

**PROJET**  
**PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME**  
DU CENTRE-VILLE DE SAINT-HYACINTHE

Juillet 2021



## Remerciements

La réalisation du Programme particulier d'urbanisme du centre-ville de Saint-Hyacinthe a été rendue possible grâce au soutien du **Conseil municipal**, du **Comité chantier centre-ville**, de l'équipe de **Développement Santé** et des employés des différents services municipaux, notamment le **Service de l'urbanisme** de la Ville de Saint-Hyacinthe, qui ont pris part à la démarche, de près ou de loin. Nous tenons à remercier tout particulièrement **Mme Chantal Frigon**, Directrice générale adjointe et **Mme Brigitte Massé**, Directrice des communications pour leur collaboration et leur engagement.

## Équipe de réalisation, AECOM :

Patricia Debel, urbaniste, AECOM

Youssef ElSaai, architecte paysagiste, AECOM

Maude Gascon, urbaniste, AECOM

Tristan Gagnon, urbaniste, designer urbain, AECOM

Jean-François Rolland, architecte paysagiste, AECOM

Damien Ruaud, urbaniste, AECOM

Claude Bergeron, consultant en patrimoine culturel et en muséologie, Bergeron Gagnon Inc.

## Vérfié par :

Michèle Pilote, éditrice

Serge Poitras, architecte paysagiste et urbaniste

AECOM Consultants Inc.  
85, rue Sainte-Catherine Ouest  
Montréal, QC H2X 3P4, Canada  
T: 514.287.8500  
F: 514.287.8600  
aecom.ca

© AECOM Tous droits réservés.

Ce document a été préparé par AECOM Consultants Inc. (ci-après «AECOM») à l'usage exclusif de notre client (ci-après le «Client») conformément aux principes de consultation généralement reconnus, au budget d'honoraires et aux conditions dont ont convenu AECOM et le Client. Toute information fournie par des tiers et mentionnée aux présentes n'a pas été vérifiée par AECOM, sauf si on précise explicitement le contraire dans le document. Aucun tiers ne peut s'appuyer sur le présent document sans l'autorisation préalable, expresse et écrite d'AECOM.

# TABLE DES MATIÈRES

---

<b>DOCUMENTER LE CENTRE-VILLE</b>	
<b>DIAGNOSTIC</b>	<b>3</b>
1 Mise en contexte	4
2 Synthèse du diagnostic	8
3 Forces, faiblesses, opportunités, menaces et enjeux	13
<b>RÊVER LE CENTRE-VILLE</b>	
<b>VISION, ORIENTATIONS ET OBJECTIFS</b>	<b>16</b>
4 Énoncé de vision	17
5 Orientations et objectifs	18
<b>CONCEVOIR LE CENTRE-VILLE</b>	
<b>PLANIFICATION ET AMÉNAGEMENT</b>	<b>31</b>
6 Infrastructures et équipements publics	32
7 Planification urbaine et réglementation	49
8 Initiatives diverses	62
<b>RÉALISER LE CENTRE-VILLE</b>	
<b>PLAN D'ACTION</b>	<b>64</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>75</b>
Phase réflexive	
Mise en contexte	
Diagnostic	

## DOCUMENTER LE CENTRE-VILLE

# **DIAGNOSTIC**

*Ce chapitre présente le contexte de l'élaboration du PPU ainsi qu'une synthèse résumant les principaux enjeux qui découlent du diagnostic effectué à l'hiver 2019.*

*La version complète du diagnostic peut être consultée sur le site Web de la Ville de Saint-Hyacinthe.*

# 1 MISE EN CONTEXTE

## 1.1 Avant-propos

Le schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la MRC des Maskoutains, en vigueur depuis décembre 2003 et exige l'adoption d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le centre-ville de Saint-Hyacinthe depuis les modifications apportées au SADR en décembre 2016, qui constitue le chef-lieu de la MRC. Le présent PPU est ainsi élaboré en vertu des pouvoirs conférés aux municipalités locales par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

Le PPU centre-ville s'inscrit dans les Orientations et priorités 2018-2021 de la Ville de Saint-Hyacinthe. La Ville y a identifié dix chantiers mobilisateurs; l'un d'entre eux consiste à définir une vision partagée du centre-ville et à mettre en place des outils d'aide à la décision pour le développement futur du secteur. Outre la revitalisation prochaine de la promenade Gérard-Côté, plusieurs projets sont actuellement sur la table dans le territoire du centre-ville et seront considérés dans le présent PPU : la reconstruction du palais de justice, la rénovation du marché public, la revitalisation du parc Casimir-Dessaulles, ainsi que la concrétisation du pôle culturel.

Le dernier PPU pour le centre-ville a été modifié en 2010 et la réalité du secteur a grandement évolué : une révision de la vision stratégique pour le centre-ville est maintenant nécessaire afin d'assurer son dynamisme pour les années à venir. Le PPU centre-ville s'inscrit dans une démarche visant à mettre en valeur le potentiel du centre-ville d'aujourd'hui afin d'en faire un quartier durable, animé et à échelle humaine, affirmant l'identité et la fierté des Maskoutaines et des Maskoutains.



© Ville de Saint-Hyacinthe

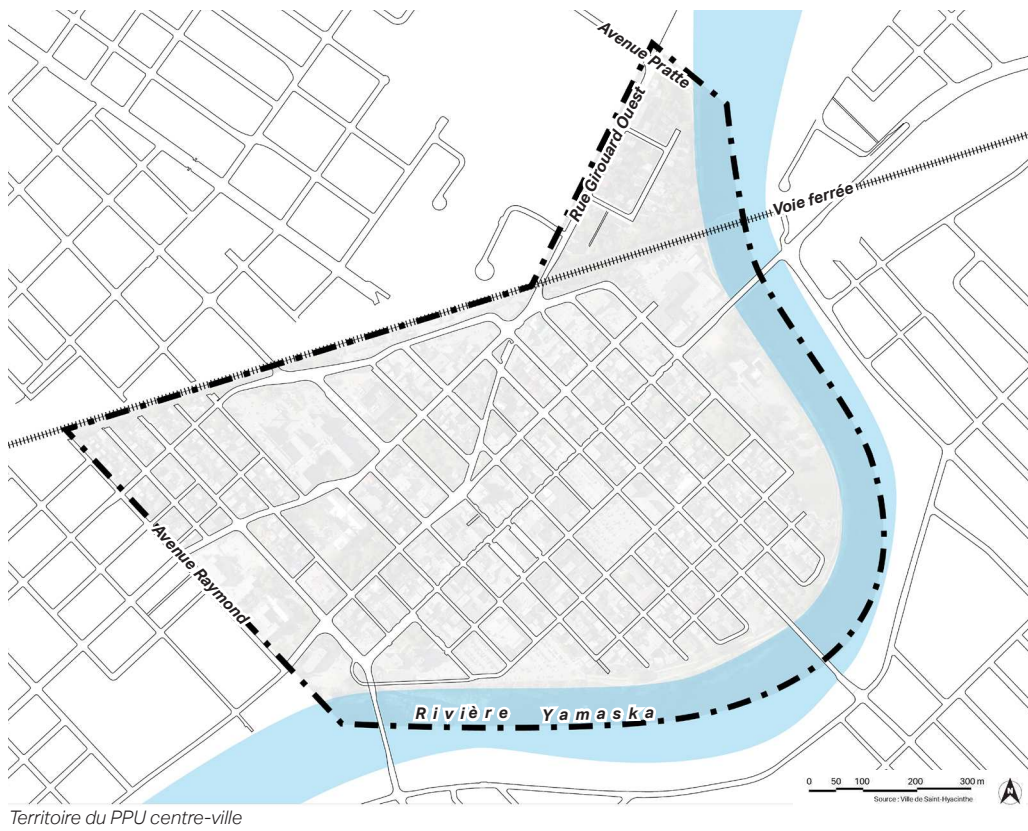


Localisation du territoire du PPU centre-ville

## 1.2 Territoire à l'étude

Stratégiquement localisé au cœur de Saint-Hyacinthe, le centre-ville constitue l'un des trois pôles majeurs du territoire maskoutain avec le secteur nord ainsi que le pôle biotechnologique et d'enseignement supérieur.

Bien que la présence de la voie ferrée et de la rivière Yamaska ait pour effet de limiter le nombre de connexions avec les quartiers environnants, ces connexions demeurent plus nombreuses qu'ailleurs à Saint-Hyacinthe, conférant au centre-ville un rôle de lieu de transit vers et depuis les quatre coins de la ville. À cet effet, la figure ci-contre identifie les différentes portes d'entrée au centre-ville par le biais du réseau structurant illustré en blanc.



Le territoire à l'étude est délimité :

- à l'est et au sud par la rivière Yamaska;
- au nord par la rue Girouard Ouest, la voie ferrée et l'avenue Pratte;
- au sud-ouest par l'avenue Raymond.

Cette délimitation diffère de celle utilisée dans le cadre du PPU élaboré en 2010 : le territoire englobe dorénavant l'ensemble de la promenade Gérard-Côté, l'une des principales assises du présent document de planification.

### 1.3 Démarche

La Ville de Saint-Hyacinthe a entrepris une réelle démarche participative dans le cadre de l'élaboration de cet important outil de planification stratégique.

Afin de favoriser la participation des différents acteurs du milieu à l'ensemble du processus de réflexion, la Ville de Saint-Hyacinthe a mis sur pied un comité chantier centre-ville afin d'accompagner la firme de consultants AECOM dans l'élaboration du PPU. Composé d'une vingtaine de membres incluant des élus, des fonctionnaires municipaux, des résidents, des commerçants et des représentants d'associations communautaires, le comité chantier centre-ville fut appelé à énoncer ses attentes et préoccupations, à guider les interventions proposées et à s'assurer de la conformité du PPU à une vision partagée.

En plus de la participation du comité chantier centre-ville, la Ville s'est assurée de consulter diverses parties prenantes tout au long de la démarche de planification, dont les organismes et milieux associatifs, les citoyens, ainsi que la firme Développement santé, qui fut responsable de réaliser une étude d'impacts sur la santé publique dont les conclusions et recommandations ont été intégrées aux interventions proposées. Ces recommandations sont d'ailleurs identifiées par cet encadré bleu pale.





## 2 SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

### 2.1 Des limites marquées par l'héritage industriel

Le centre-ville de Saint-Hyacinthe intègre plusieurs éléments identitaires et patrimoniaux qui témoignent de sa riche histoire dont sa trame urbaine resserrée, son marché public ou encore ses institutions variées. Ce passé est intimement lié au développement d'industries et de services qui s'implantèrent au courant du XIX<sup>e</sup> siècle, attirés par la présence de deux limites fortes qui circonscrivent le territoire du centre-ville : la rivière Yamaska et la voie ferrée. Bien que cet héritage industriel ait connu un important déclin au XX<sup>e</sup> siècle en lien avec l'essor de l'automobile, son impact sur le paysage urbain demeure bien visible aujourd'hui.

En effet, le tissu urbain des secteurs périphériques du centre-ville, incluant les environs de la voie ferrée, du pont T.-D.-Bouchard, du pont Barsalou et de l'Hôtel-Dieu, marque une rupture avec celui formant le cœur du centre-ville. Ces « entrées de ville », davantage monofonctionnelles, présentent ainsi des problématiques de lisibilité et de cohérence paysagère, ce qui nuit à l'orientation des visiteurs de même qu'à l'image du centre-ville.



Une vue à vol d'oiseau de Saint-Hyacinthe, 1881  
Perspective sur le centre-ville et ses industries, 1875



Une des principales entrées au centre-ville : la rue Sicotte et le viaduc de la voie ferrée au-dessus de l'avenue Sainte-Anne.

## 2.2 Un centre-ville à échelle humaine

Si le tissu urbain aux marges du centre-ville est peu harmonieux au plan urbanistique, l'intérieur du centre-ville se caractérise, inversement, par ses qualités morphologiques. On y trouve une forte mixité d'usages, une trame viaire perméable ainsi que des bâtiments dont les gabarits, la volumétrie, le rapport à la rue et les modes d'implantation confèrent au centre-ville une véritable échelle humaine. Bien que les types architecturaux soient très variés, une cohérence d'ensemble se dégage à l'échelle de chacun des différents secteurs du centre-ville, dotés de leur personnalité propre.

À titre d'exemple, le secteur situé sur le coteau de la rue Girouard Ouest se distingue par l'importance de sa vocation institutionnelle, ses résidences à forte valeur patrimoniale et sa diversité de modes d'implantation, alors que le secteur s'articulant autour du tronçon ouest de la rue des Cascades et du marché public se caractérise par son importante mixité verticale et ses bâtiments de trois à quatre étages sans marge de recul latérale ou avant.



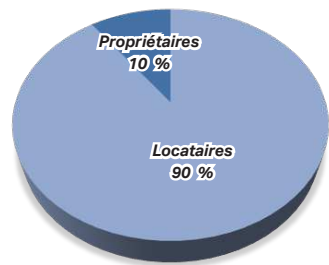
© AECOM

## 2.3 Un centre-ville défavorisé dont la vitalité économique demeure fragile

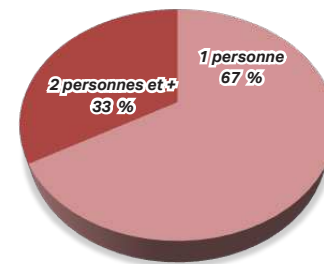
Nul doute que les qualités urbaines du centre-ville de Saint-Hyacinthe contribuent au maintien de son positionnement en tant que pôle régional au cours des dernières années. Bien plus qu'un milieu de vie résidentiel, le centre-ville constitue un véritable lieu de destination commercial et culturel regroupant une importante concentration d'emplois. En effet, selon un rapport de Saint-Hyacinthe Technopole, on compterait environ 5 000 emplois au centre-ville, dont 1 000 dans le secteur public, 2 200 emplois dans le secteur commercial et 1 730 dans les bureaux. Cependant, le dynamisme renouvelé de l'économie maskoutaine ne fut que très peu dirigé vers le centre-ville au cours des dernières années, et ce, alors que le secteur nord de la ville était ciblé par des investissements majeurs.

L'analyse des données statistiques pour le territoire du centre-ville vient confirmer cette précarité économique qui se traduit par un niveau de défavorisation particulièrement élevé et une certaine homogénéité sociodémographique en comparaison avec le reste de la ville de Saint-Hyacinthe. On retrouve dans le centre-ville une forte proportion de ménages locataires, à faible revenu et composés d'une seule personne, de même qu'un faible taux de diplomation et un taux de chômage élevé.

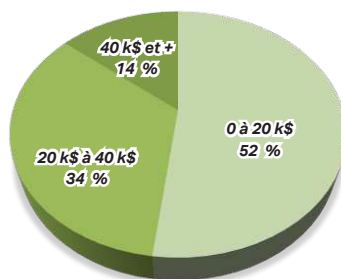
D'autre part, pendant que la population de la ville de Saint-Hyacinthe croissait de près de 8 % entre 2006 et 2011, celle du centre-ville diminuait de plus de 5 % pour se stabiliser à seulement 4 103 habitants, et ce, malgré la construction de nouveaux projets immobiliers au centre-ville. Enfin, le cadre bâti est vieillissant et le dynamisme commercial chancelant, particulièrement pour les secteurs situés à l'extérieur du cœur commercial qui s'articule autour de la rue des Cascades — des secteurs où le taux d'inoccupation des locaux commerciaux s'établissait à 28 % en décembre 2018. Néanmoins, la population du centre-ville peut compter sur un réseau d'organismes communautaires fort développé et résilient.



◀ **Mode de tenure au centre-ville**  
Recensement 2016, Statistique Canada



▶ **Nombre de personnes par ménage au centre-ville**  
Recensement 2016, Statistique Canada



◀ **Revenu des particuliers au centre-ville**  
Recensement 2016, Statistique Canada

## 2.4 Un centre-ville minéralisé, où le recours aux modes de transports alternatifs à l'automobile est faible

Aux défis évoqués précédemment s'ajoutent des enjeux relatifs à la mobilité, au paysage et aux îlots de chaleur. Malgré une morphologie propice à l'usage des transports actifs, la voiture se fait très présente au centre-ville, les automobilistes ayant accès à de nombreuses aires de stationnement de surface qui constituent autant de ruptures dans la trame urbaine. Les infrastructures dédiées aux cyclistes sont pratiquement inexistantes, se limitant essentiellement au parcours récréatif de la promenade Gérard-Côté. Quant au terminus d'autobus, son potentiel d'expansion est nul en raison de l'exiguïté du lot.

Si le territoire du centre-ville compte un pourcentage de parcs plus élevé qu'ailleurs à Saint-Hyacinthe, notamment en raison de la présence de la promenade Gérard-Côté, la quantité d'arbres et d'espaces verts sur le domaine privé et les emprises publiques est nettement insuffisante dans plusieurs secteurs du centre-ville. C'est le cas de toute la portion située au bas du coteau de la rue Girouard Ouest, de même que dans le quartier résidentiel situé au nord-ouest du centre-ville.





© Robert Casselin

## 2.5 Un centre-ville durable pour une ville durable

La concrétisation du PPU est une occasion pour la Ville de mettre en œuvre son tout nouveau Plan de développement durable, dont les grandes orientations sont axées sur l'économie, l'environnement, la communauté, la gouvernance et l'aménagement du territoire. Cette dernière thématique est particulièrement pertinente dans le cadre du PPU dans l'optique où le développement durable des collectivités passe dorénavant par une densification des milieux de vie existants et une limitation de l'étalement urbain. Un tel objectif est d'autant plus prioritaire à Saint-Hyacinthe, où il devient de plus en plus difficile pour la Ville d'agrandir son périmètre urbain malgré la forte pression au développement urbain et la bonne performance de l'économie locale.

Avec ses nombreuses qualités urbaines dont sa mixité d'usages, sa densité et la compacité de ses formes urbaines, le centre-ville compte parmi les milieux de vie les plus propices à l'adoption de modes de vie sains et durables, moins dépendants à l'usage de l'automobile. La transformation des paysages hétéroclites aux entrées de ville, le verdissement des surfaces minérales et la rénovation du cadre bâti vieillissant constituent autant d'opportunités pouvant permettre de requalifier le centre-ville, tout en améliorant les conditions de vie de ses habitants.

Il importe toutefois de rappeler que le centre-ville demeure un écosystème fragile, doté à la fois d'un patrimoine urbain exceptionnel et habité par une population vivant avec un faible revenu. Ainsi, afin de limiter l'embourgeoisement, de conserver l'échelle humaine du centre-ville et d'honorer son identité locale, les parties prenantes devront faire preuve d'une grande sensibilité à l'égard du milieu de vie existant et de ses habitants. L'adoption d'une telle approche dans l'élaboration et la concrétisation de la vision commune est essentielle en vue de son acceptabilité sociale.

## 3 FORCES, FAIBLESSES, OPPORTUNITÉS, MENACES ET ENJEUX

---

### 3.1 Les forces

- Centre-ville avec des acquis patrimoniaux et historiques riches, particulièrement le long de l'axe de la rue Girouard Ouest;
- Importante mixité d'usages et diversité des fonctions;
- Présence d'un cœur identitaire articulé autour du marché public, qui est l'élément phare;
- Terminus d'autobus accessible au cœur du centre-ville, à 5 minutes à pied de la gare ferroviaire;
- Forte présence d'organismes communautaires et sociaux;
- Cadre bâti relativement harmonieux, à échelle humaine;
- Présence de différentes ambiances paysagères;
- Richesse et variété des typologies architecturales des bâtiments;
- Superficie totale de parcs publics plus élevée qu'ailleurs dans la ville (8,9 %);
- Présence de la rivière Yamaska comme atout naturel structurant qui, avec le réaménagement de la promenade Gérard-Côté, contribuera à valoriser l'aspect récréotouristique de la rivière;
- Pôle commercial permettant aux résidents et aux visiteurs de répondre à leurs besoins quotidiens, d'effectuer des achats plus réfléchis et de se divertir;
- Amélioration des percées visuelles sur la rivière Yamaska grâce à l'intégration de la promenade Gérard-Côté.

### 3.2 Les faiblesses

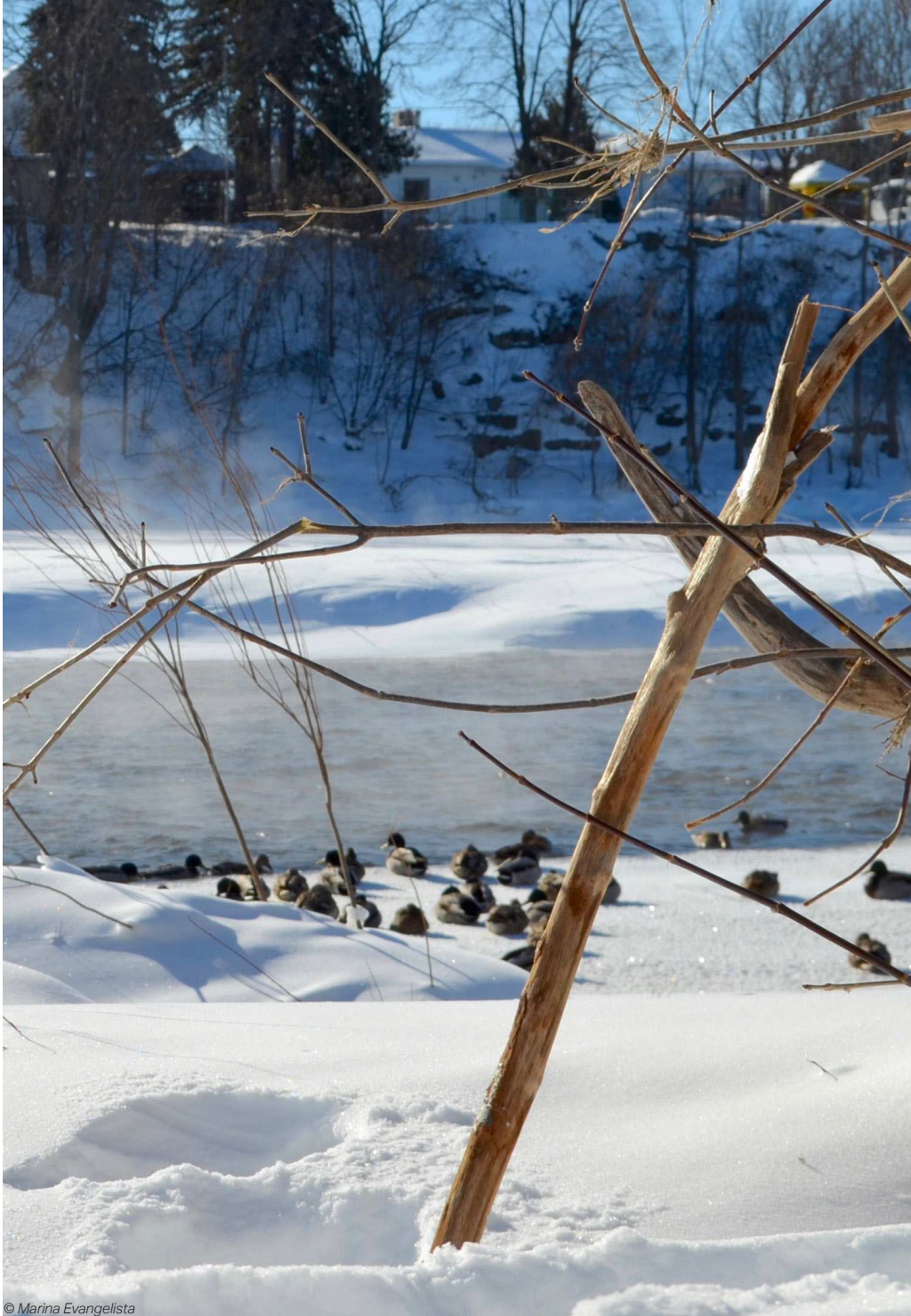
- Entrées de ville peu accueillantes, où subsistent des problématiques de circulation;
- Difficile lisibilité et orientation des parcours menant au cœur du centre-ville et faible connectivité piétonne avec les quartiers avoisinants;
- Absence de points de chute ou de commodités pour touristes ou excursionnistes;
- Qualité du cadre bâti très inégal;
- Fonctionnalité du terminus d'autobus peu optimale;
- Faible mixité sociale;
- Cohabitation à harmoniser pour les vocations actuelles du centre-ville et la densification à venir;
- Peu d'installations favorisant le transport durable (stations d'autopartage, bornes à véhicules électriques, stationnements écologiques ainsi que des supports à vélos sécurisés);
- Peu de mobilier urbain distinctif ou d'équipements de loisirs;
- Peu d'espaces verts et beaucoup d'îlots de chaleur malgré la proportion de parcs plus élevée qu'ailleurs dans la ville;
- Répartition et accessibilité inégales des espaces verts publics et privés;
- Réseau cyclable très peu développé et absence de hiérarchie des parcours piétonniers;
- Camionnage engendré notamment par le passage de routes provinciales au centre-ville et une présence industrielle;
- Présence de terrains inoccupés ou de stationnements contribuant à une rupture de la trame urbaine;
- Absence d'intermodalité entre les modes de transport.

### 3.3 Les opportunités

- Portes d'entrée distinctes et facilement identifiables (entrées de ville), permettant une identité forte et distinctive;
- Riche histoire locale;
- Positionnement géographique stratégique au cœur de la ville;
- Positionnement de Saint-Hyacinthe comme Technopole agroalimentaire;
- Présence d'institutions d'enseignement à Saint-Hyacinthe;
- Dynamisme de l'économie régionale;
- Présence de la rivière Yamaska et futur projet de promenade Gérard-Côté permettant une connectivité et une meilleure intégration de la rivière;
- Présence de grandes institutions et de lieux de destination au rayonnement important [palais de justice, Hôtel-Dieu (CHSLD)];
- Projet de rénovation du palais de justice à venir;
- Projet du pôle culturel et présence du Centre des arts Juliette-Lassonde;
- Présence de la gare offrant un potentiel d'intermodalité;
- Perméabilité de la trame urbaine;
- Présence de stationnements offrant un potentiel de consolidation et de redéveloppement urbain;
- Potentiel de densification.

### 3.4 Les menaces

- Attractivité des autres pôles de Saint-Hyacinthe;
- Désintéressement de la population pour le centre-ville;
- Localisation de la gare à la limite du centre-ville;
- Étroitesse des emprises publiques pouvant limiter le potentiel de réaménagement de l'espace public;
- Petitesse des lots pouvant faire obstacle au développement;
- Forte demande pour les stationnements publics gratuits, très achalandés;
- Présence d'une voie de transit national à fort débit (route 116);
- Défi de l'intégration de nouvelles formes urbaines au cadre bâti existant;
- Coûts associés à la réalisation des aménagements publics;
- Ententes ou négociations éventuellement requises avec les propriétaires;
- Phasage, séquençement des projets et mitigation des travaux;
- Acceptabilité sociale à l'égard des projets de requalification.



© Marina Evangelista

### 3.5 Les enjeux

Des forces, faiblesses, opportunités et menaces découlent une série de grands enjeux qui doivent être abordés. Ces enjeux constituent en quelque sorte la prémisse de la vision, des orientations et des objectifs qui sont présentés dans le prochain chapitre du PPU :

- Un pôle institutionnel et d'emplois à consolider;
- Une destination commerciale à soutenir;
- Un pôle culturel et identitaire à renforcer;
- Un centre-ville à repeupler et à requalifier;
- Une dimension humaine à préserver;
- Une population locale à faible revenu à intégrer;
- Une abordabilité et une mixité sociale à assurer;
- Une image à redorer et une lisibilité à bonifier;
- Une mobilité durable à promouvoir;
- Des espaces publics à rendre plus attrayants;
- Des îlots de chaleur à diminuer;
- Un patrimoine naturel et bâti à mettre en valeur.





RÊVER LE CENTRE-VILLE  
**VISION, ORIENTATIONS ET  
OBJECTIFS**

*Ce chapitre présente l'énoncé d'une vision, trois orientations et douze objectifs à atteindre pour l'avenir du centre-ville*



© François Larivière, 2020

## 4 ÉNONCÉ DE VISION

La vision proposée pour les décennies à venir vise à établir une image distinctive, rassembleuse et unifiante pour l'ensemble du centre-ville, et ce, afin d'y renforcer son rôle de cœur de la ville de Saint-Hyacinthe.

***Vers un centre-ville durable, attrayant, habité et à échelle humaine, affirmant l'identité et la fierté des Maskoutaines et des Maskoutains.***

Cette vision est déclinée plus en détail ci-après :

*Le centre-ville rayonnera dans la grande région et se démarquera par ses nombreux attraits regroupés dans ses pôles patrimonial, culturel et commercial, de même que le long de la promenade Gérard-Côté en bordure de la rivière Yamaska. Des parcours de découvertes renverront à son histoire, à ses potentiels en tant que technopole agroalimentaire innovante ainsi qu'à la richesse de son patrimoine architectural et culturel.*

*Les interventions sur le tissu urbain, de grande qualité et respectueuses des attributs morphologiques, auront permis d'attirer une diversité de nouveaux résidents à des endroits stratégiques du centre-ville. La mixité sociale atteindra ainsi un équilibre, l'arrivée progressive des nouveaux résidents aura permis de consolider l'offre en services à la population, en commerces de proximité et en emplois, tout en conservant ce milieu de vie si cher aux anciens résidents, qui pourront s'y reconnaître, cohabiter et interagir entre eux.*

*Les travaux de réfection des espaces publics seront l'occasion d'augmenter la canopée de façon significative et de permettre aux piétons et cyclistes de déambuler en toute sécurité dans des lieux confortables. Les modes de transports collectifs et durables seront davantage utilisés.*

*Parmi les villes de taille semblable, Saint-Hyacinthe se placera à l'avant-garde face à l'atteinte des objectifs globaux de santé publique et de développement durable.*

*Le centre-ville deviendra un endroit recherché où il fait bon vivre, travailler et se divertir.*

## 5 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

### ORIENTATION 1

#### Consolider le centre-ville en tant que pôle de destination reflétant l'identité maskoutaine

Dans le contexte où de nouveaux pôles économiques maskoutains ont connu un essor fulgurant au cours des dernières années, le centre-ville doit consolider son rôle en tant que point central de Saint-Hyacinthe. Le centre-ville devra ainsi refléter l'identité maskoutaine tout en assurant le renforcement de ses multiples rôles en tant que pôle de destination institutionnel, commercial et culturel.

#### OBJECTIF 1.1

##### Favoriser l'implantation et le maintien d'institutions régionales, de lieux d'affaires et de services à la population

Les lieux d'affaires et institutions publiques contribuent fortement à la vitalité commerciale et à l'animation du centre-ville, tout en permettant à la population locale de profiter d'une offre accrue en services publics.

#### Moyens de mise en œuvre

- Élaborer une stratégie de développement des emplois en collaboration avec Saint-Hyacinthe Technopole et évaluer l'opportunité d'attirer certains types d'institutions ou d'entreprises au centre-ville;
- Maintenir le palais de justice au centre-ville et assurer une intégration harmonieuse de son nouveau bâtiment;
- Favoriser l'intégration de nouveaux bureaux au sein de projets de développement mixtes;
- Favoriser l'intégration de petits bureaux dans le secteur de la rue des Cascades afin de contribuer à l'occupation du cadre bâti ancien et au dynamisme de ce secteur;
- Préserver les usages communautaires présents au centre-ville;
- Permettre les espaces de travail partagés notamment pour les artistes et artisans et maintenir une diversité de tailles de bureau et de locaux commerciaux, à l'exception des grandes surfaces.



© Krystel V. Morin



© SDC centre-ville

## OBJECTIF 1.2

### Soutenir l'offre commerciale distinctive du centre-ville et assurer son rayonnement local et régional

Certains secteurs du centre-ville étant aux prises avec d'importants taux de vacance des locaux commerciaux, la Ville doit mettre en place les conditions gagnantes en vue non seulement de soutenir l'attractivité du centre-ville auprès des visiteurs de l'extérieur, mais aussi pour assurer la présence de services et de commerces de proximité auprès des résidents du centre-ville.

#### Moyens de mise en œuvre

- Consolider le noyau commercial du centre-ville dans le secteur de la rue des Cascades, à l'ouest de l'avenue de la Concorde Nord, tout en favorisant une présence commerciale complémentaire dans les autres secteurs du centre-ville;
- Procéder à la révision de structure et à la hiérarchie commerciale du centre-ville par rapport au reste de la ville dans le cadre d'une planification territoriale complémentaire, intégrée et systémique. Assurer ainsi la spécificité commerciale du centre-ville en y dirigeant les usages structurants et spécialisés;
- Faire la promotion du centre-ville comme destination active et singulière à l'extérieur du territoire du centre-ville;
- Favoriser le confort des piétons à travers l'aménagement de l'espace public;
- Assurer le maintien de programmes d'aide à l'implantation de commerces au centre-ville;
- Assurer le maintien de programmes de subvention pour la restauration des façades commerciales;
- Assurer le maintien d'une étroite collaboration avec la

SDC centre-ville.

### OBJECTIF 1.3

#### Faire rayonner la culture et l'identité du centre-ville ainsi que celles de la région maskoutaine

Le renouvellement de l'image du centre-ville doit faire transparaître l'identité maskoutaine, fortement axée sur les technologies agroalimentaires. De surcroît, la richesse culturelle qui caractérise le centre-ville constitue un important levier pour l'attractivité et le rayonnement du centre-ville au plan touristique.

#### Moyens de mise en œuvre

- Poursuivre les efforts en vue de la concrétisation et du rayonnement des quatre composantes du pôle culturel;
- Créer des parcours piétonniers favorisant la déambulation et la découverte tout en permettant de relier les composantes du pôle culturel ainsi que les attraits culturels du centre-ville;
- Favoriser la bonification de l'offre culturelle au centre-ville à travers l'appropriation de l'espace public et des divers lieux de diffusion de la culture;
- Favoriser les initiatives en agriculture urbaine dans les espaces publics (potagers et platebandes comestibles, apiculture, etc.);
- Favoriser la commémoration de l'histoire et du paysage du centre-ville à travers l'aménagement de l'espace public, notamment via l'intégration d'œuvres d'art public, de panneaux d'interprétation et de manifestations culturelles éphémères;
- Réaliser un concept de rue piétonne et festive dans le secteur du marché public sur les avenues Saint-François et Saint-Simon durant l'été.



© Ville de Saint-Hyacinthe

## ORIENTATION 2

### **Attirer de nouveaux résidents au centre-ville dans une approche inclusive et respectueuse de la dimension humaine du centre-ville**

Considérant que la croissance de la région maskoutaine doit dorénavant passer par la consolidation des milieux de vie existants plutôt que par l'expansion du territoire urbanisé, le centre-ville doit jouer un rôle de premier plan dans l'attrait de nouveaux résidents et ainsi permettre à la Ville d'atteindre ses objectifs de développement durable.

L'approche de requalification du tissu urbain qui découlera nécessairement de cet objectif devra être sensible au milieu de vie existant et respectueuse de la dimension humaine du centre-ville, de façon à redorer son image sans pour autant la dénaturer.



© Alex St. Jean, Elää, Kanva Architecture, Verdun, Montréal

## OBJECTIF 2.1

### Dans une perspective de développement durable, consolider le centre-ville en tant que lieu habité afin d'assurer sa vitalité et sa viabilité

L'habitation est une composante essentielle d'un centre-ville viable, la présence de résidents permettant de contribuer à la vitalité économique locale, en complémentarité aux visiteurs, travailleurs et consommateurs provenant de l'extérieur. Les opportunités pour intégrer de nouveaux résidents sont grandes dans la mesure où plusieurs secteurs présentent d'importants potentiels de requalification et d'optimisation.

#### Moyens de mise en œuvre

- Doter le territoire du centre-ville de cibles en termes de nombre de logements en fonction de la capacité d'accueil du centre-ville, de la tenue du marché immobilier et des projections démographiques;
- Favoriser la requalification de secteurs propices à l'intégration de projets résidentiels et mixtes en renouvelant les outils réglementaires d'urbanisme;
- Privilégier une répartition optimale des commerces, services et équipements dans le but de favoriser la création de milieux de vie complets;
- Réviser les normes urbanistiques de façon à assurer le développement durable des projets résidentiels, notamment en portant une attention particulière à la densité et à la hauteur des bâtiments. Adopter une nouvelle classification des usages favorisant la mixité verticale des usages, lorsqu'opportun;
- Introduire de nouveaux incitatifs financiers en vue de favoriser l'intégration de nouvelles formes de densification;
- Favoriser les initiatives en agriculture urbaine dans les espaces privés ou semi-privés (potagers en façade, serres en toiture, etc.);
- Favoriser la réduction des émissions des gaz à effet de serre dans les bâtiments.





## OBJECTIF 2.2

### Veiller à l'intégration harmonieuse des projets immobiliers dans l'optique de respecter l'échelle humaine du centre-ville

Tel que souligné à maintes reprises, le centre-ville de Saint-Hyacinthe est doté d'un tissu bâti unique, aux qualités urbaines exceptionnelles. La Ville devra ainsi mettre en place les outils urbanistiques appropriés afin de s'assurer que les promoteurs fassent preuve de sensibilité à l'égard de l'intégration architecturale de leurs projets. Il en va du respect de l'échelle humaine et de la contribution à l'attractivité du centre-ville.

#### Moyens de mise en œuvre

- Réviser le règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour favoriser l'innovation architecturale et améliorer l'intégration urbaine des projets;
- Assurer une intégration harmonieuse des bâtiments au sein de leur contexte en regard des gabarits, de la volumétrie, de l'implantation et du rythme des travées;
- Privilégier une diversification des types d'habitation et des formes bâties, notamment en favorisant la modularité et la variété architecturale des façades;
- Favoriser l'intégration d'espaces de transition entre les domaines privé et public (jardins, balcons, escaliers, loggias, etc.) de même que l'appropriation et la personnalisation de ces espaces extérieurs par les habitants;
- Assurer l'encadrement des rues et des espaces publics et ajuster les gabarits en fonction de la taille des espaces publics faisant face au cadre bâti;
- Tenir compte des impacts des nouveaux projets sur l'environnement immédiat (ensoleillement, vent, percées visuelles);
- Favoriser l'intégration de façades fenestrées et habitées afin d'augmenter la perception de sécurité dans les espaces publics;
- Favoriser l'accessibilité universelle des projets immobiliers.



## OBJECTIF 2.3

### Répondre aux besoins des populations vulnérables, dans un souci d'équité et d'inclusivité

Le centre-ville étant habité par une population à faible revenu en plus de regrouper un important réseau d'organismes communautaires, les projets de requalification urbaine doivent être planifiés dans un souci d'équité et d'inclusivité afin de permettre aux personnes vulnérables de conserver leurs acquis.

#### Moyens de mise en œuvre

- Adopter une vision territoriale dans le cadre de la localisation des organismes communautaires de façon à favoriser le mieux vivre ensemble;
- Veiller au soutien et à la préservation des organismes communautaires;
- Inviter la population, les organismes communautaires, les entrepreneurs et le milieu associatif à prendre part à des activités consultatives organisées en amont des projets structurants, de façon à tenir compte de leurs besoins;
- Dans un souci d'inclusivité, intégrer l'accessibilité universelle au sein de l'ensemble des interventions et des activités;
- Mettre sur pied un programme de subvention afin de limiter la dégradation du parc locatif et de favoriser sa rénovation.



© René Saillant, Architecte, Brigitte Allard et Sylvie Frantz, Québec



© Annie-Ève Dumontier

## OBJECTIF 2.4

### Favoriser la mixité sociale et contrôler l'abordabilité des logements

L'atteinte d'une véritable mixité sociale au centre-ville est importante afin que les gens de divers milieux sociaux puissent s'y reconnaître, cohabiter et interagir entre eux. Afin de limiter les effets défavorables de la gentrification, la nouvelle offre devra cibler une diversité de clientèles, incluant des ménages moins favorisés. Par ailleurs, le Plan de développement durable de la Ville mise sur la création de communautés inclusives, une orientation étroitement liée au présent objectif.

#### Moyens de mise en œuvre

- Créer et mettre à jour une politique relative au logement social, familial et abordable tout en assurant un monitoring quantitatif et qualitatif avec la collaboration du milieu associatif;
- Adapter la réglementation d'urbanisme de façon à encourager la construction de logements adaptés aux familles et aux personnes à mobilité réduite. Veiller à l'intégration de grands logements abordables et d'espaces verts collectifs;
- Adapter la réglementation d'urbanisme de façon à limiter les coûts de construction des projets résidentiels et ainsi faciliter la construction de logements abordables;
- Favoriser la diversité des typologies, des modes de tenure et du nombre de pièces par logement au sein du territoire du centre-ville;
- Assouplir les exigences quant aux nombres minimaux de cases de stationnements privés;
- Mettre en place des incitatifs financiers visant à favoriser la mixité sociale et la construction de logements abordables.



© Brière, Gilbert et associés architectes / M. James Partaik, Coopérative Accordeons-nous, Québec

## ORIENTATION 3

### Aménager un milieu de vie durable et attrayant

Comme en témoigne la récente adoption du Plan de développement durable de la Ville de Saint-Hyacinthe, le développement durable doit s'imposer plus que jamais au cœur des pratiques urbanistiques. Ainsi, la troisième orientation s'inscrit directement dans la mouvance relative à la création de milieux de vie plus durables. Les objectifs adressés concernent par ailleurs l'appropriation du cadre bâti, l'intégration d'espaces naturels et la mobilité durable. La promotion des transports actifs étant également un aspect central à la création de milieux de vie durables, le confort des piétons et cyclistes est tout autant considéré dans la présente section, notamment en ce qui concerne la qualité des expériences paysagères et la lisibilité du centre-ville.

#### OBJECTIF 3.1

##### Améliorer la lisibilité et l'image du centre-ville

Malgré la présence de limites franches telles que la voie ferrée et la rivière Yamaska qui circonscrivent le territoire du centre-ville, la morphologie particulière du tissu urbain qui s'articule autour de ces limites nuit à l'image du centre-ville tout en engendrant des problématiques de lisibilité et d'orientation pour les visiteurs souhaitant s'y diriger. La création d'aménagements distinctifs et de parcours à la fois aisément lisibles et liés par des fils conducteurs peut contribuer à la bonification de l'image et de la cohérence spatiale du centre-ville.

##### Moyens de mise en œuvre

- Réaménager les principaux axes d'entrée au centre-ville de façon à améliorer la lisibilité et l'image du centre-ville depuis l'extérieur;
- Intégrer un concept d'affichage et de signalisation directionnelle propre au centre-ville afin d'améliorer l'orientation vers les lieux structurants;
- Adopter, pour le territoire du centre-ville, une signature distinctive se manifestant à travers l'éclairage, le mobilier urbain, l'art public, les végétaux, la signalétique, l'affichage et les matériaux utilisés;
- Porter une attention particulière à la continuité et à la cohérence des principaux parcours piétonniers entre les différents secteurs du centre-ville et les quartiers adjacents.



© François Larivière, 2020

- Soutenir les initiatives privées ou publiques pour la création d'espaces transitoires et temporaires sur les lieux vacants

## OBJECTIF 3.2

### Favoriser la mobilité durable

L'accès à la mobilité durable est une composante essentielle de milieux de vie agréables, socialement équitables et économiquement viables. La culture de l'automobile étant cependant fortement ancrée à Saint-Hyacinthe, d'importants efforts sont nécessaires pour accélérer une transition vers l'adoption massive de modes de transports plus durables. Néanmoins, de par son urbanité, le centre-ville a une longueur d'avance sur d'autres milieux de vie en vue d'une transition réussie.

#### Moyens de mise en œuvre

- Implanter des stations intermodales favorisant l'utilisation de modes de transport durables (stationnements d'appoints ou incitatifs, autopartage, transport en commun local et interrégional, vélopartage, stationnements à vélos sécurisés, etc.);
- Renforcer l'accès aux transports collectifs ainsi que la mobilité active;
- Exploiter le potentiel intermodal de la gare en l'arrimant avec le réseau d'autobus et avec les milieux de vie environnants;
- Diriger la consolidation résidentielle autour de pôles intermodaux afin de favoriser l'utilisation de transports alternatifs;
- Favoriser la mutualisation des cases de stationnement en vue d'une réduction de leur nombre;
- Évaluer la possibilité d'implanter un réseau de rues partagées répondant aux critères d'accessibilité universelle;
- Aménager un réseau cyclable utilitaire sécuritaire connecté aux quartiers environnants, accompagné de stationnements à vélos;
- Réaliser une étude sur l'offre, les besoins et le potentiel d'optimisation du stationnement public et privé du centre-ville dans l'esprit de réduire graduellement l'usage de la voiture, et ce, avant d'enclencher toute construction d'infrastructures publiques de stationnement;
- Encourager les commerces, les services et les industries sur le territoire à se doter de supports à vélos (espaces protégés) et, pour celles ayant l'espace, de douches et de vestiaires.



© Google Street View



© Alexandre Guilbeault, Conception Para-sol, Ville de Québec.

### OBJECTIF 3.3

#### Aménager des espaces publics confortables, sécuritaires et attrayants

La qualité des aménagements au sein des emprises publiques constitue un facteur important de l'attractivité et de l'image du centre-ville. En effet, un espace public bien aménagé, confortable et sécuritaire permet à tous les types d'utilisateurs de vivre des expériences stimulantes, propices à la rencontre et à la socialisation.

#### Moyens de mise en œuvre

- Aménager des espaces publics flexibles, variés et complémentaires afin de favoriser divers types d'appropriation;
- Créer un réseau de parcours piétonniers permettant de relier les principaux lieux structurants du centre-ville;
- Assurer la sécurité et le confort des piétons via l'élargissement de trottoirs, la réduction de la chaussée aux endroits stratégiques, l'aménagement de mesures d'atténuation de la circulation et la réduction des limites de vitesse automobile;
- Porter une attention particulière à la sécurité des aménagements piétonniers le long des principales voies de circulation;
- Aménager les rues du centre-ville de façon à diminuer la vitesse pratiquée des automobilistes à 30 km/h aux endroits où ce n'est pas déjà le cas, lorsque possible et opportun.



© Tourisme Montréal

## OBJECTIF 3.4

### Verdir le centre-ville et diminuer les îlots de chaleur

Malgré une offre en parcs adéquate, le territoire du centre-ville est extrêmement minéralisé et peu fourni en espaces verts, tant au sein des espaces publics que des espaces privés. Les avantages au verdissement sont nombreux, notamment en termes de santé publique : ils incluent la diminution des îlots de chaleur, l'embellissement et la dynamisation des espaces, la contribution à l'échelle humaine du centre-ville, la réduction des corridors de vent, la filtration des eaux de pluie et des polluants, et l'augmentation de la biodiversité.

#### Moyens de mise en œuvre

- Favoriser l'aménagement de toits verts et exiger minimalement les toits blancs dans le cas des nouveaux projets via la réglementation d'urbanisme ou la mise en place d'un programme de subvention à cet effet;
- Favoriser la requalification des aires de stationnement de surface en y intégrant des espaces verts et des surfaces perméables ou via leur intégration (souterraine) au sein de projets immobiliers;
- Favoriser l'intégration d'aménagements paysagers permettant l'infiltration d'eaux de pluie au sein des espaces publics;
- Procéder au verdissement de rues et d'espaces publics lorsqu'opportun;
- Adapter la réglementation d'urbanisme afin de favoriser la plantation d'arbres et l'aménagement d'espaces verts sur le domaine privé. À cet effet, privilégier de faibles ratios périmètre-aire verte afin de créer les conditions propices à la plantation d'arbres et à l'appropriation des espaces verts;
- Mettre en place et maintenir les initiatives permettant aux propriétaires d'augmenter la canopée (distribution d'arbres);
- Favoriser la conservation, la mise en valeur et l'accessibilité des espaces verts semi-privés de bâtiments institutionnels auprès de la population;
- Favoriser la mise en place d'infrastructures durables.
- Soutenir les projets novateurs visant à réduire les effets négatifs des changements climatiques



### OBJECTIF 3.5

#### Mettre en valeur le patrimoine architectural et naturel du centre-ville

Par sa situation géographique et son importance historique en tant que cœur de l'activité régionale, le centre-ville est particulièrement riche en paysages et en éléments patrimoniaux d'intérêt. La Ville devra ainsi s'assurer de conserver et de mettre en valeur ces témoins de l'histoire et de l'identité maskoutaine à travers le temps.

#### Moyens de mise en œuvre

- Créer un réseau de parcours piétonniers permettant de mettre en valeur les différentes ambiances et attraits paysagers;
- Identifier et assurer la protection des percées visuelles d'intérêt;
- Mettre en place ou reconduire des subventions à la préservation, la rénovation et la mise en valeur du cadre bâti;
- Assurer la mise en valeur des paysages d'intérêt patrimonial en modifiant le règlement sur les PIIA. À cet effet, insister sur la notion plus large et englobante de paysage plutôt que simplement celle du bâtiment;
- Procéder à la citation de bâtiments privés détenant une valeur patrimoniale exceptionnelle;
- Développer un outil visant à mieux protéger le paysage bâti autour du marché public. Dans cette optique, évaluer l'opportunité de classer le marché auprès du ministère de la Culture et des Communications afin d'assurer une meilleure protection et mise en valeur des bâtiments qui l'entourent et renforcer l'intérêt patrimonial du marché;
- Assurer la mise en valeur et l'appropriation du cadre bâti.



## CONCEVOIR LE CENTRE-VILLE

# PLANIFICATION ET AMÉNAGEMENT

*Afin d'assurer l'adéquation des gestes de planification avec l'énoncé de vision, les orientations et les objectifs, le scénario d'aménagement retenu pour la mise en œuvre du PPU est opérationnalisé en trois volets :*

- *Un premier volet portant sur l'aménagement du domaine public et les grands projets d'équipements publics, où l'on s'intéressera à la manière dont les différents espaces devraient être conçus et planifiés par la Ville.*
- *Un deuxième volet relatif à la planification urbaine, dont la mise en œuvre est intimement liée à la concordance de la réglementation d'urbanisme, où l'on s'intéressera aux usages ainsi qu'aux dynamiques de requalification et de préservation du tissu urbain du centre-ville.*
- *Enfin, un troisième volet abordant toute initiative politique visant à favoriser l'atteinte de la vision. Il sera notamment question de programmes, de politiques, de subventions et d'études.*



## 6 INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS PUBLICS

### 6.1 MOYENS DE MISE EN ŒUVRE APPLICABLES À L'ENSEMBLE DU CENTRE-VILLE

Les moyens de mise en œuvre suivants sont d'ordre général : ils s'appliquent à l'ensemble du territoire du PPU ou prennent la forme de considérations à intégrer au sein de tout projet d'aménagement public entrepris au centre-ville.

- Favoriser le confort des piétons à travers l'aménagement de l'espace public;
- Créer des parcours piétonniers favorisant la déambulation et la découverte tout en permettant de relier les composantes du pôle culturel, les attraits culturels du centre-ville ainsi que les principaux lieux structurants du centre-ville;
- Intégrer un concept d'affichage et de signalisation directionnelle propre au centre-ville afin d'améliorer l'orientation vers les lieux structurants;
- Adopter, pour le territoire du centre-ville, une signature distinctive se manifestant à travers l'éclairage, le mobilier urbain, l'art public, les végétaux, la signalétique, l'affichage et les matériaux utilisés;
- Porter une attention particulière à la continuité et à la cohérence des principaux parcours piétonniers entre les différents secteurs du centre-ville et les quartiers adjacents;
- Aménager des espaces publics flexibles, variés et complémentaires afin de favoriser divers types d'appropriation;
- Assurer la sécurité et le confort des piétons via l'élargissement de trottoirs, la réduction de la chaussée aux endroits stratégiques, l'aménagement de mesures d'atténuation de la circulation et la réduction des limites de vitesse automobile;
- Porter une attention particulière à la sécurité des aménagements piétonniers le long des principales voies de circulation;
- Favoriser l'intégration d'aménagements paysagers permettant l'infiltration d'eaux de pluie au sein des espaces publics;
- Procéder au verdissement de rues et d'espaces publics lorsqu'opportun;
- Favoriser les initiatives en agriculture urbaine dans les espaces publics (potagers et platebandes comestibles, apiculture, etc.);

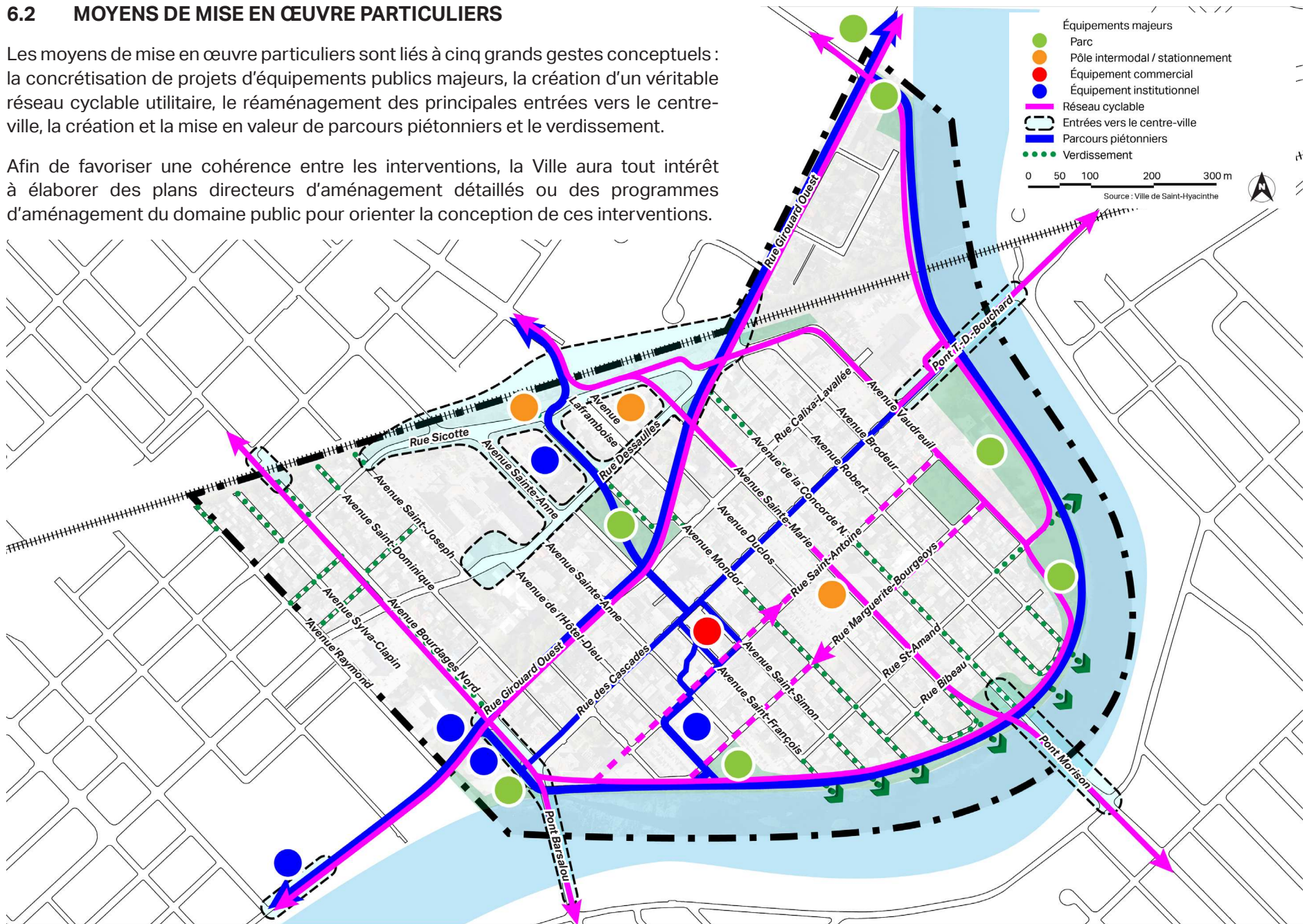


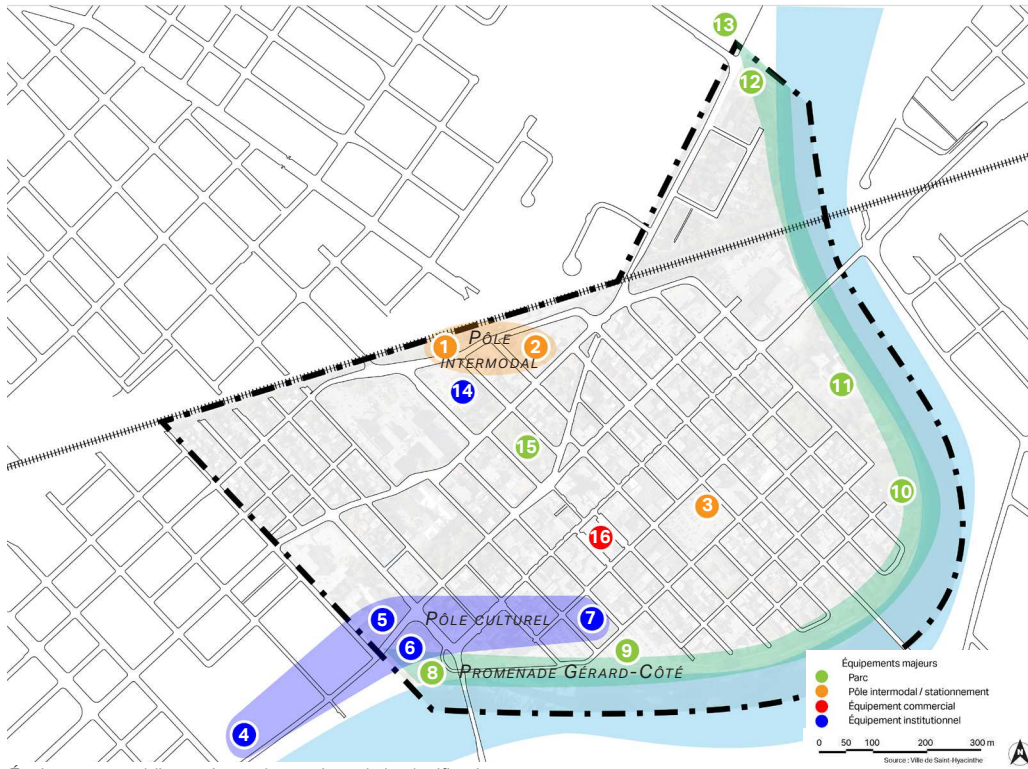
- Réaliser un concept de rue piétonne et festive dans le secteur du marché public sur les rues Saint-François et Saint-Simon durant l'été;
- Évaluer la possibilité d'implanter un réseau de rues partagées répondant aux critères d'accessibilité universelle;
- Favoriser la commémoration de l'histoire et du paysage du centre-ville à travers l'aménagement de l'espace public, notamment via l'intégration d'œuvres d'art public, de panneaux d'interprétation et de manifestations culturelles éphémères;
- Assurer une luminosité adéquate dans les lieux publics pour maximiser la sécurité réelle et perçue.

## 6.2 MOYENS DE MISE EN ŒUVRE PARTICULIERS

Les moyens de mise en œuvre particuliers sont liés à cinq grands gestes conceptuels : la concrétisation de projets d'équipements publics majeurs, la création d'un véritable réseau cyclable utilitaire, le réaménagement des principales entrées vers le centre-ville, la création et la mise en valeur de parcours piétonniers et le verdissement.

Afin de favoriser une cohérence entre les interventions, la Ville aura tout intérêt à élaborer des plans directeurs d'aménagement détaillés ou des programmes d'aménagement du domaine public pour orienter la conception de ces interventions.





Équipements publics majeurs : les assises de la planification

**Transport et intermodalité**

- 1 Gare ferroviaire
- 2 Futur terminus d'autobus
- 3 Futur stationnement central

**Pôle culturel**

- 4 Centre d'histoire
- 5 Musée d'art et de société
- 6 Bibliothèque
- 7 Centre des arts Juliette-Lassonde

**Promenade Gérard-Côté**

- 8 Parc des Tisserands et terrasse sur la rivière
- 9 Place des spectacles
- 10 Nouvel espace des familles
- 11 Parc Christ-Roi
- 12 Parc Jeanne-Daigle
- 13 Parc Antoine-Girouard

**Projets de rénovation/reconstruction**

- 14 Palais de justice
- 15 Parc Casimir-Dessaulles
- 16 Marché public

**6.2.1 Poursuivre la concrétisation des équipements publics majeurs**

En raison de leur ampleur et de leur effet structurant sur l'écosystème du centre-ville, quelques projets institutionnels majeurs constituent le fer de lance de la revitalisation et forment ainsi les assises du concept d'aménagement proposé.

Ces projets incluent la concrétisation du pôle culturel, la revitalisation de la promenade Gérard-Côté, la relocalisation du terminus d'autobus près de la gare ferroviaire et la requalification du stationnement situé au cœur du centre-ville. Considérant leur impact important sur le tissu urbain et leur lien avec la réglementation d'urbanisme, ils seront détaillés dans la section 7 du PPU qui porte sur la planification du domaine privé.

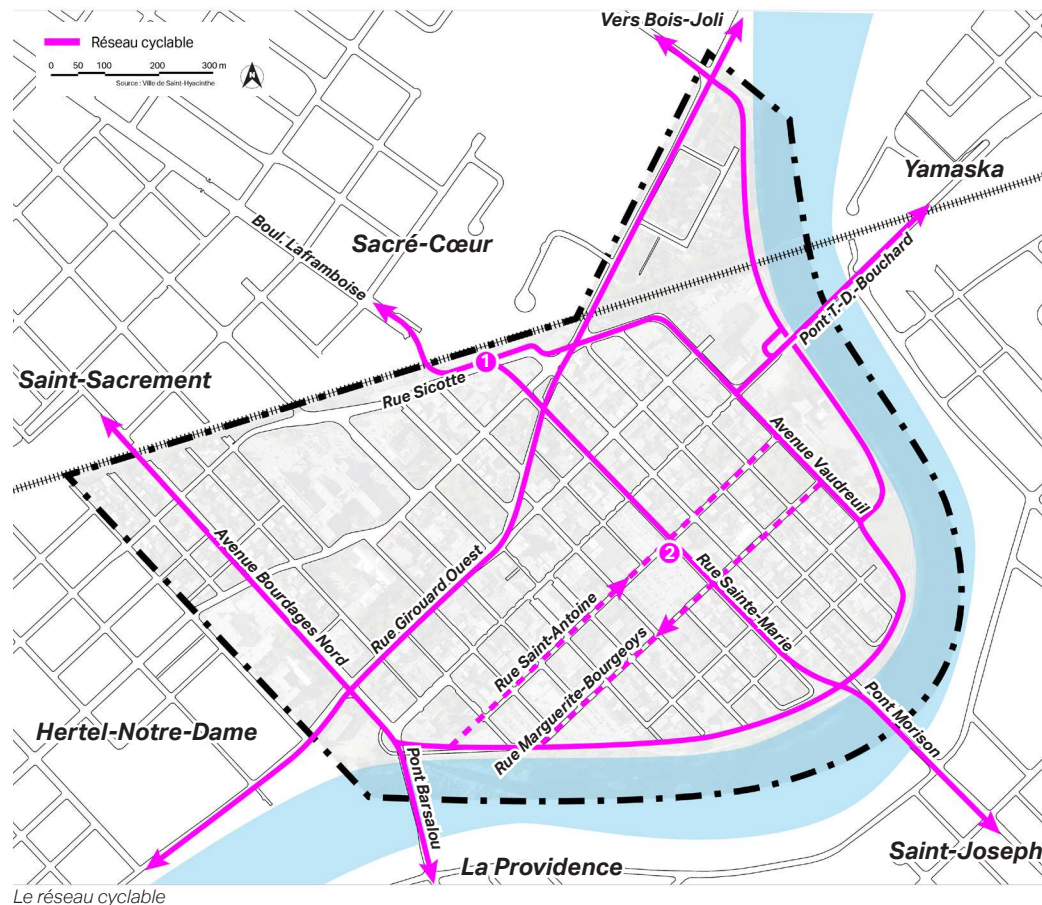
D'autres investissements en cours de planification sont plutôt dirigés au maintien ou à la réfection de lieux phares existants du centre-ville : le projet de réfection du marché public, la revitalisation du parc Casimir-Dessaulles et la reconstruction du palais de justice.

Les promoteurs de ces projets divers devront assurer la pleine cohérence de leurs interventions avec celles proposées sur le domaine public, et vice versa. À titre d'exemple, tandis que la façade du nouveau palais de justice sur l'avenue Sainte-Anne sera conçue d'après le caractère plus fonctionnel et véhiculaire de cet axe, les façades situées sur la rue Dessaulles et l'avenue de l'Hôtel-de-Ville devront tenir compte de la vocation davantage piétonne, expérientielle et déambulatoire associée à ces voies.

## 6.2.2 Créer un véritable réseau cyclable utilitaire

En plus du tronçon existant qui sera reconstruit dans le cadre du projet de revitalisation de la promenade Gérard-Côté, l'aménagement d'un total de cinq nouveaux axes cyclables est préconisé pour le territoire du centre-ville. Non seulement ces axes permettront de desservir les différents points d'intérêt et les pôles intermodaux du centre-ville, mais ils constitueront également des liens directs vers les quartiers avoisinants. Pour être véritablement attrayant, le réseau devra être associé à une offre complète d'équipements pour cyclistes, incluant des stationnements à vélos, des stations de réparation et même, ultimement, des stations de vélos en libre-service.

- Relier le centre-ville aux districts Bois-Joli et Hertel-Notre-Dame en créant un axe cyclable sur la rue Girouard Ouest, entre l'avenue Desaulniers et l'avenue Vézina;
- Relier le centre-ville aux districts Saint-Sacrement et La Providence en aménageant un axe cyclable sur l'avenue Bourdages Nord, entre la rue Girouard Ouest et la rue Nelson;
- Relier le centre-ville aux districts Sacré-Cœur et Saint-Joseph en aménageant un axe cyclable sur l'avenue Sainte-Marie, entre le pont Morison et le boulevard Laframboise;
- Améliorer la perméabilité cyclable est-ouest dans la portion sud du centre-ville en aménageant des liens cyclables sur chaussée désignée sur les rues Saint-Antoine et Marguerite-Bourgeoys;
- Relier le quartier Yamaska au centre-ville et au pôle intermodal de la gare en aménageant un lien cyclable le long de l'axe de la route 116 et de la rue Sicotte. Prolonger également ce lien sur l'avenue Vaudreuil afin de faciliter la connexion avec la promenade Gérard-Côté et les axes Saint-Antoine et Marguerite-Bourgeoys.



Le réseau cyclable

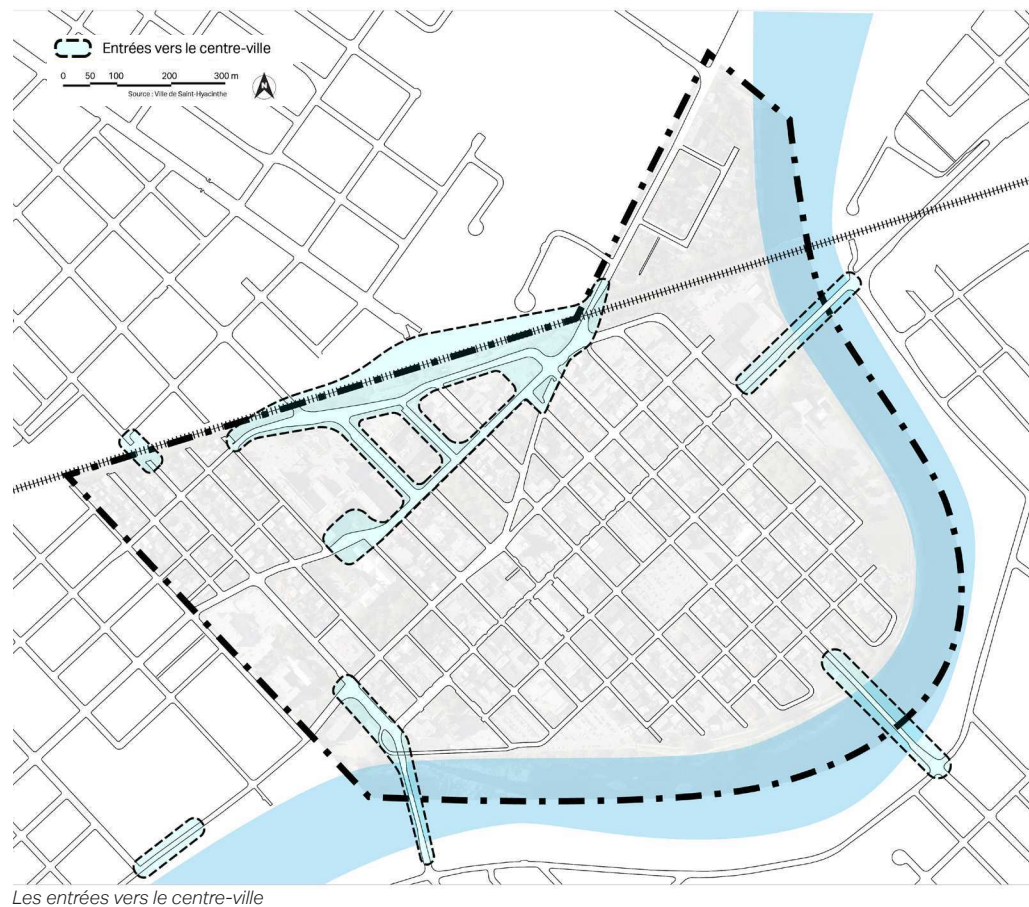
### Stations intermodales avec infrastructures pour cyclistes

- 1 Pôle intermodal de la gare
- 2 Futur stationnement central

### 6.2.3 Réaménager les principales entrées vers le centre-ville

Six différents points d'accès au territoire du centre-ville sont identifiés à des fins de requalification de l'espace public. Ces secteurs devront faire l'objet d'une planification détaillée afin de déterminer la nature précise des aménagements, mais l'on y envisagera généralement l'élargissement des trottoirs, la plantation de végétaux, une luminosité adéquate maximisant le sentiment de sécurité réelle et perçue des lieux publics, l'intégration de mesures d'apaisement de la circulation et d'éléments de mobilier urbain signalétiques distinctifs permettant de marquer la transition vers le centre-ville.

La simple délimitation administrative du territoire du PPU ne saurait à elle seule justifier la présence de ces lieux d'intervention. En effet, le positionnement des six secteurs d'entrée de ville est plutôt lié à la présence d'éléments paysagers ou morphologiques distinctifs tels que la rivière Yamaska ou la voie ferrée.

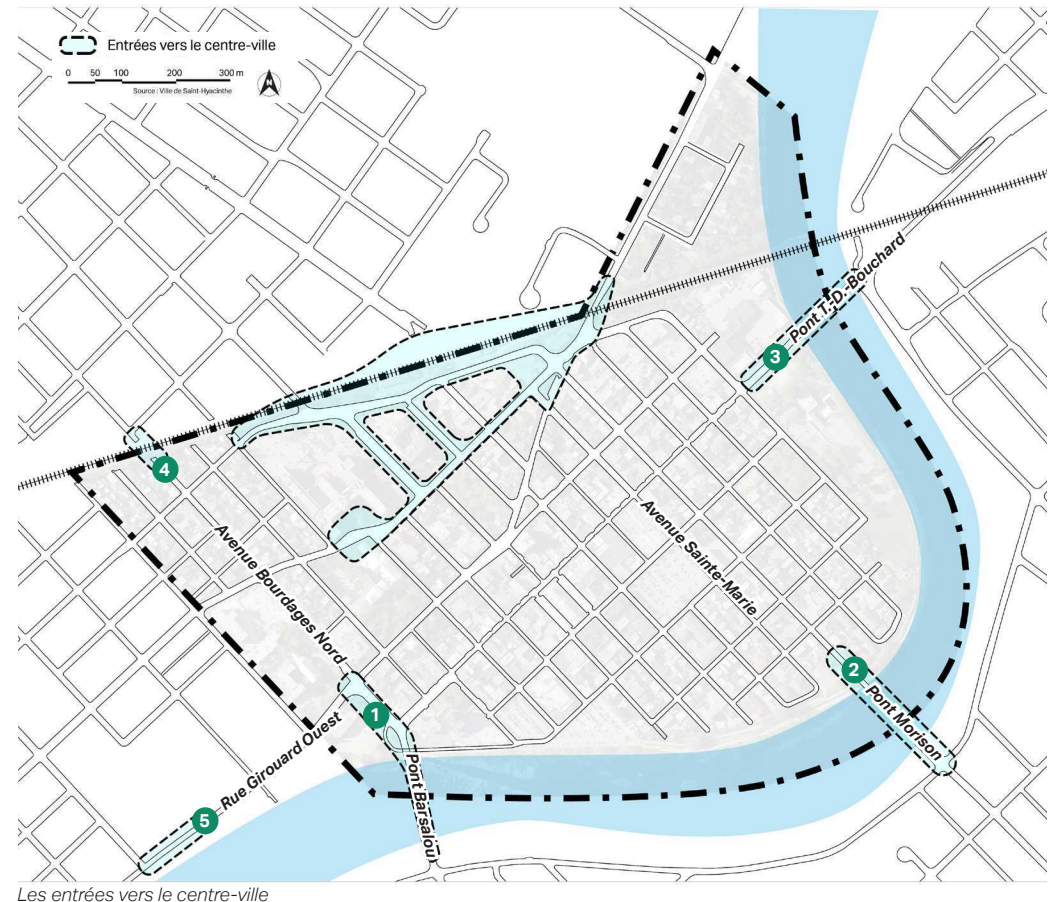


## Interventions spécifiques aux approches sud, est et ouest

En plus des trois ponts sur la rivière Yamaska et du passage souterrain de l'avenue Bourdages Nord, l'intersection de la rue Girouard Ouest et de l'avenue Desaulniers — bien qu'à l'extérieur du territoire du PPU — fut également identifiée en raison de la transition de la morphologie urbaine, de l'aboutissement du parcours culturel au monastère du Précieux-Sang et de la présence de la terrasse Honoré-Mercier avec ses vues remarquables sur la rivière Yamaska.



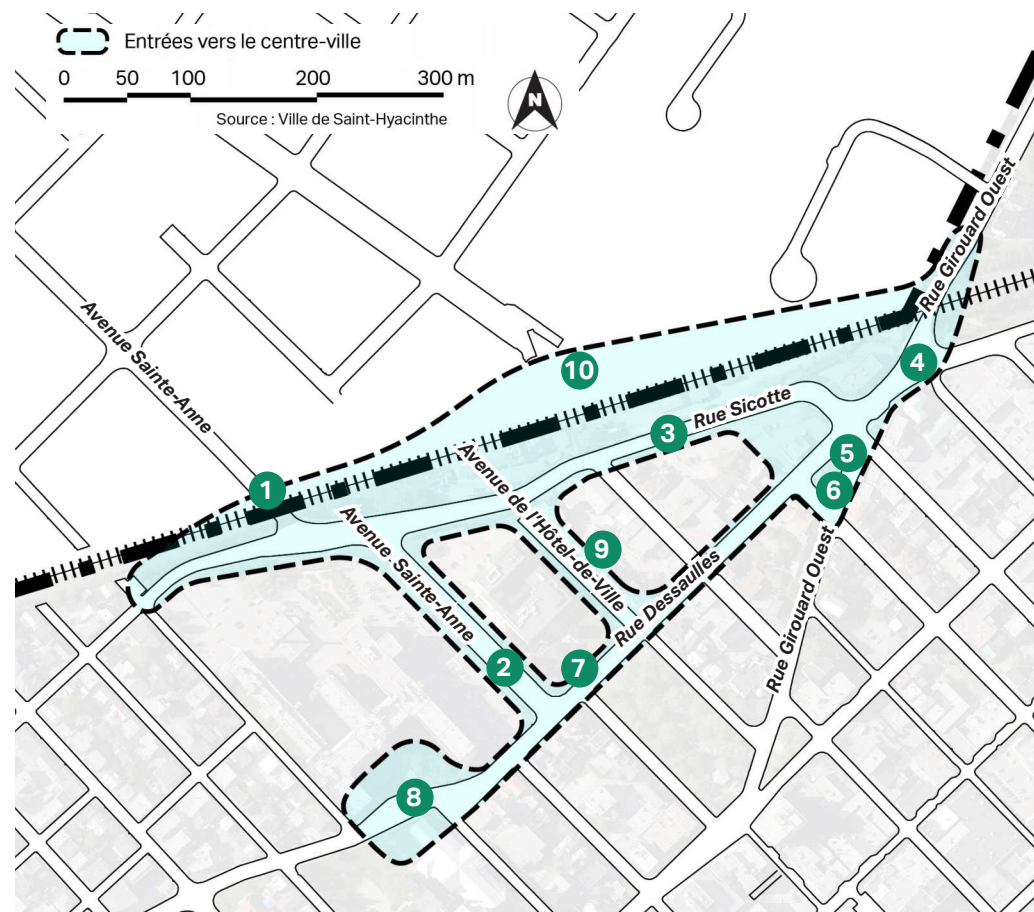
- 1 Reconfigurer l'avenue Bourdages Nord à l'approche du pont Barsalou afin d'intégrer le concept de réaménagement de la promenade Gérard-Côté;
- 2 Aménager un lien cyclable sécuritaire liant les deux rives par l'avenue Sainte-Marie et assurer une luminosité adéquate;
- 3 Permettre aux cyclistes qui empruntent le pont T.-D.-Bouchard de se diriger vers la gare en poursuivant la piste cyclable vers l'avenue Vaudreuil;
- 4 Élargir le tunnel multifonctionnel de l'avenue Bourdages Nord, sous la voie ferrée, afin de le rendre plus accueillant et intégrer des aménagements paysagers à ses pourtours ainsi que des dispositifs d'éclairages assurant la sécurité;
- 5 Veiller à ce que les aménagements sur le domaine public participent à la mise en valeur du pôle culturel.



## Interventions spécifiques au secteur de la gare ferroviaire

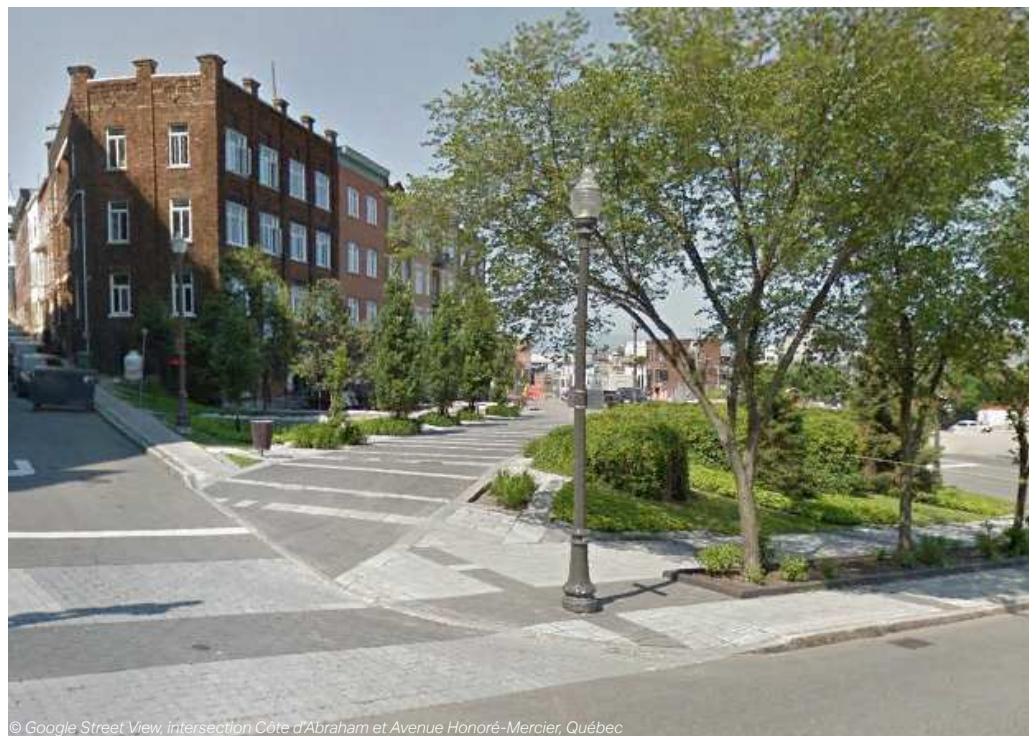
Les approches nord, accessibles par la rue Girouard Ouest et l'avenue Sainte-Anne, constituent les principales entrées vers le centre-ville pour les visiteurs et citoyens en raison de leur accessibilité depuis le réseau autoroutier national. Les paysages des rues Sicotte et Dessaulles et des avenues Sainte-Anne et de l'Hôtel-de-Ville sont également englobés dans cette vaste entrée de ville en raison de leur statut, leur achalandage et leur caractère hétéroclite ou peu accueillant.

- 1 Intégrer des murales artistiques dans le tunnel de l'avenue Sainte-Anne;
- 2 Reconfigurer l'avenue de l'Hôtel-de-Ville entre la rue Sicotte et la rue Dessaulles, en favorisant l'intégration d'arbres, de végétaux et le retrait des cases de stationnement pour favoriser le transport actif et préconiser la circulation véhiculaire sur l'avenue Sainte-Anne;
- 3 Réaménager la rue Sicotte, entre l'avenue Sainte-Anne et la rue Dessaulles, de façon à verdir l'espace public et à faciliter la circulation des piétons et des cyclistes transitant vers la gare ferroviaire et vers la future station intermodale. En lien avec le projet d'implantation du terminus intermodal près de la gare, étudier l'opportunité de fermer le tronçon de la rue Sicotte situé entre la rue Dessaulles et l'avenue Laframboise, tout en conservant ce lien pour les piétons et cyclistes;
- 4 Prévoir un accès sécuritaire pour les cyclistes désirant rejoindre les deux tronçons de la rue Girouard Ouest situés de part et d'autre de la rue Dessaulles;
- 5 Réaménager le quadrilatère ceinturant la place Hyacinthe-Delorme afin d'améliorer son accessibilité piétonne et son intégration urbaine;

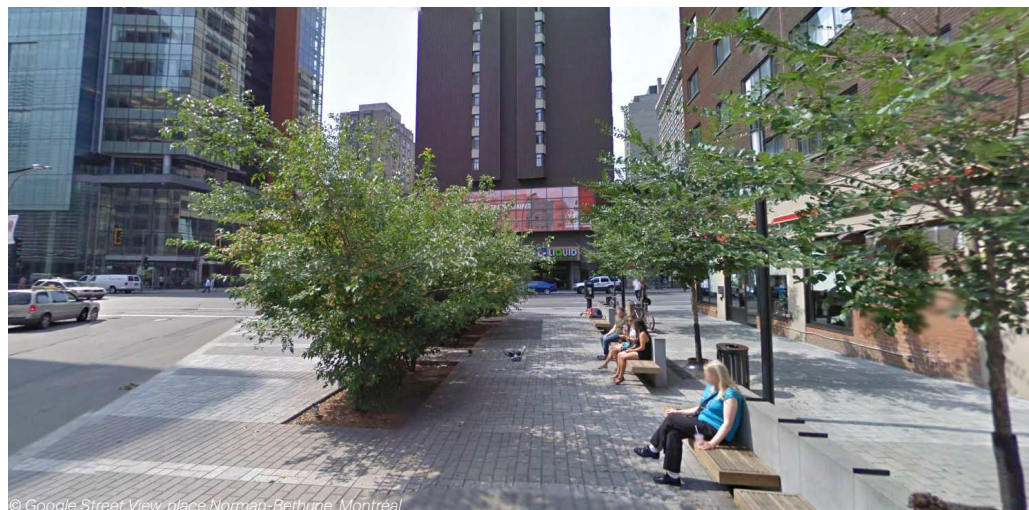


Les entrées vers le centre-ville dans le secteur de la gare ferroviaire

- 6 Piétonniser l'axe de la rue Girouard Ouest situé entre l'avenue Sainte-Marie et la rue Dessaulles de façon à mettre en valeur la perspective de cet axe historique et à favoriser la mobilité active;
- 7 Réaménager le paysage de la rue Dessaulles à la hauteur du palais de justice, afin de mettre celui-ci en valeur et prolonger le caractère verdoyant du parc Casimir-Dessaulles vers le côté nord de la rue;
- 8 Réaménager le paysage de la rue Dessaulles à la hauteur de l'Hôtel-Dieu en favorisant la suppression des cases de stationnement à angle, le rétrécissement et le verdissement de la chaussée de façon à mettre en valeur le patrimoine architectural du paysage environnant;
- 9 Marquer le début d'un parcours piétonnier reliant la gare à la rivière en réaménageant l'avenue de l'Hôtel-de-Ville entre les rues Sicotte et Dessaulles. Réduire la largeur de la chaussée au profit de celle du trottoir tout en intégrant des végétaux;
- 10 Collaborer avec la Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada (CN) afin d'étudier la possibilité de relocaliser la gare de triage.



© Google Street View, intersection Côte d'Abraham et Avenue Honoré-Mercier, Québec



© Google Street View, place Norman-Bethune, Montréal

Exemples d'aménagement pouvant inspirer la conception de la place Hyacinthe-Delorme

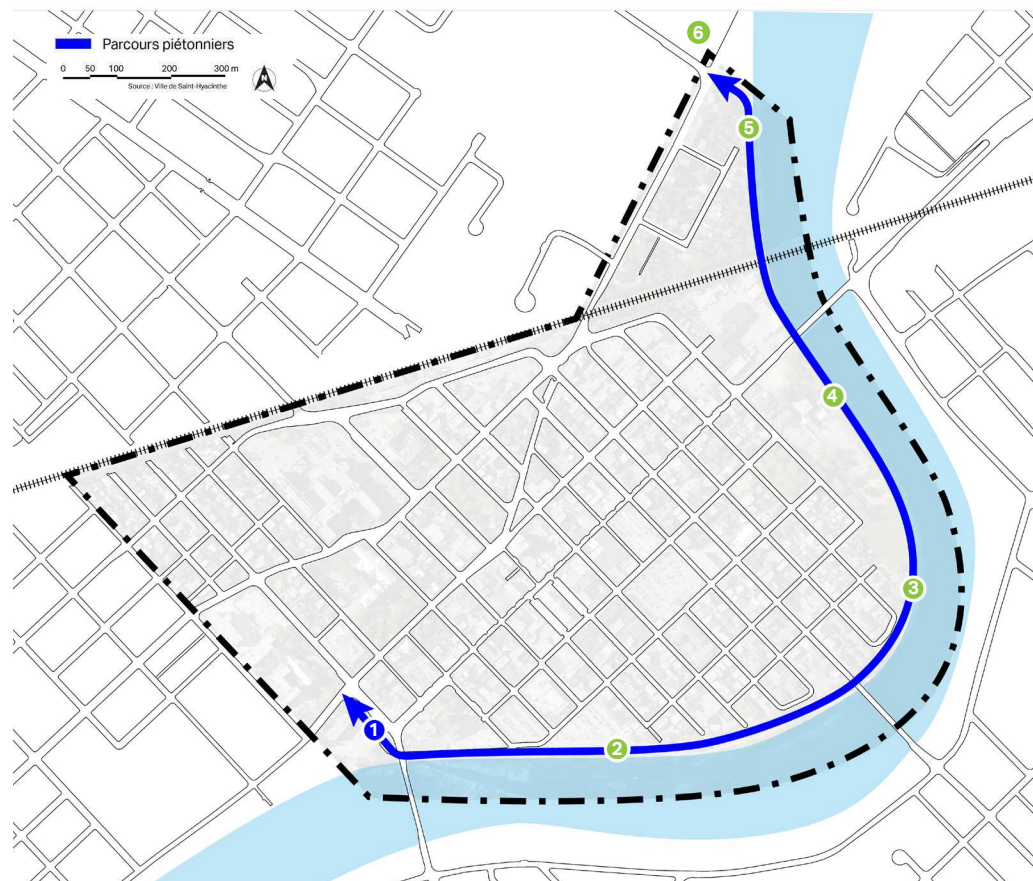


## 6.2.4 Créer et mettre en valeur des parcours piétonniers

Les parcours piétonniers constituent des axes stratégiques à réaménager dans une optique d'amélioration de l'expérience et du confort des piétons, qu'ils soient résidents du centre-ville ou visiteurs. Ces axes sont déterminés en fonction de leur intérêt paysager et patrimonial, de même que leur capacité à relier les lieux structurants du centre-ville. Ils sont appelés à intégrer des placettes, des saillies de trottoir, des tronçons de rues partagées, des végétaux, du mobilier urbain adapté aux besoins des piétons, des projets d'art public, des éléments signalétiques et des panneaux d'interprétation, selon les particularités de chacun des axes.

### La promenade Gérard-Côté

La revitalisation de la promenade Gérard-Côté constitue un geste fort en vue de la mise en valeur du centre-ville et permettra aux citoyens de se réapproprier les berges de la rivière Yamaska.



La promenade Gérard-Côté

- 1 Bibliothèque
- 2 Place des spectacles
- 3 Nouvel espace des familles
- 4 Parc Christ-Roi
- 5 Parc Jeanne-Daigle
- 6 Parc Antoine-Girouard

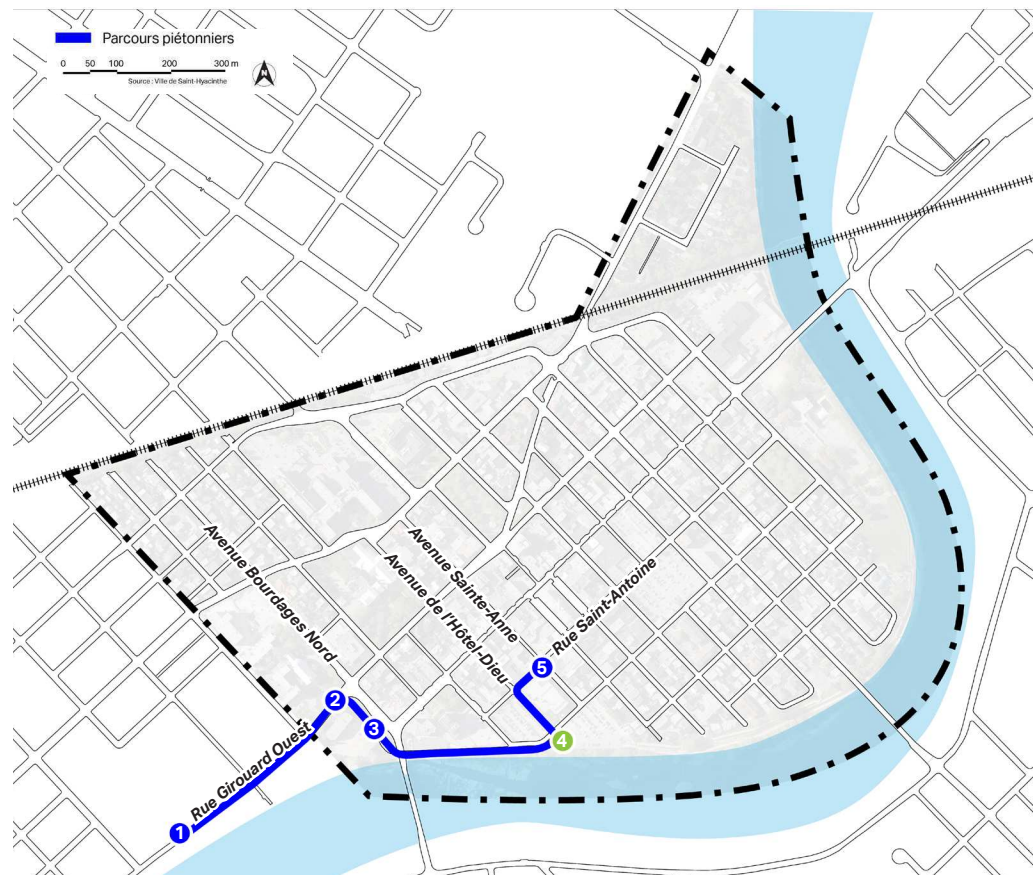
## Le parcours culturel

Le parcours culturel permet de relier les quatre entités du pôle culturel qui inclut :

- L'aménagement de la bibliothèque au 2175, rue Girouard Ouest;
- Le déménagement du centre d'histoire au monastère du Précieux-Sang;
- L'implantation d'un musée d'art et de société dans l'église Notre-Dame-du-Rosaire, ainsi que;
- Le Centre des arts Juliette-Lassonde et la future place des spectacles qui y sera associée.



© Patrick Deslandes



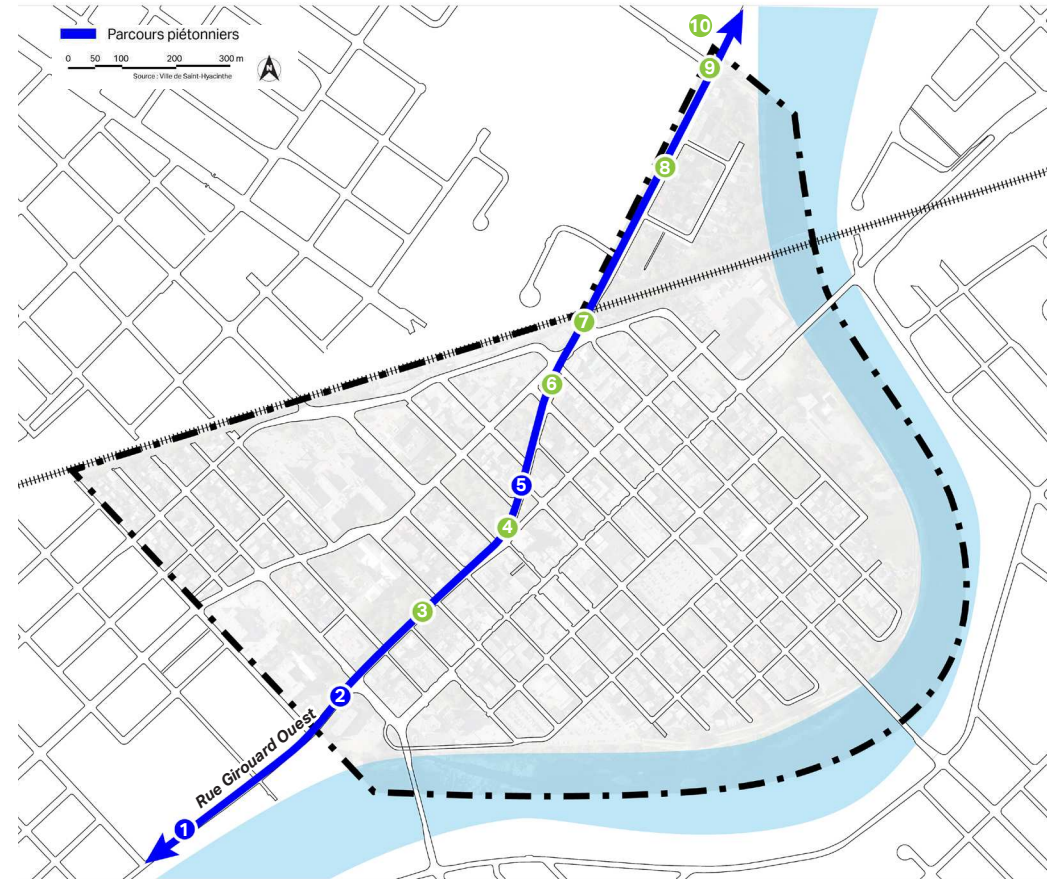
Le parcours culturel

- 1 Centre d'histoire
- 2 Musée d'art et de société
- 3 Bibliothèque
- 4 Place des spectacles
- 5 Centre des arts Juliette-Lassonde

## Le parcours Girouard Ouest

Le parcours de la rue Girouard Ouest repose sur la mise en valeur du riche patrimoine architectural qui caractérise le paysage de cet important parcours fondateur et structurant du centre-ville de Saint-Hyacinthe. La concrétisation de ce parcours vise également à unifier les différents tronçons de la rue Girouard Ouest qui s'étire entre deux importants seuils du centre-ville : le bâtiment de Casavant Frères et la terrasse Honoré-Mercier. Cet axe, parmi les plus verdoyants du centre-ville, se caractérise par la présence de grands espaces verts semi-privés sous-utilisés qui résultent des modes d'implantation des grandes institutions qui y ont pignon sur rue : la paroisse Notre-Dame-du-Rosaire, la cathédrale Saint-Hyacinthe-le-Confesseur, le collège Saint-Maurice ou encore le Séminaire de Saint-Hyacinthe.

- Favoriser une meilleure intégration des espaces verts semi-privés au concept d'aménagement du parcours Girouard Ouest afin d'encourager une meilleure appropriation des espaces verts du centre-ville;
- Réaménager les intersections avec l'avenue Bourdages Nord, la rue Calixa-Lavallée et la rue Dessaulles, de façon à réduire l'emprise dédiée à l'automobile tout en sécurisant les déplacements piétonniers et cyclables;
- Assurer l'intégration sécuritaire d'un lien cyclable tout au long du parcours.



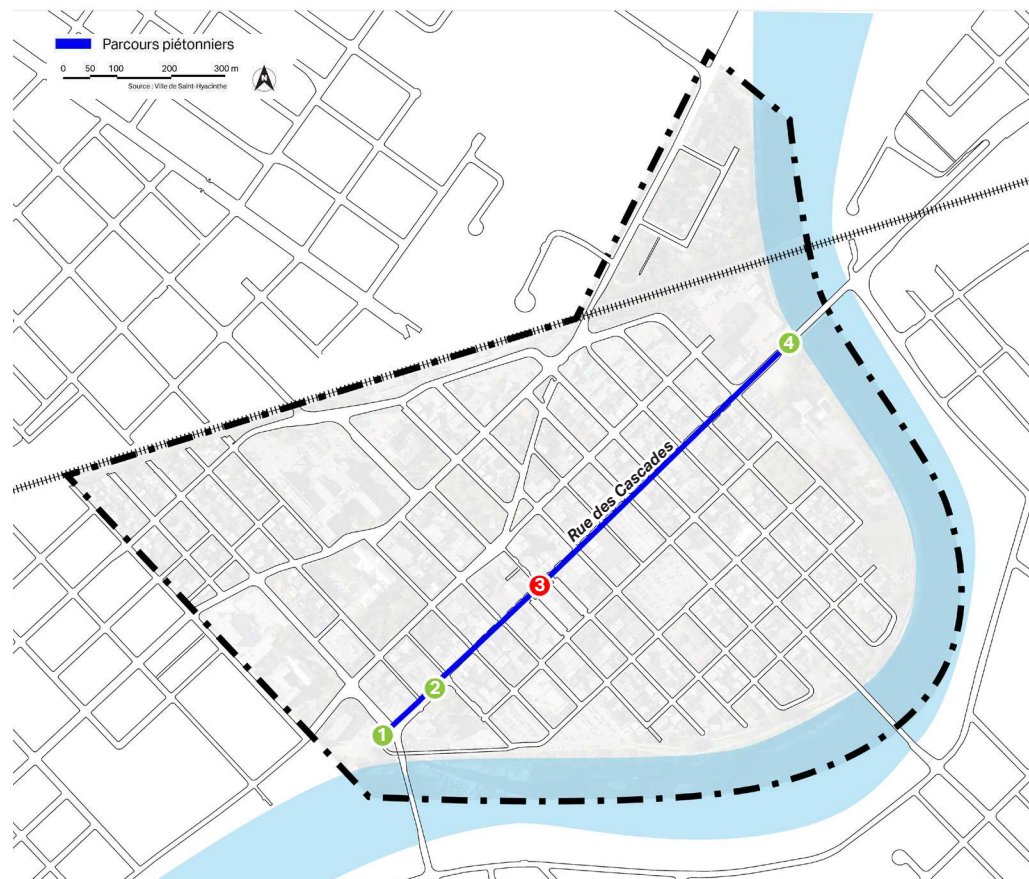
Le parcours Girouard Ouest

- |                                            |                                 |
|--------------------------------------------|---------------------------------|
| 1 Centre d'histoire                        | 6 Place Hyacinthe-Simon-Delorme |
| 2 Musée d'art et de société + bibliothèque | 7 Parc Marie-Thérèse-Bilodeau   |
| 3 Cathédrale Saint-Hyacinthe-le-Confesseur | 8 Collège Saint-Maurice         |
| 4 Parcs Casimir-Dessaulles et Léon-Ringuet | 9 Parc Jeanne-Daigle            |
| 5 Hôtel de ville                           | 10 Parc Antoine-Girouard        |

## Le parcours des Cascades

Véritable épine dorsale de l'activité commerciale au centre-ville, l'axe de la rue des Cascades demeure un incontournable pour les habitants et visiteurs du centre-ville. En statuant sur l'importance de l'aménagement de l'espace public le long de cet axe, la Ville contribue à l'attractivité du centre-ville et à sa vitalité. Ce parcours linéaire permet de relier le cœur du centre-ville à la promenade Gérard-Côté à la hauteur du parc des Tisserands et du pont T.-D.-Bouchard.

- Concevoir des aménagements permettant de faciliter la piétonnisation temporaire de la rue des Cascades dans le secteur du marché public, entre les avenues Sainte-Anne et Mondor;
- Favoriser la réduction de la largeur de la chaussée entre les avenues Bourdages Nord et Saint-Joseph;
- Privilégier l'intégration de bandes de végétation plus généreuses dans les saillies de trottoir;
- Favoriser l'intégration de placotoirs ou de terrasses estivales sur les cases de stationnement.



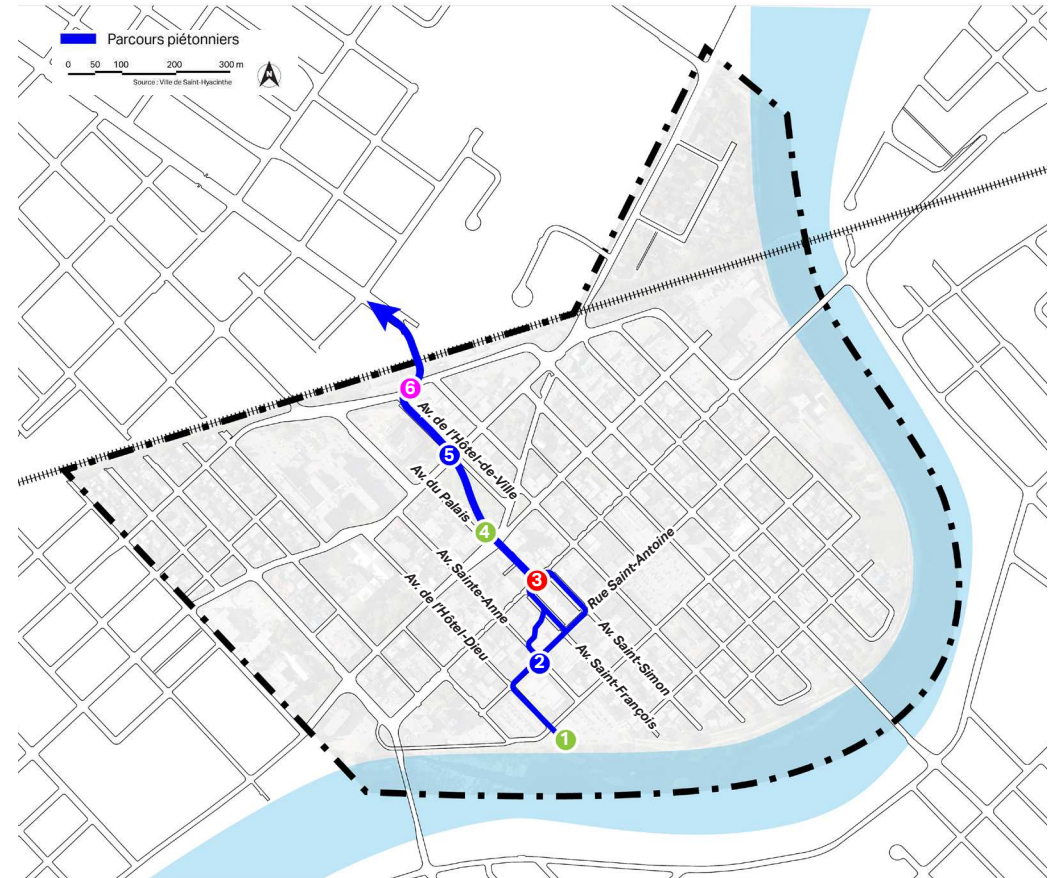
Le parcours des Cascades

- 1 Promenade Gérard-Côté et bibliothèque
- 2 Espace vert semi-privé Intact Assurance
- 3 Marché public
- 4 Promenade Gérard-Côté

## Le parcours de la gare

Ce parcours au tracé irrégulier permet de relier le quartier Sacré-Cœur à la promenade Gérard-Côté en passant par plusieurs des lieux structurants du centre-ville : le pôle intermodal de la gare, le palais de justice, le parc Casimir-Dessaulles, le marché public, le Centre des arts Juliette-Lassonde ainsi que la place des spectacles. Non seulement est-il connecté aux grands axes patrimoniaux et commerciaux du centre-ville tels que la rue Girouard Ouest et la rue des Cascades, mais il permet également de découvrir plusieurs rues secondaires d'intérêt qui contribuent grandement aux qualités urbaines du centre-ville, que ce soit pour leur encadrement végétal (tronçon sud de l'avenue de l'Hôtel-Dieu), leur patrimoine exceptionnel (avenue de l'Hôtel-de-Ville, avenue du Palais) ou leur vitalité commerciale (allée du Marché, avenue Saint-François, avenue Saint-Simon, avenue Sainte-Anne, rue Saint-Antoine).

- Aménager des traverses piétonnes surélevées en pavé uni aux intersections du parcours avec les trois axes routiers majeurs : Sicotte, Dessaulles et Girouard Ouest;
- Réaménager l'avenue de l'Hôtel-de-Ville de façon à y créer une promenade verdie le long du palais de justice;
- Remplacer les cases de stationnement à angle des avenues de l'Hôtel-de-Ville et du Palais, afin de favoriser des cases en parallèle et ainsi réduire la largeur de la chaussée carrossable;
- Réaménager le stationnement en façade de la gare afin d'en faire un lieu plus invitant pour les piétons;
- Rénover le tunnel multifonctionnel reliant le boulevard Laframboise à l'avenue Laframboise en vue de le rendre plus convivial;
- Réaménager l'avenue St-Denis afin d'en faire une rue partagée;
- Réaménager la rue Saint-Antoine afin de la rendre plus conviviale pour les piétons.



Le parcours de la gare

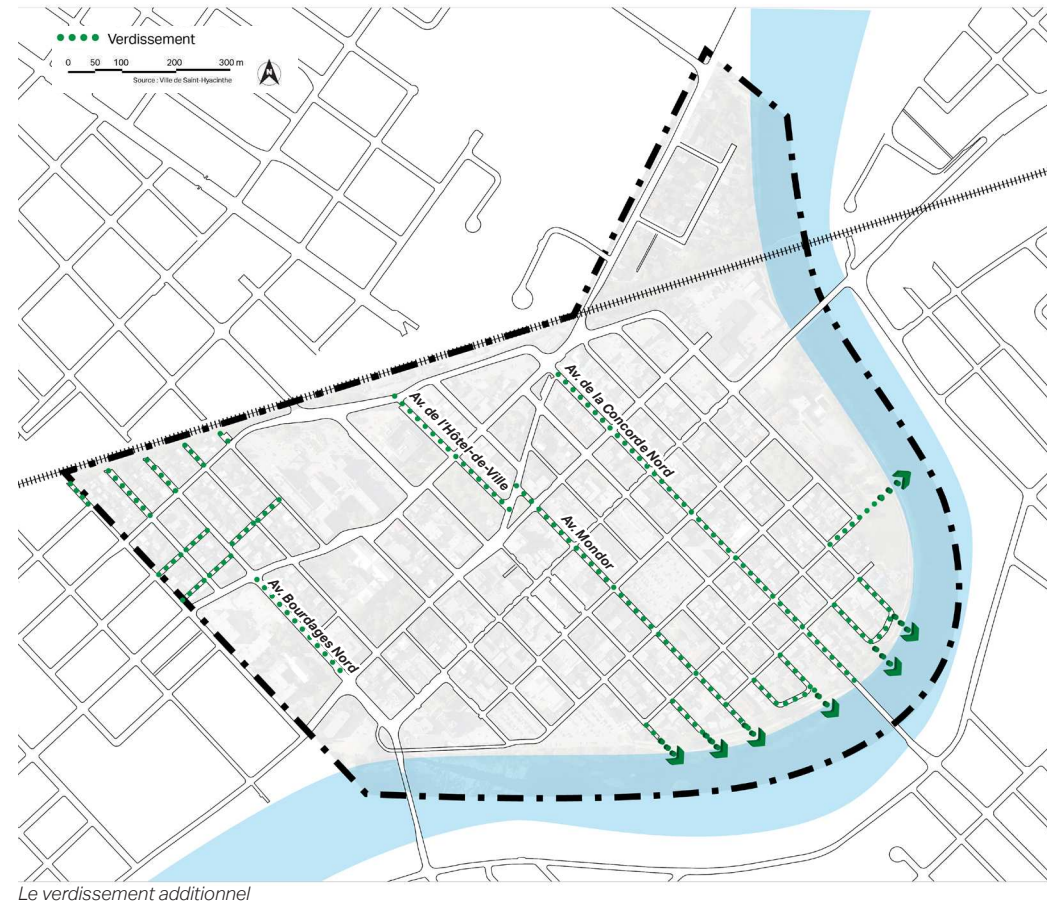
- |                                                 |                           |
|-------------------------------------------------|---------------------------|
| 1 Promenade Gérard-Côté et place des spectacles | 4 Parc Casimir-Dessaulles |
| 2 Centre des arts Juliette-Lassonde             | 5 Palais de justice       |
| 3 Marché public                                 | 6 Gare intermodale        |

- Réaménager les avenues Saint-Simon et Saint-François entre la rue des Cascades et la rue Saint-Antoine, pour faciliter leur piétonnisation temporaire. Revoir également les interfaces avec le marché public en réduisant le nombre de cases de stationnement et en augmentant la canopée;

## 6.2.5 Compléter le verdissement du centre-ville

Si le réaménagement des entrées de ville et la mise en valeur de parcours piétonniers s'accompagneront de gestes forts quant à la plantation de végétaux dans l'espace public, l'importance des îlots de chaleur au centre-ville appelle à la réalisation d'interventions supplémentaires pour faire du centre-ville un milieu de vie véritablement verdoyant, qui puisse jouir des bénéfices sociaux, environnementaux et économiques associés à l'intégration de la nature en ville.

Ainsi, les initiatives proposées ici s'ajoutent aux mesures évoquées précédemment dans les parcours piétonniers et les entrées vers le centre-ville. Ces mesures additionnelles incluent l'imbrication de la promenade Gérard-Côté dans les rues du quartier Christ-Roi, le verdissement des avenues Laframboise, Mondor et Concorde Nord, de même que l'intégration de lieux de rencontre verdis dans le nord-ouest du territoire du PPU.



## Avenue de la Concorde Nord

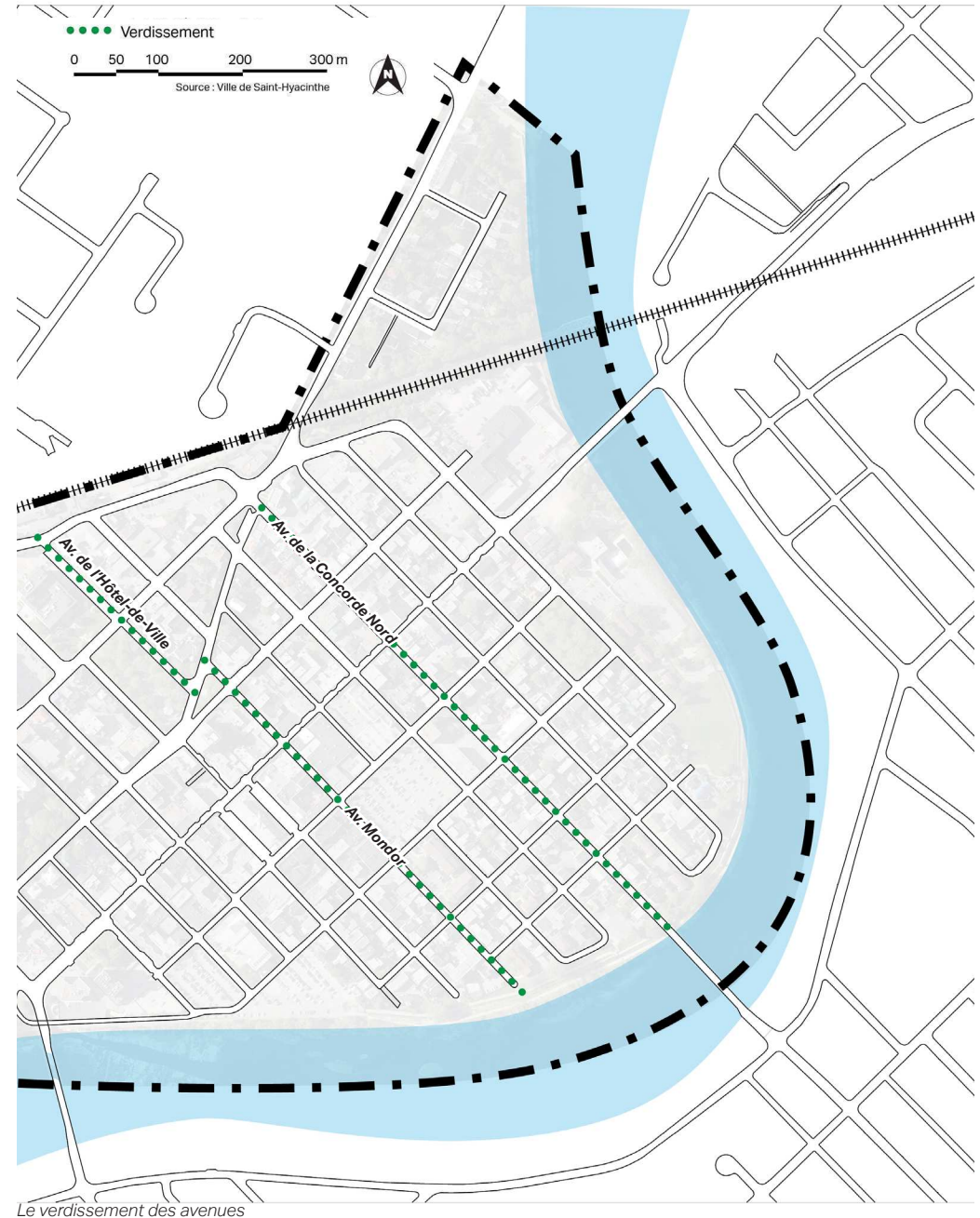
L'avenue de la Concorde Nord joue un rôle important au sein du quartier Christ-Roi : elle accueille le cœur civique de la paroisse en plus de relier le centre-ville au quartier Saint-Joseph via le pont Morison. De plus, la Ville projette d'agrandir substantiellement la promenade Gérard-Côté à l'intersection de l'avenue de la Concorde Nord : le paysage de cette entrée de ville s'en trouvera substantiellement plus vert. Afin de renforcer ce geste, il est proposé de verdir l'ensemble de l'avenue de la Concorde Nord.

- Réduire le nombre de cases de stationnement sur rue afin de favoriser la plantation d'arbres;
- Diminuer l'impact visuel du réseau filaire aérien;
- Prévoir l'intégration d'arrêts pour le transport en commun.

## Avenues de l'Hôtel-de-Ville et Mondor

Ensemble, les avenues de l'Hôtel-de-Ville et Mondor forment un axe nord-sud stratégique en plein cœur du centre-ville, permettant aux résidents du quartier Sacré-Cœur d'accéder rapidement au centre-ville depuis le boulevard Laframboise via le tunnel multifonctionnel sous la voie ferrée. Considérant l'espace occupé par son emprise et ses stationnements à angle, l'avenue de l'Hôtel-de-Ville a beaucoup de potentiel de verdissement. Quant à l'avenue Mondor, ses tronçons à sens unique se prêtent bien à l'intégration d'arbres.

- Réduire le nombre de cases de stationnement sur rue afin de favoriser la plantation d'arbres.



## Avenue Bourdages Nord

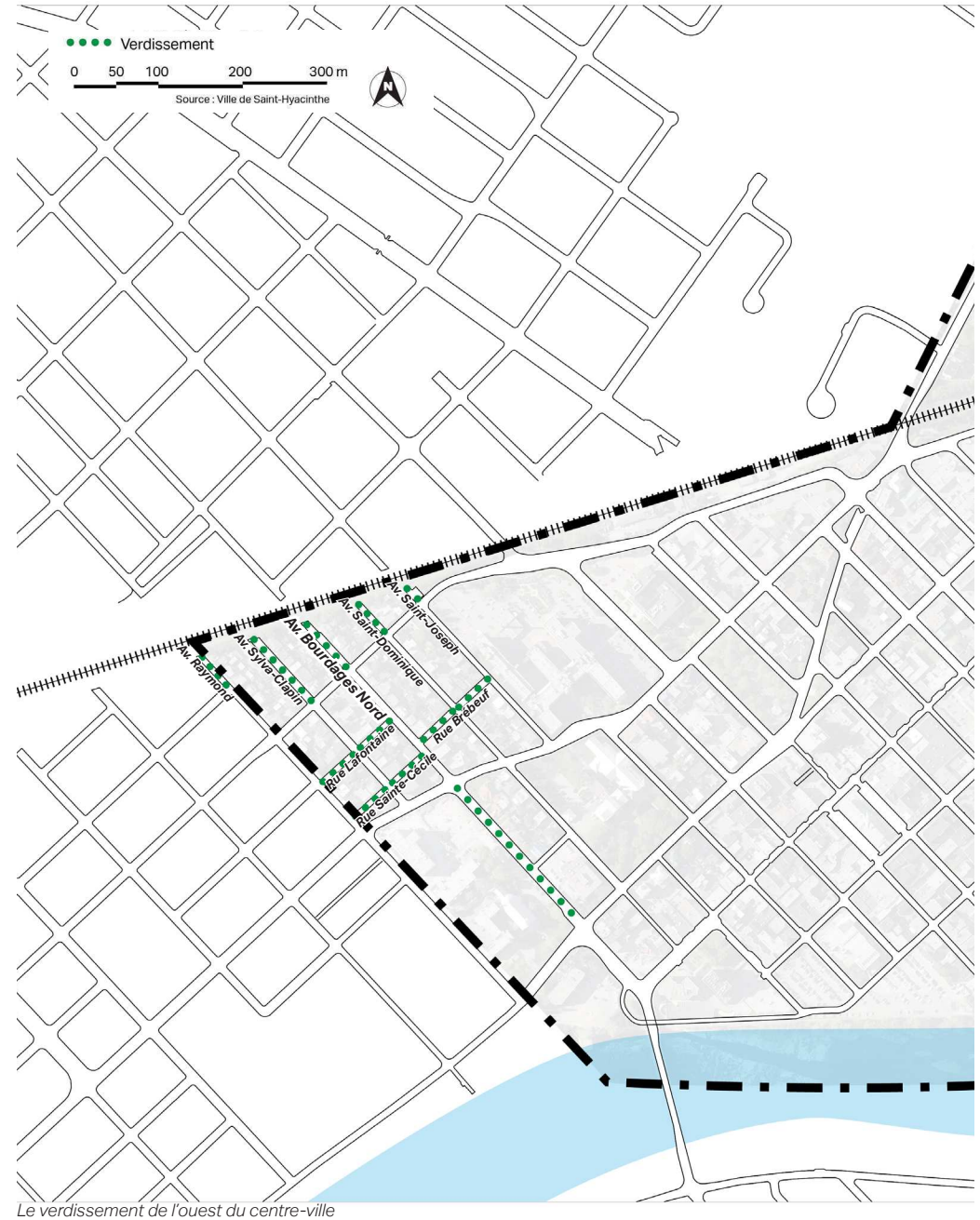
Importante voie nord-sud pour tout l'ouest du centre-ville, l'avenue Bourdages Nord est en quelque sorte le pendant ouest de l'avenue de la Concorde Nord permettant d'accéder au pont Barsalou. En raison du tunnel sous la voie ferrée à son extrémité nord, elle est particulièrement stratégique pour les utilisateurs des transports actifs. Ainsi, dans l'optique d'améliorer le confort de tous les usagers de la route, son verdissement s'avère opportun entre les rues Dessaulles et Girouard Ouest où la largeur de l'emprise permet de tels aménagements.

- Entre les rues Dessaulles et Girouard Ouest, supprimer l'ensemble des cases de stationnement sur rue afin de permettre l'aménagement d'un terre-plein arboré au centre de la rue et l'intégration de bandes cyclables en rive.

## Quartier nord-ouest

Le quartier nord-ouest demeure parmi les secteurs du centre-ville où la canopée se fait la moins généreuse. Toutefois, la largeur relativement faible des emprises de rue limite les possibilités d'intervention dans l'espace public. Afin de pallier le manque d'espaces verts et de rendre le secteur plus convivial et sécuritaire pour les piétons et cyclistes, il est proposé d'introduire divers aménagements au sein des tronçons de rue les moins achalandés par les automobilistes.

- Évaluer le potentiel d'implanter des parcs de poche, des placettes vertes, des rues partagées sur les tronçons de



Le verdissement de l'ouest du centre-ville

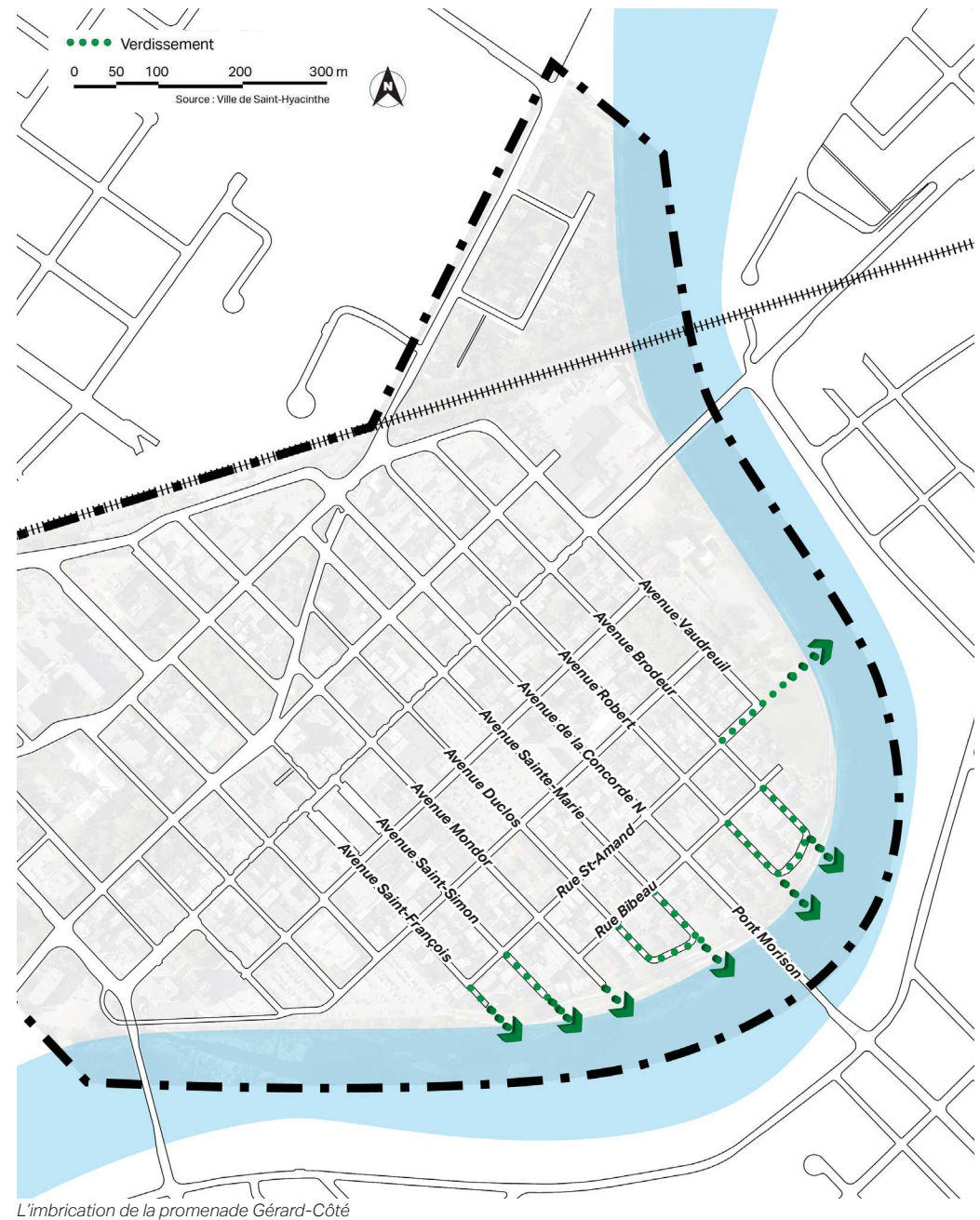


rues identifiés ci-contre.

### Imbrication de la promenade Gérard-Côté avec le tissu urbain du centre-ville

En raison du contexte réglementaire favorisant dorénavant la transformation du cadre bâti localisé dans les îlots bordant la promenade Gérard-Côté, les promoteurs immobiliers auront la possibilité de modifier substantiellement les modes d'implantation architecturaux ainsi que le parcellaire. Le nombre d'entrées charretières pourrait en effet être réduit à néant dans les tronçons de rue ciblés sur le plan ci-contre, ouvrant la porte à de nouvelles possibilités d'aménagement en faveur des mobilités actives.

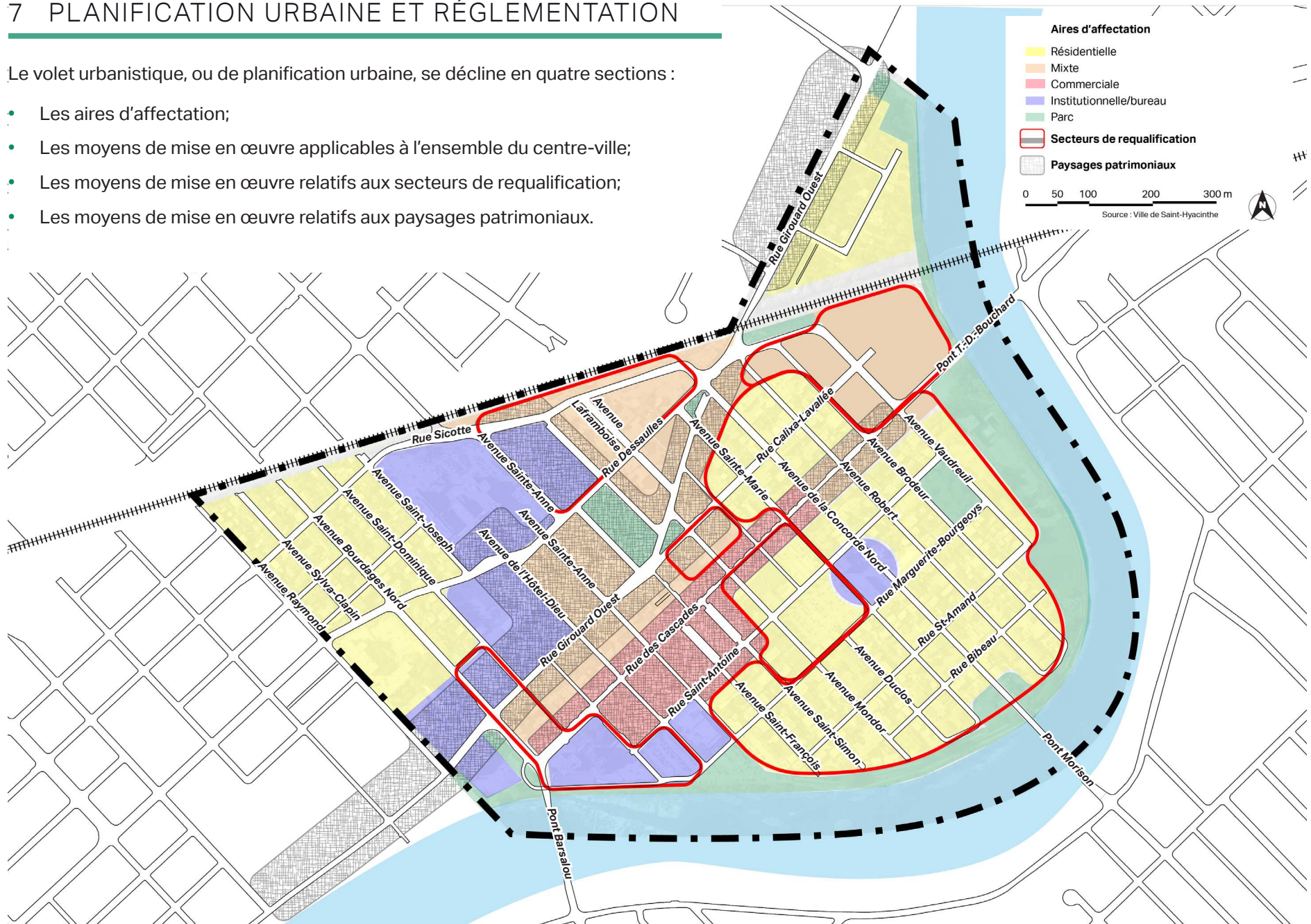
- Au gré des opportunités, s'arrimer aux belvédères prévus dans le projet de revitalisation de la promenade Gérard-Côté en réaménageant les tronçons de rue ciblés de façon à limiter la présence de l'automobile et renforcer les liens entre la promenade et le centre-ville. Ces tronçons de rue pourraient être aménagés dans l'esprit d'y augmenter la canopée, de restreindre l'accès véhiculaire à l'exception des véhicules d'urgence, d'améliorer la qualité du paysage et de faciliter les déplacements piétonniers et cyclables.

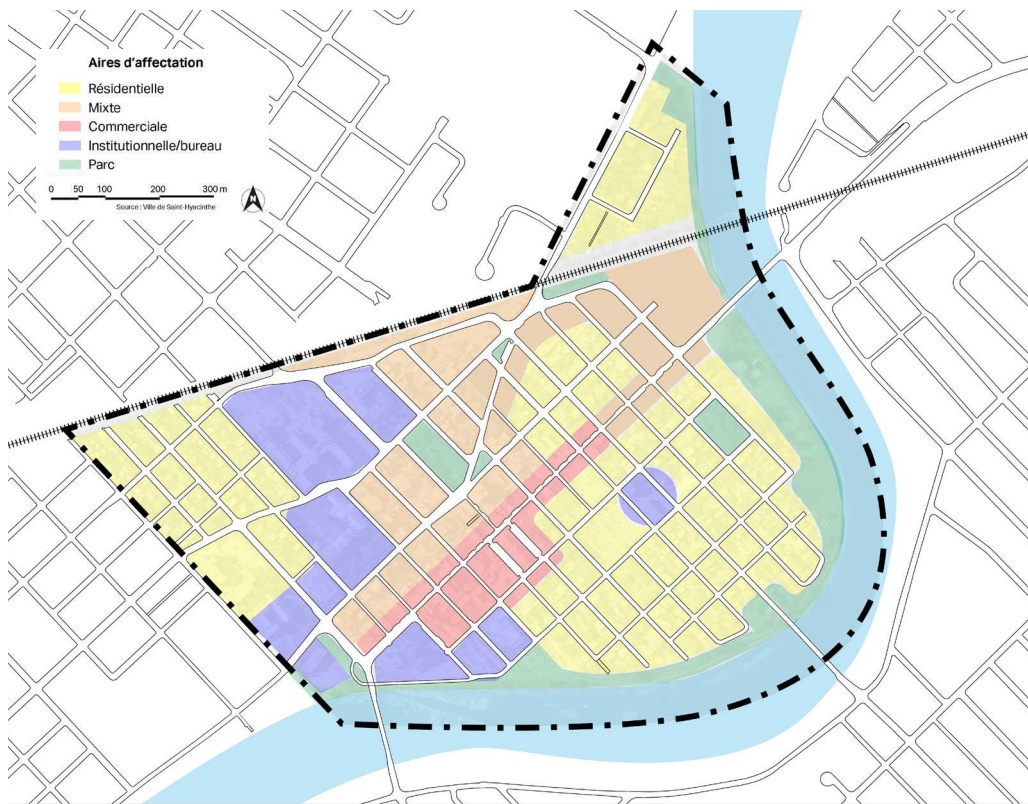


## 7 PLANIFICATION URBAINE ET RÉGLEMENTATION

Le volet urbanistique, ou de planification urbaine, se décline en quatre sections :

- Les aires d'affectation;
- Les moyens de mise en œuvre applicables à l'ensemble du centre-ville;
- Les moyens de mise en œuvre relatifs aux secteurs de requalification;
- Les moyens de mise en œuvre relatifs aux paysages patrimoniaux.





## 7.1 LES AIRES D'AFFECTION

Outre les espaces verts publics, quatre types d'affectations ont été déterminés afin d'identifier les usages dominants qui sont souhaités sur le territoire du PPU centre-ville au cours des prochaines années : résidentielle, commerciale, institutionnelle et mixte.

### Affectation résidentielle

L'affectation résidentielle regroupe les milieux de vie à prédominance résidentielle. Cette affectation peut également intégrer de façon ponctuelle certains usages commerciaux et de bureaux, et ce, de façon à favoriser l'accès aux services de proximité.

### Affectation commerciale

Concentrée au cœur du centre-ville, cette affectation englobe les secteurs où l'animation sur rue est la plus forte. Une présence commerciale est favorisée aux rez-de-chaussée et les étages supérieurs peuvent être occupés par des usages compatibles (commercial, résidentiel, bureau, institutionnel).

### Affectation institutionnelle

Les usages prédominants au sein de cette affectation incluent les usages institutionnels ou communautaires et les bureaux.

### Affectation mixte

L'affectation mixte intègre tous les secteurs caractérisés par une variété d'usages pouvant inclure des usages résidentiels, commerciaux, institutionnels, de bureaux et même, certains types d'usages industriels compatibles. À la différence de l'affectation commerciale, qui intègre également une grande mixité d'usages, l'obligation d'intégrer des usages commerciaux aux rez-de-chaussée n'est pas privilégiée.

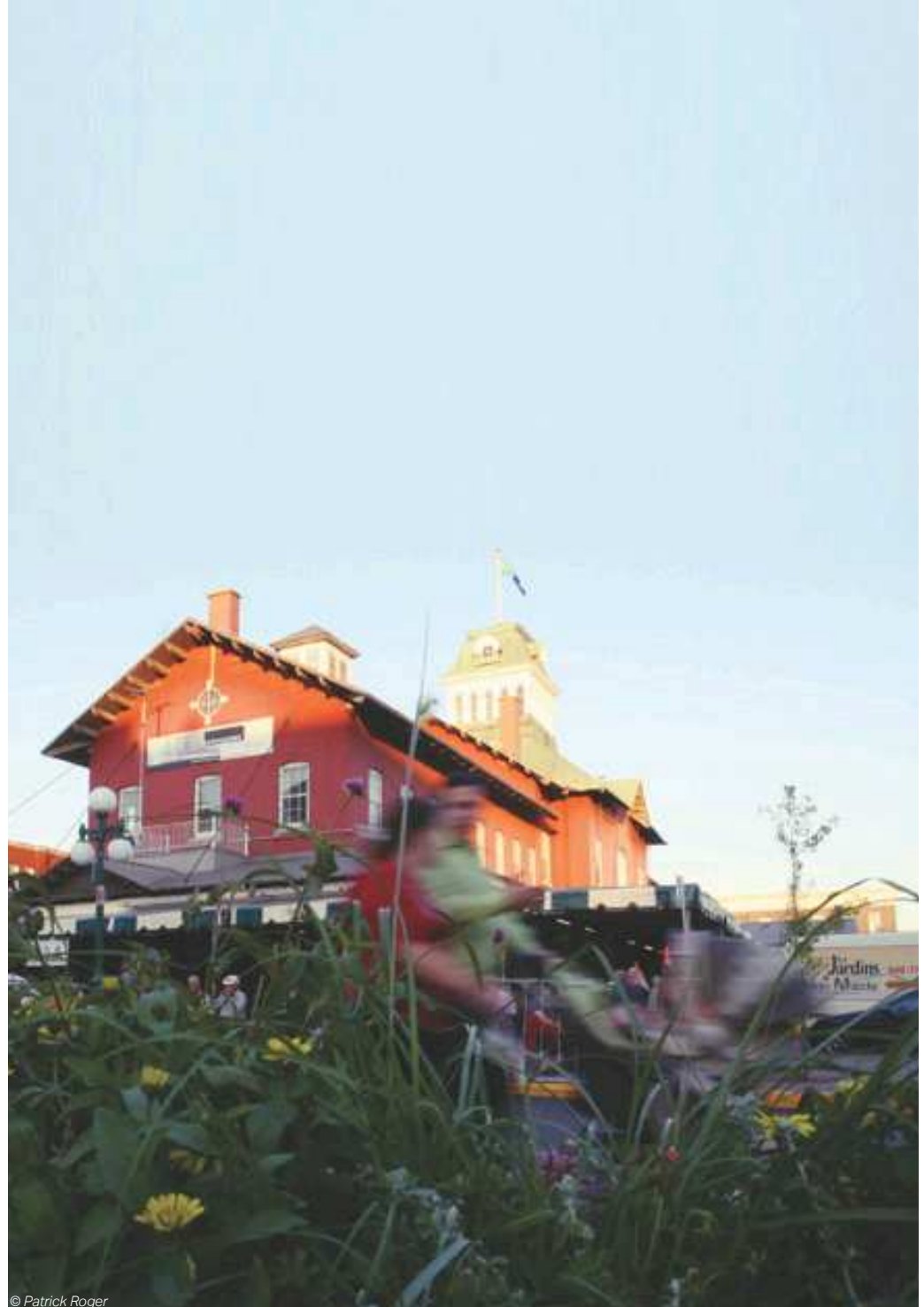
## 7.2 MOYENS DE MISE EN ŒUVRE APPLICABLES À L'ENSEMBLE DU CENTRE-VILLE

L'application des moyens de mise en œuvre présentés ci-dessous pourra se traduire par des modifications réglementaires applicables à l'ensemble du territoire du PPU. Ces moyens de mise en œuvre, tous liés à l'une des trois orientations du PPU, constituent en quelque sorte des « bonnes pratiques » pouvant être intégrées dans la réglementation applicable, et ce, selon les outils privilégiés par la Ville.

### Moyens de mise en œuvre liés à l'orientation 1

*Consolider le centre-ville en tant que pôle de destination reflétant l'identité maskoutaine.*

- Maintenir le palais de justice au centre-ville et assurer une intégration harmonieuse de son nouveau bâtiment;
- Favoriser l'intégration de nouveaux bureaux au sein de projets de développement mixtes;
- Préserver les usages communautaires présents au centre-ville;
- Consolider le noyau commercial du centre-ville dans le secteur de la rue des Cascades, à l'ouest de l'avenue de la Concorde Nord, tout en favorisant une présence commerciale complémentaire dans les autres secteurs du centre-ville;
- Procéder à la révision de structure et à la hiérarchie commerciale du centre-ville par rapport au reste de la ville dans le cadre d'une planification territoriale complémentaire, intégrée et systémique. Assurer ainsi la spécificité commerciale du centre-ville en y dirigeant les usages structurants et spécialisés.



© Patrick Roger

## Moyens de mise en œuvre liés à l'orientation 2

*Attirer de nouveaux résidents au centre-ville dans une approche inclusive et respectueuse de sa dimension humaine.*

- Favoriser la requalification de secteurs propices à l'intégration de projets résidentiels et mixtes en renouvelant les outils réglementaires d'urbanisme;
- Privilégier une répartition optimale des commerces, services et équipements dans le but de favoriser la création de milieux de vie complets;
- Réviser les normes urbanistiques de façon à assurer le développement durable des projets résidentiels, notamment en portant une attention particulière à la densité et à la hauteur des bâtiments. Adopter une nouvelle classification des usages favorisant la mixité verticale des usages, lorsqu'opportun;
- Favoriser les initiatives en agriculture urbaine dans les espaces privés ou semi-privés (potagers en façade, serres en toiture, etc.);
- Favoriser la réduction des émissions des gaz à effet de serre dans les bâtiments;
- Réviser le règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour favoriser l'innovation architecturale et améliorer l'intégration urbaine des projets;
- Assurer une intégration harmonieuse des bâtiments au sein de leur contexte en regard des gabarits, de la volumétrie, de l'implantation et du rythme des travées;
- Privilégier une diversification des types d'habitation et des formes bâties, notamment en favorisant la modularité et la variété architecturale des façades;
- Favoriser l'intégration d'espaces de transition entre les domaines privé et public (jardins, balcons, escaliers, loggias, etc.) de même que l'appropriation et la personnalisation de ces espaces extérieurs par les habitants;
- Assurer l'encadrement des rues et des espaces publics et ajuster les gabarits en fonction de la taille des espaces publics faisant face au cadre bâti;
- Tenir compte des impacts des nouveaux projets sur l'environnement immédiat (ensoleillement, vent, percées visuelles);
- Favoriser l'intégration de façades fenestrées et habitées afin d'augmenter la perception de sécurité dans les espaces publics;



© Bertrand Rieger, Ecoquartier Vauban, Freiburg, Allemagne

- Adapter la réglementation d'urbanisme de façon à encourager la construction de logements adaptés aux familles et aux personnes à mobilité réduite. Veiller à l'intégration de grands logements abordables et d'espaces verts collectifs;
- Adapter la réglementation d'urbanisme de façon à limiter les coûts de construction des projets résidentiels et ainsi faciliter la construction de logements abordables;
- Favoriser la diversité des typologies, des modes de tenure et du nombre de pièces par logement au sein du territoire du centre-ville;
- Assouplir les exigences quant aux nombres minimaux de cases de stationnements privés;
- Favoriser l'accessibilité universelle des projets immobiliers.

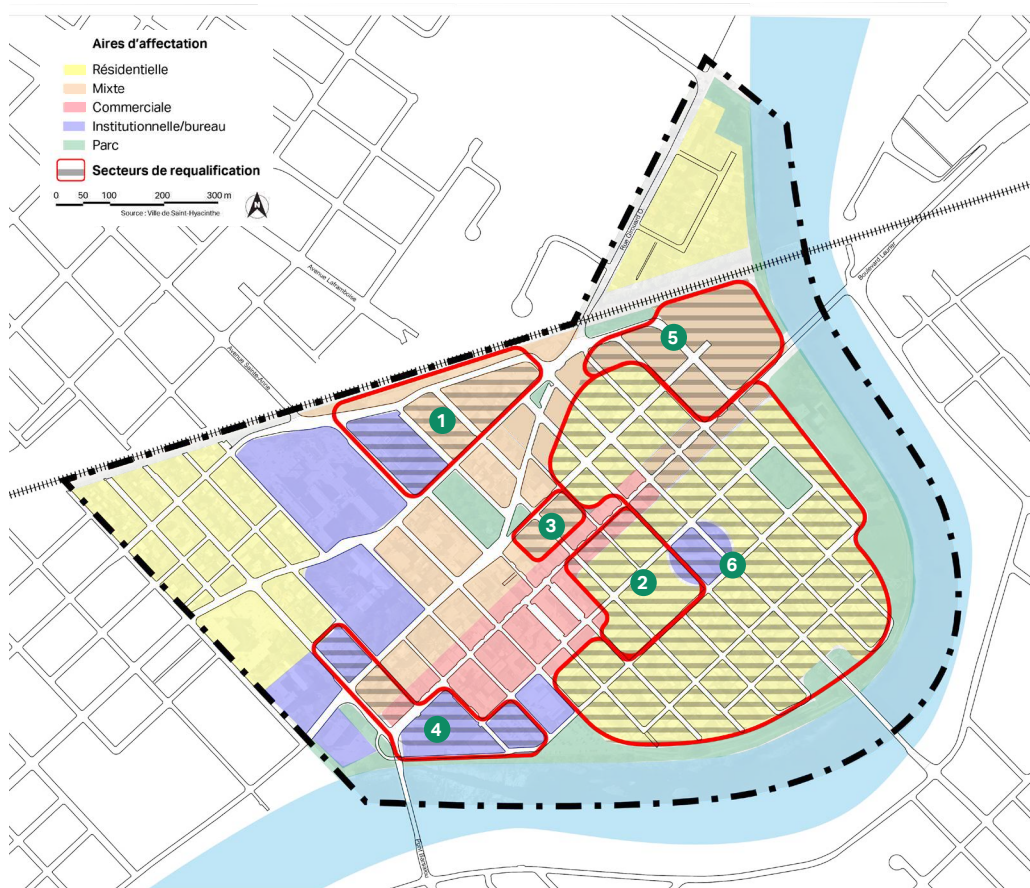
### Moyens de mise en œuvre liés à l'orientation 3

#### *Aménager un milieu de vie durable et attrayant.*

- Diriger la consolidation résidentielle autour de pôles intermodaux afin de favoriser l'utilisation de transports alternatifs;
- Favoriser la mutualisation des cases de stationnement en vue d'une réduction de leur nombre;
- Favoriser l'aménagement de toits verts ou blancs via la réglementation d'urbanisme ou la mise en place d'un programme de subvention à cet effet;
- Favoriser la requalification des aires de stationnement de surface en y intégrant des espaces verts et des surfaces perméables ou via leur intégration (souterraine) au sein de projets immobiliers;
- Adapter la réglementation d'urbanisme afin de favoriser la plantation d'arbres et l'aménagement d'espaces verts sur le domaine privé. À cet effet, privilégier de faibles ratios périmètre-aire verte afin de créer les conditions propices à la plantation d'arbres et à l'appropriation des espaces verts.



© Stéphane Groleau, Stationnement la falaise apprivoisée, Québec

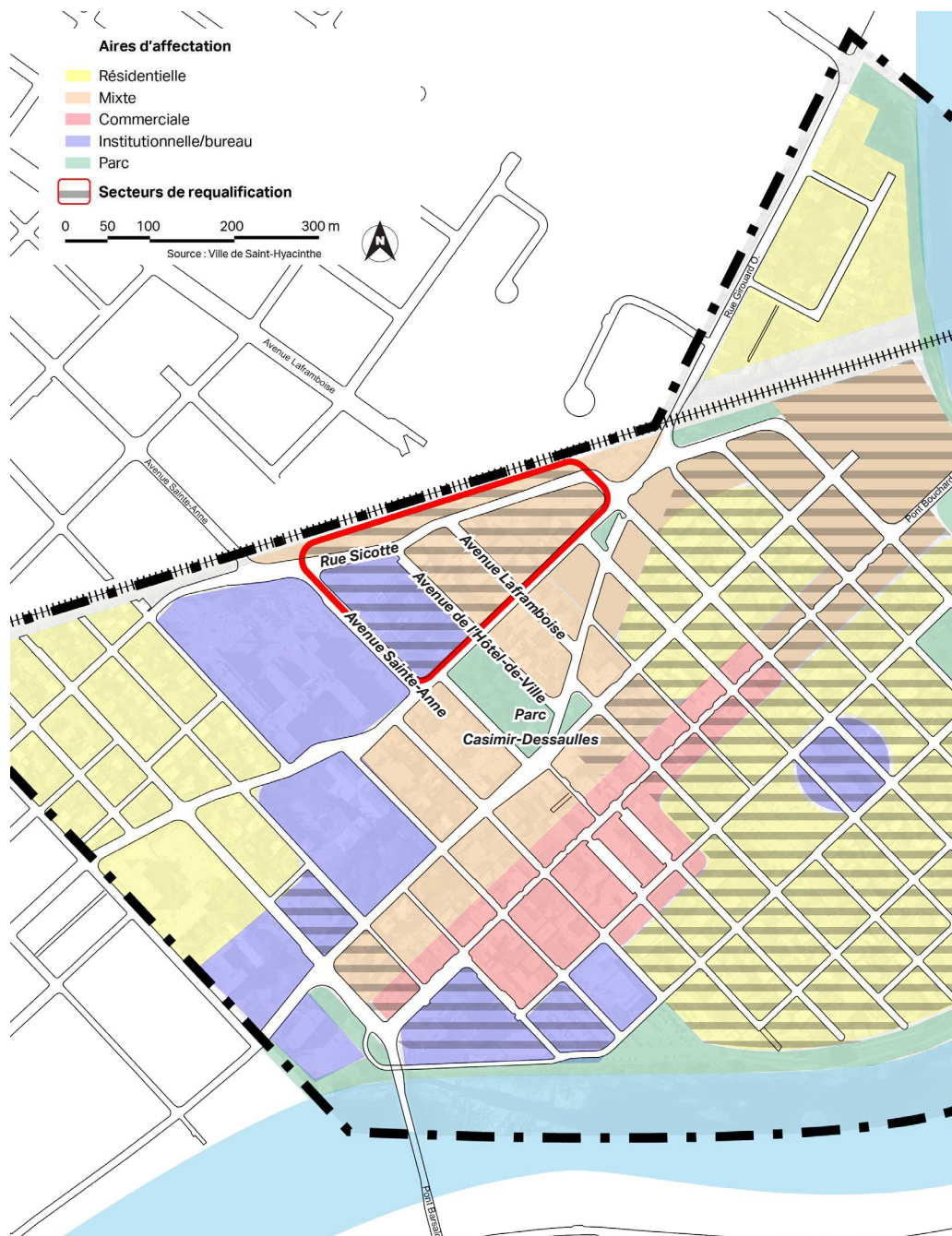


### 7.3 MOYENS DE MISE EN ŒUVRE RELATIFS AUX SECTEURS DE REQUALIFICATION

Complémentaires aux moyens de mise en œuvre applicables à l'ensemble du centre-ville, les moyens de mise en œuvre suivants concernent spécifiquement des secteurs particuliers ayant été délimités pour leur potentiel de requalification, que ce soit en lien avec leurs paysages déstructurés, l'ampleur de leurs stationnements de surface, la précarité de leurs bâtiments vieillissants ou encore leur localisation stratégique à proximité de projets publics majeurs telles la revitalisation de la promenade Gérard-Côté ou la relocalisation du terminus d'autobus près de la gare.

Les secteurs de requalification incluent :

- 1 Le pôle intermodal de la gare;
- 2 Le secteur central;
- 3 Le secteur du parc Léon-Ringuet;
- 4 Le secteur du pont Barsalou;
- 5 Le secteur du pont T.-D.-Bouchard;
- 6 Le secteur Christ-Roi.

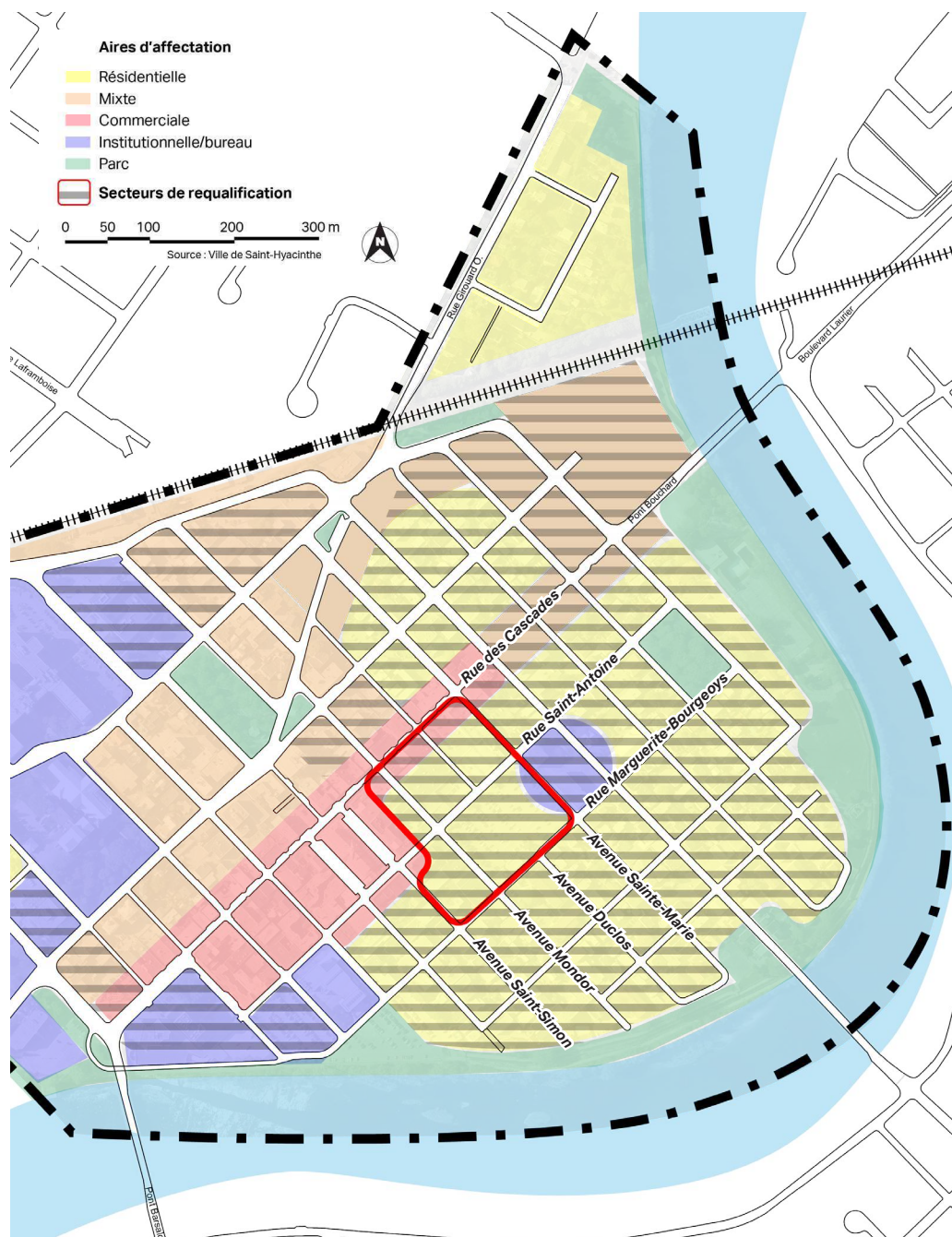


### 7.3.1 Pôle intermodal de la gare

Le paysage de ce secteur situé entre les deux principales entrées au centre-ville est plutôt morcelé et présente un fort potentiel de requalification. Toutefois, ce potentiel repose sur le projet de relocalisation du terminus d'autobus qui vise à créer un véritable pôle intermodal près de la gare ferroviaire. La relocalisation permettra non seulement l'expansion du terminus d'autobus, mais elle favorisera également l'intermodalité entre différents modes de transport, améliorera le confort des usagers, et renforcera les liens entre le centre-ville et les quartiers avoisinants.

- Compléter les études visant à implanter le terminus d'autobus près de la gare, dans le secteur du quadrilatère de l'avenue Laframboise et des rues Sicotte et Dessaulles. Redéployer le réseau de transport en commun à partir du pôle;
- Favoriser l'implantation d'un projet immobilier mixte de forte densité et à usages mixtes au sein de la gare intermodale, notamment en permettant la construction au-dessus du terminus;
- Favoriser la création d'une placette publique au sein du projet ainsi que son interaction avec des usages compatibles au rez-de-chaussée (café-terrasse);
- Prévoir des cases de stationnement sécurisées et des infrastructures pour les modes de transport durable et en libre-service (vélos, autopartage, véhicules électriques, trottinettes électriques, vélos électriques, etc.);
- Assurer l'intégration harmonieuse du futur palais de justice avec son environnement, notamment en complétant le cadre bâti en front de la rue Sicotte, à la place du stationnement;
- Mettre à profit la reconstruction du palais de justice pour prévoir l'aménagement d'un stationnement souterrain.

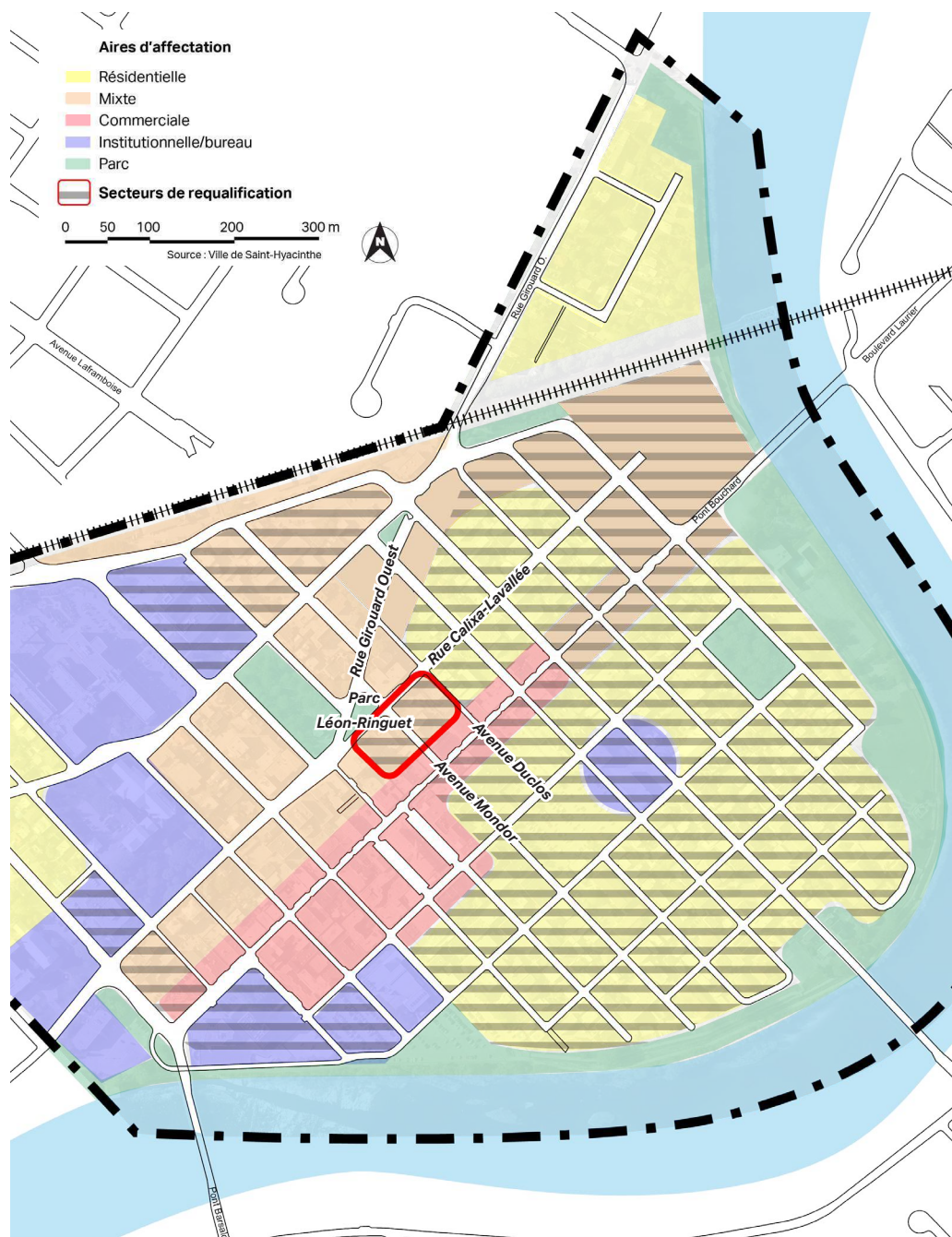




### 7.3.2 Secteur central

La requalification de ce secteur prend appui sur la requalification de l'important stationnement public situé dans le quadrilatère entre les avenues Sainte-Marie et Mondor ainsi que les rues Saint-Antoine et Marguerite-Bourgeoys.

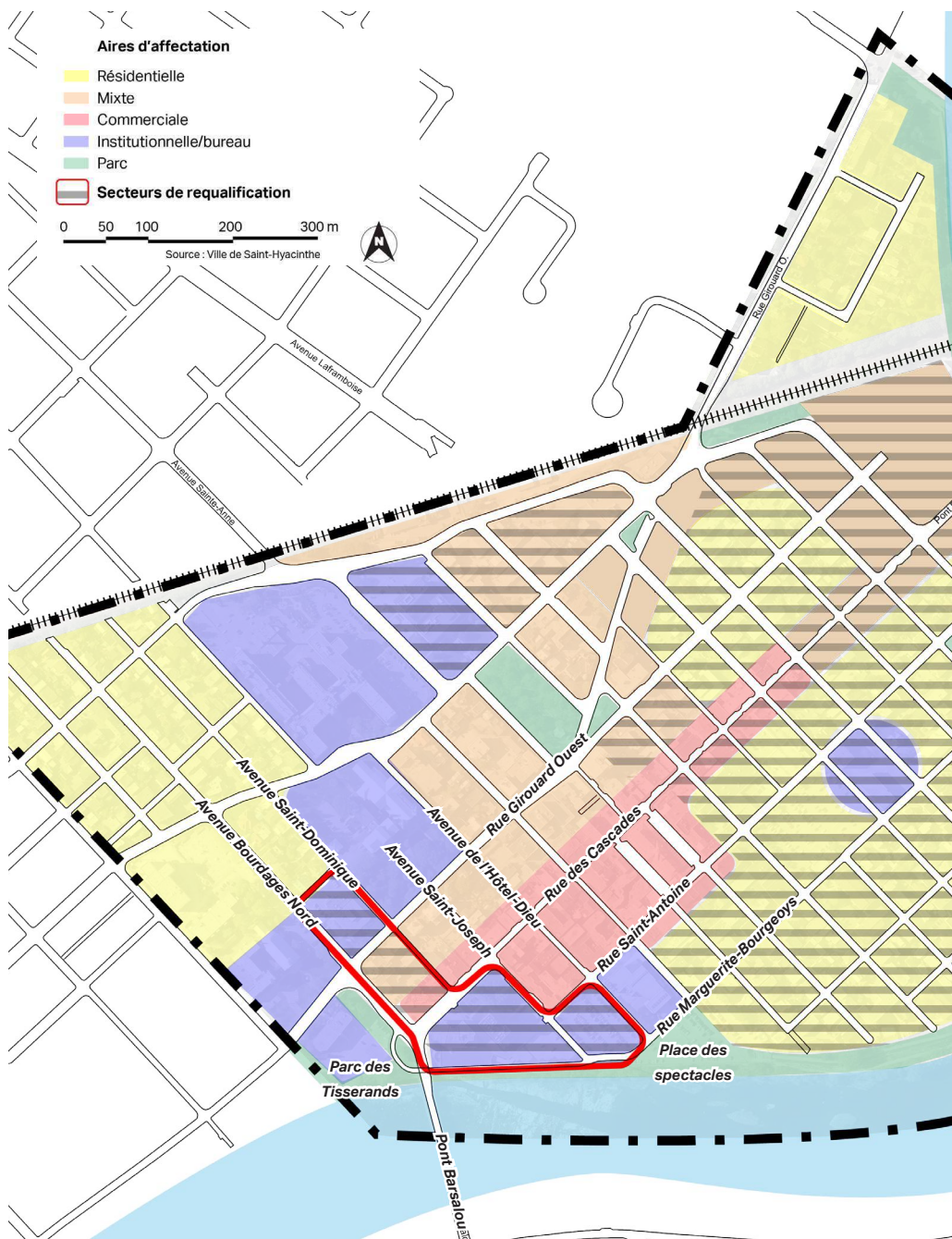
- Favoriser la requalification résidentielle du terrain qui accueille le stationnement public dont il est question ci-dessus tout en assurant le maintien de cases de stationnement accessibles au public au sein du projet. En ce sens, favoriser l'intégration de cases de stationnement souterrain;
- Prévoir, dans le stationnement public, des cases de stationnement sécurisées et des infrastructures pour les modes de transport durables et en libre-service (vélos, autopartage, véhicules électriques, trottinettes électriques, vélos électriques, etc.);
- Favoriser la requalification des deux îlots situés entre les avenues Sainte-Marie et Mondor ainsi que les rues des Cascades et Saint-Antoine, de façon à intégrer des usages résidentiels, à mieux dissimuler les aires de stationnement de surface et à mieux encadrer la rue des Cascades;
- Prioriser l'intégration d'usages résidentiels, à l'exception du secteur ayant pignon sur la rue des Cascades, où la présence de commerces au rez-de-chaussée est souhaitée;
- Assurer l'intégration harmonieuse des façades sur la rue des Cascades en portant une attention particulière au rythme des façades, à la volumétrie, aux gabarits et au dimensionnement des ouvertures.



### 7.3.3 Secteur du parc Léon-Ringuet

Malgré un emplacement stratégique au cœur du centre-ville, le secteur de l'intersection de l'avenue Mondor et de la rue Calixa-Lavallée est peu optimisé. Considérant le projet de déménagement du terminus d'autobus près de la gare, le secteur, bien que petit, offre un potentiel de développement important.

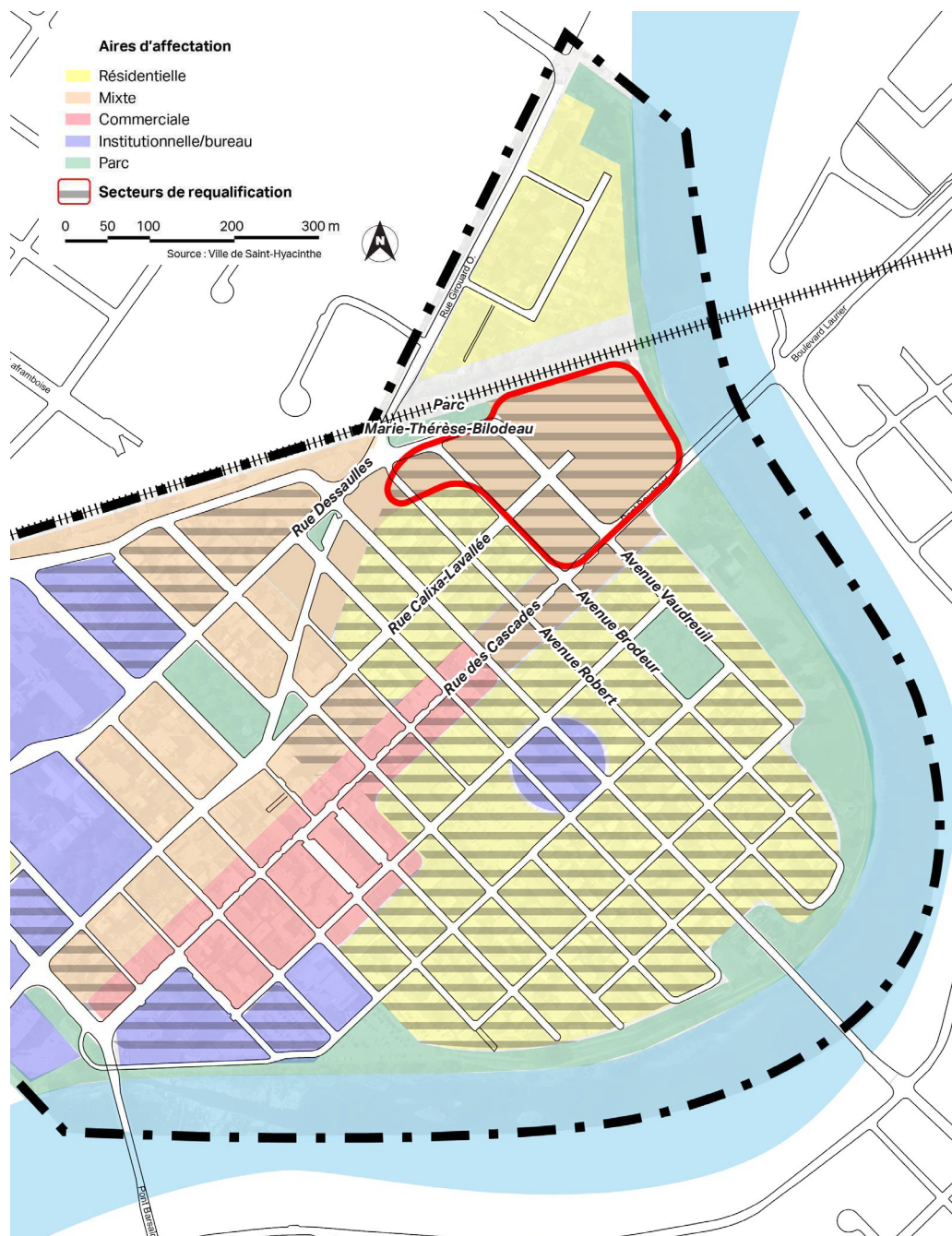
- Rehausser le nombre d'étages autorisé à l'intersection de la rue Calixa-Lavallée et l'avenue Mondor dans l'optique de compléter l'encadrement bâti autour du parc Léon-Ringuet et de favoriser une meilleure intégration de l'édifice La Survivance ainsi que du Grand Château au 1395, rue Girouard Ouest;
- Orienter les façades principales des bâtiments sur la rue Calixa-Lavallée;
- Favoriser l'intégration de logements et/ou de bureaux avec stationnements souterrains.



### 7.3.4 Secteur du pont Barsalou

À l'image de plusieurs des entrées au centre-ville de Saint-Hyacinthe, le paysage bâti dans le secteur du pont Barsalou est plutôt hétéroclite. Véritable plaque tournante située à la jonction du pôle culturel, d'un secteur institutionnel, de l'extrémité ouest de la rue des Cascades et d'un des plus beaux points de vue de la promenade Gérard-Côté, la Ville a tout intérêt à mettre en place les conditions propices à sa requalification.

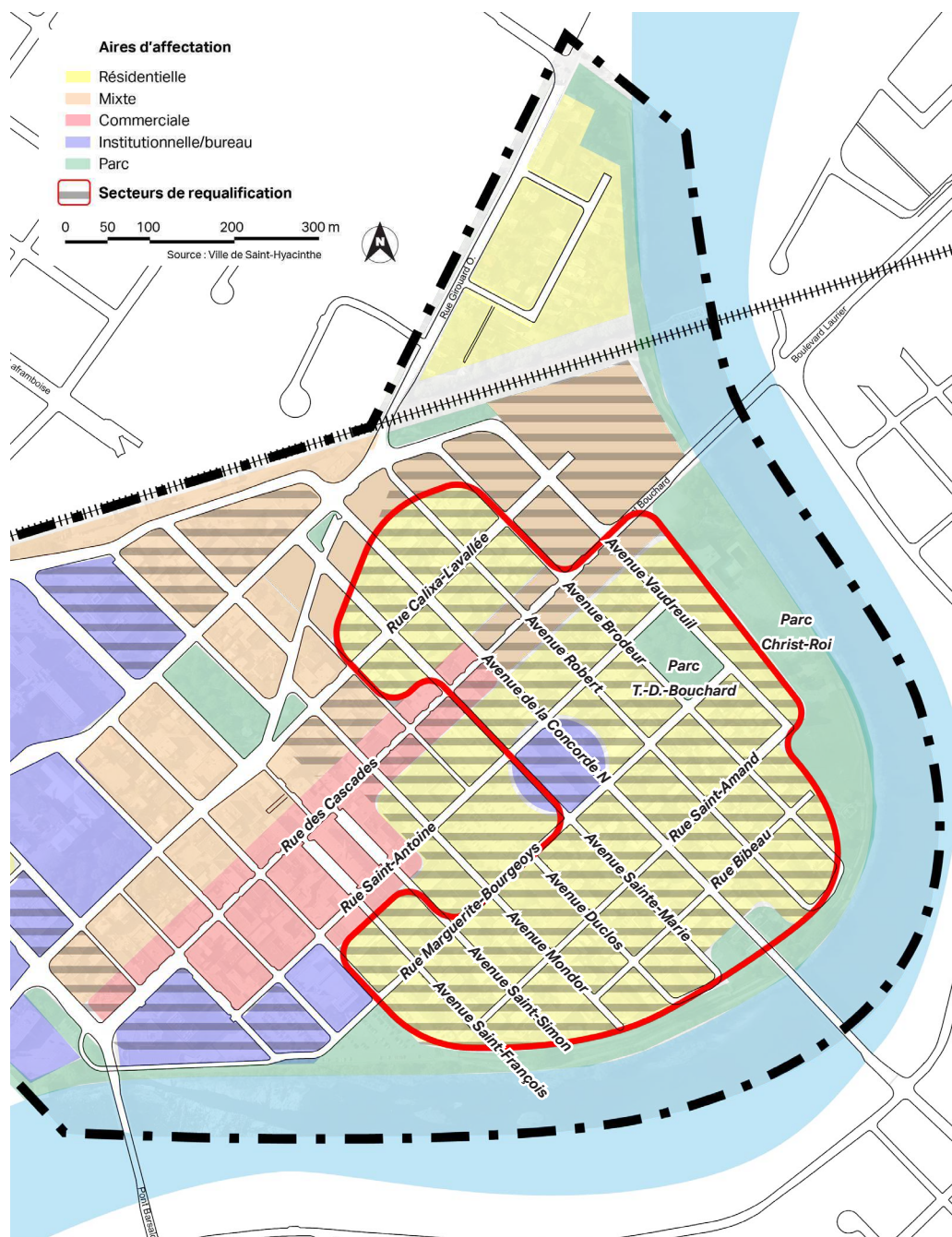
- Favoriser la requalification de l'îlot de stationnement situé entre les rues Marguerite-Bourgeoys et Saint-Antoine ainsi que les avenues de l'Hôtel-Dieu et Saint-Joseph, de façon à intégrer des usages résidentiels et/ou de bureaux, tout en maintenant des cases de stationnement accessibles au public au sein du projet. Porter une attention particulière à l'intégration architecturale et paysagère du projet depuis divers espaces publics, notamment en favorisant l'intégration de la totalité des cases de stationnement souterrain et en considérant son intégration depuis différents points de vue;
- Consolider les stationnements situés sur les terrains d'Intact Assurance en y favorisant les projets d'agrandissement de bureaux et d'intégration des cases de stationnement souterrain ou étagé, tout en assurant la conservation de l'espace vert situé à l'intersection de la rue des Cascades et de l'avenue Saint-Joseph;
- Favoriser la requalification de l'îlot situé entre les avenues Bourdages Nord et Saint-Dominique et les rues Girouard Ouest et des Cascades;
- Favoriser la requalification et l'optimisation de l'îlot situé entre les rues Saint-Patrice et Girouard Ouest ainsi que les avenues Bourdages Nord et Saint-Dominique, de façon à éliminer les aires de stationnement de surface et augmenter le coefficient d'occupation au sol.



### 7.3.5 Secteur du pont T.-D.-Bouchard

S'articulant le long de la route 116, entre deux importants points d'accès au centre-ville, ce secteur – nommé en l'honneur du parc éponyme situé près de la voie ferrée – est composé de bâtiments monofonctionnels et d'importantes surfaces de stationnement qui s'intègrent plus ou moins bien au paysage du centre-ville.

- Favoriser la requalification des stationnements situés à l'intersection de la rue Calixa-Lavallée et de l'avenue Vaudreuil a in d'intégrer des usages résidentiels et de compléter la trame bâtie du secteur;
- Régulariser les usages commerciaux et industriels situés à l'est de l'avenue Vaudreuil en favorisant leur intégration harmonieuse au sein de ce secteur du centre-ville à travers un meilleur contrôle des nuisances visuelles (conteneurs, pneus, etc.), sonores, olfactives et de circulation pouvant émaner de ces activités.



### 7.3.6 Secteur Christ-Roi

Couvrant tout le sud-est du centre-ville et bordé par la promenade Gérard-Côté, le tissu urbain de ce secteur est essentiellement résidentiel, à l'exception de la rue des Cascades et d'un petit pôle institutionnel qui s'articule autour de l'école Lafontaine. Le cadre bâti se fait toutefois vieillissant et la mixité sociale y est faible. La localisation centrale du secteur, les qualités urbaines de sa trame viaire ainsi que le déclin graduel de la qualité de certains bâtiments en font un lieu propice à la requalification en vue d'assurer la pérennité du centre-ville.

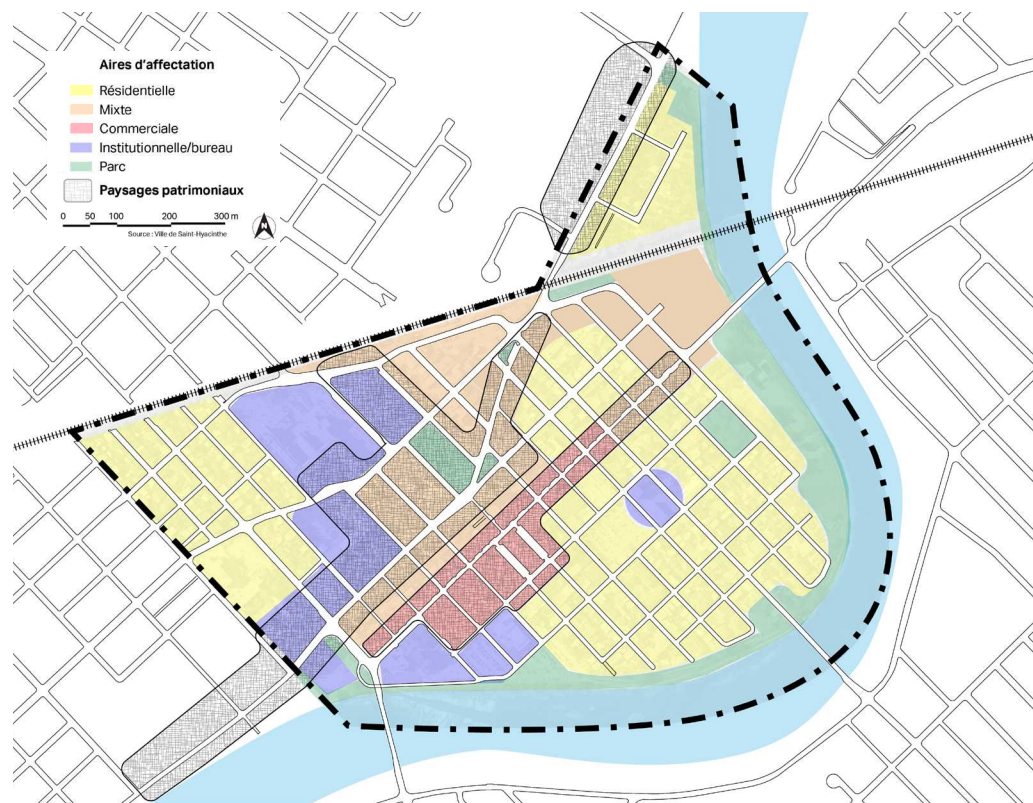
- Resserrer le noyau de l'activité commerciale au centre-ville en retirant l'obligation d'intégrer des commerces au rez-de-chaussée sur la portion de la rue des Cascades située entre les avenues de la Concorde Nord et Vaudreuil;
- Assurer le maintien de commerces et de services de proximité en autorisant l'intégration d'usages commerciaux et de bureaux dans certains secteurs;
- Limiter la présence des stationnements de surface au profit d'espaces bâtis ou d'espaces verts et favoriser l'intégration de stationnements souterrains;
- S'assurer à travers la réglementation d'urbanisme que l'implantation des bâtiments respecte l'encadrement des rues;
- Privilégier l'intégration de bâtiments ou de portions de bâtiment à fort gabarit (jusqu'à 8 étages) sur les lots adjacents à la promenade Gérard-Côté.

## 7.4 MOYENS DE MISE EN ŒUVRE RELATIFS AUX PAYSAGES PATRIMONIAUX

Les moyens de mise en œuvre suivants sont liés à la protection et à la mise en valeur des paysages patrimoniaux ou d'intérêt identifiés sur la carte ci-contre. Ces secteurs, qui s'articulent principalement le long des rues Girouard Ouest et des Cascades, forment des ensembles uniques, où les constructions et aménagements sur le domaine privé, incluant les bâtiments sans intérêt patrimonial, participent à la cohérence et à la spécificité des paysages dans lesquels ils s'intègrent. Pour cette raison, les outils urbanistiques doivent être conçus de façon non seulement à protéger les bâtiments d'intérêt, mais aussi à assurer que l'évolution du tissu urbain permette la mise en valeur du paysage, sans pour autant y figer ses composantes dans le temps et l'espace.

### Moyens de mise en œuvre

- Favoriser l'intégration de petits bureaux dans le secteur de la rue des Cascades afin de contribuer à l'occupation du cadre bâti ancien et au dynamisme de ce secteur;
- Identifier et assurer la protection des percées visuelles d'intérêt;
- Assurer la mise en valeur des paysages d'intérêt patrimonial en modifiant le règlement sur les PIIA. À cet effet, insister sur la notion plus large et englobante de paysage plutôt que simplement celle du bâtiment;
- Procéder à la citation de bâtiments privés détenant une valeur patrimoniale exceptionnelle;
- Assurer la mise en valeur et l'appropriation du cadre bâti.
- Développer un outil visant à mieux protéger le paysage bâti autour du marché public. Dans cette optique, évaluer l'opportunité de classer le marché auprès du ministère de la Culture et des Communications afin d'assurer une meilleure protection et mise en valeur des bâtiments qui l'entourent et renforcer l'intérêt patrimonial du marché;





© Ville de Saint-Hyacinthe

## 8 INITIATIVES DIVERSES

La présente section regroupe les moyens de mise en œuvre qui se traduisent par des initiatives politiques diverses. On y inclut les programmes, subventions, études, politiques et stratégies qui ne sont liés ni à la réglementation d'urbanisme ni à l'aménagement du domaine public.

### 8.1 Programmes de subvention

Mettre sur pied ou reconduire les programmes de subvention suivants :

- Programmes d'aide à l'implantation de commerces au centre-ville;
- Programmes de subvention pour la restauration des façades commerciales;
- Incitatifs financiers favorisant l'intégration de nouvelles formes de densification;
- Incitatifs financiers visant à favoriser la mixité sociale et la construction de logements abordables;
- Programme de subvention visant à limiter la dégradation du parc locatif et favoriser sa rénovation;
- Programmes d'aide à l'aménagement de toits verts ou blancs (crédit LEED);
- Subventions à la préservation, la rénovation et la mise en valeur du cadre bâti;
- Évaluer les nouvelles certifications en matière de construction durable et évaluer la pertinence de subventionner ou financer leur mise en place.

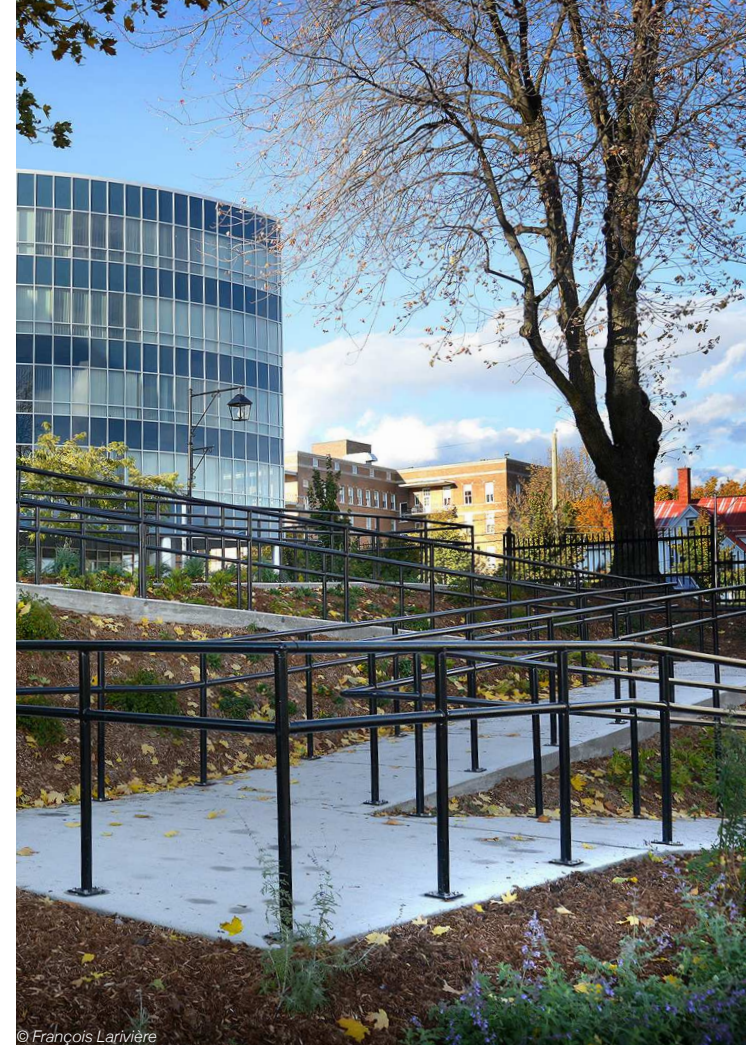
### 8.2 Études

Réaliser les études suivantes :

- Étude sur l'offre, les besoins et le potentiel d'optimisation du stationnement public et privé du centre-ville dans l'esprit de réduire graduellement l'usage de la voiture, et ce, avant d'enclencher toute construction d'infrastructures publiques de stationnement;
- Étude sur l'opportunité, le positionnement et l'implantation d'un terminus intermodal près de la gare.

### 8.3 Politiques, planification stratégique et initiatives

- Élaborer une stratégie de développement des emplois en collaboration avec Saint-Hyacinthe Technopole et évaluer l'opportunité d'attirer certains types d'institutions ou d'entreprises au centre-ville;
- Faire la promotion du centre-ville comme destination active et singulière à l'extérieur du territoire du centre-ville;
- Assurer le maintien d'une étroite collaboration avec la SDC centre-ville;
- Poursuivre les efforts en vue de la concrétisation et du rayonnement des quatre composantes du pôle culturel;
- Favoriser la bonification de l'offre culturelle au centre-ville à travers l'appropriation de l'espace public et des divers lieux de diffusion de la culture;
- Doter le territoire du centre-ville de cibles en termes de nombre de logements en fonction de la capacité d'accueil du centre-ville, de la tenue du marché immobilier et des projections démographiques;
- Adopter une vision territoriale dans le cadre de la localisation des organismes communautaires de façon à éviter la ghettoïsation;
- Veiller au soutien et à la préservation des organismes communautaires;
- Inviter la population, les organismes communautaires, les entrepreneurs et le milieu associatif à prendre part à des activités consultatives organisées en amont des projets structurants, de façon à tenir compte de leurs besoins;
- Dans un souci d'inclusivité, intégrer l'accessibilité universelle au sein de l'ensemble des interventions et des activités;
- Conserver et bonifier la politique relative au logement social, familial et abordable tout en assurant un monitoring quantitatif et qualitatif avec la collaboration du milieu associatif;
- Implanter des stations intermodales favorisant l'utilisation de modes de transport durables (stationnements d'appoints ou incitatifs, autopartage, transport en commun local et interrégional, vélopartage, stationnements à vélos sécurisés, etc.);
- Renforcer l'accès aux transports collectifs ainsi que la mobilité active;
- Exploiter le potentiel intermodal de la gare en l'arrimant avec le réseau d'autobus et avec les milieux de vie environnants;



© François Larivière

- Mettre en place et maintenir les initiatives permettant aux propriétaires d'augmenter la canopée (distribution d'arbres);
- Favoriser la conservation, la mise en valeur et l'accessibilité des espaces verts semi-privés de bâtiments institutionnels auprès de la population;
- Favoriser la mise en place d'infrastructures durables.





# **ANNEXES**



# RÉALISER LE CENTRE-VILLE

PLAN D'ACTION

## Le plan d'action

Le plan d'action est un outil permettant de visualiser l'ensemble des actions (moyens de mise en œuvre) prévues dans le PPU du centre-ville. Il s'agit de l'outil privilégié pour identifier les priorités, les étapes de mise en œuvre, les partenaires ainsi que le cadre financier attaché à chacune des actions.

Afin de faciliter la compréhension de certaines propositions, quatre éléments particuliers du plan d'action méritent d'être soulignés, soit :

- ◆ Les priorités : en plus de classer les actions selon un ordre de priorité, la Ville de Saint-Hyacinthe attache également un délai de réalisation à chacune d'entre elles :
  - Priorité 1 : court terme → Délai de réalisation : 4 ans
  - Priorité 2 : moyen terme → Délai de réalisation : 7 ans
  - Priorité 3 : long terme → Délai de réalisation : 10 ans
- ◆ Le manuel d'aménagement est un élément récurrent du plan d'action. Ce manuel devrait être divisé par chapitre selon les types d'interventions. Il sert notamment à dresser les lignes directrices lors de l'élaboration des appels d'offres publics ou lors d'achat d'équipement et permet de respecter l'ensemble des critères d'aménagement établis pour le secteur du PPU.

Le contenu du manuel provient de l'élaboration des différents guides proposés au plan d'action, soit :

- Guide d'aménagement des espaces publics
- Guide de signalisation
- Guide d'aménagement des rues
- Guide de design pour le mobilier
- Guide de gestion des infrastructures vertes

Le manuel d'aménagement peut ensuite être bonifié afin d'inclure de nouvelles études ou même s'étendre à l'ensemble du territoire de la ville.

- ◆ Le cadre financier est présenté pour la première étape à compléter en fonction de l'évaluation financière pour la réalisation de cette première étape. Les étapes subséquentes devront quant à elles être évaluées selon la charge de travail qui sera identifiée une fois cette première étape complétée. À noter que les cases ayant un estimé budgétaire sont liées à une action. Les budgets peuvent être cumulatifs, notamment lorsqu'il est question d'élaborer des concepts ou des esquisses d'aménagement.
- ◆ Les recommandations ajoutées à l'issue de l'Étude d'impact sur la santé ont été identifiées par la coloration de la case de couleur grise-bleutée.

Finalement, le plan d'action est un outil de monitoring permettant à la Ville d'assurer le suivi de la mise en œuvre du PPU. Il s'agit également d'un outil flexible qui doit être mis à jour régulièrement et peut s'adapter aux opportunités et aux enjeux qui se présenteront.

VOLET 1 - AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC							
Catégories d'interventions	Actions	Priorité			Étapes de mise en œuvre	Partenariats	Cadre financier <i>1ère étape à compléter</i>
		1	2	3			
A - Moyens de mise en œuvre applicables à l'ensemble du centre-ville	A1 - Favoriser le confort des piétons à travers l'aménagement de l'espace public.	✓			Voir A4 (Guide d'aménagement des espaces publics)		
	A2 - Créer des parcours piétonniers favorisant la déambulation et la découverte tout en permettant de relier les composantes du pôle culturel ainsi que les attraits culturels du centre-ville.		✓		I. Stratégie culturelle relative à l'art public et à la culture II. Projets transitoires → Installation, aménagement, projet temporaire 1-2 ans III. Consultation citoyenne du milieu associatif IV. Projets permanents	Conseil de la culture de Saint-Hyacinthe SDC centre-ville Centre d'histoire de Saint-Hyacinthe Médiathèque maskoutaine	
	A3 - Intégrer un concept d'affichage et de signalisation directionnelle propre au centre-ville afin d'améliorer l'orientation vers les lieux structurants.	✓			I. Guide de signalisation fait par une firme spécialisée → Doit être intégré au manuel d'aménagement II. Plan et devis, appel d'offres, construction	MTQ SDC centre-ville	Firme spécialisée design et en signalisation 30 000 \$ - 50 000 \$
	A4 - Adopter, pour le territoire du centre-ville, une signature distinctive se manifestant à travers l'éclairage, le mobilier urbain, l'art public, les végétaux, la signalétique, l'affichage et les matériaux utilisés.	✓			I. Guide d'aménagement des espaces publics (mobilier urbain et aménagement des espaces) → Élément unifié dans l'ensemble des critères de conception des projets → Doit être intégré au <b>manuel d'aménagement</b> → Consultation du milieu associatif (accessibilité et mobilité réduite)		Élaboration d'un guide de design pour le mobilier urbain & et des aménagements des espaces - Firma en design industriel 40 000 \$ - 60 000 \$
	A5 - Porter une attention particulière à la continuité et à la cohérence des principaux parcours piétonniers entre les différents secteurs du centre-ville et les quartiers adjacents.		✓		Voir A4 (Guide d'aménagement des espaces publics)	SDC centre-ville	
	A6 - Aménager des espaces publics flexibles, variés et complémentaires afin de favoriser divers types d'appropriations.		✓		Voir A4 (Guide d'aménagement des espaces publics)	Partenaires accessibilité universelle	
	A7 - Créer un réseau de parcours piétonniers permettant de relier les principaux lieux structurants du centre-ville.	✓			I. Guide d'aménagement des rues → Élément unifié dans l'ensemble des critères de conception des projets → Doit être intégré au manuel d'aménagement → Consultation du milieu associatif (accessibilité et mobilité réduite)	SDC centre-ville Partenaires accessibilité universelle	Guide d'aménagement des rues 30 000 \$ - 50 000 \$
	A8 - Assurer la sécurité et le confort des piétons via l'élargissement de trottoirs, la réduction de la chaussée aux endroits stratégiques, l'aménagement de mesures d'atténuation de la circulation et la réduction des limites de vitesse automobiles.	✓				MTQ Partenaires accessibilité universelle	
	A9 - Porter une attention particulière à la sécurité des aménagements piétonniers le long des principales voies de circulation.	✓				MTQ Partenaires accessibilité universelle	
	A10 - Favoriser l'intégration d'aménagements paysagers permettant l'infiltration d'eaux de pluie au sein des espaces publics.	✓			I. Guide de gestion des infrastructures vertes et des eaux de pluie → Doit être intégré au manuel d'aménagement	MDDELCC	Guide de gestion pour l'implantation des infrastructures vertes visant la gestion des eaux de ruissellement – firme en génie 70 000 \$ - 90 000 \$
	A11 - Procéder au verdissement de rues et d'espaces publics, lorsqu'opportun.		✓		I. Inclure une stratégie de verdissement dans le plan d'action de la Politique de l'arbre fait par un ingénieur forestier spécialisé en foresterie urbaine		Stratégie de verdissement 30 000 \$ - 50 000 \$
	A12 - Favoriser les initiatives en agriculture urbaine dans les espaces publics (potagers et plates-bandes comestibles, apiculture, etc.).	✓			I. Préparer un plan d'action II. Projets transitoires → Installation, aménagement, projet temporaire 1-2 ans III. Consultation citoyenne et du milieu associatif IV. Projets permanents	CCCPEM ITA	Plan d'action à préparer Peut être fait à l'interne ou en partenariat avec un OSBL comme le CCCPEM
	A13 - Réaliser un concept de rue piétonne et festive dans le secteur du marché public sur les avenues Saint-François et Saint-Simon durant l'été.		✓		I. Esquisse d'aménagement II. Projets transitoires → Aménagement temporaire 2 ans III. Consultation citoyenne et du milieu associatif	SDC centre-ville Saint-Hyacinthe Technopole	Esquisse d'aménagement 20 000 \$ - 30 000 \$

VOLET 1 - AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC							
Catégories d'interventions	Actions	Priorité			Étapes de mise en œuvre	Partenariats	Cadre financier <i>1ère étape à compléter</i>
		1	2	3			
					IV. Projets permanents		
	A14 - Évaluer la possibilité d'implanter un réseau de rues partagées répondant aux critères d'accessibilité universelle.	√			Voir B1 – B5 (Plan directeur du réseau de mobilité active)	Partenaires accessibilité universelle	
	A15 - Favoriser la commémoration de l'histoire et du paysage du centre-ville à travers l'aménagement de l'espace public, notamment via l'intégration d'œuvres d'art public, de panneaux d'interprétation et de manifestations culturelles éphémères.		√		I. Étude historique, patrimoniale et paysagère → Inclure au manuel d'aménagement	Centre d'histoire de Saint-Hyacinthe Conseil de la culture de Saint-Hyacinthe MRC (Conseil du patrimoine maskoutain)	Étude des connaissances historiques et paysagères 20 000 \$ - 30 000 \$
	A16 - Assurer une luminosité adéquate dans les lieux publics pour maximiser la sécurité réelle et perçue.		√		I. Stratégie d'éclairage (volet Guide d'aménagement des espaces publics → Élément unifié dans l'ensemble des critères de conception des projets) II. Étude photométrique		Étude photométrique 5 000 \$ / projet (Peut être gratuit dans le cadre d'achat d'équipement éclairage)
<b>B - Créer un véritable réseau cyclable utilitaire</b>	B1 - Relier le centre-ville aux districts Bois-Joli et Hertel-Notre-Dame en créant un axe cyclable sur la rue Girouard, entre l'avenue Desaulniers et l'avenue Vézina.	√			I. Plan directeur du réseau de mobilité active II. Étude de faisabilité III. Plan et devis, appel d'offres, construction	MTQ	Plan directeur du réseau de mobilité active & étude de faisabilité 80 000 \$ - 100 000 \$  Prévoir inclure ce volet dans l'étude de circulation et de stationnement Voir P12 – P13
	B2 - Relier le centre-ville aux districts Saint-Sacrement et La Providence en aménageant un axe cyclable sur l'avenue Bourdages Nord, entre la rue Girouard Ouest et la rue Nelson.	√				MTQ	
	B3 - Relier le centre-ville aux districts Sacré-Cœur et Saint-Joseph en aménageant un axe cyclable sur l'avenue Sainte-Marie, entre le pont Morison et le boulevard Laframboise.	√				MTQ	
	B4 - Améliorer la perméabilité cyclable est-ouest dans la portion sud du centre-ville en aménageant des liens cyclables sur chaussée désignée sur les rues Saint-Antoine et Marguerite-Bourgeoys.	√				MTQ	
	B5 - Relier le quartier Yamaska au centre-ville et au pôle intermodal de la gare en aménageant un lien cyclable le long de l'axe de la route 116 et de la rue Sicotte. Prolonger également ce lien sur l'avenue Vaudreuil afin de faciliter la connexion avec la promenade Gérard-Côté et les axes Saint-Antoine et Marguerite-Bourgeoys.	√				MTQ	
	B6 - Encourager les commerces, les services et les industries sur le territoire à se doter de supports à vélos (espaces protégés) et, pour ceux ayant l'espace, de douches et de vestiaires.	√				I. Consultation auprès des entreprises locales II. Programme de subvention III. Intégrer au plan directeur du réseau de mobilité active (Voir B1 – B5)	
<b>C - Réaménager les principales entrées vers le centre-ville : Interventions spécifiques aux approches nord</b>	C1 - Intégrer des murales artistiques dans le tunnel de l'avenue Sainte-Anne.		√		I. Voir A2 (Stratégie culturelle relative à l'art public et à la culture) II. Concours	Conseil de la culture de Saint-Hyacinthe Centre d'histoire de Saint-Hyacinthe	Concept et réalisation (concours) 20 000 \$ - 40 000 \$
	C2 - Reconfigurer l'avenue de l'Hôtel-de-Ville entre la rue Sicotte et la rue Dessaulles, en favorisant l'intégration d'arbres, de végétaux et le retrait des cases de stationnement pour favoriser le transport actif et préconiser la circulation véhiculaire sur l'avenue Sainte-Anne.	√			I. Élaboration de concept d'aménagement II. Plan et devis, appel d'offres, construction → Évaluer la possibilité d'une entente-cadre avec firme multidisciplinaire pour l'ensemble de ces projets → Économie à prévoir en frais de services professionnels		Concept d'aménagement 20 000 \$
	C3 - Réaménager la rue Sicotte, entre l'avenue Sainte-Anne et la rue Dessaulles, de façon à verdier l'espace public et à faciliter la circulation des piétons et des cyclistes transitant vers la gare ferroviaire et vers la future station intermodale. En lien avec le projet d'implantation de terminus intermodal près de la gare, étudier l'opportunité de fermer le tronçon de la rue Sicotte situé entre la rue Dessaulles et l'avenue Laframboise, tout en conservant ce lien pour les piétons et cyclistes.		√			MTQ, exo	Concept d'aménagement 40 000 \$

VOLET 1 - AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC							
Catégories d'interventions	Actions	Priorité			Étapes de mise en œuvre	Partenariats	Cadre financier 1ère étape à compléter
		1	2	3			
	C4 - Prévoir un accès sécuritaire pour les cyclistes désirant rejoindre les deux tronçons de la rue Girouard situés de part et d'autre de la rue Dessaulles.		√			MTQ	Concept d'aménagement 15 000 \$
	C5 - Réaménager le quadrilatère ceinturant la place Hyacinthe-Delorme afin d'améliorer son accessibilité piétonne et son intégration urbaine.		√			MTQ	Concept d'aménagement 30 000 \$ - 40 000 \$
	C6 - Piétonniser l'axe de la rue Girouard situé entre l'avenue Sainte-Marie et la rue Dessaulles de façon à mettre en valeur la perspective de cet axe historique et à favoriser la mobilité active.		√				
	C7 - Réaménager le paysage de la rue Dessaulles à la hauteur du palais de justice, afin de mettre celui-ci en valeur et prolonger le caractère verdoyant du parc Casimir-Dessaulles vers le côté nord de la rue.	√				MTQ	Concept d'aménagement 20 000 \$
	C8 - Réaménager le paysage de la rue Dessaulles à la hauteur de l'Hôtel-Dieu en favorisant la suppression des cases de stationnement à angle, le rétrécissement et le verdissage de la chaussée de façon à mettre en valeur le patrimoine architectural du paysage environnant.		√			MTQ	Concept d'aménagement 30 000 \$
	C9 - Marquer le début d'un parcours piétonnier reliant la gare à la rivière en réaménageant l'avenue de l'Hôtel-de-Ville entre les rues Sicotte et Dessaulles. Réduire la largeur de la chaussée au profit de celle du trottoir tout en intégrant des végétaux.	√				MTQ	Concept d'aménagement 15 000 \$
	C10 - Reconfigurer l'avenue Bourdages Nord à l'approche du pont Barsalou afin d'intégrer le concept de réaménagement de la promenade Gérard-Côté.	√					Concept d'aménagement 25 000 \$
<b>C - Réaménager les principales entrées vers le centre-ville : Interventions spécifiques aux approches sud, est et ouest</b>	C11 - Aménager un lien cyclable sécuritaire liant les deux rives par l'avenue Sainte-Marie et assurer une luminosité adéquate.		√		Voir B1 – B5 (Plan directeur du réseau de mobilité active)	MTQ	
	C12 - Permettre aux cyclistes qui empruntent le pont T.-D.-Boucharde de se diriger vers la gare en poursuivant la piste cyclable vers l'avenue Vaudreuil.		√			MTQ	
	C13 - Élargir le tunnel multifonctionnel de l'avenue Bourdages sous la voie ferrée afin de le rendre plus accueillant et intégrer des aménagements paysagers à ses pourtours ainsi que des dispositifs d'éclairage assurant la sécurité.		√		I. Étude d'avant-projet II. Plan et devis, appel d'offres, construction	MTQ, CN	Étude d'avant-projet 35 000 \$ - 55 000 \$
	C14 - Veiller à ce que les aménagements sur le domaine public participent à la mise en valeur du pôle culturel.		√		I. Voir A2 (Stratégie culturelle relative à l'art public et à la culture)	Conseil de la culture de Saint-Hyacinthe	
<b>D - Créer et mettre en valeur des parcours piétons</b>	D1 - La promenade Gérard-Côté.			√	I. Voir A2 (Stratégie culturelle relative à l'art public et à la culture) → Doit être intégré au plan directeur du réseau de mobilité active (Voir B1 – B5)	Conseil de la culture de Saint-Hyacinthe Centre d'histoire de Saint-Hyacinthe SDC centre-ville Saint-Hyacinthe Technopole	Élaboration de concepts d'aménagement 25 000 \$ - 40 000 \$ (si ces parcours se transforment en projets)
	D2 - Le parcours culturel.			√			
	D3 - Le parcours Girouard.			√			
	D4 - Le parcours des Cascades.			√			
	D5 - Le parcours de la gare.			√			
<b>E - Compléter le verdissage du centre-ville</b>	E1 - Avenues Laframboise et Mondor.		√		I. Voir A11 (Élaboration d'une stratégie de verdissage) II. Élaboration de concepts d'aménagement III. Plan et devis, appel d'offres, construction	CCCPEM	Élaboration de concepts d'aménagement 25 000 \$ - 40 000 \$ / concepts
	E2 - Avenue de la Concorde Nord.	√					
	E3 - Avenue Bourdages Nord.		√				
	E4 - Nord-ouest du centre-ville.		√				
	E5 - Imbrication de la promenade Gérard-Côté dans les rues du quartier Christ-Roi.			√			

**VOLET 2 - PLANIFICATION URBAINE ET RÉGLEMENTATION**

Catégories d'interventions	Actions	Priorité			Étapes de mise en œuvre	Partenariats	Cadre financier <i>1ere étape à compléter</i>		
		1	2	3					
<b>F - Moyens de mise en œuvre applicables à l'ensemble du centre-ville</b>	F1 - Maintenir le palais de justice au centre-ville et assurer une intégration harmonieuse de son nouveau bâtiment.	√			I. Révision des règlements d'urbanisme → PIIA → Zonage	CCU Saint-Hyacinthe Technopole SDC centre-ville	Révision ponctuelle des règlements 30 000 \$ - 50 000 \$ Peut être fait à l'interne		
	F2 - Favoriser l'intégration de nouveaux bureaux au sein de projets de développement mixtes.	√			I. Révision des règlements d'urbanisme → Zonage → PPCMOI				
	F3 - Préserver les usages communautaires présents au centre-ville.	√			I. Révision des règlements d'urbanisme → Zonage				
	F4 - Consolider le noyau commercial du centre-ville dans le secteur de la rue des Cascades, à l'ouest de l'avenue de la Concorde Nord, tout en favorisant une présence commerciale complémentaire dans les autres secteurs du centre-ville.	√			I. Révision des règlements d'urbanisme → PIIA → Zonage				
	F5 - Procéder à la révision de structure et à la hiérarchie commerciale du centre-ville par rapport au reste de la ville dans le cadre d'une planification territoriale complémentaire, intégrée et systémique. Assurer ainsi la spécificité commerciale du centre-ville en y dirigeant les usages structurants et spécialisés.	√			I. Révision des règlements d'urbanisme → Zonage				
	F6 - Favoriser la requalification de secteurs propices à l'intégration de projets résidentiels et mixtes en renouvelant les outils réglementaires d'urbanisme.	√			I. Révision des règlements d'urbanisme → PIIA → Zonage → PPCMOI				
	F7 - Privilégier une répartition optimale des commerces, services et équipements dans le but de favoriser la création de milieux de vie complets.	√			I. Révision des règlements d'urbanisme → Zonage				
	F8 - Réviser les normes urbanistiques de façon à assurer le développement durable des projets résidentiels, notamment en portant une attention particulière à la densité et à la hauteur des bâtiments. Adopter une nouvelle classification des usages favorisant la mixité verticale des usages, lorsqu'opportun.	√			I. Révision des règlements d'urbanisme → PIIA → Zonage → PPCMOI				
	F9 - Favoriser les initiatives en agriculture urbaine dans les espaces privés ou semi-privés (potagers en façade, serres en toiture, etc.).	√			I. Révision des règlements d'urbanisme → Zonage			ITA CCU CCCPEM	Ou refonte des règlements d'urbanisme 80 000\$ - 120 000\$
	F10 - Favoriser la réduction des émissions des gaz à effet de serre dans les bâtiments.		√		I. Révision des règlements d'urbanisme → PIIA → Zonage → PPCMOI				
	F11- Réviser le règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour favoriser l'innovation architecturale et améliorer l'intégration urbaine des projets.	√			I. Révision des règlements d'urbanisme → PIIA	CCU			
	F12 - Assurer une intégration harmonieuse des bâtiments au sein de leur contexte en regard des gabarits, de la volumétrie, de l'implantation et du rythme des travées.	√			I. Révision des règlements d'urbanisme → PIIA → PPCMOI				
	F13- Privilégier une diversification des types d'habitation et des formes bâties, notamment en favorisant la modularité et la variété architecturale des façades.	√			I. Révision des règlements d'urbanisme → PIIA → PPCMOI				
	F14 - Favoriser l'intégration d'espaces de transition entre les domaines privés et publics (jardins, balcons, escaliers, loggias, etc.) de même que l'appropriation et la personnalisation de ces espaces extérieurs par les habitants.	√			I. Révision des règlements d'urbanisme → PIIA → PPCMOI	CCU			
	F15 - Assurer l'encadrement des rues et des espaces publics et ajuster les gabarits en fonction de la taille des espaces publics faisant face au cadre bâti.	√							

VOLET 2 - PLANIFICATION URBAINE ET RÉGLEMENTATION							
Catégories d'interventions	Actions	Priorité			Étapes de mise en œuvre	Partenariats	Cadre financier <i>1ere étape à compléter</i>
		1	2	3			
<b>F - Moyens de mise en œuvre applicables à l'ensemble du centre-ville (suite)</b>	F16 - Tenir compte des impacts des nouveaux projets sur l'environnement immédiat (ensoleillement, vent, percées visuelles).	√					
	F17 - Favoriser l'intégration de façades fenestrées et habitées afin d'augmenter la perception de sécurité dans les espaces publics.	√					
	F18 - Adapter la réglementation d'urbanisme de façon à encourager la construction de logements adaptés aux familles et aux personnes à mobilité réduite. Veiller à l'intégration de grands logements abordables et d'espaces verts collectifs.	√				CCU	
	F19 - Adapter la réglementation d'urbanisme de façon à limiter les coûts de construction des projets résidentiels et ainsi faciliter la construction de logements abordables.	√			I. Révision des règlements d'urbanisme → PIIA → Zonage → Construction → PPCMOI	CCU	
	F20 - Favoriser la diversité des typologies, des modes de tenure et du nombre de pièces par logement au sein du territoire du centre-ville.	√			I. Révision des règlements d'urbanisme → PIIA → PPCMOI	CCU	
	F21 - Assouplir les exigences quant aux nombres minimaux de cases de stationnements privés.	√			I. Révision des règlements d'urbanisme → Zonage → PPCMOI	CCU	
	F22 - Favoriser l'accessibilité universelle des projets immobiliers.	√			I. Révision des règlements d'urbanisme → PIIA → Zonage → PPCMOI	CCU	
	F23 - Diriger la consolidation résidentielle autour de pôles intermodaux afin de favoriser l'utilisation de transports alternatifs.	√			I. Révision des règlements d'urbanisme → Zonage → PPCMOI	CCU	
	F24 - Favoriser la mutualisation des cases de stationnement en vue d'une réduction de leur nombre.	√			I. Révision des règlements d'urbanisme → Zonage → PPCMOI	CCU	
	F25 - Favoriser l'aménagement de toits verts et exiger minimalement les toits blancs dans le cas des nouveaux projets via la réglementation d'urbanisme ou la mise en place d'un programme de subvention à cet effet.	√			I. Révision des règlements d'urbanisme → PIIA → Zonage → Construction → PPCMOI II. Programme de subvention		Programme de subvention à la discrétion de la Ville
	F26 - Favoriser la requalification des aires de stationnement de surface en y intégrant des espaces verts et des surfaces perméables ou via leur intégration (souterraine) au sein de projets immobiliers.	√			I. Révision des règlements d'urbanisme → Zonage II. Voir A11 (Élaboration d'une stratégie de verdissement) → La stratégie de verdissement devrait également inclure certains espaces privés opportuns, tels que les aires de stationnement et terrains vacants	CCU	
	F27 - Adapter la réglementation d'urbanisme afin de favoriser la plantation d'arbres et l'aménagement d'espaces verts sur le domaine privé. À cet effet, privilégier de faibles ratios périmètre-aire verte afin de créer les conditions propices à la plantation d'arbres et à l'appropriation des espaces verts.	√					
	F28 - Permettre les espaces de travail partagés, notamment pour les artistes et artisans et maintenir une diversité de tailles de bureau et de locaux commerciaux, à l'exception des grandes surfaces.	√			I. Révision des règlements d'urbanisme → Zonage		
	F29 - Aménager les rues du centre-ville de façon à diminuer la vitesse des automobilistes à 30 km/h lorsque possible et opportun.		√		Voir P12-P13 (étude de circulation et de stationnement)	MTQ	



VOLET 2 - PLANIFICATION URBAINE ET RÉGLEMENTATION							
Catégories d'interventions	Actions	Priorité			Étapes de mise en œuvre	Partenariats	Cadre financier <i>1ere étape à compléter</i>
		1	2	3			
<b>G - Moyens de mise en œuvre relatifs aux secteurs patrimoniaux</b>	G1 - Favoriser l'intégration de petits bureaux dans le secteur de la rue des Cascades afin de contribuer à l'occupation du cadre bâti ancien et au dynamisme de ce secteur.	√			II. Révision des règlements d'urbanisme → Zonage	CCU Saint-Hyacinthe Technopole SDC centre-ville	
	G2 - Identifier et assurer la protection des percées visuelles d'intérêt.		√		I. Étude des paysages d'intérêt	CCU MRC	Étude de paysage d'intérêt Firme spécialisée en patrimoine 20 000 \$ - 30 000 \$
	G3 - Assurer la mise en valeur des paysages d'intérêt patrimonial en modifiant le règlement sur les PIIA. À cet effet, insister sur la notion plus large et englobante de paysage plutôt que simplement celle du bâtiment.		√		II. Révision des règlements d'urbanisme → PIIA → (voir A-15)		
	G4 - Procéder à la citation de bâtiments privés détenant une valeur patrimoniale exceptionnelle.			√	I. Étude des paysages d'intérêt → Intégrer l'étude concernant les bâtiments d'intérêts	Ministère de la Culture,	
	G5 - Développer un outil visant à mieux protéger le paysage bâti autour du marché public. Dans cette optique, évaluer l'opportunité de classer le marché auprès du ministère de la Culture et des Communications afin d'assurer une meilleure protection et mise en valeur des bâtiments qui l'entourent et renforcer l'intérêt patrimonial du marché.	√			II. Processus de citation/classement prévu par la LPC III. Révision des règlements d'urbanisme → PIIA → (Voir A-15)	SDC centre-ville CCU MRC	
	G6 - Assurer la mise en valeur et l'appropriation du cadre bâti.		√		I. Étude des paysages d'intérêt II. Révision des règlements d'urbanisme → PIIA	CCU	
<b>H - Pôle intermodal de la gare</b>	H1 - Compléter les études visant à implanter le terminus d'autobus près de la gare, dans le secteur du quadrilatère de l'avenue Laframboise et des rues Sicotte et Dessaulles. Redéployer le réseau de transport en commun à partir du pôle.	√			I. Voir P12-P13 (étude de circulation et de stationnement) II. Voir B1 – B5 (Plan directeur du réseau de mobilité active)	CN, exo, VIA Rail, Orléans Express	
	H2 - Favoriser l'implantation d'un projet immobilier mixte de forte densité et à usages mixtes au sein de la gare intermodale, notamment en permettant la construction au-dessus du terminus.		√		III. Concept d'aménagement IV. Étude de faisabilité	CCU Partenaires privés	Étude de faisabilité par une firme spécialisée en design urbain, architecture du paysage et transport 45 000 \$ - 60 000 \$
	H3 - Favoriser la création d'une placette publique au sein du projet ainsi que son interaction avec des usages compatibles au rez-de-chaussée (café-terrasse).		√		V. Plan et devis, appel d'offres, construction		
	H4 - Prévoir des cases de stationnement sécurisées et des infrastructures pour les modes de transport durable et en libre-service (vélos, autopartage, véhicules électriques, trottinettes électriques, vélos électriques, etc.).		√		I. Voir P12-P13 (étude de circulation et de stationnement) II. Voir B1 – B5 (Plan directeur du réseau de mobilité active)	Transition Énergétique Québec, organismes ou entreprises de mobilité partagée	
	H5 - Assurer l'intégration harmonieuse du futur palais de justice avec son environnement, notamment en complétant le cadre bâti en front de la rue Sicotte, à la place du stationnement.	√			I. Révision des règlements d'urbanisme → PIIA	Gouvernement du Québec CCU	
	H6 - Mettre à profit la reconstruction du palais de justice pour prévoir l'aménagement d'un stationnement souterrain.	√			I. Entente avec le ministère II. Révision des règlements d'urbanisme → PIIA		
	H7 - Collaborer avec la Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada (CN) afin d'étudier la possibilité de relocaliser la gare de triage.		√		I. Entente de principe avec les parties prenantes II. Étude de faisabilité (partage des coûts) III. Révision des règlements d'urbanisme → Zonage IV. Relocalisation de la gare de triage	CN CCU	Étude de faisabilité 50 000 \$ - 70 000 \$
<b>I - Secteur central</b>	I1 - Favoriser la requalification résidentielle du terrain qui accueille le stationnement public situé dans le quadrilatère entre les avenues Sainte-Marie et Mondor ainsi que les rues Saint-Antoine et Marguerite-Bourgeoys, tout en assurant le maintien de cases de stationnement accessibles au public au sein du projet. En ce sens, favoriser l'intégration de cases de stationnement souterrain.	√			I. Étude de faisabilité (stationnement souterrain) II. Révision des règlements d'urbanisme → Zonage	CCU Promoteurs privés	Étude de faisabilité 50 000 \$ - 70 000 \$
	I2 - Prévoir, dans le stationnement public, des cases de stationnement sécurisées et des infrastructures pour les modes de transport durables et en libre-service (vélos, autopartage, véhicules électriques, trottinettes électriques, vélos électriques, etc.).	√			I. Voir P12-P13 (étude de circulation et de stationnement) II. Voir B1 – B5 (Plan directeur du réseau de mobilité active)	Transition Énergétique Québec, organismes ou entreprises de mobilité partagée	

VOLET 2 - PLANIFICATION URBAINE ET RÉGLEMENTATION							
Catégories d'interventions	Actions	Priorité			Étapes de mise en œuvre	Partenariats	Cadre financier <i>1ere étape à compléter</i>
		1	2	3			
	I3 - Favoriser la requalification des deux îlots situés entre les avenues Sainte-Marie et Mondor ainsi que les rues des Cascades et Saint-Antoine, de façon à intégrer des usages résidentiels, à mieux dissimuler les aires de stationnement de surface et à mieux encadrer la rue des Cascades.		√		I. Élaboration d'une vision d'aménagement II. Révision des règlements d'urbanisme → Zonage → PIIA → PPCMOI	CCU Promoteurs privés SDC centre-ville Saint-Hyacinthe Technopole	Élaboration d'une vision d'aménagement 20 000 \$ - 35 000 \$
	I4 - Prioriser l'intégration d'usages résidentiels, à l'exception du secteur ayant pignon sur la rue des Cascades, où la présence de commerces au rez-de-chaussée est souhaitée.	√					
	I5 - Assurer l'intégration harmonieuse des façades sur la rue des Cascades en portant une attention particulière au rythme des façades, à la volumétrie, aux gabarits et au dimensionnement des ouvertures.	√					
<b>J - Secteur du parc Léon-Ringuet</b>	J1 - Rehausser le nombre d'étages autorisé à l'intersection de la rue Calixa-Lavallée et l'avenue Mondor dans l'optique de compléter l'encadrement bâti autour du parc Léon-Ringuet et de favoriser une meilleure intégration de l'édifice La Survivance ainsi que le Grand Château au 1395, rue Girouard Ouest.			√	I. Révision des règlements d'urbanisme → Zonage → PIIA → PPCMOI	CCU Promoteurs privés	
	J2 - Orienter les façades principales des bâtiments sur la rue Calixa-Lavallée.			√			
	J3 - Favoriser l'intégration de logements et/ou de bureaux avec stationnements souterrains.			√			
<b>K - Secteur du pont Barsalou</b>	K1 - Favoriser la requalification de l'îlot de stationnements situé entre les rues Marguerite-Bourgeois et Saint-Antoine ainsi que les avenues de l'Hôtel-Dieu et Saint-Joseph, de façon à intégrer des usages résidentiels et/ou de bureaux, tout en maintenant des cases de stationnement accessibles au public au sein du projet. Porter une attention particulière à l'intégration architecturale et paysagère du projet depuis divers espaces publics, notamment en favorisant l'intégration de la totalité des cases de stationnement souterrain et en considérant son intégration depuis différents points de vue.	√			I. Élaboration d'une vision d'aménagement II. Révision des règlements d'urbanisme → Zonage → PIIA → PPCMOI	CCU Promoteurs privés	Élaboration d'une vision d'aménagement 45 000 \$ - 70 000 \$
	K2 - Consolider les stationnements situés sur les terrains d'Intact Assurance en y favorisant les projets d'agrandissement de bureaux et d'intégration des cases de stationnement souterrain ou étagé, tout en assurant la conservation de l'espace vert situé à l'intersection de la rue des Cascades et de l'avenue Saint-Joseph.	√					
	K3 - Favoriser la requalification de l'îlot situé entre les avenues Bourdages Nord et Saint-Dominique et les rues Girouard Ouest et des Cascades.			√			
	K4 - Favoriser la requalification et l'optimisation de l'îlot situé entre les rues Saint-Patrice et Girouard Ouest ainsi que les avenues Bourdages Nord et Saint-Dominique, de façon à éliminer les aires de stationnement de surface et augmenter le coefficient d'occupation au sol.		√				
<b>L - Secteur du pont T.-D.-Bouchard</b>	L1 - Favoriser la requalification des stationnements situés à l'intersection de la rue Calixa-Lavallée et de l'avenue Vaudreuil afin d'intégrer des usages résidentiels et de compléter la trame bâtie du secteur.			√	I. Révision des règlements d'urbanisme → Zonage → PIIA → PPCMOI	CCU Promoteurs privés	
	L2 - Régulariser les usages commerciaux et industriels situés à l'ouest de l'avenue Vaudreuil en favorisant leur intégration harmonieuse au sein de ce secteur du centre-ville à travers un meilleur contrôle des nuisances visuelles (conteneurs, pneus, etc.), sonores, olfactives et de circulation pouvant émaner de ces activités.	√					
<b>M - Secteur Christ-Roi</b>	M1 - Resserrer le noyau de l'activité commerciale au centre-ville en retirant l'obligation d'intégrer des commerces au rez-de-chaussée sur la portion de la rue des Cascades située entre les avenues de la Concorde Nord et Vaudreuil.	√			I. Révision des règlements d'urbanisme → Zonage	CCU Saint-Hyacinthe Technopole	
	M2 - Assurer le maintien de commerces et de services de proximité en autorisant l'intégration d'usages commerciaux et de bureaux dans certains secteurs.	√					

VOLET 2 - PLANIFICATION URBAINE ET RÉGLEMENTATION							
Catégories d'interventions	Actions	Priorité			Étapes de mise en œuvre	Partenariats	Cadre financier <i>1ere étape à compléter</i>
		1	2	3			
	M3 - Limiter la présence des stationnements de surface au profit d'espaces bâtis ou d'espaces verts et favoriser l'intégration de stationnements souterrains.	√			I. Voir P12-P13 (étude de circulation et de stationnement) II. Révision des règlements d'urbanisme → Zonage → PIIA → PPCMOI	CCU	
	M4 - S'assurer à travers la réglementation d'urbanisme que l'implantation des bâtiments respecte l'encadrement des rues.	√			III. Révision des règlements d'urbanisme → Zonage → PIIA → PPCMOI		
	M5 - Privilégier l'intégration de bâtiments ou de portions de bâtiment à fort gabarit (jusqu'à 8 étages) sur les lots adjacents à la promenade Gérard-Côté.	√					
<b>N - Programmes de subvention</b>	N1 - Programmes d'aide à l'implantation de commerces au centre-ville.	√			I. Rechercher les programmes de subvention provinciale et fédérale disponible II. Élaborer, adapter ou faire la promotion des programmes de subvention	SDC centre-ville Saint-Hyacinthe Technopole	Enveloppe budgétaire à la discrétion de la Ville
	N2 - Programmes de subvention pour la restauration des façades commerciales.	√				SDC centre-ville	
	N3 - Incitatifs financiers favorisant l'intégration de nouvelles formes de densification.		√				
	N4 - Incitatifs financiers visant à favoriser la mixité sociale et la construction de logements abordables.	√				OBSL Habitations Maska Office municipal d'habitation des Maskoutains et d'Acton	
	N5 - Programme de subvention visant à limiter la dégradation du parc locatif et favoriser sa rénovation.	√				OBSL	
	N6 - Programmes d'aide à l'aménagement de toits verts ou blancs (crédit LEED).	√					
	N7 - Subventions à la préservation, la rénovation et la mise en valeur du cadre bâti.	√					
<b>O - Études</b>	O1 - Étude sur l'offre, les besoins et le potentiel d'optimisation du stationnement public et privé du centre-ville dans l'esprit de réduire graduellement l'usage de la voiture, et ce, avant d'enclencher toute construction d'infrastructures publiques de stationnement.	√			Voir B1 – B5 (Plan directeur du réseau de mobilité active)	Partenaires publics	
	O2 - Étude sur l'opportunité, le positionnement et l'implantation d'un terminus intermodal près de la gare.	√			Voir H1 – H4 (Concept d'aménagement et étude de faisabilité)	CN, exo, VIA Rail, Orléans Express	
<b>P - Politiques, planification stratégique et initiatives</b>	P1 - Élaborer une stratégie de développement des emplois en collaboration avec Saint-Hyacinthe Technopole et évaluer l'opportunité d'attirer certains types d'institutions ou d'entreprises au centre-ville.	√			I. Élaboration d'une stratégie	Saint-Hyacinthe Technopole SDC centre-ville	
	P2 - Faire la promotion du centre-ville comme destination active et singulière à l'extérieur du territoire du centre-ville.	√			I. Élaboration d'une stratégie II. Diffusion à l'aide des réseaux sociaux et des médias traditionnels	SDC centre-ville, Saint-Hyacinthe Technopole	
	P3 - Assurer le maintien d'une étroite collaboration avec la SDC centre-ville.	√			I. Poursuivre la collaboration	SDC centre-ville,	
	P4 - Poursuivre les efforts en vue de la concrétisation et du rayonnement des quatre composantes du pôle culturel.	√			I. Poursuivre la mise en œuvre des stratégies existantes	SDC centre-ville, Saint-Hyacinthe Technopole	
	P5 - Favoriser la bonification de l'offre culturelle au centre-ville à travers l'appropriation de l'espace public et des divers lieux de diffusion de la culture.		√		I. Voir A2 (Stratégie culturelle relative à l'art public et à la culture)	SDC centre-ville Conseil de la culture de Saint-Hyacinthe	
	P6 - Doter le territoire du centre-ville de cibles en termes de nombre de logements en fonction de la capacité d'accueil du centre-ville, de la tenue du marché immobilier et des projections démographiques.		√		I. Élaborer une politique d'habitation inclusive II. Assurer le monitoring de la politique en place III. Constat de l'atteinte des objectifs de la politique au bout d'une période de 3-5 ans	OBSL	Élaboration d'une politique d'habitation inclusive 20 000 \$ - 30 000 \$ <i>Peut être fait à l'interne</i>
	P7 - Adopter une vision territoriale dans le cadre de la localisation des organismes communautaires de façon à favoriser le mieux vivre ensemble.		√		I. Élaboration d'une vision stratégique et plan d'action	OBSL	

VOLET 2 - PLANIFICATION URBAINE ET RÉGLEMENTATION							
Catégories d'interventions	Actions	Priorité			Étapes de mise en œuvre	Partenariats	Cadre financier <i>1ere étape à compléter</i>
		1	2	3			
<b>P - Politiques, planification stratégique et initiatives (suite)</b>	P8 - Veiller au soutien et à la préservation des organismes communautaires.	√			I. Élaboration d'une vision stratégique et plan d'action	OBSL	
	P9 - Inviter la population, les organismes communautaires, les entrepreneurs et le milieu associatif à prendre part à des activités consultatives organisées en amont des projets structurants, de façon à tenir compte de leurs besoins.	√			I. Élaboration d'une politique de consultation publique	OBSL SDC centre-ville Saint-Hyacinthe Technopole	
	P10 - Dans un souci d'inclusivité, intégrer l'accessibilité universelle au sein de l'ensemble des interventions et des activités.	√			Voir A4 ( <i>Guide d'aménagement des espaces publics</i> )	OBSL	
	P11 - Conserver et bonifier la politique relative au logement social, familial et abordable tout en assurant un monitoring quantitatif et qualitatif avec la collaboration du milieu associatif.	√			Voir P6 ( <i>politique d'habitation inclusive</i> )	OBSL	
	P12 - Implanter des stations intermodales favorisant l'utilisation de modes de transport durables (stationnements d'appoints ou incitatifs, autopartage, transport en commun local et interrégional, vélopartage, stationnements à vélos sécurisés, etc.).	√			I. Étude de circulation et de stationnement II. Voir B1 – B5 (Plan directeur du réseau de mobilité active)		Étude de circulation et de stationnement 60 000 \$- 90 000 \$
	P13 - Renforcer l'accès aux transports collectifs ainsi que la mobilité active.	√					Inclure à l'étude : les options de covoiturage, d'autopartage, d'espaces sécuritaires pour stationner les vélos et la réduction de la vitesse à 30 km
	P14 - Exploiter le potentiel intermodal de la gare en l'arrimant avec le réseau d'autobus et avec les milieux de vie environnants.		√		Voir H1 – H4 (Concept d'aménagement et étude de faisabilité)	CN, exo, VIA Rail, Orléans Express	
	P15 - Mettre en place et maintenir les initiatives permettant aux propriétaires d'augmenter la canopée (distribution d'arbres).	√			I. Programme de distribution d'arbres	OBV Yamaska	Don d'arbre
	P16 - Favoriser la conservation, la mise en valeur et l'accessibilité des espaces verts semi-privés de bâtiments institutionnels auprès de la population.			√	I. Voir A11 (Élaboration d'une stratégie de verdissement)		
	P17 - Favoriser la mise en place d'infrastructures durables.		√		Voir A10 ( <i>Guide de gestion des infrastructures vertes et des eaux de pluie</i> )		
	P18 – Soutenir les initiatives privées ou publiques pour la création d'espaces transitoires et temporaires sur les lieux vacants.		√		I. Voir A11 (Élaboration d'une stratégie de verdissement) II. Programmes d'achat de mobilier urbain → Partenariat avec des groupes de citoyens OSBL ou entreprise locale	OSBL Groupe citoyen Entreprise locale	Enveloppe budgétaire à la discrétion de la Ville
	P19 - Soutenir les projets novateurs visant à réduire les effets négatifs des changements climatiques.		√		I. Élaborer des programmes de subvention pour soutenir des projets-pilotes	CCCPEM Entreprise locale	Enveloppe budgétaire à la discrétion de la Ville
P20 - Évaluer les nouvelles certifications en matière de construction durable et évaluer la pertinence de subventionner ou financer leur mise en place.	√			I. Élaborer des programmes de subvention		Enveloppe budgétaire à la discrétion de la Ville	