

VILLE DE SAINT-HYACINTHE
CLD LES MASKOUTAINS
■
**PLAN D'AMÉNAGEMENT
DU SECTEUR NORD-OUEST
DE LA VILLE DE SAINT-HYACINTHE**

Avril 2001
Révisé en juillet 2001

Dossier 20369

MUNICONSULT
460, rue McGill
Montréal (Québec) H2Y 2H2
Téléphone : (514) 954-5320 – Télécopieur : (514) 954-5345

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1.0 INTRODUCTION.....	1
2.0 TERRITOIRE D'ÉTUDE.....	2
2.1 Délimitation du territoire	2
2.2 État du développement	2
2.2.1 Le Parc industriel Olivier-Chalifoux	2
2.2.2 La Cité de la Biotechnologie	2
2.2.3 Le Havre des Dominicains	3
3.0 ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT	5
3.1 Le réseau routier	5
3.1.1 L'échangeur Pinard	5
3.1.2 Le déploiement du réseau local	7
3.1.3 La traverse des voies du Canadien national	9
3.2 Le zonage agricole permanent	9
3.3 Les besoins en espaces industriels	13
4.0 PLAN D'AMÉNAGEMENT	17
4.1 Concept d'ensemble	17
4.1.1 Réseau routier.....	17
4.1.2 La traverse des voies du Canadien National	19
4.1.3 Organisation spatiale	21
4.2 Les coûts d'aménagement et phasage	23
4.3 Requête auprès de la CPTAQ	24

INTRODUCTION

En octobre 2000, la Ville de Saint-Hyacinthe et le CLD Les Maskoutains ont conjointement mandaté Municonsult pour l'élaboration d'un plan d'aménagement du secteur nord-ouest de la Ville de Saint-Hyacinthe incluant la Cité de la Biotechnologie et le Parc industriel Olivier-Chalifoux.

Le présent document regroupe une description du territoire sur lequel l'étude a porté, une identification des principaux enjeux associés à son développement et la description du plan d'aménagement incluant le concept d'organisation physique, les coûts d'infrastructures et le phasage proposé pour la mise en œuvre du plan.

TERRITOIRE D'ÉTUDE

2.0 TERRITOIRE D'ÉTUDE

2.1 DÉLIMITATION DU TERRITOIRE

Le territoire à l'étude est globalement délimité :

- à l'est : les avenues Trudeau et Vanier
- au sud : la route 116
- à l'ouest : la limite municipale de Saint-Hyacinthe
- au nord : l'autoroute Jean-Lesage

Le plan d'aménagement vise à apporter des propositions de développement applicables à ce territoire. Certaines de ces propositions débordent toutefois de ce cadre d'intervention parce qu'elles ne trouvent leur logique que sur un espace élargi notamment en matière de transport.

2.2 ÉTAT DU DÉVELOPPEMENT

Trois principaux projets sont présentement en développement à l'intérieur du territoire d'étude (figure 2.1) :

- Le parc industriel Olivier-Chalifoux
- La Cité de la Biotechnologie
- Le projet résidentiel « Le Havre des Dominicains » (Douville Nord)

2.2.1 Le Parc industriel Olivier-Chalifoux

Le Parc industriel Olivier-Chalifoux compte une soixantaine d'entreprises regroupées sur un espace d'environ 200 hectares entièrement desservis par le réseau municipal d'égout et d'aqueduc.

Le Parc ne dispose à toute fin utile d'aucun terrain disponible pour son expansion à moins que la limite de la zone agricole permanente ne soit modifiée.

2.2.2 La Cité de la Biotechnologie

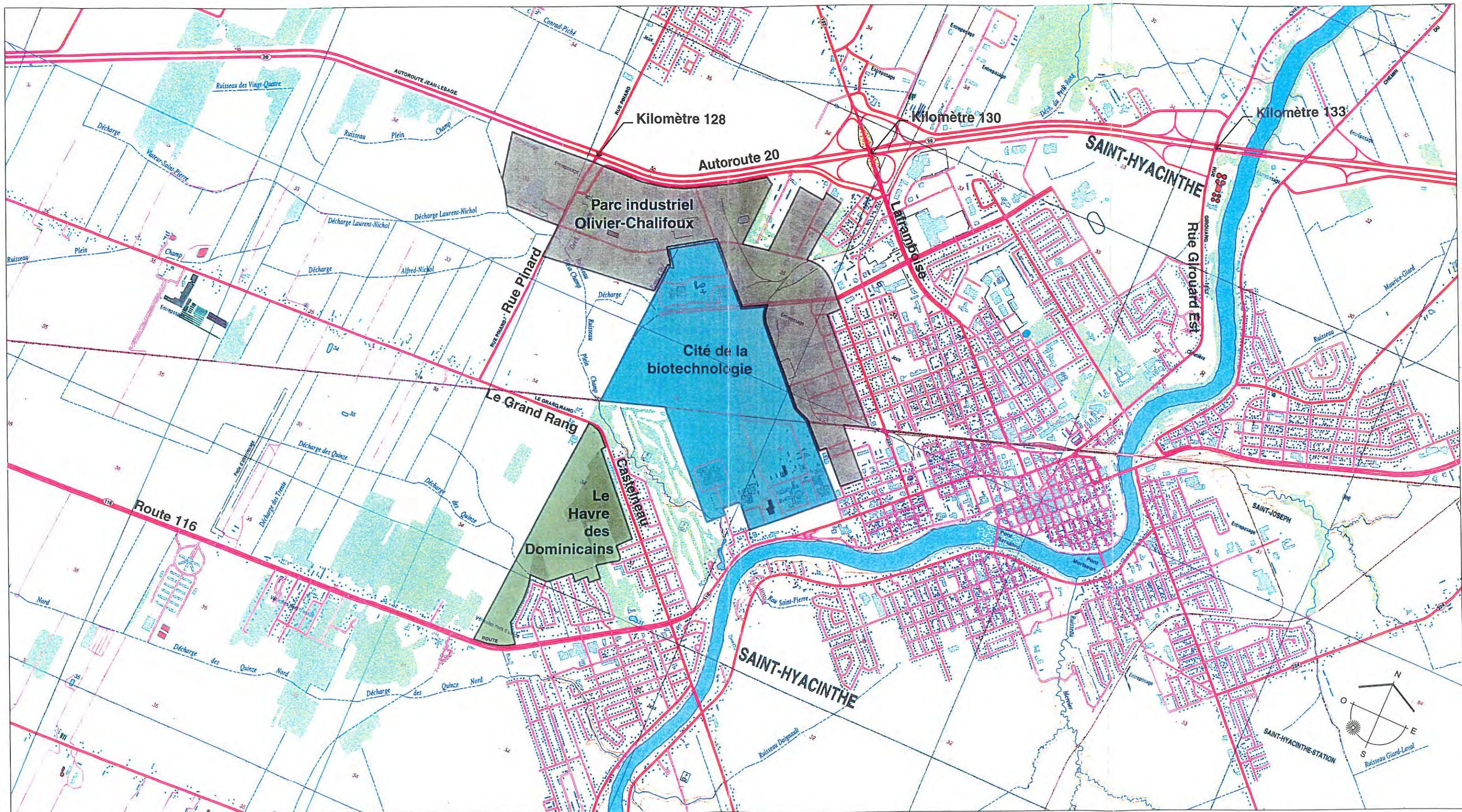
Un vaste territoire a été identifié par le CLD des Maskoutains et la Ville de Saint-Hyacinthe comme étant celui de la Cité de la Biotechnologie. Ce territoire s'étend du boulevard Choquette à la rue Sicotte et embrasse près de 170 hectares de terrain assujéti à la Loi sur la protection du territoire agricole. Ce territoire appartient au MAPAQ et est principalement utilisé à des fins expérimentales par l'IRDA, l'ITA et la ferme Maskita.

Le reste du territoire de la Cité de la Biotechnologie regroupe néanmoins près d'une quinzaine de centres de recherche et des laboratoires de réputation internationale dont l'essentiel des travaux est étroitement associé au domaine des biotechnologies agroalimentaires.

2.2.3

Le Havre des Dominicains

Le Havre des Dominicains est un projet résidentiel de densité mixte s'étendant sur plus de 85 hectares et appelé à accueillir plus de 1 500 unités de logement. Situé immédiatement au sud des secteurs industriels précédemment décrits, ce projet aura dans le futur une incidence majeure sur le développement du réseau routier artériel du secteur ouest de Saint-Hyacinthe.



PLAN D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR NORD-OUEST DE SAINT-HYACINTHE

2.1 Plan contexte

ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT

Les enjeux associés au développement du secteur nord-ouest de Saint-Hyacinthe sont de trois principaux ordres :

- 1) le réseau routier;
- 2) le zonage agricole permanent;
- 3) les besoins en espace du parc industriel Olivier-Chalifoux et de la Cité de la Biotechnologie.

3.1**LE RÉSEAU ROUTIER****3.1.1****L'échangeur Pinard**

L'accessibilité au territoire de la Ville de Saint-Hyacinthe à partir de l'autoroute Jean-Lesage est assuré par deux échangeurs.

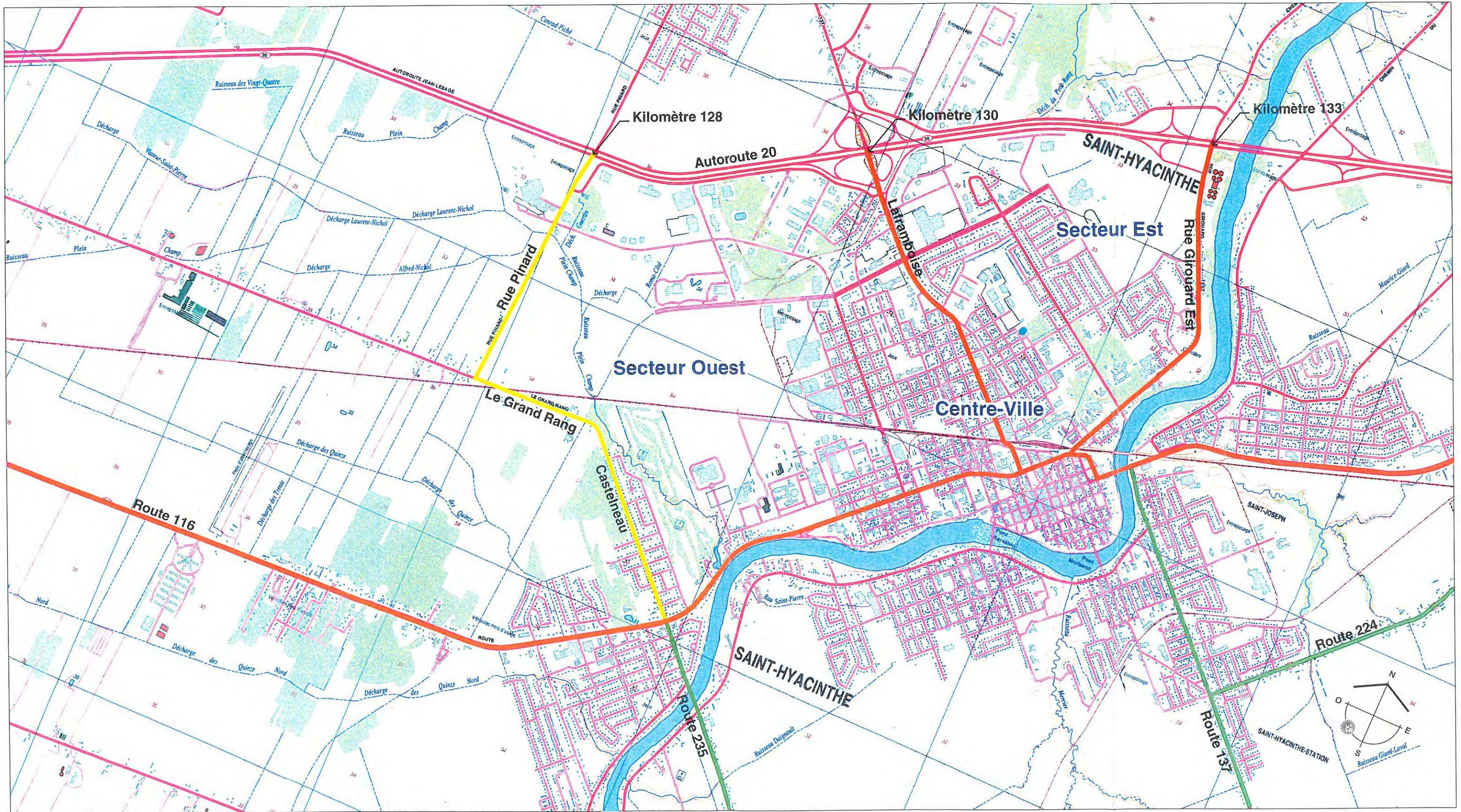
L'échangeur n° 130 coïncide avec le boulevard Laframboise qui assure un accès direct au centre-ville de Saint-Hyacinthe. De plus, son positionnement est relativement central par rapport à l'ensemble du frontage du territoire maskoutain sur l'autoroute Jean-Lesage.

L'échangeur n° 133, plus à l'est, assure la desserte de tout le secteur est de Saint-Hyacinthe via notamment la rue Girouard Est.

L'accessibilité à l'autoroute Jean-Lesage pour les parties centre et est du territoire de Saint-Hyacinthe et de son agglomération est donc relativement bien répartie par rapport à la densité de développement de ces secteurs.

En contrepartie, le secteur ouest de Saint-Hyacinthe, encore peu urbanisé jusqu'à récemment, ne peut accéder à l'autoroute qu'en se rabattant sur le boulevard Laframboise. Cette situation crée une pression énorme sur ce boulevard qui se traduit en période de pointe par des problèmes de congestion. Qui plus est, la nature industrielle du développement du secteur nord-ouest de Saint-Hyacinthe induit un volume de circulation lourde sur le boulevard Laframboise qui est incompatible avec la vocation de commerce de détail développée de part et d'autre du boulevard (figure 3.1).

La croissance industrielle que connaît le Parc Olivier-Chalifoux et l'accélération du développement résidentiel en cours dans le secteur Douville Nord (Le Havre des Dominicains) ne feront qu'accroître les problèmes de circulation présentement observés sur le boulevard Laframboise.



PLAN D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR NORD-OUEST DE SAINT-HYACINTHE
 3.1 Accès régionaux

Des études de planification antérieures ont déjà projeté un échangeur à l'intersection de l'autoroute Jean-Lesage et du boulevard Pinard. Il y a quelques années, le ministère des Transports du Québec a même procédé à des études préliminaires et des discussions ont été entreprises avec la Ville de Saint-Hyacinthe, mais le dossier est demeuré en suspens jusqu'à aujourd'hui.

Une rencontre tenue dans le cadre du présent mandat avec un représentant du ministère des Transports nous a permis d'apprendre que depuis le 26 mai 1996, le ministère des Transports du Québec se serait doté de nouvelles directives à l'égard d'études d'opportunités pour l'aménagement de nouveaux échangeurs sur le réseau autoroutier. Suivant ces nouvelles directives, la région de Saint-Hyacinthe serait classée de type «rural». Or dans les secteurs ruraux, le ministère des Transports n'aménagerait plus de nouveaux échangeurs à moins de huit (8) kilomètres d'un échangeur existant. Le boulevard Pinard se trouve à environ deux (2) kilomètres du plus proche échangeur, soit la sortie n° 130 de l'autoroute Jean-Lesage.

La directive du huit (8) kilomètres est certainement défendable en zone rurale, mais il nous apparaît très réducteur de classer la ville-centre de Saint-Hyacinthe et son agglomération urbaine immédiate de zone rurale. La densité de l'urbanisation du territoire et les perspectives de développements futurs dans le secteur ouest de la Ville de Saint-Hyacinthe devraient nous permettre de faire nuancer l'interprétation de cette directive du ministère des Transports du Québec d'autant que les besoins de raccordement du réseau local à l'autoroute sont croissants dans ce secteur particulier du territoire maskoutain.

3.1.2 Le déploiement du réseau local

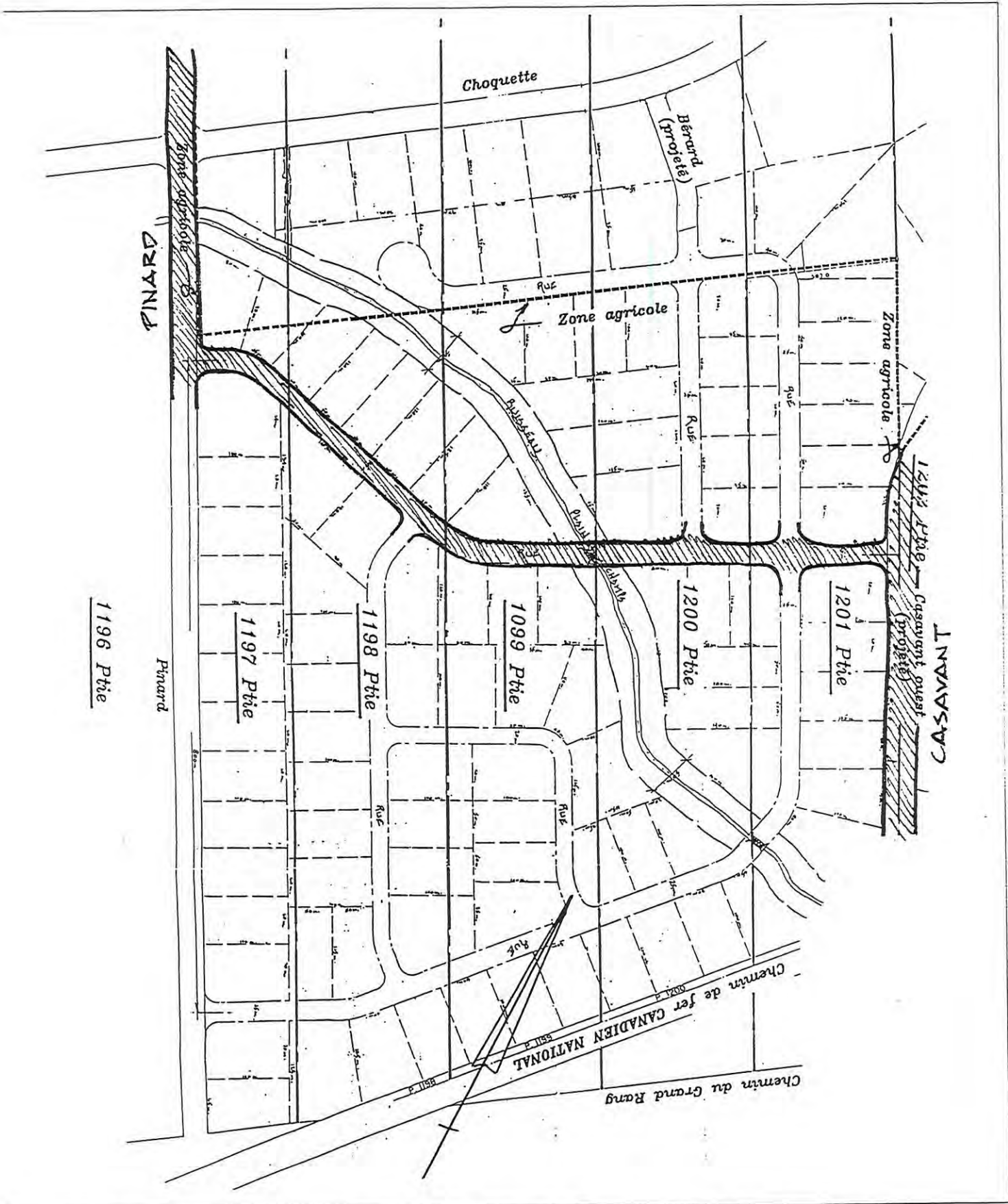
Le boulevard Pinard

Le boulevard Pinard est une voie nord-sud assurant notamment un lien entre la Municipalité de Saint-Thomas-d'Aquin et la rue Castelleau via le Grand Rang à Saint-Hyacinthe.

Suivant les différents documents municipaux de planification, le boulevard Pinard est appelé à conserver le même alignement même si un échangeur devait être construit à la hauteur de l'autoroute Jean-Lesage.

Conséquemment, le tracé du boulevard Pinard n'assurerait pas un lien direct de l'autoroute Jean-Lesage vers la route 116 (boulevard Laurier) comme le fait par exemple la rue Girouard pour le secteur est et le boulevard Laframboise pour le secteur central de la Ville de Saint-Hyacinthe.

En fait, les documents de planification semblent plutôt privilégier un lien secondaire entre le boulevard Pinard et le boulevard Casavant projeté par lequel la continuité du raccordement à la route 116 serait assurée (figure 3.2).



PLAN D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR NORD-OUEST DE SAINT-HYACINTHE

3.2 Boulevard Pinard - Proposition de raccordement à Casavant

aucune échelle

Il apparaît donc que l'axe de desserte principale du secteur ouest de la Ville de Saint-Hyacinthe doit compter sur deux boulevards, Pinard et Casavant, dont l'un ne se trouve pas dans le prolongement naturel de l'autre; ce qui, à moyen et long terme, est susceptible d'affaiblir l'efficacité et la clarté du réseau routier principal dans ce secteur.

Le boulevard Casavant

Les documents municipaux de planification présentent le boulevard Casavant comme un tronçon important d'une voie périphérique ou de contournement autour du noyau le plus urbanisé de l'agglomération de Saint-Hyacinthe afin de privilégier la desserte des municipalités situées de part et d'autre de la rivière Yamaska (figure 3.3).

Le concept n'est pas inintéressant, mais il ne répond pas nécessairement aux besoins de déplacement observés auprès des usagers de la région.

L'autoroute Jean-Lesage et la route 116 (boulevard Laurier) demeurent les principaux axes routiers est-ouest sur lesquels souhaitent se rabattre la plupart des usagers pour leurs déplacements hors de l'agglomération. Conséquemment, le déploiement du réseau local devrait plutôt privilégier des liens routiers directs entre ces deux voies suivant un axe nord-sud plutôt que le développement d'une voie périphérique.

3.1.3

La traverse des voies du Canadien National

Des voies principales du Canadien National traversent le secteur ouest de Saint-Hyacinthe suivant un axe est-ouest constituant une barrière physique importante aux déplacements nord-sud dans le secteur.

Ces voies doubles ne sont présentement franchies à niveau que par le chemin Grand Rang dans le secteur; ailleurs à Saint-Hyacinthe des viaducs ferroviaires ont été construits pour permettre une traverse sécuritaire.

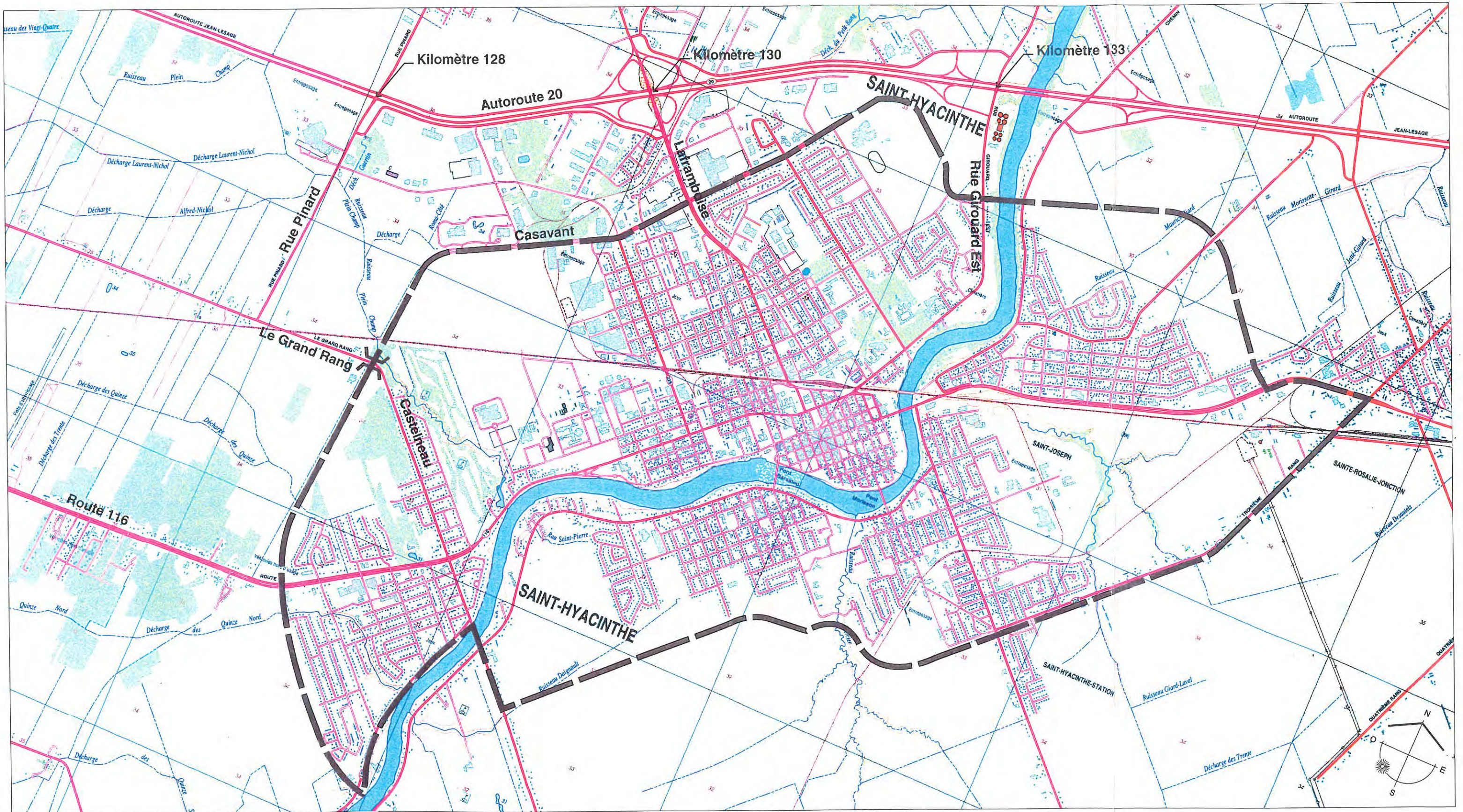
Les planifications antérieures privilégient toutefois une seconde traverse immédiatement à l'ouest du ruisseau Plein Champs dans l'axe du boulevard Casavant projeté.

Cette traverse à niveau projetée n'est qu'à 650 mètres du passage à niveau existant. Le Canadien National ne saurait donc permettre l'aménagement d'une seconde traverse à moins qu'elle ne soit étagée (tunnel ou viaduc).

3.2

LE ZONAGE AGRICOLE PERMANENT

Au printemps 2000, la MRC des Maskoutains a, dans le cadre de la révision de son schéma d'aménagement, déposé auprès de la Commission de la Protection du Territoire Agricole du Québec une requête regroupant l'ensemble des demandes d'exclusion que les municipalités locales souhaiteraient voir apporter aux limites de la zone agricole permanente.



PLAN D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR NORD-OUEST DE SAINT-HYACINTHE
 3.3 Concept de périphérique routier

Dans le secteur ouest de la Ville de Saint-Hyacinthe, 124.9 hectares font l'objet d'une demande d'exclusion. Cette superficie se ventile par parcelle de la manière suivante :

Parcelle 5 :	48.0 hectares
Parcelle 6 :	18.0 hectares ✓
Parcelle 7 :	30.9 hectares ✓
Parcelle 8 :	<u>28.0 hectares</u> ✓
Total	124.9 hectares

Ces requêtes ont été justifiées en fonction de l'occupation du sol (site de Hydro-Québec sur la parcelle 8) par les besoins en espaces industriels générés par le développement du Parc Olivier-Chalifoux (parcelle 7), ceux reliés au développement de la Cité de la Biotechnologie (parcelle 6) et ceux reliés au développement d'une zone industrialo-commerciale en frontage du boulevard Casavant projeté au sud des voies du Canadien National (parcelle 5) (figure 3.4).

La délimitation des parcelles 5 et 7 a été faite suivant une logique de développement des fonctions appelées à occuper cet espace tandis que la délimitation de la parcelle 6 répond davantage à une logique d'occupation actuelle des terrains du MAPAQ par l'IRDA.

L'IRDA utilise présentement la majorité des terrains du ministère de l'Agriculture et des Pêcheries du Québec (MAPAQ) compris entre le boulevard Casavant et les voies du Canadien National pour ses fins de recherche. Deux parcelles témoins plus sensibles aux modifications du milieu et localisées à proximité du boulevard Casavant empêchent de développer à des fins industrielles la majorité du frontage du boulevard Casavant pourtant desservi par l'égout et l'aqueduc.

Conséquemment, le territoire susceptible d'être développé aux fins des besoins de la Cité de la Biotechnologie, sans entraîner de limitation importante à l'usage des lieux par l'IRDA, est localisé à l'extrémité est de la zone. Or, ces terres sont grevées d'une servitude de Hydro-Québec et du Canadien National qui font en sorte que la superficie utilisable aux fins de développement n'est pas de 18 hectares mais plutôt de l'ordre de 16 hectares.

La CPTAQ analyse présentement la requête soumise par la MRC Les Maskoutains. Les résultats du présent exercice d'aménagement de cette partie du territoire de Saint-Hyacinthe se traduisent par des recommandations visant à préciser la requête auprès de la CPTAQ. Ces précisions pourraient être retenues par la CPTAQ dans la mesure où elles auront fait l'objet d'une résolution de la Ville de Saint-Hyacinthe laquelle doit être adoptée par la MRC Les Maskoutains qui se chargera de la transmettre à la CPTAQ.

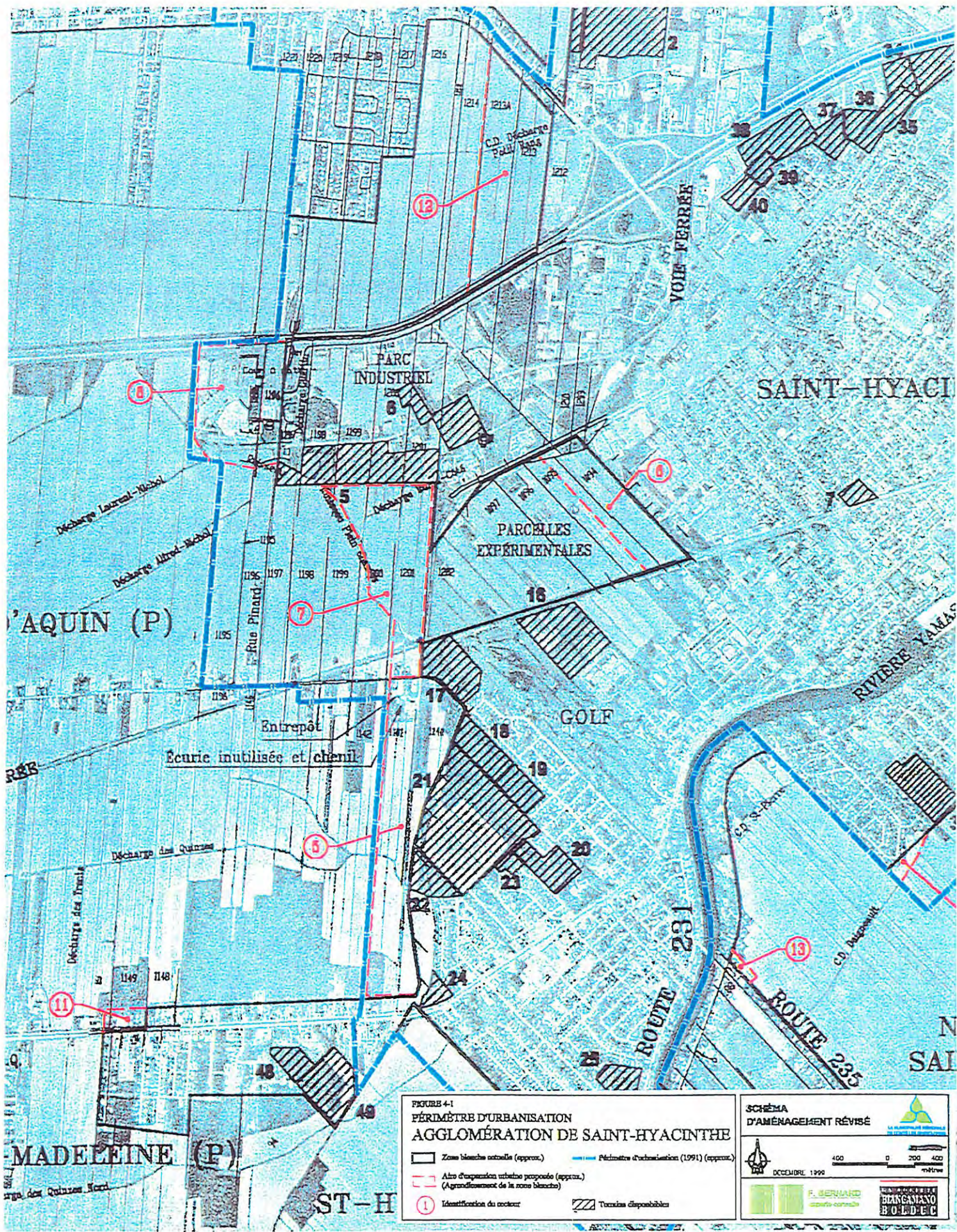





FIGURE 4-1
PÉRIMÈTRE D'URBANISATION
AGGLOMÉRATION DE SAINT-HYACINTHE

Zone blanche actuelle (approx.)
 Périmètre d'urbanisation (1991) (approx.)
 Aire d'expansion urbaine proposée (approx.)
 (Agrandissement de la zone blanche)
 Identification du secteur
 Terrain disponibles

SCHEMA D'AMENAGEMENT REVISÉ


 400 0 200 400
 m/feet
 OCTOBRE 1999



MADELEINE (P)

ST-H

LES BESOINS EN ESPACES INDUSTRIELS

La Ville de Saint-Hyacinthe dispose de 3 668 172 m² de terrains affectés au développement industriel réparti dans trois parcs (tableau 3.1) :

- 1) le Parc industriel Mercure
- 2) le Parc industriel Phénix
- 3) Le Parc industriel Olivier-Chalifoux

Tableau 3.1
Les parcs industriels de Saint-Hyacinthe

<i>Parc industriel Olivier-Chalifoux⁽¹⁾</i>	
Superficie totale	1 984 565 m ²
Superficie disponible	41 806 m ²
Taux d'occupation	98 %
Nombre d'occupants	67 entreprises
Superficie développable à court terme	41 806 m ² (2 %)
Usage	Industries mixtes

<i>Parc industriel Phénix</i>	
Superficie totale	1 230 328 m ²
Superficie disponible	533 828 m ²
Taux d'occupation	57 %
Nombre d'occupants	± 30 entreprises
Superficie développable à court terme	160 489 m ² (13 %)
Usage	Industries mixtes / contraignant

<i>Parc industriel Mercure</i>	
Superficie totale	453 279 m ²
Superficie disponible	0 m ²
Taux d'occupation	100 %
Nombre d'occupants	± 10 entreprises
Superficie développable à court terme	0 m ²
Usage	Industries mixtes / contraignant

(1) Auquel s'ajoute le territoire affecté à la Cité de la Biotechnologie (168 hectares)
Source : CLD de la MRC Les Maskoutains.

Le Parc industriel Mercure est entièrement occupé et ne peut être agrandi.

Le Parc industriel Phénix dispose toujours de 533 828 m² d'espace développable dont 160 489 m² peuvent accueillir de nouvelles entreprises à court terme. Le Parc vise toutefois des entreprises dites contraignantes, c'est-à-dire que la nature de leur opération est susceptible de générer un niveau de nuisance moyen à élevé sur son environnement.

Les 1 984 565 m² du Parc Olivier-Chalifoux sont comblés ou sur le point de l'être de sorte que la Ville de Saint-Hyacinthe ne dispose plus d'espace pour accueillir des entreprises industrielles de faible nuisance (figure 3.5).

Enfin, le territoire affecté au développement de la Cité de la Biotechnologie est étroitement imbriqué à celui du Parc Olivier-Chalifoux. Lui non plus ne dispose pas d'espace disponible pour ses besoins de développement hors des limites de la zone agricole permanente.

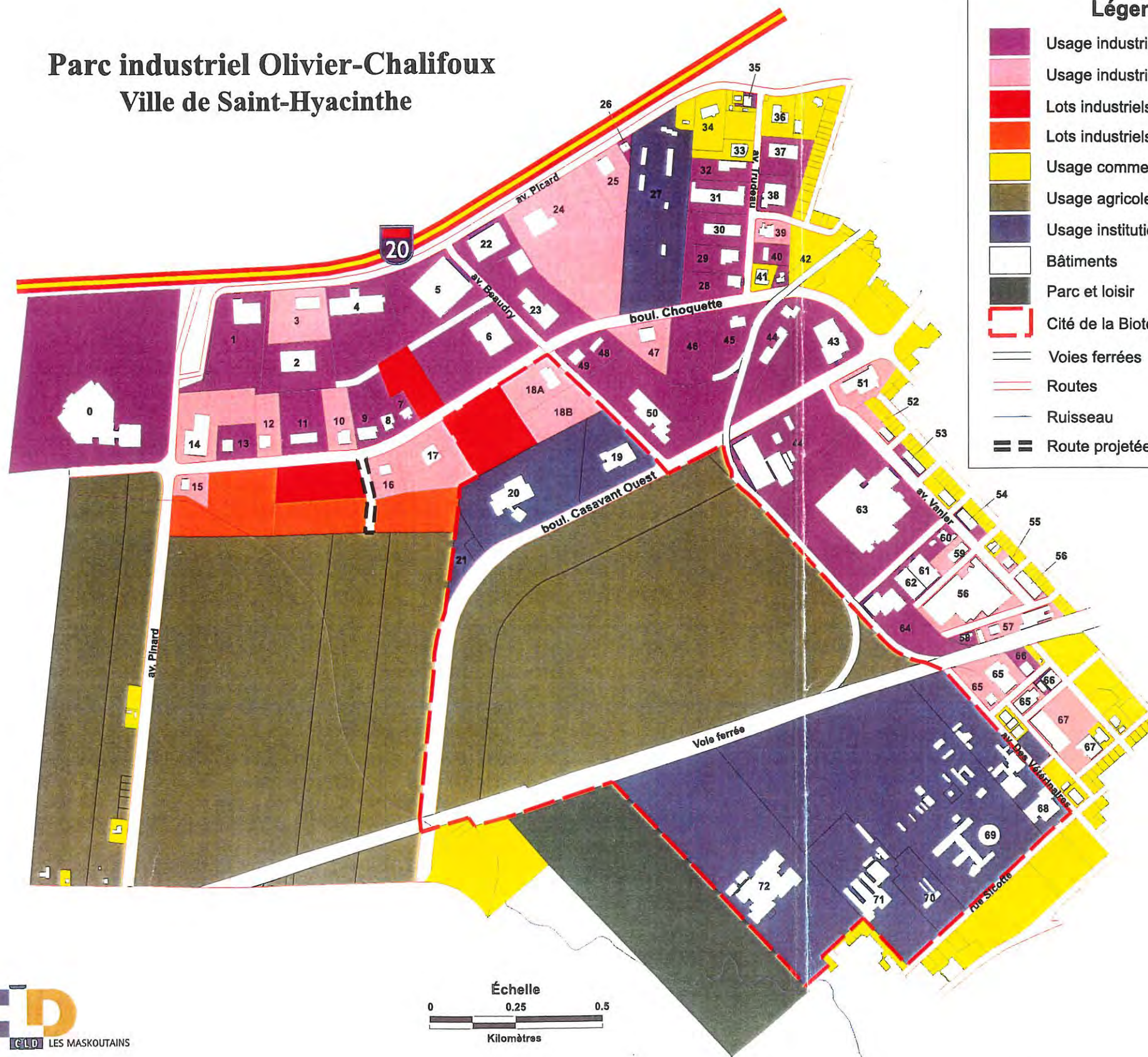
La Ville de Saint-Hyacinthe ne peut donc plus accueillir d'autres entreprises industrielles que dans le Parc Phénix. Or la vocation de ce parc est incompatible avec la nature des industries légères et celles reliées à la recherche et au développement des biotechnologies. Pourtant ces derniers types d'entreprise sont ceux qui ont connu le plus fort niveau de croissance au cours des dernières années et les tendances de marché laissent croire qu'il s'agit de créneaux porteurs de développement pour au moins les dix prochaines années.

En s'appuyant sur l'évolution du développement industriel du Parc Olivier-Chalifoux des cinq (5) dernières années (tableau 3.2), on estime que les besoins en espace pour les industriels légers devraient être de l'ordre de 6.0 hectares net annuellement.

Les prévisions des besoins en espace reliés à la biotechnologie sont plus difficiles à établir parce que le type d'entreprises qu'elles regroupent sont encore trop faiblement représentées sur le territoire. Nous croyons toutefois qu'une superficie nette de l'ordre de 2.0 hectares annuellement devrait répondre aux besoins de croissance pour l'implantation d'environ 540 000 pi² de superficies de plancher d'entreprises dédiées à la biotechnologie.

Sur un horizon de 10 ans, nous estimons donc les besoins en espace du Parc Olivier-Chalifoux à environ 60 hectares tandis que les besoins en espaces reliés au développement des entreprises associées à la biotechnologie seraient de l'ordre de 20 hectares. Cependant, ces 80 hectares de développement industriel ne sauraient être comblés dans le secteur nord-ouest de Saint-Hyacinthe sans empiéter à l'intérieur du territoire assujéti à la Loi sur la Protection du Territoire Agricole.

Parc industriel Olivier-Chalifoux Ville de Saint-Hyacinthe



Légende

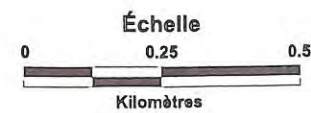
- Usage industriel
- Usage industriel agroalimentaire
- Lots industriels disponibles
- Lots industriels non disponibles
- Usage commercial et résidentiel
- Usage agricole
- Usage institutionnel
- Bâtiments
- Parc et loisir
- Cité de la Biotechnologie
- Voies ferrées
- Routes
- Ruisseau
- Route projetée

Légende

- 0 : Hydro Québec
- 1 : Abmast inc.
- 2 : William Millénaire inc., Produits Neptune inc., Produits Freddy inc.
- 3 : Nutri-Oeuf
- 4 : Mobilier Avant-Glide inc.
- 5 : Sport Maska inc. (CCM)
- 6 : Les Boîtes "Général" Limitée
- 7 : Multi-Moules inc.
- 8 : Deschesnes et Fils
- 9 : Plastiques Yamaska inc.
- 10 : Brasserie Labatt
- 11 : Yvon Vézina Entreprise inc.
- 12 : Boulangerie Gadoua Saint-Hyacinthe inc.
- 13 : Gestion Techno-Médic inc.
- 14 : Les Produits Freddy inc.
- 15 : Aliments Nutrisoya inc.
- 16 : Groupe Valentine inc.
- 17 : Palardy Acier Inoxydable
- 18A : Construction Bugère, Laboratoire Denis Giroux, Les Mini-Fermes Balatti inc.
- 18B : CNE
- 19 : Laboratoire d'hygiène vétérinaire et alimentaire
- 20 : CRDA
- 21 : UPA
- 22 : Entreposage Herger, Construction Ozias-Lemieux
- 23 : Denharco inc.
- 24 : Les Vins André du Québec Limitée
- 25 : Vitoeuf
- 26 : Lonas inc.
- 27 : Ministère des Transports
- 28 : Claude Chagnon
- 29 : Décalcorama inc.
- 30-31 : Condos Lemieux
- 32 : Imprimerie Maska inc., Ateliers Butters Savoy
- 33 : Auto Simard
- 34 : Camlons Beaudoin
- 35 : Les Fenêtres Québécoises inc.
- 36 : Concorde Auto
- 37 : Lithonia Lighting
- 38 : Compo International
- 39 : Les Spécialités M.B. (1987) inc.
- 40 : Imprimerie Dumaine inc.
- 41 : Presto (libre service)
- 42 : Les Cuirs Ted Bourdon inc.
- 43 : Imprimeries Transcontinental inc.
- 44 : Transport Goyette
- 45 : Yamas
- 46 : Darmieux
- 47 : Molson-O'keefe
- 48 : Tailleurs T.R.G.T. Inc.
- 49 : Bectrol inc.
- 50 : Volcano Technologie inc.
- 51 : C.D.M.V. Inc.
- 52 : Biovet inc.
- 53 : Sagesser Plastique corp.
- 54 : Anciennement Furnitrad
- 55 : St-Jude Médical ltd.
- 56 : Barry Callebaut Canada inc.
- 57 : Parmalat Canada
- 58 : Produits Sanitaires V-To inc.
- 59 : R.Plante Snack Food inc.
- 60 : Compteurs Lecomte Itée.
- 61 : Industrie de moules et plastiques V.I.F.
- 62 : Les Emballages Cannelex inc.
- 63 : Kimberly Clark inc.
- 64 : Imprimerie La Providence inc.
- 65 : Frigo Royal
- 66 : Produits Alcôve Itée.
- 67 : Olymel
- 68 : Faculté Médecine vétérinaire
- 69 : ITA
- 70 : IRDA
- 71 : CIAQ
- 72 : Cégep de Saint-Hyacinthe



Centre local de développement



Réalisation:
Groupe Sig-net Plus inc.

Tableau 3.2
Évolution des ventes de terrains industriels à Saint-Hyacinthe

<i>Année</i>	<i>Nombre de transactions</i>	<i>Superficie des terrains vendus en m²</i>
1975 à 1987	60	1 158 374,8
1988	9	164 791,7
1989	8	52 889,9
1990	7	69 255,4
1991	2	11 681,4
1992	3	105 888,8
1993	3	41 252,1
1994	1	419
1995	5	33 320,6
1996	2	7 021,7
1997	3	26 118,4
1998	4	51 197
1999	10	172 544
2000	15	156 819
TOTAL	132	2 051 574

Moyenne dans la Ville de Saint-Hyacinthe pour les 26 dernières années

Nombre de transactions moyennes par année	5,08 transactions	
Superficie annuelle vendue (26 ans)	78 907 m ² en moyenne	7,9 ha/an
Superficie annuelle vendue (10 ans) ⁽¹⁾	60 626 m ² en moyenne pour 4,8 transactions	6,0 ha/an
Superficie annuelle vendue (5 ans)	82 740 m ² en moyenne pour 6,8 transactions	8,3 ha/an
Superficie annuelle vendue (2 ans)	164 682 m ² en moyenne pour 12,5 transactions	16,5 ha/an

(1) Superficie annuelle moyenne retenue pour les fins des besoins annuels.

PLAN D'AMÉNAGEMENT

4.0

PLAN D'AMÉNAGEMENT

4.1

CONCEPT D'ENSEMBLE

4.1.1

Réseau routier

a) Échangeur Pinard

Tel qu'identifié à la section 3.1.1 du présent document, l'aménagement de l'échangeur Pinard est appelé à devenir un élément structurant du développement économique de Saint-Hyacinthe et du secteur nord-ouest en particulier.

La géométrie proposée pour cet échangeur a fait l'objet d'une validation préliminaire par le MTQ même si son espacement par rapport à l'échangeur N° 130 ne rencontre pas les directives du ministère.

La conception de cet échangeur privilégie une géométrie qui minimise les besoins en espace de terrain. Il consiste en l'aménagement de :

- 1) une bretelle au sol dans le quadrant sud-ouest pour les mouvements Jean-Lesage Est / boulevard Pinard Sud ;
- 2) une bretelle au sol dans le quadrant sud-est pour les mouvements boulevard Pinard Nord / Jean-Lesage Est ;
- 3) une bretelle un peu plus complexe que les précédentes dans le quadrant nord-est pour les mouvements :
 - Jean Lesage Ouest – boulevard Pinard Nord et Sud ;
 - boulevard Pinard Nord et Sud – Jean-Lesage Est;
 - boulevard Pinard Sud – Jean-Lesage Ouest.

Les deux (2) seuls mouvements que cet échangeur ne peuvent permettre sont ceux du boulevard Pinard Nord / Jean-Lesage Ouest et ceux de l'autoroute Jean-Lesage Ouest – Pinard Nord, parce que le site de Hydro-Québec occupe le quadrant sud-ouest. Il s'agit toutefois de directions susceptibles d'être moins sollicitées, comparativement aux autres directions qu'offre l'échangeur.

b) Le boulevard Pinard

Il est proposé que l'axe du boulevard Pinard soit réaligné au sud de la rue Choquette de manière à emprunter un tracé continu et se raccorder à l'axe projeté du boulevard Casavant à la hauteur des voies du Canadien National.

Un tel alignement assurerait une parfaite fluidité de la circulation entre l'échangeur autoroutier et la route 116 (boulevard Laurier)

Son prolongement jusqu'à la rue Frontenac contribuerait largement à faciliter les déplacements des populations de la MRC Les Maskoutains (Saint-Damase, Saint-Pie, etc.).

Deux (2) options ont été retenues pour l'alignement du boulevard Pinard entre la rue Choquette et les voies du Canadien National :

L'Option 1 :

La première option a été élaborée dans une perspective à long terme de desserte routière optimale de l'ensemble du territoire nord-ouest de Saint-Hyacinthe. À court et moyen terme, cet alignement constitue toutefois une intrusion importante à l'intérieur de la zone agricole permanente (voir plan 4.1 et 4.2):

L'option 2 :

Bien que décentrée par rapport au développement à long terme du secteur nord-ouest de St-Hyacinthe, l'option 2 rencontre l'objectif de fluidité routière poursuivi par le plan d'aménagement. Elle pourrait s'avérer une option plus acceptable par la CPTAQ parce qu'elle demeure, pour l'essentiel de son tracé, à l'est d'une barrière physique importante que constitue le ruisseau Plein Champ. Cette option a aussi l'avantage de n'impliquer aucune expropriation entre les voies du Canadien National et le Grand Rang (voir plan 4.3 et 4.4).

Peu importe l'option retenue, le boulevard Pinard est appelé à devenir l'une des principales voies routières de Saint-Hyacinthe. À terme, l'aménagement du boulevard devrait donc comporter une voie dans chacune des directions sans accotements (voir coupes-types).

c) Le boulevard Casavant

Le projet de réalignement du boulevard Pinard fait en sorte que le boulevard Casavant se rabattra perpendiculairement au boulevard Pinard. Il constituera ainsi la principale artère est-ouest du parc industriel Olivier-Chalifoux et de la Cité de la Biotechnologie.

Le prolongement du boulevard Casavant pourrait être aménagé, soit avec terre-plein central, soit suivant la coupe-type développée pour le boulevard Pinard (voir coupes-types). L'un et l'autre des aménagements affichent sensiblement la même capacité véhiculaire. Le choix de l'option préférentielle devra donc être établi en fonction des disponibilités budgétaires de la Ville de Saint-Hyacinthe et de la volonté municipale de se doter d'une infrastructure reflétant un niveau de sophistication paysagère plus ou moins relevé.

4.1.2 La traverse des voies du Canadien National

Les résultats de la présente étude sur les possibilités de traverse des voies du Canadien National par le boulevard Pinard privilégient la construction d'un viaduc plutôt que d'un tunnel pour les raisons suivantes :

- la traverse est à faible distance du ruisseau Plein Champs et la nappe phréatique dans le secteur est élevée de sorte qu'un tunnel devra disposer d'une structure résistante aux pressions hydrostatiques en plus d'être équipée d'une station de pompage;
- la fondation des voies ferrées est assez profonde, ce qui implique l'aménagement de rampes prolongées pour le passage du boulevard Pinard en pente douce et de longs murs de soutènement. On estime la longueur de ces rampes à plus de 250 mètres de part et d'autre des voies ferrées;
- la construction d'un tunnel sous les voies ferrées pourrait impliquer l'arrêt temporaire de la circulation des convois ferroviaires sur une plus longue période que pour la construction d'un viaduc;
- la complexité d'un passage en tunnel décrite précédemment entraîne des coûts de construction plus élevés pour le tunnel que pour le viaduc.

Organisation spatiale

Le réseau routier a évidemment des effets structurants sur l'organisation spatiale du développement du Parc Olivier-Chalifoux et de la Cité de la Biotechnologie.

Cette armature urbaine de base peut toutefois être renforcée par une ségrégation des usages dans l'espace et le développement d'une grille de rue locale originale et une trame verte distinctive (plans 4.2 et 4.4).

a) Ségrégation des usages industriels

La Cité de la Biotechnologie

Il importe que l'espace affecté au développement de la Cité de la Biotechnologie soit clairement délimité par rapport à celui du Parc industriel Olivier-Chalifoux.

Qui plus est, la Cité de la Biotechnologie doit bénéficier d'une adresse de prestige et d'une certaine continuité physique avec les laboratoires et centres de recherche agroalimentaires localisés tant au nord du boulevard Casavant qu'au sud des voies du Canadien National.

Le premier kilomètre du boulevard Casavant mesuré à l'ouest de la rue Beaudry offre une vitrine exceptionnelle pour le développement de la biotechnologie, d'autant plus que la partie nord du boulevard est déjà occupée par le CRDA et le laboratoire d'hygiène vétérinaire et alimentaire ; deux organismes renommés et implantés sur des sites bien paysagers.

Les besoins en espace de l'industrie reliée à la biotechnologie demeurent cependant assez limités de sorte qu'il est difficile d'exploiter à la fois la vitrine du boulevard Casavant et assurer une continuité de l'espace affecté à la biotechnologie jusqu'aux voies du Canadien National.

Conceptuellement, il est important que les centres de recherche et les laboratoires situés au sud des voies du Canadien National soient circonscrits à l'intérieur du même territoire que celui qui regroupe les entreprises du boulevard Casavant afin que le projet de Cité de la Biotechnologie se tienne.

Conséquemment, il est souhaitable que cet espace puisse être comblé par des entreprises qui normalement s'installeraient dans le Parc Olivier-Chalifoux, mais parce qu'elles répondent aux conditions suivantes, contribueraient à renforcer le concept de la Cité de la Biotechnologie agroalimentaire de Saint-Hyacinthe :

- leurs activités sont reliées au domaine agroalimentaire;

- la nature de leur opération est compatible avec celle des laboratoires et centres de recherche et ne leur est donc pas nuisible;
- l'architecture de leurs bâtiments et l'aménagement paysager de leur site sont d'excellente qualité;

Le Parc industriel Olivier-Chalifoux

Le développement du Parc Olivier-Chalifoux pourra se poursuivre à l'ouest du territoire réservé à la Cité de la Biotechnologie, mais en continuité avec l'espace industriel actuellement occupé plus au nord.

b) Grille des rues locales et trame des espaces verts

Au sud du boulevard Casavant, la grille de rues locales a été développée en forme d'arcs de cercle autour d'un élément central aménagé à des fins de parc.

Comme les bras d'une étoile, trois sentiers très rectilignes de 6 m de largeur originent du parc. Ils traversent et morcellent l'espace industriel. Ces sentiers visent à assurer aux entreprises un lien piétonnier direct au parc où des aires de jeux et de détente pourront être aménagées. Ils permettent également une meilleure ségrégation entre la Cité de la Biotechnologie et le Parc industriel Olivier-Chalifoux.

Au nord du boulevard Casavant, le prolongement de la rue Bérard et son alignement avec l'une des rues en arc de cercle assurera l'accès au nouveau territoire du Parc Olivier-Chalifoux compris entre la Cité de la Biotechnologie et le ruisseau Plein Champs.

Enfin, nous estimons qu'il serait souhaitable qu'à terme une rue locale parallèle aux voies du Canadien National soit aménagée de manière à desservir la portion sud de la Cité de la Biotechnologie

Tableau 4.1
Phasage du Parc Olivier-Chalifoux et de la Cité de la Biotechnologie

	<i>Phase 1 (ha)</i>	<i>Phase ultime (ha)</i>
Cité de la Biotechnologie		
• entreprise biotechnologique	5,1	21,1
• entreprise agroalimentaire ⁽¹⁾	13,5	41,9
Parc Olivier-Chalifoux	17,2	17,2
Parc	1,4	4,8
Voirie	5,4	16,8
Total	42,6	101,8

(1) Les entreprises agroalimentaires seront préférablement implantées à l'intérieur du territoire affecté à la Cité de la Biotechnologie. Elles sont cependant comptabilisées dans les besoins de croissance du Parc Olivier-Chalifoux tels qu'identifiés à la section 3.3 du présent document.

4.2 LE PHASAGE ET LES COÛTS D'INFRASTRUCTURES

4.2.1 Le phasage

La poursuite du développement du Parc Olivier-Chalifoux et celui de la Cité de la Biotechnologie est étroitement liée à la décision de la CPTAQ relativement aux demandes d'exclusion formulées par la MRC Les Maskoutains.

La phase 1 de mise en œuvre du plan vise à optimiser les surfaces de terrain qui font l'objet de l'actuelle requête auprès de la CPTAQ. Ces surfaces devraient permettre au Parc Olivier-Chalifoux et à la Cité de la Biotechnologie de répondre à leurs besoins de développement respectifs pour les 3 à 5 prochaines années (plans 4.1 et 4.3). Au-delà de cet horizon, la Ville de Saint-Hyacinthe devra retourner devant la CPTAQ pour justifier ses besoins de développement qui complèteraient le plan d'aménagement illustré aux plans 4.2 et 4.4.

4.2.2 Les infrastructures

Les coûts totaux de développement du réseau routier et des infrastructures d'égout et d'aqueduc du Parc Olivier-Chalifoux et de la Cité de la Biotechnologie sont de 9 191 000 \$. À ces coûts doivent être ajoutés ceux requis non seulement pour le développement de l'industrie dans le secteur, mais pour l'ensemble du développement du secteur ouest de Saint-Hyacinthe, 12 161 000 \$ (Échangeur Pinard, boulevard Pinard entre l'autoroute Jean-Lesage et la rue Frontenac de même que le viaduc au-dessus des voies du Canadien National). Le coût total des ouvrages de portée régionale et locale est donc de 21 352 000 \$

Nous estimons que les travaux de la première phase (horizon 3 à 5 ans) sont d'environ 16 392 000 \$, dont 4 231 000 \$ sont attribuables aux besoins de développement du Parc Olivier-Chalifoux et de la Cité de la Biotechnologie, alors que 12 161 000 \$ visent des ouvrages indispensables au développement de la région et devraient donc être réalisés avec le concours du gouvernement provincial et/ou fédéral.

Le tableau 4.2 regroupe l'ensemble de l'information relative aux coûts par phase de développement.

4.2.3 Les infrastructures d'égout et d'aqueduc

Le parc industriel Olivier-Chalifoux et la Cité de la Biotechnologie seront desservis par le réseau municipal d'égout et d'aqueduc.

Les eaux usées de l'ensemble de la ce bassin peuvent être acheminées gravitairement vers l'est du territoire. En conséquence, aucun égout ni aqueduc n'ont à être construit sous le boulevard Pinard.

4.3 PRÉCISION À LA REQUÊTE LOGÉE AUPRÈS DE LA CPTAQ

La requête en modification des limites de la zone agricole permanente dans le secteur nord-ouest de Saint-Hyacinthe, telle que formulée au document produit par la MRC Les Maskoutains mériterait d'être précisée notamment à l'égard des limites de la parcelle 6. La parcelle 6 inclut globalement la moitié est du lot 1095. La Ville de Saint-Hyacinthe devrait préciser que la limite de la parcelle 6 est à 50 mètres à l'est de la ligne séparatrice entre les lots 1094 et 1095. Cette précision devrait officiellement être acheminée le plus tôt possible par résolution du Conseil municipal auprès de la MRC Les Maskoutains.

4.4 AUTRES REQUETES AUPRÈS DE LA CPTAQ

De manière indépendante à la requête globale pour fins d'exclusions préparée et pilotée par la MRC Les Maskoutains, la Ville de Saint-Hyacinthe devrait entreprendre à court terme une requête à des fins autres qu'agricoles pour toutes les emprises routières régionales proposées au plan d'aménagement, mais non incluses à l'intérieur des demandes d'exclusion de la MRC Les Maskoutains.

Ces autorisations visent :

- 1) les bretelles nord-est de l'échangeur Pinard (3,0 ha);
- 2.1) suivant l'Option 1, le boulevard Pinard entre la rue Choquette et les voies du Canadien National incluant les approches nord et sud du viaduc ferroviaire (4,77 ha);

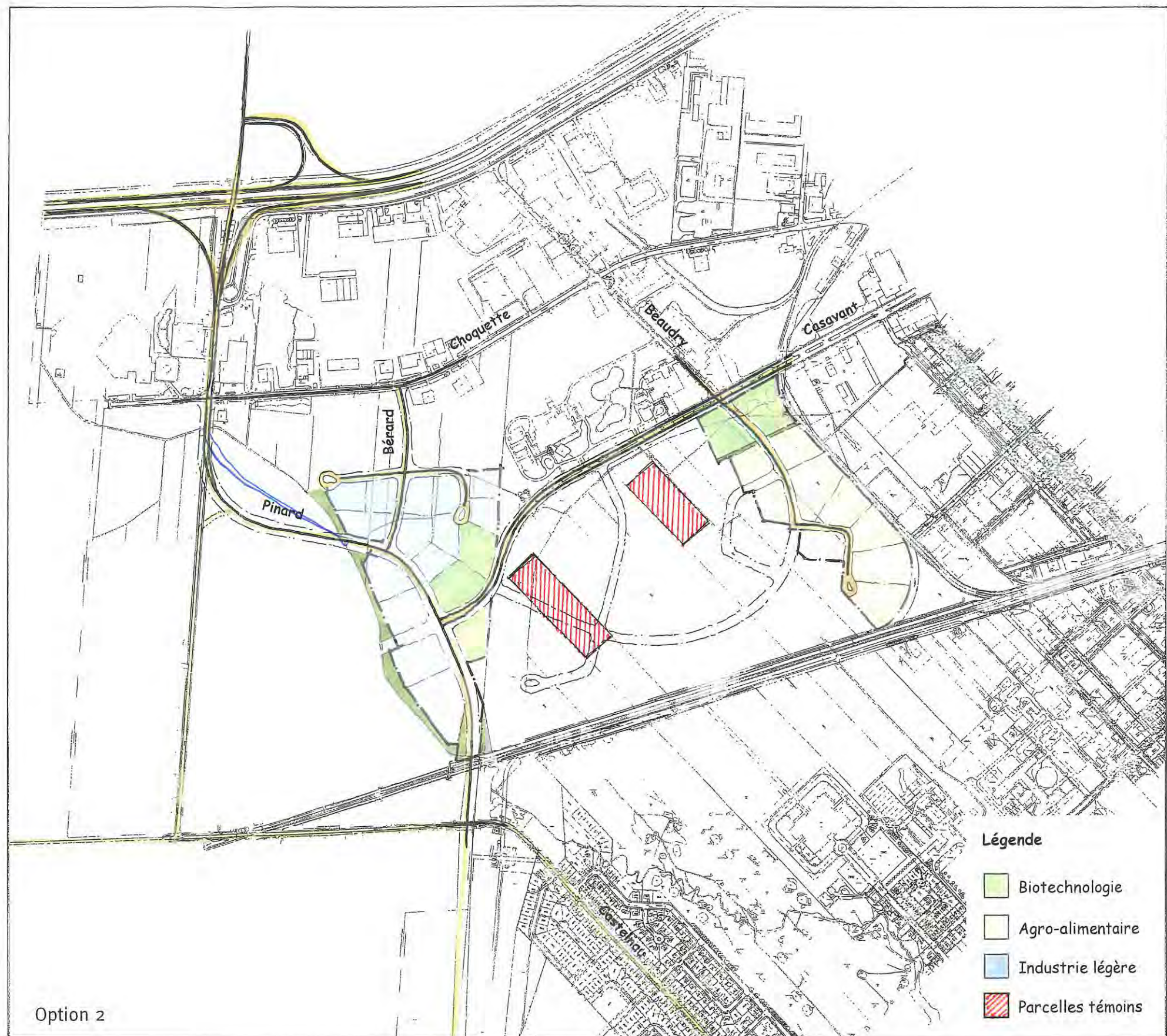
- 2.2) suivant l'Option 2, le boulevard Pinard entre la rue Choquette et le ruisseau Plein Champ (1,6 ha);
- 3) le boulevard Pinard (anciennement Casavant) entre la route 116 et la rue Frontenac (12,6 ha).

TABLEAU 4.2

**SECTEUR NORD-OUEST DE SAINT-HYACINTHE
COÛTS D'INFRASTRUCTURES ⁽¹⁾**

	<i>Description</i>	<i>Phase 1</i>		<i>Phase ultime</i>	<i>Sommaire</i>
		<i>Régional</i>	<i>Local</i>	<i>Local</i>	
1.	Échangeur Pinard • bretelles sud et Pinard jusqu'à Choquette • bretelles nord	1 270 000 \$ 402 000 \$			
2.	Pinard, de Choquette à Castelneau	2 670 000 \$			
3.	Traverse des voies ferrées • viaduc ferroviaire, incluant le raccordement des rues locales au sud des voies du CN	2 100 000 \$			
4.	Pinard, de Castelneau à route 116	2 740 000 \$			
5.	Prolongement Casavant jusqu'à Pinard • travée simple • travée doublée		1 335 000 \$	870 000 \$	
6.	Pinard de route 116 à Frontenac	2 970 000 \$			
7.	Bérard, de Choquette à Casavant et rue latérale		1 836 000 \$		
8.	Rues de la Cité • boucle nord • boucle sud et rues secondaires		1 060 000 \$	820 000 \$ 3 270 000 \$	
	Total, incluant les taxes	12 161 000 \$	4 231 000 \$	4 960 000 \$	
	Coûts totaux pour travaux locaux				9 191 000 \$
	Coûts totaux pour travaux régionaux				12 161 000 \$
	GRAND TOTAL	16 392 000 \$		4 960 000 \$	21 352 000 \$

(1) Les coûts d'infrastructures n'incluent aucun coût d'acquisition et d'aménagement des espaces verts.



Option 2

Légende

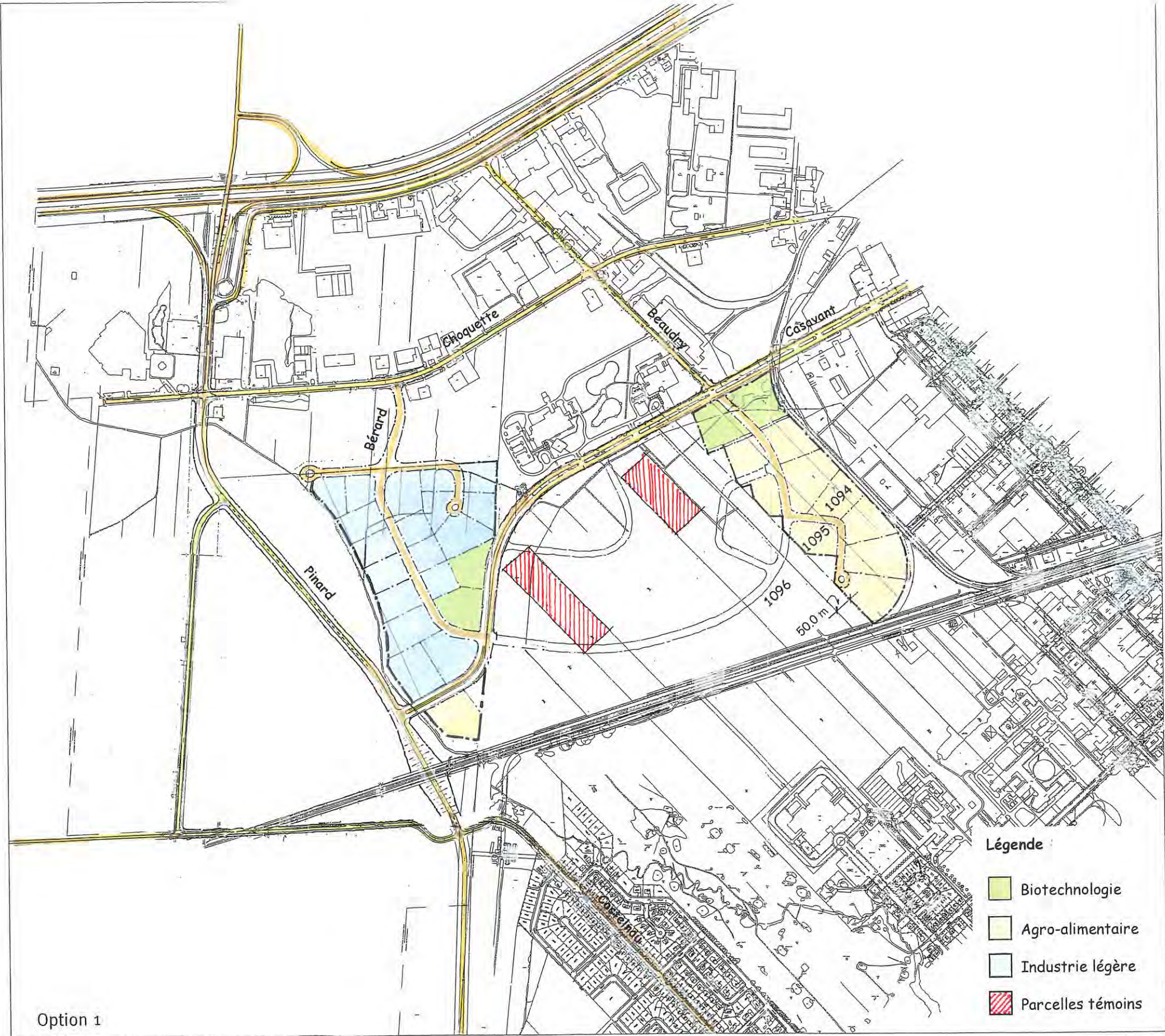
- Biotechnologie
- Agro-alimentaire
- Industrie légère
- Parcelles témoins

SECTEUR NORD-OUEST SAINT-HYACINTHE

Plan d'aménagement - Phase 1

Plan 4.3

I

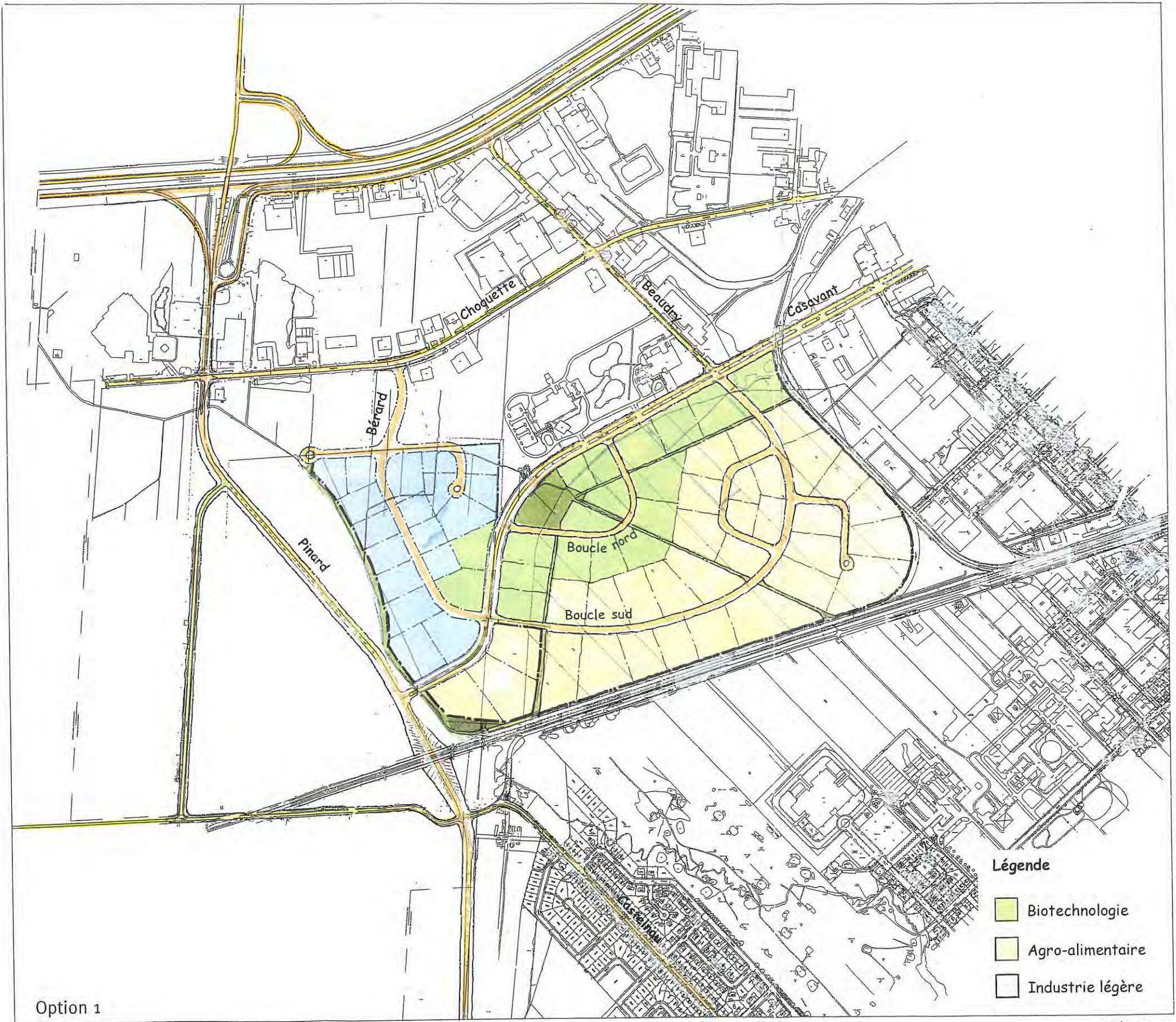


Option 1

SECTEUR NORD-OUEST SAINT-HYACINTHE

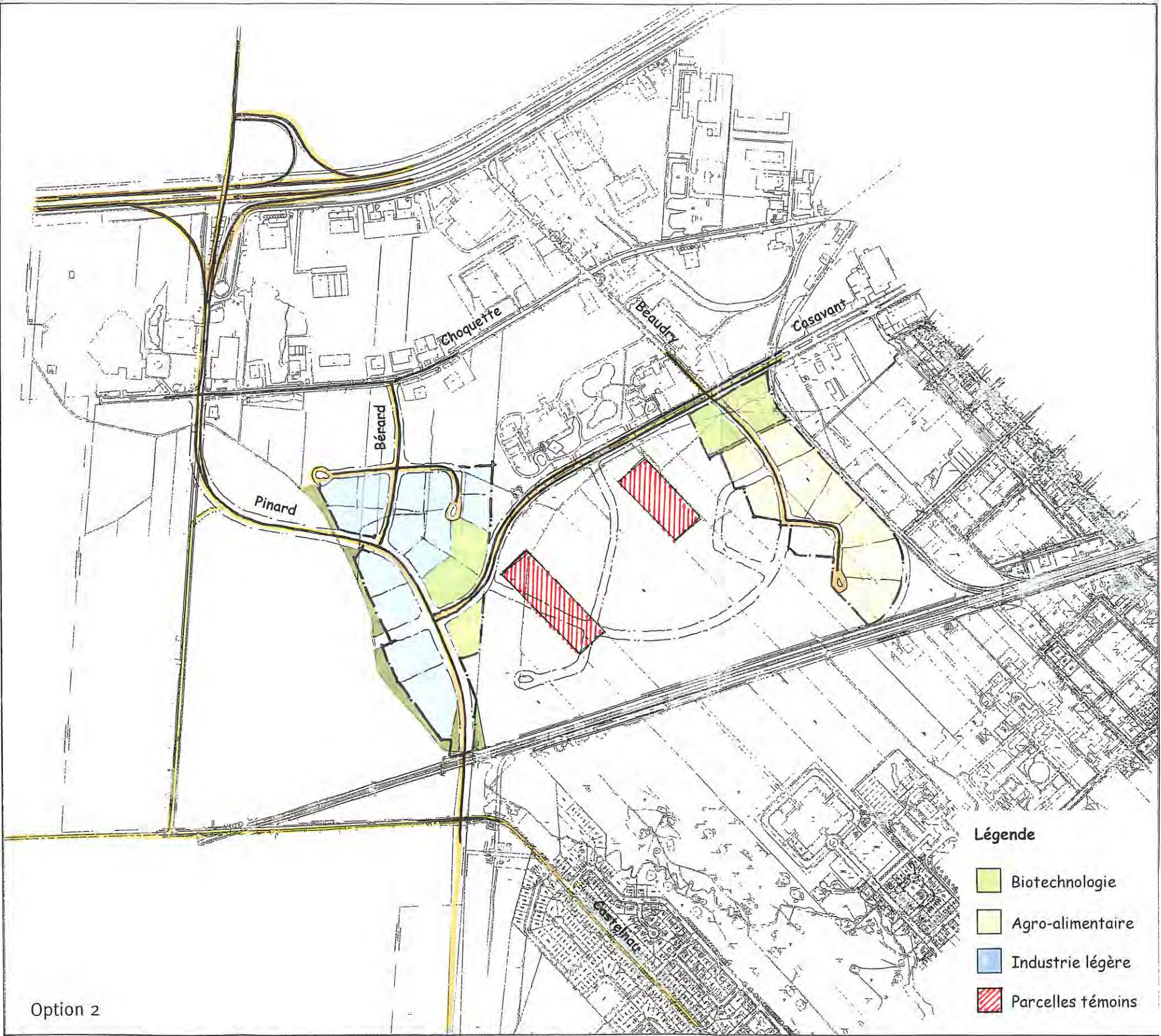
Plan d'aménagement - Phase 1

Plan 4.1



SECTEUR NORD-OUEST SAINT-HYACINTHE
 Plan d'aménagement - Phase ultime

Plan 4.2

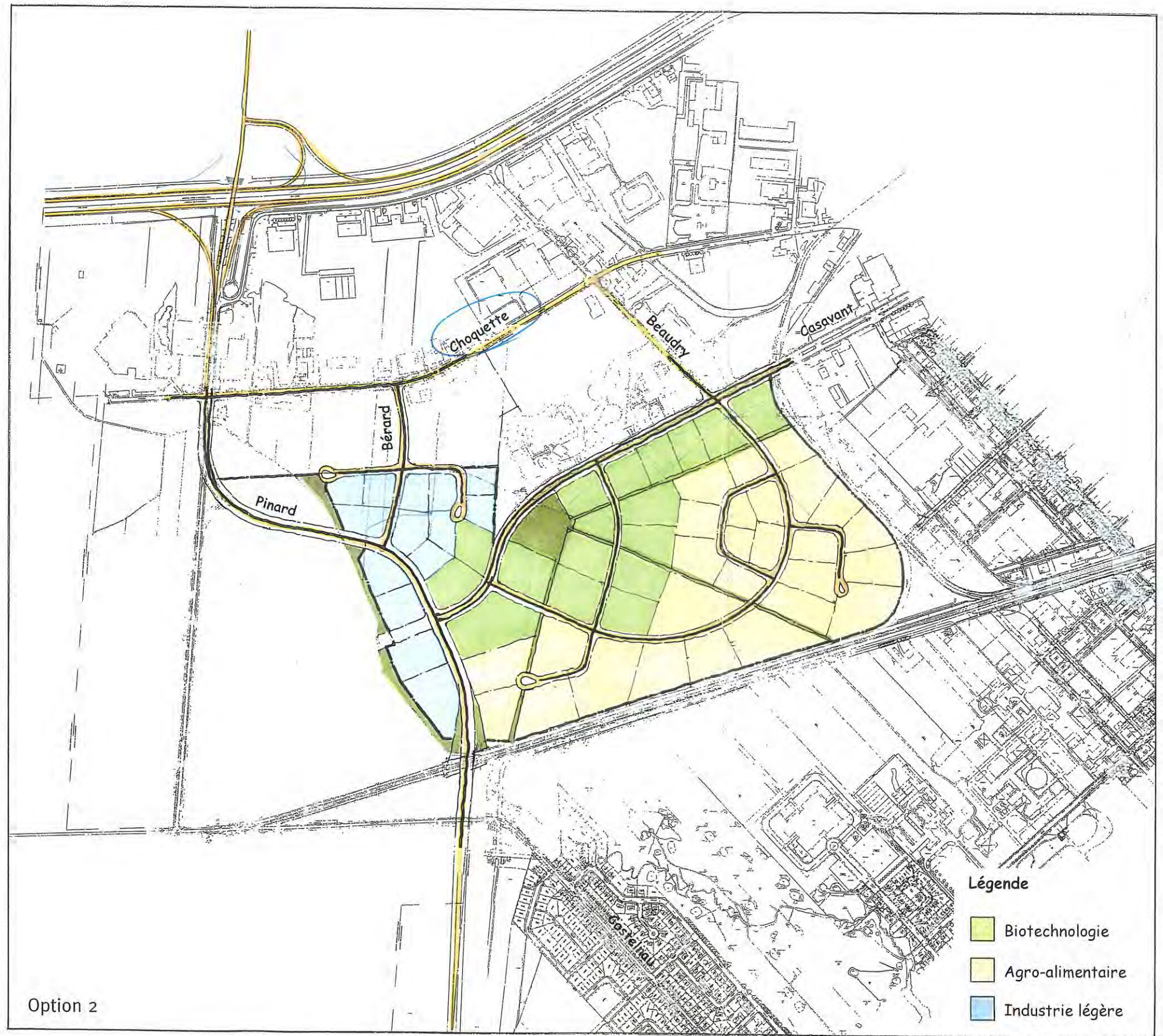


Option 2

- Légende**
- Biotechnologie
 - Agro-alimentaire
 - Industrie légère
 - Parcelles témoins

SECTEUR NORD-OUEST SAINT-HYACINTHE
 Plan d'aménagement - Phase 1

Plan 4.3

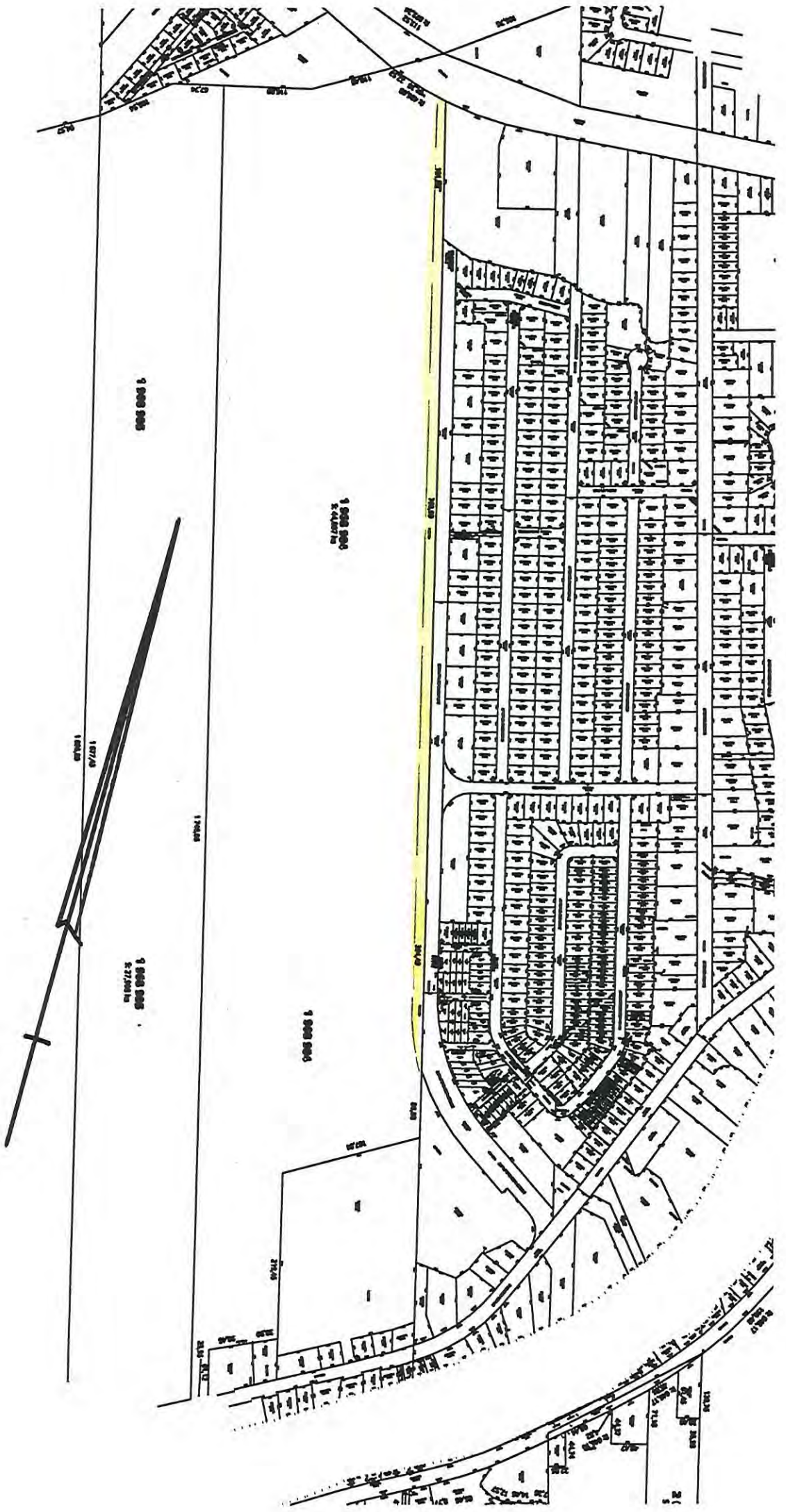


Option 2

SECTEUR NORD-OUEST SAINT-HYACINTHE

Plan d'aménagement - Phase ultime

Plan 4.4



Dossier 326198 (2002-07-09)

(modifié après rencontre publique)

La Ville de Saint-Hyacinthe désire procéder à l'aménagement d'un échangeur et d'une route d'accès à l'autoroute 20, dans le secteur du parc industriel Olivier-Chalifoux.

Cette nouvelle voie de contournement comprend trois parties :

1. La boucle de l'échangeur Pinard : cette première partie du projet consiste à aménager un accès à l'autoroute Jean-Lesage du côté nord, à partir de la rue Pinard, sur le territoire de l'ancienne municipalité de Saint-Thomas-d'Aquin. A cet égard, la demande vise à obtenir les autorisations visant le lotissement, l'aliénation et l'utilisation à d'autres fins que l'agriculture, d'une partie des lots 2255303, 2255302, 2256289, du cadastre du Québec (anciennement parties des lots 1218, 1219 et 1220, du cadastre de la Paroisse de Notre-Dame-de-Saint-Hyacinthe), dans la circonscription foncière de Saint-Hyacinthe, et représentant une superficie totalisant 29 750 mètres carrés.
2. Tronçon nord du boulevard Pinard : la deuxième partie du projet consiste à réaligner le tronçon nord du boulevard Pinard entre le chemin Grand-Rang et son emplacement actuel, près de la jonction du boulevard Choquette. Deux options sont ici envisagées.

Option 1 : cette première option localise la route de contournement du côté ouest du ruisseau Plein Champ. Un espace sera enclavé entre la route et le cours d'eau Plein Champ.

Une partie de cette route qui est projetée entre la voie ferrée et le Grand-Rang fait déjà partie de la demande d'exclusion adressée par la M.R.C. Les Maskoutains, au dossier 316537. De plus, la Commission à son dossier **142337** a autorisé sur une partie des terrains visés la poursuite du boulevard Casavant.

Dossier 326198 (suite)

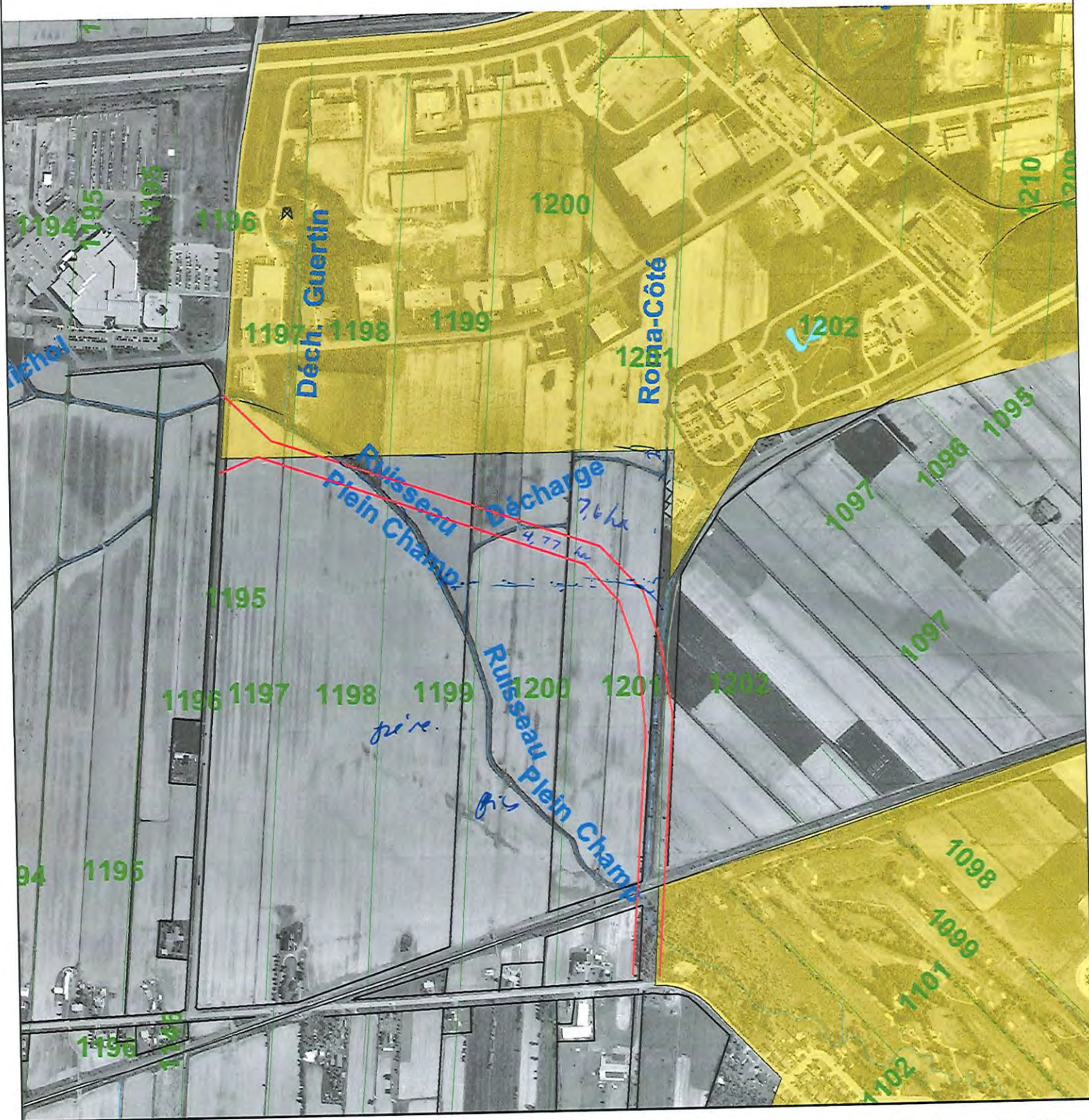
Pour cette option 1, il est requis les autorisations visant le lotissement, l'aliénation et l'utilisation à d'autres fins que l'agriculture, d'une partie des lots 1967765, 1967773, 1967774, 1967775, 1967769, 1969554, 2255529, 2255528, 2255527, 2255526, 2255365, 2256699 et 2255366, du cadastre du Québec (anciennement une partie des lots 1197 à 1201, 1406-P, et 1140, 1141, 1141-3, 1141-4, du cadastre de la Paroisse de Notre-Dame-de-Saint-Hyacinthe), le tout pour une superficie totalisant 12,3 hectares.

Option 2 : elle consiste à construire la route à l'est du ruisseau Plein Champ, à l'exception de son extrémité nord qui traverse le ruisseau pour atteindre le tracé actuel de la rue Pinard, près de la jonction du boulevard Choquette. Une partie du tracé de la route projetée par cette option fait partie de la demande adressée par la M.R.C. au dossier 316537. Également, une partie de ce tracé a fait l'objet de l'autorisation susdite obtenue au dossier 142337.

Pour les fins de l'analyse, cette option est scindée en deux segments, de part et d'autre du chemin Grand Rang :

- Pour réalisation **du segment du boulevard Choquette au chemin Grand Rang**, il est requis les autorisations visant à lotir, à aliéner et à utiliser à d'autres fins que l'agriculture, une partie des lots 1967773, 1967774, 1967775, 1967769, 1969554, du cadastre du Québec (anciennement une partie des lots 1197 à 1201, et 1406-P du cadastre de la Paroisse de Notre-Dame-de-Saint-Hyacinthe), et représentant une superficie totalisant **5,23** hectares.
 - Pour réalisation **du segment du chemin Grand Rang à la Route 116**, il est requis les autorisations visant à lotir, à aliéner et à utiliser à d'autres fins que l'agriculture, une partie des lots : , , , , 2255365, 2256699 et 2255366, du cadastre du Québec (anciennement une partie des lots, et 1140, 1141, du cadastre de la Paroisse de Notre-Dame-de-Saint-Hyacinthe), et représentant une superficie totalisant **5,66** hectares.
3. Tronçon sud du boulevard Pinard : à cet endroit, il s'agit de construire une nouvelle route entre la route 116 et la route 231, afin de contourner la ville de Saint-Hyacinthe par l'ouest. L'emprise projetée de cette route est située à l'arrière d'un secteur résidentiel existant, et se situe en partie à l'extérieur de la zone agricole. Toutefois, la largeur de la bande de terrain disponible à l'arrière de ces résidences, n'est pas suffisante pour aménager la route. Il est donc nécessaire d'empiéter d'environ 10 mètres à l'intérieur de la zone agricole pour l'aménager. A cet égard, il est donc requis de la Commission

les autorisations visant l'aliénation et l'utilisation à d'autres fins que l'agriculture, d'une partie du lot 1968984, du cadastre du Québec (anciennement partie du lot 1112, du cadastre de la Paroisse de Notre-Dame-de-Saint-Hyacinthe), d'une superficie de 12 500 mètres carrés.



2002-10-16 11:45:12

LÉGENDE

Échelle 1: 10000

Photo # Q00 - 804 - 015

Zone non agricole
Terrain visé
Limite de propriété

Résidence
Ferme / bâtiment agricole
Commerce, industrie, institution
Autorisation Refus

Version Nord
visé : 4,77 ha
enclave : 7,6 ha

INFORMATIONS SUR LE TERRITOIRE

INFORMATIONS SUR LA MUNICIPALITÉ

- Communauté métropolitaine
- AR OU RMR
- Pourtour (AR, RMR, CM)

- Zone d'activité limitée
- MRC ressource
- Politique de la ruralité

- Rejet art. 61.1
- Art. 59 en traitement
- Art. 59 en vigueur



2002-10-16 13:37:11

LÉGENDE

Échelle 1: 10000

Photo # Q00 - 804 - 015

Zone non agricole
Terrain visé
Limite de propriété

Résidence
Ferme / bâtiment agricole
Commerce, industrie, institution
Autorisation Refus

Version sud < visé 14,4 ha
< enclave 13,4 ha

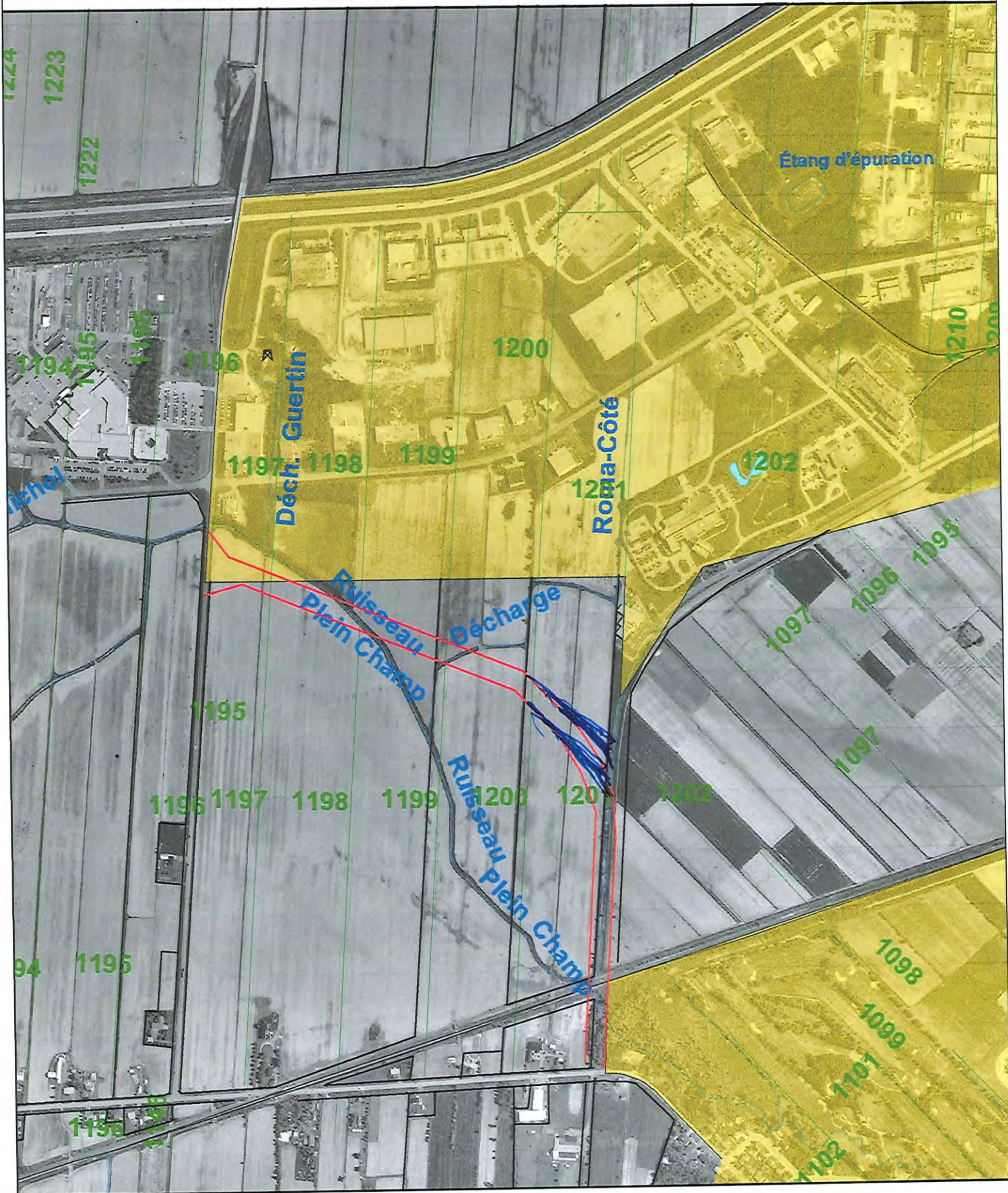
INFORMATIONS SUR LE TERRITOIRE

- Communauté métropolitaine
- AR OU RMR
- Pourtour (AR, RMR, CM)

- Zone d'activité limitée
- MRC ressource
- Politique de la ruralité

INFORMATIONS SUR LA MUNICIPALITÉ

- Rejet art. 61.1
- Art. 59 en traitement
- Art. 59 en vigueur



2002-10-16 13:49:30

LÉGENDE

Échelle 1: 10000

Photo # Q00 - 804 - 015

Zone non agricole
Terrain visé
Limite de propriété

Résidence
Ferme / bâtiment agricole
Commerce, industrie, institution
Autorisation Refus

UPA 12,3 hectares.

Version intermédiaire

*visé 4,8 ha
encluse 9,86 ha 9,5*

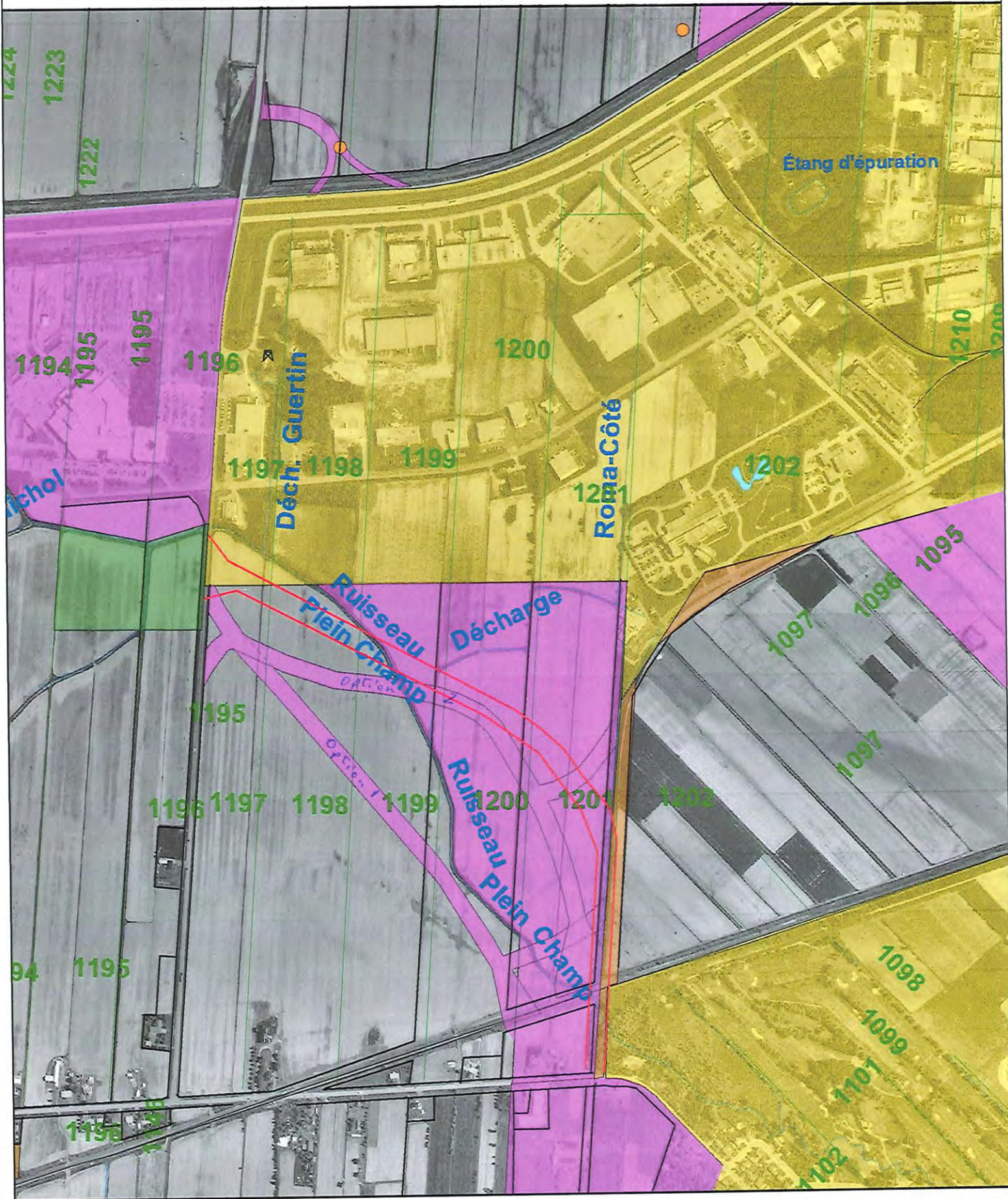
INFORMATIONS SUR LE TERRITOIRE

INFORMATIONS SUR LA MUNICIPALITÉ

- Communauté métropolitaine
- AR OU RMR
- Pourtour (AR, RMR, CM)

- Zone d'activité limitée
- MRC ressource
- Politique de la ruralité

- Rejet art. 61.1
- Art. 59 en traitement
- Art. 59 en vigueur



2002-10-16 12:18:02

LÉGENDE

Échelle 1: 10000

Photo # Q00 - 804 - 015

Zone non agricole
Terrain visé
Limite de propriété

Résidence
Ferme / bâtiment agricole
Commerce, industrie, institution
Autorisation Refus

Version sud < *visé 4,4 ha*
enclave 13,4 ha

INFORMATIONS SUR LE TERRITOIRE

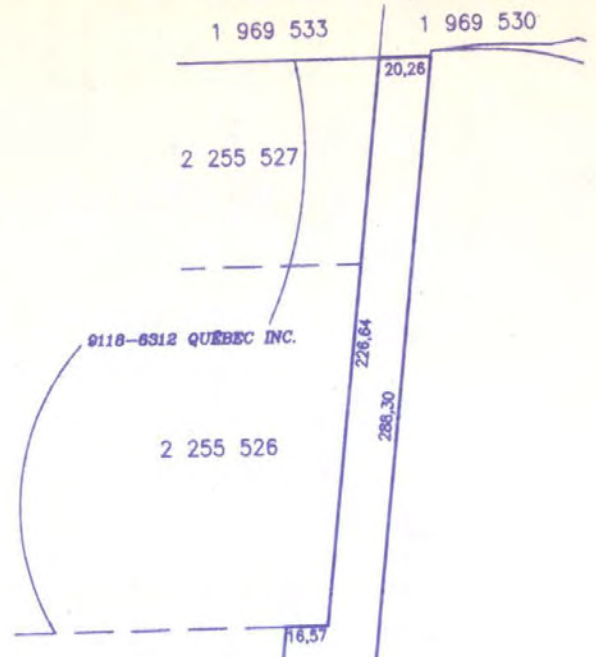
- Communauté métropolitaine
- AR OU RMR
- Pourtour (AR, RMR, CM)
- Zone d'activité limitée
- MRC ressource
- Politique de la ruralité

INFORMATIONS SUR LA MUNICIPALITÉ

- Rejet art. 61.1
- Art. 59 en traitement
- Art. 59 en vigueur

526198

CHEMIN DU GRAND RANG



GESTRIE ENR. S.E.N.C.
 O.A.G.
 LES IMMEUBLES ROBIN INC.
 3 139 729

3 139 727
 S: 3,668 ha

OEUVRE ANTOINE GIROUARD
 LES CONSTRUCTIONS ROBIN INC.
 2 255 365

BOULEVARD CASAVANT OUEST

AGRICOLE
 /2003
 058

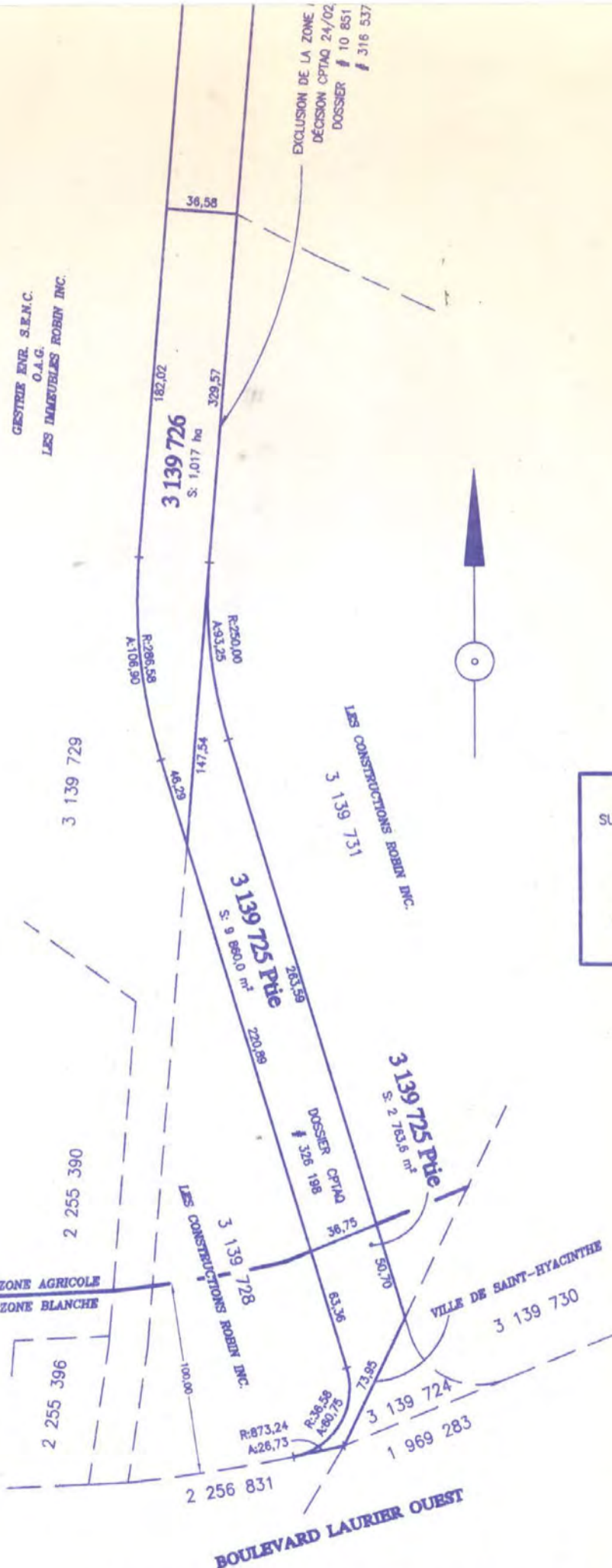
618,28

618,86

16,57

57,25

AUTORISATION CPTAQ
 6/02/2003 # 326 188



SUPERFICIE DU BOUL. CASAVANT O. EN ZONE AGRICOLE	
3 139 727	3,669 ha
3 139 726	1,017 ha
P. 3 139 725	0,986 ha
total:	5,672 ha

ÉCHELLE 1:3000

N.B. LES MESURES INDICUÉES SUR CE DOCUMENT SONT EN MÈTRES (SI).

COPIE CONFORME À L'ORIGINAL ARPEUTEUR-GÉOMETRE	CADASTRE: DU QUÉBEC Circonscription foncière: SAINT-HYACINTHE Municipalité: VILLE DE SAINT-HYACINTHE M.R.C.: LES MASKOUTAINS PLAN montrant une partie du Boulevard Casavant Ouest sur les lots 3 139 725 à 3 139 727
	Saint-Hyacinthe, le 22 juin 2004 Préparé par: GUY BRUNEAU, arpenteur-géomètre Minute: 16 848
 1995, rue Girouard ouest Saint-Hyacinthe, Québec J2S 3A5 Téléphone: 450-773-0326 Télécopieur: 450-773-7393	

GESTRIE ENR. S.E.N.C.
O.A.G.
LES IMMEUBLES ROBIN INC.
3 139 729

OEUVRE ANTOINE GIROUARD
LES CONSTRUCTIONS ROBIN INC.
2 255 365

3 139 727
S: 3,669 ha

BOULEVARD CASAVANT OUEST

EXCLUSION DE LA ZONE AGRICOLE
DECISION OPTAQ 24/02/2003
DOSSIER # 10 851 058
316 537

GESTRIE ENR. S.E.N.C.
O.A.G.
LES IMMEUBLES ROBIN INC.

3 139 726
S: 1,017 ha

3 139 729

3 139 725
S: 0,960 ha

151 651 S
LES CONSTRUCTIONS ROBIN INC.



SUPERFICIE DU BOUL. CASAVANT O. EN ZONE AGRICOLE	
3 139 727	3,669 ha
3 139 726	1,017 ha
P. 3 139 725	0,986 ha
total:	5,672 ha



181,86

R: 436,68
61,38 22,53

110,48

113,52
R: 873,24

195,76

71,36

74,66 20,49

178,12

52,59

129,11

71,23

с.п.в. 0001 'Кыргызстан'

С.п.в. 2-17-250 м.с. (Р.Т.В.)

326198

2 255 030

