



***Le plan
d'urbanisme***
(RÈGLEMENT NUMÉRO 528)

MAI 2010

plania

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1.0 POURQUOI UN PLAN D'URBANISME ? ...	2
2.0 UTILISONS LE PLAN D'URBANISME	4
3.0 LES COMPOSANTES DU TERRITOIRE	5
3.1 La composante agricole	6
3.2 La composante urbaine	8
3.3 La composante conservation.....	14
4.0 LES SECTEURS D'INTERVENTIONS PARTICULIÈRES	16
4.1 Secteurs d'intérêts naturel et faunique	16
4.2 Secteurs d'intérêts patrimonial et visuel	17
4.3 Secteurs de contraintes naturelles et anthropiques.....	18
5.0 LES RÉSEAUX DE TRANSPORT ET LES VOIES DE CIRCULATION	20
5.1 Le transport routier	20
5.2 Le transport ferroviaire	21
5.3 Le transport récréatif	22
5.4 Le transport de l'énergie.....	22
6.0 DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES ET FINALES	24
6.1 Identification du règlement	24
6.2 Territoire assujetti	24
6.3 Remplacement	24
6.4 Entrée en vigueur	24

LISTE DES FIGURES

	Page
Figure 1 : Les outils urbanistiques.....	3

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Plan des affectations du sol

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
MUNICIPALITÉ DE SAINT-ZOTIQUE

PLAN D'URBANISME
RÈGLEMENT NUMÉRO 528

À une séance du conseil municipal de la Municipalité de Saint-Zotique, tenue aux lieu et heure ordinaires des sessions de ce conseil, ce 4^e jour du mois de mai 2010, à laquelle sont présents :

M. Robert Cousineau
M. Guy St-Laurent
M. Patrick Lécuyer
M. Patrice Hovington
M. Pierre Chiasson
M. Yvon Chiasson

formant quorum sous la présidence de Madame le Maire Gaëtane Legault, il a été adopté ce qui suit :

ATTENDU QUE le schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de Vaudreuil-Soulanges est entré en vigueur le 25 octobre 2004;

ATTENDU QUE la Municipalité de Saint-Zotique doit, en vertu des dispositions de l'article 59 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, modifier son plan et ses règlements d'urbanisme pour tenir compte du schéma d'aménagement et de développement révisé dans un délai de deux ans fixé par la Loi;

ATTENDU QUE la Municipalité de Saint-Zotique a demandé et obtenu une extension du délai prescrit par la Loi;

ATTENDU QU'en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., chap. A-19.1), le conseil peut adopter un *Plan d'urbanisme* pour l'ensemble du territoire de la Municipalité;

ATTENDU QU'un avis de motion a été régulièrement donné par Madame le Maire Gaëtane Legault à la séance de ce conseil tenue le 6 avril 2010, résolution numéro 2010-04-123;

ATTENDU QUE ce règlement a été soumis à la consultation prévue à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., chap. A-19.1);

À CES CAUSES, il a été ordonné et statué par règlement de ce conseil et ledit conseil ordonne et statue, ainsi qu'il suit, à savoir :

1.0 POURQUOI UN PLAN D'URBANISME ?

Que ce soit pour un citoyen actuel ou futur, un gestionnaire municipal, un investisseur privé ou public, un membre du Comité consultatif d'urbanisme (CCU), ou encore, pour un élu, nous croyons utile de préciser le contexte dans lequel le présent plan d'urbanisme a été rédigé.

La figure 1 permet de positionner et de définir le plan d'urbanisme parmi les autres outils urbanistiques, le tout selon une hiérarchie et une conformité à respecter.

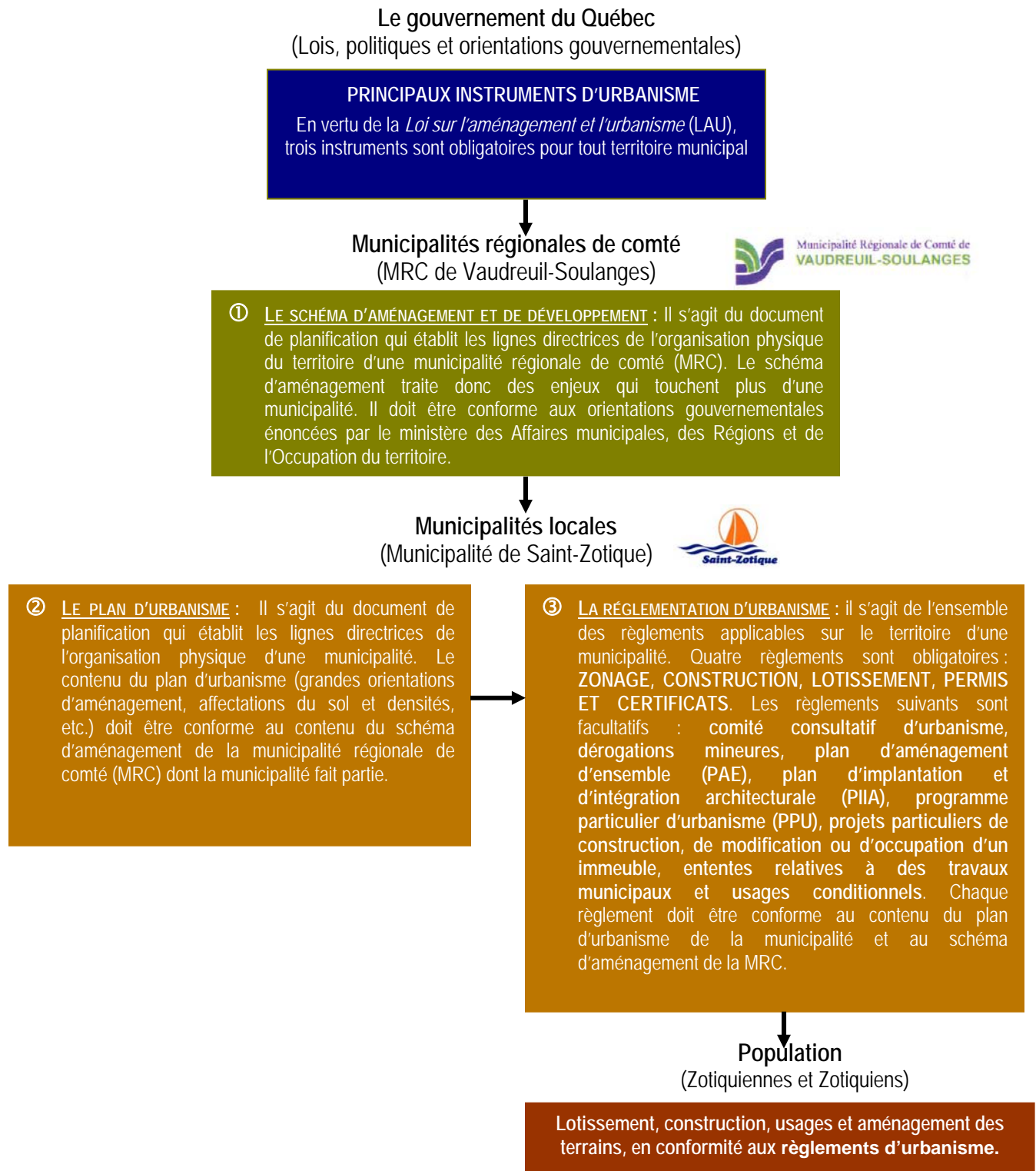
Au niveau régional, la Municipalité régionale de comté (MRC) de Vaudreuil-Soulanges, dont fait partie la Municipalité de Saint-Zotique, a adopté un nouveau schéma d'aménagement et de développement révisé pour le territoire de la MRC. Ce schéma est entré en vigueur le 25 octobre 2004, date correspondant à la signification d'un avis de conformité aux orientations gouvernementales émis par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire.

Au niveau local, la Municipalité de Saint-Zotique doit rendre conformes son plan et ses règlements d'urbanisme au schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC.

C'est dans ce contexte législatif et de mise en conformité obligatoire que le présent plan d'urbanisme a été réalisé.

Outre cette obligation de conformité, le plan d'urbanisme a été réalisé pour être compris facilement et pour être utilisé régulièrement par tous et chacun.

Figure 1 : Les outils urbanistiques



2.0 UTILISONS LE PLAN D'URBANISME



Avec un tel outil de prise de décision, le conseil sait où il va. Il a en main un outil donnant une direction commune à de multiples décisions sectorielles (ex. : habitation, environnement, loisirs, etc.).

3.0 LES COMPOSANTES DU TERRITOIRE

Le territoire de Saint-Zotique couvre une superficie totale de plus de 24 km². Cet espace est composé de plusieurs particularités territoriales faisant généralement référence au cadre naturel ainsi qu'à l'utilisation du sol qui en est faite. Dans une optique de développement rationnel et durable du territoire, le conseil municipal a le mandat d'adopter et d'utiliser des outils de planification et de gestion du territoire. Tout en respectant le cadre législatif des instances supérieures démontré à la section précédente, le conseil doit tenir compte des particularités du milieu et des aspirations exprimées par la population locale, sur la base du plus large consensus.

À cet effet, la Municipalité de Saint-Zotique possède des forces et des potentiels de développement qui méritent d'être mis en valeur. À l'opposé, certaines nuisances ou contraintes doivent faire l'objet de mesures compensatoires ou d'atténuation.

Afin d'assurer à la Municipalité de Saint-Zotique un développement cohérent et harmonieux, le territoire a été divisé en trois composantes, soit agricole, urbaine et conservation.

Pour chacune des grandes composantes du territoire ainsi que pour les secteurs d'intérêt, les secteurs de contraintes et les réseaux de transport, nous présentons au lecteur :

- Un constat très succinct basé sur les principales caractéristiques de Saint-Zotique;
- Une grande orientation accompagnée d'objectifs et d'actions proposées;
- Une affectation du sol accompagnée de la densité d'occupation, s'il y a lieu.

3.1 La composante agricole

Quelques caractéristiques :

- Près de 1 500 ha zonés agricoles au niveau provincial (zone verte);
- Représente environ 60% de la superficie totale de la Municipalité;
- Sols à bon potentiel (classe 3 principalement) en zone agricole;
- Présence d'une quinzaine d'exploitations agricoles;
- Territoire plat et homogène.

Quelques prémisses :

La zone agricole reconnue par décret au niveau provincial est importante à préserver. Par conséquent, elle fait l'objet d'une affectation distincte au présent plan d'urbanisme. Cette aire, régie par la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, est réservée principalement aux activités agricoles. Actuellement, celle-ci n'est que très peu amalgamée par des activités non agricoles. Le passage de l'Autoroute 20 au sud assure en quelque sorte une limitation de l'empiètement des activités à caractère urbain dans la zone agricole permanente.

Cette fragmentation entre le milieu urbain et le milieu agricole n'empêche pas certains problèmes de cohabitation perçus ou réels, occasionnels ou permanents. En ce sens, la Municipalité entend reprendre les dispositions édictées par les instances supérieures en matière de gestion des odeurs et de contrôle des types d'exploitation.

En terme d'utilité, la zone agricole protégée permet principalement :

- 1) de toujours préserver un espace où l'agriculture peut être maintenue ou accrue, aux niveaux local, régional et provincial.
- 2) de pratiquer une agriculture dynamique et durable, en harmonie aux autres fonctions limitrophes.
- 3) de distinguer clairement le territoire agricole et d'éviter tout empiètement non agricole dans ce territoire.
- 4) permet d'identifier les secteurs les plus propices à l'établissement de certains élevages contraignants sans toutefois nuire à la qualité de vie de la population en reprenant les dispositions du schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) concernant l'encadrement des installations à fortes charges d'odeur selon différents paramètres.

PREMIÈRE GRANDE ORIENTATION :

FAVORISER LA PÉRENNITÉ ET LA MISE EN VALEUR DU TERRITOIRE AGRICOLE, LA PROTECTION DES RESSOURCES NATURELLES ET LA COHABITATION HARMONIEUSE AVEC LE MILIEU URBAIN

OBJECTIFS :

- A) Reconnaître la vocation agricole du territoire décrétée au niveau provincial et accorder la priorité aux activités et aux développements des exploitations agricoles en zone agricole.
- B) Restreindre l'implantation d'usages ou d'activités non agricoles dans la zone agricole et l'expansion urbaine au détriment de la zone agricole.

- C) Éviter l'accroissement ou la création de nuisances associées à différents types d'exploitations agricoles.
- D) Intégrer une protection environnementale au droit de produire.

ACTIONS PROPOSÉES :

- 1) Confirmer au plan d'urbanisme la délimitation de la zone agricole permanente décrétée au niveau provincial (absence d'empiètement).
- 2) Interdire toute nouvelle rue en zone agricole à des fins de développement urbain. Cela n'a pas pour effet d'interdire l'amélioration s'il y a lieu des accès au réseau autoroutier, ni d'empêcher un bouclage d'une rue existante rendue nécessaire sur les plans fonctionnel et sécuritaire, le tout en concertation avec toutes les instances décisionnelles concernées.
- 3) Assurer la cohabitation harmonieuse des usages agricoles et non agricoles en faisant la distinction au règlement d'urbanisme régissant les usages (ex. : zonage).
- 4) Autoriser certains usages complémentaires ou connexes à l'agriculture dans la zone agricole protégée (ex. : industrie agroalimentaire, centre équestre, etc.) en conformité avec la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.Q.R., chap. P-41.1) et selon les prescriptions régionales (SADR).
- 5) Restreindre les activités agricoles au territoire zoné agricole en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.Q.R., chap. P-41.1).
- 6) Régir au *Règlement de zonage* certains usages agricoles (ex. : porcherie) en tenant compte des prescriptions émanant des autorités provinciales et régionales (Directive relative à la détermination des distances

séparatrices relatives à la gestion des odeurs en milieu agricole, distances séparatrices, contingence, etc.).

- 7) Exiger des informations écrites supplémentaires lors de l'implantation de certaines activités agricoles (ex. : plan agro-environnemental).
- 8) Intégrer et faire respecter les dispositions normatives associées à la protection de certains éléments du milieu naturel (ex. : rives et littoral des cours d'eau, plaine inondable).
- 9) Poursuivre les démarches pour faire reconnaître aux niveaux régional et provincial le secteur près de la bretelle d'autoroute (sortie no 9) à titre d'îlot déstructuré et le régir en conséquence après officialisation. Ce secteur pourrait être redéveloppé à des fins commerciales, en mettant un cadre bâti intégré à son environnement tout en bonifiant son aspect visuel.

AFFECTATION ET DENSITÉ D'OCCUPATION DU SOL : AGRICOLE

L'aire agricole définie au présent plan d'urbanisme (annexe 1) correspond au territoire agricole défini aux niveaux régional et provincial.

Dans cette aire, seules les activités agricoles seront permises en respect de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles du Québec* et en respect du schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de Vaudreuil-Soulanges.

Aucune densité d'occupation du sol n'est définie dans l'aire agricole considérant l'absence de fonctions urbaines.

La réglementation d'urbanisme viendra préciser les modalités réglementaires pour les bâtiments ou infrastructures non agricoles existants ou non requis pour l'agriculture, toujours selon les règles de conformité aux niveaux régional et provincial.

3.2 La composante urbaine

Quelques caractéristiques :

- Population totale de 5 251 personnes en 2006 (données du dernier recensement de Statistique Canada) dont la très grande majorité réside à l'intérieur du périmètre d'urbanisation;
- Population qui a augmenté de 160% entre 1986 et 2006, passant de 2 025 à 5 251 habitants (Statistique Canada), ce qui représente en moyenne 8% de croissance annuelle;
- On estime qu'en 2016, la population de Saint-Zotique sera de 5 639 habitants. Étant donné que ce chiffre était presque déjà atteint en 2007, cela démontre que la Municipalité fait face à un boom démographique important;
- Périmètre d'urbanisation de près de 1 000 ha, ce qui représente environ 40% du territoire municipal;
- Environ 70% du périmètre urbain est déjà développé à des fins résidentielles, commerciales, publiques, industrielles ou récréatives;
- Présence d'une aire commercialo-industrielle locale située de part et d'autre de la 69^e Avenue, entre la Route 338 (rue Principale) et l'Autoroute 20;
- Présence de milieux humides dont certains font l'objet d'une aire de conservation;
- Potentiel de développement de 200 ha à des fins résidentielles (équivalent à 1 500 nouveaux logements environ) et de 50 ha à d'autres fins;
- Une part importante du cadre bâti résidentiel est de type «unifamilial»;
- Phénomène de transformation des résidences temporaires ou de villégiature en résidence permanente;
- Présence de quartiers distinctifs de par leur localisation aux abords des canaux;

Nombre de permis de construction émis pour des habitations entre 1994 et 2007 selon les données de la Municipalité de Saint-Zotique

	Unifamilial	Bifamilial	Multifamilial	Total
1994	77		1 (9)	78 (86)
1995	40	2 (4)		42 (48)
1996	36		2 (6)	38 (42)
1997	39			39
1998	27			27
1999	30		1 (4)	31 (34)
2000	33	1 (2)	1 (4)	35 (38)
2001	48	1 (2)	2 (7)	51 (57)
2002	75		3 (12)	78 (87)
2003	69	1 (2)	1 (4)	71 (75)
2004	161		12 (42)	173 (203)
2005	127		4 (15)	131 (142)
2006	113		6 (42)	119 (155)
2007	112		8 (35)	120 (147)
Total	987	5 (10)	41 (180)	1033 (1114)
Moy./an	70,5	0,36 (0,18)	2,9 (12,9)	73,8 (79,6)

Les données entre parenthèses indiquent le nombre de logements créés.

Quelques prémisses :

Bien que la notion de périmètre d'urbanisation ne soit pas définie dans la loi, on doit comprendre qu'il correspond au secteur urbain où l'on retrouve généralement une concentration et une diversité d'utilisations à caractère proprement urbain. C'est à l'intérieur du périmètre d'urbanisation que la Municipalité doit privilégier les développements résidentiels, commerciaux et industriels, l'implantation d'équipements publics et communautaires, l'installation des services d'aqueduc et d'égout, etc.

En terme d'utilité, le périmètre d'urbanisation :

- 1) Permet à la Municipalité d'assurer un contrôle sur le développement urbain, de le concentrer, d'établir des phases prioritaires dans le temps et dans l'espace, d'optimiser ses équipements publics et communautaires, ses infrastructures

routières et piétonnes et son réseau d'aqueduc et d'égout.

- 2) Permet de protéger le territoire agricole en créant une ligne de démarcation entre le milieu urbain et le milieu agricole. À ce titre, il constitue une barrière entre deux entités territoriales distinctes, soit une entité destinée à des usages urbains et une entité destinée à des activités agricoles.
- 3) Sert d'instrument de référence pour l'implantation future des grandes infrastructures routière, énergétique et de télécommunication. Les intentions de la Municipalité en matière d'urbanisation future étant clairement exprimées, il devient alors plus facile aux différentes instances gouvernementales, paragonnementales et privées de planifier leurs réseaux ou leurs infrastructures en toute connaissance de cause.

Ainsi le périmètre urbanisation renferme une foule d'activités, d'équipements et d'infrastructures de nature diverse. À cette fin, celui-ci est divisé en plusieurs affectations du sol : Habitation de faible densité (moins de 15 log/ha), Habitation de moyenne et forte densité (plus de 15 log/ha), Mixte (habitations et commerces), Commerciale, Industrielle, Récréative, Publique, Conservation, Zone de réserve, Zone de développement prioritaire (phase 1 et 2). La classification des usages est définie au *Règlement de zonage*. Ces affectations sont illustrées à l'annexe 1.

DEUXIÈME GRANDE ORIENTATION :

ASSURER UN DÉVELOPPEMENT OPTIMAL ET HARMONIEUX DES ACTIVITÉS URBAINES À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

OBJECTIFS :

- A) À l'intérieur du périmètre urbain, prioriser le développement résidentiel, commercial, de service, industriel, institutionnel et communautaire en considérant les principes de rationalisation et d'optimisation coûts/bénéfices.
- B) Dynamiser le noyau urbain par le regroupement de concentrations d'activités économiques complémentaires aux abords des principales voies de circulation et l'implantation à proximité de pochettes résidentielles de plus forte densité d'occupation du sol.
- C) Atténuer ou éviter de créer des problèmes d'incompatibilité entre certains usages contraignants et les activités résidentielles et institutionnelles et récréatives.
- D) S'assurer que le développement commercial et industriel en bordure des principales voies de circulation (ex. : rue Principale et Autoroute 20) ne crée pas ou peu de nuisances sur le plan fonctionnel, sécuritaire et visuel.
- E) Créer à long terme un cadre bâti résidentiel homogène, sans être uniforme et monotone.
- F) S'assurer que les nouveaux développements domiciliaires offrent une harmonisation des usages, des types d'habitation et des styles architecturaux des résidences, tout en évitant la monotonie et la banalité des quartiers résidentiels.
- G) Bénéficier des caractéristiques naturelles et favoriser l'émergence de nouvelles activités d'accueil et de services associés au domaine récréotouristique, dans le respect du cadre naturel et bâti de Saint-Zotique et de la qualité de vie des Zotiquiens.

H) Développer un réseau de parcs et d'espaces récréatifs tenant compte de l'aspect sécuritaire des lieux et s'intégrant au réseau régional afin d'en optimiser l'utilisation.

ACTIONS PROPOSÉES :

- 1) Autoriser au *Règlement de zonage* les usages à caractère urbain uniquement à l'intérieur du périmètre d'urbanisation (commerces, habitations, institutions, industries, équipements communautaires et de loisirs, etc.) conformément au SADR de la MRC.
- 2) Circonscrire des secteurs d'activités mixtes (habitation / commerce / service / public) en considérant la compatibilité des différents usages entre eux et en privilégiant les entreprises offrant des spécificités, des particularités et de l'animation. Permettre une gamme d'activités commerciales et de services répondant aux besoins de la population locale à l'intérieur du noyau urbain.
- 3) Éviter les secteurs de contraintes naturelles pour y construire de nouvelles rues et de nouveaux bâtiments (ex.: risque d'inondation).
- 4) Considérer la présence d'éléments générant des nuisances sur les activités urbaines (ex. : industrie, ligne de transport d'énergie électrique, autoroute, etc.), lors de la planification des développements résidentiels et vice-versa et prévoir au *Règlement de zonage* des normes particulières d'aménagement telles que des écrans tampons à la périphérie des secteurs contraignants ou contigus.
- 5) Interdire au *Règlement de lotissement* l'ouverture de nouvelles rues privées à l'intérieur du périmètre urbain et interdire l'ouverture de nouvelles rues à l'extérieur du périmètre urbain.

- 6) Intégrer des mesures associées à la protection de l'environnement dans la planification et la gestion des développements.
- 7) Évaluer et considérer la disponibilité actuelle en terrains vacants constructibles, viabilisés ou viabilisables et privilégier l'expansion résidentielle en continuité avec les secteurs bâtis déjà existants (principe de la nappe d'huile plutôt que le saute-mouton) et les infrastructures d'utilité publique (rue, aqueduc et égout, etc.) déjà implantées. Considérer la capacité actuelle des réseaux d'égout sanitaire et d'aqueduc/incendie pour éviter l'ajout d'équipement de traitement et de surdimensionnement des infrastructures.
- 8) Étudier la possibilité de mettre en place un *Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale* en complément du *Règlement de zonage* afin de permettre de régir l'expansion résidentielle ainsi que l'intégration des nouveaux bâtiments dans les secteurs déjà construits afin de créer des secteurs homogènes sur le plan de l'architecture d'ensemble mais dont l'architecture de chacun des bâtiments est distinctive (intégration harmonieuse).
- 9) Maintenir le parc résidentiel en bon état, par exemple en adhérant à des programmes de restauration et d'amélioration des conditions de logements ou en faisant respecter un *règlement de nuisances*.
- 10) Circonscrire des zones destinées à de l'habitation de densité plus élevée à proximité des pôles d'activités communautaires et de services et en bordure de rues artérielles (ex. : la rue Principale) ou de collectrices (ex. : 34^e Avenue).
- 11) Considérer la présence sur le marché de nouvelles formules de logements destinés à

- certains besoins spécifiques (ex. : résidence pour personnes âgées, résidence deux générations, garderie en milieu familial, télé-travail) en s'assurant de préserver la qualité de vie des résidents.
- 12) Analyser la possibilité d'implanter davantage de logements destinés aux personnes âgées autonomes (résidence pour personnes âgées, foyer, etc.).
 - 13) Permettre au *Règlement de zonage* la transformation de résidences saisonnières (chalets) en résidences unifamiliales de manière à avoir des gabarits et une architecture d'ensemble.
 - 14) Considérer la présence des canaux dans la réglementation d'urbanisme, le tout en conformité avec les dispositions du SADR.
 - 15) Circonscrire et régir au *Règlement de zonage* l'implantation des maisons mobiles. Proscrire l'implantation de telles résidences ailleurs sur l'ensemble du territoire de la Municipalité.
 - 16) Autoriser des commerces d'accommodation près de certains secteurs résidentiels.
 - 17) Autoriser et régir différentes activités de services et de travail à la maison (ex.: bureau de professionnels, garderie, gîte touristique, etc.) qui n'engendrent pas d'impacts sur la qualité de vie du voisinage, sur l'architecture du cadre bâti résidentiel et sur la qualité du milieu.
 - 18) Permettre l'implantation d'un service d'accueil touristique faisant valoir tous les attraits et équipements récréatifs de la Municipalité.
 - 19) Confirmer au *Règlement de zonage* les activités récréatives structurantes (ex. : golf, plage municipale, etc.) et autoriser différentes activités commerciales complémentaires sur le site ou à proximité (ex. : services de restauration, d'hébergement, etc.).
 - 20) Permettre dans certaines zones l'implantation de services de restauration et d'hébergement de petite et moyenne envergures et à caractère champêtre, en harmonie avec le cadre naturel et bâti de Saint-Zotique.
 - 21) Confirmer la distribution actuelle des parcs et espaces récréatifs et localiser les futures aires récréatives en fonction de la clientèle à desservir et les secteurs d'intérêt visuel ou naturel (ex. : terrain riverain au lac Saint-François) et les doter d'équipements appropriés et adaptés (aménagement sécuritaire, jeux, éclairage, etc.).
 - 22) Utiliser de façon conjointe certains équipements de loisir privés, parapublics, scolaires et publics.
 - 23) Appuyer la réalisation des projets d'équipements de loisir de gestion privée en complémentarité au réseau public.
 - 24) Exiger une cession minimale en parcs et espaces verts lors d'une opération cadastrale, en respect des dispositions prévues à cet égard dans la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.Q.R., chap. A-19.1).
 - 25) Circonscrire au *Règlement de zonage* un espace de part et d'autre de la 69^e Avenue (pour des fins commercialo-industrielles), près de l'échangeur autoroutier (côté sud).
 - 26) Regrouper les activités urbaines contraignantes dans le secteur commercialo-industriel (les industries autorisées par le schéma, les commerces de gros de moins de 4 000 m², les commerces générant des activités extérieures, etc.) et fixer à l'intérieur du *Règlement de zonage* ou d'une éventuelle réglementation particulière (ex. : PIIA) des dispositions concernant la qualité

- architecturale, l'aménagement paysager, l'entreposage extérieur.
- 27) Proscrire au *Règlement de zonage*, conformément au SADR de la MRC, l'implantation des commerces à grande surface (+ de 4 000 m² de plancher), des institutions scolaires de niveaux secondaire et collégial, des centres hospitaliers, des salles de spectacle et des services gouvernementaux sur l'ensemble du territoire.
- 28) Prévoir avec les autorités scolaires la possibilité d'ajouter de nouveaux équipements et services institutionnels de niveaux préscolaire et primaire.
- 29) Limiter les impacts visuels en bordure des principaux corridors routiers (autoroute et rue Principale) par la mise en place de normes particulières d'implantation, d'affichage, d'entreposage extérieur, d'aires de stationnement, d'aires de déchargement et de chargement, localisation des appareils de mécanique du bâtiment, d'accès, d'architecture, d'aménagement et de lotissement et étudier la possibilité de mettre en place un *Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale* en complément à ces normes.
- 30) Encourager ou initier des projets d'amélioration du cadre bâti et des infrastructures urbaines, selon une approche globale et concertée (ex. : ministère des Transports du Québec, Hydro-Québec, ministère de la Culture, etc.).
- 31) La consolidation des services publics et gouvernementaux doit être réalisée en respectant certains principes d'urbanisme et notamment, à l'intégration harmonieuse au milieu, à la desserte optimale de la clientèle et à la redynamisation du noyau urbain.
- 32) L'implantation de toute nouvelle grande infrastructure de transport d'énergie incluant les éoliennes doit être réalisée à l'extérieur du périmètre d'urbanisation. Toutefois, l'implantation d'une telle infrastructure peut être autorisée s'il est démontré qu'elle ne peut être effectuée ailleurs sur le territoire. Dans le cadre des infrastructures d'Hydro-Québec, celles-ci doivent, dans la mesure du possible, être localisées à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.
- 33) Les sociétés de gaz ou de pétrole projetant une infrastructure de transport à l'intérieur du périmètre d'urbanisation doivent préparer une étude d'implantation et la soumettre à la Municipalité avant que tout permis ne soit émis par celle-ci.
- 34) Prohiber différents usages contraignants à l'intérieur du périmètre urbain (ex. : cours de ferraille, entrepôt de matières dangereuses, usine de produits chimiques, carrières, sablières, etc.), le tout tel que prescrit au SADR de la MRC.
- 35) Spécifier notamment des normes d'écran tampon et d'affichage le long de l'autoroute.
- 36) Réaliser au cours des prochaines années un inventaire des aires forestières localisées à l'intérieur du périmètre d'urbanisation afin d'évaluer la superficie du couvert forestier, viser la conservation de ces espaces et orienter le développement de manière à les maintenir sur le territoire.

LE PHASAGE DU DÉVELOPPEMENT :

Conformément aux dispositions du SADR de la MRC, la Municipalité établit des aires d'urbanisation prioritaires et de réserve sur son territoire. On y retrouve des aires réservées principalement à l'habitation de même qu'une aire réservée aux commerces. Le plan des affectations du sol inséré en

annexe du présent document illustre les différents secteurs de développement en fonction de leur type et de leur priorité séquentielle.

Sur le plan résidentiel, la MRC a estimé dans son SADR à 306 le nombre de lots résidentiels disponibles à l'intérieur de chacune des phases de développement, soit respectivement la phase 1, la phase 2 ainsi que l'aire de réserve pour un total de 918 lots disponibles.

La priorisation des espaces doit tenir compte de la présence des services d'aqueduc et d'égout, la proximité des équipements communautaires, des espaces verts, des noyaux commerciaux et des services de transport en commun. Toutefois, pour ouvrir de nouvelles rues, les espaces prévus à l'intérieur de la phase 1 doivent être construits à 75% avant d'entreprendre l'urbanisation des espaces de la phase 2 et ainsi de suite pour les phases subséquentes.

Tout nouveau développement urbain compris à l'intérieur du périmètre d'urbanisation sur le territoire de la Municipalité de Saint-Zotique devra être desservi par le réseau municipal d'aqueduc et d'égout. Toutefois, il est possible de construire dans les cas suivants :

- a) Le long des rues existantes avant le 25 octobre 2004 (date d'entrée en vigueur du SADR);
- b) Dans un secteur où un plan d'aménagement d'ensemble ou un programme particulier d'urbanisme a été adopté par le conseil municipal avant le 25 octobre 2004 (date d'entrée en vigueur du SADR);
- c) Dans un secteur loti avant le 25 octobre 2004 (date d'entrée en vigueur du SADR).

Dans le cas où, à l'intérieur d'une phase de développement domiciliaire, on doit modifier inévitablement les types d'habitations ou de bâtiments prévus initialement en raison de

l'absence de marché, d'un surplus d'offres par rapport à la demande ou autres raisons, la Municipalité prévoit de mettre en place un outil réglementaire établissant des critères de manière à garantir une transition graduelle, à minimiser les impacts sur la valeur des résidences déjà construites et la qualité de vie de leurs occupants.

Sur le plan du développement commercial, un seul espace permettant l'implantation de nouveaux commerces est prévu. Cette aire privilégiée est localisée aux abords de l'Autoroute 20 et de la 69^e Avenue et fait partie du seul ensemble de terrains pouvant accueillir des usages commercialo-industriels dans la Municipalité. L'implantation d'activités commercialo-industrielles devra faire l'objet de mesures d'atténuation sur le plan visuel par rapport à l'Autoroute 20 telle une zone tampon. Certaines dispositions seront prescrites au *Règlement de zonage* ainsi que dans un éventuel *Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale* (PIIA).

Enfin, la Municipalité de Saint-Zotique se garde la possibilité de demander à la MRC une permutation entre deux séquences de développement identifiées au plan des affectations du sol (voir annexe 1) dans la mesure où cette demande est justifiée et accompagnée d'un texte argumentaire devant être approuvé par toutes les instances décisionnelles concernées. En ce sens, le conseil de la Municipalité projette de réaliser une nouvelle étude pour ajuster les phases de développement sur son territoire.

LES NOYAUX URBAINS :

La Municipalité de Saint-Zotique compte deux principaux noyaux, soit un qui fait référence au noyau villageois ancien situé à la jonction de la 34^e Avenue et de la rue Principale (Route 338) et un noyau commercial plus contemporain se situant sur la Rue Principale (Route 338) approximativement à la hauteur de la 69^e Avenue.

Le noyau villageois identifié au plan des affectations du sol fait également partie des aires de développement prioritaire de la Municipalité. Cet espace constitue un milieu d'intérêt patrimonial à améliorer et à dynamiser. Ce secteur possède des propriétés historiques et architecturales de grande valeur et constitue également un noyau commercial et de services à rayonnement local pour la Municipalité de Saint-Zotique. Quant au noyau commercial contemporain situé sur la Route 338 aux abords de la 69^e Avenue, ce dernier regroupe plusieurs commerces et services à rayonnement local. Ainsi, la classification des usages au *Règlement de zonage* devra permettre la complémentarité et la densification de ces secteurs et ce, en harmonie avec leurs éléments d'intérêt qui en font des milieux uniques. La consolidation et la redynamisation de ces deux noyaux urbains constituent un objectif prioritaire pour la Municipalité de Saint-Zotique. En ce sens, conformément aux attentes de la MRC, la Municipalité prévoit établir un *Règlement sur les PIIA* pour assurer l'implantation et l'intégration harmonieuse des nouveaux bâtiments ainsi que la conservation des caractéristiques architecturales communes.

AFFECTATION ET DENSITÉ D'OCCUPATION DU SOL : URBAINE

L'aire urbaine est illustrée à l'annexe 1 du présent plan d'urbanisme. Dans cette aire urbaine, toutes les activités à caractère «urbain» seront permises selon un découpage en zones de type «monofonctionnel» ou multifonctionnel (ex. : résidentielle, publique, commerciale, industrielle, etc.), une gradation des densités, une compatibilité des fonctions, une animation et une préservation du noyau urbain, etc. Le *Règlement de zonage* viendra préciser les types de zones et les usages autorisés dans chacune de ces zones. Il faut notamment respecter les orientations définies au niveau local (plan d'urbanisme) et les

prescriptions établies au niveau régional (schéma d'aménagement et de développement révisé).

La densité d'occupation à l'intérieur du périmètre d'urbanisation est illimitée en autant que la capacité des services d'aqueduc et d'égout et la fonctionnalité du réseau routier le permettent. Toutefois, au *Règlement de zonage*, la densité des différents secteurs sera restreinte par différents moyens (logements/ha, gabarit des bâtiments, etc.) afin de favoriser une intégration harmonieuse des nouvelles constructions à leur milieu d'accueil. À titre d'exemple, la haute densité (51 logements/hectare et plus) sera favorisée aux abords des noyaux commerciaux et de services ainsi que le long des artères routières principales comparativement aux aires résidentielles monofonctionnelles, qui elles, posséderont une densité d'occupation faible (ex. : 25 log./ha maximum). Les aires de moyenne densité (26 à 50 log./ha) serviront de transition entre la basse et la haute densité.

3.3 La composante conservation

Quelques caractéristiques :

- Est constituée d'une aire marécageuse (zone humide) située sur les lots 686 à 691, entre la Route 338 (rue Principale) et l'Autoroute 20;
- Présence d'une aire écologique privée (Réserve faunique de Pointe-au-Foin);
- Reconnue au niveau régional (affectation particulière) et comme étant un écosystème forestier exceptionnel (EFE);
- Est réservée aux activités de conservation et à l'implantation d'aménagements récréatifs légers.

Quelques prémisses :

L'aire de conservation reconnaît un espace naturel de grande valeur où le déploiement d'activités humaines y est limité (voir l'annexe 1). La priorité est donnée à la conservation de ce milieu sensible unique. Il importe donc de reconnaître cet espace

comme un patrimoine naturel collectif unique dont les qualités méritent d'être préservées.

ASSURER LA PROTECTION ET LA MISE EN VALEUR DE L'AIRE DE CONSERVATION

OBJECTIFS :

- A) Mettre en place des outils urbanistiques assurant la protection et la conservation de l'aire écologique privée de façon à assurer les meilleures conditions de survie de la flore et de la faune et le maintien des paysages naturels.
- B) Mettre en valeur et intégrer la réserve faunique de Pointe-au-Foin tout en priorisant la protection du milieu.

ACTIONS PROPOSÉES :

- 1) Circonscrire le secteur marécageux au nord de la rue Principale, le zoner à des fins de conservation seulement et n'y permettre que l'implantation d'activités et d'équipements légers associés à l'interprétation et à l'observation de ce milieu naturel particulier (sentiers, panneaux d'interprétation floristique et faunique, etc.).
- 2) Maintenir la collaboration de différents groupes ou organismes tels que Canards Illimités pour la mise en valeur ce secteur.
- 3) Inclure des dispositions réglementaires au *Règlement de zonage* afin d'interdire l'abattage d'arbres dans cette aire.
- 4) Interdire au *Règlement de zonage* l'implantation ou le passage d'infrastructures de transport, de transport d'énergie et de télécommunication dans cette aire.

- 5) Empêcher ou atténuer les nuisances liées à l'activité humaine à proximité de l'aire.
- 6) Ne pas modifier les écosystèmes présents dans cette aire.

AFFECTATION ET DENSITÉ D'OCCUPATION DU SOL : CONSERVATION

Cette aire fait l'objet d'une affectation distinctive au plan d'urbanisme. Située à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, cette affectation restreint au maximum l'établissement d'activités urbaines (résidences, commerces, services gouvernementaux, industries, etc.).

Seules sont autorisées les activités liées à la conservation, à la récréation «légère» (ex. : sentier non motorisé pour la marche, le ski de fond, le vélo), à l'interprétation faunique. Considérant le type d'activités extensives possibles et l'absence d'usage urbain, la densité d'occupation du sol est nulle.

4.0 LES SECTEURS D'INTERVENTIONS PARTICULIÈRES

4.1 SECTEURS D'INTÉRÊTS NATUREL ET FAUNIQUE

Sur le plan des habitats fauniques, les rives du fleuve Saint-Laurent sont le refuge et le lieu de nidification de plusieurs espèces d'oiseaux aquatiques. L'ensemble des cours d'eau est également en soi l'habitat de plusieurs espèces aquatiques et nécessite une attention particulière. En somme, l'intégration des dispositifs de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* et son application sont des mesures efficaces permettant de protéger ces milieux sensibles et d'assurer la survie de plusieurs espèces fauniques.

Le refuge faunique de Pointe-au-Foin à Saint-Zotique possède également un potentiel faunique élevé. Cette aire marécageuse est reconnue comme étant une réserve écologique unique et un Écosystème forestier exceptionnel (EFE). Elle fait l'objet d'une affectation particulière au présent plan d'urbanisme (voir la section précédente) et est illustrée au plan des affectations à l'annexe 1 du présent document.

QUATRIÈME GRANDE ORIENTATION :

**ASSURER LA PROTECTION ET METTRE EN
VALEUR LES MILIEUX SENSIBLES**

OBJECTIFS :

- A) Assurer la protection des milieux naturels sensibles.
- B) Empêcher ou atténuer les effets de l'activité humaine sur le milieu naturel.
- C) Favoriser la mise en valeur de certains éléments naturels du milieu, selon les opportunités ou selon une approche graduelle.

ACTIONS PROPOSÉES :

- 1) Reconnaître au plan d'urbanisme les sites d'intérêt naturel.
- 2) Intégrer et appliquer la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*.
- 3) Établir des critères de protection de l'environnement pour les nouveaux projets de développement urbain ayant des incidences sur les milieux sensibles.
- 4) Planifier l'implantation de sites publics en bordure du lac Saint-François (halte piétonne, aire de détente, etc.).
- 5) Sous réserve de contraintes financières, préserver au maximum l'accessibilité publique au lac par différents moyens tels que le maintien de la plage municipale, l'acquisition de terrains riverains non construits, la réserve foncière, etc.

4.2 SECTEURS D'INTÉRÊTS PATRIMONIAL ET VISUEL

La Municipalité de Saint-Zotique se distingue par la présence sur son territoire d'un ensemble bâti d'intérêt patrimonial reconnu au niveau régional. Cette lanrière située aux abords de la 69^e Avenue (chemin Saint-Thomas), au nord de l'Autoroute 20, est identifiée à l'annexe 1.

Or, la Municipalité de Saint-Zotique désire préserver le caractère original de ces ensembles (ex. : aménagement extérieur, architecture, cachet campagnard, etc.). L'orientation prise par la Municipalité de Saint-Zotique de protéger et de mettre en valeur les éléments de cet ensemble d'intérêt patrimonial se traduit entre autres par la conception et l'élaboration d'outils urbanistiques assurant la préservation des caractéristiques du milieu.

CINQUIÈME GRANDE ORIENTATION :

PRÉSERVER LE PATRIMOINE BÂTI ET
METTRE EN VALEUR LES QUALITÉS
PAYSAGÈRES

OBJECTIFS :

A) Préserver le cachet patrimonial et esthétique du secteur du chemin Saint-Thomas (69^e Avenue) et du noyau villageois.

ACTIONS PROPOSÉES :

1) Reconnaître ces secteurs au niveau du plan d'urbanisme.

- 2) Interdire l'implantation de nouveaux établissements d'élevage à l'intérieur de la lanrière patrimoniale située sur le chemin Saint-Thomas.
- 3) Régir l'implantation de nouvelles tours de télécommunication de façon à limiter les impacts visuels sur la lanrière patrimoniale.
- 4) Adopter un *Règlement sur les PIIA* visant à conserver les caractéristiques architecturales des bâtiments anciens et à assurer l'intégration harmonieuse des nouveaux bâtiments implantés à l'intérieur de ce milieu.

4.3 SECTEURS DE CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES

Sur le plan naturel, peu de contraintes sont présentes sur le territoire municipal. Toutefois, une partie de la Municipalité est située à proximité d'un méandre de la rivière Delisle. À cet endroit, on retrouve une zone qui a été inondée en 1998. L'aire touchée est identifiée au *Règlement de zonage*.

Outre, cette contrainte d'ordre naturel, on retrouve sur le territoire de Saint-Zotique des contraintes de nature anthropique. Certaines d'entre elles, soit celles liées au transport routier et d'énergie, seront traitées au prochain chapitre (ex. : bruit autoroutier, ligne aérienne de transport d'énergie, etc.).

Quant aux autres usages contraignants présents sur le territoire (les industries, les terrains contaminés dont sept sont déjà identifiés dans le répertoire des terrains contaminés du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, etc.), ceux-ci seront régis spécifiquement dans la réglementation d'urbanisme, le tout conformément aux dispositions normatives contenues au document complémentaire du schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC.

En terme d'orientations, la Municipalité reproduit au présent plan d'urbanisme celles identifiées au niveau régional, accompagnées des interventions préconisées :

**SIXIÈME GRANDE ORIENTATION :
ASSURER LE BIEN-ÊTRE DE LA POPULATION
EN LEUR OFFRANT UN CADRE DE VIE
SÉCURITAIRE ET SANS NUISANCES
MAJEURES**

OBJECTIFS :

- A) Assurer la sécurité des personnes et des biens à l'intérieur des zones présentant des contraintes à l'occupation.
- B) Assurer via le *Règlement de zonage* que de nouvelles sources de risques ou de nuisances s'implantent à proximité d'usages sensibles (résidentiel, institutionnel, récréatif) et, à l'inverse, que des usages sensibles se rapprochent des sources de contraintes.
- C) Atténuer les nuisances existantes par rapport aux usages dits sensibles (résidentiel, récréatif et institutionnel, conservation de la nature).

ACTIONS PROPOSÉES :

- 1) Considérer la présence d'éléments générant des nuisances sur l'activité résidentielle, récréative et institutionnelle (ex. : industrie, autoroute, carrière, sablière, etc.), lors de la planification du développement urbain et prévoir au *Règlement de zonage* des normes particulières d'aménagement telles que des écrans tampons.
- 2) Dans le cas des immeubles, ouvrages et activités pouvant présenter des risques pour la santé et la sécurité publique, intégrer à la réglementation d'urbanisme les dispositions du document complémentaire du schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC.
- 3) Prévoir au *Règlement de zonage*, tout site et usage actuel générant des nuisances afin de limiter les incidences sur le milieu et limiter l'implantation d'usages incompatibles à proximité.

- 4) Contrôler au *Règlement de zonage* l'expansion des carrières et sablières existantes et interdire l'ouverture de toute nouvelle carrière ou sablière sur le territoire sauf dans le cas d'une relocalisation justifiée par une étude d'implantation qui doit être approuvée par la MRC de Vaudreuil-Soulanges.
- 5) Intégrer au niveau réglementaire la nouvelle politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables.
- 6) S'assurer que le ministère des Transports et le ministère de la Sécurité publique poursuivront les études sur la rivière Delisle.
- 7) Spécifier au *Règlement sur les dérogations mineures* qu'aucune dérogation mineure ne peut être accordée dans une zone où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique (tel que prévu dans la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*).
- 8) Prévoir un plan de gestion intégrée des matières résiduelles.
- 9) Préparer un schéma de sécurité civile devant servir en cas de sinistre.
- 10) Régir l'implantation des entreprises de transport et de transbordement et favoriser l'implantation de celles comprenant des activités à valeur ajoutée (entreprises qui font du conditionnement de marchandises).
- 11) S'assurer que les abords des grandes autoroutes soient pourvus d'un aménagement paysager ou maintenus à l'état naturel et exempts de panneaux-réclames.
- 12) Identifier au *Règlement de zonage* les zones où pourront être implantées les tours de télécommunication et prévoir les mesures d'atténuation afin de favoriser leur intégration au milieu.

5.0 LES RÉSEAUX DE TRANSPORT ET LES VOIES DE CIRCULATION

5.1 LE TRANSPORT ROUTIER

Le réseau routier structurant présent sur le territoire de Saint-Zotique est identifié de la façon suivante :

- Autoroute 20 (autoroute);
- Route 338 (route nationale et régionale);
- Montée Sainte-Catherine (collectrice).

Quant à la classification du réseau, le plan d'urbanisme reprend la hiérarchisation établie au SADR de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Ainsi le réseau est constitué des voies suivantes :

- Inter-municipale : Autoroute 20, Route 338;
- Collectrice : Montée Sainte-Catherine, chemin Saint-Thomas;
- Artère : 34^e Avenue, 69^e Avenue, Route 338;
- Locale : les autres routes ou rues.

Selon le plan de transport de la Montérégie, le débit de circulation (DJMA¹) en 1998 sur le réseau structurant était de 25 000 sur l'Autoroute 20, de 7 300 sur la Route 338 et de 2 650 sur la Montée Sainte-Catherine. Quant aux niveaux de service, le MTQ a établi comme étant de type C le tronçon de l'Autoroute 20 et de type B (de Rivière-Beaudette jusqu'à la 34^e Avenue) et C (de la 34^e Avenue jusqu'à Les Coteaux) le tronçon de la Route 338. Aucune donnée disponible n'a été calculée pour la Montée Sainte-Catherine.

Le MTQ définit les niveaux B et C de la manière suivante :

Niveau de service B :

Ce niveau de service représente les conditions de circulation qui prévalent en écoulement libre. La vitesse d'entraves à l'écoulement du trafic. La vitesse moyenne de parcours se situe alors à 70% et plus de la vitesse en écoulement libre de la classe d'artère considérée. Il n'y a que de légères restrictions à la liberté de manœuvrer dans le courant de circulation. Les retards à l'arrêt aux intersections avec feux de circulation ne sont pas assez importants pour être agaçants. Les conducteurs ne subissent pas de tension appréciable.

Niveau de service C :

Ce niveau de service représente les conditions de circulation qui prévalent en écoulement stable. La présence de files d'attente plus longues aux feux de circulation ainsi qu'une coordination défavorable sont des éléments qui peuvent contribuer à réduire la vitesse moyenne à la vitesse moyenne de parcours. Cette vitesse se situe généralement à 50% et plus de la vitesse en écoulement libre de la classe d'artère considérée. Les restrictions à la liberté de manœuvrer dans le courant de circulation sont plus importantes que le niveau de service B. Il en est de même des possibilités de changement de voie. À partir de ce niveau les conducteurs subissent dorénavant des tensions appréciables.

Étant donné que ces données datent de plus de 10 ans, il est pertinent de croire que le DJMA sur le réseau routier structurant de Saint-Zotique a augmenté et que le niveau de service a diminué. Les seuls problèmes de congestion sont perceptibles aux heures de pointes sur la Route 338 qui constitue la seule voie de déplacement dans l'axe est-ouest. Considérant les nombreux développements prévus au cours des prochaines années, il est opportun de croire que le DJMA augmentera sur la Route 338. Pour cette raison, la Municipalité prévoit mettre en place un second axe est-ouest (20^e Rue) pour

¹ Débit journalier moyen annuel

décongestionner la Route 138 d'une part, et d'autre part, pour desservir les nouveaux quartiers. Ailleurs sur le réseau routier local, le niveau de fonctionnalité est adéquat pour répondre à la demande actuelle et future pour un horizon d'environ 15 ans.

En ce sens, la gestion des accès et la sécurité des usagers de la route doit faire l'objet de mesures particulières. Ainsi, en bordure des artères et de la collectrice, il importe de limiter le nombre d'accès riverains (rues locales, accès aux terrains limitrophes). Les *règlements de lotissement et de zonage* viendront spécifier des dispositions de manière à atteindre cet objectif visant à assurer la fluidité et la sécurité.

En bordure de l'Autoroute 20, une attention particulière doit être accordée en matière de planification des zones résidentielles, institutionnelles et récréatives. La politique sur le bruit routier émanant du gouvernement provincial et reprise au niveau régional doit être traduite sur le plan réglementaire (à l'échelle locale) afin de respecter un niveau de bruit inférieur à 55 dBA dans ces zones. Dans le cas où des zones résidentielles, institutionnelles ou récréatives en bordure de l'autoroute seraient autorisées, des mesures d'atténuation au *Règlement de zonage* de la Municipalité devront être exigées de manière à respecter un climat sonore acceptable de 55 dBA et moins.

En termes d'affichage commercial et publicitaire, une attention particulière doit également être accordée en bordure de l'Autoroute 20. Outre les dispositions normatives émanant du MTQ en la matière, la réglementation d'urbanisme de Saint-Zotique viendra établir des dispositions visant à encadrer l'installation et l'importance des enseignes et des affiches en termes de superficie, de hauteur et de nombre le long de l'Autoroute 20.

De plus, le *Règlement sur les dérogations mineures* devra spécifier qu'aucune dérogation mineure ne peut être accordée en vue de réduire les normes de localisation, d'implantation et de dimensions des enseignes le long de l'autoroute.

Quant à la circulation lourde, le plan d'urbanisme possède des compétences en matière de circulation routière en vertu de la *Loi sur les compétences municipales* (L.R.Q., chapitre C-47.1.). Ainsi, la Municipalité encadre le camionnage et limite ce type de déplacement de la façon suivante:

- La route de transit où les activités de camionnage sont autorisées sans restriction est l'Autoroute 20. Cette voie est la route la mieux adaptée à la circulation des véhicules lourds.
- Les routes restreintes, dont l'accès aux camions est autorisé, mais de façon limitée, sont la 34^e Avenue ou le chemin Sainte-Catherine (Route 340), la 69^e Avenue et la rue Principale (Route 338). On y retrouve certaines contraintes telles que des ponts à capacité réduite et des aménagements géométriques peu appropriés.
- L'accès au chemin Saint-Thomas ainsi qu'à toute autre route locale est interdit aux camions sauf si ces derniers effectuent des livraisons locales.

5.2 LE TRANSPORT FERROVIAIRE

La Municipalité de Saint-Zotique est traversée dans l'axe est-ouest par une importante voie ferroviaire, soit le chemin de fer du Canadien National (CN). Cette liaison ferroviaire est utilisée pour le transport des marchandises et des passagers (voir l'annexe 1).

5.3 LE TRANSPORT RÉCRÉATIF

La Municipalité de Saint-Zotique offre aux adeptes du vélo un accès à un circuit intermunicipal, soit la piste cyclable Soulanges. Cette infrastructure de 35 km relie la Municipalité à Pointe-des-Cascades ainsi qu'à la Municipalité de Rivière-Beaudette. De plus, tel que montré à l'annexe 1, un autre circuit cyclable est présent en partie sur le territoire municipal, soit le circuit des Écossais (sentier des Paysans). On dénote également la présence d'un sentier régional de motoneiges. Ce dernier traverse le territoire de Saint-Zotique et relie la Municipalité de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot et la partie est de l'Ontario.

5.4 LE TRANSPORT DE L'ÉNERGIE

Deux lignes de transport d'énergie à 230 kV traversent le territoire de Saint-Zotique. La localisation de celles-ci est identifiée à l'annexe 1. D'autres éléments ponctuels liés aux télécommunications ou aux énergies peuvent être implantés sur le territoire local. Ces infrastructures lourdes génèrent des nuisances sur le milieu et en particulier sur le plan visuel. Il importe donc de s'assurer de réduire le plus possible leurs impacts sur le paysage à partir du périmètre d'urbanisation, du réseau autoroutier, des attraits récréotouristiques, etc. À cet égard, la réglementation d'urbanisme viendra spécifier des dispositions particulières en matière d'implantation tout en respectant les orientations et dispositions émises par les instances provinciales et régionales.

SEPTIÈME GRANDE ORIENTATION :

METTRE EN PLACE DES RÉSEAUX D'UTILITÉ PUBLIQUE FONCTIONNELS TOUT EN LIMITANT ET EN ATTÉNUANT LEURS IMPACTS

OBJECTIFS :

- A) Limiter ou atténuer les nuisances visuelles aux abords de certains corridors routiers.
- B) Assurer la fonctionnalité des réseaux de transport routier et la sécurité des usagers.
- C) Hiérarchiser le réseau de circulation routière sur le territoire.
- D) Parfaire le réseau routier selon les priorités de développement et de réaménagement et en considérant les aspects sécuritaire et fonctionnel.
- E) Maintenir la fonctionnalité et la sécurité sur le réseau cyclable local et intermunicipal et favoriser son intégration au réseau régional ou interrégional.
- F) Encadrer l'implantation des nouvelles infrastructures lourdes sur le territoire.

ACTIONS PROPOSÉES :

- 1) Interdire l'ouverture de nouvelles rues privées sur l'ensemble du territoire de même que de nouvelles rues publiques à l'extérieur du périmètre d'urbanisation (zone agricole). Cela n'a pas pour effet d'interdire l'amélioration s'il y a lieu des accès au réseau autoroutier, ni d'empêcher un bouclage d'une rue existante rendue nécessaire sur les plans fonctionnels et sécuritaires.
- 2) Relier les différents parcs et équipements récréatifs et de loisirs entre eux, ainsi qu'entre ces différents secteurs récréatifs et les milieux urbanisés, par l'aménagement d'un réseau multifonctionnel (cyclable, piétonnier, ski de fond).
- 3) Planifier un réseau routier dans le secteur commercialo-industriel de manière à assurer une

desserte fonctionnelle et sécuritaire à partir de la 69^e Avenue seulement.

- 4) Distinguer au plan d'urbanisme les différents types de voies routières et prescrire des dispositions particulières concernant les accès et l'affichage.
- 5) Identifier à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, la localisation approximative d'une route collectrice parallèle à la Route 338. Tenir compte de la présence de l'autoroute dans la planification de cette collectrice et des futurs développements adjacents, notamment en matière d'impact sonore. Intégrer lors de la planification d'ensemble des secteurs d'expansion, certaines rues en impasse (cul-de-sac) à la route collectrice projetée, s'il y a lieu.
- 6) Limiter la création de nouvelles rues (cul-de-sac) à des secteurs présentant des contraintes physiques ou pour des projets particuliers.
- 7) Dans un développement urbain prévu par des phases, aménager s'il y a lieu, des rues en impasse temporaire (incluant un rond de virage) à l'extrémité des phases devant se poursuivre ultérieurement.
- 8) Mettre en place des normes au *Règlement de zonage* assurant une qualité esthétique des propriétés adjacentes à l'Autoroute 20 (restreindre l'installation d'enseignes et de panneaux-réclames) et ne permettre aucune dérogation mineure en ce qui a trait aux normes de localisation, d'implantation et de dimension des enseignes dans ce corridor autoroutier.
- 9) Prévoir au *Règlement de zonage* des usages autres que résidentiel, institutionnel ou récréatif aux abords de l'Autoroute 20. Dans l'impossibilité de prévoir autre chose, prévoir

que des mesures d'atténuation soient mises en place afin d'assurer un climat sonore de 55 dBa et moins.

- 10) Identifier aux règlements d'urbanisme des dispositions permettant de limiter le nombre d'accès aux routes collectrices.
- 11) Identifier les endroits les plus propices à l'implantation des nouvelles tours de télécommunication et établir des mesures d'atténuation afin de favoriser leur intégration au milieu.

6.0 DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES ET FINALES

6.1 IDENTIFICATION DU RÈGLEMENT

Le présent plan d'urbanisme constitue un règlement au sens de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Il s'intitule « Plan d'urbanisme » et porte le numéro 528.

6.2 TERRITOIRE ASSUJETTI

Le présent règlement s'applique à l'ensemble du territoire sous juridiction de la Municipalité de Saint-Zotique.

6.3 REMPLACEMENT

Le présent règlement remplace le règlement numéro 437 adopté le 7 juillet 1998 relatif au plan d'urbanisme de la Municipalité du Village de Saint-Zotique ainsi que ses amendements.

6.4 ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

Gaëtane Legault, maire

Jean-François Messier,
directeur général, secrétaire-trésorier



ANNEXE 1

PLAN DES AFFECTATIONS DU SOL

