

1. RÈGLEMENT D'URBANISME (entré en vigueur : 08/05/91)

1.1 PRÉAMBULE

L'élaboration du plan et de la réglementation d'urbanisme de la municipalité de St-Cyrille a nécessité une réflexion en profondeur et ne s'est réalisée que par un travail concerté des personnes impliquées dans ce processus complexe qu'est la loi 125 sur l'aménagement et l'urbanisme. Toute la démarche s'est inscrite dans une politique de saine gestion municipale qu'entend poursuivre le conseil dans sa recherche d'une qualité de vie supérieure pour sa population, en même temps qu'une volonté de réglementer adéquatement la croissance, l'occupation et les activités sur son territoire. A ce titre, le plan d'urbanisme n'a pas été élaboré pour modifier les habitudes de la population, mais bien plus dans le but d'atteindre certains objectifs de développement municipal basés sur une vision claire de ce qu'est et ce que peut devenir St-Cyrille.

Les élus de la municipalité de St-Cyrille sont conscients de la place que détient la localité sur l'échiquier régional et de son rôle au plan local. St-Cyrille grandit, elle se sent maintenant prête à amorcer une phase d'urbanisation axée sur l'effort collectif et sur la volonté municipale de répondre aux besoins et aux aspirations de sa population.

Ainsi, le présent document représente le volet municipal du schéma régional d'aménagement, qu'il précise et complète tout en demeurant conforme aux grands principes acceptés par l'ensemble des municipalités de la région.

Il s'avère donc un outil de planification et de contrôle de la dynamique urbaine à St-Cyrille.

1.2 DESCRIPTION DU MILIEU

La municipalité de St-Cyrille est localisée sur la rive nord de la rivière St-François, au nord-est de l'agglomération drummondvilloise, elle est située dans l'axe de la route 122, entre le village de Notre-Dame-du-Bon-Conseil et la ville de Drummondville. Avec St-Germain et Wickham, St-Cyrille constitue l'un des trois principaux pôles d'attraction en périphérie de l'agglomération drummondvilloise. Cette position lui confère un rôle important au niveau de l'armature urbaine régionale d'autant plus que son

territoire est traversé par trois axes routiers majeurs : l'autoroute Jean Lesage (20), la route 122 et la route 255.

Avec sa population dépassant les 3 600 habitants répartis sur 112 kilomètres carrés, la municipalité de St-Cyrille est en fait la plus peuplée de la MRC après celles de l'agglomération. Et même si la majeure partie du territoire est à dominance agricole ou forestière, le fait d'être ainsi positionnée par rapport à Drummondville fait de St-Cyrille un lieu d'accueil résidentiel actuel et futur.

Au plan résidentiel, la municipalité reconnaît quatre secteurs de développement excentriques : le secteur sud qui comprend le Domaine Hébert et des Bouleaux situés de part et d'autre du chemin du troisième rang et à proximité de la voie ferrée du CN; le Domaine du Chevreuil dans le deuxième rang vers le sud-est; le Domaine l'Érablière, sur le chemin Terra-Jet et près de l'autoroute 20 dans le rang IV; et l'Oasis situé sur la route 122 au nord-est du village et à proximité du chemin de rang VII.

Il faut pourtant bien saisir que la concentration démographique la plus importante et la plus dense demeure le village lui-même avec son noyau urbanisé et ses zones d'expansion périphériques. C'est aussi au village qu'on retrouve la majorité des services communautaires, commerciaux et sociaux-culturels de la municipalité.

1.3 ÉLÉMENTS STRUCTURANTS

En examinant une carte d'utilisation du sol de la municipalité de St-Cyrille, on fait vite certaines constatations dont les principales concernent :

- L'immense étendue de terres agricoles et forestières
- Le peu d'impact résidentiel en milieu rural
- Le type d'expansion urbaine du noyau de services
- La faible importance des cours d'eau sur le territoire

Ces observations contribuent à définir les grandes lignes de l'identité municipale. Ainsi, il est vrai pour St-Cyrille que la fonction agricole est importante, car elle représente une bonne part de la richesse municipale en même temps qu'elle assure l'avenir d'une population rurale, désireuse de poursuivre l'exploitation de fermes où la productivité est plus qu'acceptable.

Ce souci de préserver et de promouvoir les activités agraires trouve son soutien dans la volonté municipale de fermer le plus possible l'espace à l'envahissement urbain. À cet égard, St-Cyrille fait preuve de parcimonie dans la délimitation de développements domiciliaires en milieu rural; elle n'en privilégie que 4 et n'a pas l'intention de faciliter leur agrandissement pas plus qu'elle ne favorise la création de nouveaux secteurs résidentiels à l'extérieur du village.

Dans cette perspective, St-Cyrille opte davantage pour la croissance de son noyau organisé selon un type d'expansion qui lui est propre : c'est-à-dire en fonction de sa position dans la région. St-Cyrille ne fait pas partie de l'agglomération drummondvilloise, mais elle s'y rattache par l'autoroute 20 et surtout par la route 122 qui constitue l'axe naturel d'expansion de l'agglomération et un lien direct vers Drummondville.

Ce sont d'ailleurs ces routes qui donnent une signification particulière à St-Cyrille. L'autoroute 20 est d'envergure régionale, provinciale et nationale tandis que les routes 122 et 255 sont régionales parce qu'elles traversent complètement la région, drainant par le fait même des populations extérieures vers la M.R.C. et l'agglomération centrale.

Ces trois routes sont par ailleurs vouées à la circulation lourde de par leur orientation et viennent par conséquent donner un sens à l'armature urbaine régionale et locale tout en requérant des mesures de sécurité routière attentives.

Quant à la voie ferrée du CN qui longe la route 122 et traverse le village, elle fut et demeure un élément-clé de l'établissement humain à St-Cyrille, mais son rôle de moteur au début s'est aujourd'hui transformé en poids mort, puisque la voie ferrée ne dessert pratiquement plus la municipalité aujourd'hui. Elle n'en demeure pas moins un élément structurant, car sa seule présence constitue une contrainte au développement.

En somme, si la municipalité de St-Cyrille ressemble à bien d'autres, son noyau villageois se caractérise du fait qu'il chevauche des axes routiers majeurs et qu'une ligne de chemin de fer vient pour ainsi dire limiter son expansion du côté sud-est.

1.4 SITES D'INTÉRÊTS ET ÉLÉMENTS PARTICULIERS

La municipalité de St-Cyrille ne possède pas ces atouts qui attirent les touristes férus d'histoire, de loisirs ou de nature.

Elle n'a pas de gratte-ciel, de cours d'eau, de lac ou de montagne; elle ne possède pas ce pouvoir d'attraction qui amène les foules et qui incite à la curiosité. Son héritage est beaucoup plus modeste; St-Cyrille détient néanmoins quelques bonnes cartes au plan régional. L'aréna établit son aire d'influence bien au delà de la municipalité, étant utilisée par un grand nombre de sportifs qui proviennent de nombreux coins de la MRC de Drummond dont l'agglomération elle-même. D'ailleurs, son emplacement physique actuel constitue le noyau de ce qui pourrait devenir un site d'intérêt très positif en terme de loisirs. Il faudra pour cela doter le secteur en infrastructures et en équipements requis pour le plaisir des amateurs de sports.

Il existe un autre site d'intérêt relié aux loisirs : il s'agit du Centre Équestre Drummond dont l'envergure régionale, voir même provinciale ne fait plus de doute; il s'y tient des compétitions équestres importantes et les cours qu'on y donne préparent bien les adeptes à cette discipline qu'est l'équitation. Il y manque encore un terrain de parcours qui viendra avec le temps si l'engouement se maintient.

Il faut aussi signaler la présence d'un aéroport dans le rang VI de Wendover et d'un club naturiste dans le rang III de Simpson, le domaine Soleil l'Amitié Inc.

On doit par ailleurs retenir l'église de St-Cyrille comme élément patrimonial d'importance, à cause de son architecture et de sa finition intérieure. Cet élément est d'ailleurs reconnu par la MRC de Drummond.

En ce qui a trait aux lieux naturels, il faut mentionner au moins 2 endroits qui présentent un intérêt particulier au plan local : d'une part, il y a la seule élévation topographique sur de nombreux kilomètres à la ronde : la Petite Montagne des rangs III et IV où on retrouve quelques érablières et un endroit privilégié pour la chasse au chevreuil; d'autre part, il y a le « blueberry bog » : ce marécage immense où le bleuët pousse sur plusieurs kilomètres de part et d'autre du chemin du troisième rang à la limite sud de la municipalité, et qui représente un écosystème pour le moins intéressant. On peut donc parler d'attrait naturels et d'activités sportives particulières et distinctives dans le cas de St-Cyrille.

1.5 **CONTRAINTES ET POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENT**

En se basant sur ce qui précède, il est possible de déceler les contraintes et les potentiels de développement à St-Cyrille.

On sait par exemple que St-Cyrille est bien desservie en routes; cette accessibilité sert tout aussi bien à faire entrer les gens dans la municipalité qu'à les y en faire sortir. St-Cyrille devient par le fait même une zone de transit qui doit être exploitée au maximum, surtout que le lien avec Drummondville est direct via la route 122 et l'autoroute 20. Cette proximité de l'agglomération peut devenir positive pour autant qu'on sache mettre à profit certaines zones précises, tel le corridor vital que constitue la route 122 et qui peut être mis en valeur immédiatement à des fins commerciales et industrielles. À plus long terme, il faudra également penser à développer la vitrine industrielle dans l'autoroute 20 sur le chemin Terra-Jet, un potentiel reconnu dans le schéma régional d'aménagement et qui a déjà son embryon dans le secteur du carrefour 255/20. Il ne faudra pas non plus négliger de planifier le développement du carrefour 122/3^e rang où existent déjà quelques commerces et une zone résidentielle qui requiert de plus en plus de services diversifiés.

Un autre bon secteur à potentiel élevé se situe autour de l'arène qui pourrait devenir le cœur d'activités sportives intermunicipales et régionales pour peu qu'on détermine un projet clair quant à son développement. Ce secteur est par ailleurs admirablement bien localisé pour accueillir une nouvelle zone résidentielle qui devient d'ailleurs de plus en plus requise au village.

Plus négativement, la municipalité doit faire face à certaines contraintes qui modèlent déjà le décor urbain et qui empêchent dans une certaine mesure son développement harmonieux, ou encore des points qui entachent la qualité visuelle du milieu.

On doit penser ici à apporter certaines solutions aux problèmes que sont pour le développement du village à proximité de la carrière Sintra et de la voie ferrée. La pollution visuelle plus qu'évidente des commerces de pièces de véhicules à proximité des axes majeurs de circulation et le manque de sites paysagers au cœur du village constituent par ailleurs d'autres points faibles à retenir.

On doit également penser au problème de la circulation sur l'ensemble de la route 122 et plus particulièrement à l'intersection de la route 255 où on retrouve plusieurs rues étroites avec bâtisses collées sur la chaussée. Cet état de la circulation n'est certes pas pour favoriser l'achalandage, surtout si on vient greffer au noyau de services d'autres secteurs résidentiels avec le trafic supplémentaire que cela implique. Il faudra donc s'efforcer de conserver à la circulation sa fluidité tout en garantissant aux usagers une sécurité fondamentale et essentielle au bien-être de la population.

1.6 BILAN ET PROBLÉMATIQUE DE DÉVELOPPEMENT

Le plan d'urbanisme de la municipalité de St-Cyrille, loin de viser à perturber le milieu rural et agricole, veut plutôt consolider les activités existantes et contrôler l'implantation de nouvelles activités. Le plan a donc pour objectif d'orienter le développement dans le village afin d'éviter l'étalement anarchique et le gaspillage du territoire.

Cette politique du conseil d'améliorer et d'agrandir le périmètre d'urbanisation reflète la volonté des élus municipaux de répondre aux futurs besoins de la collectivité tout en tentant de rentabiliser les infrastructures que St-Cyrille doit mettre en place pour son développement.

Cette politique du conseil d'améliorer et d'agrandir le périmètre d'urbanisation reflète la volonté des élus municipaux de répondre aux futurs besoins de la collectivité tout en tentant de rentabiliser les infrastructures que St-Cyrille doit mettre en place pour son développement.

Concrètement, St-Cyrille investit dans de nombreux services et structures d'accueil : un réseau d'égouts et d'aqueduc, une usine d'épuration des eaux usées, des puits pour l'alimentation en eau potable, des rues pavées, des réseaux d'éclairage, une aréna avec un terrain de loisirs bien aménagé, en plus de toute une gamme de services commerciaux et institutionnels localisés au village. Il est par conséquent logique de prévoir des zones d'expansion à proximité immédiate du village afin de profiter au maximum de ces facilités.

R.228-2 D'autre part, une activité récréative reliée au cyclisme se développe sur le territoire de la M.R.C. et un tracé pourrait joindre le cœur du village au reste de la M.R.C..

Toutefois, dans un souci de planification à long terme et afin de conserver une certaine latitude au niveau de l'action, la municipalité de St-Cyrille envisage de développer trois axes urbains, en plus du village lui-même.

- Axe 122 sud

L'axe de la route 122 sud où le développement est déjà amorcé et qu'il convient maintenant d'orienter et de réglementer adéquatement par la consolidation du tissu résidentiel d'une part et par la création d'un corridor commercial et industriel d'autre part.

- Route 255

La route 255, entre la route 122 et l'autoroute 20 vers le chemin Terra-Jet, où il serait intéressant d'installer des services afin d'en venir à viabiliser une bande longitudinale à l'autoroute 20 et qui viendrait compléter le carrefour embryonnaire de la 20/255 déjà desservi par un réseau de gaz naturel.

- Chemin du rang III

Le chemin du rang III à partir de la route 122 et vers le sud-est, où des activités commerciales sont présentes et dont la population des zones résidentielles adjacentes bénéficierait grandement de leur expansion.

Toute la problématique réside alors dans la priorisation des axes et des phases de développement versus les coûts engendrés par l'action municipale. De plus, il faudra bien que l'entreprise privée se commette, sans quoi le fardeau fiscal sera trop lourd à porter par les seuls citoyens. Il s'agit donc pour le conseil municipal de susciter le développement harmonieux des potentiels et de prévoir des interventions dont les résultats seront l'expansion urbaine et une plus grande capacité d'offrir des services diversifiés et complets à une population qui subit actuellement comme l'ensemble de la société, une certaine mutation au plan de la mobilité et des besoins.

La dimension urbaine ne peut plus être dissociée de notre mode de vie; les élus municipaux sont conscients de cette nouvelle équation VILLE-CAMPAGNE où les exigences urbaines envahissent les espaces traditionnellement ruraux.

1.7 Vocation municipale

La municipalité de St-Cyrille possède une double personnalité : un cœur et des artères urbains qui alimentent un environnement rural. Cette dualité se confirme par les données de l'évaluation foncière.

*Évaluation totale	62 807 800\$	100%
- Résidentiel	44 351 020\$	70,6%
- Services	1 666 840\$	2,7%
- Récréatif	435 560\$	0,7%
- Industriel	1 386 750\$	2,2%
- Commercial	1 347 650\$	2,1%
- Agricole (150 fermes)	11 264 020\$	17,9%
- Vacant	2 331 650\$	3,7%
- Transport/communication	24 310\$	0,1%

Il est bien évident que la transposition de ces données sur le territoire n'est pas proportionnelle aux espaces utilisés. Le territoire agricole occupe environ 90% de la superficie municipale pour environ 20% de la fiscalité totale. C'est dire toute l'importance de l'espace urbain au plan de l'administration municipale, d'autant plus que la municipalité ne possède que 4 secteurs résidentiels isolés en milieu rural.

La vocation municipale de St-Cyrille repose alors sur cette double nature qu'il doit à la fois respecter et enrichir. Il faut renforcer les pôles urbains instigateurs du développement sans empiéter sur les acquis et les valeurs rurales du milieu. Tout est question d'options et de planification.

* Source : Sommaire du rôle d'évaluation municipal de 1988.

1.8 Grandes orientations municipales d'urbanisme

Afin de bien planifier les avenues de son développement et en accord avec les grands principes de l'aménagement régional, la municipalité de St-Cyrille a défini ses propres objectifs d'urbanisme selon les grands créneaux décrits ici sous deux appellations distinctes : A) majeures et B) complémentaires.

1.8.1 Majeures

- Protection de l'espace rural
 - Protéger les parties du territoire présentant un bon potentiel d'activités agricoles.
 - Encourager la mise en valeur des zones forestières de qualité en statuant sur les activités permises.
 - Limiter l'expansion des établissements résidentiels le long des rangs sauf aux fins de consolidation.
 - Limiter les activités à l'intérieur des zones de contrainte.
 - Conserver à leur état naturel les rives des cours d'eau.
 - Réglementer les activités d'extraction.
 - Protéger les sources d'approvisionnement en eau potable.

- Consolidation de l'armature urbaine
 - Concentrer les maximum d'infrastructures, d'équipements et de fonctions urbaines dans et autour du noyau de services afin de créer une synergie du développement.
 - Donner aux futurs résidents des choix de localisation résidentielle avec infrastructures municipales.
 - Stimuler le développement résidentiel dans les secteurs offrant des réseaux d'égouts et d'aqueduc.
 - Compléter la viabilisation des domaines résidentiels dissiminés en milieu rural.

1.8.2 Complémentaires

- Promotion du commerce et de l'industrie
 - Concentrer le commerce et l'industrie soit au village, soit dans le corridor de la route 122 et éventuellement le long de l'autoroute

20 à partir du carrefour 20/255 jusqu'à la limite municipale de St-Charles-de-Drummond.

- Aider à l'implantation industrielle en fournissant un support technique ou financier aux promoteurs intéressés de s'installer dans la municipalité.

- Valorisation du récréo-culturel

- Développer les services et les équipements de loisirs à caractère socio-récréatif et culturel dans le secteur de l'actuelle aréna.
- Conserver et mettre en valeur des éléments historiques ou patrimoniaux pouvant intéresser la collectivité future.
- Identifier et développer un corridor cyclable qui reliera la municipalité à l'ensemble du réseau régional.

R.228-2

- Rationalisation des flux et protection des abords routiers des axes majeurs de circulation

- Resserrer le lien avec l'agglomération et Drummondville en améliorant la circulation sur la route 122 ou en favorisant la mise en place d'alternatives complémentaires au transport par automobile.
- Faciliter l'arrimage des rues et des rangs sur les axes majeurs de circulation en prévoyant des acquisitions pour des voies d'évitement.
- Réduire l'impact négatif de la voie ferrée du CN dans les zones urbaines qu'elle traverse.
- Définir les usages permis en bordure des routes provinciales et de l'autoroute 20 de manière à en préserver les caractéristiques et le potentiel de développement.

1.9 GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE ET DENSITÉS D'OCCUPATION

R. 228-1 Règle générale, le caractère particulier de la zone agricole sera conservé en excluant les utilisations incompatibles avec sa vocation première.

Font exception à cette règle, les bâtiments agricoles désaffectés utilisés à des fins industrielles de type artisanal ou à des fins d'entreposage. Complémentaires à l'usage résidentiel existant sur les lieux, ces utilisations permettront la récupération et la mise en valeur de bâtiments qui ne sont plus utilisés pour les fins auxquelles ils étaient destinés à l'origine.

En contrepartie, les fonctions urbaines seront identifiées dans le périmètre d'urbanisation et dans les secteurs partiellement développés lesquels seront consolidés conformément aux dispositions du schéma d'aménagement.

Dans ce contexte, les développements domiciliaires isolés seront complétés en privilégiant la fonction résidentielle unifamilial uniquement.

Le plan d'urbanisme vise donc à atteindre une densité minimale d'utilisation du sol sur l'ensemble de la zone agricole et des développements domiciliaires excentriques tandis qu'il cherchera une densification du tissu urbain à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et des autres zones d'expansion.

Plus spécifiquement au périmètre urbain, certaines zones seront plus densément occupées, comme la rue Principale (route 122) et la rue St-Louis (route 255) qui constituent des artères multifonctionnelles naturelles; il en va de même de certaines rues plus près de la voie ferrée et du cœur villageois.

Par contre, les secteurs résidentiels unifamiliaux éloignés de la voie ferrée doivent être moins densément peuplés afin de leur communiquer une meilleure qualité de vie à proximité de services urbains complets, comme les écoles, l'église, le bureau de poste, des commerces et le secteur de l'aréna avec ses équipements sportifs et de loisirs.

Par ailleurs, la municipalité entend zoner agricole et y définir les usages particuliers compatibles avec sa vocation première mais ne limitant en rien son potentiel industriel, une bande de terrain située de chaque côté de l'autoroute 20 entre les limites municipales au sud et l'intersection avec la route 255.

- R. 228-1 D'autre part, afin de préserver le caractère spécifique et le potentiel des abords de l'autoroute 20, la municipalité établira des règles particulières pour régir l'entreposage et l'étalage extérieur de même que l'utilisation faite des cours donnant sur l'autoroute.

Enfin, les sites potentiels de dépôt des neiges usées seront judicieusement localisés en fonction des critères du ministère de l'Environnement.

R. 228-1 La municipalité entend également prohiber sur son territoire, l'implantation et l'opération de tout sites de traitement ou d'élimination des déchets domestiques ainsi que l'ouverture de nouveaux sites d'entreposage de véhicules mis aux rebuts ou de ferraille.

R.228-2 Sur le plan récréatif, l'implantation de pistes cyclables sur le territoire municipal tant en zones agricoles qu'en zones résidentielles permet de développer une alternative offrant d'avantage.

1.10 RÉSEAU ROUTIER ET UTILITÉS PUBLIQUES

Le plan d'urbanisme ne prévoit pas de modifications majeures au tracé des routes actuelles, si ce n'est pour les rendre plus sécuritaires et accroître leur fluidité.

- L'autoroute 20 exerce un rôle sur lequel la municipalité de St-Cyrille n'a aucune juridiction; de plus, les usagers qui y circulent y sont généralement en transit.
- Le cas est différent pour les routes 122 et 255 (rangs V et VII) qui ont une fonction régionale tout en servant à la circulation locale. Elles sont véritablement les nerfs du territoire.
- Les rangs III de Wendover et Simpson, IV de Simpson, VI et VII de Wendover, de même que la route Houle de Wendover doivent quant à eux être considérés sous l'angle de rues locales avec une certaine fonction intermunicipale.
- Pour ce qui est des voies de services longitudinales à l'autoroute 20, elles n'ont qu'un rôle de raccordement entre les rangs ou les voies de circulation plus importantes.

La classification routière qui résulte de cet inventaire permettra à la municipalité de planifier en collaboration avec le ministre des Transports les interventions nécessaires en terme de réfection ou d'amélioration du réseau notamment en ce qui concerne le réaménagement des carrefours de la route 122 avec le 3^e rang de Simpson et de la route 255 (5^e rang de Wendover).

Il y a aussi deux conduites de gaz naturel qui traversent la municipalité à proximité de l'autoroute 20 et le réseau s'étend graduellement au fur et à mesure de la demande.

Par ailleurs, deux compagnies de téléphone se partagent le territoire; il s'agit de Bell Canada et de Télébec dont les services sont reliés à Drummondville dans le premier cas et à Trois-Rivières dans le second.

La compagnie Câblestrie dessert pour sa part le village, la route 122 et une partie du chemin du rang III avec ses secteurs résidentiels; le service de câble pour télévision s'étendra éventuellement aux autres résidents selon la demande.

La compagnie du Canadien National exploite toujours sa ligne de chemin de fer depuis les Etats-Unis jusqu'au Maritimes. Cette voie ferrée traverse la municipalité de St-Cyrille du sud au nord et n'a pas d'utilité propre à la municipalité si ce n'est que très occasionnellement.

Enfin, le village de St-Cyrille et le domaine Hébert dans le 3^e rang de Wendover sont desservis par des réseaux d'aqueduc et d'égouts municipaux. Dans le cas du réseaux d'aqueduc, les aires de protection sont établis autour des puits selon les normes du ministère de l'Environnement.

En ce qui regarde le traitement des eaux usées du village, la municipalité est dotée d'un site d'épuration des eaux à l'est du village, sous forme d'étangs aérés, et une station de pompage afin de refouler les eaux usées vers le site d'épuration. Le domaine Hébert est, quant à lui, doté d'un champs d'épuration avec fosse.

Ailleurs sur le territoire, les propriétés doivent se conformer aux normes de l'Environnement en ce qui regarde les éléments épurateurs, la localisation du puits et la dimension des terrains.

R.228-2 Sur le plan récréatif, la présence de pistes cyclables traversant la municipalité permet la mise en valeur de certains éléments locaux et la relie au réseau régional en cours de développement dans la M.R.C. de Drummond.

En bref, la municipalité de St-Cyrille est devenue une localité moderne, soucieuse de la qualité du milieu et désireuse d'offrir à sa population les services susceptibles de lui ouvrir les portes du progrès.

1.11 PLAN TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS

En référence aux grandes orientations d'urbanisme énoncées ci-haut, les élus municipaux ont fait des choix à l'égard de la direction qu'ils entendent donner au développement de St-Cyrille

Le plan d'urbanisme étant un outil de planification et de gestion, les décideurs publics ont défini les projets qu'ils entendent mettre en œuvre dans les trois prochaines années.

PLAN TRIENNAL

PROJETS

IMMOBILISATIONS (Coûts estimés)

	1990 (\$)	1991 (\$)	1992 (\$)	TOTAL (\$)
Traitement de l'eau	1 000 000			1 000 000
Réseau d'aqueduc (entretien et prolongement)	250 000			250 000
Bureau Municipal/Centre Communautaire		500 000		500 000
Réseau routier (réfection et asphaltage)	100 000	100 000	100 000	300 000
Parc (création et entretien)	10 000	10 000	10 000	30 000
Zone commerciale/ industrielle (développement)	33 000	33 000	34 000	100 000
Réseau d'éclairage (implantation et entretien)	3 000	3 000	4 000	10 000
TOTAL	1 396 000	646 000	148 000	2 190 000

1.12 **LA RÉGLEMENTATION D'URBANISME**

Le plan d'urbanisme est accompagné d'un plan et d'un règlement de zonage ainsi que de règlements de lotissement et de construction.

Le plan de zonage indique les différentes zones à l'intérieur desquelles certaines fonctions et usages sont permis; ce plan fait partie intégrante du règlement de zonage lequel regroupe toutes les caractéristiques et dispositions relatives à l'implantation dans chaque type de zone.

Le règlement de zonage contient les normes visant à assurer une occupation rationnelle du territoire pour les bâtiments futurs. Par contre, les bâtiments existants qui deviennent dérogatoires suite à l'adoption du règlement jouissent de droits acquis de leur occupation et possèdent même certains avantages concernant des agrandissements ou la reconstruction en cas de destruction.

Cette réglementation de zonage est complétée par les normes contenues dans le règlement de lotissement lequel détermine les procédures à suivre pour l'approbation des subdivisions du territoire en lots et par le règlement de construction, lequel permet aux municipalités de contrôler l'érection, la modification, la démolition et le déplacement des bâtiments.

La réglementation d'urbanisme inclut aussi un règlement administratif qui statue sur les conditions d'émission des permis et des certificats, de même qu'un règlement des dérogations mineures dont l'application est assurée par le comité consultatif d'urbanisme.

Le plan d'urbanisme ainsi que la réglementation d'urbanisme qui l'accompagne, deviennent donc pour la municipalité de St-Cyrille des outils de gestion indispensables afin de garantir la qualité de vie des citoyens et le contrôle du développement socio-économique municipal.

Les règlements qui suivent sont conséquemment bâtis pour atteindre ce double objectif; il représentent de fait le volet administratif de la dynamique urbaine qui s'est installée à St-Cyrille.

(Note : La page suivante est la page 17)

