant,** c'est-à-dire les équipements institutionnels, administratifs et communautaires qui sont considérés comme étant structurants à l'échelle régionale. Les services gouvernementaux et paragouvernementaux, les équipements scolaires d'enseignement secondaire et collégial de même que les équipements reliés à la santé et aux services sociaux. ➢ **Équipement non structurant,** c'est-à-dire les équipements institutionnels, administratifs et communautaires qui ne sont pas considérés comme structurants à l'échelle régionale. Les écoles primaires ainsi que les équipements municipaux à desserte locale, entre autres, font partie de cette fonction. ➢ **Industrie 1 existante** au moment de l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement révisé et dont l'activité occasionne très peu d'incidence sur le milieu environnant, ne cause ni bruit, ni poussière, ni odeur à la limite du terrain où les entreprises industrielles ou para-industrielles sont implantées.

	➢ **Récréation intensive,** c'est-à-dire les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que des bâtiments et des aménagements considérables. Les golfs, les terrains d'exercice de golf, les bases de plein air et les marinas, entre autres, font partie de cette fonction. ➢ **Récréation extensive,** c'est-à-dire les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que quelques bâtiments et équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables, entre autres, font partie de cette fonction. ➢ **Équipement et réseau d'utilité publique.**
Dominance	➢ **75%** de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.

3.3.1.2 Affectation Urbaine U2 – Centre-ville de Saint-Hyacinthe

L'aire d'affectation Urbaine U2 correspond au centre-ville de Saint-Hyacinthe. Cette aire d'affectation vise la consolidation et la revitalisation du centre-ville.

Dans cette aire d'affectation, les équipements régionaux, les bureaux structurants et les commerces de détail sont autorisés et priorisés. La consolidation de l'habitation constitue également un axe de développement prioritaire.

Comme l'enjeu de la vitalité d'un centre-ville ne se limite pas au soutien de la seule fonction commerciale, mais aussi au soutien des fonctions institutionnelle, résidentielle, sociale, récréative et culturelle, la présence des services publics au sein d'un centre-ville s'avère essentielle.

C'est pourquoi le schéma d'aménagement révisé priorise l'implantation des équipements régionaux structurants dans le centre-ville de Saint-Hyacinthe. Néanmoins, certaines circonstances difficiles à prévoir dans un processus de planification de l'aménagement du territoire, font en sorte qu'il peut s'avérer impossible d'implanter un service public régional à l'intérieur des limites d'un «centre-ville».

À cet effet, la ville de Saint-Hyacinthe devra prévoir, dans le cadre de la révision de son plan d'urbanisme, la réalisation d'une étude sur l'implantation ou la relocalisation des services ou équipements à caractère culturel ou touristique, et des services administratifs rattachés à la fonction publique ou à des fonctions institutionnelles, dans l'affectation Urbaine U2 basée sur les objectifs suivants:

- Favoriser la concentration d'activités d'une clientèle spécifique au centre-ville et accentuer la vocation récréotouristique du centre-ville en misant sur l'attrait de la rivière Yamaska et du patrimoine bâti;

- Favoriser la mixité des usages de même que le renouvellement et l'amélioration de la fonction résidentielle;

- Réserver pour l'affectation Urbaine U2 des usages exclusifs ou en complémentarité avec l'ensemble des activités commerciales et de services de ville. Cet objectif doit contribuer à dynamiser le secteur sur le plan économique, culturel et touristique;

- Conserver les éléments présentant un intérêt patrimonial et culturel;

- Encourager la rénovation et le recyclage des bâtiments vétustes;

- Assurer l'intégration des nouveaux bâtiments à la trame urbaine existante;

- Privilégier des interventions visant à améliorer le domaine public (parc, place publique, mobilier urbain, aménagement paysager, foresterie urbaine, etc.).

La Ville de Saint-Hyacinthe devra se conformer à certaines dispositions contenues dans le *Chapitre 4 – Document complémentaire* relativement aux équipements qui doivent structurer le centre-ville ainsi qu'à sa revitalisation.

Tableau 3-2 Affectation Urbaine U2 – Centre-ville de Saint-Hyacinthe

Fonctions dominantes	➢ **Habitation,** de toute densité. ➢ **Commerce non structurant,** c'est-à-dire tous les bâtiments dont la superficie de plancher brute occupée par la fonction commerciale est égale ou inférieure à 2 000 mètres carrés. ➢ **Bureau structurant,** c'est-à-dire tous les édifices à bureaux dont la superficie brute de plancher est de 1 000 mètres carrés et plus. ➢ **Bureau non structurant,** c'est-à-dire tous les édifices à bureaux dont la superficie brute de plancher est inférieure à 1 000 mètres carrés. ➢ **Équipement régional structurant,** c'est-à-dire les équipements institutionnels, administratifs et communautaires qui sont considérés comme étant structurants à l'échelle régionale. Les services gouvernementaux et paragouvernementaux, les équipements scolaires d'enseignement secondaire, collégial et universitaire, les équipements reliés à la santé et aux services sociaux, le palais de justice, les équipements culturels majeurs à caractère permanent. ➢ **Équipement non structurant,** c'est-à-dire les équipements institutionnels, administratifs et communautaires qui ne sont pas considérés comme structurants à l'échelle régionale. Les écoles primaires ainsi que les équipements municipaux à desserte locale, entre autres, font partie de cette fonction.
Fonctions complémentaires	➢ **Récréation intensive,** c'est-à-dire les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que des bâtiments et des aménagements considérables. Les marinas, entre autres, font partie de cette fonction. ➢ **Récréation extensive,** c'est-à-dire les activités de loisirs, culturelles, ou éducatives dont la

	pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que quelques bâtiments et équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables, entre autres, font partie de cette fonction. ➢ **Équipement et réseau d'utilité publique.**
Dominance	➢ **80%** de l'aire d'affectation doit être affectée aux fonctions dominantes.

3.3.1.3 Affectation Urbaine U3 – Pôle commercial régional

L'aire d'affectation Urbaine U3 correspond au pôle commercial régional identifié dans le concept d'organisation spatiale de l'agglomération de Saint-Hyacinthe. Elle est localisée de part et d'autre de l'autoroute 20, sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe. L'expansion du pôle commercial régional est cependant privilégiée du côté sud de l'autoroute Jean-Lesage, entre les sorties 130 et 133.

Cette aire d'affectation vise la consolidation du pôle commercial régional existant et le renforcement du pouvoir d'attraction commercial de l'agglomération. Elle vise également à tirer profit du potentiel de développement lié à la présence de l'autoroute 20.

Cette aire d'affectation peut accueillir les commerces d'une superficie de plancher supérieure à 2 000 mètres carrés, à l'exception des commerces de biens d'achat réfléchi qui peuvent également s'implanter dans l'aire d'affectation U4 située sur le territoire de l'ancienne ville de Sainte-Rosalie. Outre les commerces régionaux, les bureaux structurants et les équipements régionaux peuvent également s'implanter dans l'aire d'affectation U3, mais du côté sud de l'autoroute seulement.

La ville de Saint-Hyacinthe doit cependant se conformer aux dispositions du *Chapitre 4 – Document complémentaire* en ce qui concerne l'implantation et l'intégration architecturale des bâtiments commerciaux et industriels en bordure de l'autoroute 20.

Tableau 3-3 Affectation Urbaine U3 – Pôle commercial régional

Fonctions dominantes	➢ **Commerce structurant,** c'est-à-dire les commerces, sans limite de superficie de plancher, qui attirent une clientèle provenant de l'ensemble de la MRC ou de l'extérieur de celle-ci. Il s'agit d'achat, d'entreposage et de vente de biens d'achat courant, semi-réfléchi et réfléchi, de services, de commerces récréotouristiques et de commerces autoroutiers. ➢ **Commerce non structurant,** c'est-à-dire tous les bâtiments dont la superficie de plancher brute occupée par la fonction commerciale est égale ou inférieure à 1 000 mètres carrés. ➢ **Bureau structurant** (autorisé au sud de l'autoroute 20 seulement), c'est-à-dire tous les édifices à bureaux dont la superficie brute de plancher est de 1 000 mètres carrés et plus. ➢ **Bureau non structurant,** c'est-à-dire tous les édifices à bureaux dont la superficie brute de plancher est inférieure à 1 000 mètres carrés. ➢ **Équipement régional structurant** (autorisé au sud de l'autoroute 20 seulement), c'est-à-

	dire les équipements institutionnels, administratifs et communautaires qui sont considérés comme étant structurants à l'échelle régionale. Les services gouvernementaux et paragouvernementaux, les équipements reliés à la santé et aux services sociaux, ainsi que les équipements culturels majeurs à caractère permanent, entre autres, font partie de cette fonction.
Fonctions complémentaires	➢ **Habitation,** de toute densité. ➢ **Commerce de destination,** c'est-à-dire toutes les activités commerciales spécialisées dans la vente, l'achat et l'entreposage de biens d'achat réfléchi qui nécessitent une grande consommation d'espace construit, sans limite de superficie de plancher brute. Il peut s'agir également d'une activité commerciale offrant des services et des biens divers (autres que les biens d'achat réfléchi), mais qui occupent une superficie de plancher brute égale ou inférieure à 2 000 mètres carrés. ➢ **Équipement non structurant,** c'est-à-dire les équipements institutionnels, administratifs et communautaires qui ne sont pas considérés comme structurants à l'échelle régionale. Les équipements municipaux à desserte locale, entre autres, font partie de cette fonction. ➢ **Industrie 1 existante** au moment de l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement révisé et dont l'activité occasionne très peu d'incidence sur le milieu environnant, ne cause ni bruit, ni poussière, ni odeur à la limite du terrain où les entreprises industrielles ou para-industrielles sont implantées. ➢ **Récréation intensive,** c'est-à-dire les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que des bâtiments et des aménagements considérables. ➢ **Récréation extensive,** c'est-à-dire les activités de loisirs, culturelles, ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que quelques bâtiments et équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables, entre autres, font partie de cette fonction. ➢ **Équipement et réseau d'utilité publique.**
Dominance	➢ **80%** de l'aire d'affectation doit être affectée aux fonctions dominantes.

3.3.1.4 Affectation urbaine U4 – Secteur commercial Sainte-Rosalie

L'aire d'affectation urbaine U4 correspond au secteur commercial de destination identifié dans le concept d'organisation spatiale de la ville de Saint-Hyacinthe. Ce secteur est localisé sur le territoire de l'ancienne ville de Sainte-Rosalie, sur la route 116, à l'angle de la route 224.

Cette aire d'affectation vise à consolider le secteur commercial de destination existant.

Dans l'aire d'affectation U4, les établissements commerciaux d'une superficie de plancher égale ou inférieure à 2 000 m^2 peuvent s'implanter, à l'exception des commerces de biens d'achat réfléchi qui peuvent excéder cette limite de superficie de plancher.

Tableau 3-4 Affectation Urbaine U4 – Secteur commercial Sainte-Rosalie

Fonctions dominantes	➢ **Commerce non structurant,** c'est-à-dire tous les bâtiments dont la superficie de plancher brute occupée par la fonction commerciale est égale ou inférieure à 1 000 mètres carrés. ➢ **Commerce de destination,** c'est-à-dire toutes les activités commerciales spécialisées dans la vente, l'achat et l'entreposage de biens d'achat réfléchi qui nécessitent une grande consommation d'espace construit, sans limite de superficie de plancher brute. Il peut s'agir également d'une activité commerciale offrant des services et des biens divers (autres que les biens d'achat réfléchi) mais qui occupent une superficie de plancher brute égale ou inférieure à 2 000 mètres carrés.
Fonctions complémentaires	➢ **Habitation,** de toute densité. ➢ **Bureau non structurant,** c'est-à-dire tous les édifices à bureaux dont la superficie brute de plancher est inférieure à 1 000 mètres carrés. ➢ **Équipement non structurant,** c'est-à-dire les équipements institutionnels, administratifs et communautaires qui ne sont pas considérés comme structurants à l'échelle régionale. Les équipements municipaux à desserte locale, entre autres, font partie de cette fonction. ➢ **Industrie 1 existante** au moment de l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement révisé et dont l'activité occasionne très peu d'incidence sur le milieu environnant, ne cause ni bruit, ni poussière, ni odeur à la limite du terrain où les entreprises industrielles ou para-industrielles sont implantées. ➢ **Récréation extensive,** c'est-à-dire les activités de loisirs, culturelles, ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que quelques bâtiments et équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables, entre autres, font partie de cette fonction. ➢ **Équipement et réseau d'utilité publique.**
Dominance	➢ **80%** de l'aire d'affectation doit être affectée aux fonctions dominantes.

3.3.1.5 Affectation Urbaine U5 – Secteurs résidentiels de Saint-Hyacinthe

L'aire d'affectation urbaine U5 correspond aux secteurs résidentiels de la ville de Saint-Hyacinthe. La priorité est accordée au développement de la fonction résidentielle, toutefois certaines fonctions non structurantes sont également autorisées.

Tableau 3-5 Affectation Urbaine U5 – Secteurs résidentiels de Saint-Hyacinthe

Fonction dominante	➢ **Habitation,** de toute densité.
Fonctions complémentaires	➢ **Commerce non structurant,** c'est-à-dire tous les bâtiments dont la superficie de plancher brute occupée par la fonction commerciale est égale ou inférieure à 1 000 mètres carrés. ➢ **Commerce agroalimentaire** existant au moment de l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement révisé. Les commerces agroalimentaires comprennent les commerces agricoles, tels que définis par le présent schéma d'aménagement, ainsi que les activités de transformation, d'entreposage, de distribution et de vente de produits agricoles et de

	biens nécessaires à la production agricole. Les commerces agroalimentaires regroupent toutes les activités commerciales reliées à l'agriculture mais qui ne constituent pas une activité agricole au sens de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. ➢ **Bureau non structurant,** c'est-à-dire tous les édifices à bureaux dont la superficie brute de plancher est inférieure à 1 000 mètres carrés. ➢ **Équipement non structurant,** c'est-à-dire les équipements institutionnels, administratifs et communautaires qui ne sont pas considérés comme structurants à l'échelle régionale. Les écoles primaires ainsi que les équipements municipaux à desserte locale, entre autres, font partie de cette fonction. ➢ **Industrie 1 existante** au moment de l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement révisé et dont l'activité occasionne très peu d'incidence sur le milieu environnant, ne cause ni bruit, ni poussière, ni odeur à la limite du terrain où les entreprises industrielles ou para-industrielles sont implantées. ➢ **Récréation intensive,** c'est-à-dire les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que des bâtiments et des aménagements considérables. Les golfs, les terrains d'exercice de golf, les bases de plein air, les marinas et les centres équestres, entre autres, font partie de cette fonction. ➢ **Récréation extensive,** c'est-à-dire les activités de loisirs, culturelles, ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que quelques bâtiments et équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables, entre autres, font partie de cette fonction. ➢ **Équipement et réseau d'utilité publique.**
Dominance	➢ **80%** de l'aire d'affectation doit être affectée aux fonctions dominantes.

Carte 3-3 Grandes affectations du territoire de la ville de Saint-Hyacinthe

3.3.1.6 Affectation Urbaine U6 – Pôles villageois

Les aires d'affectation Urbaine U6 correspondent aux territoires de la MRC localisés à l'intérieur des périmètres d'urbanisation des municipalités rurales, à l'exception d'une partie de la ville de Saint-Pie.

Ces aires d'affectation visent à consolider les secteurs résidentiels existants, à soutenir le dynamisme économique des municipalités rurales et à mettre en valeur les noyaux villageois.

Bien que la fonction résidentielle soit dominante, les commerces non structurants d'une superficie de plancher égale ou inférieure à 1 000 mètres carrés ainsi que les commerces agroalimentaires et les industries à faible incidence environnementale sont également autorisés. La fonction industrielle doit prioritairement être localisée dans les parcs et les secteurs industriels existants, c'est-à-dire dans les zones où cette fonction, et l'agrandissement des installations, s'il y a lieu, étaient déjà autorisés par la réglementation municipale avant l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement révisé.

Les municipalités peuvent identifier dans leurs plan et règlements d'urbanisme de nouvelles aires pour accueillir des industries à faible incidence environnementale à l'intérieur des aires d'affectation U6. Ces municipalités doivent cependant se conformer aux dispositions du *Chapitre 4 – Document complémentaire* applicables aux zones et parcs industriels.

Tableau 3-6 Affectation Urbaine U6 – Pôles villageois

Fonction dominante	➢ **Habitation,** de toute densité.
Fonctions complémentaires	➢ **Commerce non structurant,** c'est-à-dire tous les bâtiments dont la superficie de plancher brute occupée par la fonction commerciale est égale ou inférieure à 1 000 mètres carrés. ➢ **Commerce agroalimentaire,** c'est-à-dire les commerces agricoles, tels que définis par le présent schéma d'aménagement, ainsi que les activités de transformation, d'entreposage, de distribution et de vente de produits agricoles et de biens nécessaires à la production agricole. Les commerces agroalimentaires regroupent toutes les activités commerciales reliées à l'agriculture mais qui ne constituent pas une activité agricole au sens de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. ➢ **Bureau non structurant,** c'est-à-dire tous les édifices à bureaux dont la superficie brute de plancher est inférieure à 1 000 mètres carrés. ➢ **Équipement non structurant,** c'est-à-dire les équipements institutionnels, administratifs et communautaires qui ne sont pas considérés comme structurants à l'échelle régionale. Les écoles primaires ainsi que les équipements municipaux à desserte locale, entre autres, font partie de cette fonction. ➢ **Industrie 1** dont l'activité occasionne très peu d'incidence sur le milieu environnant, ne cause ni bruit, ni poussière, ni odeur à la limite du terrain où les entreprises industrielles ou para-industrielles sont implantées. ➢ **Récréation intensive,** c'est-à-dire les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la

	pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que des bâtiments et des aménagements considérables. Les golfs, les terrains d'exercice de golf, les bases de plein air et les marinas, entre autres, font partie de cette fonction. ➢ **Récréation extensive,** c'est-à-dire les activités de loisirs, culturelles, ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que quelques bâtiments et équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables, entre autres, font partie de cette fonction. ➢ **Équipement et réseau d'utilité publique.**
Dominance	➢ **50%** de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.

Conditions particulières pour la municipalité de Sainte-Hélène-de-Bagot

À même l'aire d'affectation Urbaine U6, la municipalité de Sainte-Hélène-de-Bagot devra s'assurer de consolider le secteur commercial de destination localisé entre l'autoroute 20 et l'axe des rues Couture et Alfred-Bédard.

Les objectifs visés pour ce secteur commercial sont de consolider la fonction de commerce de destination présente et de tirer avantage de la présence de l'autoroute Jean-Lesage.

Par conséquent, ce secteur devra être expressément voué aux commerces de destination. Les établissements commerciaux d'une superficie de plancher brute égale ou inférieure à 2 000 mètres carrés peuvent s'y implanter. Les commerces de biens d'achat réfléchi nécessitant une grande consommation d'espace non construit, ainsi que les commerces de type autoroutier, y sont notamment privilégiés.

La municipalité de Sainte-Hélène-de-Bagot doit cependant se conformer aux dispositions du *Chapitre 4 – Document complémentaire* en ce qui concerne l'implantation et l'intégration architecturale des bâtiments commerciaux en bordure de l'autoroute 20.

3.3.2 Les aires d'affectation Industrielle – I1 à I3

Le schéma d'aménagement révisé compte trois catégories d'affectation Industrielle dont les aires sont localisées sur les territoires des villes de Saint-Hyacinthe et de Saint-Pie. Ces aires d'affectation Industrielle sont incluses à l'intérieur des limites du périmètre d'urbanisation.

Le schéma d'aménagement vise à ce que le développement industriel s'effectue en priorité à l'intérieur des limites de ces aires d'affectation, de manière à consolider les parcs et secteurs industriels existants et à rentabiliser les équipements et infrastructures en place.

Les municipalités doivent se conformer à certaines dispositions contenues dans le *Chapitre 4 – Document complémentaire* relativement à la cohabitation de ces espaces industriels avec d'autres usages.

3.3.2.1 Affectation Industrielle I1 – Faible incidence

L'aire d'affectation Industrielle I1 de faible incidence correspond au parc industriel Olivier-Chalifoux situé sur territoire de la ville de Saint-Hyacinthe, localisé entre l'autoroute Jean-Lesage et la Cité de la biotechnologie agroalimentaire, vétérinaire et agroenvironnementale.

Tableau 3-7 Affectation Industrielle I1 – Faible incidence

Fonction dominante	➢ **Industrie 1** dont l'activité occasionne très peu d'incidence sur le milieu environnant, ne cause ni bruit, ni poussière, ni odeur à la limite du terrain où les entreprises industrielles ou para-industrielles sont implantées.
Fonctions complémentaires	➢ **Commerce non structurant,** c'est-à-dire tous les bâtiments dont la superficie de plancher brute occupée par la fonction commerciale est égale ou inférieure à 1 000 mètres carrés. ➢ **Récréation extensive,** c'est-à-dire les activités de loisirs, culturelles, ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que quelques bâtiments et équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables,entre autres, font partie de cette fonction. ➢ **Équipement et réseau d'utilité publique.**
Dominance	➢ **90%** de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.

3.3.2.2 Affectation Industrielle I2 – Moyenne et forte incidence

L'aire d'affectation Industrielle I2 correspond au territoire occupé par les parcs industriels Théo-Phénix et Camille-Mercure à Saint-Hyacinthe et par le parc industriel de Saint-Pie.

Ces aires d'affectation correspondent aux secteurs industriels pouvant comprendre des industries de divers degrés d'incidence environnementale.

Tableau 3-8 Affectation Industrielle I2 – Moyenne et forte incidence

Fonctions dominantes	➢ **Industrie 1** dont l'activité occasionne très peu d'incidence sur le milieu environnant, ne cause ni bruit, ni poussière, ni odeur à la limite du terrain où les entreprises industrielles ou para-industrielles sont implantées. ➢ **Industrie 2,** c'est-à-dire les entreprises industrielles ou para-industrielles dont l'activité occasionne de moyennes ou de fortes incidences sur le milieu environnant (entreposage extérieur, quai de chargement/déchargement, circulation importante de véhicules lourds, pollution atmosphérique, sonore, visuelle, etc.)
Fonctions complémentaires	➢ **Commerce non structurant,** c'est-à-dire tous les bâtiments dont la superficie de plancher brute occupée par la fonction commerciale est égale ou inférieure à 1 000 mètres carrés. ➢ **Bureau non structurant,** c'est-à-dire tous les édifices à bureaux dont la superficie brute de plancher est inférieure à 1 000 mètres carrés. Les équipements et édifices municipaux à desserte locale, entre autres, font partie de cette fonction.

	➢ **Équipement et réseau d'utilité publique.**
Dominance	➢ **90%** de l'aire d'affectation doit être affectée aux fonctions dominantes.

3.3.2.3 Affectation Industrielle I3 – Cité de la biotechnologie

L'aire affectation Industrielle I3 correspond au secteur dédié à la «Cité de la biotechnologie agroalimentaire, vétérinaire et agroenvironnementale» située sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe. Ce secteur est voué à l'implantation d'entreprises de haute technologie dans le domaine de l'agroalimentaire. Cette affectation correspond également à un vaste espace institutionnel qui regroupe, entre autres, le cégep de Saint-Hyacinthe, l'Institut de technologie agroalimentaire et la faculté de médecine vétérinaire de l'Université de Montréal.

Cette aire d'affectation vise à renforcer le positionnement de la MRC en tant que technopole agroalimentaire. Les industries de haute technologie doivent être implantées dans cette aire d'affectation. Toutefois, les activités industrielles à faible incidence environnementale peuvent également s'y installer.

Tableau 3-9 Affectation Industrielle I3 – Cité de la biotechnologie

Fonction dominante	➢ **Industrie de haute technologie,** c'est-à-dire les entreprises industrielles, indépendamment de leur superficie brute de plancher, dont l'activité principale et première est la recherche, incluant les centres de recherche gouvernementaux, collégiaux et universitaires, de même que les laboratoires lorsque leur activité principale est la recherche. Ce sont toutes les entreprises de recherche, indépendamment de leur superficie brute de plancher.
Fonctions complémentaires	➢ **Industrie 1** dont l'activité occasionne très peu d'incidence sur le milieu environnant, ne cause ni bruit, ni poussière, ni odeur à la limite du terrain où les entreprises industrielles ou para-industrielles sont implantées. ➢ **Bureau structurant,** c'est-à-dire tous les édifices à bureaux dont la superficie brute de plancher est de 1 000 mètres carrés et plus. ➢ **Bureau non structurant,** c'est-à-dire tous les édifices à bureaux dont la superficie brute de plancher est inférieure à 1 000 mètres carrés. ➢ **Récréation extensive,** c'est-à-dire uniquement les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables. ➢ **Équipement et réseau d'utilité publique.**
Dominance	➢ **90%** de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.

~~3.3.3~~

Mise en forme : Puces et numéros

3.3.3 Les aires d'affectation Semi-urbaine – SU1 et SU2

Dans le processus de révision de la zone agricole, à la fin des années 1980, la CPTAQ n'a pas tenu compte des objectifs d'aménagement de la MRC des Maskoutains dans le processus de révision de la zone agricole. En conséquence, la Commission a exclu de la zone agricole permanente certains territoires que la MRC souhaitait voir demeurer à l'intérieur de cette zone tout en leur donnant une affectation spécifique.

Ces secteurs exclus de la zone agricole par la CPTAQ et non adjacents aux périmètres urbains sont donc identifiés spécifiquement, dans le présent schéma d'aménagement, comme des aires d'affectation semi-urbaine.

Tout en désirant préserver le milieu agricole, les municipalités locales concernées et la MRC cherchent à optimiser l'utilisation du sol de ces secteurs déstructurés qui sont devenus des développements urbains concentrés hors des périmètres d'urbanisation.

Loin de viser à encourager ces types de développement, la MRC désire cependant reconnaître certaines situations existantes de manière à pouvoir consolider ces milieux perturbés et rentabiliser les investissements effectués (rues, éclairage, services d'aqueduc et/ou d'égouts). Il ne s'agit donc pas d'autoriser le développement résidentiel en milieu agricole, mais d'optimiser des situations existantes.

Les aires d'affectation semi-urbaine visent donc à consolider les secteurs de la zone blanche localisés à l'extérieur des périmètres d'urbanisation. Ces aires d'affectation présentent une certaine densité d'occupation ou renferment des activités récréotouristiques présentes avant l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement révisé. Il est alors souhaitable que ces aires d'affectation soient pourvues d'infrastructures d'utilité publique, d'alimentation en eau potable et/ou de desserte en égouts. On retrouve sur le territoire de la MRC deux catégories d'aires d'affectation semi-urbaine. Toutes les aires d'affectation semi-urbaine visent à consolider les activités existantes.

Les aires d'affectation semi-urbaine identifiées sur la carte des grandes affectations du territoire (annexe H) devront faire l'objet d'affectations et de zones spécifiques dans la réglementation d'urbanisme des municipalités concernées.

3.3.3.1 Affectation Semi-urbaine SU1 – Résidentielle

Les affectations Semi-urbaines SU1 identifient des développements résidentiels implantés en zone agricole hors des périmètres d'urbanisation.

Le territoire de la MRC compte trois aires d'affectation Semi-urbaine SU1. Ce sont les secteurs du Domaine du Lac-Huron dans la municipalité de Sainte-Marie-Madeleine, et deux secteurs sur le territoire de la ville de Saint-Pie, soit le Domaine Bousquet, localisé sur le rang Saint-

François, et le Domaine Joyeux-des Tilleuls, situé au sud de la rivière Mawcook, entre son embouchure à la rivière Noire et la limite de la municipalité de Sainte-Cécile-de-Milton.

La délimitation de ces affectations vise simplement à compléter ces secteurs, et la MRC n'envisage pas leur expansion future.

Tableau 3-10 Caractérisation des affectations Semi-urbaines SU1

Affectation Semi-urbaine SU1	Caractéristiques	Superficie				
		Totale	Construite		Disponible	
		(ha)	(ha)	(%)	(ha)	(%)
Domaine du Lac-Huron (Sainte-Marie-Madeleine)	Développement résidentiel dense axé vers la maison mobile. Le secteur est desservi par les réseaux d'aqueduc et d'égouts.	43	26	60,5	17	39,5
Domaine Bousquet (Saint-Pie)	Développement résidentiel. Le secteur n'est pas desservi par des réseaux d'aqueduc et/ou d'égouts.	62	56	90,3	6	9,7
Domaine Joyeux-des Tilleuls (Saint-Pie)	Développement résidentiel. Le secteur n'est pas desservi par des réseaux d'aqueduc et/ou d'égouts.	55	48	87,3	7	12,7

Les fonctions autorisées dans les aires d'affectation Semi-urbaine SU1 sont limitées à celles apparaissant dans le tableau 3-11.

Tableau 3-11 Affectation Semi-urbaine SU1 - Résidentielle

Fonction dominante	➢ **Habitation,** de toute densité.
Fonctions complémentaires	➢ **Commerce non structurant de biens d'achat courant,** c'est-à-dire tous les bâtiments dont la superficie de plancher brute occupée par la fonction commerciale est égale ou inférieure à 1 000 mètres carrés, les salle de réception ainsi que les services d'hébergement sans limite de superficie de plancher. ➢ **Équipement non structurant,** c'est-à-dire les équipements institutionnels, administratifs et communautaires qui ne sont pas considérés comme structurants à l'échelle régionale. Les écoles primaires ainsi que les équipements municipaux à desserte locale, entre autres, font partie de cette fonction. ➢ **Récréation extensive,** c'est-à-dire les activités de loisirs, culturelles, ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que quelques bâtiments et équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables, entre autres, font partie de cette fonction. ➢ **Équipement et réseau d'utilité publique.**
Dominance	➢ **80%** de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.

3.3.3.2 Affectation Semi-urbaine SU2 – Récréotouristique

L'aire d'affectation Semi-urbaine SU2 correspond au secteur récréotouristique des pistes de course automobile Sanair, dans la ville de Saint-Pie.

Ce secteur se caractérise par la présence d'une piste d'accélération automobile et d'une piste de course, avec leurs équipements et services connexes, de même que par la présence d'un terrain de camping, de glissades d'eau et de quelques résidences.

L'aire d'affectation Semi-urbaine SU2 identifiée sur la carte des grandes affectations du territoire (annexe H) devra faire l'objet d'une affectation et de zones spécifiques dans le plan et la réglementation d'urbanisme de la ville de Saint-Pie.

Tableau 3-12 Affectation Urbaine SU2 - Récréorouristique

Fonctions dominantes	➢ **Récréation intensive,** c'est-à-dire les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que des bâtiments et des aménagements considérables. Les golfs, les terrains d'exercice de golf, les bases de plein air, les marinas, les centres équestres et les campings, entre autres, font partie de cette fonction. ➢ **Récréation extensive,** c'est-à-dire les activités de loisirs, culturelles, ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que quelques bâtiments et équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente, les pistes cyclables et les pensions pour chevaux, entre autres, font partie de cette fonction.
Fonctions complémentaires	➢ **Commerce non structurant,** c'est-à-dire tous les bâtiments dont la superficie de plancher brute occupée par la fonction commerciale est égale ou inférieure à 1 000 mètres carrés. ➢ **Industrie 1 existante** au moment de l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement révisé et dont l'activité occasionne très peu d'incidence sur le milieu environnant, ne cause ni bruit, ni poussière, ni odeur à la limite du terrain où les entreprises industrielles ou para-industrielles sont implantées. ➢ **Équipement et réseau d'utilité publique.**
Dominance	➢ **80%** de l'aire d'affectation doit être affectée aux fonctions dominantes.

3.3.4 Les aires d'affectation Agricole – A1 à A6

L'affectation Agricole, qui couvre plus de 95 % du territoire de la MRC des Maskoutains, correspond à la délimitation de la zone agricole décrétée par la Commission de la protection du territoire agricole du Québec. L'affectation Agricole regroupe six catégories d'aires d'affectation, chacune ayant l'activité agricole comme fonction dominante. Sont également incluses dans la fonction dominante agricole, la fonction résidentielle liée à une exploitation agricole et la fonction forestière, le tout tel que spécifié par la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.* Les coupes d'assainissement et les opérations sylvicoles réalisées

pour des fins d'aménagement forestier et agricole sont régies par les dispositions normatives apparaissant au *Chapitre 4 – Document complémentaire.*

Toutefois, l'implantation de nouvelles exploitations agricoles de production animale, ou encore l'agrandissement d'exploitations existantes, sera soumise au respect des dispositions relatives aux «périmètres de protection rapprochés» et aux distances séparatrices reliées à la gestion des odeurs énoncées au *Chapitre 4 – Document complémentaire.*

La délimitation des aires d'affectation A1 à A6 et les fonctions qui y sont autorisées dans le présent schéma d'aménagement révisé n'affectent toutefois en rien les privilèges et droits acquis reconnus par la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricole*s.

L'affectation Agricole du schéma d'aménagement révisé comprend deux grandes catégories d'aires d'affectation : l'aire d'affectation Agricole dynamique A1 et les aires d'affectation Agricole «mixtes» A2, A3, A4, A5 et A6.

3.3.4.1 Affectation Agricole A1 – Dynamique

L'aire d'affectation Agricole A1 correspond au milieu agricole dynamique et le plus structuré du territoire de la MRC. La délimitation de cette affectation vient confirmer la volonté de protection et de mise en valeur des activités agricoles en tant que force économique majeure de la MRC des Maskoutains. Plus spécifiquement, l'utilisation du sol à des fins agricoles est prioritaire dans l'aire d'affectation Agricole A1. Dans cette aire d'affectation, il est visé notamment de protéger les meilleurs sols agricoles, de protéger les activités agricoles existantes et de maintenir l'homogénéité de ce territoire.

Les commerces agricoles et les activités reliées à l'agrotourisme sont également autorisés dans l'aire d'affectation A1. Les usages de récréation extensive peuvent également être autorisés afin de créer des liens (pistes cyclables et autres) entre les divers secteurs récréatifs de la MRC.

Tableau 3-13 Affectation Agricole A1 - Dynamique

Fonctions autorisées	➢ **Agriculture et activités agricoles,** telles que définies dans la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. ➢ **Habitation,** pour une personne physique dont la principale occupation est l'agriculture, selon les règles de l'article 40 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. ➢ **Habitation,** autre que celle de l'exploitant, bénéficiant de privilèges et droits acquis selon les règles des articles 31.1 et 101 à 105 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. ➢ **Commerce agricole.** Les commerces agricoles comprennent les postes de séchage, les centres de torréfaction des grains ainsi que l'entreposage et la vente de produits agricoles. Ils regroupent les activités commerciales directement reliées à un produit agricole, mais qui ne constituent pas une activité agricole au sens de la *Loi sur la protection du territoire et des*

	activités agricoles. ➢ **Site d'extraction,** selon les dispositions normatives prévues au *Chapitre 4 – Document complémentaire*. ➢ **Agrotourisme.** Les usages agrotouristiques regroupent les usages touristiques dont l'attrait principal est relié à l'agriculture et au milieu agricole. Les usages agrotouristiques comprennent notamment les gîtes touristiques et les tables champêtres (dans une résidence existante avant l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement révisé), ainsi que les usages touristiques de nature commerciale, récréative, éducative et culturelle reliés directement et de façon complémentaire à l'usage agricole principal ou à la production agricole d'un producteur. Sans que ce soit exhaustif, il peut s'agir, à titre d'exemples, d'un centre d'interprétation sur la production du lait relié à une ferme laitière, d'une cabane à sucre reliée à une érablière en exploitation, d'un centre équestre en activité secondaire à l'élevage des chevaux, d'une activité de dégustation de vin reliée à un vignoble, etc. ➢ **Récréation extensive,** c'est-à-dire les activités de loisirs, culturelles, ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que quelques bâtiments et équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente, les pistes cyclables et les pensions pour chevaux, entre autres, font partie de cette fonction. ➢ **Équipement et réseau d'utilité publique**. ➢ **Autres usages** ayant obtenu une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole avant l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement révisé ou faisant l'objet de droits acquis en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. Ce droit n'existe qu'à l'égard de la superficie du lot ou des lots pour lesquels l'autorisation a été délivrée ou pour lesquels le droit acquis est reconnu. Toutefois, lorsqu'il s'agit d'un site d'extraction, l'agrandissement de cette superficie après l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement est autorisée.

3.3.4.2 Les aires d'affectation Agricole mixte

La catégorie d'aire d'affectation Agricole mixte prévue dans le schéma d'aménagement révisé remplace le terme «affectation autre qu'agricole» que l'on retrouvait dans la première version du schéma d'aménagement de la MRC des Maskoutains.

Dans les aires d'affectation Agricole mixte A2, A3, A4, A5 et A6 est autorisée, en plus des activités agricoles, une double dominance constituée des fonctions résidentielle, résidentielle/commerciale, commerciale, récréotouristique et aéroportuaire. Par conséquent, les municipalités concernées peuvent, dans leur réglementation d'urbanisme, autoriser dans ces aires d'affectation d'autres usages que les activités agricoles, sous réserve toutefois de bénéficier d'un droit acquis ou d'une autorisation de la CPTAQ. La délimitation de ces aires d'affectation est illustrée à la carte de l'annexe H .

À l'intérieur des limites des aires d'affectation Agricole mixte A2, A3, A4, A5 et A6, la MRC et ses municipalités constituantes appuient les propriétaires et les municipalités concernées lors d'une demande d'autorisation auprès de la CPTAQ pour les usages autres qu'agricole reliés aux fonctions dominantes et complémentaires autorisées par le schéma d'aménagement révisé.

L'objectif visé par les aires d'affectation Agricole mixte est de circonscrire et de consolider les secteurs déstructurés de la zone agricole, tout en s'assurant que les fonctions autorisées soient compatibles avec les activités agricoles contiguës.

3.3.4.2.1 Affectation Agricole mixte A2 – Résidentielle

Les aires d'affectation Agricole mixte A2 correspondent à des secteurs déstructurés de la zone agricole qui ont été développés à des fins résidentielles avant l'entrée en vigueur de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

Tableau 3-14 Affectation Agricole mixte A2 - Résidentielle

Fonctions autorisées	➢ **Agriculture et activités agricoles,** telles que définies dans la L*oi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. ➢ **Habitation,** d'un maximum de 3 logements. ➢ **Récréation extensive,** c'est-à-dire les activités de loisirs, culturelles, ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que quelques bâtiments et équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables, entre autres, font partie de cette fonction. ➢ **Agrotourisme.** Les usages agrotouristiques regroupent les usages touristiques dont l'attrait principal est relié à l'agriculture et au milieu agricole. Les usages agrotouristiques comprennent notamment les gîtes touristiques et les tables champêtres (dans une résidence existante avant l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement révisé), ainsi que les usages touristiques de nature commerciale, récréative, éducative et culturelle reliés directement et de façon complémentaire à l'usage agricole principal ou à la production agricole d'un producteur. ➢ **Équipement et réseau d'utilité publique.**

3.3.4.2.2 Affectation Agricole mixte A3 – Résidentielle et commerciale

Les aires d'affectation Agricole mixte A3 correspondent à des secteurs déstructurés de la zone agricole qui ont été développés à la fois à des fins résidentielles et commerciales, et ce, avant l'entrée en vigueur de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

Tableau 3-15 Affectation Agricole mixte A3 – Résidentielle et commerciale

Fonctions autorisées	➢ **Agriculture et activités agricoles,** telles que définies dans la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. ➢ **Habitation,** d'un maximum de 3 logements. ➢ **Commerce autoroutier.** Les commerces autoroutiers comprennent l'ensemble des commerces susceptibles de desservir les clientèles de passage sur l'autoroute. Sans que ce soit exhaustif, les commerces autoroutiers comprennent par exemple les établissements d'hébergement et de restauration, les stations-service et dépanneurs, ainsi que la vente, la

	location et la réparation de véhicules routiers. ➢ **Commerce agroalimentaire.** Les commerces agroalimentaires comprennent les commerces agricoles, tels que définis dans le présent schéma d'aménagement, ainsi que les activités de transformation, d'entreposage, de distribution et de vente de produits agricoles et de biens nécessaires à la production agricole. Les commerces agroalimentaires regroupent toutes les activités commerciales reliées à l'agriculture mais qui ne constituent pas une activité agricole au sens de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. ➢ **Récréation extensive,** c'est-à-dire les activités de loisirs, culturelles, ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que quelques bâtiments et équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables, entre autres, font partie de cette fonction. ➢ **Agrotourisme.** Les usages agrotouristiques regroupent les usages touristiques dont l'attrait principal est relié à l'agriculture et au milieu agricole. Les usages agrotouristiques comprennent notamment les gîtes touristiques et les tables champêtres (dans une résidence existante avant l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement révisé), ainsi que les usages touristiques de nature commerciale, récréative, éducative et culturelle reliés directement et de façon complémentaire à l'usage agricole principal ou à la production agricole d'un producteur. ➢ **Équipement et réseau d'utilité publique**. ➢ **Autres usages** ayant obtenu une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole avant l'entrée en vigueur du présent règlement de schéma d'aménagement révisé ou faisant l'objet de droits acquis en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. Ce droit n'existe qu'à l'égard de la superficie du lot ou des lots pour lesquels l'autorisation a été délivrée ou pour lesquels le droit acquis est reconnu.

3.3.4.2.3 Affectation Agricole mixte A4 – Commerciale

Les aires d'affectation Agricole mixte A4 correspondent à des secteurs déstructurés de la zone agricole qui ont été développés à des fins commerciales, et ce, avant l'entrée en vigueur de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

Tableau 3-16 Affectation Agricole mixte A4 - Commerciale

Fonctions autorisées	➢ **Agriculture et activités agricoles,** telles que définies dans la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. ➢ **Commerce autoroutier.** Les commerces autoroutiers comprennent l'ensemble des commerces susceptibles de desservir les clientèles de passage sur l'autoroute. Sans que ce soit exhaustif, les commerces autoroutiers comprennent par exemple les établissements d'hébergement et de restauration, les stations-service et dépanneurs, ainsi que la vente, la location et la réparation de véhicules routiers. ➢ **Commerce agroalimentaire.** Les commerces agroalimentaires comprennent les commerces agricoles, tels que définis par le présent schéma d'aménagement, ainsi que les activités de transformation, d'entreposage, de distribution et de vente de produits agricoles et de biens nécessaires à la production agricole. Les commerces agroalimentaires regroupent toutes les activités commerciales reliées à l'agriculture mais qui ne constituent pas une activité agricole au sens de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

	➢ **Récréation extensive,** c'est-à-dire les activités de loisirs, culturelles, ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que quelques bâtiments et équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables, entre autres, font partie de cette fonction. ➢ **Agrotourisme.** Les usages agrotouristiques regroupent les usages touristiques dont l'attrait principal est relié à l'agriculture et au milieu agricole. Les usages agrotouristiques comprennent notamment les gîtes touristiques et les tables champêtres (dans une résidence existante avant l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement révisé), ainsi que les usages touristiques de nature commerciale, récréative, éducative et culturelle reliés directement et de façon complémentaire à l'usage agricole principal ou à la production agricole d'un producteur. ➢ **Équipement et réseau d'utilité publique**. ➢ **Autres usages** ayant obtenu une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole avant l'entrée en vigueur du présent règlement de schéma d'aménagement révisé ou faisant l'objet de droits acquis en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. Ce droit n'existe qu'à l'égard de la superficie du lot ou des lots pour lesquels l'autorisation a été délivrée ou pour lesquels le droit acquis est reconnu.

Conditions particulières pour la municipalité de Saint-Liboire

Nonobstant les fonctions autorisées dans l'affectation Agricole mixte A4, les conditions suivantes s'appliquent sur le territoire de la municipalité de Saint-Liboire, dans le secteur localisé à l'intersection de l'autoroute 20 et de la route 116. De plus, la municipalité de Saint-Liboire devra se conformer aux normes du ministère des Transports du Québec relatives aux accès des routes du réseau supérieur sous son contrôle.

La réglementation d'urbanisme doit limiter les lots concernés aux fonctions suivantes :

1. Sur les 130 premiers mètres, mesurés à partir de l'emprise de la route 116, d'une partie des lots 1 345 241 et 1 346 635 les fonctions autorisées se limitent comme suit :

   ➢ **Agriculture et activités agricoles,** telles que définies au tableau 3-16.

   ➢ **Commerce autoroutier,** tel que définie au tableau 3-16.

   ➢ **Commerce agroalimentaire,** tel que définie au tableau 3-16 à l'exception de toutes activités de transformation ou d'entreposage.

2. Sur le lot 1 346 636 et la partie restante des lots 1 345 241 et 1 346 635, les fonctions suivantes se limitent comme suit :

   ➢ **Agriculture et activités agricoles,** telles que définies au tableau 3-16.

   ➢ **Commerce agroalimentaire,** tel que définie au tableau 3-16 à l'exception de toutes activités de transformation ou d'entreposage.

La municipalité de Saint-Liboire doit donc se conformer aux présentes dispositions en ce qui concerne l'affectation Agricole mixte A4, située à l'intersection de l'autoroute 20 et de la route 116, et aux dispositions du chapitre 4 concernant les dispositions normatives applicables en bordure de l'autoroute 20.

Conditions particulières pour les municipalités de Sainte-Hélène-de-Bagot et Saint-Hyacinthe

Nonobstant les fonctions autorisées dans l'affectation Agricole mixte A4, les conditions particulières suivantes s'appliquent au secteur du territoire de la municipalité Sainte-Hélène-de-Bagot, localisé au nord de l'autoroute 20 correspondant à l'usine d'épuration et au secteur du territoire de la ville de Saint-Hyacinthe, localisé l'intersection de la route 116 et du 4^{e} rang.

À l'intérieur de ces deux territoires, la réglementation d'urbanisme doit limiter les deux secteurs aux fonctions définis au tableau 3-16 à l'exception de la fonction commerce autoroutier.

3.3.4.2.4 Affectation Agricole mixte A5 – Récréotouristique

Les aires d'affectation Agricole mixte A5 correspondent à des secteurs déstructurés de la zone agricole qui ont été développés à des fins récréotouristiques, et ce, avant l'entrée en vigueur de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

Tableau 3-17 Affectation Agricole mixte A5 - Récréotouristique

Fonctions autorisées	➢ **Agriculture et activités agricoles,** telles que définies dans la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. ➢ **Habitation,** pour une personne physique dont la principale occupation est l'agriculture, selon les règles de l'article 40 de la L*oi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. ➢ **Habitation,** autre que celle de l'exploitant, bénéficiant de privilèges et droits acquis selon les règles des articles 31.1 et 101 à 105 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. ➢ **Récréation intensive,** c'est-à-dire les activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que des bâtiments et des aménagements considérables. Cette fonction regroupe notamment les bases de plein air, les marinas, les centres équestres et les campings. Les terrains de golfs existants lors de l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement révisé de même que leur agrandissement font partie de cette fonction. ➢ **Récréation extensive,** c'est-à-dire les activités de loisirs, culturelles, ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que quelques bâtiments et équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente, les pistes cyclables et les pensions pour chevaux, entre autres, font partie de cette fonction. ➢ **Agrotourisme.** Les usages agrotouristiques regroupent les usages touristiques dont l'attrait principal est relié à l'agriculture et au milieu agricole. Les usages agrotouristiques comprennent notamment les gîtes touristiques et les tables champêtres (dans une résidence existante avant l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement révisé), ainsi que les usages touristiques de nature commerciale, récréative, éducative et culturelle reliés directement et de façon complémentaire à l'usage agricole principal ou à la production agricole d'un producteur. ➢ **Équipement et réseau d'utilité publique**. ➢ **Autres usages** ayant obtenu une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole avant l'entrée en vigueur du présent règlement de schéma d'aménagement révisé ou faisant l'objet de droits acquis en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. Ce droit n'existe qu'à l'égard de la superficie du lot ou des lots pour lesquels l'autorisation a été délivrée ou pour lesquels le droit acquis est reconnu.

3.3.4.2.5 Affectation Agricole mixte A6 - Aéroportuaire

L'aire d'affectation Agricole mixte A6 correspond au secteur occupé à des fins aéroportuaires sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe. Ce secteur était utilisé à cette fin avant l'entrée en vigueur de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

Tableau 3-18 Affectation Agricole mixte A6 - Aéroportuaire

Fonctions autorisées	➢ **Agriculture et activités agricoles,** telles que définies dans la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. ➢ **Aéroport**. ➢ **Commerce connexe à la fonction aéroportuaire.** Les commerces connexes à la fonction aéroportuaire comprennent l'ensemble des commerces susceptibles de contribuer au fonctionnement de l'aéroport et à son rayonnement. Sans que ce soit exhaustif, les commerces connexes à la fonction aéroportuaire comprennent les activités de restauration et d'entreposage, ainsi que la vente, la réparation et la fabrication de pièces d'avion. ➢ **Commerce agricole.** Les commerces agricoles comprennent les postes de séchage, les centres de torréfaction des grains ainsi que l'entreposage et la vente de produits agricoles. Ils regroupent les activités commerciales directement reliées à un produit agricole mais qui ne constituent pas une activité agricole au sens de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. ➢ **Équipement et réseau d'utilité publique**. ➢ **Autres usages** ayant obtenu une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole avant l'entrée en vigueur du présent règlement de schéma d'aménagement révisé ou faisant l'objet de droits acquis en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. Ce droit n'existe qu'à l'égard de la superficie du lot ou des lots pour lesquels l'autorisation a été délivrée ou pour lesquels le droit acquis est reconnu.

Tableau 3-19 Fonctions autorisées dans chacune des affectations

AFFECTATION	FONCTION	Habitation	Commerce structurant	Commerce non structurant	Commerce autoroutier	Commerce de destination	Commerce agricole	Commerce agroalimentaire	Bureau structurant	Bureau non structurant	Équipement régional structurant	Équipement non structurant	Industrie 1 (faible incidence environnementale)	Industrie 2 (moyenne à forte incidence environnementale)	Industrie de haute technologie	Récréation intensive	Récréation extensive	Équipement et réseau d'utilité publique	Agriculture et activité agricole	Agrotourisme	Aéroport	Commerce connexe à la fonction aéroportuaire	Autres usages	Facteur de dominance
Urbaine	**U1** – Centre de l'agglomération de Saint-Hyacinthe	●		○					○	○	○	○	○[5]			○	○	○						75%
	U2 – Centre-ville de Saint-Hyacinthe	●		●[3]					●	●	●	●				○	○	○						80%
	U3 – Pôle commercial régional	○	●	●		○			●[6]	●	●[6]	○	○[5]			○	○	○						80%
	U4 – Secteur commercial Sainte-Rosalie	○		●		●				○		○	○[5]				○	○						80%
	U5 – Secteurs résidentiels de Saint-Hyacinthe	●		○				○[5]		○		○	○[5]			○	○	○						80%
	U6 – Pôle villageois [(1)]	●		○				○		○		○	○			○	○	○						50%
Industrielle	**I1** – Faible incidence			○									●				○	○						90%
	I2 – Moyenne et forte incidence			○						○			●	●				○						90%
	I3 – Cité de la biotechnologie								○	○			○		●		○	○						90%
Semi-urbaine	**SU1** – Résidentielle	●		○[4]								○					○	○						80%
	SU2 – Récréotouristique			○									○[5]			●	●	○						80%
Agricole	**A1** – Dynamique	○[2]					○										○	○	○[7]	○			○[8]	-
	A2 – Mixte résidentielle	○															○	○	○[7]	○				-
	A3 – Mixte résidentielle et commerciale	○			○			○									○	○	○[7]	○			○[8]	-
	A4 – Mixte commerciale [(9)]				○			○									○	○	○[7]	○			○[8]	-
	A5 – Mixte récréotouristique	○[2]														○	○	○	○[7]	○			○[8]	-
	A6 - Aéroportuaire						○											○	○[7]		○	○	○[8]	-

Ce tableau est présenté à titre indicatif. Le lecteur doit se référer au texte du schéma d'aménagement révisé.

● Fonction dominante
○ Fonction complémentaire

Notes :

1. Voir les conditions particulières pour la municipalité de Sainte-Hélène-de-Bagot.
2. En fonction des dispositions de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.
3. Superficie de 2 000 mètres carrés et moins.
4. De biens d'achat courant seulement.
5. Existant(e) au moment de l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement révisé.
6. Autorisé au sud de l'autoroute 20 seulement.
7. Telles que définies dans la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.
8. Usages ayant obtenu une autorisation de la CPTAQ avant l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement révisé ou faisant l'objet de droits acquis en vertu de la *LPTAA*. Sous réserve de certaines conditions.
9. Voir les conditions particulières pour la municipalité de Saint-Liboire.

3.4 LES PÉRIMÈTRES D'URBANISATION

3.4.1 Les périmètres d'urbanisation actuels

Selon la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, le schéma d'aménagement doit «déterminer tout périmètre d'urbanisation.» (L.A.U., art. 5, par. 3). Ces périmètres correspondent à la limite au-delà de laquelle l'implantation d'activités urbaines devra être proscrite par les municipalités locales. À l'intérieur de cette limite, on aura donc les espaces déjà urbanisés et les espaces que l'on désire consacrer au développement futur d'activités urbaines. À l'extérieur du périmètre on retrouvera la zone agricole, interdite à toute activité urbaine. Sur l'ensemble du territoire de la MRC, les périmètres urbains correspondent aux limites de la zone blanche.

Le périmètre d'urbanisation joue donc un rôle de régulateur quant à la croissance urbaine et permet d'éviter l'éparpillement des activités afin d'assurer une cohérence du développement urbain actuel et futur. La présence du périmètre urbain vise également à consolider les aires urbaines existantes contribuant ainsi à un maintien d'une structure urbaine forte. La délimitation du périmètre d'urbanisation permet également d'apporter un support important à la planification des infrastructures majeures telles que le réseau routier et les réseaux d'aqueduc et d'égouts.

Le périmètre d'urbanisation se caractérise par la prédominance de l'habitation et regroupe la plupart des fonctions de support qui composent la structure urbaine, soit les commerces, les industries, les institutions, les espaces récréatifs et autres. Il constitue donc une entité spatiale dont les principales caractéristiques sont la concentration et la densité, la présence d'équipements et d'infrastructures, une croissance et une mixité de fonctions.

Pour les territoires situés dans la zone blanche, le schéma d'aménagement révisé propose la délimitation de 16 périmètres d'urbanisation et de 4 aires semi-urbaines, tel qu'indiqué dans le tableau 3-20 et sur les cartes des annexes B et C.

Tableau 3-20 Périmètres d'urbanisation et aires semi-urbaines

Municipalité	Secteur	Superficie (ha)	
La Présentation	Noyau villageois	**93,9**	
Saint-Barnabé-Sud	Noyau villageois	**36,7**	
Saint-Bernard-de-Michaudville	Noyau villageois	**51,8**	
Saint-Damase	Noyau villageois	**102,6**	
Saint-Dominique	Noyau villageois	**152,8**	
Sainte-Hélène-de-Bagot	Noyau villageois	**82,3**	
Sainte-Madeleine	Noyau villageois	**130,0**	
Sainte-Marie-Madeleine	Noyau villageois Aire semi-urbaine du Domaine Lac-Huron	**107,8** **43,0**	**150,8**
Saint-Hugues	Noyau villageois	**46,1**	
Saint-Hyacinthe	Agglomération urbaine	**2 988,9**	
Saint-Jude	Noyau villageois	**75,1**	

Municipalité	Secteur	Superficie (ha)	
Saint-Liboire	Noyau villageois	**144,7**	
Saint-Louis	Noyau villageois	**55,3**	
Saint-Marcel-de-Richelieu	Noyau villageois	**24,5**	
Saint-Pie	Noyau villageois Aire semi-urbaine du Domaine Bousquet Aire semi-urbaine du Domaine Joyeux-des Tilleuls Aire semi-urbaine de Sanair	**219,4** **62,0** **55,0** **151,6**	**488,0**
Saint-Simon	Noyau villageois	**54,4**	
Saint-Valérien-de-Milton	Noyau villageois	**87,9**	
MRC des Maskoutains	---	**4 765,7**	

Les périmètres d'urbanisation et les aires semi-urbaines doivent être respectés et intégrés aux plans et règlements d'urbanisme des municipalités locales, afin qu'aucun développement de type urbain ne soit permis à l'extérieur de ces périmètres. Le territoire agricole sera ainsi protégé des incompatibilités urbaines et l'équilibre entre le milieu urbain et le milieu rural sera assuré.

~~3.4.1~~3.4.2 Gestion des empiètements futurs en zone agricole permanente

Mise en forme : Puces et numéros

Parallèlement à la révision du schéma d'aménagement, la MRC a réalisé une démarche visant l'agrandissement des périmètres d'urbanisation afin de répondre aux besoins liés à la croissance urbaine. La MRC souhaitait le transfert de 369 hectares de la zone verte à la zone blanche. Au terme du processus, en 2003, la CPTAQ a autorisé l'exclusion de 178,7 hectares. De ces 178,7 hectares, 105,5 hectares ont été exclus sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe et 73,2 hectares ont été exclus sur le territoire de certaines municipalités locales.

À partir des projections démographiques présentées à la section 2.2.8, il est possible d'estimer les besoins en espaces résidentiels anticipés d'ici 2011. Les mises en chantier, des années 1990 à 1998 permettent de déterminer le poids relatif de chacune des municipalités locales au sein de la MRC. Ces poids relatifs permettent par la suite, d'établir le nombre de ménages projetés d'ici 2011 pour le scénario retenu, soit le scénario «optimiste».

Selon ce scénario, les besoins en espaces résidentiels s'élèveraient, d'ici 2011, à 400 hectares pour l'ensemble de la MRC, dont 192 hectares pour la ville de Saint-Hyacinthe. Soulignons qu'il s'agit là d'un besoin minimal, puisqu'il est fortement souhaitable qu'un certain pourcentage (entre 20 % et 30 %) de superficie de terrain soit toujours disponible en 2011 afin de conserver un équilibre entre l'offre et la demande et, de ce fait, d'éviter une pression à la hausse sur la valeur foncière des terrains.

En ce qui a trait à l'évolution des ménages, on relève les constats suivants :

- La MRC des Maskoutains comptait, lors du recensement de 2001, 33 761 ménages. De 1981 à 2001, le nombre de ménages de la MRC a augmenté de l'ordre de 30 %.

- La ville de Saint-Hyacinthe regroupait, en 2001, environ 67 % des ménages de la MRC. De 1981 à 2001, la ville-centre a connu une augmentation de son nombre de ménages de l'ordre de 27 %.

- Toutes les municipalités de la MRC ont vu leur nombre de ménages augmenter de façon importante de 1981 à 2001.

- À l'échelle de la MRC, on observe une diminution de 3,1 à 2,5 du nombre de personnes par ménage.

Considérant que seulement 48% des superficies demandées devraient être exclues suite à l'entrée en vigueur du présent schéma d'aménagement révisé et à l'augmentation du nombre de ménages, il est souhaitable que la MRC prévoie les mécanismes nécessaires afin d'encadrer de futurs empiètements en zone agricole.

Exceptionnellement, dans certaines situations particulières, il peut s'avérer nécessaire d'agrandir un périmètre d'urbanisation et, conséquemment, qu'un empiètement en zone agricole soit inévitable. Dans tous les cas, l'extension du périmètre d'urbanisation devra être la solution de dernier recours et sera accompagnée d'une justification et d'une démonstration, à la lumière des orientations relatives à la gestion de l'urbanisation visant notamment la consolidation et la densification du tissu urbain.

~~3.4.1.1~~3.4.2.1 Les conditions applicables à l'agrandissement d'un périmètre urbain

Mise en forme : Puces et numéros

Les municipalités de la MRC pourront procéder, avec l'appui de la MRC, à une demande d'exclusion de la zone agricole auprès de la CPTAQ. De plus, la ville de Saint-Hyacinthe pourra procéder, également, à une demande d'exclusion à l'intérieur du territoire de développement à long terme. Par ailleurs, tout nouveau secteur exclu de la zone agricole permanente devra être intégré, par une modification du schéma d'aménagement, au périmètre d'urbanisation de la municipalité concernée.

Ces agrandissements devront êtres justifiés à l'aide d'un plan à une échelle pertinente identifiant les éléments suivants :

- L'utilisation du sol du périmètre d'urbanisation pour chacune des fonctions, le pourcentage d'occupation et la densité de chacune d'elles.

- L'identification des espaces vacants résiduels pour chacune des fonctions ainsi que leur pourcentage.

- L'évaluation historique (10 ans) de la progression du nombre de permis pour de nouvelles constructions ainsi que leur localisation sur le plan.

- La partie du territoire visée par la demande d'agrandissement ainsi que les usages visés par la demande en vertu d'un horizon de planification de 5 et 10 ans.

- L'identification des contraintes au développement pour les territoires adjacents au périmètre d'urbanisation.

De plus, les municipalités devront s'assurer du respect des conditions suivantes:

1° Le territoire à développer à l'intérieur du périmètre d'urbanisation doit être utilisé à 75 % avant que l'expansion urbaine puisse se poursuivre. Cependant, les superficies disponibles se calculent en considérant la ou des fonctions visées par l'expansion urbaine. De plus, lorsque démontrée, une phase de développement peut être entreprise pour compléter le développement du territoire du périmètre d'urbanisation (collecteur d'utilités publiques, échangeur, équipement communautaire, voie collectrice de circulation, etc.);

2° La partie du territoire doit être adjacente au périmètre d'urbanisation de la municipalité;

3° Le développement des terrains ne doit pas avoir pour effet de créer une discontinuité dans le tissu urbain en laissant de vastes secteurs non développés;

4° Un dossier argumentaire doit être présenté contenant notamment les éléments suivants:

a) La présentation de la demande d'exclusion ainsi que ces principales caractéristiques (densité, usages, lotissement, trame urbaine, etc.);

b) Le contexte de planification dans lequel la demande s'inscrit;

c) Le potentiel agricole du lot et des lots avoisinants;

d) Les possibilités d'utilisation du lot à des fins d'agriculture;

e) Les conséquences engendrées par une exclusion sur les activités agricoles existantes, sur le développement de ces activités agricoles, ainsi que sur les possibilités d'utilisation agricole des lots avoisinants, notamment, compte tenu des normes visant à atténuer les inconvénients reliés aux odeurs inhérentes aux activités agricoles découlant de l'exercice des pouvoirs prévus au paragraphe 4 du deuxième alinéa de l'article 113 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*;

f) Les contraintes et les effets résultant de l'application des lois et règlements, notamment en matière d'environnement, et plus particulièrement pour les établissements de production animale;

g) La disponibilité d'autres emplacements de nature à éliminer ou à réduire les contraintes sur l'agriculture;

h) L'homogénéité de la communauté et de l'exploitation agricole;

i) L'effet sur la préservation, pour l'agriculture, des ressources eau et sol sur le territoire de la municipalité locale et dans la région;

j) La constitution de propriétés foncières dont la superficie est suffisante pour y pratiquer l'agriculture;

k) La démonstration et la justification de l'adéquation des besoins réels et des besoins appréhendés en regard des fonctions urbaines prévues.

Dans tous les cas, une occupation des secteurs non bâtis jumelée à une densification de leur future trame urbaine devront être privilégiées avant toute extension du périmètre urbain.

~~3.4.1~~3.4.3 Critères applicables à la consolidation urbaine à l'intérieur des périmètres urbains

Mise en forme : Puces et numéros

Comme mentionné à la section 3.1.4, la MRC envisage de consolider les milieux urbains existants et mettre en place les conditions spatiales nécessaires au développement harmonieux de ses municipalités. Au soutient de cette orientation, la MRC vise l'atteinte des objectifs suivants :

1. Assurer la disponibilité d'espace en zone blanche pour permettre un développement urbain harmonieux et équilibré des municipalités de la MRC;

2. Consolider les développements urbains existants dans une perspective de développement durable et de rentabilité des infrastructures existantes;

3. Consolider et favoriser le développement résidentiel à l'intérieur des périmètres d'urbanisation;

4. Privilégier des formes de développement urbain compactes plutôt que linéaires.

Ainsi, la MRC demande que les municipalités locales profitent de la révision de leur plan d'urbanisme pour entreprendre un exercice de gestion de l'urbanisation afin de définir les choix d'utilisation optimale de leur territoire respectif basés sur les objectifs suivants:

- Consolider le tissu bâti existant en donnant priorité aux terrains vacants desservis se situant à l'intérieur de la trame urbaine existante;

- Finaliser le développement des espaces de terrain disponible ayant déjà des services et se situant à l'intérieur de projets de développement résidentiel déjà amorcés et/ou adjacents à la trame urbaine existante;

- Viser une extension urbaine en tache d'huile en favorisant les projets qui assurent une continuité du tissu bâti;

- Optimiser l'utilisation et la rentabilisation des infrastructures et équipements publics existants.

~~3.4.1~~3.4.4 Objectifs de suivi pour l'application de la politique d'urbanisation

Mise en forme : Puces et numéros

Au cours des dernières années, le concept de développement durable s'est vu accorder une importance grandissante. Des changements majeurs au niveau de la composition de la société, de la qualité de l'environnement et du fonctionnement de l'économie ont incité plusieurs intervenants à revoir leur perception de la notion de développement. Ainsi, d'une approche purement économique, celle-ci s'est élargie pour dorénavant intégrer les dimensions environnementales et sociales.

À cet égard, la MRC compte instaurer un pratique systématique de suivi permettant de mesurer et de comparer la progression du développement à l'intérieur des zones non agricoles. Ce suivi régulier devrait confirmer que l'adéquation entre les besoins réels et ceux appréhendés sont toujours valables et conserver un équilibre entre l'offre et la demande.

La MRC examinera de façon quantitative et qualitative certains indicateurs qui peuvent se décrire comme suit :

- ***Calcul des superficies disponibles***

Les superficies disponibles en zone blanche (dans les périmètres urbains) calculées et révisées à partir des photographies aériennes les plus récentes.

- ***Calcul des projections démographiques en fonction des données des recensements de Statistique Canada***

Ces calculs sont réalisés par l'Institut de la Statistique du Québec. La méthode de projection utilisée est basée sur l'évolution démographique dans la MRC des Maskoutains. Pour établir les projections de population, des taux de passage correspondant aux taux de survie censitaires, résultant de la mortalité et de la migration, sont appliqués à la population de départ pour chacun des groupes d'âge. Le niveau de croissance des taux de survie censitaire peut être contrôlé en fonction des hypothèses retenues.

D'autre part, la projection des ménages est calculée à partir des taux de soutien de la population par groupe d'âge (15 ans et plus). Les taux de soutien correspondent à la proportion

des personnes, d'un âge donné, qui sont soutien de ménage (chef de ménage). Les projections des taux de soutien de ménage par groupe d'âge sont calculés à partir des données de recensement. Par la suite, on applique les taux de soutien aux populations correspondantes. Les projections des ménages sont donc le résultat des projections démographiques et de la tendance d'être soutien de ménage.

- ***Calcul des projections démographiques en fonction des mises en chantier***

Ce calcul est basé sur le nombre annuel de mises en chantier compilé dans chacune des municipalités locales. Les mises en chantiers correspondent au nombre de nouveaux ménages. À partir de la moyenne calculée, on obtient une projection linéaire du nombre de nouveaux ménages qui pourrait s'établir dans chacune des municipalités.

- ***Calcul des densités brutes***

Les densités brutes résidentielles sont calculées en fonction de la présence des services d'égout et/ou d'aqueduc. En fonction des normes minimales de lotissement, les lots desservies par un seul service peuvent compter jusqu'à six logements à l'hectare (lot de 1 500 mètres carrés). Les lots desservis par deux services peuvent, pour leur part, accueillir jusqu'à 12 logements à l'hectare.

- ***Calcul des superficies nettes***

Le calcul des superficies nettes résidentielles, contrairement aux superficies brutes, exclus les espaces destinés au réseau routier et aux espaces verts. Ces superficies peuvent représenter jusqu'à 30% de la superficie totale.

Le processus continu de modulation de l'urbanisation est prévu au Chapitre 5 – Plan d'action.

3.5 LES CONTRAINTES PARTICULIÈRES À L'OCCUPATION DU SOL

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* prévoit qu'un schéma d'aménagement doit inclure «l'identification des zones où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique, telles les zones d'inondation, d'érosion, de glissement de terrain et autre cataclysme» (*L.A.U.*, art.5, par.4). Ces contraintes peuvent être d'origine naturelle ou anthropique.

L'identification des zones où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de santé et de sécurité publiques est un élément obligatoire du schéma d'aménagement révisé. Il s'agit plus précisément de contraintes d'origine naturelle et de contraintes de nature anthropique. Les zones de contraintes d'origine naturelle identifiées dans le schéma d'aménagement révisé sont relatives aux aires comportant des risques d'inondation en eau libre et par embâcles et aux secteurs connus de risque de glissement de terrain, alors que les zones de contraintes d'origine anthropique correspondent par exemple aux lieux d'élimination de déchets, aux sites d'extraction, à des terrains contaminés, etc. Identifiées dans le présent schéma, ces zones font l'objet d'une attention particulière pour atténuer les inconvénients qu'elles présentent. En outre, pour chaque type de contrainte, des mesures préventives sont prévues dans le document complémentaire sous forme de dispositions normatives afin de réduire les risques et les dommages susceptibles de survenir dans ces zones.

3.5.1 Les zones de contraintes naturelles

Les caractéristiques du territoire telles que la nature des sols et la dynamique des réseaux hydrographiques, combinées aux effets des phénomènes naturels, peuvent être la source de dommages causés aux biens meubles et immeubles, et parfois de danger pour la sécurité des individus.

Les zones de contraintes naturelles retenues dans le schéma d'aménagement révisé correspondent aux secteurs suivants :

- les zones à risque d'inondation en eau libre;
- les zones à risque d'inondation par embâcle;
- les zones à risque d'érosion, de glissement de terrain et de mouvement de sol.

3.5.1.1 Les zones à risque d'inondation en eau libre

Le territoire de la MRC renferme des secteurs présentant des risques d'inondation en eau libre de récurrence 20 ans et 100 ans. Certains secteurs ont fait l'objet d'une cartographie officielle

dans le cadre de la Convention Canada-Québec, mais d'autres secteurs n'ont toujours pas fait l'objet d'une cartographie.

Les zones inondables en eau libre identifiées dans le cadre de la Convention Canada-Québec sont schématisées sur la carte de l'annexe F-2. Cette identification sert strictement à des fins d'information. Ce sont les cartes officielles de la Convention Canada-Québec, disponibles pour consultation au bureau de la MRC, qui prévalent.

Afin d'assurer la protection des citoyens et des biens contre les risques d'inondation, il est nécessaire d'identifier et de délimiter les zones d'inondation en eau libre de récurrence 20 ans et 100 ans.

Les zones d'inondation en eau libre de la rivière Yamaska affectent principalement des secteurs des municipalités de Saint-Hyacinthe et de Saint-Damase, alors que la rivière Noire et ses crues printanières affectent surtout la ville de Saint-Pie.

La partie de la rivière Yamaska située en aval de la ville de Saint-Hyacinthe n'est à peu près pas concernée par les problèmes d'inondation. Sur cette section de la Yamaska, les rives sont fortement escarpées et présentent un dénivellement pouvant atteindre près de 15 mètres. La rivière Salvail, qui est un affluent de la rivière Yamaska, présente, elle aussi, des rives ayant une importante dénivellation et une pente très marquée.

En plus des zones inondables identifiées par la Convention Canada-Québec, le territoire maskoutain renferme d'autres secteurs présentant des risques d'inondation. Toutefois, aucune cartographie officielle ne permet de circonscrire avec précision ces secteurs présentant des risques d'inondation.

Comme le prévoit la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, la MRC doit déterminer elle-même les zones d'inondation de récurrence 20 ans et 100 ans pour les secteurs à risque qui n'ont pas fait l'objet d'une cartographie officielle, et prendre soin de les délimiter de manière à ce que le niveau de précision permette de déterminer clairement les portions de rives qui présentent des contraintes à l'occupation du sol.

À cette étape-ci du schéma d'aménagement révisé, la MRC des Maskoutains n'a pas encore entamé le processus d'identification et de délimitation des zones inondables (20 et 100 ans) non cartographiées par le gouvernement (essentiellement sur la rivière Noire) et des zones à risque d'inondation par embâcle (sur les rivières Noire et Yamaska). La MRC envisage toutefois de réaliser cette démarche à court terme. Peu d'informations sont actuellement disponibles concernant les secteurs à risque situés à l'extérieur de ceux identifiés par le gouvernement. Leur identification et leur délimitation exigent des recherches et des études approfondies. La réalisation de cette démarche nécessite donc la mise en place d'un programme d'action et d'un mécanisme de coordination et de concertation entre la MRC et les municipalités locales, tel que décrit au *Chapitre 5 – Plan d'action*.

Dans les secteurs désignés comme zones à risque d'inondation, des dispositions particulières doivent être appliquées. Ces dispositions, inscrites au *Chapitre 4 – Document complémentaire*, visent principalement à prohiber certains ouvrages ou à les réglementer. Les municipalités concernées devront donc reconduire la désignation de ces zones de même que les dispositions qui s'y appliquent dans leurs plans et règlements d'urbanisme.

Les informations relatives à la délimitation des zones comportant des risques d'inondation connus proviennent de la cartographie officielle de la convention Canada-Québec, produite à l'échelle 1:10 000, et indiquant les zones statistiquement inondables tous les 20 ans (récurrence 20 ans) et celles qui le sont une fois tous les 100 ans (récurrence 100 ans). Certaines zones inondables de récurrence 20 et 100 ans ne font pas l'objet de cette cartographie officielle, puisqu'elles n'ont pas été répertoriées par le ministère de l'Environnement et de la Faune, qui a cessé la production des études hydrologiques et hydrauliques ainsi que les relevés sur le terrain depuis 1995. Tel que le prévoit la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, la MRC envisage, au *Chapitre 5 – Plan d'action*, de déterminer elle-même plus précisément les zones inondables de récurrence 20 et 100 ans en eau libre pour les secteurs n'ayant pas fait l'objet de la cartographie officielle.

Les données relatives aux zones inondables apparaissant aux cartes de l'annexe F-2 proviennent des cartes officielles «Cartes du risque d'inondation» □ produites dans le cadre de l'entente Canada-Québec et qui indiquent les zones de grand courant (crues 0-20 ans) et de faible courant (crues 20-100 ans). En cas de contradiction entre les informations des cartes de l'annexe F-2 et les cartes de l'entente Canada-Québec, ce sont ces dernières qui prévalent.

3.5.1.2 Les zones à risque d'inondation par embâcle

On retrouve également quelques secteurs sur le territoire de la MRC présentant des risques d'inondation par embâcle.

Afin d'assurer la protection des citoyens et des biens contre ces risques d'inondation, il est nécessaire d'identifier et de délimiter ces zones.

Les secteurs les plus susceptibles d'être touchés par des inondations par embâcle se localisent le long de la rivière Yamaska sur certaines parties du territoire des municipalités de Saint-Hyacinthe (en amont du pont Douville), de Saint-Damase et de Saint-Pie. Ces secteurs sont caractérisés par des rives moins escarpées et une topographie plane. En aval de Saint-Hyacinthe, certains petits secteurs seraient également susceptibles d'être touchés par des inondations par embâcle.

Les informations relatives à la délimitation des zones comportant des risques d'inondation par embâcle proviennent du ministère de l'Environnement du Québec. La carte de l'annexe F-2 montre la localisation de ces zones.

Les informations concernant la délimitation des zones comportant des risques d'inondation par embâcle étant limitées, la MRC envisage, au *Chapitre 5 – Plan d'action*, de déterminer elle-même plus précisément les zones inondables par embâcle.

Dans les secteurs désignés comme zones à risque d'inondation par embâcle, des dispositions particulières doivent être appliquées. Ces dispositions, inscrites au *Chapitre 4 – Document complémentaire*, visent principalement à prohiber certains ouvrages ou à les réglementer. Les municipalités concernées devront donc reconduire la désignation des zones à risque d'embâcle de même que les dispositions qui s'y appliquent dans leurs plans et règlements d'urbanisme.

3.5.1.3 Les zones à risque de glissement de terrain

Tout comme pour les zones à risque d'inondation, et pour des raisons de sécurité publique, la MRC doit identifier et délimiter les zones d'érosion, de glissement de terrain et de mouvement de sol sur son territoire, et y régir ou prohiber les usages du sol, les constructions et les ouvrages.

On trouve sur le territoire de la MRC des Maskoutains de grandes zones exposées aux mouvements de terrain. Ce sont dans les municipalités de Saint-Hugues, Saint-Louis et Saint-Jude que l'on retrouve les plus importantes zones connues comportant les risques de mouvement de terrain. La conjonction d'éléments comme la présence d'argile, le mauvais drainage et l'escarpement des rives rend ces secteurs sujets à des glissements difficilement prévisibles.

Au début des années 1980, une étude réalisée par ministère de l'Énergie et des Ressources avait permis d'identifier certaines zones à risque de glissement de terrain sur le territoire de la MRC. Ces zones sont illustrées schématiquement à la carte de l'annexe F-1.. Ces zones sont illustrées de façon plus précise (échelle 1 : 20 000) sur les cartes du ministère de l'Énergie et des Ressources à l'annexe F-3.

En cas de contradiction entre les informations de la carte de l'annexe F-1 et les cartes du ministère (annexe F-3), ce sont ces dernières qui prévalent. Mentionnons qu'aucune cartographie n'est disponible en ce qui a trait à la partie en amont de la rivière Salvail.

Des recherches supplémentaires devront être effectuées concernant les zones possibles d'érosion et de ravinement le long des autres cours d'eau traversant le territoire de la MRC. La mise en œuvre de cette démarche est précisée au *Chapitre 5 – Plan d'action*.

En raison des risques que présentent ces zones, le *Chapitre 4 – Document complémentaire* présente des dispositions minimales que les municipalités concernées doivent introduire dans leurs plans et règlements d'urbanisme.

3.5.2 Les zones de contraintes anthropiques

La prise en considération des contraintes de nature anthropique dans la démarche de planification du territoire permet d'atténuer les impacts négatifs (bruit, odeurs, risques d'accident, etc.) de certaines activités humaines sur les personnes, les biens et l'environnement, tout en maintenant la volonté d'en favoriser le plein fonctionnement et l'expansion.

Les zones de contraintes anthropiques retenues dans le schéma d'aménagement révisé sont de nature diverse:

- Sites d'extraction (carrières, sablières);
- Lieux de transfert, de recyclage, de traitement et d'élimination des déchets dangereux ;
- Lieux de dépôts de matériaux secs;
- Terrains contaminés;
- Zones de niveau sonore élevé;
- Autres sources de nuisances anthropiques.

Une liste préliminaire identifiant un certain nombre de ces sites a été préparée par les municipalités et la MRC. Malgré la difficulté de tenir à jour cette liste de façon rigoureuse et précise, et devant l'impossibilité actuelle de cerner le risque réel associé à chacun de ces sites (les recherches en ce sens n'ayant pas encore atteint le degré de précision requis), le conseil de la MRC des Maskoutains prévoit néanmoins certaines dispositions réglementaires particulières qui s'ajoutent aux exigences gouvernementales en vigueur pour les secteurs adjacents à certains de ces sites. C'est toutefois au moyen de son plan d'action que la MRC entend améliorer la démarche pour gérer les nuisances et contraintes d'origine anthropique, notamment en demandant aux municipalités d'identifier plus en détail sur leur territoire les sites, fonctions ou activités présentant des contraintes de cette nature.

Avec l'entrée en vigueur de *la Loi sur la sécurité civile* (20 décembre 2001), qui introduit un nouvel outil de planification régionale, soit le schéma de sécurité civile, la MRC entend avec les autorités locales améliorer la connaissance des risques de sinistre majeur présents sur son territoire. Lorsque le ministre de la Sécurité publique aura fixé les orientations qui guideront les schémas de sécurité civile, la MRC prévoit, par son plan d'action, mettre en œuvre l'identification des risques de sinistres majeurs.

3.5.2.1 Les sites d'extraction (carrières et sablières)

Le territoire de la MRC comporte des sites ayant été perturbés par des activités de prélèvement de roche, de sable et d'argile. La carte de l'annexe F-1 présente l'ensemble de ces sites.

Les municipalités locales où sont situées les carrières et sablières doivent introduire les dispositions prévues au *Chapitre 4 – Document complémentaire* dans leurs réglementations d'urbanisme. Certaines de ces dispositions s'appliquent également aux municipalités qui souhaitent autoriser l'exploitation de nouveaux sites d'extraction.

3.5.2.2 Les lieux de transfert, de recyclage, de traitement et d'élimination des déchets dangereux

Le ministère de l'Environnement du Québec dispose d'un inventaire des lieux d'élimination, de recyclage, de traitement et d'élimination des déchets dangereux. Cet inventaire mentionne la présence d'un seul site sur le territoire de la MRC, soit plus précisément sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe (Annexe F-1). Ce site est voué à l'entreposage de matières dangereuses résiduelles telles que des huiles usées, des filtres à l'huile usés et toutes matières dangereuses résiduelles générées par les garages et les ateliers d'entretien de véhicules et de machinerie. Sur le site, on procède également à la décontamination des citernes et à l'entretien des boues huileuses.

La ville de Saint-Hyacinthe doit introduire, dans son plan et ses règlements d'urbanisme, les dispositions prévues au *Chapitre 4 – Document complémentaire* afin de prévoir une aire de protection autour de ce site et d'y réglementer la construction en se référant aux normes apparaissant dans le *Règlement sur les déchets dangereux*.

3.5.2.3 Les terrains contaminés

Le ministère de l'Environnement compile dans le *Répertoire des terrains contaminés* des renseignements généraux et techniques portant sur les dossiers de terrains contaminés par des activités industrielles et commerciales, ou par des déversements accidentels. Il ne s'agit pas d'un inventaire exhaustif, mais d'une compilation des cas portés à l'attention du ministère. De façon générale, les terrains inventoriés doivent avoir démontré, lors de leur caractérisation, une contamination des sols, tel que mentionné dans la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés*.

Les sites recensés en décembre 2002 par le ministère de l'Environnement sur le territoire de la MRC sont présentés dans le tableau 3-21 et illustrés sur la carte de l'annexe F-1.

Tableau 3-21 Terrains contaminés

Municipalité	Cadastre	Nature des contaminants [1]
Saint-Bernard-de-Michaudville	P-9	Produits pétroliers
Saint-Dominique	2210929 2210942 2210943	Hydrocarbures légers
Saint-Dominique	2210657	Benzène, éthylbenzène, hydrocarbures légers, hydrocarbures pétroliers C10 à C50, styrène, toluène, xylènes
Sainte-Hélène-de-Bagot	1956995	Huiles usées
Sainte-Hélène-de-Bagot	1957005	Huiles usées
Sainte-Hélène-de-Bagot	1956477	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
Sainte-Madeleine	2367630	Huiles usées
Sainte-Madeleine	2706414	Hydrocarbures légers
Saint-Hyacinthe	2038358	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
Saint-Hyacinthe	1839817	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
Saint-Hyacinthe	2037328 2038372 2038377	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
Saint-Hyacinthe	2037325	Pesticides
Saint-Hyacinthe	1839432	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
Saint-Hyacinthe	1438502	Cuivre (Cu), Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
Saint-Hyacinthe	1965682-PC 1966940-P	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
Saint-Hyacinthe	1438426	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50, Xylènes
Saint-Hyacinthe	1439529	Hydrocarbures légers
Saint-Hyacinthe	1299058	Plomb (Pb), Zinc (Zn)
Saint-Hyacinthe	1968899	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
Saint-Hyacinthe	1295806	Non disponible
Saint-Hyacinthe	1298229	Hydrocarbures légers
Saint-Hyacinthe	1700722	Produits pétroliers
Saint-Hyacinthe	1967816 2255614	Non disponible
Saint-Hyacinthe	1966595	Non disponible
Saint-Hyacinthe	1095-13	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
Saint-Hyacinthe	1296575	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
Saint-Hyacinthe	1297317	Éthylbenzène, hydrocarbures pétroliers C10 à C50, toluène, xylènes
Saint-Hyacinthe	1296376 1297610	Hydrocarbures lourds, hydrocarbures pétroliers C10 à C50
Saint-Hyacinthe	1965719	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
Saint-Hyacinthe	1295813 1299518	Formaldéhyde, hydrocarbures pétroliers C10 à C50
Saint-Hyacinthe	1967122	Hydrocarbures légers
Saint-Hyacinthe	1295985	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
Saint-Hyacinthe	1701572	Non disponible
Saint-Hyacinthe	1702038-P	Produits pétroliers
Saint-Hyacinthe	1967419	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
Saint-Hyacinthe	1439263	Hydrocarbures légers
Saint-Hyacinthe	2038583	BPC, hydrocarbures pétroliers C10 à C50
Saint-Hyacinthe	1297311	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50

Saint-Hyacinthe	1966911 1966924	HAM, hydrocarbures pétroliers C10 à C50
Saint-Hyacinthe	1965911	Benzène, éthylbenzène, hydrocarbures pétroliers C10 à C50, toluène, xylènes
Saint-Hyacinthe	1968723	HAP, huiles usées, hydrocarbures pétroliers C10 à C50
Saint-Hyacinthe	1296142	Produits pétroliers
Saint-Hyacinthe	1965912	Hydrocarbures légers, hydrocarbures pétroliers C10 à C50
Saint-Liboire	1345729	HAP, huiles usées
Saint-Liboire	1354564	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
Saint-Pie	179-1 180-1 180A-1	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
Saint-Pie	737-34 737-10	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50
Saint-Valérien-de-Milton	P 239	Non disponible

1. Certains renseignements concernant ces terrains n'apparaissent pas ici compte tenu qu'ils sont susceptibles d'être protégés en vertu de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels.*

Note : Les renseignements présentés sont ceux qui étaient disponibles au 1er décembre 2002 et qui concernent les dossiers ouverts pour le ministère de l'Environnement.

Source : Site Web du ministère de l'Environnement du Québec : http://www.menv.gouv.qc.ca/

3.5.2.4 Les zones de niveau sonore élevé

Lorsque le niveau de bruit provenant des activités humaines augmente significativement, il en résulte une détérioration de l'environnement sonore qui se traduit par une contrainte à l'occupation du sol à proximité. La principale forme d'impact sonore est générée par les activités reliées au transport, et en particulier par la circulation autoroutière. En vertu de la *Politique sur le bruit routier*, le ministère des Transports du Québec préconise un niveau de bruit extérieur de 55 dBA Leq, 24 heures, qui est généralement reconnu comme un seuil acceptable pour les zones sensibles au bruit routier, c'est-à-dire les aires résidentielles, institutionnelles et récréatives. La Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL) recommande également d'utiliser la norme de 55 décibels à proximité d'une construction résidentielle.

Le tableau 3-22 identifie les secteurs où la présence des voies de circulation occasionne des contraintes à l'occupation du sol en raison du bruit généré par la circulation routière. Les terrains riverains aux routes identifiées dans ce tableau se retrouvent dans divers milieux, principalement agricoles, où aucun développement résidentiel, institutionnel ou récréotouristique n'est rendu possible à cause à la fois des dispositions de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* et des aires d'affectation du territoire retenues dans le présent schéma d'aménagement révisé.

Tableau 3-22 Voies de circulation qui occasionnent des contraintes à l'occupation du sol en raison du bruit routier

Route	Localisation	DJMA[1]	DJME[2]	Camion (%)	Grande affectation du territoire
20	De la sortie 120 à la sortie 130	46 000	51 000	13	Industrielle
20	De la sortie 130 au viaduc de la rue de l'Église (secteur Sainte-Rosalie)	41 000	53 000	n/d	Industrielle, commerciale et agricole
20	Du viaduc de la rue de l'Église (secteur Sainte-Rosalie) à la sortie 138	41 000	53 000	n/d	Agricole
20	De la sortie 138 à la sortie 141 (route 116 dans le secteur Sainte-Rosalie)	35 000	48 000	21	Agricole
20	De la sortie 141 à la sortie 147 (sortie route 116 à Saint-Liboire)	38 000	46 000	n/d	Agricole
20	De la sortie 147 à Saint-Liboire à la sortie 152 à Sainte-Hélène-de-Bagot	34 000	41 000	n/d	Agricole et commerciale
116	Intersection des routes 116 et 227 à Sainte-Madeleine	8 100	8 800	7	Commerciale et agricole
116	De Sainte-Madeleine (route 227) à Saint-Hyacinthe	9 000	10 300	n/d	Agricole
116	Intersection des routes 116 et 224 à Saint-Hyacinthe, secteur Sainte-Rosalie	5 800	6 300	14	Commerciale et résidentielle déjà bâtie
116	De l'intersection des routes 116 et 224 jusqu'à l'autoroute 20	5 800	6 300	14	Agricole, commerciale et résidentielle déjà bâtie
116	À Saint-Liboire, de l'autoroute 20 jusqu'à la limite est de Saint-Liboire	5 900	7 100	14	Agricole
137	De La Présentation à Saint-Hyacinthe	4 600	5 000	n/d	Résidentielle déjà bâtie
137	Rue Saint-Louis à Saint-Hyacinthe, entre la route 116 et la route 224	8 500	11 600	10	Résidentielle déjà bâtie
137	De la route 224 à la limite ouest de Saint-Dominique	9 100	9 800	n/d	Agricole
137	De la limite ouest de Saint-Dominique à la limite est (Sainte-Cécile-de-Milton)	3 600	3 900	9	Agricole et pôle villageois
224	De la route 137 à la route 116	5 000	5 400	24	Agricole et résidentielle
224	De la route 116 à l'autoroute 20	5 600	7 200	n/d	Résidentielle déjà bâtie et commerciale
227	Sainte-Madeleine, de l'autoroute 20 à la route 116	7 600	8 200	n/d	Pôle villageois
231	Saint-Hyacinthe, de la rue Dieppe à la route 233	4 800	5 800	8	Agricole et résidentielle déjà bâtie
231	De la jonction des routes 231 et 233 jusqu'à Saint-Damase	3 700	4 000	11	Agricole
235	De la 137 à Saint-Hyacinthe vers Saint-Barnabé-Sud	4 100	5 300	n/d	Agricole
235	Du pont de Douville jusqu'à la rivière Yamaska à Saint-Pie	4 400	5 300	18	Agricole, récréotouristique et pôle villageois

1. DJMA : Débit journalier moyen annuel
2. DJME : Débit journalier moyen estival (juin, juillet, août et septembre)

Sources : . DJMA, DJME et pourcentage de camions : Ministère des Transports du Québec, *Recueil par route, tronçon et section, Est-de-la-Montérégie*, 2000.
. Carte des grandes affectations du territoire : MRC des Maskoutains, 2003

À partir de l'identification des DJME des voies de circulation présentées dans le tableau 3-22, le tableau 3-23 identifie, par route, les secteurs à développer qui sont sujets aux contraintes à l'occupation du sol à proximité d'une voie de circulation générées par le bruit routier.

Tableau 3-23 Secteurs de contrainte à l'occupation du sol à proximité d'une voie de circulation

Route	Secteurs sensibles au bruit routier à développer	Vocations prévues du territoire	DJME	Camion (%)	Position de l'isophone (mètres) [1]
20	De la sortie 130 à la sortie 133 [2]	Dominante : commerciale Complémentaire : entre autres résidentielle	53 000	n/d	340
235	Secteur de la piste d'accélération de Sanair	Dominante : récréotouristique Complémentaire : commerce non structurant	5 300	18	90

DJME : Débit journalier moyen estival (juin, juillet, août et septembre)

1. Position en mètres de l'isophone 55 dBA Leq, 24 heures par rapport à la ligne médiane de la route considérée. L'isophone est une courbe unissant des points de même niveau de bruit. La position de l'isophone est définie par rapport à la ligne médiane de la route considérée.
2. Ce secteur regroupe les tronçons de l'autoroute 20 identifiés à la 2ième et 3ième ligne du tableau 3-22.

Sources : DJME et pourcentage de camions : Ministère des Transports du Québec, *Recueil par route, tronçon et section, Est-de-la-Montérégie*, 2000.
Carte des grandes affectations du territoire : MRC des Maskoutains, 2003.

Afin de protéger les milieux riverains des nuisances relatives au bruit de la circulation et des vibrations fréquentes aux abords de routes dotées d'un potentiel de développement, la MRC entend établir des zones de contrainte à l'occupation du sol à proximité de celles-ci.

Ainsi, le schéma d'aménagement révisé prévoit, au *Chapitre 4 – Document complémentaire*, des dispositions relatives à l'occupation du sol concernant la protection sonore dans les secteurs identifiés dans le tableau 3-23. Les municipalités concernées doivent intégrer ces dispositions dans leurs plans et règlements d'urbanisme.

3.5.2.5 Les autres sources de nuisances anthropiques

Il existe d'autres sources de danger de cette nature sur le territoire de la MRC, dont les plus évidentes sont les suivantes :

- Certains établissements industriels et d'entreposage situés à l'extérieur des aires industrielles et des parcs industriels de Saint-Hyacinthe et de Saint-Pie;
- Le gazoduc qui traverse le territoire de la MRC, le long de l'autoroute 20;
- Les lieux d'entreposage de matières dangereuses, notamment ceux reliés à la production agroalimentaire tels les sites d'entreposage d'engrais et de pesticides.

Par ailleurs, d'autres immeubles et activités peuvent faire en sorte que l'occupation du sol à proximité soit soumise à des contraintes majeures. Il peut s'agir d'équipements ou de constructions.

Dans le cadre de son Schéma de sécurité civile, la MRC devra identifier et préciser la localisation des lieux et activités susceptibles de présenter des contraintes à l'occupation du sol. Les municipalités membres seront en effet appelées, au cours des prochaines années, à participer à cette démarche et, par la suite, à régir l'occupation du sol au moyen de leur réglementation d'urbanisme et selon les dispositions du document complémentaire.

La nature de certaines activités industrielles ainsi que le mode transport de certains produits suggèrent la préparation et la mise en place d'un plan de sécurité civile. Le *Chapitre 5 – Plan d'action* prévoit l'élaboration d'un Schéma de sécurité civile couvrant l'ensemble du territoire de la MRC.

3.6 LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT PARTICULIER

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* mentionne que le schéma d'aménagement doit procéder à «l'identification des territoires présentant pour la MRC un intérêt d'ordre historique, culturel, esthétique ou écologique» (*L.A.U.*, art. 5 par. 5). L'identification de ces territoires permet de circonscrire les ressources présentes sur le territoire de la MRC et de favoriser le maintien, la protection ou la mise en valeur des caractéristiques qui leur sont propres.

Le schéma d'aménagement révisé identifie plusieurs territoires d'intérêt environnemental, écologique, esthétique et historique sur le territoire de la MRC. La MRC vise à protéger et à mettre en valeur ces territoires considérés comme son patrimoine naturel ou bâti, afin de s'assurer de leur intégrité et de leur préservation.

Les affectations, les fonctions autorisées et les modalités d'intervention dans ces territoires doivent donc être compatibles avec leur protection et leur conservation. Le *Document complémentaire* (chapitre 4) contient certaines normes relatives à cet effet. Les municipalités locales devront s'assurer que, dans leurs plans et règlements d'urbanisme, ces territoires d'intérêt soient décrits et que des intentions d'aménagement visant leur conservation ou leur mise en valeur soient énoncées explicitement.

Les territoires d'intérêt particulier présents sur le territoire de la MRC sont les suivants :

- Les territoires d'intérêt environnemental et écologique :
  - boisés;
  - habitats fauniques;
  - espèces floristiques désignées menacées ou vulnérables;
  - bassins de sols organiques;
  - rivières Yamaska et Noire et autres cours d'eau.
- Les territoires d'intérêt historique et archéologique :
  - noyaux villageois et les secteurs anciens de Saint-Hyacinthe.

3.6.1 Les territoires d'intérêt environnemental et écologique

Dans le but de préserver le patrimoine naturel de la MRC, il est essentiel de conserver sur le territoire les éléments possédant un potentiel écologique et esthétique. En ce sens, la MRC des Maskoutains adhère à l'orientation gouvernementale qui vise à «assurer la protection du patrimoine naturel ainsi que le maintien des espèces fauniques et floristiques et de leurs habitats».

La *Loi sur les réserves écologiques*, la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* et la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* assurent une protection particulière de la plupart des milieux naturels d'importance et des sites à potentiel écologique élevé présents sur le territoire de la MRC. Toutefois, certaines espèces et certains sites ou paysages naturels exceptionnels à l'écosystème fragile présentent suffisamment d'intérêt à l'échelle régionale ou locale pour que la MRC les reconnaisse dans son schéma d'aménagement révisé.

3.6.1.1 Les boisés

La MRC connaît de nombreux problèmes d'érosion sur les sols de son territoire. Ce phénomène s'expliquerait en grande partie par les importantes superficies de terres en monoculture (maïs-grain) particulièrement sensibles à l'érosion éolienne lorsque le sol est mis à nu après la récolte, ou encore par la coupe à blanc sur de grandes étendues. Le schéma d'aménagement identifie (annexe H) l'ensemble des grands boisés présents sur le territoire de la MRC des Maskoutains. Ces boisés ont, à des degrés divers, des potentiels acéricole, écologique, récréatif, forestier et paysager. La tenure privée des terres caractérise ces boisés. Aucun des boisés présents sur le territoire de la MRC n'est du domaine public. Les grands boisés peuvent être regroupés comme suit :

- les boisés de Saint-Louis, Saint-Bernard-de-Michaudville, Saint-Jude et La Présentation;
- les boisés de Saint-Hugues, Sainte-Hélène-de-Bagot et Saint-Liboire;
- le boisé de la crête Saint-Dominique (Saint-Hyacinthe, Saint-Dominique et Saint-Pie);
- le boisé de Saint-Valérien;
- les versants des monts Rougemont et Yamaska situés sur le territoire de la MRC.

Parmi ces boisés, certains sont localisés sur des sols sujets à l'érosion éolienne (sable, sable loameux, loams sableux ainsi que sols organiques). Ces sols sont particulièrement sensibles à l'érosion par les vents lorsqu'ils sont mis à nu suite à des prélèvements intensifs d'arbres sur de grandes étendues ou en raison de la monoculture. Ces boisés sujets à l'érosion éolienne se retrouvent principalement dans le nord-ouest de la MRC.

Un bon nombre de boisés ont également un potentiel acéricole indéniable, tandis que d'autres présentent un potentiel forestier (valeur marchande du bois) intéressant. Par ailleurs, certains d'entre eux possèdent un potentiel écologique qui pourrait être mis en valeur et utilisé à des fins récréatives, de manière à assurer leur protection et conservation en milieu agricole.

La mise en valeur des grands boisés de la MRC ne pourra s'effectuer qu'après avoir procédé à leur caractérisation (type de peuplement, état de santé, valeur acéricole, valeur marchande du bois, etc.). La MRC entend entreprendre des études afin de cerner les problématiques et les enjeux de ces vastes territoires. C'est par l'intermédiaire du *Chapitre 5 – Plan d'action* que le conseil de la MRC entend mener à terme cette démarche de caractérisation.

En attendant les conclusions de cette caractérisation, il importe de garantir la pérennité et la biodiversité de ces milieux (valeur acéricole, valeur marchande du bois, conservation de la faune, valeur récréotouristique, paysages naturels, etc.). À cette fin, les municipalités concernées par les boisés signalés à l'annexe H devront identifier dans à leur plan d'urbanisme les boisés d'une superficie de quatre hectares et plus ainsi que les érablières de quatre hectares et plus, et se conformer aux dispositions normatives prévues au *Chapitre 4 – Document complémentaire* applicables aux boisés et érablières.

3.6.1.2 Les habitats fauniques

L'habitat faunique joue un rôle déterminant dans la survie, le maintien ou le développement d'une population animale. Les espèces fauniques et les habitats qui leur sont essentiels représentent un patrimoine biologique important qu'il importe de conserver dans toute sa richesse et sa diversité.

Plusieurs habitats fauniques d'intérêt sont recensés sur le territoire de la MRC : il s'agit d'aires de concentration du cerf de Virginie. Ces aires ont été répertoriées par le ministère de l'Environnement et par le ministère des Loisirs, de la Chasse et de la Pêche. Le tableau 3-24 et la carte 3-4 présentent ces secteurs.

Tableau 3-24 Aires de concentration du cerf de Virginie

Boisé	Municipalité	Superficie (ha)
Boisé de Saint-Charles	La Présentation	320
Boisé de La Présentation	La Présentation	20
Boisé de Saint-Ours	Saint-Bernard-de-Michaudville	260
Boisé de Saint-Bernard	Saint-Bernard-de-Michaudville	1 500
Boisé de Saint-Jude	Saint-Jude	225
Boisé du mont Saint-Hilaire	Sainte-Marie-Madeleine	90
Sainte-Madeleine	Sainte-Marie-Madeleine	200

Source : Ministère de l'Environnement et ministère des Loisirs, de la Chasse et de la Pêche.

Les municipalités où l'on retrouve des aires de concentration du cerf de Virginie doivent introduire dans leurs plans et règlements d'urbanisme les dispositions visant la protection de ces habitats fauniques qui sont contenues au *chapitre 4-Document complémentaire*.

Par ailleurs, les rivières Yamaska et Noire comptent dans leurs eaux de nombreuses espèces de poissons dont près de 35 ont été recensées. Celles-ci se retrouvent principalement dans les zones d'eau calme et relativement profondes et dans quelques secteurs d'eau vive peu profonde qui constituent leur habitat naturel.

Parmi ces espèces de poissons figure le chevalier cuivré, espèce désignée menacée. L'habitat de ce dernier se retrouve dans trois sites sur le territoire de la MRC, localisés dans les

municipalités de Saint-Pie, Saint-Hyacinthe et Saint-Hugues (voir carte 3-4). De plus, la protection de l'ensemble des espèces et des habitats de poissons est assurée par la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* dont les dispositions ont été intégrées au *Chapitre 4 – Document complémentaire*.

3.6.1.3 Les espèces floristiques désignées menacées ou vulnérables

La MRC compte sur son territoire des espèces floristiques désignées menacées ou vulnérables ou susceptibles de l'être. Leur préservation et leur protection s'avèrent primordiales pour la conservation et la diversité biologique.

Ces espèces floristiques se rencontrent principalement dans les boisés et les érablières de la MRC, notamment dans la partie nord du mont Rougemont.

L'ail des bois, par exemple, espèce désignée menacée et protégée par règlement, est particulièrement répandu sur le territoire de la MRC. Cette espèce se rencontre surtout dans les érablières de domaine privé et en bordure de certains cours d'eau. Toutefois, le ministère de l'Environnement n'est pas en mesure d'identifier des sites spécifiques et de répertorier les colonies d'ail des bois dans la MRC; cependant, son habitat bénéficie d'une certaine protection en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* qui n'autorise principalement que l'exploitation acéricole.

En outre, l'application de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* permettra d'assurer une certaine protection de l'ail des bois, tout comme la protection d'autres espèces végétales, par la mise en place d'une bande riveraine de protection des cours d'eau.

Lorsque le recensement des espèces floristiques menacées ou vulnérables et de leurs sites présents sur le territoire de la MRC sera mis à jour, la MRC adoptera alors les mesures de protection et de conservation nécessaires au moyen de son *Document complémentaire*.

3.6.1.4 Les bassins de sols organiques

Les sols organiques (terres noires) résultent de différents facteurs qui ont contribué à l'accumulation de matières organiques aux endroits mal drainés. Le territoire de la MRC compte une douzaine de dépôts de sols organiques, dont six concentrations plus importantes. Comme ce type de sol est plutôt rare en région maskoutaine, il a été convenu de lui apporter une attention particulière. Ces bassins sont identifiés de façon schématique sur la carte des grandes affectations du territoire (annexe H).

Le bassin Saint-Pie/Saint-Dominique

Un secteur important du territoire de la MRC, situé aux limites des municipalités de Saint-Hyacinthe, Saint-Dominique et Saint-Pie, est composé de terres organiques: il s'agit du dépôt

de sols organiques dénommé Saint-Pie/Saint-Dominique. Ce bassin avait une superficie de 1 729 hectares en 1942, de 935 en 1979, mais ne comptait plus que 830 hectares en 1987.

Compte tenu de la rareté de ce type de sol sur le territoire de la MRC et de sa qualité horticole et maraîchère, la MRC s'est jointe au cours de l'année 1987 à un comité, conjointement avec la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe, la CPTAQ et le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation. Ce comité mixte s'était donné comme objectifs de connaître le potentiel maraîcher de ces terres organiques, de délimiter le périmètre de protection de celles-ci et, finalement, de faire des propositions pour leur mise en valeur. Le comité a déposé son rapport au cours du mois de décembre 1987 et la MRC en a approuvé le contenu lors de la session ordinaire du 10 janvier 1988 (résolution numéro 88-59).

Le dépôt de sols organiques Saint-Pie/Saint-Dominique a une superficie de 830 hectares (usage intensif, dont 60 % est cultivée) répartie sur le territoire de trois municipalités. Comme il est possible de le constater au tableau 3-25, la partie la plus importante du bassin, soit 43 % de la surface totale en sols organiques du dépôt, est située dans les limites de la ville de Saint-Pie. Saint-Hyacinthe en compte 39 % et Saint-Dominique 18 %.

Tableau 3-25 Superficie du bassin des terres organiques Saint-Pie/Saint-Dominique

Municipalité	Superficie (ha)	Répartition
Saint-Pie	354	43 %
Saint-Hyacinthe	321	39 %
Saint-Dominique	155	18 %
Total	**830**	**100 %**

Source : Rapport du comité mixte Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe, CPTAQ, MAPAQ, et MRC des Maskoutains, décembre 1987.

Les conclusions du rapport du comité mixte sont à l'effet que le bassin des terres organiques Saint-Pie/Saint-Dominique, constituant la plus importante concentration de terres organiques de la région maskoutaine, a un fort potentiel maraîcher et que cela justifie amplement sa sauvegarde intégrale. Par ailleurs, les membres du comité ont adressé une copie de leur rapport à la CPTAQ afin que cette dernière n'autorise plus le décapage des terres composant le bassin, et facilite éventuellement le morcellement de certaines d'entre elles en vue de leur remembrement pour une exploitation plus efficace.

La mise en valeur du bassin des terres organiques Saint-Pie/Saint-Dominique ne pourra cependant se faire qu'à partir de la volonté des producteurs déjà présents et avec la collaboration étroite de la Commission de protection du territoire agricole, du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, de la MRC des Maskoutains et de chacune des trois municipalités impliquées.

Ainsi, les municipalités concernées par ce bassin doivent identifier dans leur plan d'urbanisme la superficie occupée par les sols organiques. L'ensemble de leur réglementation d'urbanisme devra traduire leur engagement à conserver ces sols en prévision de leur mise en valeur pour

des fins horticoles ou maraîchères, et inclure les mesures prévues au *Chapitre 4 – Document complémentaire*.

Les autres bassins de sols organiques

Cinq autres concentrations importantes et potentiellement intéressantes de terres organiques se retrouvent sur le territoire des municipalités de Sainte-Hélène-de-Bagot, Saint-Liboire, Saint-Dominique, La Présentation et Sainte-Marie-Madeleine (annexe H).

Les terres organiques de ces cinq bassins sont parfois boisées, parfois exploitées, quoique cette exploitation n'occasionne pas de perte de superficie importante; leur qualité est réduite en raison du taux de décomposition moindre de la matière organique que l'on y retrouve.

Comme elle l'a fait dans le cas du dépôt des terres organiques du bassin Saint-Pie/Saint-Dominique, la MRC entend, par l'entremise de son plan d'action (Chapitre 5), s'associer éventuellement à la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe, au ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation et à la Commission de protection du territoire agricole du Québec afin de mener une étude ayant pour objet l'examen du potentiel horticole et maraîcher de ces cinq bassins de terres organiques, leur délimitation, les mesures de protection à leur accorder et, le cas échéant, les moyens à prendre pour les mettre en valeur.

En attendant les conclusions de cette étude, ces cinq municipalités concernées ainsi que toutes les municipalités dont le territoire comporte un ou plusieurs bassin(s) de sols organiques doivent identifier dans leur plan d'urbanisme ces dépôts de terres noires. Par ailleurs, elles doivent traduire dans leurs réglementations d'urbanisme leur engagement à conserver ces sols en prévision de leur mise en valeur pour des fins horticoles, et y inclure les dispositions contenues à cet effet au *Chapitre 4 – Document complémentaire.*

3.6.1.5 Les rivières Yamaska et Noire et les autres cours d'eau

La MRC souhaite assurer la protection du milieu naturel des rivières Yamaska et Noire et de ses autres cours d'eau, et elle participe dans ce but à la mise en oeuvre de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables.*

Les rives des cours d'eau font donc l'objet d'une attention particulière en ce qui concerne le contrôle de l'utilisation du sol, de manière à préserver les écosystèmes qu'on y retrouve de même que les dégagements visuels requis pour préserver l'attrait de ces milieux. Pour atteindre cet objectif de préservation de l'équilibre entre le milieu aquatique et le milieu riverain, une bande de protection est donc nécessaire.

Les bandes de protection des rives s'appliquent à l'ensemble des cours d'eau, tel que défini dans la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*. Les dispositions applicables dans cette bande de protection sont inscrites au *Chapitre 4 – Document*

complémentaire; les municipalités locales doivent les reconduire dans leurs plans et règlements d'urbanisme.

3.6.2 Les territoires d'intérêt historique et archéologique

3.6.2.1 Les noyaux villageois et les secteurs anciens de Saint-Hyacinthe

Les municipalités locales de Saint-Jude, Saint-Hugues, Saint-Pie, Saint-Damase, Saint-Bernard-de-Michaudville, Saint-Louis, Saint-Barnabé-Sud, La Présentation, Sainte-Madeleine, Saint-Marcel-de-Richelieu, Saint-Simon, Saint-Dominique, Sainte-Hélène-de-Bagot et Saint-Liboire doivent veiller à assurer la protection du tissu urbain ancien par la mise en valeur des noyaux villageois; de même, la ville de Saint-Hyacinthe doit mettre en valeur ses secteurs anciens Sainte-Rosalie et Centre-ville.

La délimitation des noyaux villageois et des secteurs anciens de Saint-Hyacinthe et l'identification des éléments de leur mise en valeur ont été assurées par la MRC, dans le cadre d'un protocole d'entente particulière avec le ministère de la Culture et des Communications, lors de l'élaboration de la première version du schéma d'aménagement. Ces périmètres constituent des sites d'intérêt historique et culturel et nécessitent une considération particulière, tel qu'illustré sur les cartes de l'annexe D.

L'identification des noyaux villageois et des secteurs anciens de Saint-Hyacinthe, leur délimitation et les éléments dont il faudra tenir compte dans les plans et la réglementation des municipalités locales sont présentés au *Chapitre 4 – Document complémentaire*. Les municipalités visées devront contrôler et assurer la mise en valeur de leur noyau villageois ou secteur ancien au moyen de leur réglementation d'urbanisme.

Il existe un site historique national classé par le ministère de la Culture et des Communications sur le territoire de la MRC. Il s'agit de l'ensemble paroissial de la municipalité de La Présentation. Cette dernière doit identifier le site dans son plan d'urbanisme et intégrer à sa réglementation d'urbanisme des objectifs visant la conservation des composantes architecturales et des éléments secondaires de l'ensemble paroissial, de même que l'aménagement des espaces de stationnement et la couverture végétale. La municipalité doit également inclure les dispositions relatives à son noyau villageois telles qu'identifiées au *Chapitre 4 – Document complémentaire*.

Il faut également mentionner que le territoire de la MRC compte plusieurs églises considérées comme patrimoine religieux : celles-ci pourraient notamment bénéficier du Programme d'aide à la restauration du patrimoine religieux offert par le ministère de la Culture et des Communications. Une démarche à cet effet est prévue au *Chapitre 5 – Plan d'action*.

3.6.2.2 Les sites d'intérêt archéologique

Selon l'inventaire des sites archéologiques du Québec réalisé par le ministère de la Culture et des Communications, il n'existe aucun site archéologique sur le territoire de la MRC des Maskoutains.

Cependant, tel que mentionné au *Chapitre 5 – Plan d'action*, la MRC pourrait réaliser, de concert avec le ministère, une étude de potentiel archéologique le long de la rivière Yamaska. Cette étude permettrait de localiser les principaux éléments d'intérêt archéologique et de les intégrer dans sa réglementation, le cas échéant, comme territoire d'intérêt à conserver et à mettre en valeur.

Carte 3-4 Les territoires d'intérêt environnemental et écologique

3.7 INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT

Selon la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, la MRC doit «décrire et planifier l'organisation du transport terrestre» à l'intérieur de son schéma d'aménagement. Elle doit d'abord «indiquer la nature des infrastructures et des équipements de transport terrestre importants qui existent, ainsi que l'endroit où ils sont situés».

La loi mentionne également que, «compte tenu du caractère adéquat ou non de ces infrastructures et équipements, de la demande prévisible en matière de transport et de la part anticipée du transport devant être assurée par les divers modes», la MRC doit «indiquer les principales améliorations devant être apportées à ces infrastructures et équipements et indiquer la nature des nouvelles infrastructures ou des nouveaux équipements de transport terrestre importants dont la mise en place est projetée, ainsi que l'endroit approximatif où ils seront situés».

Pour la préparation de cette section du schéma d'aménagement révisé, la MRC s'est inspirée de la méthodologie proposée dans le guide intitulé *Planification des transports et Révision des schémas d'aménagement* préparé par le ministère des Transports du Québec.

3.7.1 Le transport routier

Le réseau de transport routier joue un rôle déterminant dans l'organisation spatiale des activités sur un territoire. Le réseau de transport témoigne à la fois de la forme de développement passée, actuelle et future du territoire de la MRC. La structuration et le développement du sol des municipalités constituantes ont été et demeurent en étroite relation avec la localisation et l'évolution du réseau de transport terrestre.

3.7.1.1 La hiérarchie routière et la classification fonctionnelle

La vocation des routes sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec est exprimée à travers la classification fonctionnelle du réseau routier supérieur, qui vise à hiérarchiser les voies de transport terrestre de façon à éviter un mélange de la circulation locale et de transit. Elle tente aussi de reconnaître les effets structurants du transport routier sur l'aménagement du territoire.

De façon générale, le territoire de la MRC est avantageusement desservi par le réseau de transport routier interrégional: il s'agit d'un réseau routier de type polaire, dans lequel la plupart des routes à caractère régional se rencontrent sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe. On y trouve pas moins 1 005,72 kilomètres de route, dont 361,35 km font partie du réseau supérieur (carte 3-5). Enfin, l'ensemble des noyaux villageois et des centres urbains et ruraux des municipalités locales est desservi par ce réseau.

3.7.1.1.1 Les autoroutes

Les autoroutes ont pour fonction première de relier les grands pôles d'activité comme les grands centres urbains, les aéroports et les ports de catégorie nationale, ainsi que les stations touristiques majeures. Elles privilégient les longs itinéraires et donnent priorité au trafic de transit. Les débits de circulation et la proportion du trafic lourd y sont habituellement les plus élevés. Les chaussées sont séparées et les carrefours à étagement, dénivelés. Enfin, les autoroutes ne permettent pas d'accès direct car elles sont protégées par des servitudes de non-accès.

Tableau 3-26 Réseau autoroutier

Autoroute	Kilométrage	Municipalités desservies
Autoroute 20	91,45	Sainte-Marie-Madeleine, Sainte-Madeleine, La Présentation, Saint-Hyacinthe, Saint-Simon, Saint-Liboire et Sainte-Hélène-de-Bagot
Total	91,45	

Source : Ministère des Transports du Québec, *Inventaire du réseau routier*, 1994.

3.7.1.1.2 Les routes nationales

Ces routes ont les mêmes caractéristiques fonctionnelles que les autoroutes, sauf que les accès y sont généralement permis, en donnant cependant priorité à la circulation. De plus, les voies peuvent y être contiguës et l'on retrouve des carrefours plans (intersections où les axes routiers se croisent à un même niveau; on y trouve soit des arrêts, soit des feux de circulation). Enfin, à l'intérieur des centres urbains, on peut y trouver des feux de circulation.

Tableau 3-27 Réseau routier national

Routes nationales	Kilométrage	Municipalités desservies
Route 116 De l'autoroute 20 à la limite de la MRC de la Vallée-du-Richelieu	43,55 (1)	Saint-Hyacinthe, Saint-Simon, Sainte-Madeleine et Sainte-Marie-Madeleine
Route 116 De l'autoroute 20 à la limite de la MRC d'Acton	8,00	Saint-Liboire
Route 137	34,31	La Présentation, Saint-Hyacinthe et Saint-Dominique
Route 224 De la route 137 à l'autoroute 20	5,54	Saint-Hyacinthe
Total	91,40	

(1) : Dont 7,39 km sous responsabilité municipale.

Source : Ministère des Transports du Québec, *Inventaire du réseau routier*, 1994.

3.7.1.1.3 Les routes régionales

Ces routes donnent accès aux pôles d'activité secondaires tels les centres urbains sous-régionaux, les centres industriels et l'aéroport. De plus, elles canalisent la circulation des voies

locales vers l'autoroute et les routes nationales. Les accès riverains sécuritaires y sont permis, en donnant priorité à la circulation.

Tableau 3-28 Réseau routier régional

Routes régionales	Kilométrage	Municipalités desservies
Route 227	5,17	Sainte-Madeleine et Sainte-Marie-Madeleine
Route 235 De la route 137 à la limite de la MRC du Bas-Richelieu	30,88	Saint-Barnabé-Sud, Saint-Hyacinthe, Saint-Jude et Saint-Louis
Route 235 De la route 231 à la limite de la MRC de Rouville	20,44	Saint-Hyacinthe, Saint-Pie
Route 235 Parties de Choquette et Casavant	3,64 (1)	Saint-Hyacinthe
Axe de la route Milton / route d'Upton Entre les limites des MRC d'Acton et de La Haute-Yamaska	8,41	Saint-Valérien-de-Milton
Rang Saint-Georges De l'autoroute 20 à la limite de la MRC d'Acton	11,55	Saint-Liboire et Saint-Simon
Chemins Plamondon et de Service	0,45 0,44	Sainte-Marie-Madeleine
Total	80,98	

(1) : Responsabilité municipale.

Source : Ministère des Transports du Québec, *Inventaire du réseau routier*, 1994.

3.7.1.1.4 Les routes collectrices

La fonction de ces routes consiste à lier, d'une part, les centres ruraux aux agglomérations urbaines et, d'autre part, les quartiers résidentiels entre eux. De plus, elles canalisent la circulation des voies locales vers les routes régionales. Les voies de circulation y sont soit contiguës soit à chaussées séparées (milieu urbain) et on y accorde généralement une importance égale aux accès riverains et à la circulation. Enfin, il importe de souligner que le schéma identifie uniquement les routes collectrices du réseau supérieur.

Tableau 3-29 Routes collectrices

Routes collectrices	Kilométrage	Municipalités
Route 229	3,11	Sainte-Marie-Madeleine
Route 231 De la route 235 à la limite de la MRC de Rouville	16,91 (1)	Saint-Damase et Saint-Hyacinthe
Route 224 De l'autoroute 20 au noyau villageois de Saint-Simon	9,35	Saint-Simon et Saint-Hyacinthe
Route 224 Du noyau villageois de Saint-Hugues à la route 239	7,39	Saint-Hugues
Route 239 De la route 224 à la limite de la MRC du Bas-Richelieu	7,31	Saint-Marcel-de-Richelieu

Routes collectrices	Kilométrage	Municipalités
Chemin Michaudville De la route 235 à la limite de la MRC du Bas-Richelieu	10,42	Saint-Bernard-de-Michaudville et Saint-Jude
Axe routier du 9e Rang / chemin Martin / chemin Saint-Dominique	11,34	Saint-Dominique et Saint-Valérien-de-Milton
Rang Saint-Édouard De l'autoroute 20 au noyau villageois de Saint-Liboire	5,05	Saint-Liboire
Axe routier du rang du Haut Saint-Amable / rang Bourgchemin Ouest et chemin de la Yamaska	9,32	Saint-Barnabé-Sud et Saint-Hugues
Axe des rangs Saint-Louis et du Cordon De la route 231 à la limite de la MRC de Rouville	5,62	Saint-Damase
Axe du Grand Rang / avenue Castelneau De la route 116 à la limite de la MRC de la Vallée-du-Richelieu	10,89 (2)	La Présentation et Saint-Hyacinthe
Rang des Grands-Étangs	5,22	La Présentation
Axe des rues Yamaska / Lesage / de l'Église	3,77	Saint-Hyacinthe
Rue Notre-Dame De l'avenue Saint-Françoisà la route 235	0,82	Saint-Pie
Rue Principale	0,48	Sainte-Hélène-de-Bagot
Axe des chemins Saint-Dominique / Saint-Pie	3,98	Saint-Dominique et Saint-Pie
Chemin du Rapide-Plat Sud	-	Saint-Hyacinthe
Route de Saint-Liboire	-	Saint-Simon
Total	110,98	

(1) : Dont 1,07 km sous responsabilité municipale.

(2) : Dont 1,36 km sous responsabilité municipale.

Source : Ministère des Transports du Québec, *Inventaire du réseau routier*, 1994.

3.7.1.1.5 Les rues ou routes locales

Cette classe de routes a pour fonction de maintenir une liaison entre les centres ruraux et les routes de classes supérieures. Elle privilégie l'accès direct aux différentes fonctions urbaines, à savoir les résidences et les exploitations agricoles en milieu rural, les centres de services municipaux et, enfin, les résidences en milieu urbain. Il s'agit de routes à deux voies contiguës. Les rues locales se retrouvent en milieu urbain alors que les routes locales sont localisées en milieu rural.

3.7.1.1.6 L'identification du réseau routier supérieur

Les municipalités locales identifieront dans leur plan d'urbanisme le passage des routes du réseau supérieur sur leur territoire selon la classification des tableaux 3-26 à 3-29. De même, les municipalités incluront dans leur plan d'urbanisme un plan de la hiérarchie des rues locales, incluant les rues ou routes existantes et les rues et routes collectrices locales proposées. Ce plan devra respecter la logique de la classification fonctionnelle du réseau routier pour ce qui est des rues ou routes projetées.

Par ailleurs, la MRC des Maskoutains est d'avis que les trois tronçons suivants devraient être ajoutés à la classification du réseau collecteur :

- Le troisième rang, de la route 224 dans la municipalité de Saint-Hugues jusqu'à l'autoroute 20 dans la municipalité de Sainte-Hélène-de-Bagot.

- L'axe des chemins Roxton, de Grande Ligne et du 8^{e} rang à Saint-Valérien-de-Milton.

- La partie de la route 224-239 (rang Sainte-Julie) à Saint-Marcel-de-Richelieu.

Dans cette optique, une démarche pour entreprendre la révision de la classification actuelle du réseau routier supérieur de la MRC des Maskoutains, de concert avec les représentants du ministère des Transports, est prévue dans le plan d'action.

Carte 3-5 Les infrastructures et les services de transport existants – Territoire de la MRC

Carte 3-6 Les infrastructures et les services de transport existants et projetés – Ville de Saint-Hyacinthe

3.7.1.2 Les projets d'intervention du ministère des Transports

Cette section vise à présenter les projets déjà identifiés par le ministère des Transport du Québec sur le réseau routier supérieur pour les prochaines années. Toutefois, il importe de spécifier que ces projets ne constituent pas un engagement du ministère. En effet, la programmation quinquennale est révisée régulièrement en fonction des besoins d'intervention identifiés, des résultats des études réalisées et des contraintes budgétaires du ministère.

Tableau 3-30 Projets d'intervention du ministère des Transports du Québec

Les améliorations du réseau			
Infrastructure	**Municipalité**	**Description de l'intervention**	**Longueur**
Route 224	Saint-Hyacinthe	Élargissement de la chaussée Construction du drainage	1 km
Route 116	Saint-Hyacinthe	Reconstruction de ponceaux	-
Route 231	Saint-Hyacinthe	Installation de glissières Élargissement d'accotements Stabilisation de talus	1,2 km
Route 116	Saint-Hyacinthe	Construction de voies de virage Reconstruction de la bande centrale Modification de l'éclairage	1,5 km
Route 224	Saint-Hyacinthe	Élargissement de la chaussée	0,9 km
Route 235	Saint-Hyacinthe	Reconstruction du profil rural	4,5 km
Route 224	Saint-Hyacinthe	Réaménagement géométrique d'intersection Reconstruction du profil urbain	0,9 km
Route 235	Saint-Jude	Reconstruction du profil urbain Réfection de l'égout pluvial	1,4 km
Intersection des routes 224 et 238	Saint-Marcel-de-Richelieu	Réaménagement géométrique de l'intersection	-

La conservation des chaussées			
Infrastructure	**Municipalité**	**Description de l'intervention**	**Longueur**
Autoroute 20, directions Est et Ouest	La Présentation	Correction et couche d'usure	22,9 km
Rang des Grands-Étangs	La Présentation	Correction et couche d'usure	4,8 km
Rang du Haut-Saint-Amable	Saint-Barnabé-Sud	Correction et couche d'usure	4,4 km
Route 235	Saint-Barnabé-Sud	Correction et revêtement de surface	7,5 km
Route Michaudville	Saint-Bernard-de-Michaudville	Correction et couche d'usure	3,2 km
Route 231	Saint-Damase	Correction et revêtement de surface	2,7 km
Route 137	Saint-Dominique	Correction et revêtement de surface	6,7 km

La conservation des chaussées			
Infrastructure	**Municipalité**	**Description de l'intervention**	**Longueur**
9e Rang	Saint-Dominique	Correction et couche d'usure	2,4 km
Autoroute 20, direction Ouest	Sainte-Hélène-de-Bagot	Renforcement et couche d'usure	11,7 km
Route 227, Chemin Plamondon, Montée du 4e Rang	Sainte-Madeleine	Correction et revêtement de surface	1,9 km
Route 224	Saint-Hugues	Correction et couche d'usure	3,5 km
Route 137	Saint-Hyacinthe	Revêtement de surface et pavage d'accotement	5,5 km
Route 116 Route 137	Saint-Hyacinthe	Revêtement de surface	2,7 km
Rapide-Plat Sud Rue Lesage	Saint-Hyacinthe	Correction et couche d'usure	2,4 km
Rue de l'Église	Saint-Hyacinthe	Correction et revêtement de surface	0,9 km
Route 137	Saint-Hyacinthe	Couche d'usure	2 km
Route 224	Saint-Hyacinthe	Correction et couche d'usure	3,3 km
Route 235	Saint-Jude	Correction et couche d'usure	5,4 km
Rang Saint-Georges	Saint-Liboire	Correction et couche d'usure	8 km
Route 116	Saint-Liboire	Correction et revêtement de surface	9,7 km
Route 235	Saint-Louis	Correction et couche d'usure	6,4 km
Autoroute 20, direction Est	Saint-Simon	Renforcement et revêtement de surface	15,3 km
Autoroute 20, direction Ouest	Saint-Simon	Revêtement de surface	7,4 km
Route 116	Saint-Simon	Correction, revêtement de surface et pavage des accotements	1,6 km
Chemin Saint-Dominique	Saint-Valérien-de-Milton	Renforcement, correction et couche d'usure	7,3 km

La conservation des structures		
Infrastructure	**Municipalité**	**Description de l'intervention**
Chemin Grand-Rang au-dessus de l'autoroute 20	La Présentation	Réfection d'éléments de tablier Réparation d'éléments de fondation et d'appareils d'appui
Chemin Grand-Rang au dessus de la rivière des Hurons	La Présentation	Reconstruction
Rang Saint-Augustin au-dessus de l'autoroute 20	Sainte-Hélène-de-Bagot	Réparation d'éléments de fondation et de joints de dilatation Réfection des remblais d'approche
Route 227 au-dessus de la décharge des Quinze	Sainte-Marie-Madeleine	Réfection des garde-fous et des glissières Réparation d'éléments du tablier

La conservation des structures		
Infrastructure	**Municipalité**	**Description de l'intervention**
Route 224 au-dessus du ruisseau Marie-Anne	Saint-Hyacinthe	Reconstruction
Route 224 au-dessus du ruisseau Ferré	Saint-Hyacinthe	Reconstruction
Rue Pinard au-dessus de l'autoroute 20	Saint-Hyacinthe	Réfection de systèmes structuraux et d'éléments de tablier Réparation de joints de dilatation
Rue Girouard au-dessus de l'autoroute 20	Saint-Hyacinthe	Réparation d'éléments de fondation et d'appareils d'appui Réfection des remblais d'approche
Route 235 au-dessus de la rivière Salvail	Saint-Jude	Réparation des systèmes structuraux et d'éléments de fondation
Route 239 au-dessus de la rivière Yamaska	Saint-Marcel-de-Richelieu et Saint-Aimé	Réparation d'éléments de tablier, d'éléments de fondation et de joints de dilatation
Route 224 au-dessus du ruisseau Vanda	Saint-Simon	Reconstruction
Autoroute 20 au-dessus de la route 116	Saint-Simon	Réfection d'éléments de tablier, de garde-fous/glissières Réparation d'éléments de tablier
Autoroute 20 au-dessus du rang Saint-Édouard	Saint-Simon	Réfection d'éléments de tablier, de garde-fous/glissières Réparation d'éléments de tablier
Chemin Saint-Dominique	Saint-Valérien-de-Milton	Reconstruction

Le développement du réseau		
Infrastructure	**Municipalité**	**Description de l'intervention**
Autoroute 20	Saint-Hyacinthe	Construction de bretelles d'échangeur

Source : Ministère des Transports, *Interventions prévues sur le réseau supérieur, MRC des Maskoutains*, novembre 2002.

3.7.1.3 L'analyse de la situation actuelle et des éléments problématiques

L'analyse de la situation actuelle sur les réseaux de transport terrestre nécessite l'identification des grands pôles d'activité qui attirent un bon nombre de déplacements des personnes et des marchandises sur le territoire de la MRC des Maskoutains. Il s'agit de deux catégories de pôles : ceux qui sont localisés sur le territoire de la MRC et ceux qui sont à l'extérieur.

En ce qui concerne les pôles d'activité internes, il importe d'identifier les deux grands pôles de services situés à Saint-Hyacinthe, soit le centre-ville et le pôle commercial régional. De même, les parcs industriels régionaux attirent des déplacements en nombre considérable, notamment en ce qui concerne le transport des travailleurs (aux heures de pointe) et des marchandises. En ce sens, il importe de considérer les quatre parcs industriels de la ville de Saint-Hyacinthe, le parc industriel de Saint-Pie (cartes 2-3 et 2-4), ainsi que les zones industrielles des municipalités de Saint-Damase, Saint-Simon et Saint-Valérien-de-Milton, qui possèdent tous une concentration non négligeable d'entreprises.

3.7.1.3.1 Le portrait général des déplacements

De façon générale, les déplacements les plus importants sont effectués dans l'axe est-ouest par l'entremise de l'autoroute 20 et de la route nationale 116. Sur l'autoroute 20 à la hauteur de la sortie 130 (centre-ville de Saint-Hyacinthe), le ministère des Transports évalue, en 1998, le DJMA à 45 000 véhicules, alors que sur la route 116 entre Sainte-Madeleine et Saint-Hyacinthe, le débit de circulation (DJMA) est estimé à 9 700 véhicules/jour.

Au troisième rang des routes les plus achalandées on retrouve, dans l'axe nord-sud, le tronçon de la route 137 entre Saint-Hyacinthe et Saint-Dominique (de l'intersection de la route 224 au milieu urbanisé de Saint-Dominique), avec un DJMA de 9 400 véhicules.

La carte 3-7 illustre le DJMA pour l'ensemble du réseau routier supérieur sur le territoire de la MRC des Maskoutains.

Puisque la plupart des routes convergent vers Saint-Hyacinthe, on retrouve un important mélange de circulation de transit et de destination sur les routes d'importance traversant le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe. À ce sujet, la carte 3-7 démontre que l'intersection des routes 116 et 137 (intersections des rues Dessaules et Laframboise) sur le territoire de la ville possède un DJMA de 9 000 véhicules.

Par ailleurs, la proportion de camions empruntant ce réseau routier varie énormément en fonction des localisations industrielles. Les diverses sources d'information (de 1992) indiquent toutefois la présence d'une forte proportion (10 % et plus) de camions sur les tronçons de route suivants:

- la rue Dessaulles (route 116) à Saint-Hyacinthe, entre les rues Girouard et Bourdages: de 9,0 à 12,0% de camions à l'heure de pointe;
- le boulevard Laframboise (route 137), entre l'autoroute 20 et le boulevard Casavant: plus de 30,0% de camions en direction sud aux heures de pointe;
- la route 137, entre Saint-Dominique et la rue des Cascades: de 9,0% et 14,9% de camions;
- la route 224, entre le rang Saint-Édouard et le noyau villageois de Saint-Simon: de 20,0 à 26,2% de camions (DJMA);
- la route 231, de Castelneau au village de Saint-Damase: 12,0 à 14,9% de camions dans les deux directions aux heures de pointe;
- l'axe des routes du rang Saint-Georges et de la route d'Upton: 19 à 20% de camions dans les deux directions (DJMA);

- les routes locales suivantes, avec plus de 20% de camions (DJMA) chacune:
  - le rang d'Argenteuil à Sainte-Marie-Madeleine et Saint-Damase;
  - la route 224 entre Saint-Simon et Saint-Hugues;
  - le 4e rang à Saint-Hyacinthe (secteur Sainte-Rosalie);
  - le rang Salvail Nord à Saint-Jude (partie sud).

Carte 3-7 Portrait général des débits de circulation sur le réseau routier régional

Pour ce qui est de la prévision des déplacements, l'examen des tendances indique une augmentation générale dans les prochaines années de la demande pour le mode automobile. L'analyse des débits journaliers moyens sur les grands axes de déplacements pour les années 1986, 1988 et 1992 vient confirmer ce constat (tableau 3-31). En effet, la presque totalité des routes régionales convergeant vers Saint-Hyacinthe montrent une augmentation du débit journalier moyen annuel de véhicules.

Tableau 3-31 Évolution des déplacements sur le réseau routier régional convergeant vers le pôle central de Saint-Hyacinthe

Sections de route	Variation (1986-88)	Variation (1988-92)
Autoroute 20, de Sainte-Hélène à la route 116	+24,0%	+15,9%
Autoroute 20, entre deux parties de la route 116	+10,8%	+13,5%
Autoroute 20, de l'échangeur 133 à la limite ouest	+3,9%	+10,9%
Route nationale 116, de la limite ouest à Saint-Hyacinthe	+10,2%	+5,3%
Route nationale 116, de la route 224 à l'autoroute 20	+0,1%	+6,8%
Route nationale 116, de l'autoroute 20 à la limite est	+11,0%	+14,4%
Route nationale 137, de Saint-Hyacinthe vers la limite sud	+2,2%	+8,3%
Route nationale 137, de Saint-Hyacinthe à la limite ouest	+5,6%	-20,4%
Route nationale 224, de Saint-Hyacinthe à Sainte-Rosalie	N.D.	N.D.
Route collectrice 224, de Saint-Hyacinthe (secteur Sainte-Rosalie) à Saint-Simon	+3,7%	+33,6%
Route régionale 235, de Saint-Hyacinthe vers la limite sud	+5,6%	n/d
Route régionale 235, de Saint-Hyacinthe vers limite nord	+4,4%	+23,4%
Route collectrice 231, de Saint-Hyacinthe vers la limite sud	+5,4%	+23,8%

Source: Ministère des Transports du Québec, 1987, 1992 et 1994.

3.7.1.3.2 La congestion routière sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe

On distingue certains points de congestion sur le réseau routier de la ville de Saint-Hyacinthe aux heures de pointe. Ce constat résulte de la configuration de type polaire du réseau routier de transit qui traverse un milieu fortement urbanisé, et aussi de l'absence de voie de contournement au sud de ce territoire. Ainsi, le profil de ces routes est souvent inadéquat, puisque l'on retrouve de nombreux goulots d'étranglement engendrés, entre autres, par la capacité limitée des ponts enjambant la rivière Yamaska et par le rétrécissement des chaussées. De plus, une très forte proportion de circulation locale aux heures de pointe génère des points de congestion à certains endroits (voir la carte 3-8).

En effet, une étude de comptage réalisée en 1986 par les consultants TRAFIX révèle que ces points de congestion y étaient déjà apparents aux heures de pointe du soir aux endroits suivants :

- en amont du pont Bouchard sur la route 116 / 137: on y observe des files d'attente sur l'avenue Brodeur jusqu'à l'intersection de la rue Girouard en amont;

- sur la route 137, l'intersection rues Sicotte et Sainte-Anne (pont du CN) est un lieu de congestion dans les deux directions (nord et sud), ce qui perturbe la circulation du réseau routier en général dans ce secteur;

- sur la route 137 (boulevard Laframboise), entre l'autoroute 20 et le boulevard Casavant;

- sur le pont de Douville en direction sud-ouest (route 235): la congestion atteint l'intersection de la route 231;

- sur la route 116, entre le boulevard Choquette et la rue Brodeur, en raison de la présence des nombreux feux de circulation.

La fonctionnalité du réseau routier de transit devrait donc être augmentée de façon à permettre une traversée efficace de l'agglomération urbaine de Saint-Hyacinthe.

Dans le but de régler les problèmes de congestion routière sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe, les solutions réactives concernant le maintien de la circulation de transit à l'intérieur du noyau urbain (réaménagement de la voie de transit : élimination des points de conflit) s'avèrent insuffisantes en raison de l'ampleur des problèmes et de la distance des parcours.

Il devient donc pertinent d'envisager l'implantation d'une voie de contournement de façon à ce que la circulation de transit traverse efficacement l'agglomération de Saint-Hyacinthe. Pour demeurer fonctionnelle et sécuritaire, il faut également envisager de régir les accès à cette voie. Si l'aménagement de celle-ci se fait sans prévoir une telle servitude, de nouvelles activités urbaines s'y implanteront, créant de nouveaux points de conflit et affectant le développement urbain du centre de l'agglomération. Ce processus d'urbanisation en périphérie diminuerait à nouveau la fonctionnalité et la sécurité de cette nouvelle voie.

Tout comme le premier schéma d'aménagement, en 1987, le présent schéma d'aménagement révisé propose une voie de contournement réalisée en deux étapes, à court et à long termes (voir la carte 3-2).

À court terme, la voie de contournement emprunterait en majeure partie des tronçons de routes et de rues existantes, soit la route 116 et le boulevard Casavant, et on prévoirait un nouveau tronçon en périphérie des secteurs urbains, à l'ouest de l'agglomération; ce dernier se prolongerait vers la rue Casavant et se poursuivrait vers le sud jusqu'à la route 116.

À long terme, deux nouveaux tronçons sont prévus, toujours en périphérie de l'agglomération. Le premier, à l'ouest, prolongerait la voie de contournement réalisée à la première étape, de manière à se relier à la route 231, en bordure de la rivière Yamaska.

Comme le problème d'écoulement de la circulation de transit est principalement localisé au sud du territoire (puisque l'autoroute 20 joue déjà ce rôle au nord du territoire), il conviendrait de

vérifier l'opportunité d'inclure cette emprise projetée dans le réseau routier régional afin d'y limiter les accès privés.

Par ailleurs, il apparaît également pertinent de régulariser la dimension des accès sur l'ensemble de ces routes de transit. En effet, un programme de subvention du ministère des Transports pourrait être envisagé pour indemniser les propriétaires riverains désirant se conformer aux normes provinciales sur la dimension des accès.

À partir de cette analyse, la MRC propose :

- un projet de voie de contournement;
- un projet à court terme de régularisation de la dimension des accès des développements existants le long des routes du réseau supérieur, par l'entremise d'un programme d'indemnisation aux propriétaires riverains.

Carte 3-8 Problèmes de circulation et de desserte – Ville de Saint-Hyacinthe

Mise en forme : Puces et numéros

3.7.1.3.3 Les problèmes de desserte de certains pôles d'activité avec l'autoroute 20

On retrouve une forte proportion de véhicules lourds de part et d'autre de l'échangeur Laframboise (sortie 130 de l'autoroute 20). Cette circulation est générée par la présence de parcs industriels à proximité, ainsi que par la desserte commerciale de la ville de Saint-Hyacinthe et des parcs industriels d'importance au sud du territoire : le parc Olivier-Chalifoux à Saint-Hyacinthe et ceux de Saint-Pie, Saint-Damase et Saint-Valérien-de-Milton. Cette forte proportion de camions sur une route à débit relativement élevé (750 véhicules/heure à l'heure de pointe) se traduit par des conflits entre ce type de véhicules et les autres usagers de la route.

La MRC propose à ce sujet un projet de transformation du viaduc Pinard en un nouvel échangeur sur l'autoroute 20, à la hauteur du parc industriel Olivier-Chalifoux de la ville de Saint-Hyacinthe.

La construction d'un nouvel échangeur à l'emplacement du viaduc Pinard, sur l'autoroute 20, permettrait de desservir adéquatement les parcs industriels des municipalités situées au sud du territoire, et de desservir directement le parc industriel Olivier-Chalifoux ainsi que le site de la Cité de la biotechnologie adjacent à l'autoroute 20 à Saint-Hyacinthe.

L'échangeur Laframboise (sortie 130 de l'autoroute 20) est déjà très achalandé. Avec l'avènement de la Cité de la biotechnologie, voisine du parc industriel Olivier-Chalifoux, les conditions de circulation à cet échangeur risquent de se détériorer. La hausse du trafic dans ce secteur se répercutera également sur le réseau routier municipal, où l'achalandage de camions aux heures de pointe est déjà très forte.

Cet échangeur projeté (rue Pinard) s'intègre également dans le concept de la voie de contournement de l'agglomération urbaine de Saint-Hyacinthe (voir carte 3-2). Un tel échangeur intégré au concept de la voie de contournement permettrait de mieux desservir les pôles industriels du sud du territoire de la MRC et de donner un lien direct au nord de la MRC par la route 235.

3.7.1.3.4 Le réseau de camionnage

La localisation dispersée des emplacements industriels sur le territoire de la MRC implique une circulation de camionnage éparpillée. Les camions empruntent souvent le réseau routier local afin de diminuer le temps de transport. Toutefois, ces routes sont inadéquates en matière de configuration, de fondation et de capacité portante pour recevoir ce type de circulation. De plus, le *Code de la sécurité routière* permet aux municipalités de réglementer les itinéraires de camions circulant sur les routes locales de leur territoire. Sur cette question, la MRC entend jouer un rôle de coordination et de concertation (auprès notamment des instances concernées) et d'encadrement auprès des municipalités, de façon à canaliser le parcours des camions sur les routes les plus adéquates pour recevoir ce type de circulation; cela permettrait d'assurer une desserte à l'ensemble des centres urbains et ruraux, tout en tenant compte de la

problématique entourant le transport des produits agricoles et des intrants. Cette démarche est prévue dans le plan d'action.

La MRC a déjà entrepris, en collaboration avec les municipalités concernées, l'élaboration d'un réseau de camionnage sur les routes locales de son territoire (voir carte 3-9). Le Conseil entend poursuivre cette démarche en misant sur la proposition d'aménagement suivante:

- Création de groupes de travail avec les municipalités locales en vue de coordonner la classification du réseau local de camionnage.

3.7.1.3.5 La sécurité routière

Une étude de localisation des sites routiers dangereux visant à identifier les priorités d'intervention a été réalisée par le Département de santé communautaire (DSC) Honoré-Mercier pour la période comprise entre 1984 et 1987. Deux types d'identification ont été établis, à savoir les intersections ou tronçons dangereux et le degré de dangerosité des routes. Dans ce dernier cas, il faut souligner que les routes 116 et 233 présentent les risques les plus élevés d'accidents sur le territoire de la MRC. Selon cette étude publiée par le DSC Honoré-Mercier :

- la route 116 détient le 6e taux de dangerosité du DSC Honoré-Mercier, résultat imputable au nombre élevé d'accès commerciaux en milieu urbain et péri-urbain, ainsi qu'à la configuration de la route: courbes avec de faibles dévers à Sainte-Madeleine, et intersection avec la rue Girouard (au pont ferroviaire) à Saint-Hyacinthe;

- la route 233 détient le taux de dangerosité le plus élevé du territoire régional en raison notamment de sa géométrie particulière (courbes dangereuse sans glissières de sécurité, fossés creux et absence d'accotement).

Pour ce qui est des sites dangereux (haute fréquence d'accidents), on en dénombre deux sur le territoire, à savoir:

- sur la route 224, le tronçon entre le chemin Raccourci et la courbe à Sainte-Rosalie (courbe avec peu d'accotement et intersection à 45 degrés avec voie ferrée);

- sur l'autoroute 20, le tronçon entre le pont de la rivière des Hurons et la sortie 120 à Sainte-Marie-Madeleine (glissières inadéquates du pont, etc.).

Depuis la parution du rapport du DSC Honoré-Mercier, le ministère des Transports a corrigé plusieurs sites dangereux et entend poursuivre ses actions en ce sens au cours des prochaines années. En outre, dans le cadre des activités d'exploitation et d'entretien du réseau routier, le ministère des Transports installe la signalisation de danger aux endroits requis et effectue des inspections régulières afin de s'assurer que la signalisation est toujours présente.

Dans l'objectif de diminuer le risque d'accidents des usagers de la route, la MRC devra faire une mise à jour des sites identifiés comme dangereux par le DSC Honoré-Mercier et de ceux ayant été corrigés depuis par le ministère, afin d'avoir un diagnostic reflétant la situation actuelle qui permettra d'apporter les mesures de correction nécessaires aux endroits appropriés.

Afin d'améliorer la sécurité routière sur son territoire, la MRC propose :

- À court terme, de régir la vitesse des véhicules aux sites considérés comme dangereux;
- À long terme, le réaménagement des sites considérés comme dangereux.

Carte 3-9 Réseau de camionnage

Mise en forme : Puces et numéros

3.7.1.3.6 L'état des chaussées

Les municipalités locales ont transmis, en 1995, leur propre inventaire de l'état du réseau routier supérieur de la MRC. Le tableau 3-32 identifie des tronçons de route dont la détérioration de la chaussée s'avère critique selon les municipalités concernées. Il est à noter que des interventions sont déjà prévues par le ministère des Transports pour certains de ces tronçons de routes (comme indiqué plus haut dans le tableau 3-30).

Tableau 3-32 Identification, par municipalité, de tronçons routiers du réseau supérieur dont la chaussée est détériorée

Tronçons de route	Justifications	Municipalités
Route 235	- circulation de camions - sécurité des usagers	Saint-Hyacinthe, secteur Notre-Dame-de-Saint-Hyacinthe
Rang Michaudville	- sécurité des usagers	Saint-Bernard-de-Michaudville
Pont de la route 137 (ruisseau la Senelle)	- sécurité des usagers	Saint-Dominique
Route 227	- sécurité des usagers	Sainte-Madeleine
Route 116 (entre la route 224 et l'autoroute 20)	- affaissement du pavage	Saint-Hyacinthe, secteur Sainte-Rosalie
Rue de l'Église	- affaissement du pavage - réfection des infrastructures - élargissement de la rue - amélioration de la traverse de chemin de fer	Saint-Hyacinthe, secteur Sainte-Rosalie
Route 224	- sécurité des usagers (largeur restreinte)	Saint-Hyacinthe, secteurs Sainte-Rosalie et Saint-Hyacinthe-le-Confesseur
Route 231 rue Frontenac	- circulation de camions	Saint-Hyacinthe
Route 137(entre la route 224 et la partie refaite de Saint-Dominique)	- affaissement du pavage au centre et en bordure - absence d'accotement sécuritaire - circulation de camions et tracteurs de ferme - sécurité des usagers	Saint-Dominique, Saint-Hyacinthe, secteur Saint-Hyacinthe-le-Confesseur
Chemin Saint-Dominique (entre le Chemin de l'École et le village / Chemin d'Upton)	- circulation de camions - sécurité des usagers	Saint-Valérien-de-Milton
Route 239 (en partie)	- circulation de camions - sécurité des usagers	Saint-Marcel-de-Richelieu

Source : Municipalités locales, 1995.

En conséquence, le Conseil de la MRC entend préserver et améliorer la fondation des routes de façon à rendre fonctionnel et sécuritaire le réseau routier de transit, et ce, en privilégiant les interventions les plus urgentes.

Les municipalités locales doivent identifier dans leur plan d'urbanisme les tronçons de routes ou les ponts détériorés du réseau routier supérieur, tel que décrit dans le tableau 3-32.

La MRC propose, pour améliorer l'état des chaussées sur son territoire :

- d'appuyer les interventions à court terme prévues par le ministère des Transports du Québec (tableau 3-30) sur le réseau routier supérieur;

- l'élargissement à moyen terme de la route 224 comprise entre la route 137 et l'autoroute Jean-Lesage.

3.7.1.3.7 Les problèmes d'aménagement et la perte de fonctionnalité des corridors routiers du réseau supérieur

Le réseau routier de la MRC traverse trois types de milieux : le milieu rural, le milieu péri-urbain et le milieu urbain. Pour ce dernier, les problèmes de circulation et de sécurité des usagers sont souvent résolus par un réaménagement de la route ou encore par l'aménagement d'une voie de contournement; il s'agit cependant de solutions réactives, car on y retrouve déjà des problèmes sévères de fonctionnement. Les milieux les plus sensibles à la perte de fonctionnalité du réseau routier sont les milieux péri-urbains et ruraux. L'analyse de la situation actuelle indique, à ce sujet, que le territoire de la MRC fait face à quatre types de problèmes, soit :

- l'urbanisation linéaire de type multidirectionnel à partir de l'agglomération de Saint-Hyacinthe vers la périphérie;
- la densité du milieu bâti de certains villages;
- le développement des abords de certains villages;
- les pressions urbaines aux échangeurs de l'autoroute 20.

Au sujet de l'agglomération urbaine de Saint-Hyacinthe

Comme il a été signalé précédemment, les routes 116, 133, 137, 224, 235 et l'autoroute 20, structurent le développement urbain vers la périphérie de la ville-centre (voir carte 3-2).

À ces endroits, on retrouve de nombreux commerces de transit ou semi-industriels, augmentant ainsi en périphérie la circulation de destination. Ces activités commerciales engendrent une multitude d'accès aux largeurs importantes, qui ne définissent pas, dans certains cas, de séparation avec la route, ce qui aggrave les points de conflit. De plus, ces secteurs comptent un nombre important d'enseignes aux dimensions disproportionnées qui peuvent affecter la sécurité des usagers.

De même, on retrouve d'importants développements résidentiels en périphérie, ce qui multiplie les accès privés aux entrées de la ville de Saint-Hyacinthe. Ces accès constituent d'autres points potentiels de conflit, diminuant la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers et des riverains (voir carte 3-10).

Ce processus d'urbanisation linéaire est également en croissance sur les tronçons suivants:

- la route 137, entre les secteurs urbanisés de Saint-Hyacinthe et de Saint-Dominique;
- la route 116 (boulevard Laurier), à partir de Saint-Hyacinthe vers le village de Sainte-Madeleine;
- la route 235 (Grand rang Saint-François), à partir du pont de Douville à Saint-Hyacinthe vers la ville de Saint-Pie.

Afin de mieux gérer la fonctionnalité du réseau routier supérieur, la MRC se donne les objectifs suivants :

- régir le nombre d'entrées privées et d'intersections le long des routes du réseau routier supérieur à l'extérieur des noyaux urbains (Saint-Hyacinthe) ou villageois actuels, en assurant, dans le cadre de la révision des plans d'urbanisme, l'élaboration d'un plan directeur de rues;
- régir la dimension des accès privés et de l'affichage le long des routes du réseau routier supérieur, afin de préserver la fonctionnalité de la circulation et de la qualité visuelle du paysage.

Tableau 3-33 Nombre d'accès privés aux abords du réseau routier supérieur dans l'agglomération urbaine de Saint-Hyacinthe

Type de milieu	Municipalité	Nombre d'accès privés/km	Nombre d'accès commerciaux/km
Route 116			
Urbain	Saint-Hyacinthe	35 à 49	10 et plus
Péri-urbain	Saint-Hyacinthe Saint-Hyacinthe, secteur Sainte-Rosalie Sainte-Marie-Madeleine	Ouest: 20 à 34 Est: 20 à 34	Ouest: 10 et plus Est: 10 et plus
Rural	Sainte-Marie-Madeleine Saint-Hyacinthe, secteur Sainte-Rosalie	Ouest: 9 et moins Est: 9 et moins	Ouest: 2 et moins Est: 2 et moins
Route 137			
Urbain	Saint-Hyacinthe	20 à 50 et plus	10 et plus
Péri-urbain	Saint-Hyacinthe Saint-Hyacinthe, secteurs Saint-Hyacinthe-le-Confesseur et Saint-Thomas-d'Aquin	Nord: 35 à 49 Sud: 10 à 49	Nord: 7 à 9 Sud: 7 à 9
Rural	Saint-Dominique Saint-Hyacinthe, secteur Saint-Hyacinthe-le-Confesseur La Présentation	Nord: 20 à 34 Sud: 10 à 34	Nord: 2 à 4 Sud: 2 et moins

Route 224			
Péri-urbain	Saint-Hyacinthe Saint-Hyacinthe, secteurs Saint-Hyacinthe-le-Confesseur et Sainte-Rosalie	20 à 49	2 à 9
Route 231			
Péri-urbain	Saint-Hyacinthe	50 et plus	2 et moins
Rural	Saint-Damase Saint-Hyacinthe	10 à 19	2 et moins
Route 235			
Urbain	Saint-Hyacinthe	35 à 49	
Péri-urbain	Saint-Hyacinthe, secteur Notre-Dame-de-Saint-Hyacinthe	Sud: 50 et plus	Sud: 2 à 4
Rural	Saint-Hyacinthe, secteurs Notre-Dame-de-Saint-Hyacinthe et Saint-Thomas-d'Aquin Saint-Pie	Nord: 9 et moins Sud: 10 à 19	Nord: 2 et moins Sud: 2 et moins

Source: Compilation MRC des Maskoutains, 1994.

Au sujet de la protection des résidents riverains sur les routes 231 et 235

Une seule proposition est mise de l'avant, soit:

- Le respect des modalités d'accès du réseau de camionnage du ministère des Transports.

- En examinant le réseau de camionnage élaboré par le ministère des Transports, on observe qu'il n'y a aucune limitation de l'accessibilité sur les parties des routes 231 et 235 les plus problématiques. Néanmoins, la route 231 demeure un lien majeur reliant l'autoroute 20 et le secteur industriel de Saint-Damase et, de ce fait, une limitation de l'accessibilité nuirait aux échanges économiques. Il en est de même pour la route 235, qui constitue un lien direct entre le parc industriel situé dans la ville de Saint-Pie et l'autoroute 20, ainsi que de l'avenue Castelneau et de la rue Yamaska à Saint-Hyacinthe, qui sont bordées par des usages résidentiels.

De cette analyse se dégagent deux propositions d'aménagement à retenir comme composantes du présent schéma d'aménagement:

- Régir à court terme la vitesse des véhicules lourds aux endroits densément construits;

- À long terme, créer un groupe de travail conjointement avec les municipalités impliquées, le ministère des Transports et la MRC, afin d'identifier des avenues de solution.

Au sujet des noyaux villageois des municipalités rurales

On note des problèmes de circulation sur la voie principale de certains noyaux villageois des municipalités rurales. Ils sont causés par la multiplication des accès privés, par l'implantation des bâtiments, par l'étroitesse de la voie de circulation et par la déficience de la hiérarchie routière (voir carte 3-10). Ces problèmes de fonctionnement engendrent une perte de sécurité pour les résidents riverains ainsi que pour les autres utilisateurs de la route.

L'ensemble de ces problèmes résultent du développement traditionnel des noyaux villageois des municipalités rurales. Les problèmes en cause ne peuvent donc pas être résolus uniquement par des solutions réactives (à l'exception de l'affichage). Enfin, il importe de souligner que les noyaux villageois de Saint-Damase (route 231) et de Saint-Dominique (route 137) présentent des problèmes de fonctionnement et de sécurité plus sévères, en raison notamment de la présence de nombreuses entrées privées et de débit important de circulation. Il en est de même des anciens noyaux des secteurs Sainte-Rosalie (route 224) et Saint-Thomas-d'Aquin (route 137) dans la ville de Saint-Hyacinthe.

En cette matière, la MRC entend:

- améliorer la fonctionnalité du réseau routier supérieur, tout en garantissant la sécurité des riverains à l'intérieur des noyaux villageois de Saint-Damase et de Saint-Dominique ainsi que des anciens noyaux villageois des secteurs Sainte-Rosalie et Saint-Thomas-d'Aquin à Saint-Hyacinthe.

Carte 3-10 Problèmes d'aménagement à proximité des infrastructures de transport

Au sujet des échangeurs de l'autoroute 20

Les infrastructures de transport sont des équipements structurants du développement urbain. En effet, le croisement de deux routes de transit ou plus attire, dans la plupart des cas, des commerces de transit qui bénéficient d'une localisation stratégique et optimale. Par contre, ce type de développement provoque une certaine inversion du champ urbain lorsque ces activités se développent à l'extérieur des agglomérations.

Sur le territoire de la MRC, on retrouve deux développements urbains importants aux abords d'échangeurs de l'autoroute 20:

- d'une part, le tronçon compris entre les échangeurs Laframboise et Girouard, à Saint-Hyacinthe;

- d'autre part, les abords de l'échangeur de Sainte-Hélène-de-Bagot.

Dans le premier cas, on observe une suite d'implantations industrielles et semi-industrielles présentant un affichage important. Dans le second cas, il s'agit d'implantations à usage commercial autoroutier. En somme, le stade de développement de ces deux milieux nécessite une attention particulière pour conserver à la fois la fonctionnalité de l'autoroute 20 (sécurité) et la qualité du paysage.

Au sujet des secteurs péri-urbains et des autres secteurs ruraux

Les secteurs en cause constituent l'ensemble des espaces où les activités urbaines sont absentes ou encore très peu présentes. Toutefois, ces secteurs nécessitent une attention particulière pour demeurer fonctionnels, sécuritaires et viables. C'est le cas des abords de villages. Une des caractéristiques essentielles de ces secteurs est d'être, en grande partie, un espace non structuré, par opposition au noyau villageois dans lequel se trouve généralement un réseau d'infrastructures, de rues, de bâtiments et/ou d'équipements existants.

Ce type de développement urbain diminue considérablement la fonctionnalité du réseau routier de transit ainsi que la sécurité des usagers et des riverains, en raison notamment de la multiplication des points de conflit, de l'affichage et d'autres éléments. L'ensemble des municipalités rurales fait face à ce problème aux abords des noyaux villageois en raison, entre autres, de l'absence de hiérarchie routière.

Le nombre d'entrées privées et d'intersections le long des routes du réseau routier supérieur

Relativement au nombre d'entrées privées et d'intersections le long des routes du réseau routier supérieur, le Conseil de la MRC a retenu les propositions d'aménagement suivantes:

- Favoriser les périmètres d'urbanisation autour des noyaux urbanisés existants plutôt que le long des routes du réseau routier supérieur;

- Respecter la logique de la classification fonctionnelle lors de la planification du réseau routier local par les municipalités;

- Élaborer un plan directeur des rues, tel qu'exigé dans le *Document complémentaire.*

Les accès privés et l'affichage en bordure du réseau routier supérieur

À ce sujet, les propositions d'aménagement suivantes ont été retenues :

- Régir les accès au moyen du plan directeur de rues et s'assurer d'une acceptation par le ministère des Transports des différents raccordements et accès prévus;

- Établir des objectifs généraux quant à la qualité des enseignes reliées à des bâtiments le long du réseau routier supérieur.

La fonctionnalité et la sécurité des routes principales de certains noyaux villageois

Afin d'améliorer la fonctionnalité et la sécurité des routes principales de certains noyaux villageois, la proposition d'aménagement suivante est retenue par la MRC :

- Assurer l'élaboration de plans directeurs de rues, de manière à réduire les points de conflit le long de la voie de transit à l'intérieur des noyaux villageois des municipalités rurales de Saint-Damase et Saint-Dominique.

3.7.2 Le transport en commun

Le transport en commun offre, sur le territoire de la MRC, deux types de desserte, à savoir locale et régionale. On entend par desserte locale les circuits d'autobus qui desservent exclusivement le territoire de l'agglomération de Saint-Hyacinthe. Quant à la desserte régionale, il s'agit des autres circuits d'autobus.

Trois organismes de transport en commun desservent le territoire de la MRC: il s'agit du Conseil intermunicipal de transport de la Vallée-du-Richelieu (CITVR), qui exploite deux circuits régionaux et cinq circuits locaux, et des compagnies privées Autobus Drummondville Ltée et Orléans Express qui exploitent des circuits interrégionaux (tableau 3-34).

3.7.2.1 La desserte régionale

À l'échelle régionale, le CITVR gère deux circuits (200 et 300) qui desservent, dans la MRC, les municipalités de Saint-Hyacinthe, Sainte-Madeleine et Sainte-Marie-Madeleine par l'entremise

de la route 116 et de la rue Dessaules à Saint-Hyacinthe. Ces circuits font le lien entre le terminus de Saint-Hyacinthe et les terminus de Longueuil (métro) et de Montréal (gare centrale). Le circuit 200 a un lien direct avec le train de banlieue de la région montréalaise par la gare de McMasterville.

La fréquence du service de la desserte régionale s'avère variable selon le circuit. Ainsi, le circuit 200 offre un service à l'heure tout au long de la journée, alors que le circuit 300 offre le même service mais uniquement pour les heures de pointe. En fait, le circuit 300 vient pallier le surplus de la demande du circuit 200 aux heures de pointe. La croissance de l'achalandage a été moins spectaculaire dans le cas de ces circuits comparativement aux circuits locaux. Toutefois, il n'en demeure pas moins que le circuit 300 (service express: nombre moins élevé d'arrêts) a connu une progression constante de l'achalandage, de l'ordre d'environ 150% annuellement, pour passer de 200 000 passagers en 1985 à 280 000 passagers en 1994.

Par conséquent, le Conseil de la MRC entend reconnaître le bien-fondé du CITVR dans la planification des itinéraires (services, parcours, etc.) des circuits existants et de son lien essentiel avec le train de banlieue.

Pour ce qui est des compagnies privées, Autobus Drummondville Ltée dessert, sur son circuit Montréal/Thetford-Mines, les municipalités de Sainte-Madeleine, Saint-Hyacinthe et Sainte-Hélène-de-Bagot, alors que Orléans Express, sur son circuit Montréal/Québec, dessert les municipalités de Sainte-Madeleine et Saint-Hyacinthe. La fréquence de desserte de ces compagnies est de deux fois par jour (l'une d'est en ouest, et l'autre d'ouest en est).

La desserte de l'ensemble des municipalités de la MRC

On constate que la desserte régionale s'effectue uniquement dans l'axe est-ouest du territoire de la MRC. Une étude des besoins dans l'axe nord-sud pourrait s'avérer pertinente, d'autant plus que l'on retrouve des pôles industriels majeurs dans le secteur sud, soit à Saint-Damase et à Saint-Pie, et que la population de ces municipalités suit une tendance à la hausse.

Par contre, on peut déjà affirmer que la densité résidentielle de l'ensemble de ces secteurs n'est pas assez forte pour offrir un service minimal à l'heure pour être rentable. L'estimation des besoins pourrait porter sur la complémentarité des dessertes par d'autres modes de transport léger ou, encore, avec la collaboration des commissions scolaires, sur l'intégration des transporteurs scolaires. Il pourrait s'agir d'un service quotidien.

La qualité du service des circuits existants demeure satisfaisante à la fois en ce qui a trait aux seuils de rentabilité et à l'achalandage. De plus, cet achalandage est en progression constante depuis 1986, ce qui laisse présager un avenir encourageant pour ce type de service.

Il serait utile de procéder à l'estimation des besoins relatifs à une desserte régionale dans les secteurs nord et sud du territoire de la MRC. Cette démarche est prévue dans le plan d'action.

Une desserte en transport en commun pour l'ensemble du territoire de la MRC exige un examen des besoins pour ce type de service. Comme la MRC reconnaît le bien-fondé des entreprises organisatrices de transport collectif en opération sur son territoire, il devient pertinent d'envisager la création de groupes de travail mixtes pour procéder à cet exercice. Il convient donc d'évaluer la possibilité de créer un groupe de travail avec les représentants des commissions scolaires afin de vérifier l'opportunité de desservir quotidiennement le nord et le sud de la MRC.

Tableau 3-34 Caractéristiques des circuits de transport en commun

Circuits	Municipalités	Secteurs desservis	Fréquence (voyages/jour)	Origine et destination
No. 1 CITVR	Saint-Hyacinthe	Douville	En semaine: 12	Terminus de Saint-Hyacinthe
No. 2 CITVR	Saint-Hyacinthe	La Providence et Saint-Joseph	En semaine: 12	Terminus de Saint-Hyacinthe
No. 3 CITVR	Saint-Hyacinthe	Assomption et Sainte-Rosalie	En semaine: 13	Terminus de Saint-Hyacinthe
No. 4 CITVR	Saint-Hyacinthe	Sacré-Cœur et Saint-Thomas-d'Aquin	En semaine: 13	Terminus de Saint-Hyacinthe
No. 5 CITVR	Saint-Hyacinthe	Saint-Sacrement	En semaine: 12	Terminus de Saint-Hyacinthe
No. 200 CITVR	Saint-Hyacinthe Sainte-Madeleine Sainte-Marie-Madeleine	Rues Dessaules, Sicotte, Laurier et route 116	En semaine: 28 Fin de semaine: 16 à 18	Terminus de Saint-Hyacinthe et métro de Longueuil
No. 300 CITVR	Saint-Hyacinthe Sainte-Madeleine Sainte-Marie-Madeleine	Rues Dessaules, Sicotte, Laurier et route 116	En semaine: 1	Du terminus de Saint-Hyacinthe au train de banlieue à McMasterville et gare centrale (Montréal)
Autobus Drummondville Ltée	Sainte-Madeleine Saint-Hyacinthe Saint-Liboire Sainte-Hélène-de-Bagot	Jonction sortie 120 de A-20 rue Dessaules jonction sortie 145 de A-20 jonction sortie 152 de A-20	Au moins 2 par jour	Montréal, Drummondville, Victoriaville, Plessisville, Disraëli et Thetford-Mines
Orléans Express	Saint-Hyacinthe Sainte-Madeleine	Douville et centre-ville (Sainte-Madeleine : sur réservation)	2 par jour	Montréal, Longueuil, Belœil, Saint-Hilaire, Drummondville et Québec

Source : CITVR, Autobus Drummondville Ltée et Orléans Express, 2002.

3.7.2.2 La desserte locale

Les circuits locaux desservent exclusivement le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe. De façon générale, ce territoire est adéquatement desservi par le transport en commun du CITVR : les grandes zones d'emploi comme le centre-ville et le secteur commercial nord de Saint-Hyacinthe, les institutions à caractère régional (ex.: cégep de Saint-Hyacinthe, École de médecine vétérinaire) et l'ensemble des quartiers résidentiels.

La fréquence actuelle de tous les circuits représente un service à l'heure. Une telle fréquence répond aux normes de densité minimale du parcours pour ce type de service.

De même, on remarque une croissance annuelle de l'achalandage de plus de 60% pour l'ensemble des circuits locaux entre 1989 et 1994; l'achalandage est passé de 101 000 passagers en 1989 à 162 000 passagers en 1994. Cette progression a été relativement constante au cours de ces années.

Configuration du réseau routier local

Comme il a été souligné précédemment, on observe certains points de congestion aux heures de pointe sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe. À ce sujet, il importe d'identifier le passage du pont Bouchard, ainsi que l'intersection des rues Sainte-Anne et Morrison. Quatre circuits locaux traversent ces goulots d'étranglement de la circulation (les circuits 2 et 3 pour l'intersection des rues Sainte-Anne et Morrison, et les circuits 4 et 5 en ce qui concerne le pont Bouchard).

Cela a pour conséquence de diminuer de façon importante l'efficacité des circuits d'autobus. Afin de favoriser un désengorgement de la circulation à ces endroits, il y aurait lieu d'augmenter la fonctionnalité du réseau routier de transit de manière à permettre une traversée efficace de l'agglomération urbaine.

Par ailleurs, la configuration de la trame de rues des quartiers résidentiels desservis actuellement est presque exclusivement de type orthogonale, ce qui se prête plutôt bien à la desserte par le transport en commun. De plus, la plupart des résidents peuvent rejoindre un circuit local à moins de 400 mètres de distance de leur domicile. Il faudrait donc maintenir une grille de rues adéquate dans les secteurs en développement de la grande région de Saint-Hyacinthe afin de répondre aux besoins futurs.

Dans son plan d'action, la MRC prévoit les éléments suivants :

- La mise en place d'une série de mesures et de principes de base pour rationaliser l'utilisation du transport en commun dans l'avenir. Les municipalités pourraient inclure ces mesures ou principes lors de l'aménagement de nouveaux secteurs;

- La consultation du CITVR par les municipalités locales afin de s'assurer que les décisions en matière d'urbanisme permettent d'assurer aux services de transport en commun un niveau d'affluence et une qualité de service adéquats;

- La création d'une table de concertation composée des municipalités locales concernées et de l'organisme de transport en commun (incluant le transport adapté) afin d'évaluer les décisions en matière de transport en commun et d'urbanisme.

3.7.3 Le transport adapté

Le transport adapté sur le territoire de la MRC est offert sous forme de transport collectif. Ce transport s'adresse aux personnes handicapées ayant une déficience significative et persistante qui les limite dans l'accomplissement de leurs activités normales. La priorité du transport adapté est donnée aux demandes de transport reliées au travail, aux études, aux soins médicaux et, enfin, aux loisirs.

3.7.3.1 La situation du transport adapté avant la déclaration de compétence de la MRC

La situation du transport adapté avant le regroupement de la nouvelle ville de Saint-Hyacinthe était la suivante :

- Deux organismes distincts de transport adapté couvraient une partie de la MRC des Maskoutains;
- Transport Liberté, organisme sans but lucratif dont l'ancienne ville de Sainte-Rosalie était l'organisme mandataire, offrait le transport adapté à certaines municipalités locales (Saint-Barnabé-Sud, Saint-Bernard-de-Michaudville, Saint-Dominique, Saint-Liboire, Saint-Pie (ex-ville et ex-paroisse), Saint-Simon, Saint-Valérien-de-Milton, Sainte-Rosalie (ex-ville). La municipalité de Saint-Denis-sur-Richelieu, située à l'extérieur du territoire de la MRC des Maskoutains, était également desservie par Transport Liberté;
- La ville de Saint-Hyacinthe, organisme mandataire, offrait, par l'intermédiaire de son transporteur la Société de Taxi Windsor inc., le service de transport adapté aux municipalités regroupées avec la ville de Saint-Hyacinthe avant 2001.

Desserte pour certaines municipalités rurales

En 2001 ce service était offert pour 99 usagers, de porte à porte, sur réservation, tous les jours de la semaine. Ces usagers ont effectué, au cours de l'année 2001, 10 817 déplacements, soit une moyenne de 109,3 déplacements par année par usager (tableau 3-35).

Tableau 3-35 Achalandage des municipalités desservies par Transport Liberté à l'extérieur du territoire de Saint-Hyacinthe

Municipalité	Population (2002)	Usagers (2001)	Usagers admis par habitant	Déplacement…	
				annuels	par usager
Saint-Barnabé-Sud	951	8	0,8 %	1 944	243,0
Saint-Bernard-de-Michaudville	567	4	0,7 %	28	7,0
Saint-Denis-sur-Richelieu	2 184	13	0,6 %	1 591	122,4
Saint-Dominique	2 267	14	0,6 %	654	46,7
Saint-Liboire	2 825	15	0,5 %	2 653	176,9
Saint-Pie (ex-paroisse)	2 535	18	0,4 %	2 282	126,8

Saint-Pie (ex-ville)	2 377				
Saint-Simon	1 181	10	0,8 %	482	48,2
Saint-Valérien-de-Milton	1 767	4	0,2 %	873	218,3
Sainte-Rosalie (ex-ville)	4 203 (1)	13	0,3 %	310	23,8
Total	**20 857**	**99**	**0,5 %**	**10 817**	**109,3**

(1) Depuis le 1er janvier 2002, la ville a été fusionnée avec Saint-Hyacinthe. La population du secteur Sainte-Rosalie représentait 4 203 personnes en 2000 (Répertoire des municipalités du Québec).

Source : Gestion Transidev Inc., *Plan d'organisation du transport adapté sur l'ensemble du territoire de la MRC des Maskoutains. Rapport final, version 2*, 10 octobre 2002, p. 13.

Tableau 3-36 Type de clientèle desservie en 2001 sur le territoire des municipalités rurales

Type de déficience	Fauteuil roulant	Ambulatoire	Total	Groupe d'âge				Total
				0-5 ans	6-21 ans	22-65 ans	+ 65 ans	
Motrice ou organique	22	13	35	1	5	17	12	35
Intellectuelle	---	---	32	0	7	25	0	32
Psychique	---	---	6	0	0	6	0	6
Visuelle	---	---	7	0	0	6	1	7
Autres	---	---	16	0	0	0	16	16
Total	---	---	**96**	**1**	**12**	**54**	**29**	**96 (1)**

(1) Le total de clients figurant dans le tableau d'achalandage était de 99 (p. 9).

Source : Gestion Transidev Inc. *Plan d'organisation du transport adapté sur l'ensemble du territoire de la MRC des Maskoutains. Rapport final*, 13 novembre 2002, p. 14.

Desserte pour la ville de Saint-Hyacinthe

La ville de Saint-Hyacinthe, avant regroupement, avait recours aux services de la compagnie Société Taxi Windsor pour l'ensemble du service de transport adapté sur son territoire. Ce service était offert de porte à porte, sur réservation, tous les jours de la semaine sauf le dimanche. L'essentiel de l'achalandage se concentrait à l'heure de pointe du matin. En 2001, les 500 clients inscrits ont effectué 27 813 déplacements, soit une moyenne de 55,6 déplacements par année par usager.

Tableau 3-37 Type de clientèle desservie en 2001 sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe (Société Taxi Windsor)

Type de déficience	Fauteuil roulant	Ambulatoire	Total	Groupe d'âge				Total
				0-5 ans	6-21 ans	22-65 ans	+ 65 ans	
Motrice ou organique	171	209	380	0	9	92	279	380
Intellectuelle	---	---	89	0	16	71	2	89
Psychique	---	---	7	0	1	4	2	7
Visuelle	---	---	24	0	0	6	18	24
Autres	---	---	0	0	0	0	0	0
Total	---	---	**500**	0	**26**	**173**	**301**	**500**

Source : Gestion Transidev Inc. *Plan d'organisation du transport adapté sur l'ensemble du territoire de la MRC des Maskoutains. Rapport final*, 13 novembre 2002, p. 8.

3.7.3.2 L'intervention de la MRC

La fusion des municipalités adjacentes à la ville de Saint-Hyacinthe en 2001 a été l'élément déclencheur de la déclaration de compétence de la MRC des Maskoutains en matière de transport adapté. D'un commun accord entre la ville-centre et les autres municipalités, une demande a été faite à la MRC pour qu'elle prenne en charge le transport adapté.

Depuis le mois de juin 2002, la MRC des Maskoutains a déclaré sa compétence en cette matière sur l'ensemble de son territoire. Consciente du fait que la problématique du transport adapté est principalement liée à l'étalement de la clientèle potentielle à la grandeur du territoire, la MRC désire, entre autres, poursuivre les objectifs suivants:

- Assurer un service de qualité sur l'ensemble du territoire de la MRC;

- Assurer un service intégré entre le territoire couvert par les municipalités rurales et le territoire de la ville-centre;

- Assurer une saine gestion des ressources humaines et financières mises à la disposition de la MRC;

- La MRC vise à ce que le service de transport adapté s'autofinance à même le budget qui doit être établi sur les critères suivants :

  - participation du ministère des Transports : plus ou moins 75% ;
  - participation des municipalités : plus ou moins 20% ;
  - participation des usagers : plus ou moins 5%.

Depuis le 1er avril 2003, toutes les municipalités du territoire de la MRC sont desservies par le nouveau service régional de transport adapté, à l'exception des municipalités de Sainte-Madeleine et Sainte-Marie-Madeleine. De plus, la municipalité de Saint-Denis-sur-Richelieu, située hors du territoire de la MRC des Maskoutains, est également desservie par ce service (carte 3-11).

Dans le cadre de son plan d'action (chapitre 5), la MRC prévoit étudier différents scénarios visant à assurer, dans l'avenir, une desserte adéquate du transport adapté sur l'ensemble de son territoire.

Carte 3-11 Municipalités desservies par le transport adapté en 2003

3.7.4 Le transport ferroviaire

3.7.4.1 Le transport des marchandises

Le réseau de voies ferrées actuellement en opération sur le territoire régional maskoutain est composé de deux types de liaisons, soit continentale et interrégionale. Ces liaisons sont interconnectées par l'entremise d'une antenne ferroviaire à la hauteur du parc industriel Camille-Mercure de Saint-Hyacinthe. On retrouve une cour de triage sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe, et ce, à la hauteur de la gare actuelle.

Liaison continentale

Deux lignes de chemin de fer ont des liaisons continentales (carte 3-5). Une première est opérée par le Canadien National et dessert les villes de Montréal (via Saint-Hyacinthe) et Québec, ainsi que l'est du Canada. La seconde liaison dessert le nord-est américain en transitant par les villes de Richmond, Windsor et Sherbrooke. Cette ligne est opérée par la compagnie Chemin de fer St-Laurent & Atlantique (Québec) Inc. : elle traverse le noyau villageois de Saint-Liboire (aucun arrêt).

Liaison interrégionale

Cette liaison, anciennement gérée par le Canadien Pacifique, est désormais la propriété de la compagnie Chemins de fer Québec Sud. Dans notre région, elle se limite à une ligne qui part du secteur Sainte-Rosalie à Saint-Hyacinthe pour se diriger en direction sud vers la ville de Saint-Pie et la municipalité de Farnham et, de là, vers les villes de Saint-Jean-sur-Richelieu et Sherbrooke.

De même, on retrouve des antennes ferroviaires du Canadien National qui desservent les parcs industriels de Saint-Hyacinthe (voir carte 3-6). L'antenne ferroviaire desservant le parc industriel Théo-Phénix traverse le boulevard Laframboise (route 137) et l'autoroute 20, où les débits journaliers moyens annuels (DJMA) de circulation automobile font partie des plus élevés du réseau routier de la MRC.

3.7.4.2 Le transport des personnes

Le transport des personnes est assuré par la compagnie Via Rail, qui emprunte la ligne du Canadien National. Ce service assure une liaison régionale entre Montréal et Québec via Saint-Hyacinthe, et une liaison continentale entre Montréal et Gaspé-Halifax via Saint-Hyacinthe.

Au moyen de son plan d'action, la MRC procédera à la caractérisation de l'ensemble des infrastructures ferroviaires sises sur son territoire et, le cas échéant, indiquera les enjeux reliés à sa desserte ferroviaire.

3.7.4.3 L'identification des passages de voies ferrées

Les municipalités concernées par le passage de voies ferrées en opération, telles que mentionnées ci-dessus, devront les identifier dans leur plan d'urbanisme et spécifier que leur emprise, advenant qu'elle ne soit plus en opération, devra être réservée de façon prioritaire à une réaffectation récréative liée aux pistes cyclables multifonctionnelles (voir cartes 3-5 et 3-6).

3.7.5 Le transport aérien

3.7.5.1 La situation actuelle

On retrouve deux sites de transport aérien sur le territoire de la MRC. Il s'agit de l'aéroport commercial de Saint-Hyacinthe sur la route 116 (secteur Saint-Thomas-d'Aquin) et de l'aérodrome de Saint-Dominique (7^{e} Rang) (voir carte 3-5).

Le site de Saint-Hyacinthe est en opération depuis 1963; il dispose d'une piste d'envol de 1 220 mètres de longueur et d'une vingtaine d'avions basés en permanence. Dans le cas du site de Saint-Dominique, l'activité principale est le planeur.

Malgré la présence des deux sites, le Conseil de la MRC désire reconnaître le développement d'un centre de services aéroportuaires à l'aéroport de Saint-Hubert (localisé à Longueuil), puisque les infrastructures nécessaires y sont déjà présentes et que ce site est localisé à proximité du territoire de la MRC.

3.7.5.2 Le problème d'aménagement à proximité des infrastructures de transport aérien

Les deux sites de transport aérien en opération sont situés dans la zone agricole permanente au sens de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. On ne retrouve donc pas, à proximité de ces pistes d'envol, une concentration de résidences. Les usages les plus courants sont les activités agricoles ainsi que certains usages industriels et commerciaux. Il importe toutefois de protéger les milieux résidentiels existants qui s'avéreraient incompatibles avec les nouvelles implantations d'aéroports de type récréotouristique. La MRC entend ainsi protéger les milieux résidentiels contre les nuisances causées par le bruit des avions en contrôlant l'implantation et la localisation de nouveaux aéroports et/ou l'agrandissement des aéroports existants.

3.7.5.3 L'identification des infrastructures de transport aérien

Les municipalités concernées doivent identifier dans leurs plans d'urbanisme les infrastructures de transport aérien existantes et projetées, en spécifiant la nature de leur opération.

Pour l'aéroport situé sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe, des normes minimales sont contenues au *Chapitre 4 – Document complémentaire* en matière de zones de contraintes à

l'occupation résidentielle aux abords de cet aéroport : la municipalité doit les intégrer à sa réglementation d'urbanisme.

3.7.6 Les réseaux cyclables régional et local

3.7.6.1 Le réseau cyclable régional

Le territoire de la MRC ne dispose pour l'instant d'aucune piste cyclable à caractère régional, mais seulement de quelques circuits locaux sans lien d'ensemble. De plus, les circuits récréatifs identifiés dans la première version du schéma n'avaient pas prévu de se lier à l'ensemble d'un réseau régional montérégien. Toutefois, les intentions des membres de la MRC, comme dans la première version du schéma, visent à concrétiser progressivement un réseau cyclable régional pour relier les divers points d'intérêt tout en favorisant une implantation de concert avec l'amélioration du réseau routier local.

Le Conseil régional des loisirs de la Montérégie (maintenant dénommé Loisir et sport Montérégie) a élaboré un plan d'intégration de corridors verts des MRC de la Montérégie. Quatre tracés potentiels ont été ciblés sur le territoire de la MRC des Maskoutains, lesquels sont reliés aux MRC limitrophes (tableau 3-38); il s'agit dans tous les cas d'un aménagement de bandes cyclables et/ou à chaussée partagée avec les automobilistes. Il importe de souligner que ces propositions ne sont pas définitives. La MRC est consciente, par exemple, que les circuits proposés dans le tableau 3-38 (carte 3-12), empruntant les routes 231 et 235, sont peu sécuritaires pour les cyclistes compte tenu de l'importance du trafic lourd généré par les camions. À ce sujet, la MRC envisage d'emprunter des tracés alternatifs plus sécuritaires qui seront déterminés plus tard, de concert avec le ministère des Transports et les autres acteurs concernés, tel que prévu au *Chapitre 5 – Plan d'action*.

Ces circuits pourraient avantageusement relier certains réseaux municipaux comme celui de Saint-Hyacinthe et ceux de Saint-Jude et de Saint-Louis (ancienne emprise de voie ferrée).

Il faut préciser que ce scénario ne propose aucun circuit dans l'axe est-ouest du territoire régional maskoutain, ce qui devra faire l'objet de discussions ultérieures. Les axes identifiés en tant que circuits récréatifs pourront servir d'assise.

Dans le même ordre d'idées, l'utilisation de l'emprise de la voie ferrée actuelle de Chemins de fer Québec Sud, au sud du territoire de la MRC (reliant les villes de Saint-Hyacinthe et Saint-Pie), devrait être envisagée à long terme pour y permettre le développement d'un circuit récréotouristique. Le trafic actuel de trains y est limité et sa désaffectation complète à long terme doit être envisagée. Il en est de même de l'emprise de la voie ferrée en service entre Saint-Hyacinthe et Saint-Liboire, dans l'axe est-ouest, propriété actuelle de Chemin de fer St-Laurent & Atlantique.

Il devient également primordial de considérer la desserte d'un éventuel parc régional dans le boisé de la crête de Saint-Dominique, sur le territoire des municipalités de Saint-Hyacinthe,

Saint-Dominique et Saint-Pie. Un tel parc pourrait avantageusement se doter d'aménagements cyclables en site propre, en plus de constituer une halte d'intérêt récréotouristique sur le parcours global d'un circuit montérégien et de la MRC d'Acton.

Tableau 3-38 Pistes cyclables potentielles identifiées par le URSL

Routes ou sections de routes	Municipalités	Attraits
Boucle formée à partir du Rang d'Émilville / Rang du Haut-de-la-Rivière Sud / Grand Rang Saint-Charles (MRC de Rouville) et retour par les rangs Saint-Ours et de la Presqu'île	Saint-Damase Saint-Pie	Plan d'eau
Axe Nord-Sud du noyau villageois de Saint-Louis et empruntant le Rang Prescott jusqu'à la limite de la MRC du Bas-Richelieu	Saint-Louis	À vérifier
Axe Nord-Sud de Saint-Hyacinthe et empruntant les routes 137 et 235 jusqu'à la limite de la MRC du Bas-Richelieu (destination: Yamaska)	Saint-Hyacinthe Saint-Barnabé-Sud Saint-Jude Saint-Louis	Union québécoise de réhabilitation des oiseaux de proie
Axe Nord-Sud de Saint-Césaire (MRC de Rouville) se dirigeant vers le nord à partir de la routes 233 / 231 / rues Castelneau / Sicotte / Choquette / Casavant / Pratte / Girouard / le pont projeté / chemin du Rapide-Plat Sud / route du Bord-de-l'eau / 2e Rang / route 224 / rue Notre-Dame / Rang Bourchemin Est / Rang du bord de l'eau Est pour se diriger vers Yamaska (MRC du Bas-Richelieu)	Saint-Damase Saint-Hugues Saint-Hyacinthe Saint-Louis Saint-Marcel-de-Richelieu Saint-Simon	Plan d'eau Espace vert Culture et patrimoine Aérodium Information touristique.

Source : URSL, *Plan d'intégration des corridors verts de la Montérégie*, 1995.

Le réseau cyclable devra tenir compte des éléments du Plan directeur d'aménagement du réseau cyclable de la ville de Saint-Hyacinthe (9 février 2001). Ainsi, les municipalités en périphérie de Saint-Hyacinthe pourraient compléter leur réseau cyclable en concordance avec les orientations du réseau implanté sur le territoire de Saint-Hyacinthe. Enfin, la politique du ministère des Transports sur le vélo (1995) préconise une planification régionale des réseaux cyclables. Le contenu du schéma révisé servira de base aux échanges entre le ministère et la MRC, et constituera une condition première à l'intégration du volet cyclisme dans la planification de tout nouveau projet routier concernant le réseau routier supérieur.

La MRC suggère qu'en saison hivernale, le réseau de pistes cyclables puisse être utilisé par les motoneiges dans les endroits appropriés à cet effet. La MRC entend participer à l'élaboration d'un réseau régional de pistes cyclables, de concert avec l'organisme Loisir et sport Montérégie, afin d'assurer une desserte régionale adéquate sur l'ensemble du territoire de la MRC des Maskoutain.

Enfin, la MRC propose la création d'un groupe de travail conjointement avec les représentants des municipalités locales de la MRC et Loisir et sport Montérégie, de façon atteindre les objectifs suivants:

- bénéficier d'une vision interrégionale (montérégienne);

- assurer un lien est-ouest sur le territoire de la MRC et une desserte de l'éventuel parc régional de la crête Saint-Dominique;

- intégrer les circuits locaux et régionaux.

Identification des tracés dans les plans d'urbanisme

La MRC prévoit, dans le cadre de son plan d'action, préciser la localisation et les tracés du réseau de pistes cyclables régional en collaboration avec les partenaires concernés. Par la suite, les municipalités concernées par les tracés qui seront retenus devront les identifier dans leur plan d'urbanisme en tant qu'aménagement prévu.

Les municipalités concernées par le passage des voies ferrées de Chemin de Fer Québec Sud (Saint-Hyacinthe et Saint-Pie) et de Chemin de fer St-Laurent & Atlantique (Saint-Hyacinthe, Saint-Dominique et Saint-Liboire) devront spécifier dans leur plan d'urbanisme que l'emprise, advenant qu'elle ne soit plus en opération, devra être préservée dans le but de faire l'objet d'une réaffectation récréative liée au cyclisme.

3.7.6.2 Le réseau cyclable local

En ce qui concerne les pistes cyclables de type local, on retrouve cinq réseaux municipaux, comme le montre le tableau 3-39. Les motifs d'implantation et la vocation de ces réseaux varient selon les municipalités.

Identification des tracés dans les plans d'urbanisme

Les municipalités qui ont l'intention d'implanter ou qui possèdent un réseau local de pistes cyclables sur leur territoire devront l'identifier dans leur plan d'urbanisme, ainsi que les échéances de leur mise en service. Cette identification devra tenir compte d'un éventuel raccordement avec les circuits régionaux qui seront proposés.

Tableau 3-39 Les réseaux municipaux existants de pistes cyclables

Municipalités	Vocation	Localisation
Saint-Hyacinthe	Utilitaire	Rues locales en milieu urbain (rue Pratte, rue Choquette, boul. Casavant, avenue Castelneau, etc.).
	Récréative	Partie de la route 137 sur la rue Laframboise (réseau routier supérieur) et sur la rue Martineau.
	Utilitaire et sécuritaire	Rue Pinard (secteur Saint-Thomas-d'Aquin) et certaines rues locales en milieu urbain du secteur Sainte-Rosalie.
Saint-Jude	Récréotouristique	Ancienne emprise ferroviaire (sur une distance de 0,6 km)
Saint-Louis	Récréative	Ancienne emprise ferroviaire (sur une distance de 0,8 km, du noyau villageois à la limite de Saint-Jude)
Saint-Valérien-de-Milton	Utilitaire et sécuritaire	Rues locales en milieu urbain

Source : Municipalités locales, 1995.

Carte 3-12 Circuits existants et projetés des voies cyclables

3.8 LES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS AUTRES QUE LE TRANSPORT

3.8.1 Les infrastructures et équipements de gestion environnementale

Cette section de chapitre porte sur les infrastructures et équipements autres que le transport tels que ceux liés à la gestion environnementale, à l'approvisionnement en eau potable, au traitement des eaux usées, des neiges usées et des déchets divers, ainsi que les équipements de nature culturelle, touristique et récréative.

3.8.1.1 Les infrastructures d'aqueduc et d'égout

Avec une préoccupation de rentabilité de plus en plus grandissante au sein des municipalités locales, la MRC des Maskoutains vise à optimiser les investissements en infrastructures d'égout et d'aqueduc, tout en préservant la qualité de l'environnement.

3.8.1.1.1 L'approvisionnement en eau potable

L'approvisionnement en eau potable sur le territoire de la MRC est assuré par des réseaux municipaux ou intermunicipaux, ou encore provient de puits privés dans certains secteurs. Le tableau 3-40 présente les divers types d'approvisionnement que l'on retrouve sur le territoire.

Tableau 3-40 Approvisionnement en eau potable

Approvisionnement	Municipalités desservies	Remarque
Réseaux d'aqueduc intermunicipaux		
L'aqueduc intermunicipal du Bas-Richelieu	La Présentation	Entente intermunicipale avec Saint-Denis-sur-Richelieu de la MRC La Vallée-du-Richelieu
La Chambre des compteurs Régie d'aqueduc	À Saint-Hyacinthe, le secteur de Notre-Dame-de-Saint-Hyacinthe et le territoire de l'ancienne municipalité de Saint-Pie Paroisse.	-
La Chambre des compteurs Régie d'aqueduc	Sainte-Madeleine et Sainte-Marie-Madeleine	Entente intermunicipale avec la ville de Mont-Saint-Hilaire de la MRC La Vallée-du-Richelieu
La Chambre des compteurs Régie d'aqueduc de la ville de Saint-Hyacinthe	Saint-Hyacinthe et Saint-Dominique	-
La Régie d'aqueduc-centre	Saint-Barnabé-Sud, Saint-Hugues, Saint-Jude, Saint-Bernard-de-Michaudville, Saint-Marcel-de-Richelieu et Saint-Louis.	-
Autres		
Possèdent toutes leur propre réseau d'aqueduc	Saint-Damase, Saint-Dominique, Saint-Liboire, Sainte-Hélène-de-Bagot et le territoire de l'ancienne ville de Saint-Pie	-
Ne disposent pas de réseau d'aqueduc et sont desservies par des puits privés	Saint-Simon, Saint-Valérien-de-Milton, le secteur de Sainte-Rosalie Paroisse et une partie du secteur de Saint-Hyacinthe-le-Confesseur	-

Approvisionnement	Municipalités desservies	Remarque
Alimentation à partir de la rivière Richelieu en totalité ou en partie	La Présentation, Saint-Barnabé, Sainte-Madeleine, Sainte-Marie-Madeleine, Saint-Jude, Saint-Louis, Saint-Bernard, Saint-Hugues, Saint-Marcel et le secteur Saint-Thomas-d'Aquin à Saint-Hyacinthe	Les prises d'eau potable sont donc situées à l'extérieur du territoire de la MRC, soit à Saint-Denis-sur-Richelieu et/ou Otterburn Park (MRC de la Vallée-du-Richelieu)
Alimentation à partir d'un lac	Saint-Pie	Lac localisé sur le mont Yamaska et lac localisé à Saint-Paul-d'Abbotsford (MRC de Rouville)
Alimentation à la fois à partir de ses propres puits et à partir d'un raccordement aux installations de la ville de Saint-Hyacinthe	Saint-Dominique	Alimentées à partir de la rivière Yamaska, dont la prise d'eau potable est située sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe
Alimentation à partir de la nappe phréatique, par des puits privés.	Saint-Valérien-de-Milton et Saint-Simon et les secteurs de Saint-Hyacinthe-le-Confesseur et Sainte-Rosalie paroisse à Saint-Hyacinthe	-
Alimentation à partir de prises d'eau potable	Saint-Hyacinthe, Saint-Damase, Saint-Dominique, Sainte-Hélène-de-Bagot et Saint-Liboire	-

La capacité résiduelle de certains réseaux d'aqueduc intermunicipaux et municipaux de la MRC risque, dans leur état actuel, de ne pas pouvoir suffire à la demande en eau potable d'ici l'an 2011 compte tenu de la croissance urbaine projetée. L'alimentation en eau potable pose un certain problème pour certains secteurs urbanisés de Saint-Hyacinthe (notamment les secteurs Saint-Hyacinthe-le-Confesseur, Saint-Thomas-d'Aquin et Sainte-Rosalie). À long terme, les développements résidentiels, commerciaux et industriels pourraient y être hypothéqués. Le même problème risque de se produire dans les municipalités desservies par des réseaux d'aqueduc autonomes, notamment à Sainte-Hélène-de-Bagot et Saint-Liboire.

À long terme, une interconnexion des réseaux d'aqueduc assurerait une alimentation continue en cas de bris des réseaux ou de sécheresse. Cette demande est par ailleurs inscrite dans le plan d'action.

En ce qui a trait aux prises d'eau potable, la MRC compte diverses sources d'alimentation, dont les nappes phréatiques, les cours d'eau et les lacs. Certaines de ces prises d'eau sont situées à l'extérieur du territoire de la MRC des Maskoutains.

Seules les municipalités de Saint-Damase, Saint-Dominique, Sainte-Hélène-de-Bagot et Saint-Liboire recensent sur leur territoire la présence de prises d'eau potable (puits) servant à l'alimentation d'un réseau d'aqueduc municipal. Le tableau 3-41 indique les sources d'alimentation en eau potable ainsi que la localisation exacte des prises d'eau pour ces municipalités.

À cet égard, de nouvelles règles relatives au captage des eaux ont été introduites par l'entrée en vigueur, le 15 juin 2002, du *Règlement sur le captage des eaux souterraines*. Ce règlement s'applique à tous les projets d'aménagement ou de réaménagement d'ouvrages de captage ainsi qu'aux ouvrages existants. Il établit les normes relatives à la construction des forages, à

l'aménagement et à la localisation des ouvrages de captage, à l'établissement d'aires de protection et à l'encadrement des activités agricoles. Il définit les mécanismes d'autorisation du ministre dans le cas des captages d'importance, et leur tarification.

Les articles du règlement s'appliquent aux différents captages en fonction du débit d'exploitation, de l'utilisation de l'eau et du nombre de personnes alimentées lorsque l'eau captée est destinée à la consommation humaine.

Les municipalités devront se conformer à certaines dispositions contenues au *Chapitre 4 – Document complémentaire* relativement aux dispositions normatives applicables autour des prises d'eau potable publiques, communautaires et privées.

Tableau 3-41 Réseaux de distribution des prises d'eau souterraines

Municipalité	Sources d'alimentation en eau potable	Localisation			
		Puits no	Cadastre	Puits (no)	Cadastre
Saint-Damase	Lac, mont Rougemont Nappe phréatique	1	2 368 912	---	---
Saint-Dominique	Nappe phréatique	1 2	2 210 690 et 2 210 691 2 210 758	3 4	2 210 719 2 210 351
Saint-Liboire	Nappe phréatique	1	1 346 407	2	1 346 505
Sainte-Hélène-de-Bagot	Nappe phréatique	1 2 3 et 7	1 958 289 n'existe plus 1 956 779	4 5 6	1 956 662 1 956 662 1 956 662
Saint-Hyacinthe	Rivière Yamaska	rue Girouard ouest, dans le secteur de l'usine de filtration			

Nom de l'exploitant	Nom de réseau	Population desservie
Aqueduc Rang de L'espérance	Aqueduc Rang de L'espérance	80
Arcand Pierre	Camping Belle Rose	360
Ass. propriétaires Domaine Joyeux Saint-Pie inc.	Domaine Joyeux Sous-bois Domaine Joyeux réseau	860
Commission scolaire de Saint-Hyacinthe	École Henri-Bachand (St-Liboire) École St-Pierre (St-Valérien) École N.-D.-de-la-Paix (St-Simon)	277 230 128
Camping Glissade d'eau St-Pie inc.	Camping Glissade d'eau St-Pie inc.	300
Chamberland Claude	Domaine Saint -Simon	200
Cyr Jean	Camping des Saules (St-Liboire)	200
Domaine Lac des Tilleuls inc.	Domaine Lac des Tilleuls inc. (St-Pie)	123
Gauvin Réjean et Yvonne	Camping de l'été (Ste-Rosalie)	351
Gingras Jean-Paul et Sylvie	Camping au Vieux Foyer (St-Pie)	630
Goulet Solange et Touchette Denis	Domaine La Détente (St-Valérien)	284
Grenon Marc	Camping Saint-Pie	225
Robert Claude	Camping des Copains (St-Pie)	200
2424 6977 Québec inc.	Camping Laliberté	954

Sources: Municipalités locales, 1997 et 2002;
Ministère de l'Environnement. Direction régionale de la Montérégie. *Suivi de la qualité de l'eau. Liste des réseaux d'aqueduc par exploitant*. Avril 2003.

En ce qui a trait aux prises d'eau servant à l'alimentation d'un réseau d'aqueduc privé, seule la municipalité de Saint-Pie en possède un sur son territoire. La prise d'eau est située sur le lot P - 666 et dessert des résidences et des fermes.

3.8.1.1.2 Le traitement des eaux usées

Le traitement des eaux usées s'effectue en régie intermunicipale pour certaines municipalités de la MRC :

- Entente entre les municipalités de Sainte-Madeleine et Sainte-Marie-Madeleine pour l'utilisation conjointe d'une usine d'épuration localisée à Sainte-Madeleine.

- Entente avec la Société québécoise d'assainissement des eaux et la municipalité de Saint-Hugues.

Les municipalités de Saint-Dominique, Saint-Damase, Saint-Liboire, Saint-Pie, Saint-Simon, Saint-Valérien-de-Milton et Sainte-Hélène-de-Bagot traitent leurs eaux usées individuellement.

Les municipalités de Saint-Barnabé-Sud, Saint-Bernard-de-Michaudville, Saint-Jude, Saint-Louis et Saint-Marcel-de-Richelieu ne disposent pas de réseaux municipaux d'assainissement des eaux.

Considérant la croissance urbaine projetée pour la MRC des Maskoutains, la capacité actuelle des infrastructures de certains réseaux d'égout ne pourra répondre à la demande prévue d'ici l'an 2011, notamment pour les municipalités suivantes : Saint-Hyacinthe (pour certains secteurs), Sainte-Marie-Madeleine, Saint-Damase, Sainte-Hélène-de-Bagot, Saint-Valérien-de-Milton, Saint-Simon, Saint-Pie et Saint-Liboire. Celles-ci devront prévoir des mesures en conséquence.

La municipalité de Saint-Dominique a terminé, à la fin de novembre 1997, l'agrandissement de son usine d'épuration qui permettra d'assurer la desserte et de mieux desservir la population actuelle de même qu'une population additionnelle.

Considérant la densité de la population et sa localisation, l'assainissement des eaux usées des municipalités adjacentes à la ville de Saint-Hyacinthe demeure prioritaire. De plus, un programme en plusieurs phases sera développé pour assurer l'épuration des eaux usées des noyaux villageois, chaque municipalité locale étant responsable d'en déterminer les horizons.

En avril 1995, les municipalités de Saint-Damase, Sainte-Hélène-de-Bagot, Saint-Hugues, Saint-Hyacinthe, Saint-Liboire, Saint-Pie, Saint-Simon et Saint-Valérien-de-Milton ont déjà signé des protocoles et réalisé des travaux d'assainissement. Les municipalités de Sainte-Madeleine et Sainte-Marie-Madeleine ont pour leur part signé un protocole pour la réalisation de travaux d'assainissement. Les municipalités de Saint-Louis et Saint-Marcel-de-Richelieu ne sont pas inscrites à la programmation du gouvernement du Québec. Les municipalités

membres contribueront à l'assainissement des effluents industriels en adoptant un règlement relatif aux rejets dans les réseaux d'égouts, ou en le maintenant pour celles qui en ont déjà un.

3.8.1.1.3 Les services existants et proposés

Les réseaux de services existants, plus particulièrement leur localisation et leur capacité, serviront à établir les aires d'expansion urbaine.

Afin d'amoindrir la pression sur les finances municipales, la construction sera encouragée, en priorité, là où les services d'aqueduc et d'égout sont déjà installés. L'expansion éventuelle du milieu bâti devra se faire dans le prolongement des services existants.

Dans le cas de milieux bâtis existants localisés hors des périmètres d'urbanisation, les services d'égout et/ou d'aqueduc pourront y être implantés. Cependant, seules les situations où des contraintes physiques ne permettent pas aux constructions d'être autonomes pourront donner lieu à cette possibilité. Celle-ci ne doit pas être envisagée comme une opportunité de poursuivre le développement urbain hors des périmètres, mais plutôt comme une solution ultime pour satisfaire des contraintes sanitaires.

Les municipalités locales identifieront, dans les cas pertinents, la localisation approximative d'une éventuelle usine de traitement des eaux usées, si celle-ci n'est pas déjà construite ou autorisée au moment de l'adoption du schéma d'aménagement révisé.

3.8.1.2 Les équipements de gestion des matières résiduelles

3.8.1.2.1 Le plan conjoint de gestion des matières résiduelles

En mars 2002, la MRC adoptait une résolution amorçant l'élaboration du projet de Plan conjoint de gestion des matières résiduelles des MRC d'Acton et des Maskoutains, alors que la Régie intermunicipale de gestion des déchets de la région maskoutaine avait préalablement été mandatée pour ces travaux. Le Plan de gestion permettra d'orienter la MRC quant aux choix à faire en gestion des matières résiduelles au cours des 20 prochaines années.

L'adoption du plan de gestion est prévue pour le printemps 2003. Suite à une consultation publique, sa mise en vigueur est prévue pour l'automne 2004. Les informations présentées ci-dessus sont celles qui sont disponibles à ce jour, mais c'est le Plan conjoint de gestion des matières résiduelles des MRC d'Acton et des Maskoutains qui énoncera les orientations futures ainsi que les différentes mesures à venir en gestion des matières résiduelles.

3.8.1.2.2 La situation actuelle

On ne retrouve actuellement aucun lieu d'enfouissement sanitaire en opération sur le territoire de la MRC des Maskoutains. La majeure partie des matières résiduelles destinées à

l'élimination est dirigée vers le site d'enfouissement de Saint-Nicéphore (MRC de Drummond) ou vers celui de Sainte-Cécile-de-Milton (MRC de la Haute-Yamaska).

Les résidus d'origine domestique et récupérés à des fins de mise en valeur sont aussi majoritairement exportés à l'extérieur du territoire. Les matières recyclables récupérées par la collecte sélective sont presque toutes dirigées vers un centre de tri à Drummondville, alors que les résidus verts sont compostés à un site à Saint-Basile-le-Grand (MRC de la Vallée-du-Richelieu).

Le tableau 3-42 identifie les trois sites de dépôt ou de traitement de matériaux secs en opération sur le territoire de la MRC (voir carte de l'annexe F-1).

Tableau 3-42 Sites de dépôt ou de traitement de matériaux secs en opération

Municipalité	Type	Activité	Propriétaire
Saint-Dominique	Centre de recyclage de matériaux secs	Conditionnement et recyclage de brique, béton et asphalte et autres matériaux autorisés	Carrières de Saint-Dominique ltée
Sainte-Hélène-de-Bagot	Dépôt de matériaux secs	Élimination de matériaux secs	Excavation Michel Girard inc.
Saint-Pie	Dépôt de matériaux secs	Élimination et mise en valeur de matériaux secs	Transport Raynald Boulay & Fils inc.

Source: Régie intermunicipale de gestion des déchets de la région maskoutaine, novembre 2002.

En ce qui concerne les boues de fosses septiques (BFS), leur traitement ou leur élimination s'effectue de façon individuelle par les propriétaires, sans aucune planification régionale. Une partie de ces boues est dirigée vers un centre de traitement extérieur, mais il existe néanmoins un lieu de traitement autorisé sur le territoire de la MRC, soit à Saint-Pie. Ce lieu d'entreposage et de traitement des BFS est opéré par Les Entreprises P.R.F. Saint-Pie inc.

Pour leur part, les boues générées par les stations d'épuration des eaux usées municipales sont disposées par chacune des municipalités lorsqu'il s'agit d'étangs aérés comme système de traitement. Les boues produites par l'usine de Sainte-Hélène-de-Bagot sont transportées vers celle de Saint-Hyacinthe, et tous ces résidus sont destinés à l'élimination au site d'enfouissement de Saint-Nicéphore.

La gestion régionale et intégrée des boues municipales et des BFS est un domaine d'intervention déjà prévu par l'Entente intermunicipale relative à la gestion des déchets (1991) de la Régie intermunicipale de gestion des déchets de la région maskoutaine. Le Plan de gestion en cours d'élaboration devrait prévoir des dispositions allant en ce sens.

3.8.1.2.3 Le plan d'action

À l'entrée en vigueur du Plan conjoint de gestion des matières résiduelles (prévu pour l'automne 2004), la MRC entend poursuivre sa réflexion sur les moyens et les actions qui devront être mis de l'avant afin de concrétiser le plan de gestion. Des mesures de suivi seront d'ailleurs prévues pour assurer les mesures mises de l'avant au fil des ans.

3.8.1.2.4 L'identification des sites de dépôt de matériaux secs

Les municipalités concernées par les sites de dépôt et de traitement de matériaux secs en opération et par le lieu d'entreposage et de traitement des boues de fosses septiques identifieront, dans leur plan d'urbanisme, la localisation de ces lieux.

3.8.1.2.5 Les dépôts de neiges usées

Il n'existe aucun site de dépôt des neiges usées ayant fait l'objet d'une acceptation formelle de la part du ministère de l'Environnement. La majorité des municipalités de la MRC font l'entassement de la neige le long des voies publiques, alors que la municipalité de Sainte-Madeleine et la ville de Saint-Hyacinthe la transportent sur des terrains municipaux désignés à cet effet.

Bien que l'application de certains principes de la politique en matière de gestion des neiges usées ait été reportée à plusieurs reprises, l'interdiction de déverser les neiges usées directement dans les cours d'eau est en vigueur depuis avril 1996.

En fonction de cette politique, chaque municipalité doit disposer de ses neiges usées dans un site reconnu et autorisé par le ministère de l'Environnement. À ce sujet, il serait opportun que les municipalités de la MRC se regroupent et s'entendent sur les modalités à adopter pour aménager et opérer de tels sites. Plusieurs sites pourraient être aménagés et localisés à des distances acceptables pour les municipalités, de manière à réduire les coûts associés au transport des neiges usées.

De son côté, la ville de Saint-Hyacinthe a entrepris, en novembre 2002, une étude pour faire homologuer auprès du ministère son site de dépôt de neiges usées situé à proximité du garage municipal (parc industriel Camille-Mercure). Par ailleurs, elle utilisera de nouveau son site du boulevard Choquette, dans le parc industriel Olivier-Chalifoux. Ce site non homologué servira de dépannage advenant des accumulations de neige trop abondantes.

3.8.2 Les infrastructures de transport d'énergie et de télécommunication

3.8.2.1 Les infrastructures d'énergie électrique

Deux lignes de transport d'énergie électrique de 735 kV traversent, dans un même corridor, la partie centrale de la MRC. Une ligne assure la liaison entre les postes de Nicolet et de Boucherville, alors que l'autre relie le poste de Nicolet au poste Hertel à La Prairie.

La MRC des Maskoutains est alimentée par deux réseaux, l'un à 49 kV, l'autre à 120 kV. Le réseau à 120 kV, qui dessert la grande région de Saint-Hyacinthe, repose sur l'apport des postes de Sainte-Rosalie, à 120-25 kV, et Casavant, à 120-25 kV. Ces postes sont reliés entre eux par une ligne à 120 kV. De plus, ils sont bouclés par une ligne biterne qui provient du poste

de Saint-Césaire. Le poste de Sainte-Rosalie compte également sur une alimentation monoterne à 120 kV en provenance du poste Hériot situé dans la région de Drummondville.

Le réseau à 49 kV regroupe quatre postes, soit ceux de Sainte-Hélène (à Sainte-Hélène-de-Bagot) à 49-25 kV, de Saint-Damase, à 49-13 kV, de Maska (à Notre-Dame-de-Saint-Hyacinthe), à 49-25 kV, ainsi que le poste de Sainte-Rosalie qui, outre sa section à 120-25 kV, comporte également une section à 49-25 kV. Le poste de Sainte-Hélène possède une double alimentation, l'une en provenance du poste de Sainte-Rosalie, l'autre en provenance du poste de la Chute-Hemmings (Drummondville). Les postes Maska et de Saint-Damase sont reliés entre eux par une ligne à 49 kV, et sont bouclés au moyen de lignes en provenance des postes de Saint-Césaire et de Sainte-Rosalie.

Tableau 3-43 Les lignes d'énergie électrique

Tension (kV)	De	Vers	Longueur (km)
49	Poste de Sainte-Rosalie	Poste Maska	7,58
49	Poste de Sainte-Rosalie	Poste de Sainte-Hélène	19,75
49	Poste de Sainte-Rosalie	Poste de Sainte-Rosalie	0,147
49	Ligne Chute-Hemmings -Centrale de Drummondville	Poste de Sainte-Hélène	5,92
49	Poste de Saint-Césaire	Poste Maska	15,64
120	Poste de Saint-Césaire	Poste de Sainte-Rosalie	24,62
120	Poste de Sainte-Rosalie	Poste Casavant	9,53
120	Ligne Hériot - Acton	Poste de Sainte-Rosalie	24,58
735	Poste de Nicolet	Poste Hertel	33,59
735	Poste de Nicolet	Poste de Boucherville	33,53

Source : Hydro-Québec, Direction régionale – Richelieu et direction – Services à la clientèle, décembre 2002.

Tableau 3-44 Les postes d'énergie électrique

Poste	Tension (kV)
Sainte-Rosalie	120 – 49 – 25
Casavant	120 – 25
Saint-Damase	49 – 25
Maska	49 – 25
Sainte-Hélène	49 – 25

Source : Hydro-Québec, Direction régionale – Richelieu et direction – Services à la clientèle, décembre 2002.

En ce qui concerne le réseau à 49 kV, Hydro-Québec poursuit une politique de maintenance de ses installations tant que ce niveau de tension offrira des possibilités d'alimentation acceptables du point de vue technique et économique. Les projets de conversion des postes Sainte-Hélène et Maska à 49-25 kV, et du poste de Saint-Damase, à 49-25 kV, figurent toujours dans les plans d'Hydro-Québec, mais sont prévus à des dates ultérieures (et indéterminées pour l'instant) à celles annoncées initialement.

De plus, Hydro-Québec prévoit que la capacité du poste Sainte-Hélène à 49-25 kV sera atteinte d'ici l'an 2003. L'augmentation de la capacité de transformation du poste (addition de transformateurs) ou sa conversion en un nouveau poste à 120-25 kV sont deux solutions actuellement envisagées.

3.8.2.1.1 L'intégration du réseau à 120 kV au futur poste de la Montérégie

À la suite de la Commission parlementaire sur l'Économie et le Travail, tenue en mai 1999, les travaux de construction de la boucle montérégienne et du poste de la Montérégie (Sainte-Cécile-de-Milton) reprendront selon le plan de réseau initialement prévu. Aussi, une nouvelle ligne biterne à 120 kV sera construite entre le futur poste de la Montérégie et la ligne biterne actuelle, Saint-Césaire – Saint-Hyacinthe (poste Sainte-Rosalie). Le point de raccordement de la nouvelle ligne sera situé à Saint-Dominique (dans le 9^{e} rang). Cette ligne acheminera de l'énergie du poste de la Montérégie aux postes de la région maskoutaine. Tous ces projets sont soumis au processus normal d'obtention des autorisations gouvernementales.

Enfin, il existe quatre (4) postes électriques privés sur le territoire de la MRC, tous alimentés par le réseau d'Hydro-Québec. Il s'agit des postes suivants :

- Poste de la Société-Coopérative-Avicole-Régionale (Saint-Damase);
- Poste de la Coopérative-Saint-Jean-Baptiste-4 (Saint-Damase);
- Poste de la Coopérative-Saint-Jean-Baptiste-1 (Sainte-Marie-Madeleine);
- Poste de la Société-Coopérative-Sainte-Rosalie (Saint-Hyacinthe).

L'ensemble des infrastructures électriques est illustré sur les cartes 3-5 et 3-6. Les municipalités concernées par le passage des réseaux de transport d'énergie existants et projetés devront les identifier dans leur plan d'urbanisme.

3.8.2.2 Les infrastructures de télécommunication

En ce qui a trait au service de téléphonie, les municipalités de la MRC sont desservies par les fournisseurs suivants : Bell Canada, Télébec, Téléphone Guèvremont et Téléphone Saint-Liboire, qui n'offrent pas les mêmes types et niveaux de service. Cependant, toutes les municipalités ont accès au service d'urgence 911.

3.8.3 Les équipements publics régionaux, administratifs et institutionnels, de santé et de services sociaux, d'éducation, de culture, de loisirs et de tourisme

La MRC compte un certain nombre de services publics de rayonnement régional qui sont tous localisés dans la ville de Saint-Hyacinthe. Le schéma d'aménagement révisé reconnaît la ville

de Saint-Hyacinthe comme étant le centre majeur de distribution de services aux citoyens. C'est sur son territoire que l'on retrouve les bureaux administratifs publics régionaux, les établissements de santé majeurs tels que les hôpitaux, les institutions d'enseignement à vocation régionale et nationale. Pour leur part, les municipalités locales ont, sur leur territoire, des institutions d'enseignement de niveau primaire et des établissements de culte.

La présente section identifie les équipements publics régionaux de santé, de services sociaux, d'éducation, de culture, de loisirs et de tourisme existants ou projetés.

3.8.3.1 Les équipements de santé et de services sociaux existants

- Hôtel-Dieu, centre hospitalier de soins prolongés doté de 532 lits;
- Hôpital Honoré-Mercier, qui compte 279 lits de courte durée.

Ces deux premiers établissements de santé ont été fusionnés en 1994 sous le vocable de «Réseau de santé Richelieu-Yamaska». On retrouve aussi les établissements et services suivants :

- Centre Andrée-Perreault, qui compte 64 lits de longue durée. Cet établissement est sous la juridiction du CLSC-CHSLD des Maskoutains;
- Résidence Gaucher-Héroux inc., avec une trentaine de lits de longue durée. Il s'agit d'un établissement privé.
- CLSC-CHSLD des Maskoutains, dont le siège social se trouve sur la rue Morin à Saint-Hyacinthe, avec deux points de service : un sur la rue des Cascades à Saint-Hyacinthe et l'autre à Saint-Jude. De plus, il est responsable pour le Réseau de santé Richelieu-Yamaska du centre de prélèvement à Saint-Hyacinthe dénommé le 1005 Gauthier.
- Pavillon Boisjoly, un centre de réadaptation pour jeunes en difficulté d'adaptation. Cet établissement, situé à Saint-Hyacinthe, relève des centres jeunesse de la Montérégie.
- Centre Butters-Savoie et les Horizons, un centre de réadaptation pour les déficients intellectuels, centre de Saint-Hyacinthe.
- Le Virage, un centre de réadaptation pour alcooliques et toxicomanes, centre de Saint-Hyacinthe.
- Service ambulancier GMR, Saint-Hyacinthe.

3.8.3.2 Les équipements scolaires

L'ensemble des municipalités du territoire de la MRC des Maskoutains sont desservies par le réseau éducatif public de la Commission scolaire Saint-Hyacinthe.

Sur le territoire de la MRC des Maskoutains, la Commission scolaire Saint-Hyacinthe regroupe :

- Un ensemble de 31 écoles primaires, comptant plus de 7 000 élèves au total en 1997, et dont 14 sont localisées à Saint-Hyacinthe.

- Quatre écoles secondaires (dont la polyvalente Hyacinthe-Delorme), toutes localisées à Saint-Hyacinthe, et comptant 4 074 élèves au total en 1997.

La mission fondamentale de la Commission scolaire Saint-Hyacinthe est d'organiser et de dispenser des services d'enseignement, des services de consultation professionnelle et des services d'animation de la vie étudiante, dans le but de contribuer au développement intégral des élèves jeunes et des adultes de son territoire.

La mission complémentaire de la Commission scolaire est de participer, dans la mesure de ses moyens et avec tous les autres partenaires politiques, sociaux, religieux, culturels et économiques, au développement de la collectivité de son territoire. Elle dessert un territoire à la fois urbain et rural appartenant à trois MRC et à six comtés provinciaux. Sa clientèle scolaire est composée (en 1997) de près de 13 500 élèves, dont 1 300 de niveau pré-scolaire, plus de 7 000 de niveau primaire, plus de 4 000 de niveau secondaire et environ 1 200 adultes en formation générale et professionnelle. Elle dispense ses services à l'intérieur de 46 immeubles, sur une superficie totale de 154 866 mètres carrés répartis à travers son territoire.

Elle emploie près de 2 000 personnes, dont 1 175 détiennent des postes réguliers permanents à temps plein. Ce personnel comprend 775 enseignantes et enseignants, 275 membres du personnel de soutien, 50 spécialistes et 75 cadres de service et d'école.

La Commission scolaire de Saint-Hyacinthe arrive au deuxième rang sur le territoire de la Montérégie, en ce qui concerne les services qu'elle dispense en formation professionnelle. Elle offre 26 programmes différents, dont les principaux créneaux sont les métiers des secteurs de l'agroalimentaire, de la santé, de l'automobile, de la construction, du secrétariat et de la comptabilité, de la bureautique, de l'informatique, de l'électronique et des techniques d'usinage.

Sans vouloir intervenir dans le mandat des commissions scolaires, la municipalité régionale de comté fait siennes quatre orientations du ministère de l'Éducation, exprimées dans la *Politique nationale de la ruralité*:

En ce qui concerne l'école de village, le ministre de l'Éducation favorise :

- son maintien, dans la mesure où c'est la volonté des parents et de la communauté, qu'il en va du bien-être de l'élève et que des services de qualité pourront être offerts à tous les élèves;

- la tenue de débats sur la qualité des services éducatifs offerts dans les petites écoles;

- la recherche, avec les conseils d'établissement et les représentants de la communauté, de différentes solutions possibles visant le maintien de l'école (exemples : utilisation partagée des locaux, répartition des coûts ou des responsabilités, location des locaux à des organismes qui ont une vocation compatible avec la mission de l'école);

- la transparence dans les discussions nécessitant la participation des parents et des représentants de la communauté, principalement des municipalités.

Il faut également mentionner la présence d'institutions de niveau collégial et universitaire sur le territoire de la ville de Saint-Hyacinthe. Il s'agit du cégep de Saint-Hyacinthe, qui compte plus de 3 000 étudiants, de l'Institut de technologie agroalimentaire (ITA), qui offre des programmes professionnels de niveau collégial, et de la faculté de médecine vétérinaire de l'Université de Montréal, qui dispense un enseignement de premier cycle à 300 étudiants.

Tableau 3-45 Établissements d'enseignement de la Commission scolaire de Saint-Hyacinthe

Municipalités	Niveau d'enseignement	Nom de l'institution
La Présentation	Préscolaire 5 ans et primaire	École La Présentation
Saint-Barnabé-Sud	Primaire	École Saint-Barnabé-Sud
Saint-Bernard-de-Michaudville	Préscolaire 5 ans	École Saint-Bernard
Saint-Damase	Préscolaire 5 ans et primaire	École Saint-Damase
Saint-Dominique	Préscolaire 5 ans et primaire	École de la Rocade
Saint-Hugues	Préscolaire 5 ans et primaire	École Saint-Hugues
Saint-Hyacinthe	Préscolaire 5 ans et primaire	École Assomption
	Préscolaire 5 ans et primaire	École Bois-Joli
	Préscolaire 5 ans et primaire	École Douville
	Formation générale des adultes	École Jacques-Cartier
	Préscolaire 4 ans et 5 ans et primaire	École Lafontaine
	Préscolaire 5 ans et primaire	École Larocque
	Primaire	École Maurice-Jodoin
	Préscolaire 5 ans et primaire	École Roméo-Forbes
	Préscolaire 5 ans et primaire	École Sacré-Cœur
	Préscolaire 5 ans et primaire	École Saint-Charles-Garnier
	Préscolaire 5 ans	École Saint-Joseph

Saint-Hyacinthe (suite)	Préscolaire 5 ans et primaire	École Saint-Sacrement
	Préscolaire 5 ans et primaire	École Sainte-Rosalie
	Formation professionnelle et formation générale des adultes	École Raymond
	Préscolaire 5 ans, primaire et secondaire	École René-Saint-Pierre
	Secondaire	École secondaire Casavant
	Secondaire	École secondaire Fadette
	Formation professionnelle	École professionnelle de Saint-Hyacinthe
	Formation professionnelle	Édifice 700 Casavant
	Primaire	École Saint-Thomas-d'Aquin Pavillon 1
	Préscolaire 5 ans et primaire	École Saint-Thomas-d'Aquin Pavillon 2
	Secondaire et formation professionnelle	Polyvalente Hyacinthe-Delorme
Saint-Jude	Préscolaire 4 ans et 5ans et primaire	École aux Quatre-Vents
Saint-Liboire	Préscolaire 5 ans et primaire	École Henri-Bachand
Saint-Louis	Primaire	École Saint-Louis
Saint-Marcel-de-Richelieu	Primaire	École Saint-Marcel
Saint-Pie	Préscolaire 4 ans et 5 ans et primaire	École Bon-Séjour
	Primaire	École Sacré-Cœur
Saint-Simon	Préscolaire 5 ans et primaire	École Notre-Dame-de-la-Paix
Saint-Valérien-de-Milton	Préscolaire 4 ans et 5 ans et primaire	École Saint-Pierre
Sainte-Hélène-de-Bagot	Préscolaire 5 ans et primaire	École Plein-Soleil
Sainte-Madeleine	Préscolaire 5 ans	École Spénard
	Primaire	École Saint-Joseph

Source : Commission scolaire de Saint-Hyacinthe, *Plan triennal de répartition et de destination des immeubles*, 19 juin 2001.

Enfin, on retrouve sur le territoire de la MRC des institutions scolaires du domaine privé. Au niveau pré-scolaire, la Petite Académie est entrée en fonction pour l'année scolaire 1993-1994. Au niveau secondaire, l'école Saint-Joseph oriente ses efforts vers la formation intégrale des jeunes. Le Collège Saint-Maurice offre pour sa part les cours de niveau secondaire à la clientèle féminine, alors que le Collège Antoine-Girouard s'adresse à une clientèle mixte.

3.8.3.3 Les équipements culturels

La ville de Saint-Hyacinthe joue le rôle de pôle culturel non seulement à l'échelle de la MRC mais également pour une partie de la Montérégie.

Le ministère de la Culture et des Communications considère que la région devrait disposer d'une salle d'environ 900 sièges dont l'équipement de scène répondrait aux standards professionnels. Après avoir consulté sa population, la ville de Saint-Hyacinthe a déposé en 1995 une demande de subvention pour la construction d'une maison des arts et de la culture, incluant la salle de spectacles. En janvier 2002, le ministère de la Culture et des Communications a profité de la tribune offerte par les Déjeuners de la Culture Desjardins pour

rendre public le versement des 3 M$ constituant sa part dans le programme d'infrastructures Canada-Québec pour la réalisation de la salle de spectacle de Saint-Hyacinthe.

La future salle sera localisée à l'angle des rues Saint-Antoine et Sainte-Anne, dans le stationnement Plaza. L'entrée principale sera située sur la rue Saint-Antoine. Le début de la construction est prévu pour septembre 2003 et les travaux devraient prendre un an. La salle comprendra 674 sièges et sera divisible en trois sections. Cette infrastructure dont la construction est estimée à 9,1 millions de dollars devrait être complétée le 1er octobre 2004.

Par ailleurs, la MRC dispose déjà sur son territoire d'une institution muséale accréditée par le ministère : il s'agit du centre d'exposition Expression, qui est un lieu de diffusion en arts visuels. Cette institution contribue au rayonnement culturel de la région.

De plus, la possibilité de mettre sur pied un musée de l'agroalimentaire viendrait renforcer encore davantage la position de la région en matière touristique tout en appuyant son statut de technopole agroalimentaire.

Dans le secteur des bibliothèques, la MRC entend développer et consolider les services offerts à sa population. En effet, près de 19 % de la population de la MRC n'a pas accès à une bibliothèque publique.

3.8.3.4 Les équipements récréatifs et touristiques

Le territoire de la MRC dispose d'éléments régionaux susceptibles de constituer des attraits touristiques, ou encore de servir de supports aux activités récréatives de la population. La dimension récréative et touristique ne domine pas l'organisation spatiale du territoire de la MRC. Toutefois, des ressources telles que les rivières Yamaska et Noire et leurs berges, le potentiel acéricole des boisés et certains équipements structurants ponctuels ont avantage à être reliés de façon à renforcer leur position sur le plan régional.

La MRC des Maskoutains offre également la possibilité de développer un centre d'attraction touristique sur le thème de l'agroalimentaire. Le centre pourrait être axé sur la consolidation des équipements dans le campus agroalimentaire, notamment par la création du musée de l'agroalimentaire.

Dans la même optique, les formules de l'hébergement à la ferme, table champêtre et gîte du passant sont envisagées. En effet, l'agrotourisme constitue une avenue intéressante pour la MRC.

Bien que saisonnière, l'industrie acéricole représente aussi un attrait intéressant dans la région. Afin de s'assurer que cette ressource soit protégée, un contrôle réglementaire des boisés ayant un potentiel acéricole doit être mis en place selon les dispositions du *Document complémentaire*.

Le développement touristique et récréatif de la région pourrait miser davantage sur la présence des boisés et des cours d'eau du territoire de la MRC. Par exemple, l'aménagement d'un réseau de circuits (pistes cyclables, sentiers pédestres, pistes de ski de fond, etc.) reliant l'ensemble des boisés et un parc riverain linéaire, ainsi que l'exploitation d'activités nautiques, sont des projets intéressants à considérer.

On retrouve dans le tableau 3-46 une liste non exhaustive des équipements, bâtiments et événements d'envergure régionale et autres susceptibles d'être ou de devenir un attrait touristique. Soulignons que cette liste n'est pas limitative. Elle n'est présentée ici qu'à titre indicatif. En effet, il pourrait y avoir sur le territoire de la MRC d'autres équipements, bâtiments et événements d'envergure pouvant éventuellement s'ajouter à cette liste.

Tableau 3-46 Équipements, bâtiments et événements touristiques et récréatifs d'envergure régionale

Municipalité	Équipements et/ou événements
La Présentation	École d'équitation 1101
	Église de La Présentation
Saint-Damase	Vergers Mado
	Festival du Maïs
	Relais de l'Écureuil
Saint-Dominique	Terrain de golf Saint-Dominique
	Terrain de tir
	Piste de planeur (vol à voile)
	Moulin Dubreuil
Sainte-Madeleine	Camping Sainte-Madeleine
Sainte-Marie-Madeleine	Club de golf La Madeleine Inc.
Saint-Hyacinthe	Centre des Congrès
	Club de golf Saint-Hyacinthe
	Club de golf La Providence
	Expression, centre d'exposition de Saint-Hyacinthe
	Festival Rétro de Saint-Hyacinthe
	Les Jardins D.A. Séguin
	La Porte des Maires et le Jardin des Anciens Maires
	Fête sur la rivière (anneau de glace)
	Centre de location (canot, pédalos et bicyclettes)
	Le parc Les Salines
	La place du marché
	La foire agricole
	Des équipements hôteliers
	Un centre de recherche
	Des institutions d'enseignement
	Gîte touristique Le Jardin Caché
	L'Espace Maskoutain
	Camping Belle-Rose
	Camping de l'Été

Municipalité	Équipements et/ou événements
	Domaine de l'Érable
	Les Ruchers Richard Paradis
	Les Serres Rosaire Pion & Fils Inc.
Saint-Jude	Union québécoise de réhabilitation des oiseaux de proie
	Pavillon de l'Érable
Saint-Liboire	Camping Plage Laliberté
	Les Serres Beauregard Inc.
Saint-Marcel-de-Richelieu	Auberge touristique Au Vieux Presby
Saint-Pie	Le barrage de la rivière Noire
	Au Vieux Saint-Pie
	Auberge de la Rivière
	Au Jardin gourmand
	La piste de courses Sanair
	Les glissades d'eau
	Érablière du Coteau
	Grange Vieille
	L'érablière au Joli Site
	Le Festival Western
	Le Camping le Vieux-Foyer
	Le Camping Grand-Air
Saint-Simon	Domaine Saint-Simon
	Pyramide Saint-Simon
	Club de golf Saint-Simon
Saint-Valérien-de-Milton	Le barrage de la rivière Noire
	Ferme La Rabouillère