Le plan d'urbanisme

(RÈGLEMENT NUMÉRO 528)

MAI 2010

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

4.0.1 Aires d'aménagement pouvant faire l'objet d'un programme particulier d'urbanisme..16

4.0.2 Aires d'aménagement pouvant faire l'objet d'un programme particulier d'urbanisme..16

4.0.3 Abrogé 16

4.0.4 Abrogé 16

4.0.5 Abrogé 16

4.0.6 Abrogé 16

4.1 Secteurs d'intérêt naturel et faunique 17

4.2 Secteurs d'intérêts patrimonial et visuel ..18

4.3 Secteurs de contraintes naturelles et anthropiques.....19

5.0 LES RÉSEAUX DE TRANSPORT ET LES VOIES DE CIRCULATION 21

5.1 LE TRANSPORT ROUTIER.....21

5.2 LE TRANSPORT FERROVIAIRE 22

5.3 LE TRANSPORT RÉCRÉATIF 23

5.4 LE TRANSPORT DE L'ÉNERGIE 23

6.0 DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES ET FINALES 25

6.1 IDENTIFICATION DU RÈGLEMENT 25

6.2 TERRITOIRE ASSUJETTI 25

6.3 REMPLACEMENT 25
6.4 ENTRÉE EN VIGUEUR.....25

1. CONTEXTE DE L'INTERVENTION 1
1.1 LE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME 1
1.2 LE CONTENU D'UN PPU 1
1.3 LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE 1
1.4 LE CONTEXTE ACTUEL.....2

2. LE DIAGNOSTIC 2
2.1 LE TERRITOIRE VISÉ 2
2.2 LES PROBLÉMATIQUES RENCONTRÉES ..4

3. LES INTERVENTIONS PROPOSEES 5

4. LE PLAN D'ACTION.....8

5. LA CONCLUSION.....9

1. LE CONTEXTE DE L'INTERVENTION.....2
1.1 LE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME 2
1.2 LE CONTENU D'UN PPU 2
1.3 LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE 2
1.4 LE CONTEXTE ACTUEL.....4

2. LE DIAGNOSTIC 4
2.1 LE TERRITOIRE VISÉ 4
2.2 LES PROBLÉMATIQUES ENVISAGÉES 6

3. LES INTERVENTIONS PROPOSEES (SOLUTIONS) 7

4. LE PLAN D'ACTION.....10

5. LA CONCLUSION.....11

LISTE DES FIGURES

Page

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

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Plans des affectations du sol
Annexe 2 : Programme particulier d'urbanisme – Secteur de l'Hôtel de ville
Annexe 3 : Programme particulier d'urbanisme – Carrefour 20/20
Annexe 4 : ABROGÉ
(2023, 528-15, a. 5.)
Annexe 5 : ABROGÉ
(2023, 528-15, a. 5.)
Annexe 6 : ABROGÉ
(2023, 528-15, a. 5.)
Annexe 7 : ABROGÉ
(2023, 528-15, a. 5.)

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 4e 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 la Mairesse 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 fixés 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 la Mairesse 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

Le gouvernement du Québec
(Lois, politiques et orientations gouvernementales)

PRINCIPAUX INSTRUMENTS D'URBANISME
En vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU), trois instruments sont obligatoires pour tout territoire municipal

Municipalités régionales de comté
(MRC de Vaudreuil-Soulanges)

① **LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT :** Il s'agit du document de planification qui établit les lignes directrices de l'organisation physique du territoire d'une municipalité régionale de comté (MRC). Le schéma d'aménagement traite donc des enjeux qui touchent plus d'une municipalité. Il doit être conforme aux orientations gouvernementales énoncées par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire.

Municipalités locales
(Municipalité de Saint-Zotique)

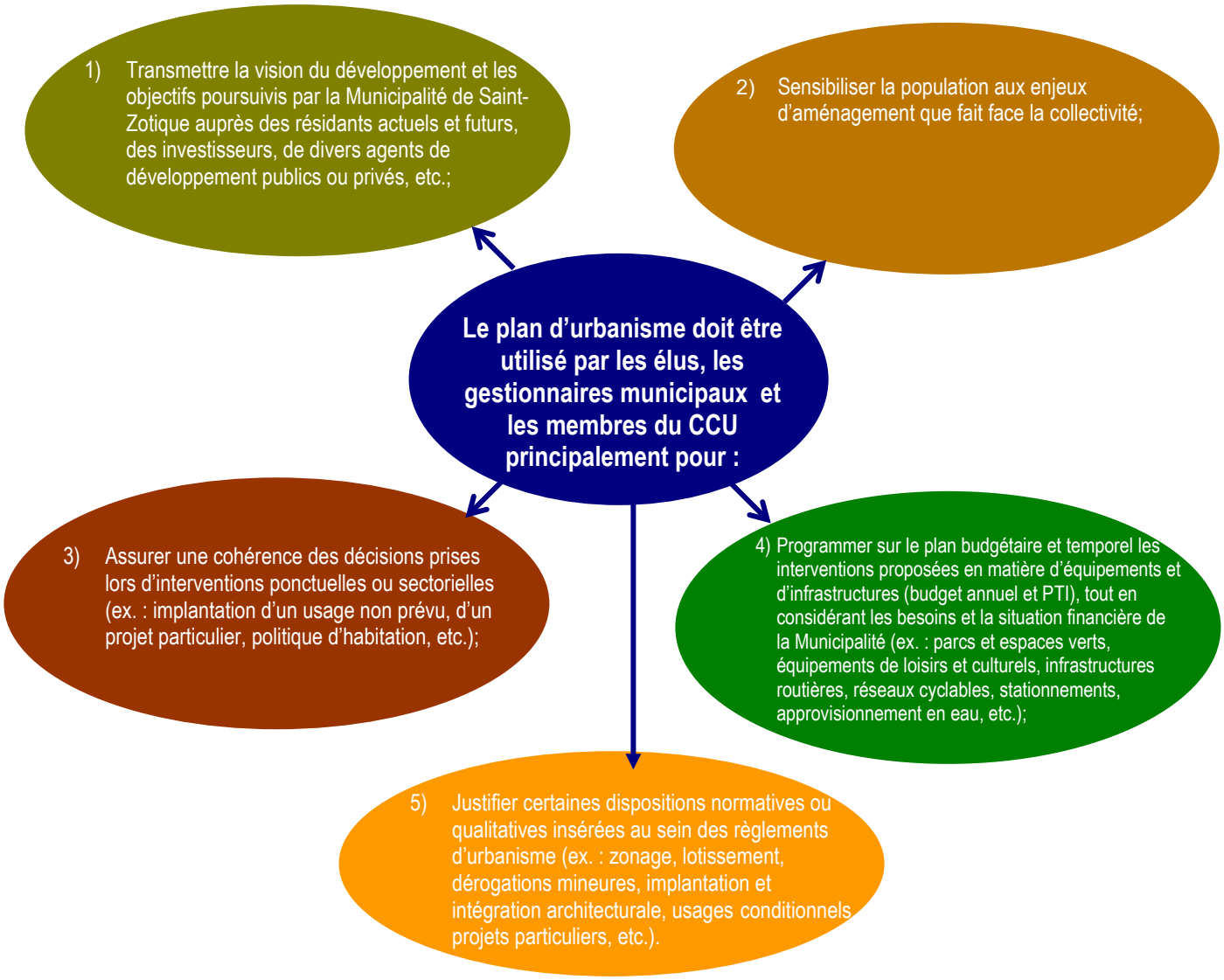
② **LE PLAN D'URBANISME :** Il s'agit du document de planification qui établit les lignes directrices de l'organisation physique d'une municipalité. Le contenu du plan d'urbanisme (grandes orientations d'aménagement, affectations du sol et densités, etc.) doit être conforme au contenu du schéma d'aménagement de la municipalité régionale de comté (MRC) dont la municipalité fait partie.

③ **LA RÉGLEMENTATION D'URBANISME :** Il s'agit de l'ensemble des règlements applicables sur le territoire d'une municipalité. Quatre règlements sont obligatoires : **ZONAGE, CONSTRUCTION, LOTISSEMENT, PERMIS ET CERTIFICATS**. Les règlements suivants sont facultatifs : **comité consultatif d'urbanisme, dérogations mineures, plan d'aménagement d'ensemble (PAE), plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), programme particulier d'urbanisme (PPU), projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble, ententes relatives à des travaux municipaux et usages conditionnels**. Chaque règlement doit être conforme au contenu du plan d'urbanisme de la municipalité et au schéma d'aménagement de la MRC.

Population
(Zotiquiennes et Zotiquiens)

Lotissement, construction, usages et aménagement des terrains, en conformité aux règlements d'urbanisme.

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 km^2. 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 agricoles, urbaines 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'empiétement 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 empiétement non agricole dans ce territoire.
4) Permets 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'empiétement).

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 69e 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 routières, 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, paragouvernementales 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, Public, Conservation, Zone de réserve. La classification des usages est définie au Règlement de zonage. Ces affectations sont illustrées à l'annexe 1.

(2018, 528-9, a. 1.)
(2023, 528-15, a. 2.)

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. : 34e 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, télétravail) 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 moyennes 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 69e 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 m^2, 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 m^2 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 3e génération de la MRC, la Municipalité a intégré des zones prioritaires d'aménagement et des zones de réserve sur son territoire. Ce sont des aires réservées principalement à l'habitation. Le plan des affectations du sol inséré en annexe du présent document illustre les différentes zones.

Dans le cadre d'une modification du plan d'urbanisme, la Municipalité peut effectuer un déplacement ou une permutation des espaces visés par une zone prioritaire d'aménagement ou une zone de réserve sur

son territoire à condition que la superficie demeure équivalente.

Dans le cadre d'une demande de modification au SADR 3e génération de la MRC, la Municipalité peut demander la levée d'un bloc de réserve (43,56 hectares) lorsqu'au minimum 75 % des espaces inclus dans la zone prioritaire d'aménagement identifiée à l'annexe du présent règlement sont comblés.

Dans le cadre d'une demande de modification au SADR 3e génération de la MRC, la Municipalité peut demander la levée d'un bloc de réserve (43,56 hectares) lorsqu'au minimum 75 % des espaces inclus dans un bloc de réserve ayant fait l'objet d'une levée sont comblés.

(2018, 528-9, a. 2)
(2023, 528-15, a. 3)

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 69e 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 34e 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 69e 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 69e 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 pourvu 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.

TROISIÈME GRANDE ORIENTATION :

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 privées 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

La Municipalité identifie sur son territoire différentes aires d'aménagement pouvant faire l'objet d'un programme particulier d'urbanisme afin d'adapter ces aires à une vision particulière. La Municipalité autorise dans ces aires l'usage de projet intégré (plan d'ensemble).

(2020, 528-14, a. 1.)

4.0.1 Aires d'aménagement pouvant faire l'objet d'un programme particulier d'urbanisme

La Municipalité identifie une aire d'aménagement pouvant faire l'objet d'un programme particulier d'urbanisme sur son territoire, laquelle se délimite comme suit : à l'ouest par l'avenue des Maîtres, au sud par la rue Principale, à l'est par les lots 1 686 447, 1 686 448, 1686 449, 1686 451, 1686 452 et au nord par la 38e Avenue Nord, ainsi que par les lots 4 497 960 et 1 685 587.

De plus, la Municipalité identifie une aire d'aménagement projeté pouvant faire l'objet d'un programme particulier d'urbanisme sur son territoire, laquelle se délimite comme suit : à l'ouest par les lots 1 686 445 et 1 687 702, au sud par la rue Principale, à l'est par la 37e Avenue et au nord par la 38e Avenue Nord.

(2011, 528-1, a.1.)

Le contenu du Programme particulier d'urbanisme pour le secteur de l'Hôtel de Ville a préséance sur toute disposition incompatible du présent règlement.

(2011, 528-2, a. 3.)

4.0.2 Aires d'aménagement pouvant faire l'objet d'un programme particulier d'urbanisme

La Municipalité identifie une nouvelle aire d'aménagement pouvant faire l'objet d'un programme particulier d'urbanisme sur son territoire, laquelle est désignée comme étant le Secteur 20/20 et se délimite par le quadrilatère formé par les voies de circulation suivantes : la 34e Avenue, 20e rue, 26e Avenue et Autoroute 20.

(2013, 528-3, a.2)

4.0.3 Abrogé

(2017, 528-7, a.1)
(2023, 528-15, a.4)

4.0.4 Abrogé

(2018, 528-9, a.3)
(2023, 528-15, a.4)

4.0.5 Abrogé

(2018, 528-11, a.1.1)
(2023, 528-15, a.4)

4.0.6 Abrogé

(2018, 528-10, a.1.1)
(2023, 528-15, a.4)

4.1 Secteurs d'intérêt 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 patrimoniaux et visuels

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 lanière située aux abords de la 69e 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 originel 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 (69e 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 lanière 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 lanière 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 exempt de panneaux-réclame.

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 : 34e Avenue, 69e Avenue, Route 338;
- Locale : les autres routes ou rues.

Selon le plan de transport de la Montérégie, le débit de circulation (DJMA[1]) 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 34e Avenue) et C (de la 34e 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 pointe 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 (20e 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 doivent 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 34e Avenue ou le chemin Sainte-Catherine (Route 340), la 69e 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 69e 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-réclame) 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 résidentiels, institutionnels ou récréatifs 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, Mairesse

Jean-François Messier,
directeur général, secrétaire-trésorier

ANNEXE 1

PLANS DES AFFECTATIONS DU SOL

ANNEXE 2

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME – SECTEUR DE L'HÔTEL DE VILLE

1. CONTEXTE DE L'INTERVENTION

1.1 LE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME

Partie intégrante du plan d'urbanisme, le programme particulier d'urbanisme (PPU) permet à une Municipalité de planifier le développement d'un secteur qui suscite une attention particulière de la part de son conseil municipal.

Il identifie les aménagements publics, les ajustements règlementaires et les stratégies d'intervention qui seront mis en œuvre par la Municipalité au cours des prochaines années et vise à consolider un secteur névralgique, sans pour autant préciser l'ensemble et/ou le détail des aménagements proposés.

La réalisation du présent PPU reflète une préoccupation relativement au développement actuel et futur de la Municipalité de Saint-Zotique, aux problèmes qui affectent ce développement et aux possibilités de mise en valeur du territoire de façon à en assurer une planification adéquate.

1.2 LE CONTENU D'UN PPU

Un PPU peut comporter un certain nombre d'éléments prescrits aux articles 85 et suivants de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19-1).

Ainsi, le PPU peut comprendre :

a) l'affectation détaillée du sol et la densité de son occupation;
b) le tracé projeté et le type des voies de circulation, des réseaux de transport, d'électricité, de gaz, de télécommunication et de câblodistribution;
c) la nature, l'emplacement et le type des équipements et des infrastructures destinés à l'usage de la vie communautaire;
d) la nomenclature des travaux prévus, leurs coûts approximatifs de réalisation et une indication des organismes concernés;
e) les règles de zonage, de lotissement et de construction proposées;
f) la séquence de construction des équipements urbains et des réseaux et terminaux d'aqueduc et d'égout;
g) la durée approximative des travaux;
h) les programmes particuliers de réaménagement, de restauration et de démolition.

1.3 LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Le schéma d'aménagement de la MRC de Vaudreuil-Soulanges délimite le périmètre urbain de la Municipalité de Saint-Zotique comme étant la zone située entre l'autoroute 20 et le lac St-François, bornée à l'est par la Municipalité Les Coteaux et à l'ouest par la Municipalité Rivière-Beaudette.

À l'intérieur de son périmètre d'urbanisation, chaque municipalité possède la latitude de préciser le détail des affectations de ses zones. L'aire urbaine circonscrite par la MRC autorise la coexistence des usages résidentiels, commerciaux, industriels, institutionnels, publics et récréatifs.

Au niveau municipal, le règlement sur le plan d'urbanisme énumère divers objectifs que la Municipalité vise à atteindre. Parmi ces objectifs, nous retrouvons plus particulièrement la rationalisation et l'optimisation des équipements publics et communautaires, des réseaux d'égout et d'aqueduc ainsi que des infrastructures routières et piétonnes.

En outre, le plan d'urbanisme spécifie, au niveau des actions proposées, de prévoir la possibilité d'ajouter de nouveaux équipements et services institutionnels de niveaux préscolaire et primaire avec les autorités scolaires.

1.4 LE CONTEXTE ACTUEL

Depuis quelques années, la Municipalité de Saint-Zotique connaît un essor démographique très important. À titre indicatif, entre 1986 et 2001, la population est passée de 2 025 à 4 288 citoyens, soit une variation à la hausse de 111,7%.

Alors que la projection de la population prévue au schéma d'aménagement de la MRC Vaudreuil-Soulanges évalue à 5 639 le nombre d'effectifs dans notre Municipalité en 2016, le décret de population adopté par le gouvernement provincial estime notre population à 6 434 citoyens pour l'année 2011.

Cette importante augmentation de la population, les nombreux projets de développement domiciliaire en cours ainsi que la prévision des effectifs scolaires déposée récemment par la Commission scolaire des Trois Lacs amène la Municipalité à revoir la planification de son territoire.

Il appert effectivement que le nombre d'élèves de niveaux préscolaire et primaire dépasse actuellement la capacité d'accueil des écoles et que la Commission scolaire prévoit une augmentation de 233 élèves à Saint-Zotique/Rivière-Beaudette d'ici l'année 2015. De plus, le gouvernement a annoncé son intention de réduire le ratio étudiant/classe au cours des prochaines années, ce qui entraîne un besoin accentué de locaux.

Dans ce contexte, le PPU doit être un outil de concertation et d'action. Il doit démontrer une vision de développement porteuse d'avenir tout en assurant la consolidation des actifs. Cette vision a comme premier but d'assurer aux citoyens actuels et futurs, un environnement de qualité, un espace bien structuré, accueillant, animé et sécuritaire.

La Municipalité de Saint-Zotique entend donc favoriser la concentration des usages publics plutôt que leur dispersion en misant sur des critères d'accessibilité et de commodité pour mettre en commun l'affluence générée par chacun d'eux et favoriser la mise en place d'équipements collectifs conjoints.

En outre, le conseil désire agir au niveau de l'isolement des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite, encourager les activités à caractère social sur son territoire et mettre en valeur les corridors entre les différents équipements publics en assurant une continuité des liens piétons et cyclistes.

2. LE DIAGNOSTIC

La première étape de la réalisation du PPU consiste à élaborer un diagnostic de la situation existante et porte sur les éléments suivants :

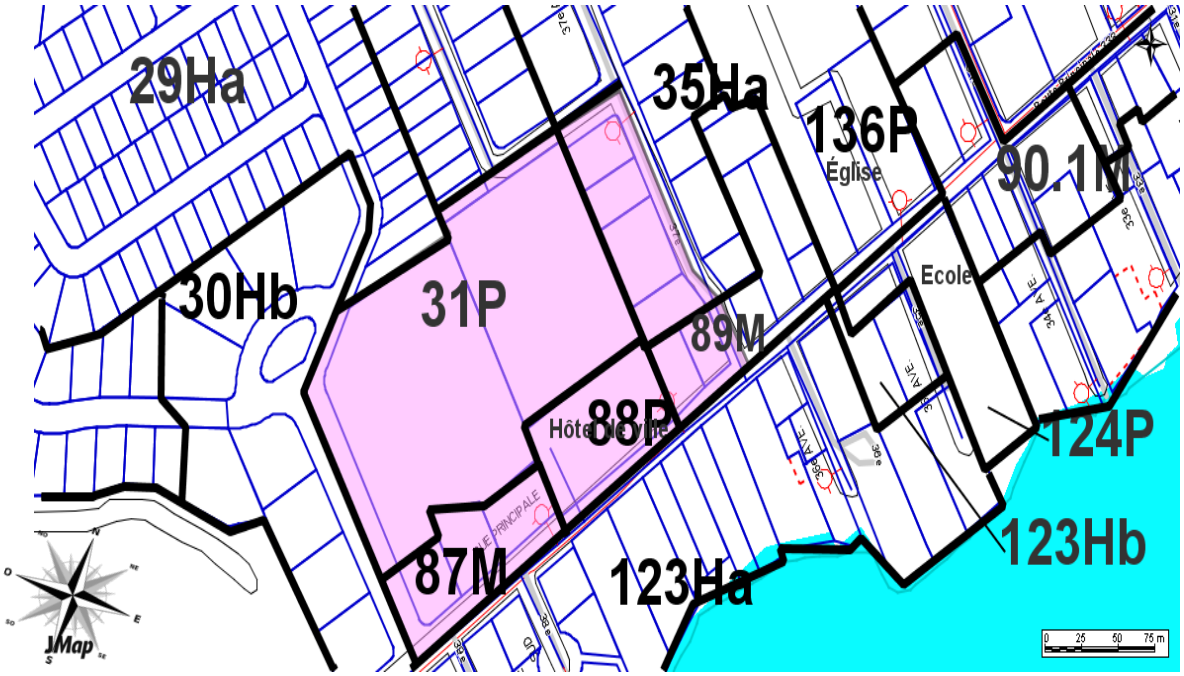
- le territoire visé;
- les problématiques rencontrées;

Chacun des thèmes est traité distinctement et met en évidence les principaux constats.

2.1 LE TERRITOIRE VISÉ

Le territoire visé par le PPU est situé à l'intérieur d'un quadrilatère délimité à l'ouest par l'avenue des Maîtres, au sud par la rue Principale, à l'est par la 37e Avenue et au nord par la 38e Avenue ainsi que par les lots 4 497 960 et 1 685 587. Pour le circonscrire, nous avons considéré les lignes centrales des rues et les limites de lots des propriétés.

La carte ci-après illustre, en rose, l'aire du territoire visé et localise ses affectations actuelles de prédominance mixte, résidentielle de faible densité, publique et communautaire.



Ce secteur couvre une superficie approximative de 47 224 mètres carrés.

Il est considéré comme étant le pôle de services de la Municipalité parce qu'il regroupe un nombre important de services publics tels l'usine de filtration, la bibliothèque municipale, la caserne incendie, l'Hôtel de ville, la salle communautaire et le parc municipal Godfroy Blanchard.

Il s'agit d'un secteur qui est actuellement soumis à d'importantes pressions en raison de l'augmentation constante et considérable de la population. L'achalandage soutenu de ce secteur crée aujourd'hui un certain nombre d'irritants que la Municipalité doit atténuer. En conséquence, ce secteur fera l'objet d'interventions particulières à court, moyen et long terme dans une optique de restructuration, d'optimisation et de dynamisation du territoire.

2.2 LES PROBLÉMATIQUES RENCONTRÉES

Différentes problématiques ont été identifiées et seront abordées sous les thèmes suivants :

a) locaux;
b) sécurité;
c) stationnements;
d) usage institutionnel.

a) Locaux

L'Hôtel de Ville renferme les bureaux administratifs des services des incendies, de taxation, de perception, de loisirs, d'urbanisme, de greffe ainsi que la direction générale, la salle de conférence et le bureau du maire. De plus, nous y retrouvons la salle communautaire, le local de l'âge d'or, la bibliothèque municipale, le local aux sports, les archives municipales et la caserne incendie.

Si, à l'origine, l'intégration de tous ces services comportait des avantages pour la communauté, aujourd'hui ces locaux sont remplis à capacité maximale et ne suffisent plus à combler les besoins de la population et de la Municipalité.

À titre d'exemple, la salle communautaire possède une capacité d'accueil maximale de 252 personnes et est utilisée, alternativement, pour les séances du conseil municipal, les activités de loisirs, les élections municipales et fédérales, les activités de l'âge d'or, les dîners de repas partagés et les besoins en location de salle des organismes et/ou des personnes physiques. Elle est également utilisée comme centre d'hébergement de sécurité civile et les activités qui y sont tenues durant les heures régulières de travail perturbent parfois le travail des employés municipaux et des employés du service des incendies en raison des bruits ambiants.

Par ailleurs, l'Hôtel de Ville ne possède pas suffisamment de locaux d'entreposage ou de rangement des équipements de loisirs et de l'âge d'or, lesquels doivent être déplacés régulièrement d'une pièce ou d'un bâtiment à l'autre.

De plus, nous ne possédons pas de voûte suffisamment grande pour contenir toutes les archives de la Municipalité qui comprennent les documents actifs, semi-actifs et archivés. Les nombreuses constructions entraînent en effet l'augmentation des dossiers de propriété, des émissions de permis, des comptes de taxes, des plans et des dossiers d'infrastructures de rue, d'égout et d'aqueduc, des factures et autres.

Dans les faits, tous les services de la Municipalité sont sollicités et prennent de l'expansion occasionnée surtout par la multiplication des documents et l'ajout de biens mobiliers tels de nouveaux classeurs. Récemment, le département des services techniques a fait l'objet d'un transfert au garage municipal en raison du manque de locaux disponibles à l'Hôtel de Ville.

Cette problématique doit faire l'objet, à notre avis, d'une réflexion et d'une intervention particulière.

b) Sécurité

Divers problèmes de sécurité ont été relevés dans ce secteur. D'abord, la présence des pompiers volontaires qui répondent aux appels d'urgence et qui circulent à une plus grande vitesse que les autres usagers dans le stationnement ou encore qui ne trouvent tout simplement pas d'espace de stationnement pour garer leurs véhicules personnels constitue deux sources de dangers potentiels pour la sécurité des citoyens.

Ensuite, la présence de la piste cyclable qui traverse le stationnement municipal et la présence fréquente d'usagers de la salle communautaire ou de la bibliothèque municipale, à titre d'exemple, dans le stationnement créent également des sources de dangers éventuels pour les piétons et cyclistes. Par ailleurs, le ramassage des ordures déposées dans les conteneurs municipaux s'effectue en reculant le camion directement sur la piste cyclable et représente un danger non négligeable pour les usagers.

Notons aussi que la présence de la caserne incendie à l'intérieur de l'Hôtel de Ville peut occasionner d'autres problématiques. En effet, des problèmes de santé dus aux émanations de gaz et liés à la présence des camions incendie dans l'Hôtel de Ville peuvent survenir chez les employés. De même, si un incendie important se déclare à l'Hôtel de Ville, les pompiers pourraient se retrouver dans une position de vulnérabilité pour se procurer l'équipement requis en réponse à l'intervention.

Enfin, faut-il rappeler que nous risquons de perdre, en cas d'incendie, une grande quantité de documents faisant partie des archives municipales compte tenu du fait que ces documents ne sont pas adéquatement protégés. Cette situation entraînerait des coûts importants de reconstitution de dossiers pour la Municipalité.

c) Stationnements

Ajoutant aux présences de l'Hôtel de Ville, de la salle communautaire, de la bibliothèque et de la caserne incendie celle de l'usine de filtration et du parc municipal Godfroy Blanchard, l'ensemble de ces services ne se partageaient, jusqu'à tout récemment, qu'un seul stationnement de cinquante-huit (58) cases dont trois (3) sont réservées aux opérateurs de l'usine, deux (2) sont réservées pour les personnes à mobilité réduite et deux (2) aux visiteurs.

Au mois de novembre 2010, la Municipalité a acquis la propriété située à l'est de l'Hôtel de Ville pour ses besoins en stationnement. Lorsqu'il sera aménagé, ce stationnement comportera approximativement vingt-cinq (25) emplacements supplémentaires et servira à la communauté.

Malgré cet ajout, des espaces de stationnement additionnels sont à prévoir.

d) Usage institutionnel

Les recherches effectuées par nos services démontrent que la présence d'une école joue un rôle fondamental dans le dynamisme et le développement social, culturel et économique de la collectivité. De plus, elle constitue une source directe de revenu versé à la Municipalité par le gouvernement sous forme de paiement tenant lieu de taxes.

Notre problématique consiste en l'absence de zone de dimension suffisante pour permettre l'usage institutionnel ailleurs sur le territoire.

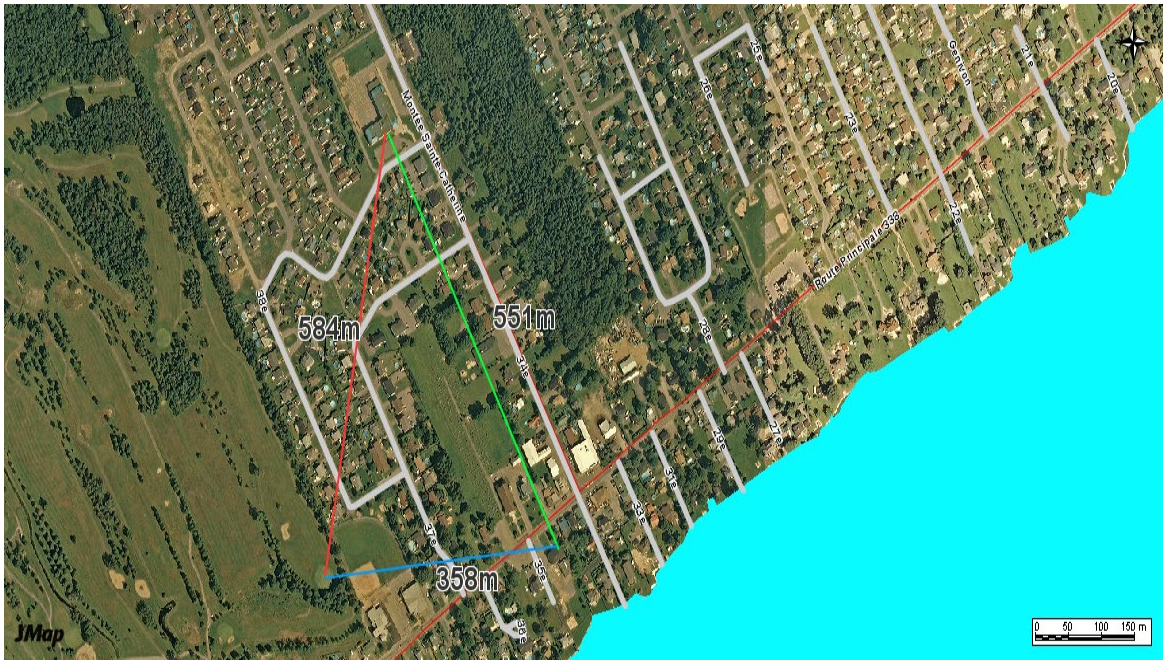
3. LES INTERVENTIONS PROPOSÉES

De nos jours, l'utilisation partagée des divers équipements par deux administrations publiques qui desservent les mêmes contribuables doit être privilégiée.

En tentant de trouver un emplacement propice pour implanter la nouvelle école sur le territoire de la Municipalité, notre analyse nous a menés à identifier et à retenir le secteur visé par le présent PPU pour plusieurs raisons.

D'abord, l'implantation de la nouvelle école se ferait sur un terrain desservi situé à proximité des deux autres écoles primaires. Puisque les jeunes se déplacent déjà à pied entre les deux écoles pour profiter de leurs installations respectives, la présence d'une troisième école dans le même secteur permettrait à tous les enfants de bénéficier des infrastructures et des équipements de chacune d'entre elles.

La position spatiale de la troisième école formerait un triangle avec les deux autres écoles et les distances entre les trois écoles seraient respectivement de 551 mètres, 358 mètres et 584 mètres.



En outre, le parc municipal Godfroy Blanchard est déjà aménagé et comprend des balançoires, des modules de jeux, des bancs, un système d'éclairage public et une patinoire l'hiver. Ces aménagements seraient à la disposition des jeunes durant les journées scolaires tout en étant toujours accessibles à la population. Cependant, le terrain de baseball devra être relocalisé dans un autre parc municipal pour permettre l'implantation de la nouvelle école.

De plus, un partenariat avec la Commission scolaire des Trois Lacs faciliterait la réalisation de nos missions respectives et permettrait d'offrir davantage de services à moindre coût et d'optimiser l'utilisation des équipements. En effet, la Municipalité envisage de présenter un projet de concertation pour l'implantation d'une bibliothèque municipale et scolaire dans cette nouvelle école parce que la bibliothèque municipale est trop petite pour desservir adéquatement la population.

Puis, ce secteur offre un potentiel important de consolidation pour la Municipalité. Il permet notamment de :

a) structurer la bibliothèque municipale en la regroupant avec la bibliothèque scolaire;
b) prévoir l'aménagement d'une rampe d'accès et/ou l'installation, le cas échéant, d'un monte-charge pour permettre aux personnes à mobilité réduite d'accéder à la bibliothèque scolaire et municipale projetée;
c) disposer des locaux laissés vacants à l'Hôtel de Ville suite au déménagement de la bibliothèque municipale;
d) favoriser les déplacements actifs et sécuritaires des piétons et des cyclistes :
    i. en déplaçant un tronçon de la piste cyclable à la limite nord du secteur;
    ii. en prolongeant la piste cyclable jusqu'à l'Avenue des Maîtres, parallèlement au terrain de l'école projetée, puis jusqu'à la rue Principale pour rejoindre la piste régionale et provinciale;
    iii. en aménageant un trottoir le long de l'Avenue des Maîtres et en réparant le trottoir situé sur la rue Principale;
    iv. en s'assurant que les automobilistes qui traversent une zone scolaire réduisent leur vitesse.

e) Augmenter les cases de stationnement disponibles derrière l'Hôtel de Ville en fermant le tronçon actuel de la piste cyclable qui traverse le stationnement;

f) augmenter les cases de stationnement disponibles en aménageant le terrain situé à l'est de la caserne incendie;

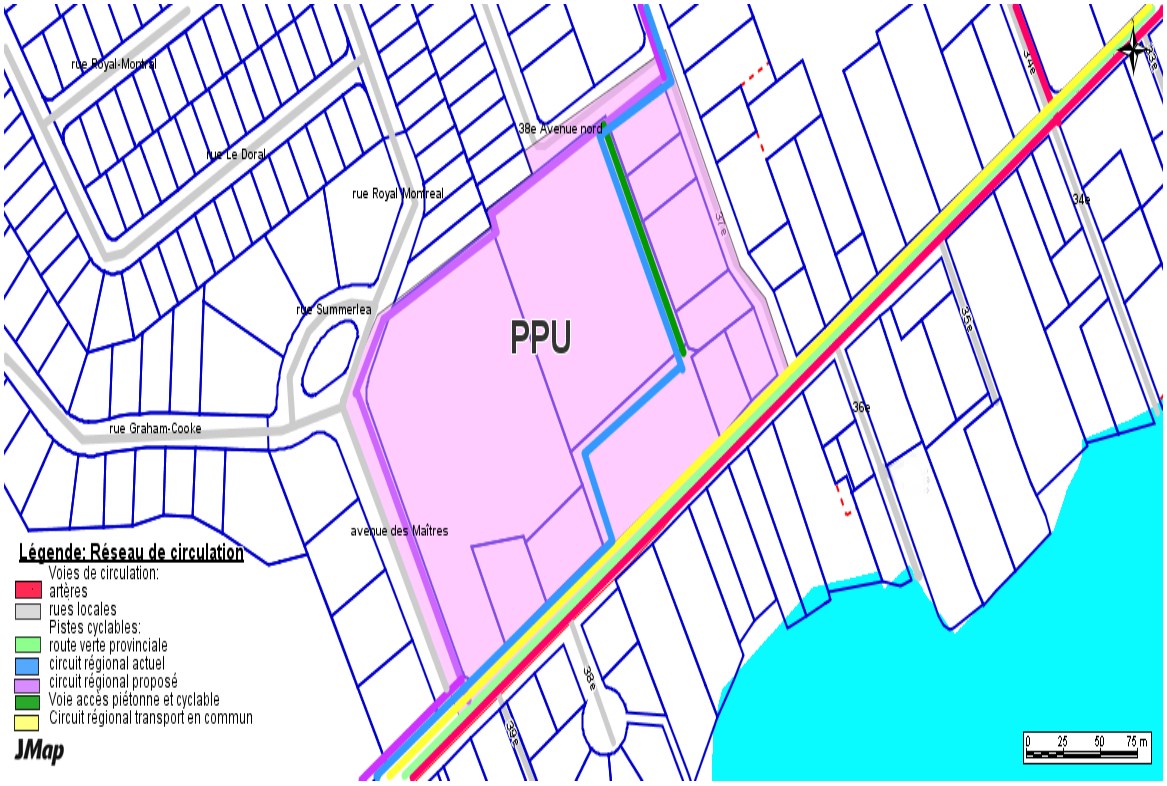
g) augmenter les cases de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite;

h) favoriser l'accessibilité du secteur au moyen de la piste cyclable Soulanges et par la proximité des services de transport en commun;

i) favoriser l'utilisation du transport en commun régional;

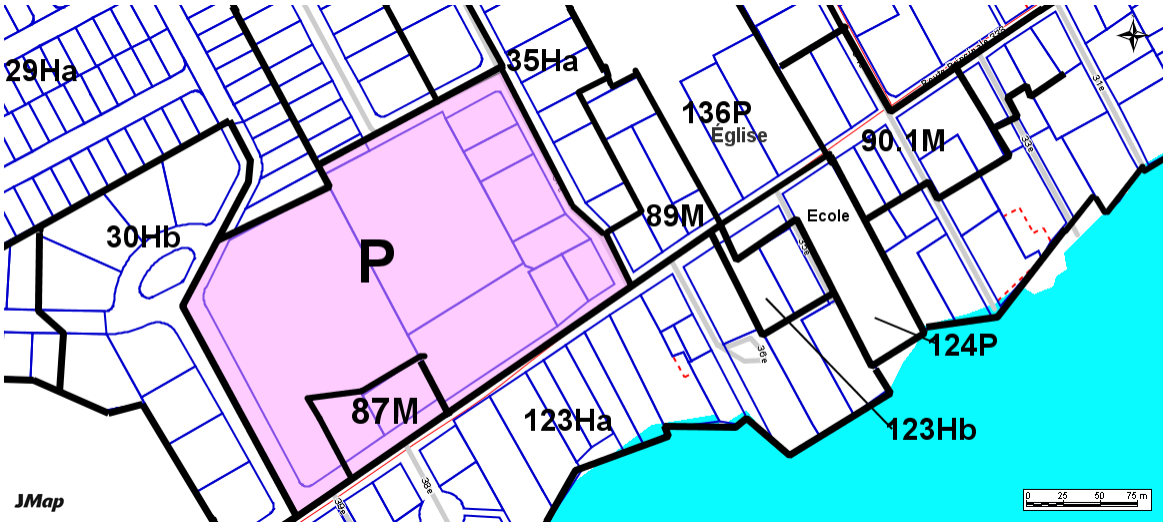
j) permettre l'utilisation du gymnase de l'école pour l'activité physique;

k) permettre l'utilisation des terrains sportifs de soccer et volleyball qui seront aménagés sur le site par la Commission scolaire des Trois Lacs;



Enfin, ce secteur sera entièrement consacré aux usages publics, communautaires et mixtes afin de permettre l'implantation de nouveaux bâtiments publics et/ou de services de proximité ou encore l'agrandissement des bâtiments existants ainsi que l'aménagement de stationnements additionnels.

La carte ci-après illustre les zones telles que redéfinies et localise ses affectations à prédominance mixte, publique et communautaire. Notez que les numéros des grilles de spécifications des usages seront attribués par le règlement de zonage selon l'ordre établi.



4. LE PLAN D'ACTION

Le plan d'action du PPU de la Municipalité de Saint-Zotique passe par la réalisation d'un certain nombre de projets et/ou d'interventions. Les actions ci-après, réalisées à plus ou moins long terme, contribueront à la mise en œuvre de la vision d'aménagements souhaités. Ces projets ne sont pas limitatifs et le calendrier des échéances est présenté à titre indicatif.

Les crédits disponibles, l'accès aux divers programmes de subvention des gouvernements, les priorités municipales et la conjoncture conditionneront l'échéancier de réalisation des projets sur le domaine public ou semi-public.

Calendrier :	Court terme	0 à 5 ans
	Moyen terme :	5 à 10 ans
	Long terme :	10 ans et plus

Projet / interventions	**Calendrier**
1- Modification des règlements d'urbanisme	Court terme
2- Aménagement du stationnement situé près de la caserne	Court terme
3- Relocalisation du terrain de baseball	Court terme
4- Aménagement d'un nouveau tronçon de piste cyclable	Court terme
5- Réaménagement des stationnements publics	Court terme
6- Construction d'un trottoir sur l'avenue des Maîtres	Court terme
7- Réfection du trottoir sur la rue Principale	Court terme
8- Ajout de signalisations routières	Court terme
9- Construction d'une bibliothèque scolaire et municipale	Court terme
10- Relocalisation de la bibliothèque municipale	Court terme
11- Agrandissement ou relocalisation de la caserne incendie	Court ou moyen terme
12- Réaménagement des bureaux administratifs	Court ou moyen terme
13- Agrandissement de l'Hôtel de Ville et du centre communautaire ou construction d'un nouveau centre communautaire	Long terme
14- Aménagement de nouveaux espaces de stationnement	Court ou moyen terme

Le plan d'urbanisme et le règlement de zonage devront faire l'objet d'une modification pour, respectivement, identifier l'aire d'aménagement du PPU et assurer sa concordance.

Afin d'assurer sa concordance au présent programme particulier d'urbanisme, le règlement de zonage en vigueur devra comprendre des dispositions qui :

- ajustent les limites du territoire visé afin de tenir compte des limites du PPU;
- découpent le territoire visé en zones de façon à ce que les limites correspondent à celles des aires d'affectation détaillées;
- indiquent les usages autorisés dans chacune des zones;
- précisent les normes et dispositions applicables.

5. LA CONCLUSION

La Municipalité de Saint-Zotique invite les résidants, les travailleurs et les investisseurs à partager ses orientations d'aménagement en tenant compte des préoccupations d'ordre local et régional relatives à l'accomplissement du développement en bordure des milieux construits, à une meilleure gestion de l'urbanisation en vue de l'épanouissement d'une communauté dynamique et structurée à travers son évolution positive.

_____
(2011, 528-2, a. 1.)

ANNEXE 3

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME – CARREFOUR 20/20

1. LE CONTEXTE DE L'INTERVENTION

La mise en place d'un Programme particulier d'Urbanisme (PPU) s'inscrit dans une volonté de la part de la Municipalité de Saint-Zotique de se doter d'un instrument stratégique pour guider le développement d'un nouveau secteur commercial, récréatif et touristique sur son territoire.

1.1 LE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME

Partie intégrante du plan d'urbanisme, le programme particulier d'urbanisme (PPU) permet à une municipalité de planifier le développement d'un secteur qui suscite une attention particulière de la part de son conseil municipal.

Il identifie les aménagements publics, les ajustements règlementaires et les stratégies d'intervention qui seront mis en œuvre par la Municipalité au cours des prochaines années et vise à consolider un secteur névralgique, sans pour autant préciser l'ensemble et/ou le détail des aménagements proposés.

La réalisation du présent PPU servira à planifier le développement d'un secteur identifié afin d'éviter des problématiques envisageables et valoriser les possibilités de mise en valeur du territoire de façon à en assurer une structure adéquate dans son organisation spatiale.

Cet outil permet d'encadrer les éléments normatifs généraux visant les aspects physiques, économiques et sociaux d'un secteur. Certains projets peuvent provoquer des changements substantiels, dont d'importants mouvements et bouleversements, en plus d'avoir des impacts sur les finances et l'administration municipale. Le PPU est également efficace pour les municipalités qui désirent encadrer le cadre bâti avec une planification plus particulière et détaillé, afin d'assurer l'intégration d'un projet dans un ensemble ainsi que son harmonisation.

1.2 LE CONTENU D'UN PPU

Un PPU peut comporter un certain nombre d'éléments prescrits aux articles 85 et suivants de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19-1).

Ainsi, le PPU peut comprendre :

a) l'affectation détaillée du sol et la densité de son occupation;
b) le tracé projeté et le type des voies de circulation, des réseaux de transport, d'électricité, de gaz, de télécommunication et de câblodistribution;
c) la nature, l'emplacement et le type des équipements et des infrastructures destinés à l'usage de la vie communautaire;
d) la nomenclature des travaux prévus, leurs coûts approximatifs de réalisation et une indication des organismes concernés;
e) les règles de zonage, de lotissement et de construction proposées;
f) la séquence de construction des équipements urbains, des réseaux et des terminaux d'aqueduc et d'égout;
g) la durée approximative des travaux;
h) les programmes particuliers de réaménagement, de restauration et de démolition.

1.3 LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

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.

Le schéma d'aménagement de la MRC de Vaudreuil-Soulanges délimite le périmètre urbain de la Municipalité de Saint-Zotique comme étant le secteur situé entre l'autoroute 20 et le lac St-François, bornée à l'est par la Municipalité Les Coteaux et à l'ouest par la Municipalité Rivière-Beaudette.

À l'intérieur de son périmètre d'urbanisation, chaque municipalité possède la latitude de préciser le détail des affectations de ses zones. L'aire urbaine circonscrite par la MRC autorise la coexistence des usages résidentiels, commerciaux, industriels, institutionnels, publics et récréatifs.

Au niveau municipal, le règlement sur le plan d'urbanisme énumère divers objectifs que la Municipalité vise à atteindre. La Municipalité de Saint-Zotique a rendu conformes son plan et ses règlements d'urbanisme au schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC. Le présent PPU fait partie intégrante du plan d'urbanisme et respecte ses objectifs et actions proposées, particulièrement les suivants :

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) Planifier le réseau routier selon les priorités de développement et de réaménagement et en considérant les aspects sécuritaire et fonctionnel.
d) Maintenir la fonctionnalité et la sécurité sur le réseau cyclable local et intermunicipal et favoriser son intégration au réseau régional ou interrégional.
e) Encadrer l'implantation des nouvelles infrastructures lourdes sur le territoire.
f) Promouvoir les attraits commerciaux, récréatifs et touristiques du territoire à l'échelle régionale.
g) Prévoir l'ouverture de rues publiques à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, cela aura pour effet l'amélioration des accès au réseau autoroutier, de favoriser le bouclage d'une rue existante rendue nécessaire sur les plans fonctionnel et sécuritaire.
h) Relier les différents parcs, 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).
i) Planifier un réseau routier dans le secteur commercial de manière à assurer une desserte fonctionnelle et sécuritaire à partir de la 34e Avenue et la 20e rue projetée.
j) Distinguer les différents types de voies routières et prescrire des dispositions particulières concernant les accès et l'affichage.
k) Tenir compte de la présence de l'autoroute et de la 20e rue projetée dans la planification des futurs développements commerciaux 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.
l) Limiter la création de nouvelles rues (cul-de-sac) à des secteurs présentant des contraintes physiques.
m) Dans un développement commercial urbain prévu par des phases aménager s'il y a lieu, des rues en impasse temporaire (incluant un cercle de virage) à l'extrémité des phases devant se poursuivre ultérieurement.
n) 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).
o) Prévoir au *Règlement de zonage* des usages commerciaux et récréatifs aux abords de l'Autoroute 20. De plus, prévoir que des mesures d'atténuation soient mises en place afin d'assurer un climat sonore de 55 dBa et moins.
p) Identifier aux règlements d'urbanisme des dispositions permettant de limiter le nombre d'accès aux routes collectrices.
q) Prévoir au règlement relatif au PIIA des dispositions relatives aux critères et objectifs de manière à obtenir un cadre bâti à caractère champêtre qui se distingue et structurer l'implantation des bâtiments de ce secteur. Identifier des normes concernant l'organisation spatiale, tant la localisation des bâtiments, que des aires de stationnement, prévoir une desserte et une proximité du transport en commun, l'affichage et des espaces verts.

C'est dans ce contexte réglementaire que le présent PPU a été réalisé.

1.4 LE CONTEXTE ACTUEL

Depuis quelques années, la Municipalité de Saint-Zotique connaît un essor démographique très important. Alors que la projection de la population prévue au schéma d'aménagement de la MRC Vaudreuil-Soulanges évalue à 5 639 le nombre d'effectifs dans notre Municipalité en 2016, ce nombre a été atteint et dépassé dès 2010 avec une population évaluée à 6 235 personnes. La population augmente chaque année depuis et rien ne laisse présager sa stagnation, au contraire.

La croissance très rapide de la population par l'urbanisation du territoire et de la région de la MRC de Vaudreuil-Soulanges entraîne de nombreux besoins en services, tant professionnels, personnels que spécialisés. Or, les commerces établis dans la Municipalité et les municipalités circonvoisines ne suffisent pas à combler la demande. Les pôles commerciaux les plus près se trouvent à Vaudreuil-Dorion ou à Salaberry-de-Valleyfield, ce qui nécessite de nombreux déplacements éloignés.

La présence d'une seule voie de circulation d'est en ouest sur laquelle la plupart des rues et avenues débouchent, le prolongement et l'ouverture de nombreuses rues et avenues, le flux de circulation, la concrétisation du transport en commun, l'absence de zone permettant l'implantation d'une agglomération commerciale, notamment, amènent également la Municipalité à revoir la planification de son territoire.

Dans ce contexte, le PPU doit être un outil de concertation et d'action. Il doit démontrer une vision de développement porteuse d'avenir tout en assurant la consolidation des actifs. Cette vision a comme premier but d'assurer aux citoyens actuels et futurs, un environnement de qualité, un espace bien structuré, accueillant, animé et sécuritaire.

La Municipalité de Saint-Zotique désire donc favoriser l'interrelation entre les différents usages commerciaux, touristiques et récréatifs plutôt que leur dispersion en misant sur des critères d'accessibilité et de commodité pour mettre en commun l'affluence générée par chacun d'eux et favoriser la mise en place d'équipements collectifs conjoints.

De plus, le PPU encouragera les activités à caractère social et équipements publics en assurant une continuité des liens piétons et cyclistes tout en favorisant les échanges interpersonnels.

2. LE DIAGNOSTIC

La première étape de la réalisation du PPU consiste à élaborer un diagnostic de la situation existante et porte sur les éléments suivants :

- le territoire visé;
- les problématiques envisagées.

Chacun de ces thèmes est traité distinctement et met en évidence les principaux constats.

2.1 LE TERRITOIRE VISÉ

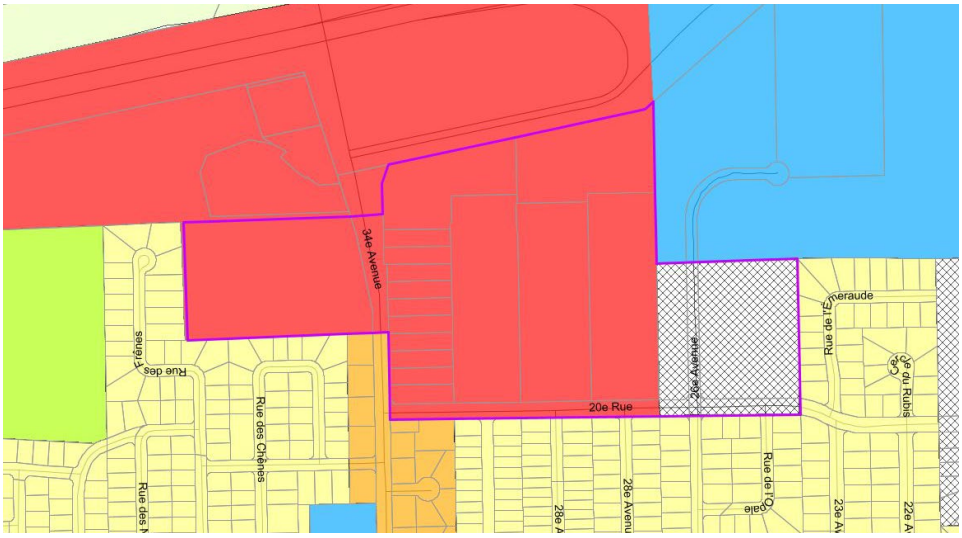
La Municipalité de Saint-Zotique fait partie de la plaine rurale de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Elle est située dans le secteur Soulanges-Ouest et elle se situe à 6 kilomètres des limites de l'Ontario.

Le territoire visé par le PPU est situé à l'intérieur d'un quadrilatère délimité en une zone commerciale située à l'ouest par la 34e Avenue, au sud par la 20e Rue projetée, à l'est par la 26e Avenue et au nord par l'Autoroute 20. Pour le circonscrire, nous avons considéré les

lignes centrales des rues et les limites de lots des propriétés. Ce secteur sera nommé Secteur 20/20 pour des fins d'indication et de promotion. Cette dénomination relève de sa localisation, soit à l'intérieur du quadrilatère formé par des voies de circulation majeure, soient l'Autoroute 20 réunissant plusieurs municipalités de la MRC entre elles et la 20e rue qui deviendra la deuxième artère collectrice traversant d'est en ouest et desservant, quant à elle, plus de 50% du territoire de Saint-Zotique. Ces types de voies de circulation possèdent les caractéristiques propices à permettre une affluence accrue.

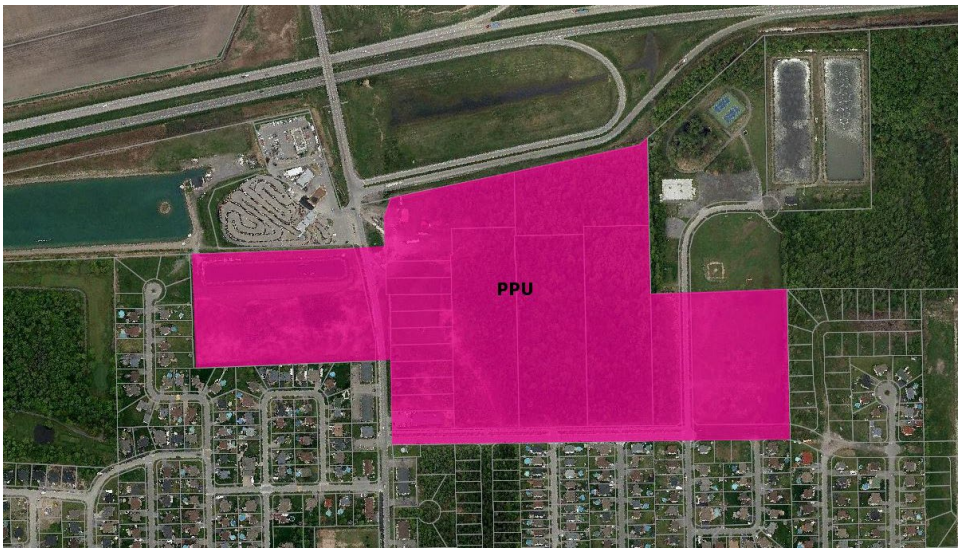
Ce secteur couvre une superficie approximative de plus de 126 800 mètres carrés et se trouve en zone blanche au sein du périmètre urbanisé. Ce secteur est également favorable au développement, puisqu'il se situe à proximité des réseaux d'aqueduc et d'égouts municipaux.

La carte ci-après illustre, en bleu, l'aire du territoire visé avant la présente modification règlementaire, dont les affectations étaient de prédominance mixte, résidentielle de faible densité et commerciale.



(2018, 528-9, a. 4.)

Celles-ci sont devenues des affectations commerciales et forment le PPU.



(2018, 528-9, a. 4.)

2.2 LES PROBLÉMATIQUES ENVISAGÉES

Actuellement, la seule voie de circulation présente sur le territoire permettant de traverser la Municipalité de l'est vers l'ouest demeure la rue Principale.

La plupart des commerces existants sur le territoire sont répartis de façon non continue le long de la rue Principale, laquelle n'est plus adaptée pour recevoir davantage de commerçants en raison de la circulation dense, de la congestion et des risques élevés d'accidents que leurs présences occasionnent. La présence presque exclusive de résidences le long de celle-ci déstructure le concept commercial. La rue Principale, contrairement à plusieurs autres rues Principales au Québec, n'a jamais regroupé une panoplie de commerces, ils ont toujours été dispersés.

Les secteurs adjacents à la rue Principale sont actuellement soumis à d'importantes pressions en raison de l'augmentation constante et considérable de la population. L'achalandage soutenu de ces secteurs crée aujourd'hui un certain nombre d'irritants que la Municipalité doit atténuer. Le prolongement éventuel de la 20e rue jouera un rôle majeur dans la résolution de cette problématique.

L'utilisation projetée de cette artère, suite à sa construction, dirigera naturellement le flot de circulation vers la 34e Avenue ou soit vers l'est du territoire de la Municipalité. Elle deviendra un trajet quotidien pour une grande majorité de la population qui transigera vers l'autoroute 20.

Le manque criant de commodités à proximité de l'environnement des citoyens de la Municipalité nécessite des déplacements fréquents et éloignés, ainsi que pour les résidents de la plaine ruraux de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, de Soulanges-Ouest et de l'Ontario.

Donc, différentes problématiques envisagées ont été identifiées et seront abordées sous les thèmes suivants :

a) Disponibilité de superficie de terrain pour des usages commerciaux, récréatifs et touristiques;
b) Circulation en périphérie du pôle;
c) Stationnements et concept de circulation sur le site.

a) Disponibilité de superficie de terrain pour des usages commerciaux, récréatifs et touristiques

Notre problématique consiste en l'absence de zone d'une dimension suffisante pour permettre l'usage commercial, récréatif et touristique d'une telle superficie ailleurs sur le territoire de Saint-Zotique et située aussi stratégiquement à proximité des axes de circulations.

La disponibilité de terrain propice au développement crée une situation difficile pour les municipalités de la région qui ont atteint ou atteindront à court terme leur capacité maximale de développement. Il appert effectivement qu'actuellement et au cours des prochaines années, la population demeurera en croissance, ce qui entraînera des besoins accentués en services, équipements et en biens.

Cette problématique doit faire l'objet d'une réflexion et d'une intervention particulière.

b) Circulation en périphérie du pôle

L'affluence créée par ce pôle générera une problématique de circulation et d'évacuation du flot de circulation aux heures de pointe.

Ensuite, la présence de la piste cyclable et piétonne perturbera la cohabitation avec les véhicules routiers par sa proximité et son positionnement. La localisation du sentier de motoneige au cœur du secteur 20/20 demeure également une problématique.

c) Stationnements et concept de circulation sur le site

Dans l'élaboration de ce projet, un nombre élevé de cases de stationnement est à prévoir. La présence de divers types de déplacement, tels les piétons, cyclistes, motoneigistes, les personnes à mobilité réduite et la sécurité sont un souci.

La conception des rues, allées d'accès et des sentiers piétons, de cyclistes et de motoneigistes relèvera d'un défi de conception particulier.

En conséquence, ce secteur fera l'objet d'interventions particulières à court, moyen et long terme dans une optique de structuration, d'optimisation et de dynamisation du territoire.

3. LES INTERVENTIONS PROPOSÉES (SOLUTIONS)

Un pôle régional commercial, récréatif et touristique permettrait de rassembler dans un même secteur plusieurs types d'usage différents qui créeront un achalandage positif et propice au développement de commerces d'accommodation, de détail, de services, d'attraits touristiques, ainsi que d'équipements récréatifs et publics.

Les recherches effectuées par nos services démontrent que la présence d'un pôle commercial, récréatif et commercial jouera un rôle fondamental dans le dynamisme et le développement social, culturel et économique de la collectivité. De plus, elle constitue une source directe de revenu versée à la Municipalité par les retours en taxation non seulement pour les immeubles présents à l'intérieur du pôle, mais sur l'ensemble du territoire, puisque les divers services auront un effet d'entraînement sur le développement de la Municipalité.

La disponibilité de terrain propice au développement crée une situation idéale pour perpétuer la croissance démographie sur la partie est du territoire de Saint-Zotique. Le bassin de population à proximité du Secteur 20/20 démontre le choix de sa localisation ainsi que son accessibilité par les différents modes de transport.

En tentant de trouver un emplacement optimal pour implanter de nouveaux bâtiments commerciaux, récréatifs et touristiques sur le territoire de la Municipalité, l'analyse a permis d'identifier et de retenir le secteur visé par le présent PPU pour plusieurs raisons.

La création d'un pôle commercial, accessible par l'Autoroute 20, la 20e Rue collectrice d'est en ouest, la rue Principale et la Route verte, ainsi que par le sentier provincial de motoneiges, permettrait la concentration de commerçants, restaurateurs et artisans dans une même zone géographique pour desservir l'ensemble de ces secteurs, ce qui résoudrait cette problématique. Nous anticipons ce futur centre d'affaires d'envergure comme étant un pôle commercial majeur parce qu'il regroupera un nombre important de services, commerces, emplois, investissements, divertissements et activités diverses.

Tout d'abord, le PPU vise l'implantation de plusieurs nouveaux bâtiments commerciaux avec un concept unique d'organisation spatiale. La Municipalité valorise les espaces publics de rassemblements, afin de créer un pôle d'attraction reconnu régionalement.

L'un des objectifs consiste à séduire tous les types de population, soient les jeunes, les adolescents, les travailleurs, les jeunes familles, les retraités et les gens de différentes provenances (touristiques). La Municipalité veut faire valoir l'importance de concevoir un projet de développement durable en intégrant un milieu de vie saine, de qualité, convivial, adapté et accessible.

Le PPU impose un décor champêtre en valorisant la brique, la pierre, le bois, en embellissant les façades avec des éléments architecturaux variés pour obtenir un cachet recherché par le biais d'un PIIA.

Des dispositions supplémentaires devront être ajoutées aux règlements de zonage, relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) et de construction visant la construction de bâtiments, leur disposition, les matériaux de revêtement, les espaces de verdure, l'aménagement des aires de stationnement, les aires de chargement et déchargement, les enseignes, l'affichage commercial, la conception des rues et voies cyclables. Ces ajustements toucheront également les limites du territoire visé afin de tenir compte des limites du PPU, du découpage du territoire visé en zones de façon à ce que les limites correspondent à celles des aires d'affectation détaillées, d'identifier les usages autorisés dans chacune des zones et d'y préciser les dispositions applicables.

Le PIIA, par le biais de critères et d'objectifs, favorisera les saines habitudes de vie, afin de promouvoir la santé et l'exercice. La Municipalité désire offrir un environnement propice aux citoyens afin qu'ils souhaitent bien s'entourer pour bouger plus, manger mieux et vivre heureux. Ce quartier sera aménagé afin de créer un environnement pour encourager l'évolution des générations en santé. De plus, il incitera les gens à marcher, rouler, pédaler et a skié.

Le PIIA aura des exigences particulières pour l'aménagement du concept global du projet commercial. Les phases de développement devront être planifiées. La construction de bâtiments au centre du secteur et les aires de stationnements, ainsi que les allées de circulation devront être aménagées et distribuées en périphérie. Un quai d'accueil pour le service de transport en commun et d'autobus de touristes devra être aménagé. Des espaces de stationnement pour les vélos et les motoneiges devront être planifiés. Des cases de stationnement pour recevoir des autobus touristiques devront y figurer.

Chacune des façades extérieures des bâtiments devra avoir un traitement de l'architecture. Des pourcentages minimums de fenestration supérieure devront être exigés. Une variation des types de matériaux sera imposée ou certains interdits. Les toits plats devront être prohibés.

Des dispositions particulières pour l'aménagement des espaces verts et de détente seront exigées. Le PIIA favorisera l'implantation de toitures et d'avant-toits pour protéger les piétons des intempéries et de rendre accessible des espaces de promenade agréable. La position et l'orientation du mobilier urbain s'harmoniseront avec le décor de chaque section du projet par thématique. L'éclairage nocturne approprié et agencé favorisera une fréquentation des lieux. L'ambiance ainsi créée ajoutera un cachet unique.

L'aménagement de rues piétonnes à l'intérieur du secteur créera un concept unique. Les aires de stationnement devront être intégrées au paysage en les incluant à des espaces verts et de détentes, en prévoyant des trottoirs ou aires piétonnes priorisant la sécurité des piétons à travers l'ensemble de leurs déplacements sur le site.

Les dispositions limiteront et gèreront la construction, la réfection, la réparation et l'entretien des enseignes et de l'affichage de tous les types, soient par diverses dispositions afin de contrôler les matériaux, les hauteurs, les localisations et le nombre. La publicité et la visibilité seront présentes, mais analysées et structurées.

Le pôle sera dynamisé par des constructions telles que des terrasses extérieures, des aires de circulation pour les piétons et cyclistes et des aires de détente. Le PIIA valorisera la création d'évènements saisonniers et de plein air afin de profiter du site pendant les quatre saisons. À travers le concept du pôle, l'utilisation d'éléments visant à mettre en valeur le lac St-François, soit l'eau qui représente si bien Saint-Zotique, sera envisagée, par exemple l'intégration à l'aménagement du projet une fontaine centrale, un bassin d'eau pour la rétention d'eau de surface et de pluie.

Un PIIA devra être soumis lors d'un lotissement et pour l'obtention d'un permis de construction de tous bâtiments du secteur du PPU.

De plus, les différentes normes devront être mises en place afin de modifier les dispositions du règlement de lotissement. Celles-ci viseront à obtenir du secteur des aires de circulation planifiées en organisant des voies de circulation étudiées afin d'anticiper les problématiques potentielles pour le secteur. La planification de voies de contournement et de virage sera prévue. La proximité des deux bretelles de l'Autoroute 20 rend attrayant le site retenu qui s'unissent pour former une cour intérieure donnant accès exclusivement aux piétons. Les transbordements de marchandises devront être autorisés exclusivement à l'opposé des cours intérieures.

Le milieu visé permet la desserte de deux des trois communautés stratégiques de la MRC de Vaudreuil-Soulanges par la création d'un pôle à caractère champêtre qui agirait également comme levier de développement économique et social dans un objectif de développement durable. Ce projet consisterait notamment :

- à créer de nombreux emplois permanents;
- à favoriser la cohésion rurale urbaine en offrant des produits locaux et du terroir disponible sur les 4 saisons, en plus d'accueillir la venue de bannières qui encouragera le déplacement des communautés limitrophes;
- à offrir une diversification des produits en complémentarité avec les autres municipalités;
- à encourager les regroupements de travailleurs autonomes;
- à améliorer la santé en proposant un environnement propice à encourager l'exercice physique et de saines habitudes de vie;
- à promouvoir le volet socio-culturel de la région, autant par l'émergence de salles de réception ou de spectacles que par l'exposition d'œuvres d'art;
- à optimiser les échanges économiques et commerciaux entre le Québec et l'Ontario;
- à stimuler le tourisme dans la région particulièrement par l'implantation d'un hôtel, des activités physiques, des attractions touristiques et des restaurants variés;
- à inciter les professionnels de différents domaines à s'établir à Saint-Zotique pour offrir leurs services à la population (domaine de la santé, l'expertise légale, l'architecture …);
- à stimuler l'économie locale et régionale;
- à identifier la municipalité comme un levier économique et lui permettre de se démarquer des municipalités voisines qui exploitent d'autres créneaux;
- à augmenter la fréquentation et les investissements dans les commerces, les activités de loisirs et récréatives sur le territoire de Saint-Zotique;
- à inciter l'utilisation du transport en commun.

Puis, ce secteur offre un potentiel important de consolidation pour la Municipalité. Il permet notamment de :

a) structurer le développement économique, social, récréatif et touristique;
b) favoriser les déplacements durables, actifs et sécuritaires:
    i. en aménageant un tronçon de la piste cyclable à l'intérieur du secteur délimité par le PPU;
    ii. en prolongeant la piste cyclable sur l'ensemble de la 20e rue projetée, soit entre la 34e Avenue jusqu'à son extrémité est, ainsi créant des segments de piste cyclable locale qui permettraient l'accès par des moyens de déplacement durable. Ceux-ci rejoindraient la piste cyclable régionale et provinciale;

iii. en aménageant un trottoir le long de la 20e rue projetée de l'ouest vers l'est;
iv. en créant un quai d'accueil pour le transport en commun;
v. en créant un corridor scolaire avec l'aide de panneaux de signalisation en s'assurant que les automobilistes qui traversent une zone scolaire réduisent leur vitesse.

c) Favoriser l'accessibilité du secteur tant par les moyens de transport traditionnel, que par les pistes cyclables locale, régionale (Soulanges), provinciale, ainsi que piétonne, que par le réseau de motoneiges en saison hivernale et par la proximité des services de transport en commun;
d) attirer des investisseurs multidisciplinaires pour offrir des produits et services uniques, spécialisés afin que le pôle se démarque et obtienne de la popularité, des marques de distinction et de noblesse pour obtenir un rayonnement régional présenté par les aspects positifs du pôle de Saint-Zotique;
e) des incitatifs de marketing seront mis en place pour valoriser l'utilisation du transport en commun régional;
f) augmenter les cases de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite;
g) encourager l'installation d'équipement sportif et promouvoir la santé et l'activité physique;
h) favoriser l'aménagement de services, d'activités et de divertissements pour attirer le tourisme;
i) offrir des services d'hébergement pour conserver les touristes plus d'un jour sur notre territoire (ex. : Hôtel); puis, promouvoir les activités de rassemblement (ex : Centre sportif et favoriser la tenue de divers types de compétions, sur glace, en gymnase, en piscine…) pour alimenter l'Hôtel et augmenter la fréquentation du pôle;
j) positionner le secteur et ses environs comme produit d'appel à haut potentiel : mise en place d'activités touristiques : Structurer l'offre multi-produits et événementielle (ex : Activités nautiques sur le lac Saint-François avec promotion de rabais dans les commerces du pôle - Passeport rabais)
k) positionner le corridor du canal Soulanges et Lac St-Francois (Fleuve Saint-Laurent) et ses environs comme produit d'appel à haut potentiel : Développement et promotion de produits innovateurs ; Secteur touristique et promotion du territoire – stimuler la création de produits innovants en matière touristique (forfaits, produits inusités, services uniques, activités nouvelles, etc.)
l) Réunir les conditions de succès pour profiter des opportunités du Corridor de commerce : Optimisation des échanges commerciaux : Entreprises et infrastructures logistiques – saisir les opportunités économiques et commerciales que procure le corridor de commerce Québec-Ontario
m) prévoir l'aménagement d'une rampe d'accès et/ou l'installation, le cas échéant, d'équipement permettant aux personnes à mobilité réduite d'accéder aux bâtiments et services projetés.

Prévoir la rationalisation et l'optimisation des équipements publics et communautaires, des réseaux d'égout et d'aqueduc ainsi que des infrastructures routières et piétonnes.

4. LE PLAN D'ACTION

Le plan d'action du PPU de la Municipalité de Saint-Zotique passe par la réalisation d'un certain nombre de projets et/ou d'interventions. Les actions ci-après, réalisées à plus ou moins long terme, contribueront à la mise en œuvre de la vision d'aménagements souhaités. Ces projets ne sont pas limitatifs et le calendrier des échéances est présenté à titre indicatif.

Les crédits disponibles, l'accès aux divers programmes de subvention des gouvernements, les priorités des investisseurs et de la municipalité, ainsi que la conjoncture conditionnera l'échéancier de réalisation des projets sur le domaine public ou privé.

Calendrier :	Court terme	0 à 5 ans
	Moyen terme :	5 à 10 ans
	Long terme :	10 ans et plus

Projet / interventions	Calendrier
1- Modification des règlements d'urbanisme	Court terme
2- Mandat à des spécialistes en démarchage et rédaction d'un rapport d'analyse de marché	Court terme
3- Recrutement et sollicitation d'investisseurs : Promotion du territoire	Court terme
4- Analyse du plan d'affaires et proposition de développement soumis à la Municipalité	Court terme
5- Recommandation et approbation du projet de construction : Détermination des Phases de réalisation du projet : PIIA, demande de permis de construction, application du règlement relatif au prolongement des infrastructures	Court terme
6- Entente en vertu du Règlement relatif au prolongement des infrastructures	Court terme
7- Réalisation d'une portion des infrastructures de la 20e rue reliant la 34e Avenue à la 26e Avenue	Court terme
8- Ajout de signalisations routières	Court terme
9- Aménagement d'adaptation d'un tronçon de piste cyclable	Court terme
10- Promotion du territoire : touristique, commercial et social	Court, moyen et long terme
11- Phase 2 de construction Réalisation des Phases subséquentes du projet : PIIA, demande de permis de Construction, Entente en vertu du Règlement relatif au prolongement des infrastructures	Court ou moyen terme
12- Entretien des équipements et infrastructures	Long terme

5. LA CONCLUSION

La Municipalité de Saint-Zotique invite les résidents, les travailleurs et les investisseurs à partager ses orientations d'aménagement en tenant compte des préoccupations d'ordre local et régional relatives à l'accomplissement du développement en bordure des milieux construits, à une meilleure gestion de l'urbanisation en vue de l'épanouissement d'une communauté dynamique et structurée à travers son évolution positive.